



MIRT Overzicht 2021

Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

MIRT Overzicht 2021

Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Ministerie van Economische Zaken en Klimaat

Aangeboden aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
door de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Colofon

Uitgave:

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, mede namens
het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,
het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat.

Grafisch ontwerp, vormgeving en redactie:

Kris Kras context, content and design, Utrecht

Kaarten:

Carto, Utrecht

Fotografie:

Rob Acket

BCTN

Beeldbank Rijkswaterstaat (beeldbank.rws.nl)

Tineke Dijkstra

Terra Drone

John van Helvert

Investeringsprogramma corridor Rotterdam Antwerpen

Nico te Laak

Maastricht-Bereikbaar.nl

Mediatheek Rijksoverheid

Rob Poelenjee

Hans Roggen

ProRail

Spoorzone Ede

't Sticht fotobureau, Timo de Boer

Bart van Vliet

Het MIRT Overzicht 2021 is ook beschikbaar via

www.mirtoverzicht.nl





Staatssecretaris Stientje van Veldhoven en minister Cora van Nieuwenhuizen

Foto van 7 november 2018

Voorwoord

“Onze infrastructuur is van wereldklasse, maar door de toenemende drukte raken de grenzen in zicht.” Een jaar geleden was dat de hoofdboodschap van dit voorwoord. Files, volle treinen en drukke fietspaden waren aan de orde van de dag.

Tot half maart 2020. Nederland viel stil. De maatregelen die we voor onze gezondheid moesten nemen, hadden grote gevolgen voor onze mobiliteit. Van de ene op de andere dag had het ov nog 10 procent van zijn bezetting over. Op de wegen nam het verkeer af tot 40 procent van wat we gewend waren. Weg files, weg drukte.

En nu? Op het moment van schrijven is de hoeveelheid verkeer op de weg bijna terug op het niveau van vóór de corona-uitbraak. In het ov zien we ruimte in plaats van overvolle coupés, mede door thuiswerken en spreiding. Op de weg blijven de lange dagelijkse files nog uit. Wat betekent dit voor de toekomst? Hebben mensen en bedrijven de smaak van het thuiswerken te pakken en gaan ze het vaker doen? Kiezen reizigers straks weer volle bak voor het ov of blijven auto en fiets favoriet?

De effecten staan nog niet vast. Wel zal de drukte op de lange termijn weer toenemen. De bevolking groeit, het aantal huishoudens stijgt en er moeten veel nieuwe woningen bij. Ook bij lagere economische groei voorzien we een toename van de mobiliteit en bereikbaarheidsproblemen. Het blijft nodig fors te investeren.

Daarom gaan we ook door met het op orde maken van de infrastructuur in Nederland. Sterker, we zetten volop in op het *versnellen* van projecten. Samen met de bouwers beoordelen Rijkswaterstaat en ProRail waar dat kan en wenselijk is.

Voorwoord

Als het gaat om samenwerking hebben we afgelopen jaar ook een grote sprong gemaakt op het gebied van verkeersveiligheid. Voor de uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid is geld en veel inzet beschikbaar om de veiligheid op gemeentelijke en provinciale wegen te verbeteren. Het doel van nul verkeersslachtoffers wordt door vele publieke en private partners gedragen.

Naast de coronacrisis heeft ook de stikstofproblematiek voor veel werkzaamheden gevolgen. We zetten ons in om alle projecten zoveel mogelijk volgens planning doorgang te laten vinden. Helaas zal voor een aantal projecten vertraging onvermijdelijk zijn.

Op het gebied van ov hebben we afgelopen jaar een Toekomstbeeld geschetst dat houvast geeft voor de langere termijn. We werken het plan verder uit met medeoverheden en vervoerders. Belangrijk hierbij is het programma ERTMS, waarmee het spoor veiliger, betrouwbaarder en sneller wordt.

De capaciteit op het spoor breiden we uit. Voor de Maaslijn hebben we een overeenkomst bereikt met de regio. Dankzij een Voorkeursbeslissing voor de Multimodale Knoop Schiphol zetten we de volgende stap in de verbetering van de bereikbaarheid en veiligheid van Schiphol.

En hoewel we in dit voorwoord nog in modaliteiten praten, liggen we op koers met het omvormen van het Infracfonds naar het Mobiliteitsfonds. Daarmee stimuleren we dat niet langer de modaliteit centraal staat, maar de mobiliteit – de reis van deur tot deur, van mensen én goederen. Deze werkwijze sluit goed aan bij de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's (Rotterdam/Den Haag, Amsterdam, Utrecht), waarin Rijk en regio samenwerken. Want al die nieuw te bouwen woningen moeten wel bereikbaar blijven!

Als waterland werken we daarnaast continu aan onze waterveiligheid. Naast een teveel aan water krijgen droogte en waterkwaliteit daarbij steeds meer aandacht. Ook in de vaarwegen investeren we volop. Klimaatneutrale en circulaire uitvoering van infraprojecten heeft de toekomst!

Toenemende drukte en grenzen die in zicht raken – onze boodschap in het voorwoord van vorig jaar blijft actueel. Willen we niet alsnog terecht komen in het verkeersinfarct dat vóór corona dreigde, moeten we hard aan de slag. Naast het investeren in infrastructuur gaat het dan óók om het spreiden van onze reizen over de dag en de dagen van de week.

Mede namens de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de minister van Economische Zaken en Klimaat en de staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,
Cora van Nieuwenhuizen

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
Stientje van Veldhoven



Leeswijzer

Voor u ligt het MIRT Overzicht 2021. Dit document is de jaarlijkse toelichting bij de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Elk MIRT Overzicht is anders. De veranderingen ten opzichte van het MIRT Overzicht van vorig jaar staan in het hoofdstuk 'Wijzigingen t.o.v. het MIRT Overzicht 2020'.

Het hoofdstuk 'Het MIRT in ontwikkeling' geeft meer achtergrondinformatie over het MIRT en de recente beleidsinhoudelijke ontwikkelingen binnen het MIRT. Doorgevoerde wijzigingen staan beschreven in het onderdeel 'wijzigingen t.o.v. het MIRT Overzicht 2020'. Vervolgens wordt een toelichting gegeven op de indeling en opbouw van de project- en programmabladen. Dit hoofdstuk wordt afgesloten met een fotoreeks van de gerealiseerde projecten van 2020 en een overzicht van gerealiseerde projecten over de afgelopen vijf jaar.

Het hoofdstuk 'Nationaal' biedt inzicht in de opgavekaart, lopende MIRT Onderzoeken en een kaartenreeks van lopende projecten en programma's. De projecten en programma's 'Nationaal' worden gekenmerkt door een begrotingsartikel en worden over meerdere MIRT-regio's uitgerold en zijn daarom niet op kaart weergegeven. Naast de File Top 50 van de eerste helft van 2020 is in dit hoofdstuk ook een beschrijving van het internationale perspectief te lezen in het onderdeel 'Transport en investeringsbeleid van de EU in Nederland'. Dit hoofdstuk wordt afgesloten met een weergave van alle lopende project- en programmabladen die als 'Nationaal' gekenmerkt worden.

Daarna wordt voor elk van de vijf MIRT-regio's volgens een vaste opbouw de volgende informatie steeds als hoofdstuk weergegeven:

- Visie
 - Hoofdogaven
 - Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang
 - Opgavenkaart
 - Projectenkaart
 - Projectenoverzicht
- Deze infographic maakt inzichtelijk hoeveel projecten er in een gebied zijn, onderverdeeld naar fase en modaliteit.*
- Project- en programmabladen
- De project- en programmabladen beginnen per gebied met de bladen van de eventuele gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's. Direct hierna volgen de verschillende MIRT-projecten die deel uitmaken van deze bereikbaarheidsprogramma's. Vervolgens komen de bladen van de MIRT Onderzoeken, gevolgd door de projecten in de Verkennings-, de Planuitwerkings- en de Realisatiefase aan de orde. De bladen zijn op modaliteit geordend conform de begrotingsartikelen t.w.: hoofdwegen, spoorwegen personen, spoorwegen goederen, regionaal/lokaal, hoofdvaarwegen, waterveiligheid, waterkwaliteit en zoetwater.*

In het laatste hoofdstuk is een financiële toelichting opgenomen over de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten over de periode 1 januari - 30 juni 2020.

Dit MIRT Overzicht is te downloaden via de website: www.mirtoverzicht.nl.

Inhoud

Over het MIRT	8
Nationaal	22
Noordwest-Nederland	135
Zuidwest-Nederland	199
Zuid-Nederland	265
Oost-Nederland	312
Noord-Nederland	363
Financiële uitwerking, BLS pilots en voortgangsrapportage	384





Over het MIRT

Het MIRT in ontwikkeling	9
Wijzigingen ten opzichte van het MIRT Overzicht 2020	13
Toelichting op de project- en programmabladen	15
Gerealiseerde projecten 2020	18



Het MIRT in ontwikkeling

Wat is het MIRT?

Het MIRT staat voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Jaarlijks wordt het MIRT Overzicht als bijstuk van de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) op Prinsjesdag aan de Tweede Kamer aangeboden. In het MIRT zijn onder andere rijksprojecten en rijksprogramma's opgenomen, waarmee wordt gewerkt aan de bereikbaarheid, veiligheid en ruimtelijke inrichting van Nederland. De rijksinvesteringen in het MIRT worden (hoofdzakelijk) bekostigd uit het Infrastructuurfonds (IF, in de toekomst Mobiliteitsfonds) en het Deltafonds (DF).

De minister van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) is verantwoordelijk voor de ruimtelijke ordening. Deze verantwoordelijkheid strekt zich ook uit tot het onderdeel Ruimte uit het MIRT. De samenhang binnen het MIRT blijft daarbij voorop staan. De ministers van BZK en IenW werken in dit kader nauw samen.

Het MIRT heeft de volgende functies:

Begroting

Het MIRT Overzicht geeft inzicht in en transparantie over de achtergrond, de stand van zaken en de planning van projecten en programma's waarbij het Rijk in het kader van het MIRT is betrokken. Het is daarmee niet alleen een bijstuk bij de begroting, maar ook een informatief naslagwerk.

Samenwerking

Het MIRT gaat uit van een intensieve samenwerking tussen het Rijk, decentrale overheden (provincies, gemeenten, vervoerregio's, waterschappen), maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven. Waar opgaven elkaar raken, worden deze gezamenlijk opgepakt. Om dit bestuurlijk te faciliteren is er elk najaar een bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) in ieder van de vijf MIRT-regio's (Noordwest, Zuidwest, Zuid, Oost en Noord) en voor het programma Goederenvervoercorridors. In het voorjaar vinden onder regie van de minister van BZK bestuurlijke

overleggen leefomgeving en gesprekken op locatie plaats. De Tweede Kamer wordt per brief geïnformeerd over de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen. Met de Tweede Kamer vindt regulier half-jaarlijks overleg plaats over het MIRT.

Werkwijze

De spelregels van het MIRT (2016, TK 34550 A, nr. 19) beschrijven de werkwijze, rollen en taken van partijen en de besluitvormingsvereisten bij het Rijk om tot een beslissing te komen over een eventuele financiële rijksbijdrage aan een MIRT-opgave, -project of -programma. Ze schetsen het proces dat moet worden doorlopen van eventueel onderzoek, verkenning, planuitwerking tot en met realisatie, inclusief de bijbehorende beslisinformatie.

Herziening MIRT-spelregels

De MIRT-spelregels worden in 2020 herzien en begin 2021 naar de Kamer gestuurd. De aanleiding voor de herziening is de naderende inwerkingtreding van de Wet Mobiliteitsfonds en de Omgevingswet, welke tot wijzigingen in de wettelijke vereisten en werkwijze leiden. De mee te nemen onderwerpen voor de herziening worden momenteel geïnventariseerd. Hierbij vormt de evaluatie van de MIRT-spelregels, die eind 2019 is afgerond, ook input (2019, bijlage bij 35300-A-57). Ook de resultaten uit de proeftuinen van het Mobiliteitsfonds worden hierin meegenomen.

Mobiliteitsfonds

In het regeerakkoord is aangekondigd dat het kabinet het Infrastructuurfonds omvormt tot een Mobiliteitsfonds. De kern van het Mobiliteitsfonds is dat niet langer de modaliteit, maar de mobiliteit centraal staat. De Kamer is hierover geïnformeerd via de voortgangsbrieven Mobiliteitsfonds van 13 mei en 2 december 2019 en het Wetsvoorstel Mobiliteitsfonds (Kamerstukken II 2019/20, 35 426, nr. 1 t/m 4). Met het Mobiliteitsfonds zetten we een volgende stap ter bevordering van het integraal werken aan de bereikbaarheidsopgaven. Dit gebeurt onder meer door middelen niet op voorhand te alloceren aan modaliteiten. Oplossingen voor bereikbaarheidsopgaven zullen in toenemende mate

Het MIRT in ontwikkeling

gezocht worden in samenhang over de modaliteiten heen – bijvoorbeeld een pakket aan maatregelen – en niet alleen binnen één modaliteit. Daarnaast maakt het Mobiliteitsfonds, naast infrastructuur, ook bekostiging van doelmatig gebruik van infrastructuur mogelijk.

De veranderingen die het Mobiliteitsfonds teweeg brengt, worden betrokken bij de voorgenomen wijziging van de MIRT-spelregels en de nieuwe NMCA. Het streven is om de Wet Mobiliteitsfonds op 1 januari 2021 in werking te laten treden, zodat de eerste begroting van het Mobiliteitsfonds op Prinsjesdag 2021 aan de Kamer kan worden aangeboden.

De sterke punten van het Infrastructuurfonds blijven bij de omvorming naar het Mobiliteitsfonds behouden. Het fonds behoudt een meerjarig karakter, bevordert continuïteit van de inzet van middelen en de doelmatige besteding daarvan en zorgt hiermee voor stabiliteit. De kern van de fondssystematiek blijft het afzonderlijk beheer van (langjarige) ontvangsten en uitgaven, ondersteund door het MIRT.

Aanpassing van de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA)

De volgende analyse van de langetermijn-mobiliteitsopgaven (zoals in 2017 de NMCA) wordt begin 2021 naar de Tweede Kamer verzonden. Deze analyse heeft als doel een kabinet te voorzien van de meest recente informatie over verwachte mobiliteitsopgaven, en is één van de onderleggers voor het gesprek tussen Rijk en regio in het MIRT. Op dit moment wordt verkend welke aanpassingen er aan de analyse gedaan moeten worden om beter aan te sluiten op de ontwikkeling van het Mobiliteitsfonds en de samenwerking in het MIRT. Dit gaat bijvoorbeeld om gebiedsgerichte bereikbaarheidsopgaven, het beter onderling vergelijkbaar maken van opgaven met betrekking tot de verschillende vervoerswijzen en veiligheid.

NOVI en Omgevingsagenda

Met de komst van de Omgevingswet wordt dit jaar de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld als vervanger van de verouderde

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). De NOVI vormt een belangrijk beleidskader voor het MIRT. Hierin worden alle doelen en ambities beschreven op het vlak van de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

Voor de gebiedsgerichte uitwerking van de NOVI worden, in samenhang met de omgevingsvisies van de andere overheden, omgevingsagenda's opgesteld voor de vijf landsdelen. Daarmee gaat het Rijk een nieuwe fase in van interbestuurlijke samenwerking rond de fysieke leefomgeving in Nederland. Deze omgevingsagenda's vervangen de gebiedsagenda's die onder de SVIR vielen. De omgevingsagenda's brengen per landsdeel in beeld wat de gedeelde opgaven zijn voor verdere ontwikkeling van een economisch duurzame, aantrekkelijke en veilige leefomgeving en zijn een goede basis en leidraad voor samenwerking tussen Rijk en regio's. Het streven is om uiterlijk najaar 2021 de omgevingsagenda's voor heel Nederland gereed te hebben.

Veilige, Slimme, Duurzame mobiliteit

Verstedelijking, technologische ontwikkelingen, de klimaatopgave, afnemende budgetten: het zijn ontwikkelingen die vragen om een meerjarige mobiliteitstransitie naar een ander, integraler, slimmer en duurzamer mobiliteitssysteem. Een belangrijk onderdeel hiervan is een aanpak gericht op het optimaliseren van gebruik van bestaande netwerken, waarmee enerzijds op korte termijn adaptieve oplossingen geboden kunnen worden. Maar waarmee tegelijk ook richting wordt gegeven aan structurele mobiliteitstransities waarbij oplossingen en maatregelen op het gebied van bereikbaarheid, duurzaamheid en verkeersveiligheid (meer) in onderlinge samenhang worden uitgewerkt en geprogrammeerd.

Tijdens de BO's MIRT is met de regio's afgesproken om per MIRT-gebied te komen tot een gezamenlijke en gestructureerde aanpak op het gebied van Slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit. Belangrijke thema's binnen deze aanpak zijn fietsstimulering, smart mobility, duurzame mobiliteit, parkeren, werkgeversaanpak en logistiek. Redenerend vanuit gezamenlijke opgaven wordt integraal ingezet op

concrete oplossingen voor de korte termijn (1-4 jaar), passend binnen het perspectief en de doelstellingen op (middel)lange termijn.

Stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden in relatie tot het MIRT

Inmiddels zijn we een jaar na de uitspraak van de Raad van State over het Programma Aanpak Stikstof (PAS) en is de toestemmingsverlening weer enigszins op gang gekomen. Er is een stikstofregistratiesysteem opgezet, waarin de stikstofruimte van bronmaatregelen zoals de verlaging van de snelheid naar 100 km/h overdag gedoseerd kan worden uitgegeven aan 75.000 woningen en 7 MIRT-projecten en in de brief over de structurele aanpak stikstof van 24 april is een bronmaatregelenpakket van 5 miljard aangekondigd. Daarnaast worden afspraken gemaakt over duurzamer bouwen, met als gevolg een afname van de stikstofdepositie in de aanlegfase. Als het merendeel van de stikstofdepositie wordt veroorzaakt door het gebruik zijn de daarvoor andere geëigende instrumenten: de ecologische onderbouwing (niet overal is stikstofdepositie een probleem), mitigatie zoals extern salderen of de ADC-toets. Met name de laatste kan invloed hebben op de planning van de huidige projecten.

Toelichting begroting IenW

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft drie begrotingen:

1. Beleidsbegroting (Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting;
2. Begroting van het Infrastructuurfonds (Hoofdstuk A van de Rijksbegroting);
3. Begroting van het Deltafonds (Hoofdstuk J van de Rijksbegroting).

De twee fondsbegrotingen van het ministerie van IenW – het Infrastructuurfonds en het Deltafonds – worden gevoed vanuit de beleidsbegroting Hoofdstuk XII via beleidsartikel 26 (Bijdrage Investeringsfondsen). In de beleidsbegroting Hoofdstuk XII worden de uitgaven voor de beleidsuitgaven van het ministerie van IenW geraamd en verantwoord, waaronder beleidsonderzoeken, subsidies en bijdragen aan medeoverheden en/of internationale organisaties. Ook de apparaatsuitgaven voor het kerndepartement worden begroot in de beleidsbegroting. In beide fondsbegrotingen worden de uitgaven aan concrete investeringsprojecten en programma's geraamd, evenals de uitgaven voor beheer, onderhoud, vervanging en renovatie van de infrastructuur. De doelstelling van het Infrastructuurfonds is wettelijk vastgelegd in de Wet op het Infrastructuurfonds (Stb. 1993, 319): 'Het bevorderen van een integrale afweging van prioriteiten en het bevorderen van continuïteit van middelen voor infrastructuur'. De instelling van het Deltafonds is wettelijk geregeld in de Waterwet (Stb. 2009, 107), met als doel de bekostiging van maatregelen, voorzieningen en onderzoeken op het gebied van waterveiligheid en zoetwatervoorziening, en sinds 2015 ook waterkwaliteit. De begrotingen van het ministerie van IenW zijn ook digitaal beschikbaar op www.rijksbegroting.nl.

Meer informatie

Schets Mobiliteit naar 2040 veilig, robuust, duurzaam

www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/06/07/schets-mobiliteit-naar-2040

M.b.t. kennis en ervaringen op MIRT-gebied:

www.leerplatformmirt.nl

NOVI

<https://denationaleomgevingsvisie.nl/default.aspx>

Website MIRT

www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ruimtelijke-ordening-en-gebiedsontwikkeling/meerjarenprogramma-infrastructuur-ruimte-en-transport-mirt

SVIR

www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2012/03/13
www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2012/03/13/structuurvisie-infrastructuur-en-ruimte

Het MIRT in ontwikkeling

Lijst van afkortingen MIRT Overzicht 2021

In het MIRT Overzicht worden op meerdere plaatsen afkortingen gebruikt. De meestgebruikte afkortingen worden hieronder uitgeschreven.

AGZR	Adaptieve Gebiedsagenda Zuidelijke Randstad	Ministerie van BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijks Relaties	PAS	Programma Aanpak Stikstof
AKI	Automatische knipperlichtinstallatie			P&C	Plan & Construct
AO-projecten	Autonome Ontwikkelingsprojecten	Ministerie van EZ	het voormalige ministerie van Economische Zaken	PHS	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
ATB	Automatische treinbeïnvloeding	Ministerie van EZK	Ministerie van Economische Zaken en Klimaat	PIP	provinciaal inpassingsplan
ATB-Vv	Automatische Treinbeïnvloeding Verbeterde versie	Ministerie van IenM	het voormalige ministerie van Infrastructuur en Milieu	PKB	Planologische Kernbeslissing
BDU	Brede doeluitkering			PMR	Project Mainportontwikkeling Rotterdam
BIRK	Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit	Ministerie van IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	PPS	publiek-private samenwerking
btw	Belasting toegevoegde waarde	Ministerie van VenW	het voormalig ministerie van Verkeer en Waterstaat	PVVO	Programma Verbetering Veiligheid Overwegen
BO	Bestuurlijk Overleg			REOS	Ruimtelijk Economische Ontwikkelstrategie
BOV	Beheer, Onderhoud en Vervanging	Ministerie van VROM	het voormalig ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu	REP	Ruimtelijk Economisch Programma
CEF	Connecting Europe Facility			RGV	Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer
CMBO	Centraal Monitorings- en Beslisorgaan	Ministerie van VWS	Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport		
DB	Design and Build	Ministerie van LNV	Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit	RMf	Regionaal Mobiliteitsfonds
DBFM	Design, Build, Finance and Maintain			RINK	Risico Inventarisatie Natte Kunstwerken
DBM	Design, Build and Maintain	MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport	RRAAM	Rijk-Regioprogramma
D&C	Design & Construct				Amsterdam-Almere-Markermeer
DF	Deltafondsen	MJPG	Meerjarenprogramma Geluidsanering	RSS	Randstadspoor
EHS	Ecologische Hoofdstructuur	MJPO	Meerjarenprogramma Ontsnippering	RSP	Regiospecifiek Pakket
EMM	Ecologische Maatregelen Markermeer	MKBA	maatschappelijke kosten- en batenanalyse	RSP-ZZL	Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn
ERTMS	European Rail Traffic Management System	MLT	middellange termijn	SBaB	Gebiedsgericht programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid
EZS	Emplacement Zuidelijke Spooraanluiting	MoMaRo	Modernisering Maasroute		
FES	Fonds Economische Structuurversterking	MoVe	Programma Mobiliteit en Verstedelijking	SDR	Smart Delta Resources
GHO	Greenport Holland Overheden	MRA	Metropoolregio Amsterdam	SSCS	spoorstaafconditioneringssysteem
HbR	Havenbedrijf Rotterdam	MRDH	Metropoolregio Rotterdam-Den Haag	SNIP	Spelregelkader Natte Infrastructuurprojecten
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer	NABO	niet-actief beveiligde overwegen	SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
HWBP	Hoogwaterbeschermingsprogramma	NAS	Nationale Klimaatadaptatiestrategie	TB	Tracébesluit
HWN	Hoofdwegennet	nHWBP	nieuw Hoogwaterbeschermingsprogramma	TBES	Toekomstbestendig Ecologisch Systeem
IBO	Interdepartementaal Beleidsonderzoek	NMCA	Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse	TEN-T	Trans-European Transport Network
ICZR	Internationale Connectiviteit Zuidelijke Randstad	NoMo AOV	Nota Mobiliteit Achterstallig Onderhoud Vaarwegen	TPN	Trade Port Noord
IF	Infrastructuurfonds			UPGE	Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen
ILG	Investeringsbudget Landelijk gebied	NOV	Noordoostelijke Verbinding	USP	Utrecht Science Park
IoT	Internet of Things	NOVI	Nationale Omgevingsvisie	VGR	Voortgangsrapportage
ITS	Intelligente transportsystemen	NRU	Noordelijke Randweg Utrecht	VNSC	Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie
KRW	Kaderrichtlijn Water	NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit	V&R	Vervanging en renovatie
kt	korte termijn			VTM	Vessel Traffic Managementsysteem
LAT	Lowest Astronomical Tide	NSP	Nationale Sleutelprojecten	WLO	Welvaart en Leefomgeving
LMCA	Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse	NST	Nieuwe Sluis Terneuzen	zoab	zeer open asfalt beton
LOI	Letter of Intent	OTB	Ontwerp-Tracébesluit	ZRG	Zuidelijke Ringweg Groningen
LTSA	Lange Termijn Spooragenda	ov	openbaar vervoer	ZZL	Zuiderzeelijn
m.e.r.	milieueffectrapportage	OV SAAL	OV Schiphol-Amsterdam-Almere	PPC	Publiek-Private Comparator
MF	Mobiliteitsfonds	PAGE	Plan van Aanpak Goederen Emplacementen		



Wijzigingen ten opzichte van het MIRT Overzicht 2020

Elk MIRT Overzicht is anders. Ieder jaar worden er verbeterpunten doorgevoerd in het overzicht om tot een mooi product te komen. Het MIRT Overzicht dient als informatievoorziening en als verantwoording van de geïnvesteerde gelden aan het parlement, met name de Tweede Kamer. Ook is het te gebruiken als naslagwerk voor de (semi) Rijksoverheid, regionale overheden, marktpartijen, burgers en andere geïnteresseerden.

Omdat het MIRT Overzicht een bijstuk van de begroting is, wordt het elk jaar op Prinsjesdag gepresenteerd en vinden er tussentijds geen wijzigingen in het overzicht plaats, ook niet op de website. De inhoud van het overzicht heeft daarmee een statisch karakter. In dit MIRT Overzicht zijn de actuele ontwikkelingen opgenomen tot 10 augustus 2020. In dit hoofdstuk lichten we de wijzigingen ten opzichte van het MIRT Overzicht 2020 toe.

Stand van zaken MIRT-projecten en -programma's

Ten opzichte van het MIRT Overzicht 2020 zijn er zes MIRT-projecten gerealiseerd. Van deze projecten zijn foto's in het overzicht opgenomen. Hiermee zijn de projecten afgerond en komen ze niet meer terug in dit MIRT Overzicht. Het gaat om de volgende projecten:

- Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde
- PHS Overweg Veenendaal Klompersteeg
- Programma Beter Benutten
- Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten tweede fase Herstelplan Spoor
- Utrecht, tram naar de Uithof
- Vleuten-Geldermalsen (incl. Randstadspoor, fase 1)

Ten opzichte van het MIRT Overzicht 2020 zijn er twee MIRT Onderzoeken afgerond die niet meer terugkomen in dit MIRT Overzicht, namelijk:

- Ontwikkelvisie Zuidelijk Maasdal
- Maasoeverpark

Daarnaast is de tekst 'Noordzee' geschrapt vanwege de geringe relevantie voor het MIRT en komt deze niet meer terug in dit MIRT Overzicht.

Wijzigingen ten opzichte van het MIRT Overzicht 2020

De volgende negen MIRT-projecten hebben een fasewisseling ondergaan:

Van onderzoek naar verkenning:

- A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven

Van verkenning naar planuitwerking:

- Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer
- A7/A8 Amsterdam-Hoorn
- Burgerveen-N14
- MIRT Verkenning Oeffelt
- Multimodale knoop Schiphol
- SmartwayZ.NL: A67 Leenderheide-Zaarderheiken

Van planuitwerking naar realisatie:

- Lichtenen Buitenhaven IJmuiden en Energiehaven
- Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil

In dit MIRT Overzicht zijn elf nieuwe MIRT-trajecten opgenomen:

- Amsterdam Bay Area (valt onder SBaB-programma)
- Bereikbaarheid in wisselwerking met Verstedelijkingsopgave Zwolle en omgeving
- Haven Werkendam en IRM
- Havikerwaard-Fraterwaard-Olburgerwaard
- Maaslijn
- Ov en Wonen in de regio Utrecht (valt onder U Ned programma)
- PHS Amsterdam
- PHS Tractie Energievoorziening
- Spoorcapaciteit 2030
- Strategisch Plan Verkeersveiligheid
- Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport (valt onder SmartwayZ.NL)

Daarnaast is een nieuw blad opgenomen over de pilot Projecten BLS.

Samenvoegingen

Het projectblad 'Vervolg Beter en Meer en Vervolg Opstelcapaciteit' is opgenomen in het blad 'Spoorcapaciteit 2030' en heeft geen eigen projectblad meer in het Overzicht.

Naamswijzigingen

- Het blad 'Lichtenen Buitenhaven IJmuiden' is hernoemd naar 'Lichtenen Buitenhaven IJmuiden en Energiehaven'
- Het blad 'A6 Buiten-Oost -Lelystad' is hernoemd naar 'A6 Almere Oostvaarders-Lelystad'
- Het blad 'Corridor Amsterdam-Hoorn' is hernoemd naar 'A7/A8 Amsterdam-Hoorn'
- Het blad 'Knooppunt Burgerveen-N14' is hernoemd naar 'Burgerveen-N14'
- Het blad 'MIRT Onderzoek Metropoolregio Utrecht' is hernoemd naar 'MIRT Onderzoek Utrecht na 2030'
- Het blad 'A50 Corridor Nijmegen-Eindhoven' is hernoemd naar 'A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven'
- Het blad 'Zuidwestkant Amsterdam – Schiphol' is hernoemd naar 'Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp'
- Het Blad 'A67 Leenderheide-Zaarderheiken' is hernoemd naar 'A67 Leenderheide-Geldrop'
- Het blad 'MIRT Verkenning Oeffelt' is hernoemd naar 'MIRT Planuitwerking Oeffelt'

Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten

De Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten over de eerste helft van 2020 is dit jaar weer opgenomen in het MIRT Overzicht.



Toelichting op de project- en programmabladen

Per project of programma wordt in aanvulling op de departementale begrotingen projectinformatie gegeven. Per begrotingsartikel en per blad is daarnaast voor de leesbaarheid de fase van besluitvorming inzichtelijk gemaakt. Elke fase heeft zijn eigen unieke steunkleur; een onderzoek heeft een paarse kleur, een verkenning heeft een gele kleur, de planuitwerking een groene, de realisatie een rode kleur en de programma's hebben een oranje kleur. Momenteel lopen er vijf gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's.

Onder deze vijf gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's kunnen meerdere MIRT-projecten vallen. Om dit in het MIRT Overzicht inzichtelijk te maken, is net als in het vorige overzicht gekozen om per MIRT-regio te starten met de bladen van de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's. Direct hierna volgen de projecten binnen de betreffende programma's op zelfstandige projectbladen in de volgorde Onderzoek, Verkenning, Planuitwerking en Realisatie. Daarna zijn de overige, niet programma gerelateerde projectbladen weergegeven in dezelfde volgorde.

Bovenstaande indeling is terug te zien voor de programma's Metropoolregio Amsterdam (SBaB) en Metropoolregio Utrecht (U Ned) in Noord-West Nederland, Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MoVe) in Zuid-West Nederland en SmartwayZ.NL in Zuid Nederland. Het programma Goederenvervoerscorridor Oost en Zuidoost is terug te vinden bij de Nationale project- en programmabladen.

Indeling van de bladen

De project- en programmabladen worden volgens vastgestelde paragrafen opgebouwd. De opbouw verschilt per projectfase.

Gebiedsgericht Bereikbaarheidsprogramma

- Tijdlijn projecthistorie
- Aanleiding en doel
- Opbouw van het programma
- Betrokken partijen
- MIRT-projecten onder dit programma
- Meer informatie (website)

MIRT Onderzoek

- Tijdlijn projecthistorie
- Aanleiding en doel
- Planning
- Betrokkenen
- Meer informatie (website)

MIRT Verkenning

- Tijdlijn projecthistorie
- Opgave
- Oplossing
- Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
- Planning
- Betrokkenen
- Financiën (*), * betekent indien van toepassing vermeld.
- Meer informatie (website)

Toelichting op de project- en programmabladen

Planuitwerking

- Tijdlijn projecthistorie
- Opgave
- Oplossing (inclusief eventuele inpassingmaatregelen)
- Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
- Planning
- Politiek/bestuurlijk
- Financiën
 - inclusief tabel die budget en openstelling weergeeft vanaf MIRT Overzicht 2013
- Meer informatie (website)

Realisatie

- Tijdlijn projecthistorie
- Opgave
- Oplossing (inclusief eventuele inpassingmaatregelen)
- Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
- Planning
- Politiek/bestuurlijk
- Uitvoering
- Financiën
 - inclusief tabel die budget en openstelling weergeeft vanaf MIRT Overzicht 2013
 - inclusief tabel die gerealiseerd budget weergeeft vanaf 2013.
 - Vanaf het MIRT Overzicht 2018 is ook het percentage gerealiseerd in de tabel aangegeven. Het percentage gerealiseerd is alleen voor de jaren 2017 en 2018 aangegeven.
- Meer informatie (website)

Toelichting op de onderdelen op project- en programmabladen

Projecthistorie en toelichting op de wijzigingen

Toelichting op de wijzigingen met betrekking tot eerder genoemde punten die zich tussen het uitkomen van het vorige en het huidige MIRT Overzicht – dus in de periode september 2019 tot en met juli 2020 – hebben voorgedaan. Omdat het MIRT Overzicht als bijstuk bij de Rijksbegroting het jaartal van die begroting draagt, worden de wijzigingen in dit MIRT Overzicht 2021 ten opzichte van het MIRT Overzicht 2020 vermeld onder 2021. Wijzigingen in de planning worden in elk geval opgenomen als er sprake is van een versnelling of vertraging van het project met meer dan één jaar ten opzichte van het vorige MIRT Overzicht. Er worden alleen wijzigingen over de laatste acht jaar opgenomen.

Opgave

Beschrijving van de opgave: dit kan zowel een knelpunt of probleem als een (in de MIRT-gebiedsagenda opgenomen) opgave of kans zijn, of een combinatie van beide.

Oplossing

De gekozen oplossing of (mogelijke) oplossingen of onderzoeksvarianten voor het aangegeven knelpunt of probleem, of de wijze waarop er aan een opgave gewerkt wordt of een kans wordt benut.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Bij alle projecten in het MIRT Overzicht is de koppeling tussen project- en beleidsdoelstelling meer expliciet gelegd. Alle projecten geven via een extra onderdeel aan op welke wijze het desbetreffende project een bijdrage levert aan de beleidsdoelstellingen zoals geformuleerd in de beleidsbegroting van lenW.

Planning

De planning van het project of programma, met aandacht voor de start van de realisatie en de openstelling. Bij MIRT Verkenningen wordt de planning van de verkenning weergegeven. Er is ook specifieke aandacht voor het Tracébesluit of de projectbeslissing.

Bij sommige programma's zijn deelprojecten uit het programma eerder opgeleverd. Deze mijlpalen worden dan ook onder dit kopje gemeld. Openstelling is de oplevering van alle projecten uit het programma. Bij de brief van 13 februari 2013 (TK 33400 A, nr. 49) is aangegeven dat bij projecten een bandbreedte wordt gehanteerd voor openstelling danwel oplevering. Het MIRT Overzicht 2021 neemt voor projecten in voorbereiding dan ook een bandbreedte op. Dit geldt in ieder geval tot het moment dat het werk is gegund aan een aannemer. Voor programma's die betrekking hebben op spoor, die diverse opleveringen kennen is de oplevering aangeduid als 'divers'.

Tabel ontwikkeling planning en budget

Met ingang van het MIRT Overzicht 2017 is er op de planuitwerking- en realisatiebladen een tabel opgenomen die de ontwikkeling van planning en budget in de tijd weergeeft. Dit is een wens van de Tweede Kamer met als doel de kwaliteit van de informatievoorziening via de jaarverslagen en de begroting te verhogen.

In de tabel wordt zeven jaar terug gekeken, tenzij er in de tussentijd een fasewisseling heeft plaatsgevonden of het project een kortere looptijd kent. Dan is het eerste MIRT Overzicht na deze faseovergang het startpunt, aangegeven als MIRT(jaar). Onder de tabel is het totale verschil in budget weergegeven. Een deel hiervan kan worden verklaard door IBOI (prijsindexatie van bruto overheidsinvesteringen, zoals die door lenW wordt gehanteerd). Overige budgetmutaties (hoger dan € 10 mln of meer dan 10%) zijn toegelicht bij wijzigingen in het verleden. Kleine verschillen zijn te verklaren als gevolg van afronding op hele miljoenen euro's. Soms kunnen ook kleine wijzigingen zijn opgetreden.

Toelichting op de project- en programmabladen

Bij sommige projectbladen is er sprake van openstelling/indienststelling of oplevering van verschillende deelprojecten. In de tabel wordt bij 'Openstelling'/'indienststelling' of 'Oplevering' het jaar genoemd waarin het hele project is afgerond. Planning en afronding van deelprojecten komen onder het kopje 'Planning' op het MIRT-blad. Daarnaast wordt op de realisatiebladen informatie gegeven over de financiële voortgang van de projecten. De bedragen die genoemd zijn, zijn cumulatief, met uitzondering van de projecten waarbij gewerkt wordt met Design, Build, Finance and Maintain-contracten (DBFM) en subsidies. Daarnaast wordt sinds het MIRT Overzicht 2018 het percentage gerealiseerd budget ten opzichte van de laatste slotbepaling weergegeven. Deze percentages zijn alleen opgenomen voor 2018, 2019 en 2020.

Politiek/bestuurlijk

Onder dit kopje wordt informatie gegeven over de politieke en bestuurlijke afspraken en mijlpalen van de ministeries van IenW, EZK en BZK (of hun voorgangers) met de Tweede Kamer, decentrale overheden en/of andere partijen.

Uitvoering

Onder deze kop wordt de wijze waarop de uitvoering gedaan wordt beschreven. Daar waar relevant wordt ook aangegeven wie verantwoordelijk is voor het project en/of de uitvoering daarvan. Hier wordt, indien van toepassing, ook beschreven hoe de 'markt' betrokken wordt bij de projectontwikkeling. In de planuitwerkingsfase wordt met het instrument Publiek Private Comparator (PPC) bepaald of een vorm van publiekprivate samenwerking (PPS) meerwaarde heeft. Dan wordt voorgesorteerd op een bepaalde contractvorm: DBFM (Design, Build, Finance and Maintain), DBM (Design, Build and Maintain) of DB (Design and Build). Bij DBFM is de markt naast het ontwerp en de bouw ook verantwoordelijk voor de langjarige financiering en het onderhoud.

Financiën

Onder het kopje 'financiën' staat het (taakstellend) budget of de (taakstellende) rijksbijdrage. Als dat niet mogelijk is, wordt eventueel een reservering van rijksmiddelen of een raming van de (project)kosten gegeven. Het betreffende artikel uit het Infrastructuurfonds, het Deltafonds of Hoofdstuk XII staat hierbij aangegeven en, als dat van toepassing is, ook bijdragen van de regio.

Meer informatie

Eventueel wordt er bij het MIRT-blad verwezen naar de specifieke project- of programmawebpage. Hierop is meer informatie te vinden over het betreffende project of programma.

Gerealiseerde projecten 2020



Vleuten-Geldermalsen (incl. Randstadspoor, fase 1)

Om de bereikbaarheid van de regio Utrecht te garanderen, zijn maatregelen voor verkeer en vervoer noodzakelijk. Dit wordt voorzien in uitbreiding van het spoornet en aanleggen van extra haltes. Hierdoor wordt de deur-tot-deur reistijd en de betrouwbaarheid verbeterd.



Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten tweede fase Herstelplan Spoor

Naar aanleiding van de visie Benutten en Bouwen is het Herstelplan Spoor (fase 2) ontstaan. Hier zijn de knelpunten geselecteerd waarvan de oplossing het meest bijdraagt aan de doelen van de Nota Mobiliteit.



Utrecht, tram naar de Uithof

Door de verwachte groei van het aantal reizigers tussen Utrecht CS en de Uithof is deze tramlijn gerealiseerd om de deur-tot-deur reistijd te verbeteren, ruimte te bieden aan de groei van het reizigersvervoer en bij te dragen aan de ruimtelijke en economische ontwikkeling van Nederland.

Gerealiseerde projecten 2020



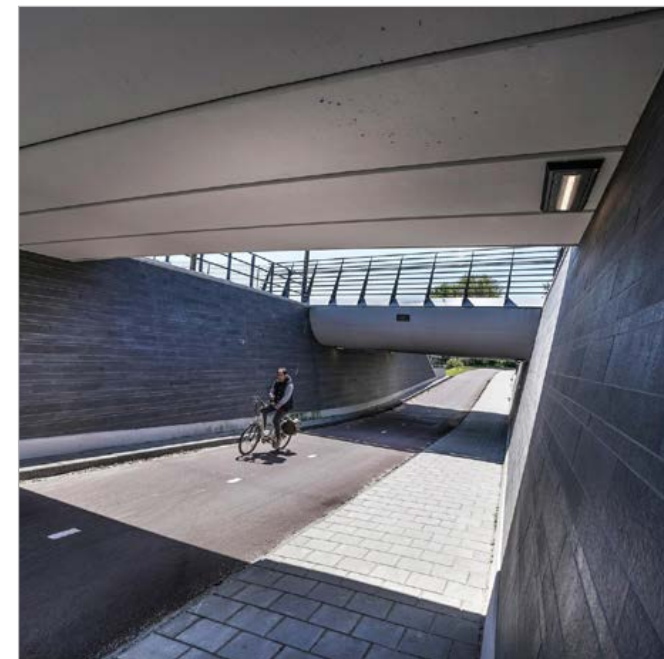
Programma Beter Benutten

In twaalf regio's zijn in totaal 461 maatregelen uitgevoerd om de infrastructuur beter te benutten en de keuzemogelijkheden voor reizigers en vervoerders te vergroten. Dit alles met focus op het stimuleren van opschaalbare innovaties gericht op zoveel mogelijk structureel effect.



Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde

Op 20 april 2020 zijn de tweede sluis bij Eefde en het terrein naast de sluis in gebruik genomen. Na een bouwperiode van drie jaar kunnen schepen gebruikmaken van de diepere en snellere tweede sluis.



PHS Overweg Veenendaal Klompersteeg

De overweg Nieuweweg-Noord/Klompersteeg in Veenendaal ligt op het traject Schiphol-Utrecht-Nijmegen. In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) wordt dit spoortraject in de toekomst steeds intensiever gebruikt. Daarom is het nodig om de overweg op te heffen en te vervangen door twee tunnels. Zo wordt de verkeerssituatie veiliger en prettiger, ook als er straks meer treinen rijden.

Gerealiseerde projecten 2020

Op deze kaart zijn alle projecten te zien die in 2020 zijn afgerond.

1. Programma Beter Benutten
2. Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten tweede fase Herstelplan Spoor*
3. PHS Overweg Veenendaal Klompersteeg
4. Utrecht, tram naar de Uithof
5. Vleuten-Geldermalsen (incl. Randstadspoor, fase 1)
6. Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde

* niet op de kaart



Gerealiseerde projecten 2016-2020

Op deze kaart zijn alle projecten te zien die de afgelopen vijf jaar zijn gerealiseerd.

Gerealiseerde projecten 2020

1. Programma Beter Benutten
2. Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten tweede fase Herstelplan Spoor*
3. PHS Overweg Veenendaal Klompersteeg
4. Utrecht, tram naar de Uithof
5. Vleuten-Geldermaalens (incl. Randstadspoor, fase 1)
6. Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde

Gerealiseerde projecten 2019

7. Aanleg ATBvv A2 corridor en Brabantroute (niet op kaart)
8. A27/A1 Utrecht - knooppunt Eemnes - aansluiting Bunschoten - Spakenburg
9. Amsterdam CS, fietsenstalling
10. Noord-Zuidlijn
11. Lekkanaal: derde kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen
12. A4 Vlietland - N14
13. Legger Vlieland en Terschelling
14. Vaarweg Lemmer - Delfzijl, fase 1
15. Wilhelminakanaal Tilburg
16. Quick wins binnenhavens (niet op kaart)
17. Optimalisering goederencorridor Rotterdam - Genua (niet op kaart)

Gerealiseerde projecten 2018

18. A1 Apeldoorn-Zuid - Beekbergen
19. A6/A7 knooppunt Joure
20. Intensivering spoor in steden fase 1 en fase 2*
21. N18 Varsseveld - Enschede
22. N31 Harlingen (traverse Harlingen)
23. N35 Zwolle - Wijthmen
24. Regionet, fase 1
25. Ruimte voor de rivier*
26. Sterke regio's: Zuid-Nederland
27. Sterke regio's: Zuidwest-Nederland
28. Utrecht Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject, VINEX)
29. Verruiming vaarweg Eemshaven - Noordzee
30. Venlo logistiek multimodaal knooppunt
31. Wielingen

Gerealiseerde projecten 2017

32. A2 passage Maastricht
33. A9 omlegging Badhoevedorp
34. A12/A20 parallelstructuur Gouweknoop
35. A50 Ewijk - Valburg
36. Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)
37. Cameratoezicht op stations*
38. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen in de Rijn-Scheldeverbinding
39. N50 Ens - Emmeloord
40. PHS Doorstroomstation Utrecht
41. Vaarweg Meppel - Ramspol (keersluis Zwartsluis)

Gerealiseerde projecten 2016

42. A1 Bunschoten - Knooppunt Hoewelaken
43. A4 Delft - Schiedam
44. A7/A8 Purmerend - Zaandam - Coenplein
45. A12 Ede - Grijsoord
46. A15 Maasvlakte - Vaanplein
47. Amsterdam-Rijnkanaal (verwijderen keersluis Zeeburg)
48. Arnhem Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)
49. Bijdrage containertransferium Alblasserdam
50. Bouw 4e sluisolk Ternaaien
51. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Rijnkanaal Zuid
52. ERTMS Pilot Amsterdam - Utrecht en ERTMS expertisecentrum*
53. Natuurcompensatieproject Perkpolder
54. Randstadrail, fase 1
55. Utrecht Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject, VINEX)

* niet op de kaart

Legenda

- Modaliteit
- Spoorwegen en openbaar vervoer
 - Vaarwegen
 - Water
 - Wegen
 - Overig



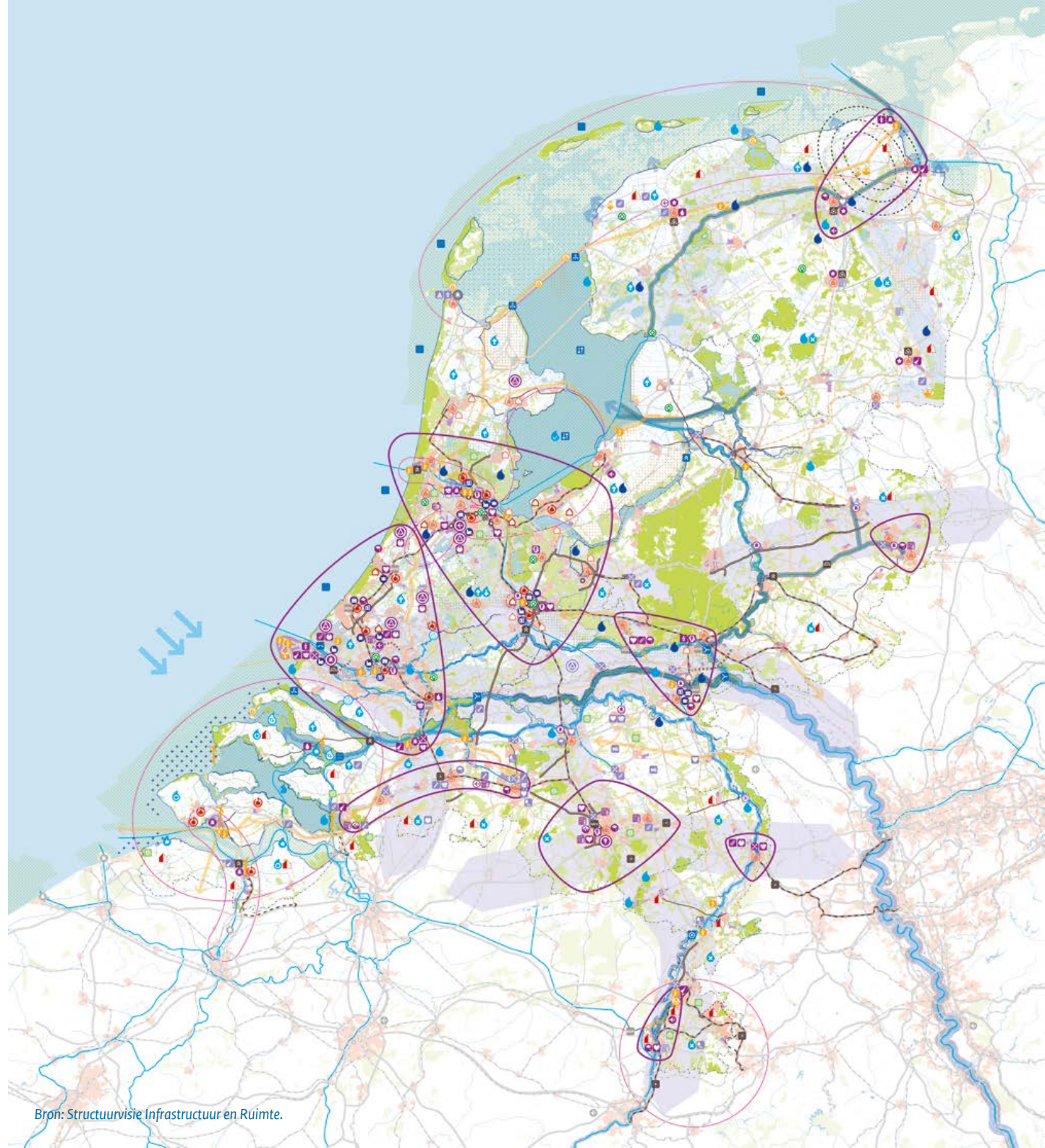


Nationaal

Opgavenkaart	23
MIRT Onderzoeken	25
Totaalkaart MIRT Projecten	26
Projectenkaart Hoofdwegen	27
Projectenkaart Spoorwegen en Openbaar Vervoer	28
Projectenkaart Vaarwegen	29
Projectenkaart Water	30
Nationaal File top 50	31
Nationaal Transport- en investeringsbeleid van de EU in Nederland	33
Projectenoverzicht	35
Project- en programmabladen	36

Nationaal Opgavenkaart

Ga naar legenda op volgende pagina



Bron: Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

Ga terug naar de kaart

Algemeen

- Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren
- Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang
- Gebied dat wordt beïnvloed door zwaardere bevingen

Economie

Topsectoren

- High Tech Systemen & Materialen
- Energie
- Creatieve industrie
- Agro & Food
- Tuinbouw & Uitgangsmaterialen
- Life Sciences & Health
- Chemie
- Logistiek
- Water
- Mainport Schiphol
- Mainport Rotterdam
- Brainport Eindhoven
- Greenport
- Burgerluchthaven van nationale betekenis
- Militaire luchthaven met burgermedegebruik
- Militaire luchthaven
- Zeehaven van nationale betekenis
- Binnenhaven van nationale betekenis
- Multimodaal knooppunt internationale betekenis (logistiek)
- Kennis
- Circulaire economie

Toplocaties

- Campussen
- Functie-gemengde (zaken)-centra
- Transformatiegebieden
- Productielandschappen

Regionaal

- High Tech Systemen & Materialen
- Maintenance
- Agro & Food
- Tuinbouw en Uitgangsmaterialen
- Life Sciences & Health
- Chemie
- Logistiek
- Maritiem
- Recreatie (leisure)
- Agrarisch productielandschap

Verstedelijking

- Uitleg
- Stedelijke vernieuwing / transformatie
- Extensivering

Regionaal

- Uitleg
- Stedelijke vernieuwing / transformatie

Bereikbaarheid

- Hoofdwegenet
- Opgave hoofdwegenet
- (Mogelijk) nieuwe verbinding hoofdwegenet
- Hoofdspoorwegenet
- Opgave hoofdspoorwegenet
- Nieuwe spoorverbinding (indicatief)
- Opgave grensoverschrijdend spoorvervoer
- Hoofdvaarwegenet
- Opgave hoofdvaarwegenet
- Opgave sluis
- Opgave brug
- Integrale multimodale ontwikkeling
- Achterlandverbindingen

Regionaal

- Belangrijke regionale weg
- Opgave regionale weg
- Opgave brug
- Samenhangend HOV-netwerk

Natuur, Landschap & Erfgoed

- EHS op land (herijkt)
- Natura 2000 - land
- Natura 2000 - water
- Nationaal Park
- Cultureel erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed
- Natuurlijk erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed
- Object of ensemble op de (voorlopige) lijst werelderfgoed

Regionaal

- Aanpak in groen-blauwe structuur of Metropolaan Landschap

Energie

- (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie > 500MW
- (Mogelijke) vestigingsplaats kerncentrale
- Windenergie
- Gebied windenergie
- Olie- en gaswinning
- Energie uit water / Getijdenenergie
- Geothermiecentrale
- Hoogspanningsleiding >220kV
- Nieuwe hoogspanningsverbinding 380kV
- Buisleidingenstrook
- Aandachtsgebied bodemdaling door gaswinning

Water

- Primaire kering - voldoet niet (Derde Toets)
- Primaire kering - nader onderzoek (Derde Toets)
- Primaire kering - voldoet (Derde Toets)
- Piekafvoer / Afwatering
- Peilbeheer / Peilfluctuatie
- Afvoerdeling
- Afvoercapaciteit
- Berging Zuidwestelijke Delta
- Maeslantkering, Nieuwe Waterweg
- Kustversterking / Zandsuppletie
- Secundaire stuurknop
- Sluis
- Berging (zoekgebied)
- Zeespiegelstijging
- Zandhonger
- Coalitie Natuurlijke Klimaatbuffers
- (Verbeteren) ecologische kwaliteit
- Aandachtsgebied zoetwater door bodemdaling
- Aandachtsgebied zoetwater door verzilting
- Droogtegevoelig gebied: geen wateraanvoer uit hoofdwatersysteem mogelijk
- Verziltingsgevoelige gebieden en geen wateraanvoer mogelijk
- Peilbeheer / Waterbuffers
- Verziltning inlaatpunten
- Watergerelateerde gebieds-ontwikkeling / project
- Noordruimte

MIRT Onderzoeken

Op deze kaart zijn alle lopende MIRT Onderzoeken te zien.

1. Programmatische Aanpak Grote Wateren (verspreid over Nederland)
2. Amsterdam Bay Area (valt onder SBaB programma)
3. MIRT Onderzoek Utrecht na 2030 (valt onder U Ned programma)
4. Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (valt onder SBaB programma)
5. Rijksvastgoed Lelystad
6. Corridor Rotterdam-Antwerpen (CRA)
7. Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport (valt onder SmartwayZ.NL)
8. A1/A35 Knooppunt Azelo-Buren
9. A28 Amersfoort-Hoogeveen
10. Bereikbaarheid in wisselwerking met Verstedelijkingsopgave Zwolle en omgeving
11. Haven Werkendam en IRM
12. Havikerwaard-Fraterwaard-Olburgerwaard



Nationaal Totaalkaart MIRT-projecten

Op deze kaart staan alle MIRT-projecten weergegeven per modaliteit, met uitzondering van de nationale projecten. De projectbladen van deze projecten zijn per regio te vinden in de regiohoofdstukken.

Hoofdwegen

1. A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere
2. A10 Knooppunten Nieuwe Meer en Amstel
3. A27/A12 Ring Utrecht
4. A28/A1 Knooppunt Hoevelaken
5. A6 Almere Oostvaarders-Lelystad
6. A7/A8 Amsterdam-Hoorn
7. A9 Rottelpolderplein (valt onder SBaB programma)
8. Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)
9. ZuidasDok
10. Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (valt onder SBaB programma)
11. A4 Burgerveen-N14
12. A4 Haaglanden-N14
13. A15 Papendrecht-Gorinchem (valt onder GVC programma)
14. A15 Papendrecht-Sliedrecht
15. A15 Suurhoffbrug
16. A16 Rotterdam
17. A20 Nieuwerkerk aan de IJssel-Gouda
18. A24 Blankenburgverbinding
19. Oeververbindingen Rotterdam (valt onder MoVe programma)
20. Rijnlandroute
21. Rotterdamsebaan
22. Tijdelijke tolheffing A24 Blankenburgverbinding
23. A2 Deil-'s Hertogenbosch-Vught
24. A2 Het Vonderen-Kerensheide
25. A27 Houten-Hooidpolder
26. A67/A73 knooppunt Zaanderheiken
27. A76 Aansluiting Nuth
28. N65 Vught-Haaren
29. A58 Tilburg-Breda (valt onder SmartwayZ.NL programma)
30. A67 Leenderheide-Geldrop (valt onder SmartwayZ.NL programma)
31. InnoVA58 (valt onder SmartwayZ.NL programma)
32. A1 Apeldoorn-Azelo
33. A1/A30 Barneveld
34. A1/A35 Knooppunt Azelo-Buren
35. A12/A15 Resen-Oudbroeken (VIA15)
36. A28 Amersfoort-Hoogeveen
37. A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven
38. Bereikbaarheid in wisselwerking met Verstedelijkingsopgave Zwolle en omgeving
39. N35 Nijverdal-Wierden
40. N50 Kampen-Kampen-Zuid
41. Tijdelijke tolheffing A12/A15 Resen Oudbroeken (VIA15)
42. A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2
43. N33 Zuidbroek-Appingedam

10. Emplacement Den Haag Centraal
11. HOV-Net Zuid-Holland Noord
12. PHS Rijswijk Rotterdam
13. Sloelijn + Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn
14. Spooransluitingen Tweede Maasvlakte
15. Maaslijn
16. Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)
17. PHS Meteren Boxtel
18. Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)
19. PHS Ede
20. PHS Spooromgeving Geldermalsen
21. Quickscan Decentraal Spoor: Oost-Nederland
22. Traject Oost
23. Zwolle-Herfte
24. Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn
25. Sporendriehoek Noord-Nederland

Vaarwegen

1. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer
2. De Zaan (Wilhelminasluis)
3. Lichten Buitenhaven IJmuiden en Energiehavens
4. Vaarweg IJsselmeer-Meppel (Amsterdam-Lemmer)
5. Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam-Lemmer)
6. Zeetoeegang IJmond
7. Capaciteit Volkeraksluizen
8. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek
9. Capaciteitsuitbreiding overnachtingplaatsen Merwedes
10. Nieuwe sluis Terneuzen
11. Project Mainportontwikkeling Rotterdam
12. Verkeerssituatie Splitsing Hollandsche Diep-Dordtsche Kil
13. Maasroute, modernisering fase 2
14. Wilhelminakanaal Sluis 2
15. Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)
16. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel
17. Toekomstvisie Waal (Lobith en Haften)
18. Twentekanal, verruiming (fase 2)
19. Sluis Kornwerderzand
20. Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2

Water

1. Afsluitdijk
2. Dijkversterking Marken
3. Markermeer-IJmeer
4. Reevesluis
5. Besluit beheer Haringvlietluisen
6. Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer
7. Vooroeververdiging en Herstel Steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum
8. Grensmaas
9. Integrale Verkenning Ravenstein-Lith
10. Lob van Gennep
11. MIRT Planuitwerking Oeffelt
12. Zandmaas
13. Haven Werkendam en IRM
14. Havikerwaard-Fraterwaard-Olburgerwaard
15. IJsseldelta fase 2
16. Kribverlaging Pannerdensch Kanaal
17. Rivierklimaatpark IJsselpoort

Spoorwegen en Openbaar Vervoer

1. Amsterdam Bay Area (valt onder SBaB programma)
2. Amsterdam CS, Cuypershal
3. MIRT Onderzoek Utrecht na 2030 (valt onder U Ned programma)
4. Multimodale knoop Schiphol
5. Ombouw Amstelveenlijn (hoogwaardige tramverbinding)
6. OV en Wonen in de regio Utrecht (valt onder U Ned programma)
7. PHS Amsterdam
8. Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (valt onder SBaB programma)
9. Calandbrug (Theemswegtrace)

Legenda

- Fase
- Onderzoek
 - Verkenning
 - Planuitwerking
 - Realisatie

Modaliteit

- Spoorwegen en openbaar vervoer
- Vaarwegen
- Water
- Wegen



Nationaal Projectenkaart Hoofdwegen

Op deze kaart staan alle lopende projecten weergegeven van de modaliteit Hoofdwegen, met uitzondering van de nationale projecten.

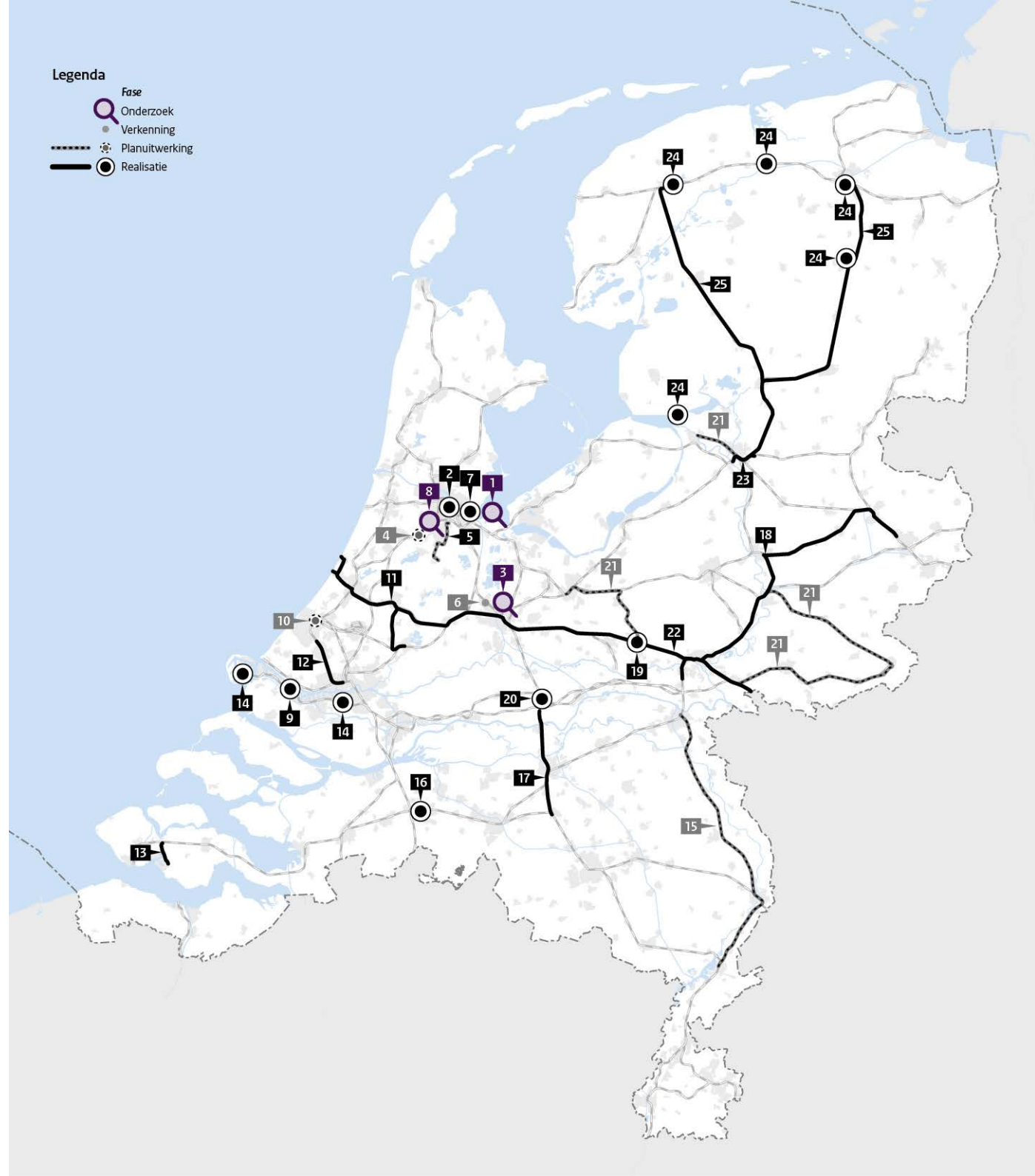
1. A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere
2. A10 Knooppunten Nieuwe Meer en Amstel
3. A27/A12 Ring Utrecht
4. A28/A1 Knooppunt Hoevelaken
5. A6 Almere Oostvaarders-Lelystad
6. A7/A8 Amsterdam-Hoorn
7. A9 Rottelpolderplein (valt onder SBaB programma)
8. Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)
9. ZuidasDok
10. Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (valt onder SBaB programma)
11. A4 Burgerveen-N14
12. A4 Haaglanden-N14
13. A15 Papendrecht-Gorinchem (valt onder GVC programma)
14. A15 Papendrecht-Sliedrecht
15. A15 Suurhoffsbrug
16. A16 Rotterdam
17. A20 Nieuwerkerk aan de IJssel-Gouda
18. A24 Blankenburgverbinding
19. Oeververbindingen Rotterdam (valt onder MoVe programma)
20. Rijnlandroute
21. Rotterdamsebaan
22. Tijdelijke tolheffing A24 Blankenburgverbinding
23. A2 Deil-'s Hertogenbosch-Vught
24. A2 Het Vonderen-Kerensheide
25. A27 Houten-Hooipolder
26. A67/A73 knooppunt Zaarderheiken
27. A76 Aansluiting Nuth
28. N65 Vught-Haaren
29. A58 Tilburg-Breda (valt onder SmartwayZ.NL programma)
30. A67 Leenderheide-Geldrop (valt onder SmartwayZ.NL programma)
31. InnoVA58 (valt onder SmartwayZ.NL programma)
32. A1 Apeldoorn-Azelo
33. A1/A30 Barneveld
34. A1/A35 Knooppunt Azelo-Buren
35. A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15)
36. A28 Amersfoort-Hoogeveen
37. A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven
38. Bereikbaarheid in wisselwerking met Verstedelijkingsopgave Zwolle en omgeving
39. N35 Nijverdal-Wierden
40. N50 Kampen-Kampen-Zuid
41. Tijdelijke tolheffing A12/A15 Ressen Oudbroeken (ViA15)
42. A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2
43. N33 Zuidbroek-Appingedam



Nationaal Projectenkaart Spoorwegen en Openbaar Vervoer

Op deze kaart staan alle lopende projecten weergegeven van de modaliteit Spoorwegen en Openbaar Vervoer, met uitzondering van de nationale projecten.

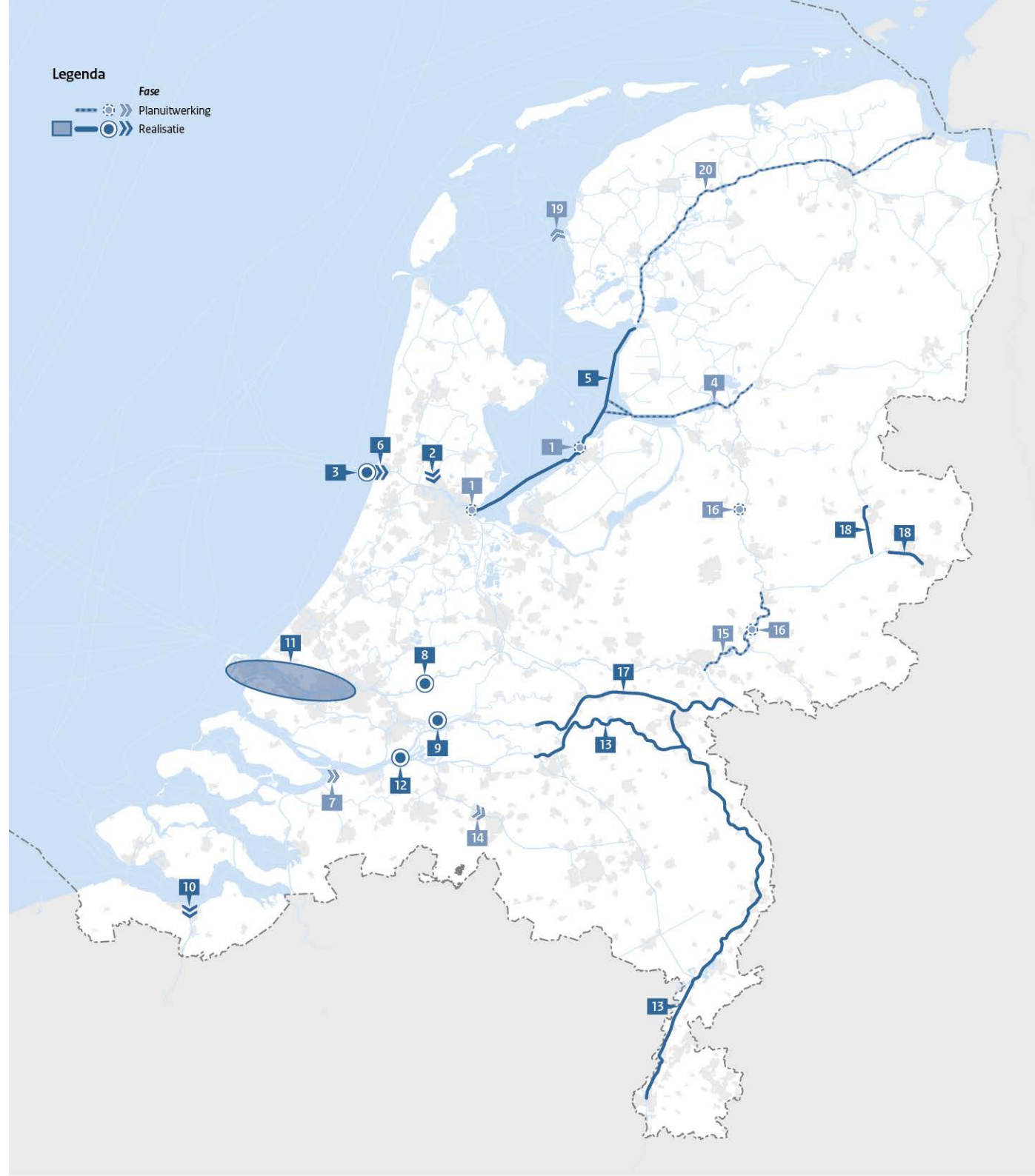
1. Amsterdam Bay Area (valt onder SBaB programma)
2. Amsterdam CS, Cuypershals
3. MIRT Onderzoek Utrecht na 2030 (valt onder U Ned programma)
4. Multimodale knoop Schiphol
5. Ombouw Amstelveenlijn (hoogwaardige tramverbinding)
6. OV en Wonen in de regio Utrecht (valt onder U Ned programma)
7. PHS Amsterdam
8. Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (valt onder SBaB programma)
9. Calandbrug (Theemswegtrace)
10. Emplacement Den Haag Centraal
11. HOV-Net Zuid-Holland Noord
12. PHS Rijswijk Rotterdam
13. Sloelijn + Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn
14. Spooransluitingen Tweede Maasvlakte
15. Maaslijn
16. Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)
17. PHS Meteren Boxtel
18. Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)
19. PHS Ede
20. PHS Spooromgeving Geldermalsen
21. Quicksan Decentraal Spoor: Oost-Nederland
22. Traject Oost
23. Zwolle-Herfte
24. Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn
25. Sporendriehoek Noord-Nederland



Nationaal Projectenkaart Vaarwegen

Op deze kaart staan alle lopende projecten weergegeven van de modaliteit Vaarwegen, met uitzondering van de nationale projecten.

1. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer
2. De Zaan (Wilhelminasluis)
3. Lichter Buitenhaven IJmuiden en Energiehaven
4. Vaarweg IJsselmeer-Meppel
5. Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam-Lemmer)
6. Zeetoegang IJmond
7. Capaciteit Volkeraksluizen
8. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek
9. Capaciteitsuitbreiding overnachtingplaatsen Merwedebeneden
10. Nieuwe sluis Terneuzen
11. Project Mainportontwikkeling Rotterdam
12. Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil
13. Maasroute, modernisering fase 2
14. Wilhelminakanaal Sluis 2
15. Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)
16. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel
17. Toekomstvisie Waal (Lobith en Haaften)
18. Twentekanaal, verruiming (fase 2)
19. Sluis Kornwerderzand
20. Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2



Nationaal Projectenkaart Water

Op deze kaart staan alle lopende projecten weergegeven van de modaliteit Water(veiligheid), met uitzondering van de nationale projecten.

1. Afsluitdijk
2. Dijkversterking Marken
3. Markermeer-IJmeer
4. Reevesluis
5. Besluit beheer Haringvlietsluizen
6. Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer
7. Vooroeververdiging en Herstel Steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde
8. Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum
9. Grensmaas
10. Integrale Verkenning Ravenstein-Lith
11. Lob van Gennep
12. MIRT Planuitwerking Oeffelt
13. Zandmaas
14. Haven Werkendam en IRM
15. Havikerwaard-Fraterwaard-Olburgerwaard
16. IJsseldelta fase 2
17. Kribverlaging Pannerdensch Kanaal
18. Rivierklimaatpark IJsselpoort





Nationaal File top 50

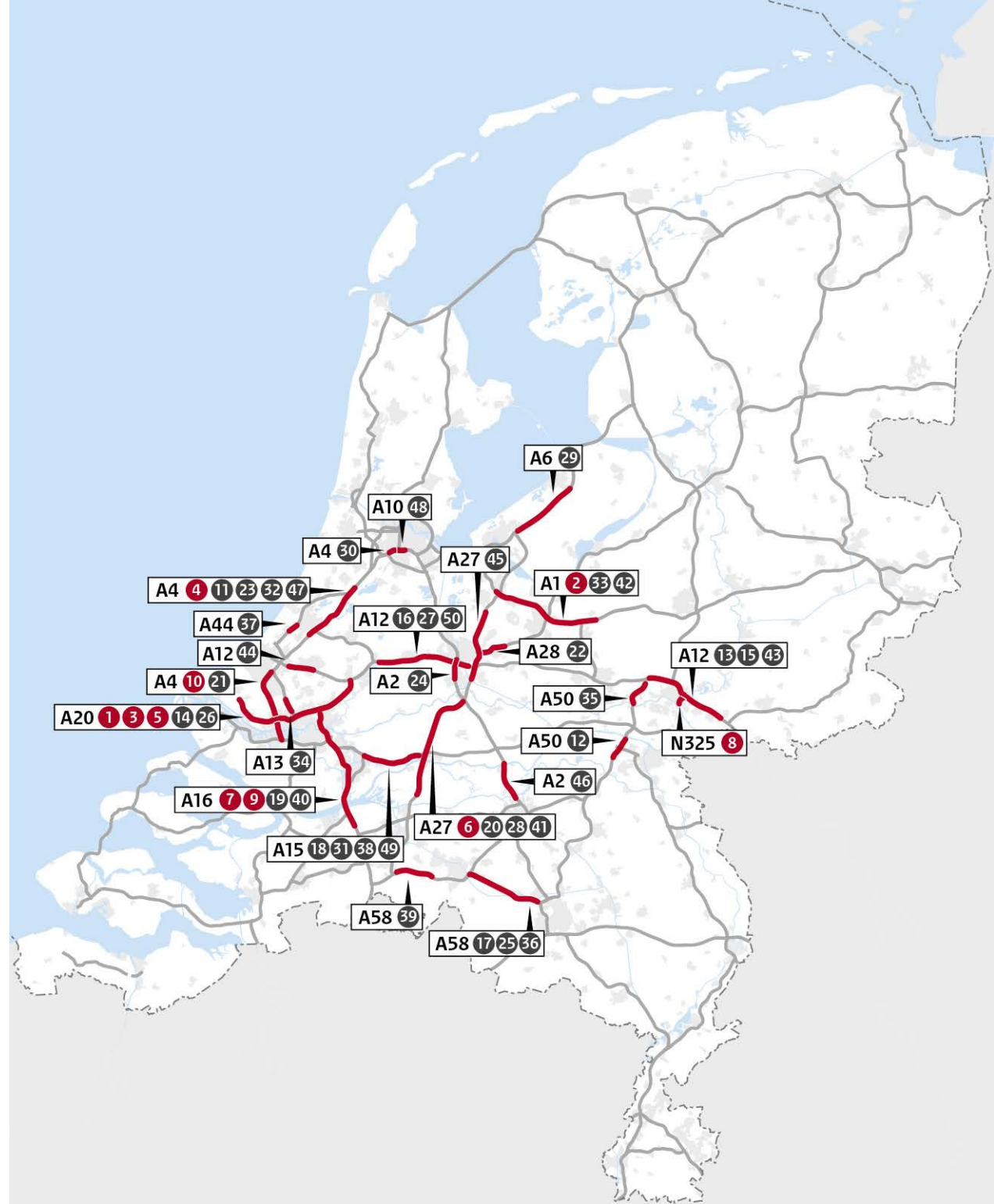
Op verzoek van de Tweede Kamer (TK 31305, nr. 115) wordt sinds 2009 in het MIRT Overzicht de meest recente File Top 50 weergegeven. Het ministerie van IenW werkt aan het oplossen van deze en andere fileknelpunten uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA). Hiermee wordt prioriteit gegeven aan de grootste knelpunten zoals is verzoekt in de motie-Sharpe (TK 32123, nr. 123) en zoals is verzoekt in de motie-Dijkstra door in asfalt te blijven investeren en daarbij de NMCA als uitgangspunt te nemen (TK 34775, nr 19).

Als een wegenproject een bijdrage levert aan het oplossen of verminderen van één of meer knelpunten uit de File Top 50, staat dit op het betreffende projectblad aangegeven. Behalve in de wegenprojecten die in dit MIRT Overzicht zijn opgenomen, investeert het ministerie van IenW in korte termijnmaatregelen en innovatieve verkeersmaatregelen.

De File Top 50 heeft Rijkswaterstaat samengesteld op basis van filegegevens van mei 2019 tot en met april 2020. Rijkswaterstaat berekent de File Top 50 aan de hand van de zogenoemde filezwaarte: de filelengte in kilometers maal het aantal minuten dat de file er staat. Naast Rijkswaterstaat publiceren andere organisaties ranglijsten van de zwaarste knelpunten in het wegennetwerk. Deze overzichten kunnen in beperkte mate van elkaar verschillen. De uiteindelijke rangorde is onder andere afhankelijk van de definitie van een file, de berekeningswijze en de systematiek van het toewijzen van de file aan een bepaalde (kop)locatie.

Nationaal File top 50

- A20 Hoek van Holland - Gouda**
tussen Rotterdam-Crooswijk en Terbregseplein
- A1 Amsterdam - Apeldoorn**
tussen Hoevelaken en Barneveld
- A20 Hoek van Holland - Gouda**
tussen Nieuwerkerk Aan Den IJssel en Moordrecht
- A4 Amsterdam - Den Haag**
tussen Zoeterwoude-Rijndijk en Zoeterwoude-Dorp
- A20 Gouda - Hoek van Holland**
tussen Moordrecht en Nieuwerkerk Aan Den IJssel
- A27 Utrecht - Gorinchem**
tussen Lexmond en Noordeloos
- A16 Rotterdam - Breda**
tussen Rotterdam-Feijenoord en Ridderkerk-Noord
- N325 Arnhem - Arnhem Velperbroek**
tussen Westervoort en Presikhaaf
- A16 Breda - Rotterdam**
tussen Rotterdam-Prins Alexander en Terbregseplein
- A4 Den Haag - Rotterdam**
tussen Ketheltunnel en Kethelplein
- A4 Amsterdam - Den Haag**
tussen Limesaquaduct en Zoeterwoude-Rijndijk
- A50 Arnhem - Oss**
tussen Ewijk en Bankhoef
- A12 Oberhausen - Arnhem**
tussen Zevenaar en Duiven
- A20 Gouda - Hoek van Holland**
tussen Rotterdam-Crooswijk en Rotterdam-Centrum
- A12 Arnhem - Oberhausen**
tussen Westervoort en Duiven
- A12 Utrecht - Den Haag**
tussen Nieuwegein en Oudenrijn
- A58 Tilburg - Eindhoven**
tussen Oirschot en Best
- A15 Gorinchem - Ridderkerk**
tussen Sliedrecht-Oost en Sliedrecht-West
- A16 Breda - Rotterdam**
tussen Moerdijkbrug en 's-Gravendeel
- A27 Breda - Gorinchem**
tussen Nieuwendijk en Werkendam
- A4 Den Haag - Rotterdam**
tussen Pernis en Benelux
- A28 Amersfoort - Utrecht**
tussen Utrecht-De Uithof en Rijnsweerd
- A4 Amsterdam - Den Haag**
tussen Roelofarendsveen en Hoogmade
- A2 Amsterdam - 's-Hertogenbosch**
tussen Utrecht Papendorp en Oudenrijn
- A58 Tilburg - Eindhoven**
tussen Brug Over Het Wilhelminakanaal Hm 20.7 en Oirschot
- A20 Gouda - Hoek van Holland**
tussen Prins Alexander en Terbregseplein
- A12 Den Haag - Utrecht**
tussen Harmelen en De Meern
- A27 Gorinchem - Breda**
tussen Industrierrein Avelingen en Merwedeburg
- A6 Muiden - Lelystad**
tussen Almere-Buiten-Oost en Lelystad
- A4 Den Haag - Amsterdam**
tussen Amsterdam-Sloten en De Nieuwe Meer
- A15 Ridderkerk - Gorinchem**
tussen Sliedrecht-West en Sliedrecht-Oost
- A4 Den Haag - Amsterdam**
tussen Leidschendam en Zoeterwoude-Dorp
- A1 Apeldoorn - Amsterdam**
voor Hoevelaken
- A13 Rijswijk - Rotterdam**
tussen Overschie en Kleinpolderplein
- A50 Oss - Arnhem**
tussen Renkum en Grijsoord
- A58 Eindhoven - Tilburg**
tussen Brug Over Het Wilhelminakanaal Hm 20.7 en Moergestel
- A44 Amsterdam - Den Haag**
tussen Leiden-Zuid en Wassenaar
- A15 Ridderkerk - Gorinchem**
voor Gorinchem
- A58 Breda - Tilburg**
tussen Bavel en Tilburg-Reeshof
- A16 Rotterdam - Breda**
tussen Moerdijkbrug en Klaverpolder
- A27 Breda - Almere**
tussen Noordeloos en Lexmond
- A1 Apeldoorn - Amersfoort**
tussen Voorthuizen en Barneveld
- A12 Arnhem - Utrecht**
tussen Waterberg en Grijsoord
- A12 Utrecht - Den Haag**
tussen Zoetermeer-Centrum en Nootdorp
- A27 Utrecht - Gorinchem**
tussen Utrecht-De Uithof en Lunetten
- A2 Utrecht - 's-Hertogenbosch**
tussen Martinus Nijhoffbrug en Zaltbommel
- A4 Amsterdam - Den Haag**
tussen Ringvaart-Aquaduct en Roelofarendsveen
- A10 Amstel - Coenplein**
tussen Schinkelbrug en De Nieuwe Meer
- A15 Gorinchem - Ridderkerk**
tussen Gorinchem en Hardinxveld-Giessendam
- A12 Den Haag - Utrecht**
tussen Hoograven en Lunetten





Nationaal Transport- en investeringsbeleid van de EU in Nederland

Sinds januari 2014 heeft de Europese Unie een nieuw beleid voor het Trans-European Transport Network (TEN-T). De doelstelling van het beleid is om de van oorsprong nationale infrastructuurnetwerken aaneen te sluiten, knelpunten te verwijderen en technische barrières weg te nemen. In het nieuwe beleid is een kernnetwerk vastgesteld, met negen multimodale TEN-T-corridors als belangrijkste vervoersaders. Het nieuwe kernnetwerk wordt ondersteund door een uitgebreid netwerk van verbindingen. Nederland ligt aan drie van de negen kernnetwerkcorridors:

- Rhine-Alpine corridor (Rotterdam-Duisburg-Basel-Genua)
- North Sea-Baltic corridor (Randstad-Twente-Warschau-Baltische staten)
- North Sea-Mediterranean corridor (Ierland/Randstad-Brussel-Marseille)

Het Nederlandse transportnetwerk (weg, spoor, zee- en binnenvaart) maakt deel uit van het Europese netwerk van transportverbindingen. Nederland hecht grote waarde aan de ontwikkeling van dit Europese netwerk, omdat het de verbindingen zijn waarlangs grote hoeveelheden goederen uit onze zeehavens hun weg vinden naar de afzetgebieden in Europa. Het TEN-T-netwerk beslaat de hoofdverbindingen in Nederland, veel grensoverschrijdende spoorverbindingen en ook veel MIRT-projecten. Het ministerie van IenW, belangrijke stakeholders en meerdere Nederlandse provincies werken intensief samen met de Europese Commissie (EC) bij de ontwikkeling van dit TEN-T.

De EC heeft een aantal instrumenten om het netwerk tot ontwikkeling te brengen:

- In de TEN-T-verordening is het netwerk op kaarten vastgelegd.
- In de verordening is een brede waaier aan vereisten opgenomen voor infrastructuur, interoperabiliteit, digitalisering en alternatieve brandstoffen. Het kernnetwerk moet daar in 2030 aan voldoen en het uitgebreide netwerk in 2050.
- De Europese Commissie (EC) treedt coördinerend op en maakt daarbij gebruik van werkplannen voor de corridors. Deze worden opgesteld door corridorcoördinatoren in samenwerking met de

betrokken lidstaten, regionale overheden en stakeholders.

- De Connecting Europe Facility (CEF) is de financieringsfaciliteit voor de netwerken van transport, militaire mobiliteit, telecom en energie. Voor de periode 2014-2020 is daar een bedrag van € 30 mld. in opgenomen waarvan € 24 mld. voor de realisatie van het TEN-T.

Over het budget voor de periode 2021-2027 wordt op moment van schrijven nog onderhandeld in het kader van de Europese begrotingsonderhandelingen. De CEF is een populaire financieringsfaciliteit bij Nederlandse provincies, stakeholders (waaronder de zeehavens, binnenvaartsector en ProRail) en de nationale overheid. In de periode 2014-2019 vroegen meer dan 160 Nederlandse projecteigenaren subsidie aan. Aan 82 projecten werd een subsidie toegewezen, met een totaal van € 560 mln. aan Nederlandse partijen. Enkele van de projecten die een financiële bijdrage kregen zijn:

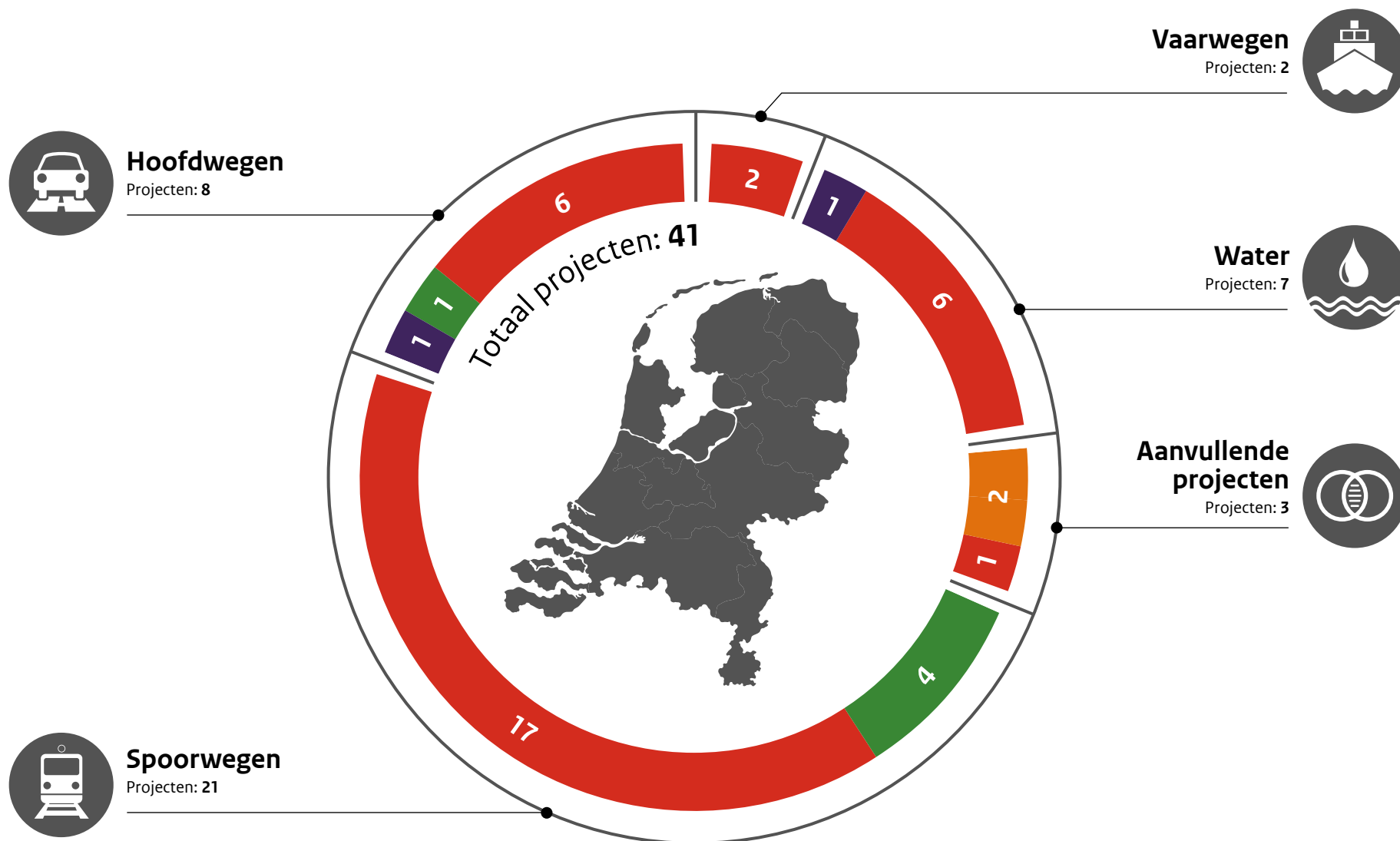
- Calandspoorbrug/Theemswegtracé in Rotterdam (€ 59 mln.);
- Nederlandse investeringen in het gezamenlijk Europese luchtruim (€ 135 mln.) door implementatie van het programma SESAR (Single European Sky ATM Research);
- Opwaardering van vaarwegen d.m.v. verhoging van sluis- en vaarwegcapaciteit (Gent-Terneuzen, Twentekanaal, Maasroute, IJmuiden, in totaal € 44 mln.);
- Implementatie van ERTMS op treinen (€ 17 mln.);
- Investerings in Liquefied Natural Gas voor de scheepvaart (€ 31 mln.);
- Verbetering van multimodale aansluitingen (Rotterdam en Moerdijk, totaal € 11 mln.);
- Elektrische bussen en laadinfrastructuur (Rotterdam, Amstelland, Haarlem-IJmond, in totaal € 17 mln).

Op de website van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland staat een overzicht van de projecten en wordt inzicht verschaft in het Nederlandse deel van het TEN-T-netwerk. Ook is hier informatie te vinden over de MIRT-projecten die sinds 2014 op het TEN-T-netwerk uitgevoerd worden. <https://ez.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=33b1acd65fa84a6593fc6332b20f0935>

Nationaal Transport- en investeringsbeleid van de EU in Nederland



Nationaal Projectenoverzicht





Programma Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2019** Het project is nieuw als programma opgenomen in het MIRT.
- 2017** Het programma Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost is gestart.
- 2017** Het MIRT Onderzoek Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost is opgeleverd.
- 2015** Het MIRT Onderzoek Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost is gestart.

Aanleiding en doel

Het eindrapport van het in 2017 afgeronde MIRT Onderzoek Goederencorridors Oost en Zuidoost heeft laten zien dat het goederenvervoer de ruggengraat is van de Nederlandse economie en de basis vormt van de positie van Nederland als handelsland. De komende decennia zal het optimaal en duurzaam organiseren van goederenvervoer één van de belangrijkste vraagstukken zijn voor zowel het logistieke en verladende bedrijfsleven als voor de overheden op de verschillende schaalniveaus (Rijk, provincies en gemeenten).

In 2017 is het Programma Goederenvervoercorridors (GVC) gestart, gericht op de corridors Oost en Zuidoost. Dit zijn de twee belangrijkste goederencorridors van ons land. Met de focus op de belangrijkste knooppunten, wegen, vaarwegen, spoorlijnen en buisleidingen op deze corridors is er de meeste kans op goed renderende investeringen.

In 2019 zijn drie handelingsperspectieven voor de corridorontwikkeling Oost en Zuid-Oost bepaald. In 2020 is de ambitie de toekomst-agenda voor de Corridorontwikkeling richting 2030 in te vullen. De ambitie voor de Goederenvervoercorridors is om in 2030 topcorridors te hebben, die de basis vormen voor de logistieke topositie van Nederland. Deze topcorridors faciliteren een vlot, betrouwbaar, robuust, veilig en duurzaam transportsysteem. Zo dragen ze bij aan duurzame economische groei met tevreden gebruikers en een optimale leefkwaliteit en woonomgeving. Centraal in de goederenvervoercorridors staan de ruimtelijk-economische ambities van overheden en bedrijven. De infrastructuur is ondersteunend om deze ambities mogelijk te maken.

Opbouw van het programma

In het Programma Goederenvervoercorridors werken Rijk, regionale overheden, marktpartijen en kennisinstellingen samen. Het programma is georganiseerd rond vijf thema's:

- bovengemiddelde knooppunten;
- doorstroming;
- service voor gebruikers;



- duurzaamheid;
- innovatie.

Binnen ieder thema zijn diverse deelprojecten benoemd die bijdragen aan de opgaven en ambities rondom de topcorridors. Iedere corridorpartij voert één of meerdere acties uit namens alle corridorpartijen, vanuit een integrale, multimodale en gezamenlijke goederencorridorbenadering. Daarbij wordt vanuit ieder deelproject benoemd hoe bijgedragen wordt aan de gezamenlijke corridordoelen.

Planning

Het betreft een doorlopend programma. Planningen voor de geprioriteerde deelprojecten die onderdeel vormen van het programma zijn in



Programma Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost

(vervolg)

de tabel in dit blad opgenomen. De geprioriteerde deelprojecten die momenteel worden opgepakt, zijn in de tabel van dit blad weergegeven.

MIRT-projecten onder dit programma

Onderdeel van het MIRT Programma Goederenvervoercorridors is de MIRT Verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem. Dit project staat op een apart MIRT-blad: A15 Papendrecht-Gorinchem.

Betrokken partijen

De betrokken corridorpartijen zijn het ministerie van IenW, de provincies Gelderland, Limburg, Noord-Brabant en Zuid-Holland en het Havenbedrijf Rotterdam (mede namens de Topsector Logistiek).

Financiën

Vanuit het ministerie van IenW, de vier provincies en het Havenbedrijf Rotterdam wordt ieder jaar budget beschikbaar gesteld voor generieke programma-activiteiten. Voor ieder deelproject maken corridorpartijen afspraken rondom doelstellingen voor onder andere onderzoeken, het uitwerken van vervolgstappen, de organisatie van inhoudelijke expertise en de bekostiging van de benoemde deelprojecten.

Het Rijk stelt € 300 mln. ter beschikking voor een brede MIRT Verkenning A15. Dit is een onderdeel van de Goederencorridor Oost. De provincie Zuid-Holland draagt € 30 mln. bij.

Overzicht deelprojecten

Thema	Deelprojecten
Bovengemiddelde knooppunten	Sturingsafspraken optimaliseren knooppunten
	Last mile-spoor (Rotterdam/Moerdijk en andere knooppunten)
	Vestiging bedrijven goederencorridors
	Modal shift-potentie continentaal transport via knooppunten
Doorstroming	Doorstroming A15
	Vergroten robuustheid corridornetwerk vaarwegen
	Ketenaanpak Rotterdamse haven
Service voor gebruikers	Realiseren voldoende (truck)parkeerplaatsen en handhaving
	Ligplaatsen binnenvaart en uitrollen BLIS
	Faciliteren 740 meter lange treinen
	Stimuleren binnenvaart middels aanpak kademuren
Duurzaamheid	Clean Energy Hubs
	Afvalstromen van weg naar water
Innovatie	Ontwikkelen en uitvoeren innovatieagenda
	Ontwikkelen Control Tower-transport
	Vormgeven potentie buisleidingen



Programma Fiets

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Het project is vanaf 2018 opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

Verdere groei van het fietsgebruik heeft grote maatschappelijke voordelen. Fietsen draagt bij aan belangrijke nationale doelen zoals bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid en gezondheid. Ruim een kwart van onze verplaatsingen doen we in Nederland op de fiets, waarmee jaarlijks 15,5 miljard kilometer wordt overbrugd. Korte ritten met de fiets in plaats van met de auto betekent minder files en betere luchtkwaliteit.

Ambities

De ambitie is om de voordelen van fietsen nog veel meer te benutten en de trend van vaker en langer fietsen te versterken. Het moet makkelijker en aantrekkelijker worden om elke dag, of af en toe, de fiets te pakken. Samen met de betrokken partijen van de Tour de Force wordt de concrete ambitie om drie miljard meer fietskilometers in tien jaar tijd (in 2027) te behalen, onderschreven. Het doel is om 200.000 extra forensen op de fiets te krijgen, eventueel in combinatie met openbaar vervoer. Om deze ambitie te verwezenlijken worden meerdere sporen gevolgd:

- (Deel-)fiets en openbaar vervoer moeten aantrekkelijke alternatieven vormen voor autogebruik, er wordt ingezet op meer flexibiliteit.
- Het kabinet-Rutte III heeft € 100 mln. uitgetrokken voor het versnellen van de aanleg van fietsroutes en het innoveren en vergroten van de stallingsmogelijkheden bij ov-knooppunten. Een stevige regionale inzet op fietsstimulering is een randvoorwaarde voor cofinanciering van infrastructuur en uit het Klimaatakkoord vloeit nog eens € 75 mln. voor cofinanciering van fietsparkeerplekken bij stations en innovaties op dit terrein.
- Er wordt stevig ingezet op een werkgeversaanpak die aantrekkelijk is voor zowel grote landelijke werkgevers als het MKB.
- In het Klimaatakkoord is geld gereserveerd voor zowel de werkgeversaanpak als fietsstimulering. Voor deze laatste is € 2 mln. per jaar gereserveerd.
- Hoofddoel hierbij is meer forensen op de fiets te krijgen en zo bij te dragen aan de 200.000 extra forensen op de fiets.



- Fietsstimulering wordt meegenomen in de landelijke werkgeversaanpakken binnen de korte-termijnaanpak Slim, Duurzaam en Veilig. Het wegnemen van (fiscale) belemmeringen wordt gezien als een belangrijke taak van het Rijk die bijdraagt aan meer fietsgebruik.

Fietsmaatregelen kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten. De fiets is, vaak in combinatie met het openbaar vervoer, een zeer geschikt alternatief voor autogebruik. De fiets maakt al deel uit van verschillende MIRT Verkenningen, zoals de Verkenning A2 Deil-Den Bosch-Vught, A4 Burgerveen-N14, en de A7/A8 Amsterdam-Hoorn. Ook bij planstudieprojecten en groot onderhoud wordt de fiets meegenomen, bijvoorbeeld bij A27 Houten-Hoopolder en bij de Heinenoordtunnel.



Programma Fiets

(vervolg)

Samen met de andere overheden wordt geïnventariseerd waar fietsmaatregelen meegenomen kunnen worden in infrastructurele projecten. Het betreft een inventarisatie van zogenaamde meekoppelkansen.

Financiën

Het kabinet-Rutte III heeft € 100 mln. uitgetrokken voor versnelde aanleg van fietsroutes en het innoveren en vergroten van de stallingsmogelijkheden bij ov-knooppunten. Uit het Klimaatakkoord vloeit nog eens € 75 mln. voor cofinanciering van fietsparkeerplekken bij stations en innovaties op dit terrein. De fiets is een volwaardig alternatief voor andere modaliteiten en maakt daarom integraal onderdeel uit van de Bestuurlijke Overleggen MIRT. Inmiddels zijn voor alle snelfietsroutes via de Bestuurlijke Overleggen MIRT definitieve afspraken gemaakt. Eind 2019 zijn verdere afspraken gemaakt over de inzet van het resterende geld uit het regeerakkoord voor fietsparkeren bij OV-knooppunten. Deze worden de komende jaren gerealiseerd en met innovatieve maatregelen worden de stallingen steeds beter benut om te voorzien in de stijgende vraag naar parkeerbehoefte. De € 100 mln. uit het Regeerakkoord is verdeeld in € 26 mln. voor routes en € 74 mln. voor stallingen, op basis van 60% cofinanciering door de regio. De besteding van de middelen voor fietsparkeren (Impuls Fiets) worden toegelicht in het MIRT-blad Fietsparkeren bij stations.

Betrokken partijen

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten, Interprovinciaal Overleg, vervoerregio's en Rijk werken in de Tour de Force samen met marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en samenwerkingsverbanden die verantwoordelijk en betrokken zijn bij het fietsbeleid in Nederland.



Programma Fiets

(vervolg)





Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2021 ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Opgave

Na decennia van dalende cijfers op de Nederlandse wegen stijgt het aantal verkeersdoden weer licht, terwijl het aantal verkeersgewonden al jaren toeneemt. Op gemeentelijke en provinciale wegen vallen veruit de meeste slachtoffers (85%).

Oplossing

Extra impuls om de verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet te verbeteren.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het uitgangspunt van het kabinet is dat iedereen veilig op zijn of haar bestemming moet kunnen komen. In het regeerakkoord is verkeersveiligheid als nationale prioriteit opgenomen. Sindsdien is de publieke, maatschappelijke en private samenwerking geïntensiveerd. Alle medeoverheden en veel maatschappelijke partijen nemen hun verantwoordelijkheid en scharen zich achter de ambitie om een trendbreuk te realiseren.

Planning

De cofinanciering vanuit het Rijk zal via verschillende tranches worden ingezet. Het Rijk en de vertegenwoordigers van de medeoverheden zijn overeengekomen dat de eerste periode (2020-2021) wordt gevormd door een pakket bestaande uit (kosten-) effectieve en risicogestuurde infrastructurele maatregelen. Deze maatregelen dragen bij aan:

- De doelstellingen van het SPV 2030;
- Het duurzaam veiliger inrichten van gemeentelijke, provinciale en waterschapswegen en fietspaden;
- De aanpak van de belangrijkste risico's binnen het verkeerssysteem en de bescherming van kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals (oudere) fietsers.

Politiek/bestuurlijk

Tijdens het Bestuurlijk Overleg (BO) Verkeersveiligheid op 11 december 2019 hebben Rijk en vertegenwoordigers van het Interprovinciaal



Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse gemeenten (VNG), de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en de Vervoersregio Amsterdam (VRA) de handen ineen geslagen om een extra impuls te geven aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het kabinet heeft hier voor de komende tien jaar een investeringsbedrag van € 500 mln. vrijgemaakt. Het Rijk draagt voor maximaal 50% bij aan projecten om de meest verkeersonveilige locaties en grootste risico's op provinciale en gemeentelijke wegen aan te pakken.

Financiën

€ 100 mln. voor 2020-2021 (minus 21% btw).



Programmatische Aanpak Grote Wateren

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ In 2020 en 2021 wordt gewerkt aan start- en voorkeursbeslissingen voor verschillende projecten. Daar waar een startbeslissing is genomen krijgen de projecten een eigen MIRT-blad. Op 8 november 2019 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de projecten waarvoor in de tweede tranche middelen zijn gereserveerd.
- 2020** ○ Dit programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

Grote waterstaatkundige ingrepen als dijken, dammen, vaargeulverruiming, inpolderingen en peilbeheer hebben bijgedragen aan een welvend en veilig Nederland. Maar door die ingrepen verdwenen ook veel natuurlijke processen en kenmerkende leefgebieden in de wateren van de Zuidwestelijke Delta, IJsselmeergebied, Waddengebied en de rivieren en hun directe omgevingen.

Met uitvoering van de KRW-maatregelen komen de doelen van de richtlijn voor het hoofdwatersysteem in beeld. Voor het behalen van Natura 2000-doelen is meer nodig. Door klimaatverandering en toenemend maatschappelijk gebruik staan de natuur en ecologische waterkwaliteit en daarmee de biodiversiteit van de grote wateren onder druk. Er zijn daarom aanvullende systeemingrepen en een transitie naar duurzaam beheer nodig om een duurzame verbetering te realiseren. Het Rijk wil in 2050 toekomstbestendige grote wateren met hoogwaardige natuur die goed samengaat met een krachtige economie.

Via de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) werken LNV en IenW samen met regionale overheden, maatschappelijke organisaties en marktpartijen aan deze ambitie. Tot circa 2050 wordt getracht een 33-tal maatregelen op een adaptieve, gebiedsgerichte en doelmatige manier uit te voeren. De maatregelen richten zich op het verbeteren van de ecologische waterkwaliteit, de aanleg van verloren en ontbrekende leefgebieden, terugbrengen van natuurlijke dynamiek, versterken van het estuarien karakter van de Delta en verbeteren van verbindingen tussen de zee, estuaria en rivieren. Daarmee ontstaat een stabiel en samenhangend ecologisch netwerk van de grote wateren en de inliggende natuur.

De PAGW heeft als doel de voorbereiding, besluitvorming, realisatie en monitoring van de projecten in hun onderlinge samenhang te regisseren. Zo krijgt de vereiste ecologische impuls effectief gestalte. Rijkswaterstaat (RWS), Staatsbosbeheer (SBB) en de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) realiseren de projecten in opdracht van de ministeries van IenW en LNV. Samen met regionale overheden,



marktpartijen en natuurorganisaties onderzoeken IenW en LNV, met ondersteuning van RWS, SBB en RVO, in de lopende gebiedsprocessen de mogelijkheden voor samenwerking en cofinanciering.

Planning

De ambitie is om voor 2050 de nodige maatregelen te nemen om te komen tot toekomstbestendige grote wateren met hoogwaardige natuur die goed samengaat met een krachtige economie. Daarvoor worden de maatregelen in tranches uitgevoerd. De maatregelen volgen de MIRT-systematiek.



Programmatische Aanpak Grote Wateren

(vervolg)

Eerste tranche

Met een investering van € 95 mln. uit de enveloppe Natuur en Waterkwaliteit (Regeerakkoord Rutte III) hebben de ministers een start gemaakt met de uitvoering van een eerste tranche projecten, namelijk:

- Herstel van getij Grevelingen;
- Buitendijkse slibsedimentatie in de Eems-Dollard;
- Haalbaarheidsonderzoeken en verkenningen voor Wieringerhoek, Oostvaardersoevers, Waddenzee en het rivierengebied.

Tweede tranche

Voor een tweede tranche maatregelen is € 248 mln. van LNV en IenW gereserveerd. Eind 2019 is over een eerste pakket maatregelen in de tweede tranche besloten (in totaal € 208 mln.). De komende jaren zullen daarmee de volgende projecten worden opgestart en het MIRT-traject doorlopen:

- Oostvaardersoevers;
- Vergroten laag-dynamisch riviermilieu: realisatie PAGW-doelen als onderdeel van HWBP-projecten Dijkverlegging Paddenpol en Meanderende Maas;
- Ecologische waterkwaliteit Friese IJsselmeerkust;
- Verzachten Randen van het Wad: realiseren van de PAGW-doelen als onderdeel van HWBP-projecten Lauwersmeer-Vierhuizergat en Koehool-Lauwersmeer, waarbij gekeken wordt naar mogelijkheden van een koppeling met de watersysteemmaatregelen van het project Holwerd aan Zee;
- Binnendijkse slibsedimentatie/Groote Polder fase 1;
- Noord-Hollandse Markermeerkust;
- Wieringerhoek.

Daarnaast zijn er middelen om ter voorbereiding van een derde tranche nieuwe MIRT Onderzoeken en gebiedsprocessen op te starten.

Betrokken partijen

IenW en LNV betrekken provincies, gemeenten, waterschappen en stakeholders, primair via de gebiedsprocessen.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2017 ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT

Tijdelijke tolheffing A24 Blankenburgverbinding en A12/A15 Ressen – Oudbroeken (VIA15)

Opgave

De Wet tijdelijke tolheffing Blankenburg-verbinding en ViA15 is op 15 maart 2016 in werking getreden. Daarin is vastgelegd dat bij de projecten A24 Blankenburgverbinding en A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15) tol geheven kan worden (http://wetten.overheid.nl/BWBR0037517/2016-03-15#Hoofdstuk3_Artikel16).

Oplossing

De tologgave voor de Blankenburgverbinding bedraagt € 337 mln. en voor de ViA15 € 304 mln. (prijspeil 2020). Dit is de netto contante waarde en is begroot op Artikel IF 12.04. Bij tolheffing wordt uitgegaan van een periode van 25 jaar. Als de tologgave eerder wordt gerealiseerd, dan zal de tolheffing worden beëindigd. Op IF Artikel 12.03.02 staat een tolreservering opgenomen van € 112 mln. Daarnaast staan op IF Artikel 12.03.02 de kosten voor voorbereiding tol gereserveerd. In de bijlage Tol bij de Rijksbegroting staat een verdere specificatie van deze kosten.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Met de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 wordt het mogelijk gemaakt om deze twee projecten te bekostigen.

Planning

De tolheffing wordt door de beoogde uitvoeringsorganisatie Rijkswaterstaat, RDW, Centraal Justitieel Incassobureau en Inspectie Leefomgeving en Transport verder uitgewerkt. Deze uitwerking komt in het uitvoeringsplan en het handavingsplan die aan de Staten-Generaal worden voorgehangen. De tolheffing wordt in de komende jaren voorbereid. De realisatie van het systeem en de voorbereiding van de organisatie is voorzien in de periode 2019-2024.



Politiek/bestuurlijk

Op 22 september 2015 heeft de Tweede Kamer ingestemd met de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15. Op 1 december 2015 heeft de Eerste Kamer ingestemd met deze wet. In de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 is opgenomen dat het tolsysteem verder wordt uitgewerkt in een uitvoeringsplan en een handavingsplan die aan de Staten-Generaal worden voorgehangen, uiterlijk vier weken voordat de tolheffing van start gaat.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2021

Om het tracé Heerlen-Herzogenrath geschikt te maken voor het goederenvervoer met elektrisch materieel is het wegnemen van het ATB-NG-eiland (inclusief de twee aanwezige niet actief beveiligde overwegen (NABO's) tussen Landgraaf en de Nederlands-Duitse grens noodzakelijk. Hiervoor is € 3,5 mln. toegevoegd vanuit de investeringsruimte Spoor (aanvullende middelen van het Regeerakkoord Artikelonderdeel 20.05). Op dit moment kunnen treinen tussen Venlo (multimodaal vervoersknooppunt) en Kaldenkirchen alleen op het rechterspoor rijden waardoor het baanvak kwetsbaar is in het geval van een versperring. Door linkerspoorbeveiliging aan te leggen kan treinverkeer bij verstoringen wel links gaan rijden. Voor deze oplossing is € 2,5 mln. toegevoegd vanuit de investeringsruimte Spoor (aanvullende middelen van het Regeerakkoord, Artikelonderdeel 20.05). Er is € 4,7 mln. in het Provinciefonds gestort ter dekking van 50% van het jaarlijkse exploitatie-tekort van de sneltrein Maastricht-Heerlen-Aken voor de periode tot en met 2031 (einde concessie). Het projectbudget is verhoogd met € 6,7 mln. in verband met de in oktober 2019 aangekondigde tijdelijke pilot (tot uiterlijk eind 2024) met een doorgetrokken nachttrein uitgevoerd door NS in samenwerking met Österreichische Bundesbahnen (ÖBB).

Grensoverschrijdend Spoorvervoer

Opgave

In het regeerakkoord van 2017 is de ambitie ten aanzien van de verbetering van het grensoverschrijdende vervoer opgenomen en in 2018 is zowel in als buiten Nederland een levendig debat ontstaan over het vervoer per vliegtuig over de korte afstand. In de Kamerbrief van 21 juni 2018 (TK 29 984, nr. 783) is de ambitie beschreven ten aanzien van de korte grensoverschrijdende verbindingen alsook de ambitie om binnen Europa de korte afstandsvlucht te vervangen door internationaal vervoer per trein. De ontwikkelingen op het gebied van internationaal personenvervoer per spoor sindsdien zijn beschreven in de Kamerbrief van 31 januari 2019 (TK 29984, nr.813).

Oplossing

IenW werkt samen met decentrale overheden en vervoerders op diverse verbindingen aan verschillende maatregelen om het grensoverschrijdend spoorvervoer te verbeteren. Intensief overleg met de regio en Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen (NRW) heeft geleid tot een twaalfjarige concessie vanaf 2017 tussen Arnhem en Emmerich naar Düsseldorf. Het ministerie van IenW draagt eenmalig € 6 mln. bij. Het spoor tussen Landgraaf en de grens met Duitsland is geëlektrificeerd om met een sneltrein Maastricht-Heerlen-Aken te rijden. Aan de elektrificatie van het traject Landgraaf-Duitse grens heeft het ministerie van IenW € 7,5 mln. bijgedragen (50%) en aan de exploitatiekosten tot en met 2028 in totaal € 2,75 mln. Samen met deelstaten Nedersaksen en NRW ondersteunt het ministerie van IenW de treindienst van Bielefeld over Osnabrück en Rheine vanaf 2017/2018 en laat deze de komende vijftien jaar doorrijden naar Hengelo. Het ministerie van IenW draagt eenmalig € 9,33 mln. bij. Het ministerie van IenW heeft € 17 mln. beschikbaar voor het verkorten van de reistijd en het verbeteren van de kwaliteit van de verbinding met Leer, Oldenburg en Bremen (Wunderline). De provincie Groningen heeft met de Duitse partners op 7 februari 2019 een samenwerkingsovereenkomst getekend.



Het ministerie van IenW heeft, naast de bijdrage vanuit het Actieprogramma Regionaal OV uit 2008, € 6 mln. bijgedragen aan de sneltramverbinding Maastricht-Lanaken. Met de provincie Limburg is overeenstemming bereikt over de vaststelling van twee no-regret-maatregelen op het traject Heerlen-grens, waardoor het mogelijk wordt een extra treindienst van Heerlen naar Duitsland te bieden. Het gaat om dubbelspoor tussen Heerlen en Landgraaf en om seinverdichting van Landgraaf tot de grens. De maatregelen worden medegefinancierd door het ministerie van IenW. Het gezamenlijke budget van het ministerie van IenW en de provincie Limburg, aan te vullen met een TEN-T-subsidie voor de realisatie, maakt de start van de planuitwerking mogelijk.



Grensoverschrijdend Spoorvervoer

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2019
○ Het projectbudget is naar aanleiding van het BO MIRT in het najaar 2017 verhoogd met € 10 mln. vanuit de Aanvullende Post (regeerakkoord kabinet-Rutte III) voor de verbinding Eindhoven-Düsseldorf.
- 2018
○ Gelet op het regionale belang van de grensoverschrijdende verbinding Hamm-Düsseldorf-Venlo wordt in totaal € 2,5 mln. overgeboekt naar het Verkeerbund Rhein-Ruhr (VRR) ter dekking van de exploitatiekosten tot en met 2025 voor het traject vanaf de grens tot Venlo. Dit bedrag wordt vanaf 2018 in jaarlijkse tranches van € 0,250 mln. betaald. In 2017 wordt € 0,5 mln. overgemaakt voor de jaren 2016 en 2017. Vanwege de bijdrage van de verbinding Hengelo-Bad Bentheim aan het wegnemen van belemmeringen voor grensoverschrijdend vervoer en de verknoping van de nationale netwerken van Nederland en Duitsland heeft IenW in 2014 aangegeven onder voorwaarden bereid te zijn bij te dragen aan de exploitatiebijdrage. De belangrijkste voorwaarden waren de regionale cofinanciering van de regio, de inpasbaarheid van de verbinding in de dienstregeling en de regionale verantwoordelijkheid voor eventueel benodigde infrastructurele maatregelen. De provincie heeft aangegeven dat de inpasbaarheid in de dienstregeling is geborgd door capaciteitstoedeling door ProRail, en dat de benodigde infrastructurele maatregelen door Overijssel worden betaald. De regionale

Het ministerie van IenW heeft met de provincie Limburg en het Duitse Verkeerbund Rhein-Ruhr (VRR) afgesproken om van 2016 tot en met 2025 een exploitatiebijdrage te leveren aan de dienstregeling van de spoorverbinding RE13 tussen Venlo en Düsseldorf. In totaal komt dit neer op € 2,5 mln. Op deze manier wordt bijgedragen aan het in stand houden van de grensoverschrijdende verbinding. Het ministerie van IenW heeft in 2019 € 10 mln. extra gereserveerd voor de infrastructurele maatregelen die nodig zijn om de directe treindienst tussen Eindhoven en Düsseldorf vanaf 2016 mogelijk te maken.

Ten aanzien van de trein als substitutie voor luchtvaart geldt dat meer reizen per trein bijdraagt aan verduurzaming van het personenvervoer en het biedt veel andere voordelen op het gebied van comfort. De uitkomsten van verschillende onderzoeken laten zien dat er potentieel is voor de trein als substitutie voor luchtvaart, maar door ook in te zetten op de verbetering van de bereikbaarheid van de grensregio's per spoor, kunnen reizigers ook op deze kortere afstanden een duurzamere keuze maken. Hierbij is het van belang om niet alleen te kijken naar infrastructurele maatregelen, maar naar het brede palet van maatregelen om het treinproduct als geheel te verbeteren. Deze verbetering kan alleen plaatsvinden als alle (inter)nationale stakeholders sterk gaan samenwerken en vanuit de eigen rol waar mogelijk belemmeringen wegnemen en de uitvoering van maatregelen bevorderen. De ambitie ten aanzien van het internationale treinverkeer wordt samen met de betrokken stakeholders, nationaal en internationaal, verder uitgewerkt.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren deur-tot-deur reistijd, verbeteren van het reisgemak, verbeteren regie over eigen reis.

Planning

Per initiatief is er een andere planning.

Politiek/bestuurlijk

In 2009 is het amendement-Cramer/Koopmans (TK 31700 A, nr. 71) aangenomen. Met dit amendement wordt € 20 mln. gereserveerd voor investeringen in internationale/regionale spoorweginfrastructuur. Naar aanleiding van het amendement-Koopmans/Cramer (TK 32123 A, nr. 16) is € 23,8 mln. toegevoegd aan het budget. Dit wordt ingezet voor optimalisering van het traject Heerlen-grens (Aken) in de vorm van de elektrificatie van het spoor tussen Landgraaf en de Duitse grens. Ter financiering van de ambitie vanuit het Regeerakkoord van 2010 is € 50 mln. beschikbaar gesteld.

Financiën

Taakstellend budget: € 71 mln. Voor inzet van het budget tot op heden: zie de vermelde bedragen achter de genoemde oplossingen (Artikel IF 13.03.04).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2021	71	Divers
MIRT 2020	61	Divers
MIRT 2019	60	Divers
MIRT 2018	49	Divers
MIRT 2017	61	Divers
MIRT 2016	60	Divers
MIRT 2015	71	Divers
MIRT 2014	71	Divers
MIRT 2013	88	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	17	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	6	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Grensoverschrijdend Spoorvervoer

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

cofinanciering was al in 2014 toegezegd. Aangezien nu aan de voorwaarden is voldaan is de bijdrage van IenW van € 9,458 mln. gestort in het Provinciefonds.

- 2016** Bij de Voorjaarsnota 2015 is het projectbudget verlaagd met € 4,7 mln. Daarnaast is € 6,5 mln. overgeboekt naar Hoofdstuk XII in verband met de uitkering aan de provincie Limburg voor de elektrificatie van het spoor.
- 2015** Voor elektrificatie van het traject Landgraaf-Duitse grens is € 7,5 mln. gereserveerd.
- 2014** Bij de Voorjaarsnota 2013 is het budget verlaagd met € 7 mln. Daarnaast is € 2,9 mln. overgeheveld naar de BDU voor de spoorlijn Roodeschool-Eemshaven en € 6 mln. voor de verbinding Arnhem-Emmerich-Düsseldorf.
- 2013** Via amendement-Koopmans/Cramer (TK 31700 A, nr. 71) is € 6 mln. toegevoegd aan de BDU voor het regionale project Maastricht-Lanaken(-Hasselt). Het kabinet heeft aanvullend € 50 mln. beschikbaar gesteld voor de ambitie uit het regeerakkoord om spoorvervoer over landsgrenzen heen een impuls te geven. Dit budget is bestemd voor grensoverschrijdend personenvervoer, met name voor het verbeteren van de verbindingen naar HSL- en ICE-stations net over de grenzen.



Maatregelenpakket HSL-Zuid

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** Een aantal deelprojecten gaat over van de planstudiefase naar de realisatiefase. De einddatum van het project wordt opgeschoven van 2021 naar 2023 omdat niet alle maatregelen uit het pakket vóór 2022 uitvoerbaar zijn. Ten behoeve van geluidsmaatregelen langs de HSL-Zuid is er aan de gemeenten Lansingerland, Breda en Moerdijk een bijdrage geleverd van € 4,7 mln. middels een storting in het Gemeentefonds (- € 3,9 mln.) en het Btw-compensatiefonds (- € 0,8 mln.).
- 2019** Nieuw opgenomen in het MIRT-overzicht. Deze middelen waren eerder gereserveerd onder IF artikel 17.

Opgave

ProRail en NS werken samen aan het ontwikkelen van maatregelen (investeringen) die de betrouwbaarheid op (middel)lange termijn van de HSL-Zuid verder kunnen verhogen. Daarbij gaat het onder andere om investeringsvoorstellen om uitval bij harde wind te voorkomen en om een betere overgang tussen hogesnelheidsspoor en conventioneel spoor te realiseren. De afgelopen jaren zijn verschillende maatregelen ontwikkeld en uitgevoerd. Er is nog voldoende aanvullend verbeterpotentieel voor de HSL-Zuid. De hierbij behorende maatregelen zijn niet allemaal uitvoerbaar voor 2022. Daarom wordt het budget langer beschikbaar gehouden, zodat maatregelen voor 2024 kunnen worden uitgevoerd.

Daarnaast bleek bij ingebruikname van de HSL-Zuid dat de reeds geplaatste geluidsschermen onvoldoende effect hebben, omdat de combinatie van betonnen baan en transparante schermen het geluid als het ware de baan uit doet kaatsen.

Hoewel er geen wettelijke verplichting is de geluidsoverlast op te lossen is – richtend op de grootste knelpunten – maximaal € 70 mln. (prijsspeil 2015) uitgetrokken, waarna samen met bewoners is gezocht naar maatregelen die passend zijn voor de situatie.

Oplossing

Het maatregelenpakket bestaat uit twee onderdelen: prestatieverbetering en geluidsmaatregelen. Om de prestatie te verbeteren wordt onder andere gekeken naar de reductie van windhinder en de verbetering van de overgang tussen hogesnelheidsspoor en conventioneel spoor. De Tweede Kamer is op 1 oktober 2015 (TK 22026, nr. 482) geïnformeerd over het pakket aan geluidsmaatregelen dat zal worden gerealiseerd in het kader van de geluidsproblematiek. Het maatregelenpakket bestaat uit het geluidsabsorberend maken van schermen, het verlengen van schermen en het plaatsen van een nieuw scherm in de gemeente Lansingerland.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De maatregelen dragen bij aan het verbeteren van de prestaties op de HSL en het verminderen van geluidsoverlast.

Planning

2018: Besluitvormingsfase oplossingsrichtingen
2019: Ontwerpfase en vergunningstraject
2020: Start realisatie
Divers tot 2024: Oplevering



Maatregelenpakket HSL-Zuid

(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

De Tweede Kamer is op 16 juni 2017 (TK 29984, nr. 720) en in de daaropvolgende voortgangsrapportages (TK 22026, nr. 498, 505 en 509) geïnformeerd over de samenstelling en de voortgang van het pakket aan verbetermaatregelen en geluidmaatregelen. De gemeenten langs de HSL-Zuid worden regelmatig geïnformeerd over de geluidmaatregelen. In de gemeente Lansingerland loopt een intensief traject van co-creatie en co-realisatie met de gemeente, de Nederlandse Stichting Geluidshinder, ProRail en het ministerie van IenW.

Betrokken partijen

NS, ProRail, Infrasppeed

Financiën

Taakstellend budget prestatieverbetering: € 63 mln.; taakstellend budget geluidmaatregelen: € 70 mln. (Artikel IF 13.03.01 en 13.03.04).

Geluidmaatregelen

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2021	70	divers
MIRT 2020	73	divers
MIRT 2019	72	divers
MIRT 2018	72	
MIRT 2017	71	
MIRT 2016	70	
MIRT 2015	70	
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	4	

Prestatieverbetering

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2021	63	divers
MIRT 2020	62	divers
MIRT 2019	61	divers
MIRT 2018	61	
MIRT 2017	60	
MIRT 2016		
MIRT 2015		
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	3	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	3	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2021

Dit programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

De post 'Spoorcapaciteit 2030' is ingericht om gerichte investeringen te kunnen doen ten aanzien van knelpunten en verbetermogelijkheden richting 2030. Onderdeel hiervan is het vervolg op de Verbeteraanpak Trein (volgende corridors, voorzien onder de post Vervolgfase Beter en Meer) en die samengaat met het doorvoeren van frequentieverhogingen. Om die reden is de post 'Vervolgfase Beter en Meer' hernoemd en (budgettair) integraal onderdeel van 'Spoorcapaciteit 2030'.

Verder zijn de onderstaande mutaties doorgevoerd om een belangrijk deel van de investeringen te kunnen doen:

- Vanuit de post 'Kleine Functiewijzigingen' is € 75 mln. toegevoegd. Bij de Miljoenennota 2019 is dit toentertijd aan dit programma toegevoegd vanuit de aanvullende middelen van het Regeerakkoord met het oogmerk om investeringen in capaciteit te kunnen doen. Nu al deze investeringen worden ondergebracht onder 'Spoorcapaciteit 2030' worden deze middelen overgeboekt.
- Vanuit de post 'Beter en Meer' resteert € 8,1 mln. van de Verbeteraanpak Trein A2 (frequentieverhoging Amsterdam-Eindhoven). Aangezien de verdere Verbeteraanpak Trein onderdeel is geworden van 'Spoorcapaciteit 2030' worden deze middelen overgeboekt.

Spoorcapaciteit 2030

Opgave

Het vervoer per spoor is groeiende. Met de MIRT-projecten wordt geïnvesteerd in extra capaciteit om deze groei op te vangen. Daarmee worden echter niet alle knelpunten opgelost en zijn er ontbrekende schakels om enkele verbeteringen in dienstregeling daadwerkelijk mogelijk te maken. Tot slot is het gewenst om richting 2030 de eerste stappen in het kader van het Toekomstbeeld OV te zetten.

Oplossing

In het kader van Spoorcapaciteit 2030 worden met gerichte investeringen knelpunten opgelost, verbeteringen in de dienstregeling mogelijk gemaakt en de eerste stappen in het kader van het Toekomstbeeld OV te zetten. Het gaat in hoofdzaak om:

- Investerings in de tractie- en energievoorziening;
- Perronverlengingen en verbetering van overwegveiligheid;
- Aanvullende investeringen in lopende projecten gelet op het Toekomstbeeld OV;
- Verbeteraanpakken ten behoeve van introductie van tienminutentreinen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Met Spoorcapaciteit 2030 ontstaat een integrale aanpak om richting 2030 de werking en toekomstbestendigheid van het spoorstelsel te borgen.

Planning

In 2019 is het proces gestart om voor de middellange termijn integraal in beeld te brengen welke verbeteringen in de dienstregeling gewenst zijn (productstappen) en welke maatregelen daarvoor eventueel noodzakelijk zijn. ProRail werkt hierin samen met vervoerders. Hieruit ontstaat een beeld van twee tot zeven jaar vooruit. De eerste opleveringen worden in 2020 verwacht en daarna zullen jaarlijks maatregelen worden opgeleverd en beschikbaar komen voor productstappen. De verbeteraanpak voor de frequentieverhoging tussen Schiphol, Utrecht en Arnhem is in 2019 opgestart en is gepland om in te gaan per dienstregeling 2022. Eind 2021 wordt de frequentieverhoging gerealiseerd.



Politiek/bestuurlijk

ProRail werkt samen met vervoerders om twee tot zeven jaar vooruit te kijken naar gewenste verbeteringen in de dienstregeling. Daarnaast wordt in het kader van het Toekomstbeeld OV door het ministerie, decentrale overheden, ProRail, vervoerders en consumentenorganisaties gewerkt aan de toekomstplannen voor het spoor. In de stuurgroep MLT werken ProRail, NS en ministerie samen deze zaken integraal te bekijken en te vertalen naar concrete investeringen voor de komende jaren.

Uitvoering

ProRail voert de projecten uit. De verbeteraanpak voor de frequentieverhoging wordt door ProRail en NS uitgevoerd.



Spoorcapaciteit 2030

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- Vanuit de post 'Multimodale Knoop Schiphol' wordt € 7 mln. overgeboekt ten behoeve van de landelijke dienstregeling 2023 en de hoogfrequente sprinter Schiphol/Hoofddorp-Amsterdam. Hierover heeft in het BO MIRT van het najaar 2019 besluitvorming plaatsgevonden.

Financiën

Taakstellend budget € 138 mln. (IF 13.03.01).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	138	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** Er is € 8 mln. overgeboekt naar het programma Beheer, onderhoud en vervanging ter dekking van de kosten voor beheer en onderhoud van in realisatie genomen projecten. Het onderdeel Tractie Energievoorziening (TEV) binnen PHS is expliciet gemaakt in een separaat realisatieblad. De onderdelen Perronverlengingen Bunnik-Rhene en Tilburg 4e perronspoor zijn toegevoegd aan de post PHS projecten overige maatregelen (< € 50 mln.)
- 2020** PHS is aangewezen als Groot Project. De basisrapportage van PHS (inclusief OV SAAL MLT) geeft de stand van zaken van PHS aan, inclusief de diverse corridors en de maatregelen (zie Kamerstukken II 2018-2019, 32 404, nr. 92). Voor de overzichtelijkheid van het MIRT-blad is nu de basisrapportage als referentie genomen en is qua projecten de aansluiting gemaakt met deze rapportage. In de voorgaande MIRT Overzichten is de volledige historie van PHS en OV SAAL terug te zien.
- 2020** Het MIRT-blad is aangesloten op de basisrapportage PHS zoals deze in mei 2019 aan de Tweede Kamer is gezonden. Dit betekent dat de korte-termijnmaatregelen van OV SAAL geen onderdeel meer uitmaken van dit MIRT-blad. Daarnaast is in de financiële tabel het volledige beschikbare budget opgenomen voor het gehele programma (inclusief de onderdelen in realisatie waarvoor ook aparte bladen zijn). Ten opzichte

Opgave

De Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor uit 2007 heeft inzicht gegeven in de kansen en mogelijkheden van hogere frequenties op het spoor en het verwerken van het groeiende goederenvervoer.

Oplossing

PHS kent vier speerpunten:

1. hoogfrequent spoorvervoer op de drukste trajecten in de Randstad;
2. samenhangende regionale ov-systemen waarvan het spoorvervoer – met name de sprinters – de ruggengraat vormt;
3. kwalitatief goede reistijden naar de landsdelen;
4. toekomstbestendige routestrategie van het spoorgoederenvervoer.

Het betreft de volgende corridors die onderdeel zijn van PHS (zie basisrapportage Kamerstukken II 2018-2019, 32 404, nr. 92):

- reizigerscorridors Alkmaar-Amsterdam, Amsterdam-Utrecht-Eindhoven, Schiphol-Utrecht-Arnhem/Nijmegen, Den Haag-Rotterdam-Breda en Breda-Eindhoven en de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad;
- routing van goederenvervoer in Zuid-Nederland.

De planuitwerkingen gaan ook in op eventuele effecten op de rest van het spoornet, op ketenvoorzieningen voor onder andere fiets en auto, op een nog intensiever gebruik van de Betuweroute, op mogelijkheden van de binnenvaart en op een langetermijnperspectief op goederenvervoer.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer, ruimte bieden aan de groei van het goederenvervoer, verbeteren van de deur-tot-deur reistijd, verbeteren van het reisgemak, verbeteren van de betrouwbaarheid, bijdragen aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

Uitvoering

De voortgang van het programma wordt periodiek gemeld in de voortgangsrapportages. Realisatie geschiedt door ProRail. Een deel



van het programma is inmiddels gerealiseerd of in uitvoering: zoals doorstroomstation Utrecht (gerealiseerd in 2016), Geldermalsen, Rijswijk-Rotterdam en TEV. Waar mogelijk en relevant is in de integrale planning rekening gehouden met onder andere het beveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS). De grotere PHS-projecten die in realisatie zijn, staan apart opgenomen in dit MIRT Overzicht, volgens de indeling die in de basisrapportage PHS is aangegeven.

Politiek/bestuurlijk

Op 4 juni 2010 heeft het kabinet de Voorkeursbeslissing PHS genomen. In februari 2013 is gezien de noodzaak tot inpassing van taakstellingen op het IF, voor PHS gekozen voor een korting op OV SAAL en is gezien de lagere goederenprognoses de routing Oost-Nederland teruggebracht van twee goederenpaden per uur naar één goederenpad per



Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

van de begroting 2019 is het programmabudget gewijzigd vanwege diverse afspraken in het lopende jaar (afspraken Guisweg: – € 28,5 mln., overboeking naar beheer en onderhoud vanwege areaalgroei – € 21,8 mln., overboeking naar Programma Fietsparkeren van de vaste bijdrage voor de realisatie van de fietsenstallingen aan de noordzijde van het station Tilburg – € 2,2 mln., toevoeging meevaller OV SAAL korte termijn + € 48,8 mln., overboeking vanuit programma opstellen vanwege meenemen opstel terrein Heerhugowaard + € 43 mln., overboeking vanuit investeringsruimte vanwege extra maatregelen Meteren-Boxtel + € 15 mln., overboeking vanuit Sporen Schiedam vanwege uitvoeren binnen PHS + € 16 mln., indexatie ontvangsten derden + € 3,7 mln.).

uur (scopereductie ter grootte van € 300 mln.) (Kamerstukken II 2012/13, 33 400A, nr. 48). De betreffende maatregelen in Oost-Nederland zijn daarmee geen deel meer van PHS. Ook is besloten dat oplevering van de PHS-projecten gefaseerd zal plaatsvinden in de periode 2015 tot 2028 in plaats van tot en met 2020. De invulling van de corridor OV SAAL is vastgesteld met het besluit van 28 augustus 2013 (Kamerstukken II 2013/14, 32 404, nr. 66). Sinds 2014 is de goederenrouting Oost-Nederland geen onderdeel meer van het programma. Voor PHS Amsterdam is in juni 2018 een samenhangend besluit genomen om extra budget toe te voegen en daarnaast de uitwerking voor te zetten met negen doorgaande perronsporen (Kamerstukken II 2017/18, 32 404, nr. 86).

Financiën

Voor PHS is een programmabudget beschikbaar van in totaal € 3.645 mln. (incl. bijdrage derden) (Artikel IF 17.10). Van dit PHS-budget is € 1.155 mln. in realisatiefase (zie diverse realisatiebladen).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2021	3.645	Divers
MIRT 2020	3.604	Divers
MIRT 2019 (conform basisrapportage PHS)	3.467	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	178	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	111	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

(vervolg)

Omschrijving	Aantal maatregelen	Taakstellend budget in mln.	Gerealiseerd budget t/m 2019 in mln.
<i>Realisatie</i>			
Separaat opgenomen projecten	Zie afzonderlijke MIRT-bladen voor projecten in realisatie	765	114
Separaat < 50 mln.		124	43
Afronding		266	
Totaal		1.155	

Omschrijving	Taakstellend budget in mln.	Oplevering
<i>Verkenning/planuitwerking</i>		
Diverse afgeronde opdrachten & (plan)studies	24	Afgerond
Kosten Planuitwerking PHS	447	
PHS corridors (zie basisrapportage met toelichting per corridor)	2.019	
Reizigerscorridor Alkmaar-Amsterdam		
Reizigerscorridor Amsterdam-Utrecht-Eindhoven		
Reizigerscorridor Schiphol-Utrecht-Arnhem/Nijmegen		
Reizigerscorridor Breda-Eindhoven		
Routinggoederenvervoer Zuid-Nederland		
Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL MLT)		
Totaal	2.490	
Totaal beschikbaar (deel aanleg Rijk)	3.645	



Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (vervolg)





Maatregelpakket Verzorgingsplaatsen

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** Voor een aantal maatregelen loopt de realisatie door als gevolg van vertraging in de uitvoering.
- 2018** Voor een aantal maatregelen loopt de realisatie door. Dit is vooral gevolg van een langere voorbereidingstijd voor die maatregelen.
- 2017** Voor een aantal maatregelen loopt de realisatie door, omdat er meer tijd nodig blijkt te zijn voor de uitwerking van deze maatregelen.
- 2015** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

Het maatregelenpakket Verzorgingsplaatsen is er om tegemoet te komen aan de behoefte aan meer parkeer capaciteit voor vrachtwagens op nationale en internationale corridors en beoogt de kwaliteit van verzorgingsplaatsen te verbeteren.

Oplossing

Allereerst worden om en nabij de 190 extra parkeerplaatsen aangelegd op de internationale corridors. Het gaat daarbij om circa 10 locaties langs of bij de A1, A2, A12, A15 en A50. Daarnaast zijn op of in de nabijheid van internationale corridors circa 410 extra parkeerplaatsen gehuurd. Verder wordt op 11 locaties langs de A7, A12, A27, A28 en A37 de capaciteit van de bestaande verzorgingsplaatsen uitgebreid met ongeveer 130 parkeerplaatsen. Daarmee wordt ook de kwaliteit van die verzorgingsplaatsen verbeterd. Aanvullend daarop wordt op circa 17 locaties de kwaliteit van de verzorgingsplaatsen verbeterd en op basis-kwaliteitsniveau gebracht. Ten slotte wordt ook de bewegwijzering naar beveiligde parkeerplaatsen verbeterd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Met het maatregelenpakket wordt op de locaties met de meest urgente knelpunten de capaciteit vergroot. Daarnaast worden vanuit dit maatregelenpakket private initiatieven gestimuleerd voor het aanbieden van extra parkeer capaciteit, vooral voor het lang parkeren.

Planning

2014-2021: Realisatie

Uitvoering

De maatregelen worden gerealiseerd in de periode 2014-2021. Het programma is geheel afgerond behoudens de maatregel grensemplacement Venlo. Voor de private initiatieven geldt dat deze in de periode tot en met 2018 worden voorbereid, maar wel in latere jaren tot uitvoering kunnen komen.





Maatregelpakket Verzorgingsplaatsen

(vervolg)

Financiën

Voor de uitvoering van de maatregelen is € 25 mln. beschikbaar gesteld. Daarvan is bijna € 14 mln. bestemd voor het uitbreiden van de parkeercapaciteit voor vrachtwagens op internationale corridors. Een bedrag van ruim € 8 mln. is gereserveerd voor het uitbreiden van de capaciteit en het verbeteren van de kwaliteit van bestaande verzorgingsplaatsen. De resterende € 3 mln. is gereserveerd voor aanvullende kleine maatregelen en de kosten van beheer en onderhoud.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling	Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
MIRT 2021	25	2014-2021	2019	25	100%
MIRT 2020	25	2014-2021	2018	25	100%
MIRT 2019	25	2014-2018			
MIRT 2018	25	2014-2018			
MIRT 2017	25	2014-2017			
MIRT 2016	25	2014-2016			
MIRT 2015	25	2014-2016			
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	0				
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0				

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Meer Veilig

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** ○ Van de in 2019 toegevoegde € 50 mln. is € 25 mln. bestemd voor maatregelen op provinciale wegen. Deze middelen worden niet verantwoord binnen het budget voor Meer Veilig.
- 2019** ○ Er is € 50 mln. beschikbaar gesteld voor de aanpak van N-wegen voortkomend uit het regeerakkoord.
- 2018** ○ De € 30 mln. die beschikbaar is voor het vervolgpakket Meer Veilig is toegevoegd aan de middelen van Meer Veilig 3.
- 2016** ○ De reservering voor de verbetering van de N35 Wijkmen-Nijverdal (€5 mln.) is apart opgenomen in de begroting.
- 2015** ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

Het programma Meer Veilig beoogt het aantal doden en gewonden als gevolg van ongevallen op het hoofdwegennet verder te reduceren door een gerichte aanpak van risicolocaties.

De maatregelen binnen het programma dragen bij aan de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet, bijvoorbeeld door te zorgen voor obstakelvrije bermen. Met het oog op de permanente verbetering van de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet is een vervolgpakket uitgewerkt voor de periode aansluitend op het maatregelenpakket Meer Veilig 3. In 2018 is gestart met de uitvoering van dit vervolgpakket.

Oplossing

Om te komen tot een verdere verbetering van de verkeersveiligheid zijn binnen het maatregelenpakket Meer Veilig 3 allereerst locaties in beeld gebracht die op basis van het ongevalspatroon als risicolocaties kunnen worden aangemerkt. Voor deze locaties zijn effectieve maatregelen vastgesteld, gericht op het voorkomen van die ongevallen. Voor deze maatregelen is vervolgens de kosteneffectiviteit bepaald, waarbij de kosten van aanleg en onderhoud zijn afgewogen tegen de maatschappelijke baten als gevolg van de verwachte reductie van het aantal doden en gewonden. Op basis daarvan zijn binnen het beschikbare budget de meest kosteneffectieve maatregelen geselecteerd.

Bij de maatregelen gaat het bijvoorbeeld om de reconstructie van kruispunten en aansluitingen, het verlengen van in- en uitvoegstroken, het aanbrengen van bochtgeleiding, het aanbrengen van geleiderails of het realiseren van lokale filebeveiligingssystemen.

De aanpak van het vervolgpakket is meer preventief van aard en richt zich op de voornaamste factor waarmee vanuit het wegontwerp het aantal en de afloop van ongevallen positief kan worden beïnvloed: de veilige inrichting van bermen. Bermongevallen blijken namelijk een grote groep te vormen binnen de dodelijke ongevallen. Een eerste tranche maatregelen is gestart in 2018 en wordt in de periode 2018-2020 uitgevoerd. De tweede tranche is gestart in 2019. De derde tranche start in 2020. Binnen Meer Veilig zijn ook de extra veiligheids-



maatregelen op de N36 uitgevoerd naar aanleiding van de motie-Visser (TK 29398, nr. 551).

Bij het BO MIRT in het najaar van 2017 is aangekondigd dat er € 50 mln. beschikbaar wordt gesteld voor de aanpak van N-wegen, voortkomend uit het regeerakkoord-Rutte III. Daarvan is € 25 mln. beschikbaar voor de aanpak van N-wegen in beheer van het Rijk en € 25 mln. voor maatregelen op provinciale N-wegen. De financiële middelen voor het Rijk zijn toegevoegd aan het Meer Veilig-programma. De maatregelen binnen dit programma zijn reeds in voorbereiding. De Tweede Kamer is op 23 april 2018 geïnformeerd over de inzet van deze middelen (TK 34775-A nr. 64).



Meer Veilig

(vervolg)

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Door de aanpak van risicolocaties wordt direct bijgedragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Planning

2015-2018: Realisatie maatregelen uit het programma Meer Veilig 3.

2018-2020: Realisatie eerste tranche maatregelen uit het vervoloprogramma.

2019-2021: Realisatie tweede tranche maatregelen.

2020-2022: Realisatie van de maatregelen uit de derde tranche.

2020-2024: realisatie maatregelen N-wegen.

Uitvoering

De maatregelen uit het maatregelenpakket Meer Veilig 3 worden uitgevoerd in de periode 2015-2018, met uitloop van enkele maatregelen die gecombineerd met ander werk worden uitgevoerd. De maatregelen uit het vervolppakket wordt uitgevoerd in de periode 2018-2022. De maatregelen aan de N-wegen worden uitgevoerd in de periode 2020-2024.

Financiën

Taakstellend budget: € 111 mln. (Artikel IF 12.03.01 en Artikel IF 12.03.02). Het budget is exclusief de verbetering op de N35 Wijthmen-Nijverdal naar aanleiding van de Kamer motie-Elias/Kuiken (TK 33400 A, nr. 55). De beschikbare middelen van het vervoloprogramma Meer Veilig (€ 30 mln.) zijn toegevoegd aan het taakstellend budget voor het pakket Meer Veilig 3. Voor de aanpak van de N-wegen in beheer van het Rijk is € 25 mln. toegevoegd.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	111	2015-2020
MIRT 2020	105	2015-2020
MIRT 2019	129	n.t.b.
MIRT 2018	79	2015-2020
MIRT 2017	37	2015-2018
MIRT 2016	37	2015-2018
MIRT 2015	40	2015-2018
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	71	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	2	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	38	34%
2018	38	36%
2017	27	34%
2016	17	46%
2015	7	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ Er is besloten om de uitvoering van het volledige saneringsprogramma onder voorwaarden uit te voeren.
- 2018** ○ Er is een technische correctie van € 44 mln. uitgevoerd op het deel van de middelen dat is geraamd op het IF, omdat een deel van de uitgaven voor het MJPG op hoofdstuk XII van de begroting drukken. Dit is niet van invloed op het taakstellende totaalbudget voor het MJPG. De middelen zijn hiermee juist in overeenstemming gebracht met het vastgestelde budget.
- 2017** ○ De aanpak en de planning zijn aangepast om de sanering binnen het afgesproken taakstellende budget doelmatig te kunnen realiseren.
- 2014** ○ De planning is aangepast aan het herstel van het geluidregister en de bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend regeerakkoord.
- 2013** ○ Op basis van nieuwe ramingen is de verdeling van het budget tussen weg en spoor aangepast. De planning is aangepast aan het in werking treden van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer per 1 juli 2012.

Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG)

Opgave

Verkeer op (spoor)wegen veroorzaakt geluidhinder. Reductie van dit verkeersgeluid is een belangrijk onderdeel van het rijksbeleid. Mede door de grote verkeersgroei van de afgelopen twintig jaar is een extra aanpak nodig om de overlast door de rijksinfrastructuur te beperken.

Oplossing

Het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) vindt zijn oorsprong in de Nota Mobiliteit en de bestaande Saneringsoperatie van de Wet geluidhinder. Het wettelijk kader is opgenomen in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer, die per juli 2012 is ingegaan. Het MJPG is gericht op geluidreducerende maatregelen bij woningen met een geluidbelasting van meer dan 65 decibel (dB) als gevolg van een rijksweg of meer dan 70 dB als gevolg van een hoofdspoorweg. Ook richt het MJPG zich op woningen die in het kader van de Wet geluidhinder tijdig zijn gemeld, en op woningen langs aangewezen wegvakken waar de geluidbelasting door verkeersgroei meer dan 5 dB is gestegen. Een doelmatigheids-criterium bepaalt welke maatregelen financieel doelmatig zijn. Voorbeelden zijn stille wegdekken, stille spoorconstructies, geluidschermen of isolatie van gevels. Het streven is de geluidbelastingen terug te brengen tot 60 dB bij rijkswegen en 65 dB bij spoorwegen. De exacte omvang van de maatregelen wordt bepaald bij het vaststellen van de saneringsplannen op basis van gedetailleerd akoestisch onderzoek. Bij infrastructuurprojecten wordt onderzocht of de uitvoering van de sanering meegenomen kan worden binnen het project. Bij grote projecten is dit veelal mogelijk.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Met het programma wordt een bijdrage geleverd aan het verminderen van de geluidsoverlast door verkeer op rijkswegen en hoofdspoorwegennet. Daarbij wordt gekozen voor een aanpak waarbij eerst de hoogst belaste locaties met efficiënte maatregelen tegen geluidshinder worden beschermd.



Planning

2009: Start voorbereiding uitvoering
2013-2020: Uitvoeren PreNoMo-maatregelen, akoestisch onderzoek en uitwerken maatregelen
2016-2023: Uitvoeren saneringsmaatregelen bij lopende projecten in uitvoering
2016-2023: Vaststelling saneringsplannen voor overige knelpunten. De uitvoering van de maatregelen vindt plaats na vaststelling van de saneringsplannen. De maatregelen zullen daarbij zoveel mogelijk worden gekoppeld aan reeds geplande werkzaamheden.



Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG)

(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

Het MJPG wordt gefinancierd door het ministerie van IenW. Op 20 november 2015 is de Tweede Kamer in een brief geïnformeerd over de stand van zaken rond de uitvoering van het MJPG. Hierin is aangegeven dat bijsturing in de aanpak van de sanering nodig is met het oog op een doelmatige besteding van middelen en het vastgestelde taakstellende budget voor de sanering. Onderdeel van deze aanpak is een aanpassing van het doelmatigheidscriterium (DMC) en een prioritering van de maatregelen. De Tweede Kamer is op 1 september 2016 nader geïnformeerd over de uitwerking hiervan. Gezien het budgetgestuurde karakter is het uitgangspunt om de bewoners op de hoogst belaste locaties te beschermen met efficiënte maatregelen. Vervolgens is in de voortgangsbrief MIRT van 21 juni 2018 de Tweede Kamer geïnformeerd over een gefaseerde aanpak binnen het MJPG, waarbij eerst de sanering van de hoogst belaste woningen (en andere bij wet aangewezen bestemmingen) wordt uitgevoerd. De aanpassing van het DMC is inmiddels gerealiseerd. Op basis van een herijking van de kosten op basis van het nieuwe doelmatigheidscriterium worden de

ontwerpbesluiten voor de sanering van de hoogst belaste woningen in 2020/2021 gepubliceerd. Inmiddels is besloten ook de sanering van de minder belaste woningen (fase 2) uit te voeren. Op basis van het begrotingsrapport en de begrotingsnota zal ten aanzien van het MJPG nog een definitief besluit genomen worden over de inzet van de benodigde (extra) middelen.

Uitvoering

Het gerealiseerde budget betreft de uitvoering van de PreNoMo-sanering, het uitwerken van de planfase en het realiseren van saneringsmaatregelen binnen aanlegprojecten.

Financiën

Programmabudget: € 1.093 mln. Abusievelijk is in het MIRT-blad van 2020 een te laag bedrag opgenomen als projectbudget. Dit had 919 mln. moeten zijn in plaats van 902 mln.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.
MIRT 2021	1.093
MIRT 2020	919
MIRT 2019	907
MIRT 2018	898
MIRT 2017	890
MIRT 2016	888
MIRT 2015	884
MIRT 2014	881
MIRT 2013	868
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	141
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	44

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	147	16%
2018	147	16%
2017	120	13%
2016	97	11%
2015	86	
2014	62	
2013	47	
2012	39	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2018 Dit project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Opgave

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) heeft twee doelen: het verbeteren van de luchtkwaliteit ten behoeve van de volksgezondheid en het bieden van ruimte voor en het bijdragen aan de onderbouwing van ruimtelijke projecten.

Oplossing

Beide doelen kunnen worden verwezenlijkt door ervoor te zorgen dat overall in Nederland aan de Europese normen voor luchtkwaliteit wordt voldaan. Echter, ook onder de EU-norm voor luchtkwaliteit is nog sprake van substantiële gezondheidsschade. Daarom is het beleidsdoel op luchtkwaliteit met de hoofdlijnenbrief van het Schone Lucht Akkoord (SLA) van 2 juli 2019 verbreed naar een permanente verbetering van luchtkwaliteit. Daarmee wordt toegewerkt naar de WHO-advieswaarden in 2030. Het NSL is in 2009 vastgesteld om te zorgen dat wordt voldaan aan de luchtkwaliteitsnormen en bevat daartoe een pakket aan maatregelen. Een deel van het pakket bestaat uit locatie-specifieke maatregelen langs het hoofdwegenet. Een ander deel omvat maatregelen van provincies en gemeenten, die de Rijksoverheid deels financieel ondersteunt. Met de aanpassing van het NSL 2018 wordt ingezet om samen met de gemeenten en provincies de resterende knelpunten versneld op te lossen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het NSL draagt bij aan een verbetering van de luchtkwaliteit, zodanig dat deze voldoet aan de Europese luchtkwaliteitsnormen.

Planning

Sinds de start van het NSL in 2009 is de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd en is het aantal mensen dat is blootgesteld aan normoverschrijdingen gedaald. In het overgrote deel van Nederland liggen de concentraties NO₂ en PM₁₀ in 2018 onder de Europese grenswaarden. Voor PM_{2,5} is in 2018 geen sprake van een overschrijding van de grenswaarde.¹ Zolang er nog (dreigende) overschrijdingen bestaan, is het op grond van de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit noodzakelijk om een luchtkwaliteitsplan te hebben met passende

maatregelen om de termijn van overschrijding zo kort mogelijk te houden. Het NSL voorziet hierin en is op 7 december 2016 verlengd tot het moment waarop de Omgevingswet in werking treedt.²

Politiek/bestuurlijk

De beleidsdoorlichting van het NSL is gestart in 2018 en in 2019 afgerond.³ De Kamer is op 2 juli 2019 geïnformeerd over de uitkomsten (IIK 30175/32861, nr 338). Geconcludeerd is dat het NSL als geheel lijkt te hebben bijgedragen aan het in korte tijd verminderen van overschrijdingen van de EU-luchtkwaliteitsnormen. Tevens wijzen de systematiek van het NSL, jurisprudentie en ervaringen met het NSL erop dat dankzij het NSL ruimtelijke projecten doorgang konden vinden. De Europese normen voor luchtkwaliteit hebben de afgelopen jaren richting gegeven aan het luchtkwaliteitsbeleid. Met het NSL wordt toegewerkt naar het halen van de Europese normen. Daarnaast is in het voorjaar van 2019 het Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) Luchtkwaliteit afgerond. Hierin is verkend hoe het toekomstige beleid voor luchtkwaliteit vorm kan worden gegeven. Op 2 juli 2019 is de Kamer over de uitkomsten geïnformeerd (IIK 30175, nr. 340). Zowel de uitkomsten van de beleidsdoorlichting NSL als het IBO worden betrokken bij de uitwerking van het SLA. Bij de brief van 2 juli 2019 is de Kamer geïnformeerd over de hoofdlijnen hiervan (IIK 30175, nr 339) en op 13 januari 2020 over het pakket aan maatregelen in het op die datum ondertekende akkoord (IIK 30175, nr 343).

Met het SLA wordt ingezet op een permanente verbetering van de luchtkwaliteit, en wordt toegewerkt naar de streefwaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie in 2030.

¹ Het recentste monitoringrapport is op 18 december 2019 aan de Kamer aangeboden (TK 30175, nr. 342).

² Staatscourant 2016, nr. 66050

³ Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2019



Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

(vervolg)

Uitvoering

Binnen het NSL werken het Rijk, acht provincies en een groot aantal gemeenten samen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Het NSL bevat landelijke, regionale en lokale maatregelen om te voldoen aan de EU-normen. Daarbij is rekening gehouden met gewenste en geplande ruimtelijke ontwikkelingen. Tegenover voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren, zetten overheden in het NSL maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het pakket van maatregelen is zo opgesteld dat het de negatieve effecten van de ruimtelijke projecten ruimschoots compenseert.

Om het NSL actueel te houden, vindt jaarlijks de NSL-monitoring plaats. De monitoringsrapportage geeft een beeld van de luchtkwaliteit in het afgelopen jaar en levert een actueel overzicht op van de stand van uitvoering van maatregelen en projecten bij gemeenten, provincies en het Rijk. Als blijkt dat in bepaalde gebieden de normen niet worden gehaald of sprake is van dreigende overschrijdingen, dan zoeken de NSL-partners naar aanvullende maatregelen.

Financiën

De Rijksoverheid heeft oorspronkelijk € 1.551 mld. begroot voor uitvoering van het NSL, waarvan € 625 mln. (voor de periode tot 2015) voor maatregelen rondom het hoofdwegenet. In het jaarverslag over 2016 van het ministerie van Infrastructuur en Milieu is het NSL als specifiek focusonderwerp benoemd en het wordt daarin uitgebreid behandeld.⁴ In 2018 wordt de grenswaarde op enkele plaatsen in gebieden met intensieve veehouderij lokaal nog overschreden. In 2018 wordt de grenswaarde voor NO₂ nog overschreden in drukke straten in een aantal binnensteden. Ten behoeve van het versneld oplossen van deze overschrijdingen wordt met de Aanpassing NSL 2018 (28 september 2018) een aantal maatregelen aan het NSL toegevoegd voor onder andere de steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Eindhoven, Arnhem en Utrecht. Dit wordt gedaan met financiële ondersteuning (€ 10.35 mln. aan cofinanciering) van de Rijksoverheid. De financiering daarvan is aanvullend op de € 1,5 mld. In 2021 treedt de Omgevingswet vermoedelijk in werking. De resterende middelen NSL zijn naar de Investeringsruimte geboekt.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	3	
MIRT 2020	204	
MIRT 2019	201	
MIRT 2018	198	Tot het moment waarop de Omgevingswet inwerking treedt
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	195	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	3	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	0	0%
2018	0	0%
2017	0	0%
2016	0	0%

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

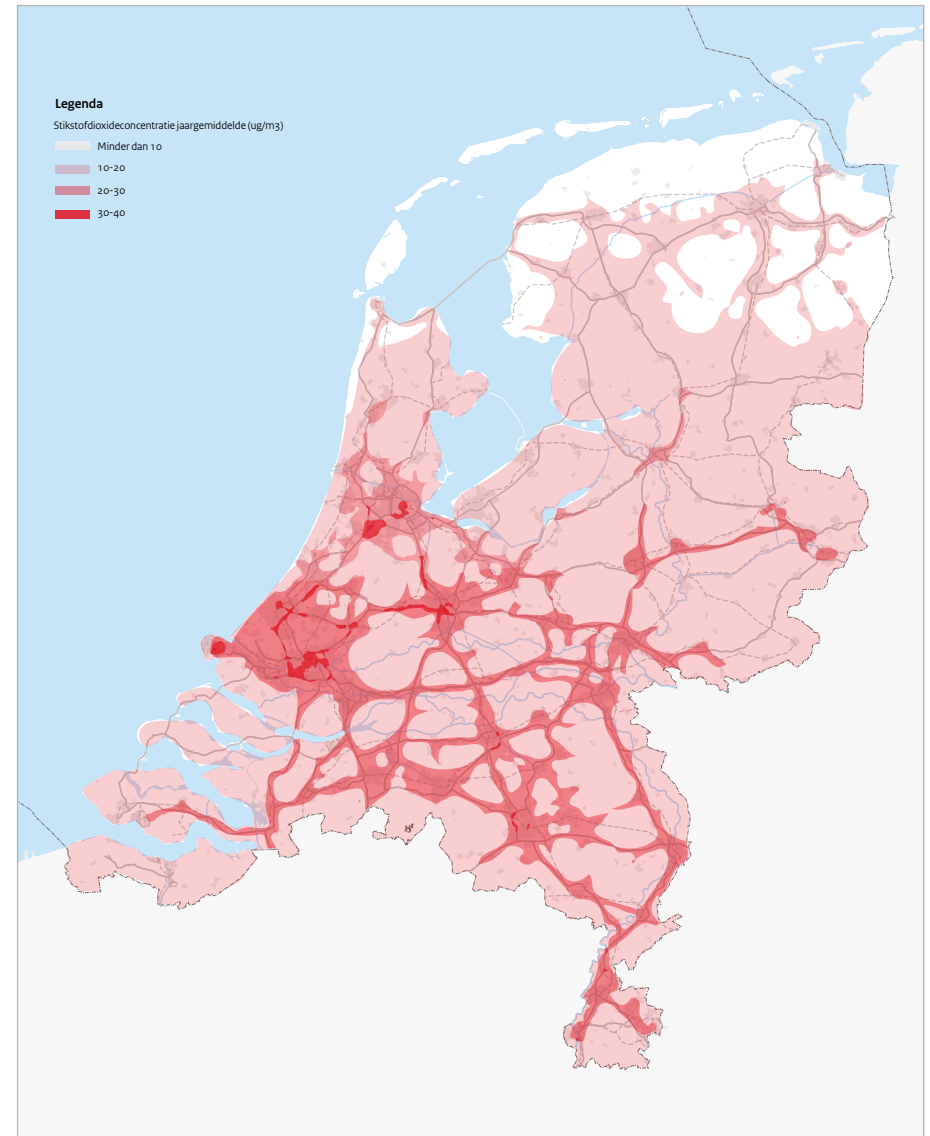
*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.

⁴ Zie art. 20 Lucht en Geluid: <http://www.rijksbegroting.nl/2016/verantwoording/jaarverslag>



Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

(vervolg)





Programma Vervanging & Renovatie - Hoofdwegen

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** Het budget is gestegen van € 3.125 naar € 3.364 mln.. Deze stijging wordt grotendeels veroorzaakt door het opnemen van vervanging van Intelligente wegkantsystemen voor de periode 2020-2027 in de VenR opgave.
- 2020** Het beschikbare programmabudget is verlaagd omdat de apparaatskosten ten bedrage van € 73,5 mln. die nodig zijn voor de uitvoering van het programma, zijn overgeboekt. Daarnaast is € 17,5 mln. overgeboekt naar het project Ring Utrecht, ter dekking van de kosten van de renovatie van de Galecopperbrug. Een bedrag van € 9 mln. is overgeboekt ter dekking van de kosten van het project Bouwwerk Informatie Management (BIM). Er is € 6 mln. toegevoegd voor het project brandwerendheid tunnels en de indexering 2019 ten bedrage van € 48,5 mln. is toegevoegd.
- 2018** Het beschikbare programmabudget is verlaagd als gevolg van budgetoverheveling van € 334 mln. naar het programma Vervanging en Renovatie hoofdvaarwegennet – met als doel om het budget in beide programma's beter af te stemmen op de behoefte – en van € 389 mln. naar het project A27 Houten-Hooipolder ten behoeve van de opgave voor vervanging en renovatie binnen dat project. Daarnaast is indexering 2017 toegekend (€ 33 mln.).

Opgave

De veiligheid en de beschikbaarheid van het hoofdwegennet moeten in stand worden gehouden. In eerste instantie gebeurt dat door het uitvoeren van regulier onderhoud. De objecten en onderdelen in het hoofdwegennet, zoals bruggen en tunnels, hebben echter een beperkte levensduur en dienen aan het eind hiervan te worden vervangen of gerenoveerd. Door grootschalige aanleg, met name vanaf de jaren 60 van de vorige eeuw, en het intensievere gebruik is komende jaren sprake van een flinke vervangings- en renovatie-opgave.

Oplossing

Om de veiligheid en de beschikbaarheid van het hoofdwegennet in stand te houden, is het programma Vervanging & Renovatie ingericht. Voor alle objecten en onderdelen (zoals wegvakken of tunnelinstallaties) van het hoofdwegennet wordt de opgave in kaart gebracht. Allereerst wordt op basis van het ontwerp ingeschat wanneer vervanging of renovatie aan de orde zal zijn. Daarnaast worden de objecten onderworpen aan inspecties en berekeningen. Dit leidt tot het inzicht in, en een prognose van waar op een termijn van vijf tot vijftien jaar vervanging of renovatie nodig is. Zo worden, steeds vooruitkijkend, objecten en onderdelen geïdentificeerd waarvoor een planfase wordt gestart. In de planfase wordt de uiteindelijke opgave vastgesteld en daarna volgt een definitief besluit over de aanpak van het betreffende object.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Door het vervangen of rooveren van objecten en onderdelen worden de beschikbaarheid en veiligheid van het hoofdwegennet op lange termijn geborgd. Dit leidt tot een modernisering en verduurzaming van het hoofdwegennet waardoor het blijft bijdragen aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

Planning

Het betreft een doorlopend programma, de openstellingen zijn divers.

Politiek/bestuurlijk

Het programma Vervanging en Renovatie kent een technische aanleiding, namelijk het einde van de technische levensduur van onderdelen en objecten in het hoofdwegennet. Vanuit dit perspectief hoeven geen aanvullende wensen of functionaliteiten te worden toegevoegd. Maar omdat het relatief grote ingrepen in het netwerk betreft, wordt goed nagedacht over verstandige, aanvullende investeringen in het kader van verduurzaming, modernisering en meekoppelkansen vanuit de omgeving.

Uitvoering

Rijkswaterstaat voert de projecten uit (zie bijgaande tabel).



Programma Vervanging & Renovatie - Hoofdwegen

(vervolg)

Financiën

Voor de totale vervangings- en renovatieopgave van het hoofdwegen-net is in de periode 2012 tot en met 2030 een bedrag van € 3.364 mln. beschikbaar.

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2017** ○ Ten opzichte van het vorige MIRT is de weergave in overeenstemming gebracht met andere MIRT-projectbladen en de wensen van de Kamer over programmaverantwoording. Hiervoor zijn de uitgaven in het verleden in het budget verwerkt (vanaf 2012), waarmee het totaalbudget € 254 mln. hoger is. Daarnaast zijn de volgende financiële wijzigingen te melden: extrapolatie 2029 en 2030 (€ 573 mln.), indexering 2016 (€ 6 mln.), bijdrage van de provincie Noord-Brabant voor het project Drongelens Kanaal (€ 4 mln.) en overheveling naar het Deltafonds voor het project Afsluitdijk (€ 12 mln.).
- 2016** ○ Voor de periode tot en met 2028 is, uit een eerdere reservering van € 3,1 mld. (Artikel IF 18), € 2,6 mld. aan het budget toegevoegd op basis van de verwachte vervangings- en renovatieopgave.
- 2015** ○ Aan het programma is een tranche 2 toegevoegd.
- 2014** ○ Het programma is opgenomen in het MIRT.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
MIRT 2021	3.364	2019	769	23%
MIRT 2020	3.125	2018	707	23%
MIRT 2019	3.172	2017	659	21%
MIRT 2018	3.144	2016	607	19%
MIRT 2017	3.834	2015	483	
MIRT 2016	3.009	2014	254	
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	335	2013	123	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	165	2012	35	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Programma Vervanging & Renovatie - Hoofdwegen

(vervolg)

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend budget in mln.	Gerealiseerd budget t/m 2019 in mln.	Openstelling
Suurhoffbrug	Renovatie brug	76	10	2022
Wantijbrug	Renovatie brug	45	12	2020
Renovatie N3	Vervangen wegdek	64	4	2021
Renovatie A6	Vervangen wegdek	23	0	2022
Renovatie N200	Renovatie boezembruggen	24	13	2021
3B-tunnels	Realisatie uniforme bouwblokken voor de bediening en besturing van tunnels	12	1	divers
Heinenoordtunnel	Renovatie eerste Heinenoordtunnel	158	5	2024
A73 Roer-Swalmentunnel	Renovatie tunnels	32	0	2023
A12 IJsselbruggen	Renovatie stalen bruggen	59	3	2024
A32	Vervangen wegfundering	47	0	2022
Kooybrug	Renovatie van de Kooybrug	17	0	2022
Overig	Onderzoek en projecten < € 10 mln.	41	22	2020-2024
Planfase tranche 3 projecten		7	5	
Reservering realisatie tranche 3 projecten		56	0	
Planfase tranche 4		19	0	
Totaal toegedeeld aan projecten		1.279	764	
Reservering tranche 4 en verder		2.085	0	
Totalen		3.364	769	
Waarvan verplicht		27%		



Programma Vervanging & Renovatie - Hoofdwegen (vervolg)

Planuitwerking

1. A20 Giessenbruggen
2. A28 spoortunnel Hoogeveen
3. A29 renovatie Haringvlietbrug
4. A29 wegfundering en kunstwerken
5. A4/A20 Kethelplein
6. A7 brug Westerwoldse AA
7. A7 draaibruggen Afsluitdijk
8. N99 Balgzandbrug
9. Brug over de Noord
10. Den Helder-Texel: aanleginrichtingen
11. Geluidsscherm A28 Harderwijk
12. Geluidsscherm A58/A17
13. Geluidsschermen A10
14. Hooivaartse brug
15. Technische installaties in tunnels
Zuid- en Noord-Holland
16. Kunstwerken A20 Bijdorp
17. N3 Papendrechtse brug
18. N31 Koningsbrug
19. A7/A28 vervangen Armco-duikers
20. A16 Van Brieneoordbrug





Programma Vervanging & Renovatie - Hoofdwegen (vervolg)

Realisatie

1. 1e Heine Noordtunnel
2. A6 Lelystad Noord-Ketelbrug
3. A76 Zuidelijke viaduct Daelderweg/Nuth
4. Kunstwerk Hattemerbroek
5. A15 Suurhoffbrug
6. N200 Rijnlandse Boezemwaterbruggen
7. N3 Dordrecht Zuid-Papendrecht
8. N3 Wantijbrug
9. Viaduct Hoog Burel
10. Ventilatiatoren Velsertunnel
11. Roer/Swalmentunnel
12. A12 IJsselbrug
13. A32 vervangen wegfundering
14. A4 Ringvaartaquaduct
15. N99 Kooijbrug





Beter en Meer: Be- en Bijsturing van de Toekomst

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** De scope en planning van het programma is herijkt. Daaruit volgt een uitbreiding van de 'change aanpak verkeersleiding' en een nieuw deelproject 'Procesoptimalisatie Spoorgoederenvervoer'. De prognose is dat het programma in 2021 wordt afgerond. Achtergrond is dat meer tijd wordt genomen de be- en bijsturing van de toekomst stapsgewijs te implementeren in het dagelijkse werk.
- 2018** De livegang van het Centraal Monitoring en Beslisorgaan (CMBO) is een half jaar verschoven van het najaar 2016 naar maart 2017. De start van het nieuwe bijsturingsorgaan werd te risicovol geacht vlak voor de aanvang van de winterperiode.
- 2017** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

Om de groei op het spoor te faciliteren, wordt toegewerkt naar hoogfrequent rijden op drukke trajecten in Nederland. Naar aanleiding van de winterproblematiek in 2010-2012 en de treinbotsing in Amsterdam in 2012 is geconcludeerd dat de betrouwbaarheid van het spoor eerst omhoog moet voordat de frequentieverhoging op de drukke corridors kan plaatsvinden.

Oplossing

NS en ProRail voeren samen het Verbeterprogramma Beter en Meer uit. Het uitgangspunt is dat het treinproduct eerst beter (lees: robuuster) moet worden voordat de stap gezet kan worden naar meer (frequentieverhoging). Meer treinen betekent een zwaardere belasting van het spoorstelsel. Zonder extra inspanning zullen treinen elkaar eerder hinderen en zullen infrastructuur en materieel vaker storingen ondervinden. Dit wordt ondervangen in het verbeterprogramma.

Het programma Beter en Meer is opgedeeld in meerdere verbeteraanpakken: Verbeteraanpak Trein, Be- en Bijsturing van de Toekomst, en Verbeteraanpak Stations. De operationele uitwerking van Beter en Meer wordt gefaseerd uitgevoerd en maakt onderscheid in termijnen. De eerste termijn was gericht op verbeteringen van de uitvoering van de treindienst in de eerstvolgende jaren, zodat in 2018 gestart kon worden met hoge frequenties op de A2-corridor Amsterdam-Eindhoven.

In 2015 zijn verschillende analyses uitgevoerd om te bepalen welke acties ondernomen moeten worden om de beoogde frequentieverhoging op het spoor betrouwbaar en veilig uit te voeren. Be- en Bijsturing van de Toekomst heeft als doel het logistieke bijsturingproces tijdens verstoringen beter uit te voeren. Hiertoe wordt het Centraal Monitoring en Beslisorgaan (CMBO) opgericht dat besluiten neemt over de aanpassingen van de dienstregeling. Ook komen er vooraf gedefinieerde bijsturingsmaatregelen (VGB's). Daarin ligt vast welke stappen er qua bijsturing nodig zijn (in dienstregelingsoplossingen) bij een (gedeeltelijke) versperring op een specifiek baanvak. Het doel



hiervan is dat de maatregelen bij een versperring vooraf goed zijn afgewogen met alle partijen (ProRail en alle vervoerders, reizigersorganisaties, goederenvervoerders en aannemers) en dat de afhandeling op het moment van de versperring sneller kan. Het CMBO en de VGB's worden continu getoetst op uitvoerbaarheid van het bijsturingplan en op verbetering in de manier van werken.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren van de betrouwbaarheid en voorbereiden van hogere treinfrequenties.



Beter en Meer: Be- en Bijsturing van de Toekomst

(vervolg)

Planning

- 2015: Start inrichting CMBO, opstellen eerste vooraf gedefinieerde bijsturingsmaatregelen
- 2017: Oprichting CMBO, verder uitwerken vooraf gedefinieerde bijsturingsmaatregelen
- 2017: Praktijktoets verbeteracties
- 2018: Start hoogfrequent rijden corridor Amsterdam-Utrecht-Eindhoven
- 2019: Resterende uitvoering van het programma ondergebracht in de lijnorganisaties van ProRail en NS2020: Nieuw deelproject Procesoptimalisatie Spoorgoederenvervoer opgestart; gereed begin 2021.

besproken in het notaoverleg en zijn de budgetten voor de Beter en Meer-onderdelen vastgesteld.

Financiën

Taakstellend budget: € 16 mln. (deel Rijk) (Artikel IF 13.03.01).
 Daarnaast draagt NS € 17 mln. bij.

Politiek/bestuurlijk

De visie achter Beter en Meer is opgenomen in de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) 2 en is omarmd door het kabinet. Op verzoek van het Rijk is de visie achter Beter en Meer nader uitgewerkt in het Verbeterprogramma Beter en Meer en opgenomen in het maatregelenpakket Herijking. Op 23 november 2015 is dit maatregelenpakket

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2021	16	2021
MIRT 2020	15	2019
MIRT 2019	15	2019
MIRT 2018	15	2019
MIRT 2017	15	2019
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	1	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	8	53%
2018	6	40%
2017	5	33%
2016	5	33%

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Beter en Meer: Verbeteraanpak Trein

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ Aangezien de verdere Verbeteraanpak Trein onderdeel is geworden van 'Spoorcapaciteit 2030' zijn de hiervoor gereserveerde middelen ad € 8 mln. overgeboekt naar dit MIRT-project.
- 2019** ○ Er is € 5 mln. overgeboekt naar het programma Beheer, onderhoud en vervanging (IF 13.02) ter dekking van de beheer- en onderhoudskosten van de in beheer genomen programmaonderdelen.
- 2017** ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

Om de groei op het spoor mogelijk te maken, wordt toegewerkt naar hoogfrequent rijden op drukke trajecten in Nederland. Naar aanleiding van de winterproblematiek van 2010-2012 en de treinbotsing in Amsterdam in 2012 is geconcludeerd dat de betrouwbaarheid van het spoor eerst omhoog moet voordat de frequentieverhoging op de drukke corridors kan plaatsvinden.

Oplossing

NS en ProRail voeren samen het Verbeterprogramma Beter en Meer uit. Het uitgangspunt is dat het treinproduct eerst beter (lees: robuuster) moet worden voordat de stap gezet kan worden naar meer (frequentieverhoging). Meer treinen betekent een zwaardere belasting van het spoorstelsel. Zonder extra inspanning zullen treinen elkaar eerder hinderen en zullen infrastructuur en materieel vaker storingen ondervinden. Dit wordt ondervangen in het verbeterprogramma. Het programma Beter en Meer is opgedeeld in meerdere verbeteraanpakken: Verbeteraanpak Trein, Be- en Bijsturing van de Toekomst en Verbeteraanpak Stations.

De eerste stap van de Verbeteraanpak Trein was gericht op de corridor Amsterdam-Eindhoven. In 2015 zijn verschillende analyses uitgevoerd om te bepalen welke acties nodig waren om de beoogde frequentieverhoging op het spoor betrouwbaar en veilig uit te voeren. Vervolgens is gestart met uitvoeren van de verschillende verbeteracties en pilots. Met ingang van de dienstregeling 2018 rijdt er tussen Amsterdam en Eindhoven elke tien minuten een intercity en tussen Utrecht en Houten Castellum elke tien minuten een sprinter in de spitsrichting. Hiermee kan de aanpak voor de corridor Amsterdam-Eindhoven als onderdeel van de reguliere operatie beschouwd worden.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren van de betrouwbaarheid.



Planning

- 2015: Analyse/onderzoeksfase
- 2016: Start verbeteracties
- 2017: Praktijktoets verbeteracties
- 2018: Start hoogfrequent rijden corridor Amsterdam-Utrecht-Eindhoven
- 2019: Belangrijkste activiteiten zijn uitgevoerd en de resterende uitvoering van het programma wordt ondergebracht in de lijnorganisaties van ProRail en NS



Beter en Meer: Verbeteraanpak Trein

(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

De visie achter Beter en Meer is opgenomen in de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) 2 en is omarmd door het kabinet. Op verzoek van het Rijk is de visie achter Beter en Meer nader uitgewerkt in het Verbeterprogramma Beter en Meer en opgenomen in het maatregelenpakket Herijking. Op 23 november 2015 is dit maatregelenpakket besproken in het Notaoverleg MIRT en zijn de budgetten voor de Beter en Meer-onderdelen vastgesteld.

Financiën

Taakstellend budget: € 43 mln. (deel Rijk) (Artikel IF 13.03.01).
Daarnaast draagt NS € 42 mln. bij.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling	Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
MIRT 2021	43	2018-2019	2019	38	75%
MIRT 2020	51	2018-2019	2018	31	62%
MIRT 2019	50	2018/2019	2017	18	33%
MIRT 2018	55	2018/2019	2016	10	18%
MIRT 2017	54	2018/2019			
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	11				
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	1				

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** Voor de financiering van opdrachten ten behoeve van een toegankelijke stationsomgeving is € 0,6 mln. overgeboekt naar de beleidsbegroting HXII.
- 2019** De aanbesteding van de XL-schermen moet in 2018 opnieuw worden gedaan, waardoor de uitrol van de schermen ook in tijd naar achteren schuift en grotendeels in 2019 zal plaatsvinden. Voor de informatiepunten is besloten eerst in 2018 pilots uit te voeren om reizigersbeleving te meten, waarna bij positieve bevindingen de uitrol kan plaatsvinden in 2019 (en mogelijk 2020). Daarnaast is € 0,7 mln. overgeboekt naar het programma Beheer, onderhoud en vervanging (IF Art. 13.02) ter dekking van de beheer- en onderhoudskosten van de in beheer genomen programmaonderdelen.
- 2017** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Beter en Meer: Verbeteraanpak Stations

Opgave

Om de groei op het spoor mogelijk te maken, wordt toegewerkt naar hoogfrequent rijden op drukke trajecten in Nederland. Naar aanleiding van de winterproblematiek in 2010-2012 en de treinbotsing in Amsterdam in 2012 is geconcludeerd dat de betrouwbaarheid van het spoor eerst omhoog moet voordat de frequentie op de drukke corridors kan worden verhoogd.

Oplossing

NS en ProRail voeren samen het Verbeterprogramma Beter en Meer uit. Het uitgangspunt is dat het treinproduct eerst beter (lees: robuuster) moet worden voordat de stap gezet kan worden naar meer (frequentieverhoging). Meer treinen betekent een zwaardere belasting van het spoorstelsel. Zonder extra inspanning zullen treinen elkaar eerder hinderen en ondervinden infrastructuur en materieel vaker storingen. Dit wordt ondervangen in het verbeterprogramma.

Het programma Beter en Meer is opgedeeld in meerdere verbeteraanpakken: Verbeteraanpak Trein, Be- en Bijsturing van de Toekomst, en Verbeteraanpak Stations. De operationele uitwerking van Beter en Meer wordt gefaseerd uitgevoerd en maakt onderscheid in termijnen. De eerste termijn is gericht op verbeteringen van de uitvoering van de treindienst in de komende jaren, zodat in 2018 gestart kan worden met hoge frequenties op de A2-corridor Amsterdam-Eindhoven.

Stations vormen belangrijke schakels in het spoornetwerk en zijn belangrijke overstappunten voor al het openbaar vervoer in Nederland. Daarmee vormen stations een wezenlijk onderdeel van de deur-tot-deurreis van de reiziger en van de infrastructurele keten. Het groeiend aantal reizigers moet op stations voldoende gefaciliteerd worden. Verbeteraanpak Stations is erop gericht om de ervaring en de waardering van de reiziger op en rondom het station blijvend te verbeteren en vervoerders in staat te stellen hun klanten beter van dienst te zijn.

Tot aan 2018 wordt gewerkt aan het gezamenlijk ontwikkelen van instrumenten voor betere besturing van de stations en verbetering van



de samenwerking met vervoerders en overheden en van hun positie op de stations. Ook het voor- en natransport en de verandering van operationele processen rond verbouwing, nieuwbouw, exploitatie en beheer van de stations worden verbeterd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren van het reisgemak.



Beter en Meer: Verbeteraanpak Stations

(vervolg)

Planning

- 2014: Start programma
- 2015: Analyse/realisatie verbeteracties op stations en in samenwerking
- 2016: Analyse/realisatie verbeteracties in co-creatie met stakeholders
- 2017: Realisatie verbeteracties in co-creatie met stakeholders
- 2020: Verbeteracties waaronder de uitrol landmarks/informatiepunten en XL-schermen gereed

Politiek/bestuurlijk

De visie achter Beter en Meer is opgenomen in de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) 2 en is omarmd door het kabinet. Op verzoek van het Rijk is de visie achter Beter en Meer nader uitgewerkt in het Verbeterprogramma Beter en Meer en opgenomen in het maatregelenpakket Herijking. Op 23 november 2015 is dit maatregelenpakket besproken in het Notaoverleg en zijn de budgetten voor de Beter en Meer-onderdelen vastgesteld.

Financiën

Taakstellend budget IenW € 11 mln. (Artikel IF 13.03.01). Daarnaast draagt NS € 13 mln. bij.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2021	11	2020
MIRT 2020	12	2020
MIRT 2019	12	2020
MIRT 2018	13	2018
MIRT 2017	13	2018
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	2	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	4	33%
2018	3	25%
2017	2	15%
2016	2	15%

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Fietsparkeren bij stations

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ Omdat de fiets een aantrekkelijk, duurzaam en gezond alternatief biedt voor mensen om op korte afstand van A naar B te reizen en er diverse kansrijke projecten zijn is er vanuit het klimaat-akkoord € 75 mln. beschikbaar gesteld voor de cofinanciering van investeringen in fietsenstallingen bij OV-knooppunten. Daarnaast is er € 7,8 mln. overgeboekt naar het programma Beheer, onderhoud en vervanging ter dekking van de kosten voor beheer en onderhoud van in realisatie genomen projecten en is € 2,25 mln. overgeboekt naar de beleidsbegroting HXII, bestemd voor de beleidsontwikkeling op het gebied van de bijdrage van fiets in de keten aan de doelstellingen van het Klimaatakkoord, innovatie, monitoring en de communicatie daarover.
- 2020** ○ De binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer gereserveerde vaste bijdrage van € 2,2 mln. voor de realisatie van de fietsenstallingen aan de noordzijde van het station Tilburg zijn overgeboekt naar het programma Fietsparkeren waarbinnen deze werkzaamheden worden uitgevoerd en verantwoord.
- 2019** ○ In het regeerakkoord van het kabinet Rutte III wordt een extra investeringsimpuls aan de aanleg van fietsinfrastructuur gegeven (totaal € 100 mln.), waarvan € 74 mln. gereserveerd wordt voor de medebekostiging van fietsenstallingen. De fietsambities van het kabinet zijn uiteengezet in brief van 12 juni 2018 (TK 31 305, nr. 70). Met de

Opgave

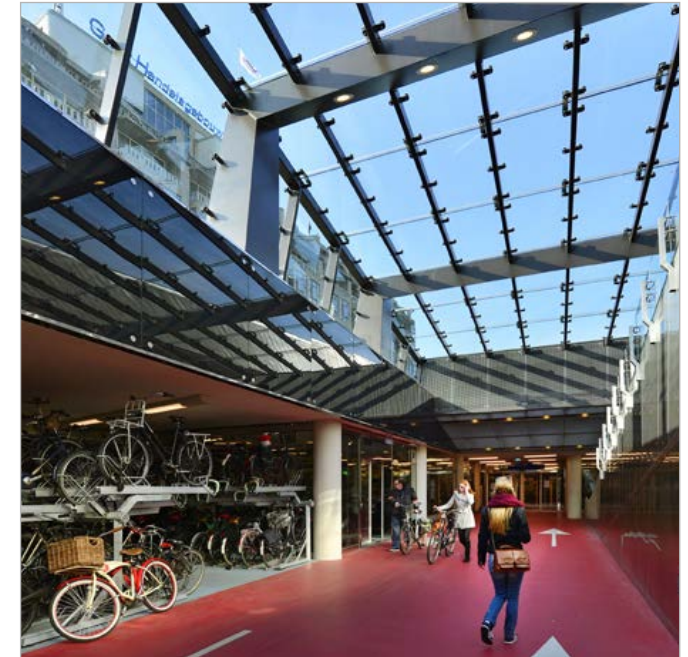
Verdere groei van het fietsgebruik heeft grote maatschappelijke voordelen. Het oplossend vermogen van fietsen draagt bij aan belangrijke nationale doelen zoals bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid en gezondheid. Doordat steeds meer mensen met de fiets naar het station komen, is er een tekort aan fietsparkeerplaatsen bij stations ontstaan. In 2011 werd voor 2020 een tekort verwacht van 82.000 tot 145.000 plaatsen. Tussen januari 2012 en maart 2020 zijn 135.000 plaatsen gerealiseerd, waaronder de 500.000ste plaats in de stalling van Utrecht in 2019. In 2017 werd voor 2030 een tekort van circa 150.000 plaatsen geprognosticeerd en een noodzakelijke vervangingsopgave van circa 50.000 plaatsen. Dit betekent een bouwopgave van 200.000 fietsparkeerplaatsen tot 2030. Voor 107.000 hiervan is een afspraak gemaakt of in de maak. In totaal zijn er dan met de huidige beschikbare budgetten naar verwachting ca. 575.000 fietsparkeerplaatsen bij stations in Nederland in 2030.

Oplossing

In de Lange Termijn Spooragenda deel 2 (TK 29984, nr. 474) is het verbeteren van de ketenreis benadrukt. De overstap van ov naar fiets en andersom, ook zeker bij knooppunten, is hierbij een belangrijk onderdeel. Na het AFP zijn er extra middelen vanuit het regeerakkoord Rutte III en recent uit het Klimaatakkoord ingezet voor het innoveren en uitbreiden van de stallingsmogelijkheden bij ov-knooppunten. Bij het stallen wordt rekening gehouden met het toenemende aantal bijzondere formaat fietsen zoals elektrische fietsen, speed-pedelecs en bakfietsen. Er wordt ook nadrukkelijk gekeken naar innovaties en andere concepten, bijvoorbeeld deelfietsen (naast ov-fietsen) in de stallingen. Daarbij is er focus op het efficiënter benutten van de stallingscapaciteit.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De oplossing draagt bij aan het verkorten van de deur-tot-deur reistijd, biedt ruimte aan de groei van het reizigersvervoer en vergroot het reisgemak. Tevens is er een vermindering van CO₂-uitstoot voor zover mensen van modaliteit veranderen in het voor- of natransport en wordt er gezondheidswinst behaald.



Planning

Start realisatie: divers
Oplevering: divers

Politiek/bestuurlijk

In 2011 is het AFP naar de Tweede Kamer gestuurd (TK 32404, nr 53). In reactie op de motie-Ouwehand/De Rouwe ging de regering met grote gemeenten, NS en ProRail in overleg over de fietsparkeerproblematiek en werd per brief van 12 mei 2014 (TK 29984, nr. 485) het Actieplan nader ingevuld. In de loop van 2015 is de tussentijdse evaluatie van het AFP uitgevoerd (TK 29984, nr. 642). Ook werd een bestuurlijk overleg voorgesteld om te komen tot een gemeenschappelijk bestuursakkoord. In 2016 is het bestuursakkoord Fietsparkeren



Fietsparkeren bij stations

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

nieuwe middelen kan structureel gewerkt worden aan Fietsparkeren bij Stations. Om die reden is het jaar van opleveren aangepast in 'divers'. Daarnaast is € 2 mln. overgeboekt naar het programma Beheer, onderhoud en vervanging (IF 13.02) voor de dekking van de beheer- en onderhoudskosten van de in beheer genomen programmaonderdelen.

2018

Uit de tussentijdse evaluatie (2015) van het Actieplan Fietsparkeren bij Stations (AFP) bleek dat de vraag van reizigers naar fietsparkeerplekken bij stations blijft stijgen en het beschikbare budget voor extra plekken onvoldoende is om in deze toenemende vraag te voorzien. In het bestuursakkoord Fietsparkeren bij Stations (d.d. 12-12-2016) hebben betrokken partijen afgesproken voor zowel de zeer korte als voor de langere termijn het tekort aan fietsparkeerplekken aan te pakken en een route uit te zetten om het tekort aan fietsparkeerplekken en de dekking van de integrale kosten het hoofd te bieden. Voor de korte termijn is € 40 mln. vrijgemaakt vanuit de investeringsruimte Spoor (artikelonderdeel 13.08) voor een vervolg op het AFP. Daarmee kunnen, samen met de andere betrokken partijen, de stallingsproblemen op de 12 meest urgente plekken worden aangepakt (TK 29984, nr. 700). En naar aanleiding van afspraken die op 3 december 2014 in het bestuurlijk overleg tussen IenW en de gemeente Almere zijn gemaakt over

bij Stations ondertekend en aan de Tweede Kamer aangeboden (TK 29 984, nr. 700). Het bevat afspraken voor de aanpak van het tekort aan fietsstallingen voor de middellange en de lange termijn en het beschikbaar stellen van € 40 mln. extra voor een aantal extra fietsparkeerprojecten. In 2017 zijn bij aanvang van het kabinet Rutte III extra middelen beschikbaar gesteld voor fietsparkeren. Hier bovenop is vanaf 2020 een bijdrage van het Klimaatakkoord van € 75 mln. gekomen. De bijdrage van het Rijk in deze nieuwe plannen bedraagt maximaal 40%. Er komt meer nadruk op innovatie en betere benutting van huidige plaatsen.

Uitvoering

De uitvoering van de programma's voor fietsparkeren en daaropvolgende investeringsimpulsen in fietsparkeren is in handen van ProRail. Dit geldt ook voor het beheer. ProRail werkt daarbij nauw samen met gemeenten, provincies en NS. De exploitatie van bewaakte stallingen is in de meeste gevallen in handen van NS of vindt plaats door onderaannemers. Gemeenten, NS, en soms de vervoerregio of provincie, maken hier afspraken over.

Financiën

Totaalbudget € 522 mln. Tot en met 2012 via BenI als geoormerkt project: € 104 mln. en vanaf 2013 € 418 mln. via het aanlegprogramma Personenvervoer (Artikel IF 13.03.01).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2021	522	Divers
MIRT 2020	452	Divers
MIRT 2019	445	Divers
MIRT 2018	370	Divers, uiterlijk 2020
MIRT 2017	326	Divers, uiterlijk 2020
MIRT 2016	325	Divers, uiterlijk 2020
MIRT 2015	325	Divers, uiterlijk 2020
MIRT 2014	325	Divers, uiterlijk 2020
MIRT 2013	321	Divers, uiterlijk 2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	203	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	21	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	243	54%
2018	211	47%
2017	190	71%
2016	163	50%
2015	145	
2014	131	
2013	119	
2012	104	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Fietsparkeren bij stations

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

de realisatie van extra fietsenstallingsplaatsen bij stations Almere Centrum en Almere Poort, is via dekking vanuit het projectbudget OV-SAAL MLT € 1,3 mln. toegevoegd.

- 2017** ○ Motie-Dik/Faber (TK 29984, nr. 562) is verwerkt in de (in 2015) aan NS verleende vervoerconcessie voor het hoofdrailnet.
- 2014** ○ Bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget verhoogd met € 4 mln. Onderbesteding van € 6 mln. bij Beheer en Instandhouding (BenI) wordt overgeheveld naar het taakstellend budget voor het aanlegprogramma.
- 2013** ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT. De Tijdelijke commissie Onderhoud en innovatie spoor (commissie-Kuiken) heeft aanbevolen de aansturing van ProRail minder diffuus te maken. In de kabinetsreactie is aangegeven dat de geoordeelde projecten van BenI worden ondergebracht in het aanlegprogramma, omdat deze projecten meer overeenkomsten vertonen met aanlegprojecten dan met beheer en instandhouding.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2017** ○ Het projectbudget zoals opgenomen in het Infrastructuurfonds 2016 (€ 78 mln.) bestond voor € 32 mln. uit gerealiseerde uitgaven voor opgeleverde stations, voor € 3,2 mln. uit gerealiseerde en nog te realiseren uitgaven voor het Station Barneveld en voor € 42,8 mln. als reservering voor bijdragen aan toekomstige nieuwe stations. Het station Barneveld Zuid is klaar. Het bij dit project behorende projectbudget en de projectbudgetten van eerder gerealiseerde stations maken vanaf deze begroting geen deel meer uit van het totale budget voor kleine stations. Vanuit het gereserveerde budget voor nog nader aan te wijzen nieuwe stations is € 6,1 mln. overgeboekt naar Hoofdstuk XII in verband met de BDU-bijdrage voor Station Bleiswijk-Zoetermeer (BleiZo) en de hiermee samenhangende storting in het Btw-compensatiefonds (BCF). In het Notaoverleg MIRT van 23 november 2015 is besloten € 17 mln. beschikbaar te houden voor het programma Kleine stations.
- 2016** ○ De stations Nijmegen Goffert (december 2014) en Barneveld Zuid (februari 2015) zijn geopend.
- 2015** ○ De stations Maastricht Noord en Nijmegen Lent zijn in 2013 geopend.

Kleine stations

Opgave

Het regionale belang van het openen van een station moet worden afgewogen tegen het belang van snelle verbindingen tussen stedelijke centra en landsdelen. Deze belangenafweging speelt met name bij stations die bedacht zijn aan spoorlijnen waarop het hoofdrailnet-vervoer en/of het goederenvervoer wordt afgewikkeld.

Oplossing

Het ministerie van IenW toetst bij aanvragen of alle kosten van aanleg, inpassing in de dienstregeling én beheer zijn gedekt en of de bediening van het nieuwe station is gegarandeerd. Voor de kosten van het basisstation is in dat geval subsidie mogelijk uit het programma Kleine stations tot een maximum van € 6,8 mln. (prijspeil 2019).

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het verbeteren van de deur-tot-deur reistijd, ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer, bijdragen aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

Planning

Start realisatie: divers

Politiek/bestuurlijk

In het kader van de herijking heeft het ministerie voorgesteld om tot 2028 nog € 17 mln. beschikbaar te houden voor kansrijke nieuwe stations. Het maatregelenpakket is tijdens het notaoverleg MIRT op 23 november 2015 in de Tweede Kamer vastgesteld.

Met de provincie Groningen zijn afspraken gemaakt over het versneld beschikbaar stellen van de bijdrage voor station Hoogkerk. De provincie draagt zorg voor de realisatie van een station bij Hoogkerk in het kader van de bredere doelstelling van het programma Groningen Spoorzone, waar ook de werkzaamheden aan het spoor en station Groningen onderdeel van uitmaken.



Uitvoering

Afhankelijk van het project is het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat of een decentrale initiatiefnemer de opdrachtgever aan ProRail voor de realisatie van het nieuwe station.



Kleine stations

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 18 mln.(deel Rijksbijdrage) (Artikel IF 13.03.01).

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2013

De stations Emmen Zuid en Maarheeze zijn gereed. De hiermee samenhangende gerealiseerde uitgaven van € 3,6 mln. maken om die reden geen deel meer uit van het totale projectbudget Kleine stations.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2021	18	Divers
MIRT 2020	18	Divers
MIRT 2019	17	Divers
MIRT 2018	17	Divers
MIRT 2017	17	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	1	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	0	0%
2018	0	0%

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2021 ○ Project nieuw opgenomen in het MIRT

PHS Tractie Energievoorziening

Opgave

Om de doelstelling van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (zie MIRT-blad PHS) te kunnen realiseren zijn naast infrastructurele aanpassingen ook maatregelen nodig om de Tractie Energievoorzieningen (TEV) uit te breiden. Daarmee wordt het mogelijk om de beoogde extra treinen en de voorziene materieelinzet op de PHS corridors te faciliteren.

Oplossing

In het kader van PHS zijn TEV-maatregelen bepaald die nodig zijn om op de diverse PHS-corridors de frequenties van persontreinen en/of goederentreinen te faciliteren. De benodigde TEV-maatregelen en het moment waarop deze gereed dienen te zijn is mede afhankelijk van de diverse stappen in het verhogen van de frequenties op de PHS-corridors.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Deze maatregelen maken onderdeel uit van het PHS en dragen bij aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. De TEV-maatregelen zijn onderdeel van het integrale maatregel-pakket dat voor PHS nodig is om het aantal treinen op de PHS corridors stap voor stap te verhogen.

Planning

2020: Start realisatie

2028: Oplevering

Uitvoering

In 2020 is de eerste deelbeschikking verleend voor 2 mln.

Financiën

Taakstellend budget € 2 mln.



Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2021	2	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	0	0%

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Programma Behandelen en Opstellen

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** De binnen dit programma geraamde scope Opstellen Leeuwarden wordt uitgevoerd binnen het Programma Kleine functiewijzigingen. Het hiervoor geraamde budget van € 4,8 mln. is overgeboekt naar dit programma.
- 2020** De binnen dit programma geraamde scope Opstel terrein Heerhugowaard wordt uitgevoerd binnen het programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Het hiervoor geraamde budget van € 43 mln. is overgeboekt naar PHS. Daarnaast is het projectbudget verhoogd met € 1 mln. vanuit het programma Beter Benutten ten behoeve van de uit te voeren scope Opstellen station Leeuwarden.
- 2019** Op basis van een door IenW aan de sector opgedragen lange-termijnanalyse is geconstateerd dat op de korte en middellange termijn aanvullende capaciteit nodig is om de dienstregeling te kunnen uitvoeren. Naar aanleiding daarvan heeft de staatssecretaris aanvullend € 150 mln. toegezegd. Omdat het maatregelen op de korte en middellange termijn betreft, worden de duur en de reikwijdte van het programma gewijzigd tot circa 2030. Ook de naamgeving en de planning van het programma zijn hierop aangepast.

Opgave

Het materieelpark van de NS en andere vervoerders groeit vanwege het stijgende aantal treinreizigers. Voor het opstellen en behandelen van dit nieuwe materieel is daarom aanvullende opstelcapaciteit nodig.

Oplossing

IenW heeft de sector gevraagd een integrale studie uit te voeren naar het opstellen van reizigerstreinen op de lange termijn (2018-2030). Op basis daarvan heeft ProRail in samenwerking met de NS, treinonderhoud en andere vervoerders een plan van aanpak opgesteld om de opstelcapaciteit te vergroten. Daarbij is besluitvorming op basis van het MIRT het uitgangspunt. Het doel is om te komen tot een mix van oplossingen, zoals uitbreiding, benutting en het optimaliseren van het opstelproces. Het uitgangspunt daarbij is dat bestaand spoor zo veel en optimaal mogelijk wordt benut.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren van de betrouwbaarheid, ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer. Waar nodig wordt extra opstelcapaciteit gerealiseerd.

Planning

Oplevering van maatregelen is divers.

Politiek/bestuurlijk

In overleg met de sector en de regio is in het notaoverleg MIRT van 23 november 2015 besloten om geld vrij te maken voor een pakket van investeringsmaatregelen (zie ook bijlage 6 van TK 34300 A, nr. 17 van 13 november 2015). Hiervan is € 45 mln. bedoeld voor het faciliteren van opstelcapaciteit. Na het gereedkomen van de integrale studie naar de lange-termijnbehoefte (2018-2030) is € 150 mln. toegevoegd vanuit de aanvullende post (regerakkoord Kabinet Rutte III).



Uitvoering

Uitvoering geschiedt in diverse deelprojecten onder aansturing van ProRail.



Programma Behandelen en Opstellen

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget € 155 mln. (Artikel IF 13.03.01).

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2018** ○ Binnen het project Watergraafsmeer worden werkzaamheden uitgevoerd in het kader van het programma Opstellen. Om die reden is € 2,2 mln. overgeboekt vanuit het programma Opstellen Korte Termijn naar het programma Kleine Functiewijzigingen, waar het project Watergraafsmeer deel van uitmaakt.
- 2017** ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2021	155	Divers
MIRT 2020	157	Divers
MIRT 2019	196	Divers
MIRT 2018	43	2020
MIRT 2017	45	2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	110	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	9	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	11	7%
2018	5	3%
2017	1	2%
2016	0	0%

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Overwegenaanpak

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** Voor het NABO- en het LVO-programma is aanvullend € 25 mln. vanuit de investeringsruimte Spoor (IF 20.05 Regeerakkoordmiddelen) beschikbaar gesteld.
- 2020** Voor het opheffen van de overweg Guisweg is vanuit het programma Hoogfrequent Spoorvervoer € 28,5 mln. toegevoegd (ten behoeve van een hoogfrequente dienstregeling op het traject Alkmaar-Amsterdam) en vanuit de investeringsruimte spoor is € 11,7 mln. toegevoegd vanuit de vrijval Zaanstad (Spoorse Doorsnijdingen).
- 2019** Vanaf de begroting 2019 zijn de lopende overwegenprogramma's en projecten samengevoegd tot één MIRT-blad. Hierdoor wordt het overzicht op de totale overwegenaanpak vergroot. De MIRT-bladen Landelijk Verbeterprogramma Overwegen, Programma NABO en AKI Veiligheidsknelpunten komen hiermee te vervallen. Ten opzichte van de begroting 2018 is aan het Programma NABO € 25 mln. toegevoegd naar aanleiding van de motie-Van der Graaf c.s. (TK 34775 A, nr. 36), en als vervolg op het LVO is een nieuwe reservering opgenomen van € 25 mln. voor overwegenaanpak (risicogestuurd).

Opgave

Elk incident op het spoor heeft een grote impact op de omgeving en de samenleving. De afgelopen jaren zijn diverse verbeteringen aan overweginfrastructuur gerealiseerd. Er bestaan in Nederland in principe geen onveilige spoorwegovergangen. Een onveilige overweg wordt direct aangepakt. Toch vallen de meeste verkeersslachtoffers op het spoor nog steeds op overwegen, veelal door onveilig gedrag van weggebruikers.

Veiligheid en betrouwbaarheid van het spoor hebben hoge prioriteit. Overwegen zijn een kwetsbare schakel voor weg- en treinverkeer en zijn van grote invloed op de veiligheid, de betrouwbaarheid van de dienstregeling en de doorstroming van het wegverkeer. Veiligheid op en rond overwegen is daarom onderdeel van de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025. Bovendien is het overwegenbeleid mede naar aanleiding van het ongeval in Dalftsen nader aangescherpt, waarbij nog explicieter is ingezet op een risicogestuurd overwegenaanpak en waarbij de medeverantwoordelijkheid van wegbeheerders bij overwegveiligheid meer voorop is komen te staan (TK 29893, nr. 211). Het regeerakkoord van kabinet-Rutte II bevatte de opgave voor een verbeterprogramma om het aantal overwegincidenten te verminderen. Met het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) en het Programma Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO) geeft het ministerie van IenW in samenwerking met ProRail, decentrale overheden en andere betrokken partijen uitvoering aan die opgave.

Oplossing

Bij het veiliger maken van overwegen volgt het ministerie van IenW een risicogestuurd aanpak. Investerings worden gedaan waar de risico's het grootst zijn. Bovendien gaat de overwegenaanpak bij openbare overwegen uit van cofinanciering door de regio voor de meest kosteneffectieve oplossingen. Dit gebeurt de laatste jaren via verschillende overwegenprogramma's:

1. Het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) richt zich op de meest risicovolle beveiligde overwegen.



2. Het programma NABO richt zich op het opheffen of (innovatief) beveiligen van alle openbare en openbaar toegankelijke NABO's op het reizigersnet.
3. AKI-plan en Veiligheidsknelpunten. Dit project is sinds 2002 bekend als het Programma Verbeteren Veiligheid Overwegen (PVVO). Enkele projecten binnen dit programma bevinden zich nog in de realisatiefase.

Een risicogestuurd en integrale (gebiedsgerichte) aanpak van overwegen moet het aantal incidenten op overwegen verder verminderen. Vanuit spoor en weg wordt de overweg in de bredere ruimtelijke context gezien. ProRail werkt in nauwe samenwerking met decentrale



Overwegenaanpak

(vervolg)

overheden en wegbeheerders aan maatregelen om het aantal incidenten of de kans daarop te verminderen. Deze maatregelen kunnen zich zowel op aanpassing van het spoorstelsel als op aanpassing van het wegennet richten. Het LVO-programma richt zich daarbij ook op de meer generieke maatregelen. Innovatie en kosteneffectiviteit zijn daarbij van groot belang. Met slimme, innovatieve en kosteneffectieve maatregelen wil het ministerie van IenW samen met betrokken partijen een veilige en vlotte doorstroming van weg- en spoorverkeer op overwegen bevorderen, zodat het aantal incidenten of de kans daarop aantoonbaar afneemt. Voor specifieke projecten (aan openbare overwegen) is cofinanciering door de decentrale overheden en het ministerie van IenW een uitgangspunt. Vanuit het Rijk geldt daarbij een maximale bijdrage van 50% voor de meest kosteneffectieve oplossing. Generieke LVO-maatregelen en maatregelen aan particuliere overwegen worden in beginsel door het ministerie van IenW gefinancierd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het verhogen van de veiligheid op het spoor, het verbeteren van de betrouwbaarheid van zowel het openbaar vervoer als het vervoer van goederen en het mogelijk maken van de beoogde groei daarvan.

Planning

2001-2020: Realisatie AKI-plan en Veiligheidsknelpunten (PVVO)

2014: Start planuitwerking LVO

2015: Start planuitwerking Programma NABO

Start realisatie: divers, afhankelijk van uitkomsten verkenningen en overleg met regionale partners

Oplevering: divers

Politiek/bestuurlijk

Het streven van IenW is om samen met ProRail, decentrale overheden, recreatieve belangenorganisaties en burgers te zorgen voor nul dodelijke slachtoffers en nul verstoringen op en rondom overwegen (trein- en wegverkeer) om een veilige, vlotte en duurzame mobiliteit te kunnen garanderen. Deze ambitie wordt zoveel mogelijk gerealiseerd binnen de bestaande kaders van het NABO-programma en het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO). ProRail en IenW hanteren daarbij een risicogestuurde aanpak voor het reduceren van het aantal overwegen en het verhogen van de veiligheid op overwegen. Een goede aanpak van overwegen is van belang om de veiligheid op en rondom het spoor (maatschappelijk) te kunnen verantwoorden als we meer en snellere treinen willen laten rijden. Ook de OvV heeft geconstateerd dat overwegen zijn ontstaan in een tijd dat treinen minder frequent en langzamer reden, er minder wegverkeer was en er nog overwegwachters waren die voor de veiligheid het spoor handmatig volledig konden afsluiten. De OvV benoemt dan ook in haar rapportage om het aantal overwegen te reduceren. Aan ProRail, als capaciteitsverdelers en beheerder van het spoor, is het vervolgens de taak om de aanpak van overwegen samen met alle betrokken partijen te realiseren. Inmiddels zijn meer dan 75 overwegen verspreid over het land aangepakt en zijn plannen voor de verdere aanpak in voorbereiding.



Overwegenaanpak

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget € 759 mln. (Artikel IF 13.03.01/13.03.04).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2021	759	Divers
MIRT 2020	728	Divers
MIRT 2019	683	Divers
MIRT 2018	628	Divers
MIRT 2017	595	Divers
MIRT 2016	595	Divers
MIRT 2015	597	Divers
MIRT 2014	597	Divers
MIRT 2013	378	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	381	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	22	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	424	58%
2018	401	59%
2017	378	60%
2016	353	
2015	345	
2014	333	
2013	319	
2012	306	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2018 ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Programma ATB-Vv

Opgave

In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) wordt de frequentie op het spoor verhoogd. Voorwaarde daarvoor is het terugdringen van het aantal roodseinpassages (stoptonend-sein-passages ofwel STS-passages) en het verminderen van veiligheidsrisico's die deze passages hebben. Het systeem Automatische Treinbeïnvloeding Verbeterde versie (ATB-Vv) bij seinen is een effectief middel gebleken om deze STS-passages en de daaraan verbonden risico's terug te dringen.

Oplossing

Door ATB-Vv bij seinen wordt de kans op STS-passages verminderd. Ook worden de risico's als zo'n STS-passage toch plaatsvindt gereduceerd. Momenteel zijn circa 3000 seinen hiermee uitgerust. Zoals toegelicht in de op 5 februari 2020 naar de Tweede Kamer gestuurde Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025 (TK 29893, nr. 242) is de eind 2020 gerealiseerde zogenaamde tranche 5 van de aanleg van ATB-Vv vooralsnog de laatste. Alleen op incidentele nieuwe risicolocaties zal nog ATB-Vv aangelegd worden. Parallel aan de verdere implementatie van ERTMS zullen in de komende jaren ook op baanvakken die nog niet uitgerust zijn met ERTMS aanvullende maatregelen genomen worden om het aantal STS-passages en de risico's die daaruit voortvloeien terug te dringen. Samen met de spoorsector wordt gewerkt aan een selectie van de meest doeltreffende verbetermaatregelen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verhogen van de veiligheid, verbeteren van de betrouwbaarheid.

Planning

2017: Start uitvoering

2023: Totale programma gereed

Uitvoering

Eind 2020 is de zogenaamde ATB-Vv tranche 5-realiseatie afgerond. Het gaat hier om circa 130 seinen bij bruggen en op routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.





Programma ATB-Vv

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 70 mln.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2021	70	Divers
MIRT 2020	69	Divers
MIRT 2019	68	Divers
MIRT 2018	68	2023
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	2	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	3	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	7	10%
2018	1	1%
2017	1	0%

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Programma Booggeluid

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** ○ Er is € 1,0 mln. overgeboekt naar het programma Beheer, onderhoud en vervanging (artikelonderdeel 13.02) ter dekking van de beheer- en onderhoudskosten van de in beheer te nemen programmaonderdelen.
- 2019** ○ Bekijken welke van de overige locaties prioritaire zijn en binnen budget kunnen worden aangepakt.
- 2018** ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

Booggeluid is het hoge, piepende geluid dat kan voorkomen als een trein door een bocht rijdt. Op diverse plaatsen in Nederland hebben omwonenden hinder van booggeluid. Het is de ambitie om de hinder op de meest urgente locaties te verminderen. Daarnaast bestaat de vraag waar dit probleem nog meer speelt en of deze hinder aangepakt kan worden door aanpassing van rijdend materieel.

Oplossing

De meeste hinder blijkt zich voor te doen in vier gemeenten: Hilversum, Leiden, Nijmegen en Soest. De hinder wordt aanmerkelijk minder door de plaatsing van Spoorstaafconditioneringssystemen (SSCS-sen). Deze systemen zijn in de periode van najaar 2017 tot en met de zomer 2018 op deze locaties langs het spoor geplaatst. In 2019 blijkt ook in Deventer veel hinder te worden ervaren. In 2020 zal daar een oplossing worden gezocht middels 'redesign' van wissels en infra en het mogelijk plaatsen van SSCS-sen. Daarnaast is onderzoek gestart naar een integrale, landelijke aanpak van booggeluid en naar de vraag of aanpassing van het rijdend materieel dit probleem oplost.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Behalen van de milieunormen en mitigeren omgevingseffecten.

Planning

2020: Uitvoering booggeluid-maatregelen in Deventer

Politiek-bestuurlijk

De Tweede Kamer is geïnformeerd over het programma in de Kamerbrief van 28 november 2016 (TK 29984, nr. 694).

Uitvoering

Najaar 2017 tot en met zomer 2018: plaatsing Spoorstaafconditioneringssystemen (SSCS-sen) op de vier genoemde locaties.

Financiën

Taakstellend budget: € 3 mln.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2021	3	Vanaf 2018
MIRT 2020	3	Vanaf 2018
MIRT 2019	4	Vanaf 2018
MIRT 2018	4	Vanaf 2018
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	1	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	1	33%
2018	1	25%
2017	0	0%

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Programma Booggeluid

(vervolg)





Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2019** De planning is geactualiseerd. De oplevering van maatregelen is verspreid in de tijd.
- 2017** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Programma Emplacementen op orde

Opgave

Spooreplacementen zijn complexe locaties waar veel verschillende activiteiten worden uitgevoerd. De eisen in de vergunningen verschillen onderling qua voorschriften, maatregelen en voorzieningen. Daarom heeft het ministerie van IenW besloten om een landelijk project te starten om te komen tot heldere, uniforme, robuuste en kosten-effectieve afspraken over de eisen die op emplacementen worden gesteld aan veiligheid. In dit traject wordt samengewerkt met gemeenten, omgevingsdiensten, veiligheidsregio's, brandweer Nederland, vervoerders, brancheorganisaties en ProRail. Voor geluid is inmiddels een apart project gestart.

Daarnaast zijn er emplacementen die onvoldoende voldoen aan arbonormen voor treinpersoneel. Onder leiding van ProRail is een project gestart om waar nodig voorzieningen aan te brengen of te herstellen.

Oplossing

Vertegenwoordigers van gemeenten, veiligheidsregio's, omgevingsdiensten, ProRail en het ministerie van IenW hebben in een landelijk project uniforme normen voor veiligheidsmaatregelen op spoor-emplacementen bepaald. Deze normen zijn onder andere gebaseerd op maatgevende scenario's van mogelijke soorten incidenten en op de bevolkingsdichtheid in de omgeving. Betrokken bestuurders van lokale overheden hebben hierover afspraken gemaakt. De maatregelen worden nu op de emplacementen gerealiseerd. De Tweede Kamer is hier nader over geïnformeerd in de Beleidsimpuls Railveiligheid (TK 29893, nr. 204) en de Beleidsagenda Railveiligheid (TK 29893, nr. 242). Daarnaast worden op emplacementen voorzieningen aangebracht en verbeterd, waardoor treinpersoneel zich veilig van en naar de trein kan begeven. ProRail heeft hiervoor een plan opgesteld dat in vier jaar uitgevoerd wordt.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verhogen van de veiligheid, behalen van de milieunormen.



Planning

2016-2021: Opstellen programma, juridische verankering uitkomsten bestuurlijke afspraken, onderzoek naar benodigde aanpassingen op emplacementen (uniforme veiligheidsmaatregelen en een onderverdeling over de relevantste emplacementen), aansluitend uitvoeren programma
2018-2021: Aanbesteden en uitvoeren programma arbomaatregelen

Politiek/bestuurlijk

Het project voor spooreplacementen heeft in 2018 een advies over de voorzieningenniveaus opgeleverd. Op basis van het advies wordt de exacte opgave voor de spooreplacementen in kaart gebracht en wordt een projectvoorstel gedaan voor de uitvoering.



Programma Emplacementen op orde

(vervolg)

Uitvoering

De uitvoering van de veiligheidsmaatregelen op emplacementen hangt af van de scope en de planning die momenteel in kaart worden gebracht. Voor de realisatie van deze plannen is nu geen einddatum te noemen, maar dit zal de komende jaren gebeuren. De uitvoering van de arbomaatregelen op emplacementen heeft ongeveer een half jaar vertraging opgelopen door een verlate gunning in verband met de uitloop van de aanbesteding.

Financiën

Taakstellend budget: € 61 mln. (Artikel IF 13.03.02).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2021	61	divers
MIRT 2020	60	divers
MIRT 2019	59	divers
MIRT 2018	59	2020
MIRT 2017	58	2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	3	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	3	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	9	15%
2018	5	8%
2017	1	2%

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Programma Kleine Functiewijzigingen

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** De binnen het programma Behandelen en Opstellen geraamde scope Opstellen Leeuwarden wordt uitgevoerd binnen het Programma Kleine Functiewijzigingen. Het hierbij behorende budget ad € 4,8 mln. is toegevoegd. Bij de Miljoenennota 2019 is € 75 mln. toegevoegd aan dit programma vanuit de aanvullende middelen van het regeerakkoord met het oogmerk om investeringen in capaciteit te kunnen doen. Nu al deze investeringen worden ondergebracht onder 'Spoorcapaciteit 2030' worden deze middelen, met uitzondering van € 0,6 mln. ten behoeve van het project Zandvoort, overgeboekt naar het project 'Spoorcapaciteit 2030'.
- 2020** Er is € 12,1 mln. overgeboekt naar het project emplacement Den Haag Centraal. Daarnaast is er € 3,8 mln. overgeboekt naar het programma Beheer, onderhoud en vervanging (artikel-onderdeel 13.02) ter dekking van de beheer- en onderhoudskosten van het in beheer te nemen deelproject Cameratoezicht op stations.
- 2019** Het projectbudget is verhoogd met € 75 mln. vanuit de Aanvullende Post (regeerakkoord kabinet-Rutte III). Daarnaast is € 2,3 mln. toegevoegd vanuit het projectbudget Sporendriehoek Noord-Nederland (IF 13.03.01) ten behoeve van de financiering tractie energievoorziening Meppel-Leeuwarden.

Opgave

Het programma Kleine Functiewijzigingen is bedoeld voor:

- het oplossen van capaciteits- en kwaliteitsknelpunten in het vervoersysteem;
- het tegemoetkomen aan ingediende en toekomstige vervoerderswensen en klantvragen.

Oplossing

Ad 1) Het programma bevat maatregelen om de capaciteit te vergroten. Zo worden knelpunten opgelost die voortkomen uit overbelastverklaringen vanuit het verdelingsproces. Daarnaast moet het robuuster maken van de infrastructuur zorgen voor minder verstoringen en moet dit een betrouwbare dienstregeling creëren, waarbij rekening wordt gehouden met milieu- en veiligheidsaspecten. Hieronder vallen onder meer beperkte aanpassingen van de sporenlay-out.

Ad 2) Het gaat om vragen rond logistiek, transfer en (arbo)veiligheid. Hieronder vallen maatregelen voor uitbreiding van opstelcapaciteit, perronverlengingen, realisatie van gelijktijdigheden, elektrificatie van emplacementen, verkorting van bezettingstijden, verlenging/inkorting van sporen, verbetering van de servicecapaciteit en reactivering van de treindienst. Maatregelen in het kader van transfer betreffen onder meer vergroting van perroncapaciteit en verbreding van reizigers-tunnels en traversen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstellingen:

Verbeteren deur-tot-deur reistijd, verbeteren reisgemak, verhogen veiligheid, verbeteren betrouwbaarheid, ruimte bieden aan de groei van het aantal reizigers en het goederenvervoer, en het behalen van de milieunormen.

Planning

Jaarlijks wordt het meerjarenprogramma geactualiseerd na consultatie van de vervoerders.



Uitvoering

Jaarlijks wordt bekeken welk pakket aan maatregelen gewenst is. Hiervoor wordt vervolgens een subsidiebeschikking afgegeven.



Programma Kleine Functiewijzigingen

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget 2013-2028: € 383 mln. (Artikel IF 13.03.01).

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2018** ○ Binnen het deelproject Watergraafsmeer worden werkzaamheden uitgevoerd in het kader van het programma Opstellen Reizigerstreinen. Om die reden is € 2,2 mln. overgeboekt vanuit het programma Opstellen Reizigerstreinen en toegevoegd aan het programma Kleine Functiewijzigingen.
- 2017** ○ In het voorstel voor de Herijking, dat besproken is in het Notaoverleg MIRT van 23 november, is ervoor gekozen om vanuit dit programma € 29,6 mln. over te boeken naar het realisatieprogramma Goederenvervoer voor de realisatie van het project Venlo Multimodaal knooppunt, en om € 22,3 mln. toe te voegen aan het planstudiebudget PHS gelet op de opgave om PHS op de corridor Den Haag-Rotterdam te realiseren, en om € 81 mln. in te zetten voor de maatregelen uit het pakket Herijking. Naar aanleiding hiervan is het Spelregelkader Kleine Functiewijzigingen aangepast, is het plafondbedrag per maatregel verlaagd naar € 6 mln. (incl. btw) en zijn er maatregelen uitgesloten waarvoor al geormerkte programma's bestaan.
- 2016** ○ De gereserveerde middelen voor opstelcapaciteit Uitgeest (€ 14,6 mln.) zijn overgeboekt naar PHS. Daarnaast is het taakstellend budget verlaagd voor de dekking van het nieuwe programma Camera-toezicht op stations (- € 21 mln., aanleg en BOV).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling	Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
MIRT 2021	383	Divers	2019	219	49%
MIRT 2020	450	Divers	2018	201	44%
MIRT 2019	460	Divers	2017	178	47%
MIRT 2018	379	Divers	2016	141	38%
MIRT 2017	374	Divers	2015	110	
MIRT 2016	506	Divers	2014	84	
MIRT 2015	540	Divers	2013	55	
MIRT 2014	589	Divers			
MIRT 2013	565	Divers			
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	182				
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	27				

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Programma Kleine Functiewijzigingen

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2015

Naar aanleiding van de besluitvorming over Zwolle-Herfte is het projectbudget met € 41 mln. verlaagd. Deze middelen zijn nu beschikbaar gesteld aan dit nieuw opgenomen planstudieproject. Het programma is aangevuld met een deelprogramma 'Emplacementen op orde'. Het doel hiervan is om vervoerders op alle emplacementen in Nederland een kwaliteitsniveau te bieden dat in overeenstemming is met de eisen van deze tijd, bijvoorbeeld door de aanleg van loop- en servicepaden en verlichting.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** Er is € 5 mln. overgeboekt naar het programma Beheer, onderhoud en vervanging (artikelonderdeel 13.02) ter dekking van de scope die binnen dit programma wordt uitgevoerd.
- 2018** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Programma Suïcidepreventie en -afhandeling

Opgave

Sinds 2010 vinden jaarlijks ongeveer 200 suïcides plaats op het spoor. ProRail en NS hebben – naast de forse persoonlijke impact – de economische en maatschappelijke schade door suïcides op het spoor in beeld gebracht:

- circa € 1 mln. als gevolg van verstoorde reizen per jaar;
- circa € 25 mln. aan operationele kosten per jaar voor ProRail en vervoerders;
- circa € 38 mln. economische schade per jaar (kosten voor de hinder van de reiziger).

Dit programma richt zich op het versterken van preventie en op het verkorten van de afhandeltijd van een suïcide-incident. Het programma bestaat uit vijf delen: registratie en effectmeting, kennismanagement, preventieve maatregelen, het verkorten van de afhandeltijd en het verlenen van de reguliere nazorg. Doel van het programma is het verbeteren van de veiligheid van het spoor en het vergroten van de betrouwbaarheid van de dienstregeling door een vermindering van de impact van verstoringen.

Oplossing

Via de Landelijke agenda suïcidepreventie onder leiding van het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) werkt de overheid aan het verminderen van het aantal suïcides. IenW speelt hierin een rol voor de aansturing van het werk in de spoorsector. ProRail voert sinds 2010 het programma Suïcidepreventie op het spoor uit. ProRail heeft dit programma geëvalueerd en het programma heeft een vervolg gekregen voor de periode 2017-2021.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verhogen van de veiligheid en verbeteren van de betrouwbaarheid.

Planning

2017: Projectbesluit (MIRT 3)
2017-2021: Uitvoeringsperiode
2021: Programma gereed



Politiek/bestuurlijk

De Tweede Kamer wordt jaarlijks over de voortgang van het programma geïnformeerd bij het jaarverslag spoorveiligheid van de ILT.



Programma Suïcidepreventie en -afhandeling

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget (IF 13.03.01): € 10 mln.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2021	10	Divers t/m 2021
MIRT 2020	10	Divers t/m 2021
MIRT 2019	15	Divers t/m 2021
MIRT 2018	14	2021
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	4	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	5	50%
2018	1	7%
2017	0	0%

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Toegankelijkheid Stations

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** Er is € 1,4 mln. overgeboekt naar het project Emplacement Den Haag Centraal ten behoeve van de maatregelen voor toegankelijkheid van het station binnen dit project.
- 2019** Sinds het Programma Toegankelijkheid in 2008 in uitvoering is genomen, zijn nieuwe MIRT-gefinancierde projecten gestart waardoor de lay-out van een aantal grote stations, zoals Groningen, Schiphol en Den Haag Centraal, fors gaat wijzigen. Deze wijzigingen worden uitgevoerd na 2020. Het hierop vooruitlopend aanpassen van de perronhoogtes betekent dat veel kosten worden gemaakt die vermeden kunnen worden indien deze werkzaamheden tijdens de realisatie van deze MIRT-projecten worden uitgevoerd. Dit heeft echter tot gevolg dat op deze stations geen zelfstandig toegankelijke instap geboden kan worden eind 2020, zoals oorspronkelijk gepland. Naar verwachting reist 84% van de reizigers per eind 2020 van of naar een toegankelijk station. In 2022 zal dat percentage toegenomen zijn tot boven de 90%.
- 2018** Als gevolg van een scopeoverheveling, het (innovatief) beveiligen van onbeveiligde stations-overpaden, is € 3,6 mln. overgeheveld vanuit het programma Toegankelijkheid Stations naar het programma Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO). In lijn met de inhoud van het programma is de naam van het MIRT-blad gewijzigd.

Opgave

Mensen met een auditieve, visuele of motorische functiebeperking kunnen nog niet op alle stations zelfstandig het perron bereiken en/of in en uit de trein komen.

Oplossing

Vanuit het programma Toegankelijkheid Stations worden alle stations toegankelijk gemaakt voor mensen met een auditieve, visuele of motorische beperking.

Dit programma bestaat uit:

- een pakket 'kleine maatregelen': maatregelen ten behoeve van mensen met een auditieve of visuele beperking;
- een pakket 'bereikbaarheid perron': de aanleg of verbetering van hellingbanen en de bouw van liften;
- een pakket 'aanpassing perronhoogte': aanpassing van de hoogte van de perrons op alle stations zodanig dat deze in de toekomst bij het materieel aansluit, waardoor een gelijkvloerse instap ontstaat;
- een pakket 'bouw 40 toiletten': uitbreiding van de sanitaire voorzieningen op veertig stations.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het bijdragen aan de sociale functie van het OV, en verbeteren van het reisgemak.

Planning

2017: Pakketten 'kleine maatregelen' (exclusief stationsverlichting) gereed
2018: Pakket 'bouw 40 toiletten' gereed
2022: 'Aanpassing perronhoogte' en 'bereikbaarheid perron' zijn zover gereed dat minimaal 90% van alle treinreizen van en naar een toegankelijk station gemaakt kan worden
2030: Totale programma gereed

Politiek/bestuurlijk

De maatregelen die NS en ProRail nemen voor de uitvoering van het Implementatieplan Toegankelijkheid uit 2006 (Bijlage bij TK 23645, nr. 144) zijn beschreven in het Actualisatierapport 2010 Toegankelijkheid



Spoor, dat op 28 juni 2011 naar de Tweede Kamer is gestuurd (TK 25847, nr. 97). Op 29 november 2011 is de motie-Aptroot/Bashir (TK 33000 XII, nr. 16) aangenomen, waarin de regering wordt verzocht de Kamer een plan van aanpak voor te leggen waarmee het spoor uiterlijk in 2030 zodanig is aangepast dat mensen met een beperking er zelfstandig hun weg kunnen vinden. Dit plan is op 30 maart 2012 naar de Tweede Kamer gestuurd (TK 33000 XII, nr. 126). De maatregelen voortvloeiend uit dit plan zijn door ProRail en NS geactualiseerd in het Actualisatierapport toegankelijkheid 2015, dat op 9 april 2016 naar de Tweede Kamer is gestuurd (TK 29984 nr. 661).



Toegankelijkheid Stations

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2017** ○ Uit het Actualisatierapport Toegankelijkheid 2015, opgesteld door ProRail, blijkt dat de raming van de eindstand van het programma met € 31 mln. kan worden verlaagd. Tegelijk doet ProRail een voorstel tot scopeaanpassing van in totaal € 14 mln. Het gaat daarbij om no-regret-maatregelen die ervoor moeten zorgen dat de doelstelling 'alle treinstations per 2030 toegankelijk' daadwerkelijk gehaald wordt. Per saldo komt (afgerond) € 17 mln. vrij. Dit is toegevoegd aan de investeringsruimte (IF 13.08).
- 2014** ○ Bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget opgehoogd met € 9,4 mln. Overbesteding van € 4,4 mln. bij Benl is afgeboekt bij het taakstellend budget voor het aanlegprogramma.
- 2013** ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT. De Tijdelijke commissie Onderhoud en innovatie spoor (commissie-Kuiken) heeft aanbevolen de aansturing van ProRail minder diffuus te maken. In de kabinetsreactie is aangegeven dat de geoordeelde projecten van Beheer en Instandhouding (Benl) worden ondergebracht in het aanlegprogramma, omdat deze projecten meer overeenkomsten vertonen met aanlegprojecten dan met beheer en instandhouding.

Financiën

Totaalbudget: € 663 mln. Tot en met 2012 via Benl als geoormerkt project: € 163 mln. Vanaf 2013 taakstellend budget aanlegprogramma 2013-2030: € 500 mln. (Artikel IF 13.03.01).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling	Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
MIRT 2021	663	Divers tot 2030	2019	422	64%
MIRT 2020	659	Divers tot 2030	2018	391	60%
MIRT 2019	656	Divers tot 2030	2017	359	55%
MIRT 2018	651	Divers tot 2030	2016	322	49%
MIRT 2017	651	Divers tot 2030	2015	294	
MIRT 2016	666	Divers tot 2030	2014	251	
MIRT 2015	666	Divers tot 2030	2013	209	
MIRT 2014	666	Divers tot 2030	2012	163	
MIRT 2013	666	Divers tot 2030			
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	3				
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	29				

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen (UPGE)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** Er is € 3,4 mln. overgeboekt naar het project emplacement Den Haag Centraal, ten behoeve van het uitvoeringsprogramma geluid binnen dit project. Op basis van de huidige inzichten zal op zijn vroegst in 2024 de laatste locatie zijn opgeleverd. Dit is sterk afhankelijk van eventuele (hogere) beroepen. Bij twee van de drie resterende locaties is er nog geen uitspraak van de Raad van State inzake de hoger beroepzaken. Bij de derde locatie is er nog geen overeenstemming bereikt met het bevoegd gezag over de milieuvergunning.
- 2018** De deelprojecten op emplacementen waar extra maatregelen nodig zijn, zijn op vier locaties na afgerond. De realisatie van deze locaties heeft vertraging opgelopen als gevolg van stagnatie in het aanvragen van de bouwvergunning of een hoger beroep op de omgevingsvergunning milieu. Naar verwachting zijn twee van deze locaties binnen één of twee jaar afgerond. Bij de resterende twee locaties is de verwachting dat het drie tot vier jaar gaat duren voordat deze volledig zijn afgerond. Dit is sterk afhankelijk van eventuele (hogere) beroepen.

Opgave

Het Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen (UPGE) is erop gericht dat alle emplacementen voldoen aan de geluidsnormen uit de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening 1998 (beoordeeld volgens de Circulaire piekgeluiden spoorwegemplacementen d.d. 19-12-2003) of aan de eisen uit de milieuvergunning als die hogere waarden dan de Handreiking toelaten.

Oplossing

Het programma bestaat enerzijds uit de deelprogramma's Terugdringen booggeluid en Terugdringen voeggeluid, en anderzijds uit een aantal deelprojecten op emplacementen waar extra maatregelen (geluidsschermen) nodig zijn om aan de normen te voldoen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Behalen van de milieunormen.

Planning

2018-2024: Deelprojecten op emplacementen waar extra maatregelen nodig zijn, zijn afgerond.
2025: Afronding complete programma





Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen (UPGE) (vervolg)

Financiën

Totaalbudget € 104 mln. Tot en met 2012 via BenI als geoormerkt project € 77 mln.; vanaf 2013 taakstellend budget aanlegprogramma € 27 mln. (Artikel IF 13.03.01).

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2015** ○ Voor vier locaties is vanwege het uitblijven van een onherroepelijke milieuvergunning een vertraging ontstaan. Gebaseerd op de huidige inzichten is het de verwachting dat twee jaar extra nodig is om alle maatregelen daadwerkelijk te realiseren.
- 2014** ○ De onderbesteding van € 7,1 mln. bij Beheer en Instandhouding (BenI) wordt overgeheveld naar het taakstellend budget voor het aanlegprogramma. Voor de laatste fase is inmiddels een beschikking afgegeven. Er resteert een budget van € 3,3 mln. voor restproblemen op emplacementen die nog niet volledig zijn uitgezocht.
- 2013** ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT. De Tijdelijke commissie Onderhoud en innovatie spoor (commissie-Kuiken) heeft aanbevolen de aansturing van ProRail minder diffuus te maken. In de kabinetsreactie is aangegeven dat de geoormerkte projecten van BenI worden ondergebracht in het aanlegprogramma, omdat deze projecten meer overeenkomsten vertonen met aanlegprojecten dan met beheer en instandhouding.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling	Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
MIRT 2021	104	2011/2018-2024	2019	90	87%
MIRT 2020	104	2011/2018-2024	2018	90	87%
MIRT 2019	107	2011/2018-2021	2017	89	84%
MIRT 2018	107	2011/2018-2021	2016	89	84%
MIRT 2017	106	2011/2017	2015	89	
MIRT 2016	106	2011/2017	2014	89	
MIRT 2015	106	2011/2017	2013	85	
MIRT 2014	106	2011/2015	2012	77	
MIRT 2013	106	Divers t/m 2015			
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	2				
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	1				

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** Het budget is verlaagd met € 11 mln. doordat de eerder toegekende EU-subsidie voor de realisatie van ERTMS (baseline 3) op de infrastructuur tussen Kijfhoek en Roosendaal is vervallen omdat de in het subsidiecontact vastgelegde termijn waarbinnen de werkzaamheden gerealiseerd moesten worden (31 december 2022) niet wordt gehaald. Daarnaast is per saldo € 1,4 mln. overgeboekt naar de beleidsbegroting HXII ter dekking van de kosten van de opdrachtgeversunit (OGU) die via de beleidsbegroting verantwoord worden.
- 2020** In 2019 is de Programmabeslissing ERTMS genomen en is het programma overgegaan van de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase.
- 2019** De programmabeslissing is verschoven, 2018 staat het in teken van toetsen, finaliseren van de aanpak en het optimaliseren van een doelmatige en tijdige uitrol.
- 2018** In de begroting 2018 is het besluit verwerkt om € 250 mln. van het ERTMS-budget in te zetten voor de MIRT Verkenning van Schiphol-Plaza (Kamerstukken II, 2016/2017, 34 300 A, nr. 72). Daarnaast is het resterende gedeelte (€ 28,9 mln.) van de maximaal mogelijke CEF-voorschotten toegevoegd en is € 2,7 mln. teruggevloeid van Hoofdstuk XII naar IF.

Opgave

Het huidige beveiligingssysteem Automatische Treinbeïnvloeding (ATB) is aan vervanging toe. De nieuwe Europese standaard voor treinbeveiliging is het European Rail Traffic Management System (ERTMS). Dit systeem kent een grote ICT-component en een Europese context.

Oplossing

In mei 2019 heeft het kabinet de programmabeslissing ERTMS genomen (Kamerstukken II 2018/19, 33652, nr. 65) en besloten het huidige treinbeveiligingssysteem tot 2050 landelijk te vervangen door de Europees verplichte standaard ERTMS. Dit systeem bestaat uit diverse onderdelen die worden ingebouwd in zowel de trein als in de baan. In de realisatiefase wordt in de periode tot en met 2030 ATB op het proefbaanvak en zeven baanvakken vervangen door ERTMS. Hieraan voorafgaand worden processen bij vervoerders aangepast, worden gebruikers van ERTMS opgeleid en wordt ERTMS ingebouwd in het bestaande materieel dat in aanraking komt met ERTMS. Reizigers en verladers moeten vooral profiteren van de voordelen en idealiter niets van de overgang merken.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verhogen van de veiligheid en interoperabiliteit tussen landen, verbeteren van de betrouwbaarheid, verbeteren van de deur-tot-deur reistijd.

Planning

Met de in 2019 genomen programmabeslissing ERTMS is het programma overgegaan van de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase. De opleveringsbeslissing voor de eerste fase staat gepland in 2029-2031.



Politiek/bestuurlijk

Met de programmabeslissing op 17 mei 2019 is de realisatiefase gestart. Deze vervanging sluit aan bij het algemene uitgangspunt om prioriteit te geven aan de instandhouding van het bestaande netwerk. Met deze beslissing wordt ook invulling gegeven aan tijdige aanleg van ERTMS zoals genoemd in het regeerakkoord en aan Europese afspraken over de aanleg van ERTMS op de belangrijkste nationale en internationale verbindingen. Daarnaast biedt ERTMS meer mogelijkheden dan de huidige treinbeveiliging, zoals meer veiligheid, de mogelijkheid om meer treinen te laten rijden, en op termijn automatisch rijden.



European Rail Traffic Management System (ERTMS)

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2017** De apparaatskosten voor de periode 2016-2018 zijn overgeboekt naar Hoofdstuk XII en worden daar verantwoord.
- 2015** Het project is overgegaan van de verkenningsfase naar de planuitwerkingsfase.

Uitvoering

In de huidige fase, de realisatiefase, wordt voor circa € 2,5 mld. tot en met 2030 circa 345 kilometer spoor op zeven baanvakken van ERTMS voorzien, worden circa 1.300 treinen en locomotieven aangepast en ten minste 15.000 gebruikers opgeleid. In 2020 zullen de openstaande BIT-aanbevelingen worden afgerond en de eerste grote aanbestedingen van het materieel en de infrastructuur worden gestart. Het ketenbeheer wordt opgezet als eerste migratiestap; bij ProRail en de vervoerders worden de bedrijfsvoering en de centrale ICT-systemen voorbereid op de komst van ERTMS.

Financiën

Taakstellend budget: € 2.480 mln. (Artikel IF 17.07 (periode tot en met 2030)).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2021	2.480	Divers
MIRT 2020	2.454	Divers
MIRT 2019	2.408	Divers
MIRT 2018	2.372	Divers
MIRT 2017	2.563	Divers
MIRT 2016	2.566	Divers
MIRT 2015	2.570	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	90	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	154	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	174	7%
2018	0	0%

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Plan van Aanpak Goederen Emplacementen (PAGE) risicoreductie

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen.

- 2019** ○ 2013 t/m 2019 Er is vertraging ontstaan bij de realisatie van de maatregelen in Sittard en Delfzijl.

Opgave

Rondom spooremplacementen bestaan externe veiligheidsrisico's als gevolg van het rangeren van wagons met gevaarlijke stoffen. De opgave is om deze risico's te beheersen.

Oplossing

De uitvoering van het Plan van Aanpak Goederenemplacementen (PAGE) zorgt ervoor dat emplacementen voldoen aan de regels voor externe veiligheid. De oplossingen worden gezocht in het zoveel mogelijk uitsluiten van conflicterende rijwegen. Dit gebeurt onder andere door de treinbeveiliging en -beheersing aan te passen en door wissels te saneren of te verplaatsen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project PAGE is ingericht voor de verbetering van de veiligheid op emplacementen waar gevaarlijke stoffen gerangeerd worden. Dit bevordert het goederenvervoer over het spoor en draagt bij aan de economische ontwikkeling van Nederland.

Planning

2019: Realisatie maatregelen op emplacement Delfzijl

Uitvoering

Na het afronden van de werkzaamheden in Delfzijl resteert een budget van ca. € 6 mln. Dit bedrag zou worden ingezet om samen met de provincie Limburg, de gemeente Sittard-Geleen en Chemelot een zuidelijke spooraansluiting bij Chemelot te realiseren. Recent hebben de gemeente en de provincie besloten dit project niet door te zetten. Voor het resterende budget wordt nader bepaald hoe dit zal worden ingezet.





Plan van Aanpak Goederen Emplacementen (PAGE) risicoreductie (vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 19 mln. (Artikel IF 13.03.02).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2021	19	Divers
MIRT 2020	19	Divers
MIRT 2019	19	Divers
MIRT 2018	19	Divers
MIRT 2017	19	Divers
MIRT 2016	18	Divers
MIRT 2015	18	Divers
MIRT 2014	18	2009/2014
MIRT 2013	18	2009/2013
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	1	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	10	53%
2018	9	47%
2017	8	42%
2016	8	42%
2015	8	
2014	8	
2013	8	
2012	8	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Programma Vervanging en Renovatie - Hoofdvaarwegen

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** Er is 8 mln overgeboekt vanuit het programma NoMo AOV.
- 2020** Er is € 265 mln. overgeheveld vanuit de reservering VenR-Hoofdwatersysteem en € 41 mln. vanuit het programma NoMo AOV. Er is € 61 mln. afgeschreven voor personele capaciteit, € 57 mln. voor damwanden Twentekanalen, € 2 mln. voor de ontwikkeling Airbim en € 2 mln. ten behoeve van bediening op afstand op vaarweg Lemmer-Delfzijl en inspecties aan kunstwerken en compensatie btw.
- 2019** Er is € 8 mln. op het programmabudget in mindering gebracht voor de bekostiging van personele capaciteit voor Vervanging en Renovatie.
- 2018** Het beschikbare programmabudget is verhoogd met € 334 mln. als gevolg van budgetoverheveling van het programma Vervanging & Renovatie Hoofdwegennet, met als doel om het budget in beide programma's beter af te stemmen op de behoefte. Ook is het budget verhoogd door een correctie op de fondsverlenging 2029-2030 van € 105 mln. Daarnaast is indexering 2017 toegekend (€ 7 mln.).

Opgave

De veiligheid en de beschikbaarheid van het hoofdvaarwegennet moeten in stand worden gehouden. De hierin aanwezige objecten en onderdelen hebben een beperkte levensduur en dienen aan het eind hiervan te worden vervangen of gerenoveerd. Door grootschalige aanleg van kunstwerken, met name in de eerste helft van de vorige eeuw, en het intensievere gebruik neemt deze problematiek toe.

Oplossing

Vervanging en renovatie van objecten en onderdelen in het hoofdvaarwegennet worden ondergebracht in het Programma Vervanging en Renovatie. Dit programma omvat alle objecten en onderdelen waarbij zich een levensduurproblematiek voordoet. Voor alle objecten en onderdelen van het hoofdvaarwegennet wordt de opgave in kaart gebracht. Allereerst wordt op basis van het ontwerp ingeschat wanneer vervanging of renovatie aan de orde zal zijn. Daarnaast worden de objecten onderworpen aan inspecties en berekeningen. Dit leidt tot het inzicht in, en een prognose van, waar op een termijn van vijf tot vijftien jaar vervanging of renovatie nodig is. Zo worden objecten en onderdelen geïdentificeerd waarvoor een planfase wordt gestart. In de planfase wordt de uiteindelijke opgave vastgesteld en daarna volgt een definitief besluit over de aanpak van het betreffende object of onderdeel.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Door het vervangen of renoveren van objecten en onderdelen van het hoofdvaarwegennet worden de beschikbaarheid en veiligheid op lange termijn geborgd. Hierdoor is ook in de toekomst een robuust hoofdnetwerk van vaarwegen gegarandeerd dat op duurzame wijze bijdraagt aan een goede en betrouwbare bereikbaarheid van de economische kerngebieden over water.

Planning

Het betreft een doorlopend programma. Planningen voor de projecten die onderdeel zijn van het programma zijn in de tabel in dit blad opgenomen.



Politiek/bestuurlijk

Het Programma Vervanging en Renovatie kent een technische aanleiding, namelijk het einde van de technische levensduur van onderdelen en objecten in het hoofdvaarwegennet. Vanuit dit perspectief hoeven geen aanvullende wensen of functionaliteiten te worden toegevoegd. Maar omdat het relatief grote ingrepen in het netwerk betreft, wordt goed nagedacht over verstandige, aanvullende investeringen in het kader van verduurzaming, modernisering en meekoppelkansen vanuit de omgeving.

Uitvoering

Rijkswaterstaat voert de projecten uit (zie bijgaande tabel).



Programma Vervanging en Renovatie - Hoofdvaarwegen

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2017** ○ Ten opzichte van het vorige MIRT is de weergave in overeenstemming gebracht met andere MIRT-projectbladen en de wensen van de Kamer over programmaverantwoording. Hiervoor zijn de uitgaven in het verleden in het budget verwerkt (vanaf 2012), waarmee het totaalbudget € 40 mln. hoger is. Ook zijn de (geprognoseerde) uitgaven vanaf 2015 voor het programma NoMo AOV in dit blad niet meer opgenomen, maar separaat in de begroting (Artikel IF 15.02.04), waarmee het budget met € 281 mln. afneemt. Ten slotte zijn er € 5 mln. extra ontvangsten gerealiseerd voor de berging van de Baltic Ace. Hiermee komt het budget op € 637 mln.
- 2016** ○ Voor de periode 2021 tot en met 2028 is er € 0,5 mld. aan het budget toegevoegd op basis van de verwachte vervangings- en renovatieopgave uit de reservering voor wegen en vaarwegen op Artikel 18 van € 3,1 mld.
- 2014** ○ Dit programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

Financiën

Voor de totale vervangings- en renovatieopgave van het hoofdvaarwegennet is in de periode 2012 tot en met 2030 een bedrag beschikbaar van € 1.325 mln. Het vervangen van de damwanden in de Demkabocht was onderdeel van het programma NOMO AOV maar kon niet meer binnen de looptijd van het programma worden uitgevoerd. De scope is om die reden met het budget overgeheveld naar het programma V&R.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	1.325	Divers
MIRT 2020	1306	Divers
MIRT 2019	1.143	Divers
MIRT 2018	1.142	Divers
MIRT 2017	637	Divers
MIRT 2016	872	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	453	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	62	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	259	20%
2018	219	17%
2017	176	28%
2016	151	21%
2015	116	
2014	40	
2013	10	
2012	4	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Programma Vervanging en Renovatie - Hoofdvaarwegen (vervolg)

Planfase

1. Amsterdam-Rijnkanaal ARK: damwanden en sluisjes
2. Brabantse kanalen: vervanging bediening en besturing
3. Dorkwerdersluis
4. Erpsebrug
5. Kelperbrug
6. Lemmer – Delfzijl: Renovatie kanaal
7. Maas: vervangen bediening en besturing
8. Merwedekanaal: kades, bruggen en sluisjes
9. N202 Buitenhuizerbrug
10. N210 Algerabrug
11. N57 brug Goereese sluis
12. Prins Willem Alexandersluis
13. Schellingwouderbrug (beweegbaar deel)
14. Sluiscomplex IJmuiden, Middensluis, Noordersluis en Gemaal IJmuiden
15. Spijkenisserbrug
16. Spooldersluis
17. Stadsbrug Dordt
18. Verkeerspost Nijmegen en Dordrecht
19. Verkeerspost Schellingwoude
20. Vervangen besturing 4 kleine sluisen
21. Vervangen besturing sluis Hansweert
22. Vervangen Radartoren Kaapduin
23. Brug Urmond





Programma Vervanging en Renovatie - Hoofdvaarwegen

(vervolg)

Realisatie

1. Damwanden Lemmer-Delfzijl (Eemskanaal)
2. Groot onderhoud stuwen Maas
3. Krammersluizen
4. Modernisering objectbediening Lemmer-Delfzijl
5. Lemmer-Delfzijl: remmingwerken
6. Modernisering objectbediening Zeeland
7. RINK IJsselmeergebied
8. RINK Utrecht
9. RINK Zeeuwse Delta
10. Waalbrug Nijmegen
11. Brug 1 Nederweert
12. Brug Itteren
13. Prinses Marijkesluis





Programma Vervanging en Renovatie - Hoofdvaarwegen

(vervolg)

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend budget in mln.	Gerealiseerd budget t/m 2019 in mln.	Openstelling
Afgeronde projecten		143	143	gereed
RINK* Limburg	Stuwen in de maas	41	1	n.t.b.
RINK* Utrecht	Koninginnesluis en Muntbrug	29	19	2025
RINK* IJsselmeergebied	Krabbersgat en Nijkerkersluis	11	0	n.t.b.
MOBZ **	Modernisering Objectbediening	54	25	in delen
Lemmer - Delfzijl	Modernisering Objectbediening	14	8	n.t.b.
Lemmer - Delfzijl	Damwanden Eemskanaal	19	15	2021
Waalbrug Nijmegen	Renovatie brug	93	34	2020
Krammersluizen	Zoet-Zoutscheiding	46	0	2027
Brug Itteren	Renovatie brug	13	0	2024
Prinses Marijkesluis	Renovatie sluis	17	0	n.t.b.
Realisatieprojecten < 10 mln		26	0	
Projecten in planfase		18	2	
Onderzoek en coördinatie		23	11	
Reservering (gebonden)		777		
Totalen		1325		
Waarvan verplicht		548	259	
		41%		

* RINK staat voor Risico Inventarisatie Natte Kunstwerken. Dit is een maatregelenpakket waarmee de levensduur van bruggen, sluisen en stuwen verlengd wordt.

** Modernisering Objectbediening Zeeland (MOBZ) bestaat uit verschillende aspecten en is financieel ondergebracht bij Vervanging en Renovatie, het beheer en onderhoud en NoMo AOV. Voor het programma NoMo AOV was € 533 mln. beschikbaar. Hiervan is € 41 mln. overgeboekt aan het programma VenR. Er is hiervan sinds 2012 € 485 mln. gerealiseerd en € 6 mln. verplicht en gebonden voor maatregelen.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2019** Er is een extra bijdrage van Vlaanderen gekomen voor de Westerschelde (Hansweert en Ossensisse).
- 2017** Het budget is verhoogd als gevolg van de bijdrage van Vlaanderen voor de uitbreiding van de Schelderadarketen met de radarposten Gapfiller Hansweert en radartoren Ossensisse.
- 2013** Het budget is verlaagd vanwege een overboeking aan het project vaarweg Eemshaven-Noordzee ten behoeve van een Vessel Traffic Management-systeem.

Walradarsystemen

Opgave

Bij de begeleiding van de scheepvaart van en naar de Nederlandse zeehavens wordt gebruikgemaakt van een aantal instrumenten. Één daarvan is het verkeersbegeleidend systeem. Hierin moet worden geïnvesteerd. Investerings in het Schelderadarsysteem, de Verkeerscentrale Waddenzee en de verkeerscentrale op Fort Harssens te Den Helder worden bekostigd uit het project Walradarsystemen.

Oplossing

Met verkeersbegeleidende systemen op de Westerschelde en de Waddenzee en in de aanloop naar de haven in Den Helder wordt een veilige en vlotte verkeersafwikkeling in stand gehouden. Daarmee wordt voldaan aan de internationale richtlijnen en ontwikkelingen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit programma draagt bij aan de nautische veiligheid.

Planning

Oplevering: divers. De planning en de oplevering van de radarsystemen verschilt per regio.

Politiek/bestuurlijk

Toegevingen: Nederland heeft zich internationaal verplicht om verkeersbegeleidende systemen van en naar de Nederlandse zeehavens te hebben en in stand te houden. Op grond van het Schelderadarverdrag hebben Nederland en België gezamenlijk een Schelderadarsysteem ontwikkeld. Het verdrag regelt de kostenverdeling op basis van het aantal schepen dat de havens aandoet. De investering in de Verkeerscentrale Waddenzee is mede ingegeven door de bijzondere status van de Waddenzee.



De investeringen in de verkeerscentrale Fort Harssens in Den Helder worden gedaan op basis van het convenant tussen de voormalige ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Defensie uit 1990, waarin is afgesproken dat de verkeersbegeleiding van en naar de haven van Den Helder door de Koninklijke Marine zal geschieden en dat het ministerie van IenW de voor deze taak benodigde investeringen in radar zal doen.



Walradarsystemen

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 26 mln. (Artikel IF 15.03.01). Bijdragen van derden: de investeringen in de Schelderadarketen komen voor gezamenlijke rekening van Nederland en Vlaanderen. De bijdrage vanuit Vlaanderen fluctueert per jaar, afhankelijk van het aantal scheepvaartbewegingen.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	26	Divers
MIRT 2020	26	Divers
MIRT 2019	26	Divers
MIRT 2018	25	Divers
MIRT 2017	25	2018
MIRT 2016	24	Divers
MIRT 2015	24	Divers
MIRT 2014	24	Divers
MIRT 2013	23	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	3	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	24	92%
2018	23	88%
2017	22	85%
2016	20	80%
2015	19	
2014	17	
2013	15	
2012	14	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Hoogwaterbeschermingsprogramma

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2018** ○ Het programmabudget is aangepast vanwege vrijval uit HWBP-2.
- 2017** ○ Het programmabudget is opnieuw aangepast vanwege vrijval uit HWBP-2 en de verlenging van het Deltafonds (DF) in 2029 en 2030.
- 2016** ○ Het programmabudget is aangepast vanwege vrijval uit HWBP-2.
- 2015** ○ Het project is overgegaan naar de realisatiefase.

Opgave

Nederland wordt beschermd tegen overstromingen door primaire waterkeringen. Elke twaalf jaar worden deze waterkeringen beoordeeld. Wanneer niet aan de gestelde normen wordt voldaan, zijn maatregelen nodig. Bij de laatste toetsing (in 2011 en 2013) bleek van de dijken en duinen 2.408 kilometer wel aan de norm te voldoen en 1.302 kilometer niet. Voor de kunstwerken geldt dat 868 kilometer hiervan wel aan de norm voldoen, en 799 kilometer niet. In 2014 is een nieuw waterveiligheidsbeleid vastgesteld, waarvan nieuwe normen zijn afgeleid. Vanaf 2017 worden de keringen beoordeeld op basis van deze nieuwe normen. Het streven is dat in 2050 alle keringen aan de nieuwe normen voldoen.

Oplossing

Ongeveer de helft van de keringen die niet aan de oude normen voldoet, maakt deel uit van lopende uitvoeringsprogramma's. Voor de resterende opgave is het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) opgesteld. Hierin wordt ook de opgave opgepakt die voortkomt uit de nieuwe normering voor waterveiligheid. Van de nu bekende totale veiligheidsopgave van 1.274 kilometer bevindt momenteel 598 kilometer zich in een van de drie projectfasen (verkenning-, planuitwerking- of realisatiefase). Binnen het HWBP is aandacht voor de mogelijkheden van duurzaamheid. Zo wordt in het project Grebbedijk onderzocht wat de mogelijkheden zijn om circulariteit en energie integraal mee te nemen in het project. Denk hierbij aan het gebruik van gebiedseigen grond, het opwekken van energie op of aan de dijk, warmte-koude-opslag, waterkracht en gebruik van verantwoorde materialen en processen (verminderen van uitstoot).

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het HWBP heeft als doel om de waterveiligheidsopgave uit te voeren door de primaire waterkeringen op orde te brengen.

Planning

De programmering kent een voortrollend karakter, waardoor een jaarlijkse actualisatie mogelijk is. De prioritering is gebaseerd op urgentie. De eerste jaren ligt de nadruk op verkenningen en planuitwerkingen als voorbereiding op de realisatie. Een tiental projecten bevinden zich nu al in de realisatiefase.

Politiek/bestuurlijk

De uitvoering van het HWBP wordt gecoördineerd door de Programmadirectie Hoogwaterbescherming, een gemeenschappelijke uitvoeringsorganisatie van de waterschappen en het ministerie van IenW.

Uitvoering

Het HWBP maakt deel uit van het Deltaprogramma met behoud van eigen organisatie en sturing.

Financiën

Circa 90% van de primaire waterkeringen is in beheer bij de waterschappen, de rest vrijwel volledig bij het Rijk. De versterking van de keringen van de waterschappen gebeurt op basis van cofinanciering. Rijk en waterschappen dragen ieder 50% van de kosten. De bijdrage van de waterschappen bestaat uit een zogenaamd solidariteitsdeel van 40% en een projectgebonden deel van 10%. Voor maatregelen betreffende waterkeringen van Waterschappen is tot en met 2034 in totaal € 5.880 mln. beschikbaar. De versterking van de Rijkskeringen is voor rekening van het Rijk. Hiervoor is tot en met 2034 € 640 mln. beschikbaar (Artikel DF 1.02.02).



Hoogwaterbeschermingsprogramma

(vervolg)

Begrotingsjaar *	Totaal HWBP	Projectbudget waterschapsprojecten in mln.	Projectbudget rijksprojecten in mln.	Budget overige programmakosten
MIRT 2021	6.619	5.880	640	99
MIRT 2020	6.223	5.482	629	112
MIRT 2019	5.795	5.092	617	86
MIRT 2018	5.330	4.642	608	80
MIRT 2017	4.850	4.171	601	78
MIRT 2016	3.895	3.224	600	71
MIRT 2015	3.768	3.138	573	57
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	2.767	2.669	57	41
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	369	325	40	4

Jaar**	Totaal HWBP	Percentage gerealiseerd***	Waterschapskosten	Rijksprojecten	Overige programmakosten
2019	728	11%	680	11	37
2018	542	9%	501	10	31
2017	395	7%	361	5	29
2016	271	6%	250	3	18
2015	158		144	2	12
2014	61		53		8
2013	16		13		3
2012	3		3		0

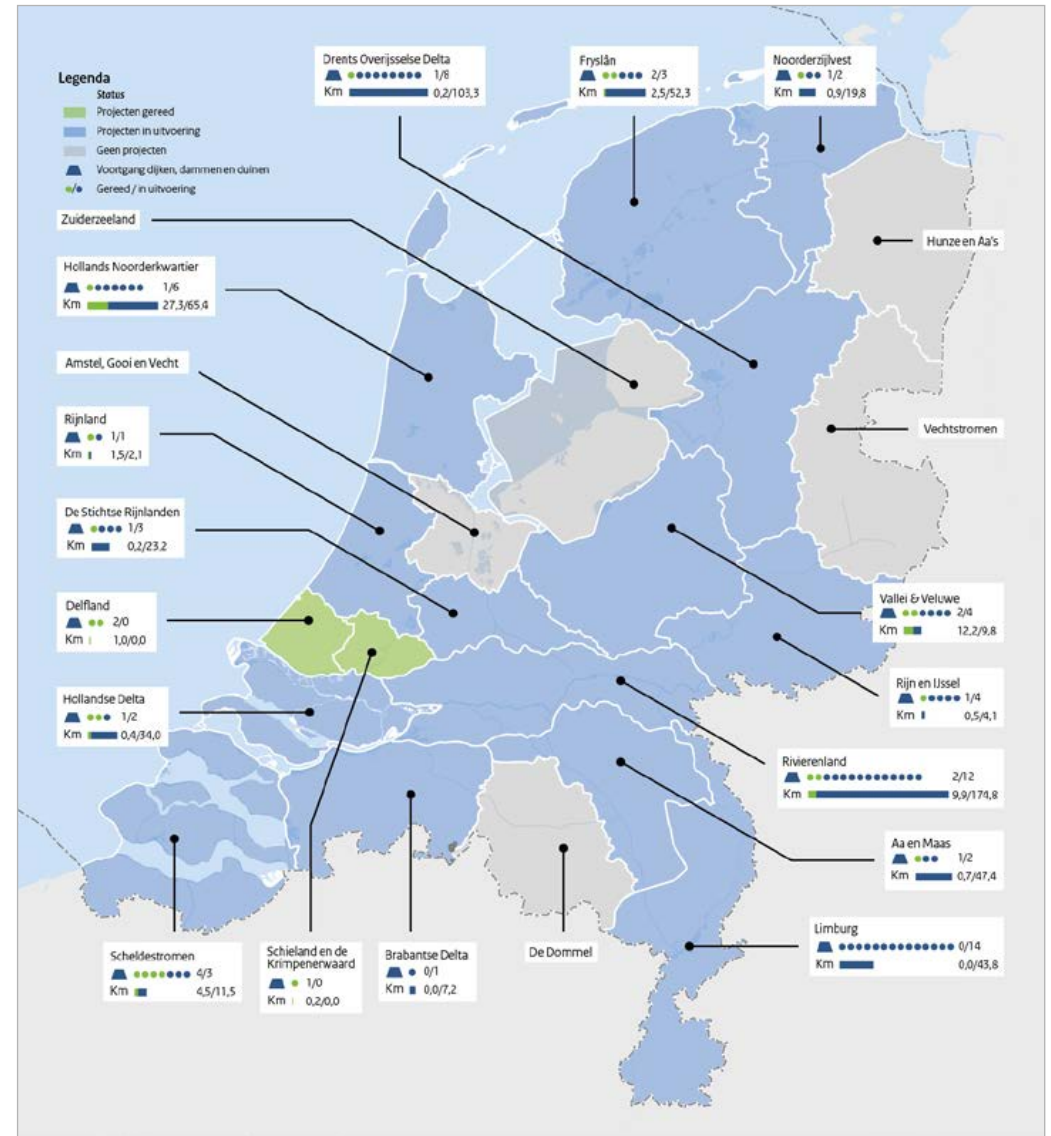
* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Hoogwaterbeschermingsprogramma (vervolg)





Nadere uitwerking rivierengebied (NURG)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2017** Het taakstellend programmabudget is verhoogd met € 7 mln. Er is een vertraging opgetreden bij de herinrichting van de Heesselsche Uiterwaarden.
- 2014** De resultaten van de herijking worden in 2013 geïmplementeerd.
- 2013** De herijking van de restant van de NURG-opgave voor verwerking en inrichting ten behoeve van natuur komt in 2012 aan de orde.

Opgave

Vanwege de afname van natuurareaal wordt een Natuurnetwerk Nederland ontwikkeld. De natuurontwikkeling in de uiterwaarden is hier onderdeel van. Daarnaast worden rivierverruimende maatregelen uitgevoerd om de veiligheid in het rivierengebied te vergroten. De voormalige ministeries van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en van Verkeer en Waterstaat hebben afgesproken om 6.687 hectare nieuwe natuur te realiseren in de uiterwaarden van de Rijnakken en de bedijkte Maas. Inmiddels is het overgrote deel van de NURG-opgave gerealiseerd en hebben de ministeries van IenW en van LNV afspraken gemaakt over de verdeling van de restopgave. Er is afgesproken dat elk ministerie zijn nog lopende projecten afmaakt.

Oplossing

Het aankopen van landbouwgronden in uiterwaarden en die inrichten als natuur draagt bij aan de realisatie van het Natuurnetwerk Nederland. Het beheer is in handen van natuurbeherende instanties. Natuurontwikkeling is gekoppeld aan veiligheid in het rivierengebied. Acht zogenoemde Autonome Ontwikkelingsprojecten (AO-projecten) dragen bij aan de waterveiligheidsdoelstellingen van de planologische kernbeslissing Ruimte voor de Rivier.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De NURG-projecten dragen bij aan natuurdoelstellingen, aan adequate bescherming tegen overstromingen en aan verbetering van de waterkwaliteit en worden verantwoord ingepast in de (natuurlijke) leefomgeving.

Planning

Van de 55 NURG-projecten resteren in totaal nog zes projecten. Hiervan worden er twee uitgevoerd door het ministerie van IenW. Dit zijn het AO-project Uiterwaardvergraving Afferdensche en Deestsche Waarden (oplevering: 2020) en het reguliere NURG-project Herinrichting Heesselsche Uiterwaarden (oplevering: 2020). Het LNV-deel van het NURG-programma omvat nog vier projecten. De uitvoering hiervan is overgedragen aan Staatsbosbeheer.

Politiek/bestuurlijk

In oktober 1997 is een overeenkomst gesloten tussen de voormalige ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit over de gezamenlijke aanpak en financiering van projecten gericht op veiligheid en natuurontwikkeling in uiterwaarden. Die afspraak is in 2000 verlengd in de samenwerkingsovereenkomst Veiligheid en Natte Natuur. Volgens het onderhandelingsakkoord Natuur (2011) blijft het Rijk verantwoordelijk voor de ontwikkelopgave voor de gebieden waarvoor een specifieke rijksverantwoordelijkheid geldt, zoals de rijkswateren, Ruimte voor de Rivier, NURG en Maaswerken. De provincies zijn hierbij verantwoordelijk voor het natuurbeheer. In 2012 is besloten om, met het oog op de waterveiligheidsdoelstelling op de lange termijn, naast de AO-projecten het NURG-project Heesselsche Uiterwaarden te realiseren. In januari 2016 is de uitvoering van het LNV-deel van het NURG-programma overdragen aan Staatsbosbeheer.

Uitvoering

Realisatie van het programma is een gedeelde verantwoordelijkheid van de ministeries van LNV en IenW.



Nadere uitwerking rivierengebied (NURG)

(vervolg)

Financiën

De basisafpraak voor NURG was dat de ministeries van LNV en IenW, ieder 50% van de kosten van grondverwerving en inrichting dragen. LNV draagt, naast uitgaven die in voorgaande jaren zijn gedaan, in de periode 2015-2020 nog € 26,5 mln. bij aan de kosten voor het LNV-deel van het NURG-programma. Dit bedrag is meerjarig verplicht en wordt in opdracht van Staatsbosbeheer aangewend. Het IenW-budget is onderdeel van de begroting van het Deltafonds onder Overige aanlegprojecten Waterveiligheid en bedraagt een taakstellend budget van € 133 mln. (Artikel DF 1.02.02).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	133	2020
MIRT 2020	134	2020
MIRT 2019	133	2020
MIRT 2018	133	2020
MIRT 2017	132	2020
MIRT 2016	125	2018
MIRT 2015	125	2018
MIRT 2014	125	2015
MIRT 2013	122	2015
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	11	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	4	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	119	90%
2018	112	84%
2017	103	77%
2016	88	67%
2015	81	
2014	72	
2013	68	
2012	66	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Nadere uitwerking rivierengebied (NURG)

(vervolg)





Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** ○ Eind 2018 is het laatste project van het HWBP-2 in realisatie gegaan. De einddatum van dit project is verschoven van 2021 naar 2022. Aangezien dit het laatste project is dat gerealiseerd wordt, is daarmee ook de mijlpaal voor het einde van het programma verschoven van 2021 naar 2022.
- 2018** ○ In de ontwerpbegroting 2018 wordt voorgesteld om € 81 mln. vrij te laten vallen. Dit kan volgens de bestuurlijk afgesproken verdeelsleutel worden ingezet bij het nieuwe HWBP (twee derde deel) en voor de waterveiligheidsopgave in het Deltafonds (een derde deel).
- 2017** ○ In de Ontwerpbegroting 2017 wordt voorgesteld € 327 mln. vrij te laten vallen ten bate van het Deltafonds.
- 2016** ○ Aan de Tweede Kamer is gemeld dat het project Markermeerdijken in 2021 opgeleverd wordt (VGR 7). Tevens is gemeld dat er bij de Ontwerp-begroting 2016 € 150 mln. vrijvalt van het programmabudget ten bate van het Deltafonds. € 100 mln. wordt conform bestuurlijke afspraken aangewend voor het nieuwe HWBP en € 50 mln. komt binnen het Deltafonds beschikbaar voor waterveiligheid.

Opgave

Een stelsel van primaire waterkeringen beschermt Nederland tegen overstromingen door zee, rivieren en meren. Het op de juiste sterkte houden van deze waterkeringen is van groot belang voor het handhaven van de gewenste veiligheid tegen overstroom. De Waterwet schrijft voor dat om de twaalf jaar moet worden getoetst of de primaire waterkeringen in Nederland voldoen aan de wettelijke normen. Uit de eerste en de tweede Landelijke Rapportage Toetsing (in 2001 en 2006) bleek dat respectievelijk 549 kilometer en 680 kilometer aan dijken, dammen en duinen en respectievelijk 82 en 206 van de zogenoemde kunstwerken niet aan de gestelde eisen voldoen. Daarnaast zijn negen locaties langs de Nederlandse kust bestempeld als 'zwakke schakels'. Voor deze locaties werd voorzien dat zij binnen een termijn van twintig jaar niet meer aan de norm voldoen.

Oplossing

Wanneer de primaire waterkeringen niet aan de normen voldoen, zijn maatregelen zoals dijkversterking of versterking van de kunstwerken nodig. Op basis van de uitkomsten van beide toetsrondes is een planning en prioritering gemaakt voor de benodigde verbeteringswerken. Deze maatregelen (oorspronkelijk 88 in totaal) zijn opgenomen in het tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP-2). In 2015 is het project Markermeerdijk Zuid- en Westkade overgeheveld naar het HWBP, waardoor het aantal maatregelen van het programma wijzigt naar 87.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het programma draagt bij aan een adequate bescherming tegen overstromingen.

Planning

In de Basisrapportage is aangegeven dat de projecten uit HWBP-2 in 2017 dienen te zijn afgerond. Enkele grote, complexe projecten zullen later gereed zijn (zie Voortgangsrapportage 11 en 15). Het laatste project dat wordt opgeleverd is het project Markermeerdijken (oplevering voorzien in 2022).



Politiek/bestuurlijk

In 2011 is het HWBP-2 door de Tweede Kamer aangewezen als Groot Project. In dit kader is begin oktober 2011 de Basisrapportage aan de Kamer verstuurd. De eerste Voortgangsrapportage is in april 2012 aangeboden. Afspraken over gezamenlijke financiering door het Rijk en de waterschappen zijn vastgelegd in het Bestuursakkoord Water van 2011. Naar aanleiding van de derde Landelijke Rapportage Toetsing (2011) is een nieuw Hoogwaterbeschermingsprogramma opgesteld (zie het desbetreffende projectblad).



Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2013** Het budget is verlaagd met € 35,3 mln. Het bedrag is overgeheveld naar het nieuwe HWBP. € 218 mln. wordt conform bestuurlijke afspraken aangewend voor het nieuwe HWBP en € 109 mln. komt binnen het Deltafonds beschikbaar voor waterveiligheid.

Uitvoering

De eerste projecten zijn in 2007 gestart. De verbeteringsmaatregelen worden uitgevoerd door de beheerder (90% van de primaire waterkeringen is in beheer bij waterschappen, 9% bij Rijkswaterstaat en de rest bij derden, onder andere provincies en gemeenten). De maatregelen worden gezamenlijk gefinancierd door het Rijk en de waterschappen. HWBP-2 is onderdeel van het Deltaprogramma met behoud van eigen besturing, organisatie en financiering.

Financiën

Het budget van HWBP-2 bedraagt € 2.688 mln. (Artikelen DF 1.01.01 en 1.01.02).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling	Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
MIRT 2021	2.688	2022	2019	2211	83%
MIRT 2020	2.668	2022	2018	2.013	75%
MIRT 2019	2.663	2021	2017	1.791	67%
MIRT 2018	2.650	2021	2016	1.629	62%
MIRT 2017	2.712	2021	2015	1.395	
MIRT 2016	3.051	2021	2014	1.246	
MIRT 2015	3.226	2021	2013	941	
MIRT 2014	3.218	2021	2012	731	
MIRT 2013	3.151	2021			
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	463				
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	62				

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Programma Vervanging & Renovatie - Hoofdwatersysteem

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** Er is € 106 mln. aan het programmabudget toegevoegd door verlenging van het Deltafonds naar 2034. Daarnaast is er indexering 2020 toegekend (€ 1 mln.).
- 2020** Van het programmabudget voor vervanging en renovatie in het hoofdwatersysteem is € 265 mln. overgeheveld naar het hoofdvaarwegennet en € 5 mln. ingezet voor personele capaciteit.
- 2019** Er is € 106 mln. aan het programmabudget toegevoegd door verlenging van het Infrastructuurfonds naar 2032. Daarnaast is indexering 2018 toegekend (€ 1 mln.). Er is 1 mln. van het programmabudget in mindering gebracht voor de bekostiging van personele capaciteit voor VenR.
- 2018** Er is € 106 mln. aan het programmabudget toegevoegd door verlenging van het Deltafonds naar 2032. Daarnaast is indexering 2017 toegekend (€ 2 mln.).
- 2017** Ten opzichte van het vorige MIRT is de weergave in overeenstemming gebracht met andere MIRT-projectbladen en de wensen van de Kamer over programmaverantwoordings. Hiervoor zijn de uitgaven in het verleden in het budget verwerkt (vanaf 2012), waarmee het totaalbudget € 12 mln. hoger is. Daarnaast zijn de volgende financiële wijzigingen te melden: extrapolatie 2029

Opgave

Voor het waarborgen van de waterveiligheid, de beheersing van de waterkwantiteit en zoetwatervoorziening en een goede waterkwaliteit van de oppervlaktewateren dient het hoofdwatersysteem op orde te worden gehouden. In eerste instantie gebeurt dat door het uitvoeren van regulier onderhoud. De kunstwerken in het hoofdwatersysteem, zoals stuwen, gemalen en stormvloedkeringen, hebben echter een beperkte levensduur en dienen aan het eind hiervan te worden vervangen of gerenoveerd. Doordat met name in de vorige eeuw op grote schaal waterkeringen zijn aangelegd, is er komende decennia sprake van een flinke vervangings- en renovatieopgave.

Oplossing

Het vervangen en renoveren van kunstwerken draagt bij aan het op peil houden van de waterveiligheid en het (zoet)waterbeheer. De scope omvat alle objecten waarbij zich levensduurproblemen voordoen met gevolgen voor de waterveiligheid en de beschikbaarheid van de objecten voor het (zoet)waterbeheer. Met de projecten wordt de levensduur van de objecten verlengd of worden de objecten vervangen, zodat de beschikbaarheid van onder andere stormvloedkeringen, stuwen, gemalen in stand wordt gehouden. Hiertoe is het programma Vervanging en Renovatie (VenR) ingericht. Voor alle objecten en onderdelen van het hoofdwatersysteem wordt de opgave in kaart gebracht. Allereerst wordt op basis van het ontwerp ingeschat wanneer vervanging of renovatie aan de orde zal zijn. Daarnaast worden de objecten onderworpen aan inspecties en berekeningen. Dit leidt tot het inzicht in, en een prognose van, waar op een termijn van vijf tot vijftien jaar vervanging of renovatie nodig is. Zo worden, steeds vooruitkijkend, objecten en onderdelen geïdentificeerd waarvoor een planfase wordt gestart. In de planfase wordt de uiteindelijke opgave vastgesteld en daarna volgt een definitief besluit over de aanpak van het betreffende object of onderdeel.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Door het vervangen of renoveren van objecten en onderdelen wordt het hoofdwatersysteem duurzaam op orde gehouden. Hierdoor houdt Nederland droge voeten en kan het over voldoende zoetwater en schoon (drink)water blijven beschikken, nu en in de toekomst.

Planning

Het betreft een structureel programma. Planningen voor de projecten die onderdeel zijn van het programma zijn in de tabel in dit blad opgenomen.

Politiek/bestuurlijk

Het VenR-programma kent een technische aanleiding, namelijk het einde van de technische levensduur van onderdelen en objecten in het hoofdwatersysteem. Vanuit dit perspectief hoeven geen aanvullende wensen of functionaliteiten te worden toegevoegd. Maar omdat het relatief grote ingrepen in het systeem betreft, wordt goed nagedacht over verstandige, aanvullende investeringen in het kader van verduurzaming, modernisering en meekoppelkansen vanuit de omgeving.

Uitvoering

Rijkswaterstaat voert de projecten uit (zie bijgaande tabel).

Financiën

Voor de totale vervangings- en renovatieopgave van het hoofdwatersysteem is in de periode 2012 tot en met 2034 een bedrag beschikbaar van € 1.168 mln. Hiervan is tot en met 2019 € 140 mln. gerealiseerd en nog € 1.028 mln. beschikbaar. Op artikel DF 3.02.03. is ook nog € 1 mln. beschikbaar voor Stroomlijn. In totaal is daarmee tot en met 2034 nog € 1.029 mln. beschikbaar.



Programma Vervanging & Renovatie - Hoofdwatersysteem

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

en 2030 (€ 213 mln.) en afboeking van de bijdrage aan de renovatieopgave surveillancevliegtuigen van de Kustwacht (€ 55 mln.). Ook zijn de (geprognostiseerde) uitgaven voor het programma Stroomlijn in dit blad niet meer opgenomen, waarmee het budget met € 47 mln. afneemt. Hiermee komt het budget op € 1.009 mln.

- 2016** ○ Maatregelen volgend uit RINK-onderzoek worden uitgevoerd op verschillende objecten in het IJsselmeergebied (de andere onderdelen van het RINK-project worden nog uitgewerkt). Renovatie van het stuwensemble is met twee jaar uitgesteld naar 2021.
- 2015** ○ Het taakstellend budget voor de renovatie van het stuwensemble is verhoogd met € 30 mln. Het project Stroomlijn is ook ondergebracht bij Vervanging en Renovatie.
- 2014** ○ Het programma Vervanging en Renovatie is nieuw opgenomen in het MIRT.
- 2013** ○ Begin 2012 is de scope opnieuw vastgesteld en zijn aanvullende financiële middelen van het budget voor Vervanging en Renovatie ter beschikking gesteld.

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend budget	Gerealiseerd budget t/m 2019	Openstelling
Afgeronde projecten		3	3	Gereed
Renovatie Sluis- en Stuwensemble Neder-Rijn en Lek	Renovatie complexen Hagestein, Amerongen en Driel	162	137	2021
Realisatieprojecten < 10 mln.		2	0	In delen
Projecten in planfase		12	0	In delen
Onderzoek en coördinatie		5	0	
Reservering (gebonden)		985		
Totalen*		1.168	140	
Waarvan verplicht		16%		

* Voor het programma Stroomlijn is € 34 mln. beschikbaar, waarvan sinds 2012 € 33 mln. is gerealiseerd en € 1 mln. verplicht en gebonden is voor maatregelen.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
MIRT 2021	1.168	2019	140	16%
MIRT 2020	1.061	2018	117	11%
MIRT 2019	1.223	2017	83	7%
MIRT 2018	1.117	2016	44	4%
MIRT 2017	1.009	2015	17	
MIRT 2016	886	2014	13	
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	282	2013	11	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	6	2012	6	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Programma Vervanging & Renovatie - hoofdwatersysteem

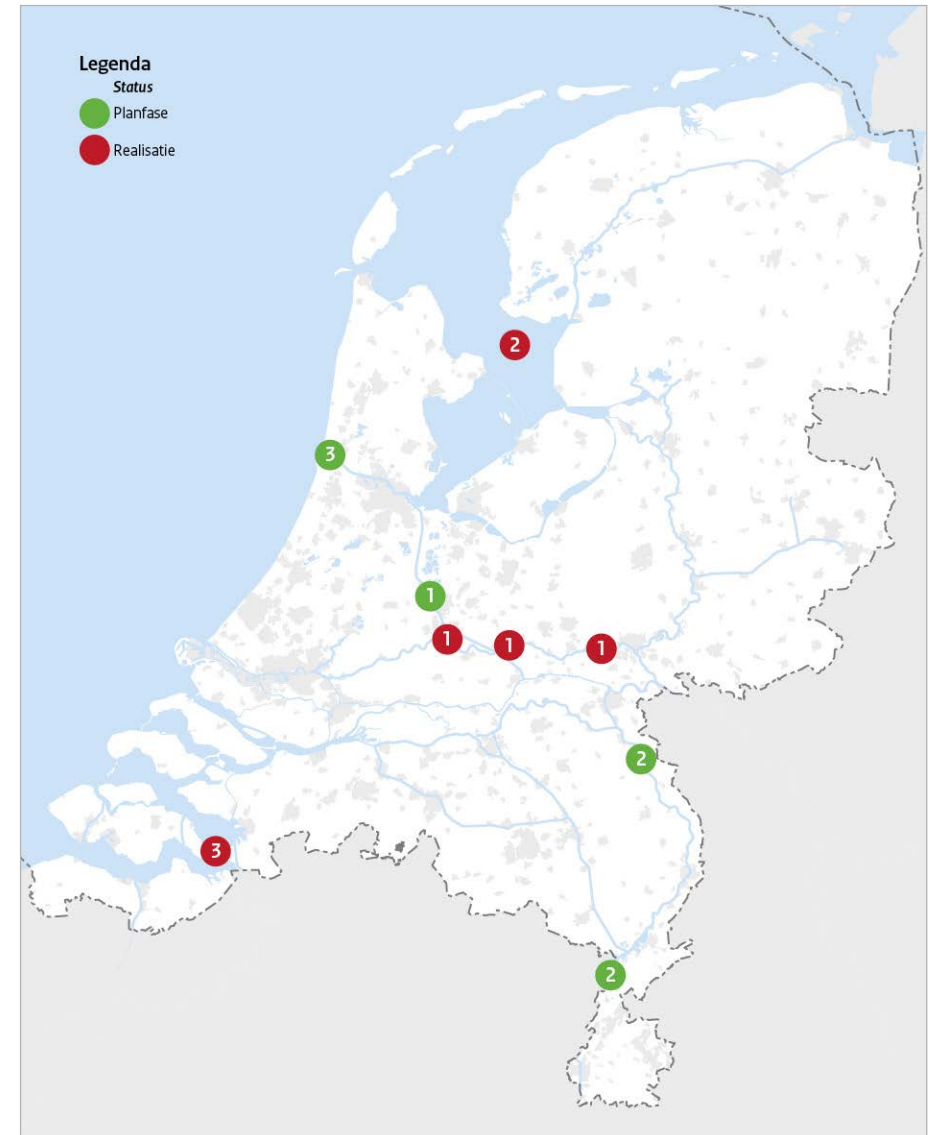
(vervolg)

Planuitwerking

1. Amsterdam-Rijnkanaal ARK: Damwanden en sluisjes
2. Maas: vervangen bediening en besturing
3. Sluiscomplex IJmuiden, Middensluis, Noordersluis en Gemaal Ijmuiden

Realisatie

4. Renovatie stuwensemble in Nederrijn en Lek
5. RINK IJsselmeergebied
6. RINK Zeeuwse Delta





Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ Medio 2020 is het voorkeursalternatief voor het maatregelpakket voor de derde planperiode vastgesteld.
- 2020** ○ Er is versneld gestart met de verkenning van het maatregelpakket voor de derde planperiode (2021-2027). Het reeds bekende maatregelpakket is geactualiseerd en aangevuld. Het budget is verhoogd met € 15 mln., waarvan € 12 mln. door indexering.
- 2019** ○ Er is decharge verleend voor de eerste planperiode van KRW-maatregelen. Het budget is verhoogd met € 14,4 mln. Het eerder overgehevelde bedrag voor Hoornse Hop is na het vervallen van het project Hoornse Hop weer teruggegaan naar het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren. Daarnaast is € 8,6 mln. toegevoegd door indexering.
- 2017** ○ Het budget is verlaagd met € 5 mln. als gevolg van indexering (+ € 1 mln.) en overheveling van budget van het Verbeterprogramma naar het project Luwtmaatregelen Hoornse Hop (€ 6 mln.).
- 2015** ○ In de begroting voor 2015 is binnen het Deltafonds, aanvullend op de reeds beschikbare middelen, € 472,9 mln. voor de tweede en derde planperiode gereserveerd.

Opgave

De opgave vanuit de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) is het verbeteren van de chemische en ecologische kwaliteit van grond- en oppervlaktewater. In 2027 moeten maatregelen zijn uitgevoerd die bijdragen aan de doelen van de KRW. Het betreft onder meer maatregelen voor ecologisch herstel: herstel van verbindingen om vissen ruim baan te geven, verbeteren van geleidelijke en ecologisch functionerende overgangen tussen water en land en tussen zoet en zout water, betere uitwisseling tussen hoofdstroom en geulen in de uiterwaarden, en verbetering van de gevoeligheden voor de afwenteling van stofstromen vanuit bovenstrooms gelegen watersystemen. In enkele gebieden is algenbloei een belangrijk aandachtspunt.

Oplossing

De knelpunten kunnen grotendeels worden weggenomen door inrichtingsmaatregelen in het watersysteem. Het betreft een mix van maatregelen gericht op de vispasseerbaarheid, het ecologisch functioneren van watergangen en hun directe omgeving (oevers), helder en schoon water, en herstel van habitat en de natuurlijke dynamiek.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren draagt bij aan het op orde krijgen en houden van een duurzaam watersysteem tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten volgens de doelen van de KRW.

Planning

De KRW verplicht Europese lidstaten om in 2015 te voorzien in een goede chemische en ecologische toestand van alle oppervlaktewateren. Lidstaten kunnen toestemming krijgen om de doelen later, uiterlijk in 2027, te bereiken (faseren) of om doelen op een lager niveau vast te stellen. Nederland maakt gebruik van de mogelijkheid tot fasering. Vooruitlopend op de inwerkingtreding van de KRW liep hiervoor een aantal programma's. Deze zijn in 2009 samengevoegd tot het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren.
2020: Start planuitwerking en realisatie derde planperiode
2021-2022: Oplevering tweede planperiode
2027: Oplevering derde planperiode en programma

Politiek/bestuurlijk

Het maatregelpakket en de onderbouwing daarvan voor de tweede planperiode zijn opgenomen in het Beheerplan Rijkswateren (BPRW) 2016-2021. Dit is in december 2015 vastgesteld en als onderdeel van de vier stroomgebiedbeheerplannen aan de Europese Commissie gerapporteerd. De verkenning voor de tweede planperiode is in december 2015 afgesloten. In 2019 is een aanvang gemaakt met de verkenning voor de derde planperiode. Deze verkenning is in 2020 afgerond en het Voorkeursalternatief is vastgesteld. Aansluitend is een start gemaakt met de planuitwerking en de voorbereiding van de realisatie van het maatregelpakket voor de derde planperiode. Daarnaast is gestart met het opstellen van de stroomgebiedbeheerplannen voor de periode 2022-2027.



Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2014** ○ Het budget is verlaagd met € 41,4 mln. door overheveling van het Besluit beheer Haringvlietsluizen naar het Deltafonds. Het budget is verhoogd met € 100,9 mln. vanuit IF voor het vervolprogramma. Het budget is tevens verhoogd met € 25,4 mln. door onder andere diverse ontvangsten.
- 2013** ○ Het budget is verlaagd met € 8,3 mln. door overheveling van een KRW-maatregel (langsdammen) naar Ruimte voor de Rivier en opgehoogd met € 1,1 mln. voor een KRW-maatregel in het project Sophiapolder.

Uitvoering

De maatregelen van de eerste planperiode zijn inmiddels uitgevoerd. De maatregelen van de tweede planperiode zijn geprogrammeerd en deels in uitvoering of al uitgevoerd. Het maatregelenpakket voor de derde planperiode is vastgesteld en de Planuitwerking is in 2020 van start gegaan. Er is opdracht gegeven voor de planuitwerking en realisatie van het maatregelenpakket.

Financiën

Het taakstellend budget voor het gehele programma bedraagt € 1.109 mln. Voor de eerste planperiode was in totaal € 484 mln. beschikbaar (Artikel XII 12.01.03). Voor de uitvoering van de tweede en de derde planperiode is er op het Deltafonds tot 2027 € 625 mln. beschikbaar (Artikel DF 07.01.01).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	1109	2027
MIRT 2020	1.100	2027
MIRT 2019	1.074	2027
MIRT 2018	1.060	2027
MIRT 2017	1039	2027
MIRT 2016	1044	2027
MIRT 2015	1042	2027
MIRT 2014	570	2027
MIRT 2013	484	2027
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	625	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	34	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	537	48%
2018	507	47%
2017	489	46%
2016	484	46%
2015	451	
2014	430	
2013	362	
2012	310	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren (vervolg)





Deltaplan Zoetwater

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2017 ○ Dit project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

Voldoende (zoet)water is cruciaal voor de stabiliteit van dijken en de stedelijke bebouwing en voor de drinkwater- en elektriciteitsvoorziening. Bepaalde sectoren, zoals landbouw, scheepvaart en veel industrieën, zijn voor hun productie afhankelijk van zoetwater. Ook waterrijke natuur, het leefmilieu in de stad en de volksgezondheid zijn hiervan afhankelijk. Als gevolg van de klimaatverandering kunnen in de toekomst vaker watertekorten optreden dan nu het geval is, met alle gevolgen van dien. Daarom is inzicht gewenst in de beschikbaarheid van water en de kansen op tekorten. Er zijn maatregelen nodig om de aanvoer van zoetwater robuuster te maken en te zorgen voor zuiniger gebruik.

Oplossing

Het Deltaplan Zoetwater 2015-2021 bevat een groot aantal initiatieven en maatregelen om de zoetwatervoorziening in Nederland robuuster te maken voor toekomstige effecten van klimaatverandering en om de knelpunten die er nu al zijn aan te pakken. Het plan bevat ook afspraken over de financiële bijdragen van Rijk en regio. Er loopt een onderzoek om het effect van de maatregelen en de resterende opgave vast te stellen. Op basis hiervan wordt een besluit genomen over een volgend maatregelenpakket voor de periode 2021-2027.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De beleidsdoelstelling is Nederland voor te bereiden op de gevolgen van klimaatverandering. De maatregelen zorgen voor een robuuster watersysteem waarmee toenemende watertekorten (qua omvang en frequentie) beter opgevangen kunnen worden. Hiermee wordt de schade door droogte en verzilting beperkt.

Planning

2015-2021: Uitvoeringsprogramma. De planning per maatregel staat beschreven in de programmering die jaarlijks wordt geactualiseerd. Deze is te vinden op www.deltacommissaris.nl.

Politiek/bestuurlijk

Voor de programmering van zoetwatermaatregelen voor 2016 en opvolgende jaren zijn de afspraken over verantwoordelijkheden, kostenverdeling, financieel arrangement en planning via bestuurs-overeenkomsten per regio vastgelegd. Alle zoetwaterregio's en Rijkswaterstaat doen stapsgewijs wat nodig is. De zoetwaterregio's zijn IJsselmeergebied, Hoge Zandgronden Oost, Hoge Zandgronden Zuid, Rivierengebied, West-Nederland en Zuidwest-Nederland.



Deltaplan Zoetwater

(vervolg)

Financiën

Budget voor het Deltaplan Zoetwater is circa € 400 mln. op basis van cofinanciering. Het taakstellend budget voor IenW bedraagt € 159 mln. (Artikel DF 2.02.02).

Van het taakstellend budget is in de periode 2015-2019 circa € 43 mln. overgemaakt naar decentrale overheden als bijdrage voor het uitvoeren van zoetwatermaatregelen van nationaal belang conform het Deltaplan Zoetwater. Voor het Deltaplan als geheel is de realisatie 2015-2019 circa € 207 mln. (ca. 52 %).

De realisatiegegevens voor IenW betreffen maatregelen in het hoofdwatersysteem.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	76	2021
MIRT 2020	76	2021
MIRT 2019	118	2021
MIRT 2018	123	2021
MIRT 2017	137	2021
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	61	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	7	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	13	17%
2018	10	13%
2017	6	8%
2016	2	2%
2015	1	1%

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Deltaplan Zoetwater

(vervolg)





Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ Er is één project (financieel) afgerond. Veranderende economische omstandigheden hebben ertoe geleid dat de einddatum van het project IODS met één jaar is uitgesteld.
- 2020** ○ De economische en marktveranderende omstandigheden van de laatste jaren hebben een vertragend effect gehad op de realisatie van de projecten. Dit heeft ertoe geleid dat bij de projecten Breda Stationskwartier, Dordrecht en Venlo Q4 een wijziging van einddatum heeft plaatsgevonden.
- 2019** ○ Door de portefeuilleverdeling valt dit programma met ingang van 2018 onder de verantwoordelijkheid van BZK.
- 2018** ○ Er zijn drie projecten (financieel) afgerond.
- 2016** ○ Inmiddels zijn negen projecten (financieel) afgerond.
- 2013** ○ Er zijn drie projecten gedecentraliseerd naar het Gemeentefonds. Eén project is gedecentraliseerd naar het Provinciefonds.

Opgave

Voor zowel het stedelijk als het landelijk gebied was het streven volgens de Nota Ruimte versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Bij het Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK) gaat het om intensivering van stedelijke centra en versterking van de open en groene gebieden rond de steden.

Oplossing

Het Rijk geeft een impuls voor de realisering van projecten met ruimtelijke kwaliteit via het BIRK. In stedelijk gebied gaat het om gemeentelijke centrumstedelijke projecten, waarbij barrières worden weggenomen die onderdelen van de stad hinderlijk van elkaar scheiden (zoals het spoorviaduct in Delft) en de centrumontwikkeling wordt bevorderd. De rijksbijdragen zijn gericht op het realiseren van onderdelen die essentieel zijn voor de ruimtelijke kwaliteit. In de subsidiebeschikking is aangegeven welke kwaliteitsdrager(s) essentieel is/zijn voor de ruimtelijke kwaliteit van het project. Projecten in het Groene Hart, de Hoeksche Waard, Noord-Hollands Midden of de Nieuwe Hollandse Waterlinie richten zich op het versterken van deze gebieden, het stimuleren van hun ontwikkeling en het tegengaan van verrommeling.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Door de rijksbijdragen uit het BIRK in te zetten als "trigger money" kunnen projecten zoals hiervoor genoemd, gerealiseerd worden die anders niet of niet met de gewenste ruimtelijke kwaliteit van de grond zouden zijn gekomen.

Planning

Met het afgeven van de BIRK-subsidiebeschikking is de realisatie van het project gestart. In 2007 zijn alle BIRK-projecten in de uitvoeringsfase terechtgekomen. Het programma liep tot 2010. De oplevering van de projecten vindt ruw geschat plaats tussen 2012 en 2023. In het afgelopen jaar is het BIRK-project Arnhem Zuidelijke Binnenstad volledig afgerond.

Politiek/bestuurlijk

Convenanten: Spoorzone Delft.

Moties/amendementen: de belangrijkste hadden betrekking op Spoorzone Delft (zie onder andere motie-Mastwijk, december 2003, TK 29200 XII, nr. 88) en A2 Maastricht (zie onder andere motie-De Nereë tot Babberich, november 2002, TK 28600, nr. 59H). In 2011 en 2012 zijn diverse projecten gedecentraliseerd. Nadien is een aantal projecten (financieel) afgerond.

Uitvoering

De rijksbijdragen gaan naar projecten waarbij diverse marktpartijen zijn betrokken. De marktpartijen dragen niet direct bij aan de grondexploitatie van projecten, maar ze voeren wel de regie over de vastgoedexploitatie. Voor de grondexploitatie zijn de gemeenten verantwoordelijk. Voor de vastgoedexploitatie zijn de marktpartijen verantwoordelijk.

Financiën

Taakstellend budget: € 418 mln. (hoofdstuk XII, art. 13 Ruimtelijke ontwikkeling). Voor het BIRK was een initieel budget beschikbaar van € 418 mln. ter medefinanciering van 42 projecten. Voor de jaren 2018 en 2023 resteert van dit budget nog € 4,47 mln. om in tranches als voorschot uit te keren aan vier BIRK-projecten. Daarmee is het initiële budget van € 418 mln. volledig uitgeput. BIRK in zijn geheel is dus bijna afgerond.



Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK)

(vervolg)





Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** Een deel van het programma MJPO Wegen ten bedrage van € 27,8 mln. is uitgevoerd als onderdeel van het aanlegprogramma Wegen. Vanuit het programma MJPO is € 5,4 mln. overgeboekt naar het project N35 Wierden-Nijverdal voor de realisatie van ecoduct Notterveld.
- 2019** Uitvoering van sommige onderdelen vindt later plaats in samenhang met infrastructurele aanpassingen ter plaatse.

Opgave

Om flora- en faunasoorten in staat te stellen op lange termijn te overleven en zich te ontwikkelen, zijn het behoud van leefgebieden en de mogelijkheden voor flora en fauna om zich tussen leefgebieden te kunnen verplaatsen essentieel. Binnen de kaders die het Rijk heeft gesteld, realiseren de provincies uiterlijk tot 2027 de herijkte nationale Ecologische Hoofdstructuur (EHS), een provincie- en landsgrensoverschrijdend natuurnetwerk, nu bekend als het Nationaal Natuurnetwerk (NNN). Autowegen, spoorwegen en waterwegen zijn belangrijke veroorzakers van versnippering van natuur en landschap. Het treffen van maatregelen in het kader van ontsnippering aan de rijksinfrastructuur is een belangrijk middel om het NNN te realiseren.

Oplossing

Het MJPO is het programma voor het oplossen van versnippering die wordt veroorzaakt door bestaande rijksinfrastructuur. Oplossende maatregelen bestaan onder meer uit ecoducten, faunatunnels of diervriendelijke oevers. Hiervoor wordt een gebiedsgerichte benadering gehanteerd waarbij samenwerking met provincies, uitvoerende diensten en terreinbeheerders centraal staat. In het MJPO zijn per provincie alle ontsnipperingsknelpunten opgenomen die een belangrijke belemmering vormen voor de realisering van het NNN. Aanvullend onderdeel van het programma zijn de in 2014 afgesproken extra maatregelen ter bescherming van de otter. Het doel was dat in 2018 de belangrijkste barrières voor het NNN, veroorzaakt door rijkswegen, spoorwegen en rijkswaterwegen, waren opgeheven.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Met het MJPO worden de belangrijkste bestaande ontsnipperingsknelpunten opgelost door het nemen van kosteneffectieve maatregelen. Hiermee wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan het realiseren van het Nationaal Natuurnetwerk.



Planning

Het programma is in 2020 formeel afgesloten. Een aantal maatregelen worden in de periode tot 2025 uitgevoerd, omdat deze zijn gecombineerd met grotere infrastructurele projecten (werk met werk maken). Hiertoe zijn nadere bestuurlijke en/of projectafspraken gemaakt. De bijgevoegde kaart geeft een overzicht van de stand van zaken voor de knelpunten per 31 december 2019. Uiteindelijk zullen er van de 176 knelpunten 153 volledig zijn opgelost en 22 gedeeltelijk.



Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)

(vervolg)

Uitvoering

Het MJPO is opgesteld door de toenmalige ministeries van Verkeer en Waterstaat, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV). Het ministerie van IenW is verantwoordelijk voor de uitvoering en de coördinatie daarvan en neemt vanuit die rol het initiatief tot de doorlopende actualisatie van de programmering.

Financiën

Het MJPO is gefinancierd door de ministeries van IenW en LNV. LNV heeft via het Investeringsbudget Landelijk gebied (ILG) bijgedragen aan maatregelen die met name bedoeld zijn om tussen grote natuurgebieden robuuste verbindingzones aan te leggen. Onder het kabinet-Rutte I zijn de robuuste verbindingen geschrapt. Daarmee werd ook het resterende budget voor voorzieningen in deze zones ingetrokken. Met de provincies zijn vervolgens in het Natuurpact van 2013 afspraken gemaakt over de realisatie van het NNN.

Het ministerie van IenW heeft in 2004 € 250 mln. gereserveerd voor maatregelen ten behoeve van ontsnippering aan de rijksinfrastructuur voor de periode vanaf 2005 tot en met 2018.

Vanuit het programma MJPO is voor € 27,8 mln. aan maatregelen uitgevoerd als onderdeel van het aanlegprogramma Wegen. Deze maatregelen waren binnen dat programma voorgefinancierd. De betreffende middelen zijn in de begroting 2020 teruggeboekt naar de investeringsruimte Wegen.

Meer informatie

Ter afsluiting van het MJPO is een eindboek opgesteld. Het geeft per knelpunt nadere informatie van de maatregelen die Rijkswaterstaat en ProRail hebben uitgevoerd. Ook bevat het foto's en columns om de ontsnippering van Nederland in een breder perspectief te plaatsen. Het eindboek is te vinden op www.mjpo.nl.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	231	2005-2018
MIRT 2020	228	2005-2018
MIRT 2019	258	2005-2018
MIRT 2018	256	2005-2018
MIRT 2017	255	2005-2018
MIRT 2016	258	2005-2018
MIRT 2015	257	2005-2018
MIRT 2014	255	2005-2018
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	27	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	6	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	211	91%
2018	197	86%
2017	163	63%
2016	139	54%
2015	119	
2014	95	
2013	93	
2012	82	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.

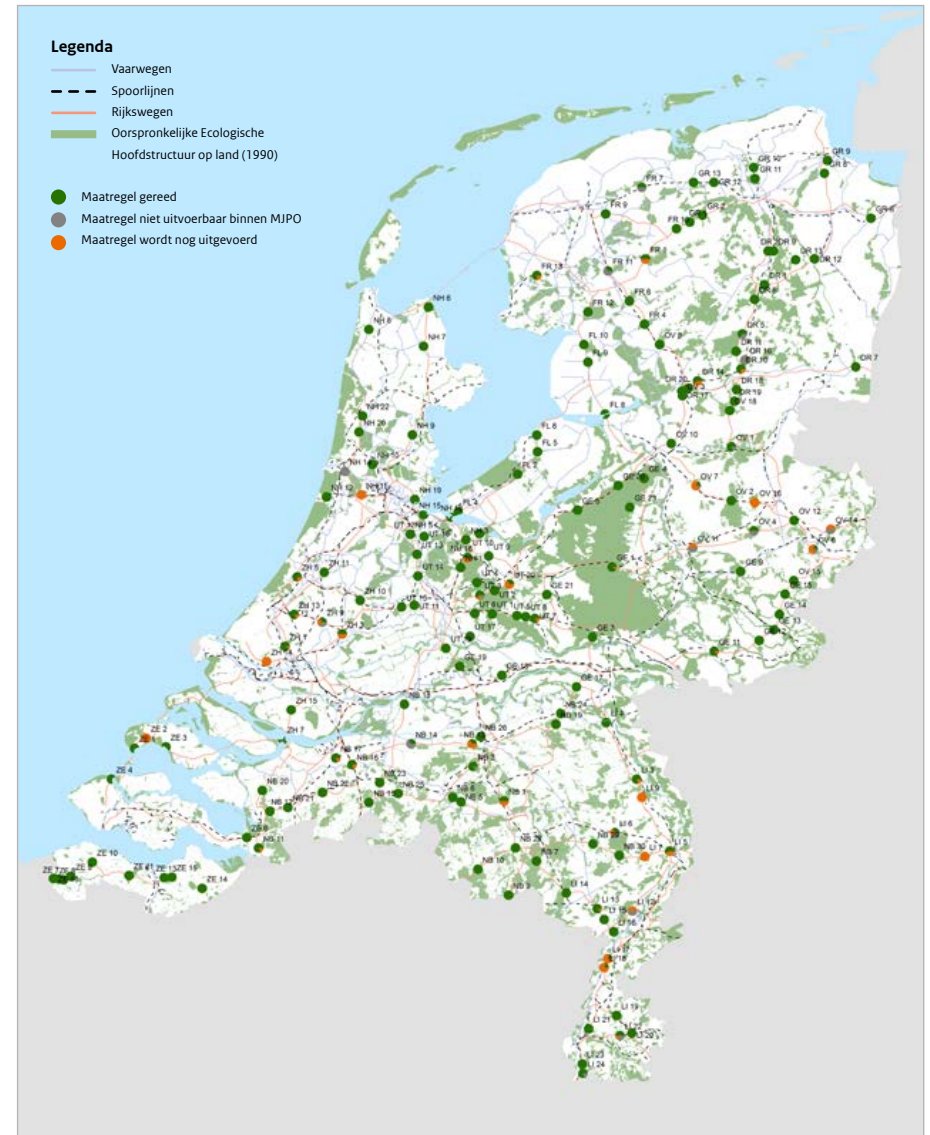


Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)

(vervolg)

Resultaat Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)

Aandeel gerealiseerde maatregelen per knelpunt aan het einde van het programma.





Noordwest-Nederland

Visie	136
Hoofdogaven	137
Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang	139
Opgavenkaart	142
Projectenkaart	144
Projectenoverzicht	145
Project- en programmabladen	146

Noordwest-Nederland

Het MIRT-gebied Noordwest-Nederland beslaat het grondgebied van de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland, inclusief het IJsselmeergebied.

Visie

De centrale ambitie voor Noordwest-Nederland is het versterken van de internationale concurrentiepositie en het creëren van een aantrekkelijke en gezonde woon- en werkomgeving. Daarvoor liggen met name kansen in het samenhangende stedelijk netwerk van IJmuiden tot aan de steden Utrecht, Amersfoort en Lelystad. Noordwest-Nederland laat een sterke demografische groei zien en vormt daarnaast het hart van de financiële dienstverlening en van de (internationale) zakelijke dienstverlening, waarin de topsector Creatieve Industrie ruim is vertegenwoordigd. Ook beschikt het gebied in de regio Utrecht over een sterk cluster Life Sciences & Health en vormt het de drijvende kracht achter de dienstverlening in High Tech Systemen en Materialen. Met de mainport Schiphol en de Amsterdamse haven heeft Noordwest-Nederland een goede internationale bereikbaarheid voor personen- en goederenvervoer. Bovendien heeft het gebied met Amsterdam één van de grootste internationale toeristische trekpleisters.

Om blijvend internationaal concurrerend te kunnen zijn, moet Noordwest-Nederland aantrekkelijk blijven voor innovatieve en creatieve bedrijven en hun kenniswerkers. Dit vraagt samenhangende acties op het gebied van economie, verstedelijking, bereikbaarheid, leefbaarheid, natuur en landschap, water en energie. De stedelijke gebieden in Noordwest-Nederland blijven sterk groeien. Het accommoderen van deze groei en het creëren van toekomstbestendige woon- en werkomgevingen biedt een uitdaging in relatie tot de mobiliteitsvraag, de klimaatadaptatie en de energietransitie. Bedrijven die zich in Noordwest-Nederland hebben gevestigd of willen vestigen, zijn voor het aantrekken van (toekomstige) medewerkers mede afhankelijk van de mogelijkheid die mensen hebben om in de regio te kunnen wonen. Dit geldt in versterkte mate voor de lagere en middeninkomens. Het realiseren van voldoende en bij de vraag passende en betaalbare woningen, en de sterke relatie met bereikbaarheid en energietransitie, heeft daarom hoge prioriteit, met name in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en de Metropoolregio Utrecht (MRU).

Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie (REOS)

In de bestuurlijke intentieverklaring Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie (REOS) van juni 2016 hebben de Noordelijke en Zuidelijke Randstad, de Brainport Eindhoven en het Rijk afspraken gemaakt over het gezamenlijk versterken van de internationale concurrentiekracht van deze economische kerngebieden en van Nederland. Partijen richten hun beleidsinzet op een beperkt aantal toplocaties (campussen, functiegemengde zakencentra, transformatiegebieden, productielandschappen) in de drie gebieden. Het doel daarbij is het versterken van de inbedding van deze toplocaties in de (inter)nationale en stadsgewestelijke netwerken en het verdichten

rond knooppunten van openbaar vervoer. Zo wordt de agglomeratiekracht versterkt en wordt vervoerwaarde opgebouwd, zodat de investeringen in de infrastructuur effectiever worden.

In de Noordelijke Randstad gaat het om de volgende toplocaties: Kerncorridor Schiphol Amsterdam, Amsterdam Science Park, Circulaire Westas, Amsterdam Zaan-IJ-corridor, Stationsgebied Utrecht, Utrecht Science Park en Utrecht Merwedekanaalzone. Eind 2017 is het eerste Uitvoeringsprogramma gestart. De REOS-partners focussen op de volgende zes acties, die gericht zijn op versterking en versnelling van de ontwikkeling van toplocaties en op een betere

inbedding van de toplocaties in de fysieke en digitale netwerken:

1. Internationaal concurrerend portfolio van toplocaties;
2. Aanpak van de versnelling van de ontwikkeling van binnenstedelijke transformatiegebieden;
3. Aantrekken van toptalent;
4. Verduurzaming van productielandschappen;
5. Versterken van de connectiviteit van toplocaties vanuit economisch perspectief;
6. Ruim baan voor digitale infrastructuur.

Noordwest-Nederland

In alle gevallen geldt dat een duurzame ontwikkeling voorop staat. Het Rijk, de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland en de daarbinnen gelegen gemeenten trekken steeds meer samen op. Deze intensievere samenwerking maakt het vooral op het niveau van Noordwest-Nederland, in het bijzonder in de MRA en MRU, mogelijk om de slagkracht van de bestaande economische relaties te vergroten, massa te maken en agglomeratievoordelen te behalen. Daarbij geldt dat de overige regio's van Noord-Holland, Flevoland en Utrecht niet alleen profiteren van een versterkt economisch potentieel van Noordwest-Nederland, maar hier ook aan bijdragen, bijvoorbeeld op het terrein van de woningmarkt, de energietransitie en recreatie.

Hoofdoopgaven

Economie: optimalisatie vestigingsklimaat

De inzet is gericht op het versterken van de internationale concurrentiepositie. De economie in Noordwest-Nederland groeit krachtig. De economie, die steeds meer op kennis en innovatie is gebaseerd, stelt stedelijke gebieden in het hart van de economische dynamiek. De economie groeit vooral in stedelijke centrumgebieden met een goede multimodale bereikbaarheid, zoals op toplocaties en rond knooppunten. Het is de opgave hier geconcentreerd ruimte te bieden aan economische activiteiten, bovenlokale voorzieningen en woningbouw. Tegelijkertijd leidt de populariteit van deze toplocaties tot grotere opgaven voor bereikbaarheid, beschikbaarheid van voldoende en betaalbare woningen, leefbaarheid en duurzaamheid. Bij al deze opgaven spelen de mogelijkheden van intensivering, transformatie en herstructurering een belangrijke rol. Herbestemming van erfgoed kan hierbij behulpzaam zijn. Het gebied, en dan vooral Amsterdam, heeft een sterke aantrekkingskracht op toeristen. Dit heeft een positief effect op de werkgelegenheid. De opgave is om de toenemende druk van het toerisme op de fysieke ruimte meer te spreiden.

Verstedelijking: duurzame woningbouwontwikkeling

Noordwest-Nederland heeft een gunstig woonklimaat. Behalve door

het woningaanbod wordt dit bepaald door de grote en veelzijdige arbeidsmarkt, de vele soorten (hogere) opleidingen, de historisch aantrekkelijke binnensteden, het ruime culturele aanbod, het brede voorzieningenniveau en de variatie aan landschappen. De combinatie van deze factoren leidt tot een blijvend grote woonvraag in alle sectoren van de woningmarkt. Het aantal inwoners in Noordwest-Nederland is de afgelopen jaren harder gegroeid dan in de rest van Nederland en alles wijst erop dat dit blijft groeien.

De woningmarkt is ondanks een stijgende bouwproductie vooral in en om de steden oververhit. Daarom is het van belang de bouw van voldoende en passende en betaalbare woningen en de transformatie van kantoorpanden te versnellen. Alle overheden moeten gezamenlijk, en samen met andere betrokken partijen, optrekken om deze opgave het hoofd te bieden. Daarvoor moeten onder meer knelpunten in de woningproductie worden weggenomen. Tot 2030 is de nu bekende plancapaciteit op nationaal niveau voldoende, maar er bestaan grote verschillen tussen en binnen regio's.

Voor Noord-Holland en Flevoland geldt op dit moment dat ze voldoende plancapaciteit hebben. Voor Utrecht wordt dit nog nader bekeken. Naast de kwantitatieve behoefte is het de vraag of de beschikbare locaties, bijvoorbeeld door hun ligging, ook in kwalitatieve zin aan de woningvraag kunnen voldoen. Gemeenten en regio's zijn daarom druk bezig met het versnellen en naar voren halen van de beschikbare plancapaciteit en het omzetten van deze plannen in concrete bouwproductie.

Hierin zijn echter ook knelpunten te overwinnen. Rijk en regio werken met de woondeals samen aan het waar mogelijk wegnemen van knelpunten. Oplopende tekorten kunnen op termijn negatieve gevolgen hebben voor de aantrekkelijkheid en toegankelijkheid (c.q. betaalbaarheid) en voor het vestigingsklimaat van Noordwest-Nederland, bijvoorbeeld voor (internationale) kenniswerkers. Kwalitatief gezien is er met name behoefte aan (groen)stedelijke woonmilieus. Bij het versterken van het woningaanbod ligt de nadruk

in eerste instantie op bouwen binnen bestaand bebouwd gebied en het benutten van de toenemende mogelijkheden om via transformatie woningen toe te voegen. Daarbij is speciale aandacht voor verdichting rondom knooppunten van openbaar vervoer. Daarnaast is het uitvoeren van lopende grote projecten als Leidsche Rijn en de groei van Almere van belang. De met elkaar samenhangende vraagstukken van verstedelijking en bereikbaarheid worden in de MRA en in de MRU door Rijk en regio gezamenlijk opgepakt in een programmatische aanpak bereikbaarheid en in de verstedelijkingsstrategieën. Andere opties voor verstedelijking en bereikbaarheid, naast het bouwen in bestaand bebouwd gebied, worden daar onderzocht.

Bij de verstedelijkingsopgave is het de uitdaging om de leefomgeving zo in te richten dat deze inspeelt op belangrijke opgaven als klimaatadaptie en energietransitie en uitnodigt tot gezond gedrag.

De verstedelijkingsopgave leidt tot forse ruimteclaims met de bijbehorende noodzakelijke investeringen op het gebied van bijvoorbeeld gebiedsontwikkeling. Om ervoor te zorgen dat de ruimtelijke inrichting en de inzet van schaarse middelen zo efficiënt en doelgericht mogelijk worden gedaan, ontwikkelen Rijk en regio een gezamenlijke verstedelijkingsstrategie voor de MRA. De verstedelijkingsstrategie moet integraal uitwerking geven aan de grote en complexe ruimtelijke opgaven op het gebied van leefbaarheid, wonen, werken, bereikbaarheid, landschap, klimaatadaptatie, circulaire economie en energietransitie, zowel voor middellange (tot 2030) als lange termijn (2030-2050). Voor de MRU gebeurt dit in het kader van het programma U Ned.

Bereikbaarheid: goed functionerend vervoersnetwerk

Noordwest-Nederland heeft zijn sterke economische positie mede te danken aan zijn goede bereikbaarheid voor alle modaliteiten. De economische groei en het toenemende aantal inwoners brengen een grotere druk op het mobiliteitssysteem met zich mee. De bereikbaarheidsproblemen doen zich op de lange termijn (Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse 2017) naar verwachting vooral voor rond en in Amsterdam en Utrecht, tussen de grote steden en op de achterland-

Noordwest-Nederland

verbindingen. Om concurrerend te blijven, moet er blijvend worden voorzien in een goede bereikbaarheid in de vorm van een robuust multimodaal vervoersnetwerk. Gezien de toenemende verstedelijking is het ook des te belangrijker om de stedelijke bereikbaarheid, mede in relatie tot de hoofdinfrastructuur, te verbeteren. Het gaat om het managen en faciliteren van de hele verplaatsingsketen, waarbij de knelpunten zich steeds meer manifesteren in de 'first and last mile'.

Bij het zoeken naar oplossingen is een breed palet aan oplossingsrichtingen op het gebied van innovatie, informatie, in stand houden, inrichten en infrastructuur nodig. Bij inrichten gaat het onder meer om de ontwikkeling van knooppunten en om ruimtelijke keuzes voor woningbouw, bedrijventerreinen en kantoren, die optimaal gebruikmaken van bestaande of geplande infrastructuur. Hiertoe wordt binnen de MRA door Rijk en regio samengewerkt in het gebiedsgerichte programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) Ook in de MRU wordt onder de naam U Ned in een programma samengewerkt.

Natuur en landschap: aantrekkelijk landelijk gebied en groen in en om de stad

Het rijke aanbod van woon-, werk-, recreatie- en natuurgebieden op korte afstand van elkaar maakt Noordwest-Nederland een vestigingsplaats van betekenis. In grote delen van Noordwest-Nederland staat de kwaliteit en de variatie van het landschap echter onder druk door schaalvergroting van de landbouw, toenemende verstedelijking en een sterke groei van recreatie en toerisme. De opgave is om de landschapelijke en cultuurhistorische kwaliteiten en structuren te versterken. Door te blijven investeren in de kwaliteit, de toegankelijkheid en de beleving van het landelijke gebied kunnen het leef- en vestigingsklimaat worden versterkt. Dit draagt bij aan versterking van de concurrentiepositie. De financiële middelen voor investering in en beheer van natuur en landschap zijn schaars. Overheden als terreinbeherende organisaties werken samen met private partijen, maar de draagkracht van gebieden en regelgeving beperken de mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen en gebruik. Het is daarom belangrijk om realistische verwachtingen te hebben. Daarnaast moeten nieuwe

financieringsconstructies worden ontwikkeld die eraan bijdragen dat economische groei op duurzame wijze bijdraagt aan de versterking van natuur en landschap.

Water: robuust watersysteem en aan de slag met klimaatadaptatie

Klimaatverandering zorgt voor steeds extremere weersomstandigheden. Het wordt warmer, het wordt droger, het wordt natter en de kans op overstromingen vanuit de zee of de rivieren neemt toe. Dit raakt het gebied direct, met gevolgen voor veiligheid, leefbaarheid, gezondheid en welvaart. De effecten van klimaatverandering zijn voelbaar op alle schaalniveaus. Op straatniveau leidt extreme regenval bijvoorbeeld tot wateroverlast door verkeerde ruimtelijke inrichting. Op stedelijk niveau kan (aanhoudende) droogte leiden tot funderingsproblematiek. En op regionaal niveau is de bescherming van vitale en kwetsbare infrastructuur, zoals ziekenhuizen, datacentra en het hoofdwegennet, tegen overstromingen niet geoptimaliseerd.

Kortom, in Noordwest-Nederland wordt de ruimtelijke opgave als gevolg van de klimaatverandering groter. Het gaat vooral om een betere bescherming tegen hoogwater en grote schade als gevolg van hevige regenval en om beperking van de gevolgen van droogte (waaronder voorkoming van zoetwatertekorten, bodemdaling en funderingsproblematiek). Het vinden van oplossingen hiervoor vormt een randvoorwaarde voor een goed vestigingsklimaat en voor de leefbaarheid in deze regio. Gemeenten, Rijkswaterstaat, waterschappen en provincies werken op verschillende schaalniveaus samen aan klimaatadaptatie. De MRA heeft een uitvoeringsagenda voor klimaatadaptatie. De MRA werkt samen met provincies, gemeenten en waterschappen aan gevolgbepijking bij overstroming. Ook stellen de partijen klimaatbestendige kaders voor de woningbouwopgave op.

In 2017 is de normering van primaire waterkeringen in de Waterwet gewijzigd. De Nederrijn- en Lekdijken, die een groot deel van de Randstad beschermen tegen overstromingen, hebben een strengere beschermingsniveau gekregen en worden daarom het komende

decennium versterkt. Het Noordzeekanaal zal niet langer de status hebben van 'gevaarlijk buitenwater'. De bescherming tegen de zee zal primair door de kust en de Zeetoegang IJmond worden geregeld. De kwetsbaarheid van het hoofdwatersysteem blijft hierbij een aandachtspunt. In het kader van het Deltaprogramma hebben overheden in 2014 gezamenlijk toegezegd om de omgeving beter bestand te maken tegen hitte, droogte en wateroverlast en om bij (her)ontwikkeling het optreden van extra risico's op schade en slachtoffers tegen te gaan. Daarnaast moeten nationale vitale en kwetsbare functies, zoals de energievoorziening, beter bestand worden gemaakt tegen overstromingen, droogte en hitte. Rijk en regio werken aan de nadere uitwerking van het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie en hebben in 2020 uitvoeringsprogramma's opgesteld. Binnen MIRT-verband worden meekoppelkansen gezocht. Rijk en regio hebben samen een Agenda IJsselmeergebied 2050 vastgesteld, die invulling geeft aan een aantal samenhangende opgaven voor het 'Blauwe Hart' van Nederland: klimaatadaptatie, verbeteren van natuur- en waterkwaliteit, energietransitie, metropoolontwikkeling en verdere verbinding met economische potenties.

Klimaat en energie: verduurzaming

Noordwest-Nederland zal een substantiële bijdrage moeten leveren aan de doelstelling uit het regeerakkoord om in 2030 te komen tot 49% minder CO₂-uitstoot. Deze klimaat- en energietransitie moet enerzijds worden gerealiseerd door het terugdringen van het energieverbruik in de gebouwde omgeving door de bestaande woningvoorraad duurzaam te renoveren en door maatschappelijk vastgoed duurzaam te maken. Ook moeten andere maatregelen worden genomen om het bedrijfsleven en de mobiliteit te verduurzamen, bijvoorbeeld de elektrificatie van het verkeer en het slimmer inrichten van verkeers- en vervoersstromen. Kennisspreiding is hierbij een belangrijk middel. Anderzijds moet de productie van duurzame energie drastisch omhoog. De ruimtevraag en de inpassing van middelen daarvoor zijn belangrijke aandachtspunten. De afspraken uit het regeerakkoord worden, samen met alle betrokken partijen, uitgewerkt in een Nationaal Klimaat- en Energieakkoord en verankerd in een klimaatwet. Daarbij is het van belang de economische kansen die de klimaat- en energietransitie biedt te benutten.

Noordwest-Nederland

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer

Het gebied Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer is economisch van groot belang en heeft een grote (internationale) aantrekkingskracht. De ambitie is om alle functies in het gebied te accommoderen, zodat een zo groot en effectief mogelijke bijdrage aan de economische groei geleverd kan worden. Hierbij worden ruimtelijke keuzes gemaakt over de spanning tussen de ontwikkeling van woningbouw en de ontwikkeling van de luchtvaart, het behoud van de catchment area van Schiphol (het gebied waar de passagiers van de luchthaven vandaan komen) en het verbeteren van de landzijdige ontsluiting en de implementatie van internationale aanbevelingen voor de vliegveiligheid. De ruimtelijke keuzes slaan onder meer neer in het Luchthavenindingsbesluit (LIB) Schiphol. De landzijdige bereikbaarheid van Schiphol vraagt blijvende aandacht, bijvoorbeeld voor de capaciteit en de veiligheid van het multimodale knooppunt Schiphol. Het gebied Zuidwest Amsterdam Schiphol Hoofddorp wordt hierna separaat beschreven. In de Westas MRA (Aalsmeer- Schiphol-Noordzeekanaalgebied) creëert het bedrijfsleven met hulp van de overheid een plek waar de groei van de economie wordt gekenmerkt door een circulair gebruik van grondstoffen en materialen. Met de Greenport Aalsmeer heeft Noordwest-Nederland een wereldhandelscentrum voor bloemen en planten in huis. Met de ondertekening van de Impulsagenda Greenports 3.0 hebben overheden, greenports, mainports, bedrijfsleven en kennisinstellingen aangegeven dat zij zich actief inzetten om de internationale toppositie van de greenports te behouden en te versterken.

Zuidwest Amsterdam Schiphol Hoofddorp

De metropolitane allure, de nabijheid van groen en de binnenstad, de bereikbaarheid, het ruime culturele aanbod en het aanbod van onderwijs en voorzieningen maken de Zuidas tot een internationaal aantrekkelijke plek om te werken, te wonen en te verblijven. Voor Rijk en regio is het belangrijk de Zuidas te ontwikkelen als economische toplocatie en

infrastructuurknooppunt (weg, spoor en openbaar vervoer). In totaal zullen in de Zuidas in de toekomst zo'n 20.000 mensen wonen, 80.000 mensen werken en 30.000 studenten onderwijs volgen. Zowel de weg- als de ov-infrastructuur worden in de komende jaren uitgebreid en verbeterd. Om ruimte te creëren voor de nieuwbouw en de uitbreiding van infrastructuur wordt de A10 ondergronds gebracht.

Door de groeiende economie en groeiende vraag naar locaties in een internationaal topmilieu loopt op korte termijn het tekort aan geschikte woon- en werkruimte in de MRA op. In de binnenstad van Amsterdam is nauwelijks ruimte beschikbaar. Ook op de Zuidas en bij Schiphol Centrum is de vestigingsruimte binnenkort uitgeput. Zuidwest Amsterdam Schiphol Hoofddorp heeft door zijn ligging in de directe nabijheid van Schiphol de potentie om zich te ontwikkelen tot internationaal vestigingsmilieu. Dit is een van de speerpunten in het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma Samen bouwen aan Bereikbaarheid in de MRA.

Noordzeekanaalgebied / Zaan-IJ-oevers

De ambitie is om met het Noordzeekanaalgebied een zo groot mogelijke bijdrage te leveren aan het verbeteren van de internationale concurrentiepositie van Noordwest-Nederland en daarmee aan de regionale en de nationale economie. Als knooppunt voor duurzame energie in de MRA levert het Noordzeekanaalgebied ook een belangrijke bijdrage aan de energietransitie van de MRA en Nederland. De groei van de haven en de groei van de stad vormen in het Noordzeekanaalgebied één samenhangende opgave. Rijk en regio hebben gezamenlijk een integrale ruimtelijk-economische visie voor het gebied vastgesteld (Visie Noordzeekanaalgebied 2040). Hierin zijn afspraken gemaakt over hoe de schaarse fysieke- en milieuruimte optimaal kan worden ingezet voor het creëren van de juiste vestigingsvoorwaarden voor bedrijvigheid en het realiseren van hoogstedelijke woonmilieus. De belangrijkste afspraken zijn gericht op de toekomstige ontwikkeling van bedrijventerreinen, woonwerkmilieus, groen en recreatie, bereikbaarheid en milieuhinder. De visie vormt de basis voor overheden en andere betrokken partijen om besluiten te nemen over

de eigen acties en investeringen in het gebied. Daartoe is de visie uitgewerkt in een gezamenlijke uitvoeringsagenda, waarin de te nemen stappen zijn geconcretiseerd. Op basis van de vastgestelde visie en uitvoeringsagenda worden veel (transformatie- en herstructurerings-) projecten uitgevoerd langs het Noordzeekanaal, op het Hembrugterrein en aan de Zaanoevers. Ook wordt in het gebied aan de verbetering van de bereikbaarheid gewerkt, onder meer door de aanleg van snelle en directe fietsroutes. Amsterdam-Sloterdijk is een belangrijk werkgelegenheidsgebied en heeft als knooppunt een goede bereikbaarheid, onder meer vanuit Schiphol. Betrokken partijen hebben afspraken gemaakt over en werken samen aan de transformatie naar een gemengd gebied van wonen, werken en voorzieningen, onder meer door het wegnemen van belemmeringen. Gezien de optelsom van alle ontwikkelingen in en rond het Noordzeekanaalgebied en de Zaan-IJ-oevers vormt dit gebied een belangrijk onderdeel van het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en van de Verstedelijkingsstrategie MRA.

Amsterdam-Almere-Markermeer

Het Rijk-Regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM) gaat uit van een drievoudige ambitie voor verstedelijking, bereikbaarheid en natuur in de regio Amsterdam-Almere-Markermeer. Het toekomstperspectief voor Almere is een westelijk georiënteerde stad met circa 60.000 nieuwe woningen ten opzichte van 2010 en een forse groei van het aantal arbeidsplaatsen. Door de verstedelijking langs de bestaande vervoersassen te continueren, worden de investeringen op deze assen optimaal benut. Almere groeit in fasen en organisch volgens het bestaande meerkernige stadsconcept. Door innovatieve experimenten wordt geprobeerd de woningbouw zo goed mogelijk te laten aansluiten bij de woningbehoefte. Met de Floriade in 2022 krijgt het imago van Almere als aantrekkelijke suburbane stad een internationale impuls. Afhankelijk van het tempo van de woningbouw is de aanleg van een IJmeerverbinding de stip op de horizon.

Ten slotte wordt ingezet op een vooruitgang van de ecologische kwaliteit in het Markermeer-IJmeer. Het perspectief daarbij is een

Noordwest-Nederland

toekomstbestendig ecologisch systeem (TBES). Hierdoor ontstaat een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving met aantrekkelijke natuur- en recreatiegebieden. Het ecologische systeem van het Markermeer-IJmeer wordt vitaal, gevarieerd en robuust. Aan het uitvoeren van de drievoudige ambitie wordt volop gewerkt. Vanuit het Fonds Verstedelijking Almere investeren gemeente, provincie en Rijk gezamenlijk in het versterken van de stad. Ze werken rond vijf programmalijnen: 'Versterken hart van de stad', 'Versterken leer- en werkomgeving', 'Energie neutrale en afvalloze stad', 'Versterken verblijfsplekken cultuur, recreatie en toerisme' en 'Vernieuwende woningbouw'. Almere profiteert van de grote woningbehoefte in vooral de Amsterdamse regio. Daardoor is de woningbouwproductie sterk gestegen. De capaciteitsuitbreiding van spoor (OV SAAL) en weg (A1/A6/A9 SAA) is in uitvoering. Ook is in het kader van TBES de eerste fase van de Markerwadden uitgevoerd.

De RRAAM-afspraken vormden de afgelopen tien jaar het handelingsperspectief voor de betrokken overheden. Inmiddels vragen diverse ontwikkelingen en urgenties om een actualisatie van de afspraken tussen Rijk, de provincie Flevoland, gemeenten Amsterdam en Almere voor de periode 2020-2030. Hiertoe werken Rijk en regio samen aan een actuele en samenhangende (integrale) verstedelijkingsstrategie voor de doorontwikkeling en een gezonde groei van de oostflank van de MRA en in het bijzonder de groeiopgave van Almere. Met daaraan gekoppeld een uitvoeringsagenda voor de komende tien jaar (2020 - 2030) om daarmee bij te dragen aan de sociale en economische structuurversterking van de noordelijke Randstad en de metropoolregio Amsterdam.

Lelystad

In Lelystad is voldoende ruimte voor het accommoderen van substantiële ruimtelijke ontwikkelingen. Lelystad Airport gaat ruimte bieden om niet-mainportgebonden vliegtuigbewegingen van Schiphol op te vangen. Voor het functioneren van Lelystad Airport is een goede bereikbaarheid van belang. Rijk en regio hebben afspraken gemaakt over de verdere verbetering van de bereikbaarheid van het vliegveld over de weg en met het openbaar vervoer.

Stationsgebied Utrecht en Merwedekanaalzone

In het stationsgebied Utrecht vinden verschillende belangrijke grote ontwikkelingen plaats. De herontwikkeling van het Utrechtse stationsgebied is een van de grootste gebiedsontwikkelingen van het land. De eerste fase van het project nadert zijn afronding. De ov-terminal is opgeleverd, de herontwikkeling van Hoog Catharijne is grotendeels gereed en geopend, de singel is voor het grootste deel in ere hersteld en de Moreelsebrug over het spoor is gerealiseerd. De grootste fietsstalling ter wereld is opgeleverd. Aan de Jaarbeurszijde is de ondergrondse parkeergarage in uitvoering en is de megabioscoop Kinopolis geopend. Als onderdeel van de opschaling van het tramnetwerk is de Uithoftram (naar Utrecht Science Park) in gebruik genomen. Onder de noemer Healthy Urban Living worden plannen voorbereid voor het Jaarbeurskwartier, met veel aandacht voor een innovatieve, gezonde en duurzame verstedelijking.

De grootste binnenstedelijke gebiedsontwikkelingslocatie van Utrecht is de Merwedekanaalzone. De transformatie van dit oude bedrijventerrein naar een woningbouwlocatie met hoge dichtheden vraagt intensieve samenwerking van een groot aantal partijen. Er wordt ingezet op een gezonde en gemixte leefomgeving voor jong en oud, met ruimte voor (kleinschalige) commerciële, maatschappelijke en creatieve voorzieningen.

Leidsche Rijn en Lage Weide

Leidsche Rijn is één van de grootste gebiedsontwikkelingen van Nederland. Tot 2025 worden er 33.000 woningen gebouwd waar ongeveer 100.000 mensen komen wonen. Daarnaast werken hier uiteindelijk zo'n 40.000 mensen. Op dit moment is Leidsche Rijn Centrum in hoog tempo in ontwikkeling, net als de zone langs de overkapte A2. Ook wordt er een laatste hand gelegd aan de planontwikkeling van de laatste deelgebieden. Op het industrieterrein Lage Weide, met een van de belangrijke binnenhavens van Europa, zien ondernemers en overheden kansen voor een duurzaam en innovatief multimodaal knooppunt voor logistieke activiteiten.

Utrecht oost-Science Park

In Utrecht Science Park (USP) wordt samengewerkt in een breed netwerk van overheden, de universiteit, de hogeschool, het ziekenhuis, het bedrijfsleven en een landschapsorganisatie. Deze zien de profilering en de groei van de regionale economie als een gezamenlijke verantwoordelijkheid en willen het gebied in dat kader verder ontwikkelen tot een toonaangevend internationaal vestigingsmilieu voor life science, gezondheid en duurzaamheid. Er wordt gewerkt aan het verbeteren van de bereikbaarheid op de korte termijn, het creëren van een hoogwaardige ontwikkelruimte met groeimogelijkheden en het ontwikkelen van een ontmoetingsplaats met een volledig en hoogwaardig voorzieningspakket in het USP. Ook is de ambitie om de dynamiek van de stad Utrecht te verbinden met de groene kwaliteiten van de landgoederen, de forten en de Utrechtse Heuvelrug om het gebied nog meer allure te geven en aantrekkelijker te maken voor internationale vestigingen.

A12-zone Oudenrijn-Lunetten

Op lange termijn kan de A12-zone tussen de verkeerspleinen Oudenrijn en Lunetten zich ontwikkelen tot een multifunctioneel dynamisch woon-werkgebied dat bijdraagt aan het versterken van de economische kracht van Noordwest-Nederland en dat gedeeltelijk de groei van het aantal huishoudens kan accommoderen. Samen met private partijen is een handelingsperspectief voor het gebied opgesteld. Kansrijke initiatieven die nu in het gebied spelen, worden verder gebracht. De transformatie van de Merwedekanaalzone geeft aanleiding om goed de verbinding te leggen met de A12-zone. Het knooppunt Europaplein is hierbij een belangrijke schakel. In 2018 is gestart met het actualiseren van het Verstedelijkingsperspectief voor de A12-zone. Dit mede in relatie tot de U Ned-opgaven.

Noordwest-Nederland

Overige gebiedsopgaven

Noord-Holland Noord

Noord-Holland Noord heeft een verscheidenheid aan ruimtelijke kwaliteiten die benut kunnen worden voor het scheppen van een aangenaam woon- en werkklimaat. Het gebied ontwikkelt zijn sterke kanten aan de hand van vijf ruimtelijk-economische clusters, namelijk Agribusiness (Greenport Noord-Holland Noord), Duurzame Energie, Marien/Maritiem & Offshore, Vrijtijdseconomie en Medisch. Als toegangspoort voor de Noordzee en het achterland van de MRA kan de regio een cruciale positie in deze sectoren innemen. Door samenwerking met overheden, onderzoeksinstellingen en onderwijs en door onderlinge crossovers wordt innovatie sterk bevorderd. De druk op de woningmarkt in de MRA wordt ook in dit deel van Noord-Holland steeds voelbaarder. Met het oog op het versterken van de economische structuur blijft het van belang dat keuzes over wonen en werken worden gemaakt in goede samenhang met de bereikbaarheid en rekening houdend met de (demografische) ontwikkelingen op de langere termijn.

Overig Utrecht

De regio Amersfoort is het schakelpunt tussen Noordwest-Nederland en Noord- en Oost-Nederland. Er zijn opgaven voor bereikbaarheid en verstedelijking. Kansen liggen er voor de verdere ontwikkeling van healthtech en vernieuwing in de ruimtelijke component van de zorg. In de regio Zuidoost-Utrecht liggen de belangrijkste opgaven op het gebied van wateropvang en -veiligheid en bereikbaarheid. Economisch zijn er onder meer kansen op het gebied van Agri & Food, Tuinbouw & Uitgangsmaterialen en Life Sciences & Health. De regio West-Utrecht ligt volledig in het Groene Hart. Dankzij het afwisselende landschap vervult deze regio onder meer een belangrijke functie als recreatiegebied voor de nabijgelegen steden. Er zijn opgaven voor het tegengaan van bodemdaling.

Overig Flevoland

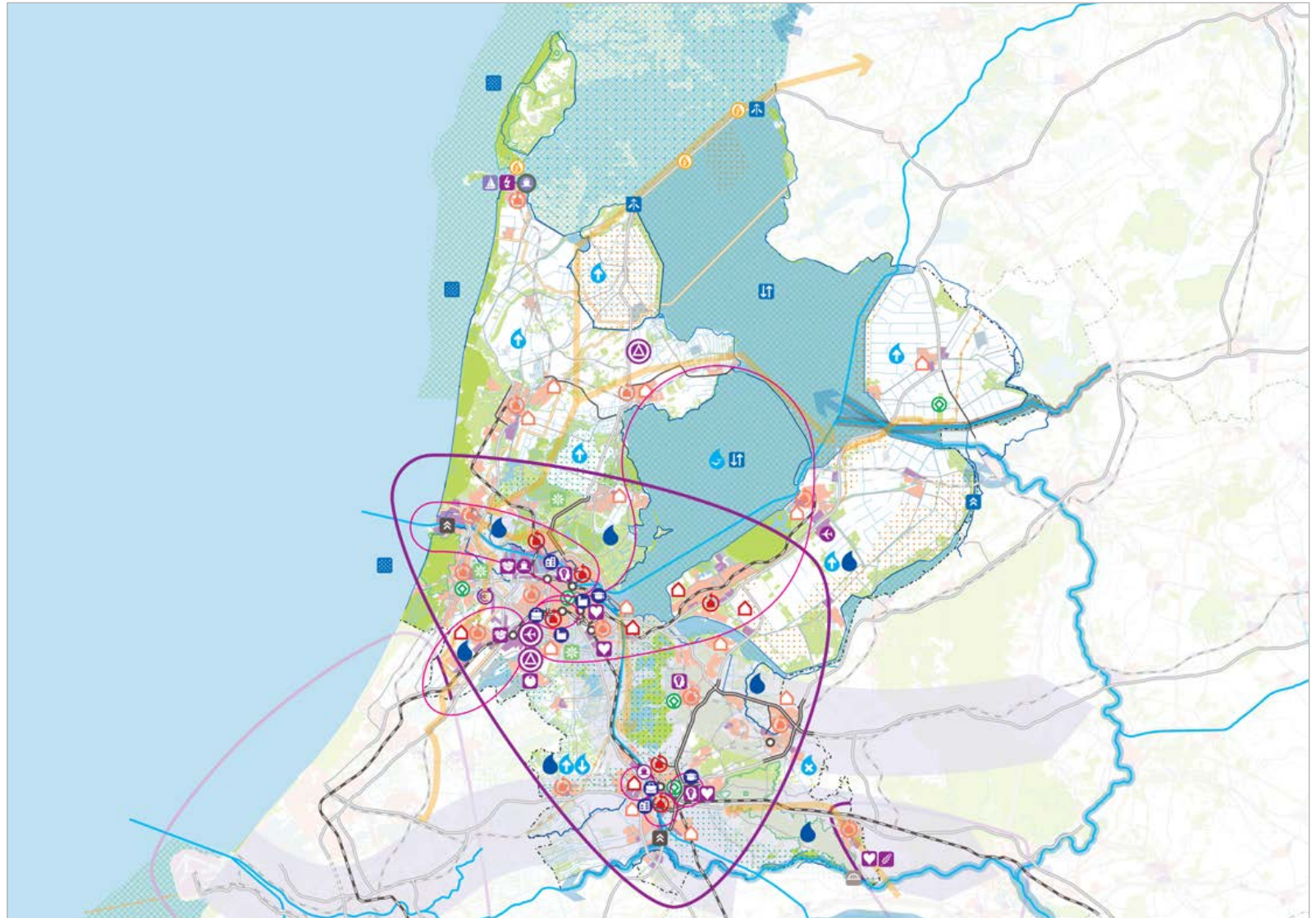
Flevoland is van belang voor het halen van de duurzame energiedoelstelling, onder meer door het uitvoeren van het Regioplan Wind. Voor het verbeteren van de ruimtelijk-economische structuur vindt de regio de ontwikkelingszone Alkmaar-Hoorn-Enkhuizen-Lelystad-Zwolle belangrijk. Ten noorden van Lelystad is de multimodale binnenhaven Flevokust ontwikkeld, met een overslagkade en een industrieterrein.

Zie voor gebiedsagenda Noordwest-Nederland:

<https://leerplatformmirt.nl/mirt-regios/noordwest-nederland/>

Noordwest-Nederland Opgavenkaart



Ga naar legenda op volgende pagina



Noordwest-Nederland Opgavenkaart





Ga terug naar de kaart

Algemeen

-  Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren
-  Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang



Economie





Toplocaties

-  Campussen
-  Functie-gemengde (zaken)-centra
-  Transformatiegebieden
-  Productielandschappen



Topsectoren

-  Energie
-  Creatieve Industrie
-  Agro & Food
-  Tuinbouw & Uitgangsmaterialen
-  Life Sciences & Health
-  Logistiek



-  Mainport Schiphol
-  Greenport

-  Burgerluchthaven van nationale betekenis
-  Zeehaven van nationale betekenis
-  Binnenhaven van nationale betekenis
-  Circulaire economie










Verstedelijking

-  Uitleg
-  Stedelijke vernieuwing / transformatie




Regionaal

-  Uitleg
-  Stedelijke vernieuwing / transformatie

Bereikbaarheid

-  Hoofdwegennet
-  Opgave hoofdwegennet
-  Hoofdspoorwegennet
-  Opgave hoofdspoorwegennet
-  Hoofdvaarwegennet
-  Opgave hoofdvaarwegennet
-  Opgave sluis
-  Integrale multimodale ontwikkeling
-  Corridor achterlandverbinding






Regionaal

-  Belangrijke regionale weg
-  Opgave regionale weg
-  Opgave brug


Natuur, Landschap & Erfgoed

-  EHS op land (herijkt)
-  Natura 2000 - land
-  Natura 2000 - water
-  Nationaal Park
-  Cultureel erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed
-  Natuurlijk erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed
-  Object of ensemble op de (voorlopige) lijst werelderfgoed

Energie

-  Gebied windenergie
-  Energie uit water
-  Hoogspanningsleiding >220kV
-  Nieuwe hoogspanningsverbinding 380kV
-  Buisleidingenstrook

Water

-  Primaire kering - voldoet niet
-  Primaire kering - nader onderzoek
-  Primaire kering - voldoet
-  Piekafvoer / Afwatering
-  Peilbeheer / Peilfluctuatie
-  Afvoercapaciteit
-  Kustversterking / Zandsuppletie
-  Sluis
-  Berging (zoekgebied)
-  (Verbeteren) ecologische kwaliteit
-  Aandachtsgebied zoetwater door bodemdaling
-  Aandachtsgebied zoetwater door verzilting
-  Droogtegevoelig gebied: geen wateraanvoer uit hoofwatersysteem mogelijk
-  Peilbeheer / Waterbuffers
-  Verzilting inlaatpunten

Noordwest-Nederland Projectenkaart

MIRT Onderzoek

1. Amsterdam Bay Area (valt onder SBaB programma)
2. MIRT Onderzoek Utrecht na 2030 (valt onder U Ned programma)
3. Rijksvastgoed Lelystad
4. Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (valt onder SBaB programma)

Verkenning

5. A9 Rottepolderplein (valt onder SBaB programma)
6. OV en Wonen in de regio Utrecht (valt onder U Ned programma)

Planuitwerking

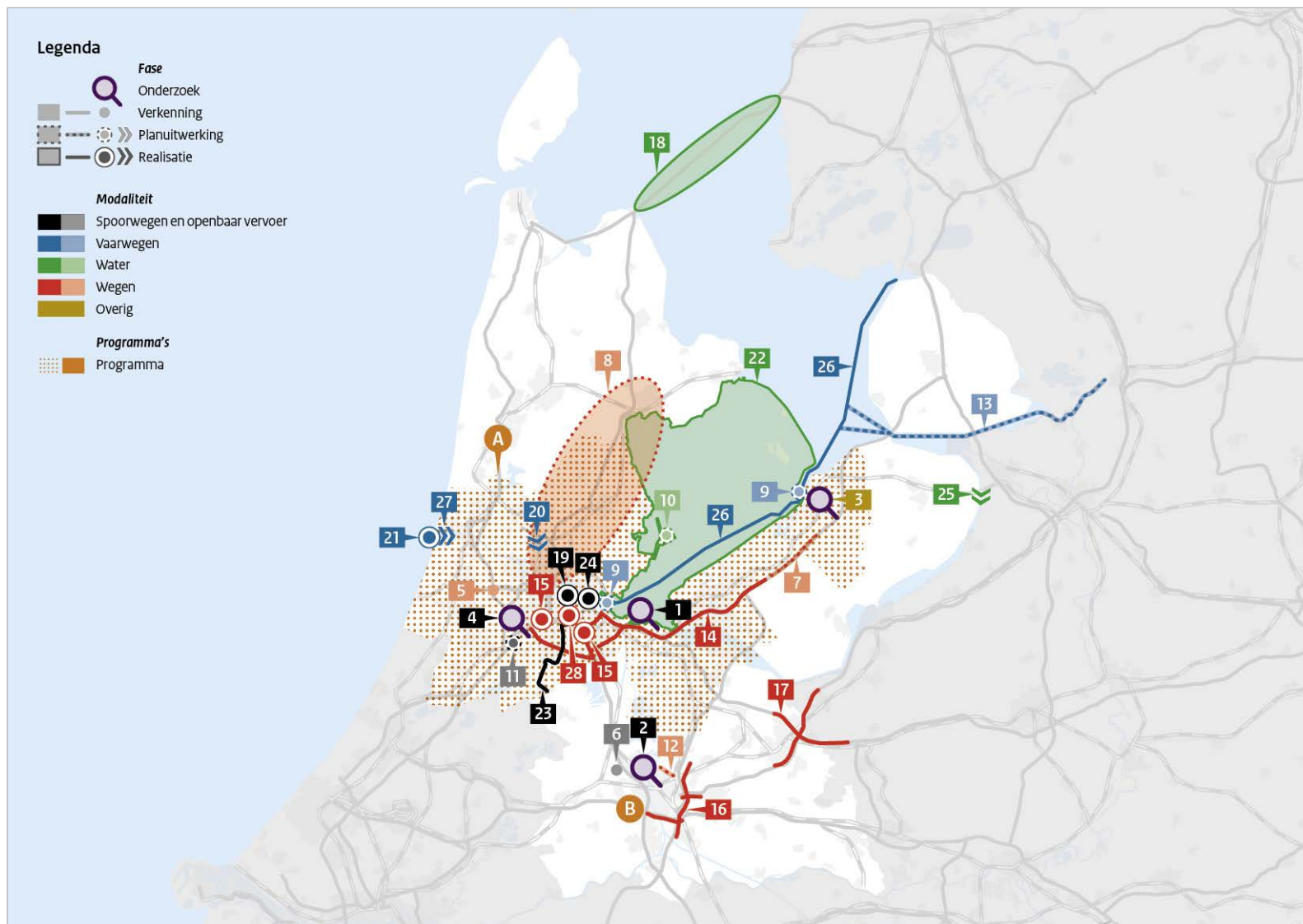
7. A6 Almere Oostvaarders-Lelystad
8. A7/A8 Amsterdam-Hoorn
9. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer
10. Dijkversterking Marken
11. Multimodale knoop Schiphol
12. Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)
13. Vaarweg IJsselmeer-Meppel

Realisatie

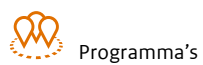
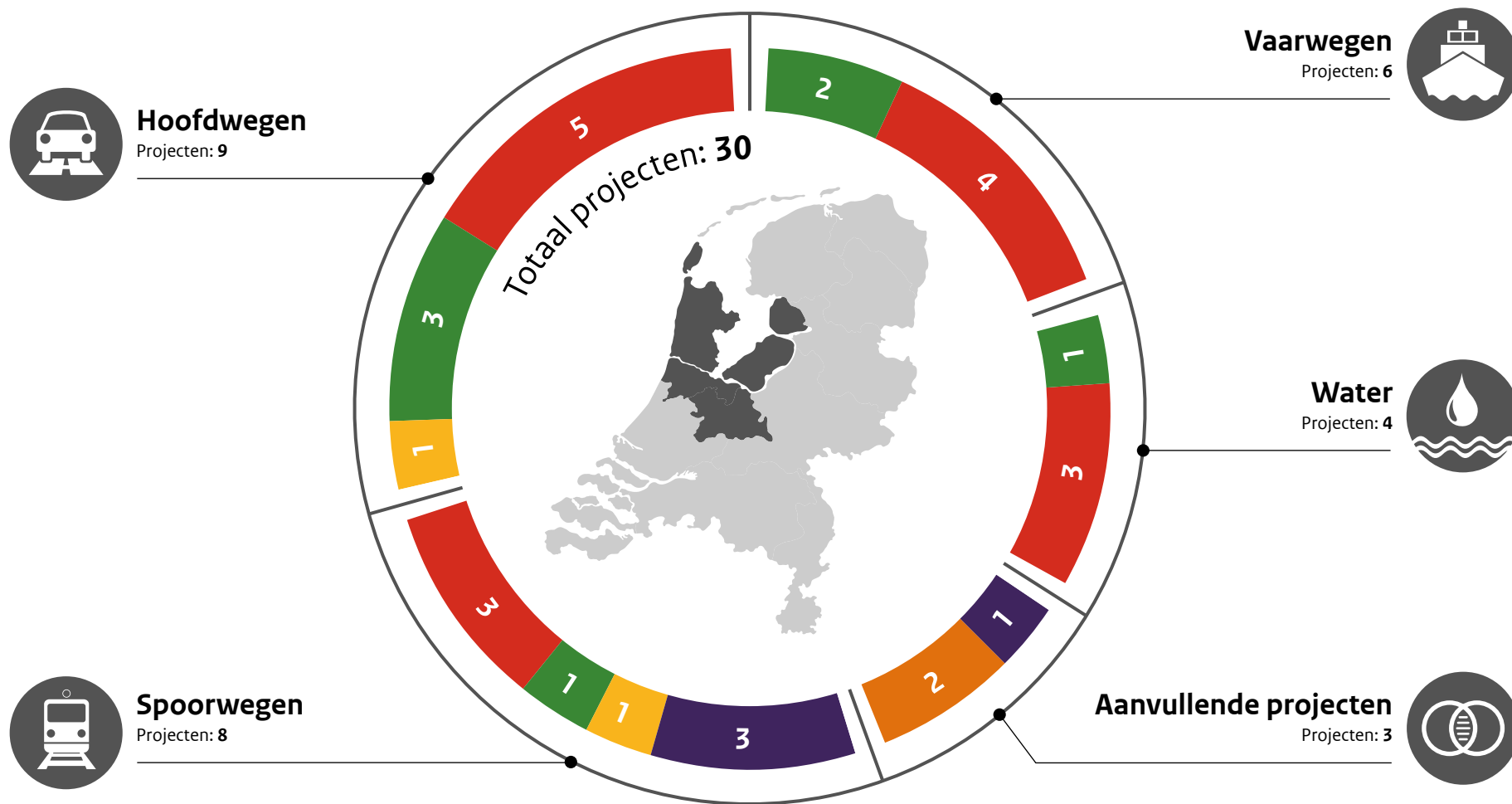
14. A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere
15. A10 Knooppunten Nieuwe Meer en Amstel
16. A27/A12 Ring Utrecht
17. A28/A1 Knooppunt Hoevelaken
18. Afsluitdijk
19. Amsterdam CS, Cuypershal
20. De Zaan (Wilhelminasluis)
21. Lichtenen Buitenhaven IJmuiden en Energiehaven
22. Markermeer-IJmeer
23. Ombouw Amstelveenlijn (hoogwaardige tramverbinding)
24. PHS Amsterdam
25. Reevesluis
26. Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam-Lemmer)
27. Zeetoegang IJmond
28. Zuidasdok

Programma's

- A** Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid
- B** Programma U Ned



Noordwest-Nederland **Projectenoverzicht**





Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid MRA (SBaB)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** ○ Uitvoeringsprogramma SBaB in uitvoering; MIRT Onderzoek Zuidwestkant Amsterdam/Schiphol/Hoofddorp (ZWASH) en Quick Scan Westkant zijn afgerond; MIRT Onderzoek Amsterdam Bay Area en onderzoek Netwerkstrategie gestart.
- 2019** ○ Adaptief Ontwikkelpad SBaB voor 2040 vastgesteld; MIRT Verkenning Rottepolderplein gestart.
- 2018** ○ Kwartiermakersfase afgerond en het programma is formeel vastgesteld en gestart.
- 2016** ○ Start kwartiermakersfase. Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

Steden vormen steeds meer de motor van de Nederlandse economie. We zien dan ook dat steeds meer bewoners en bedrijven naar de stad trekken. Deze ontwikkeling doet zich ook voor in de Metropoolregio Amsterdam (MRA), waar tot 2040 250.000 woningen gerealiseerd zullen worden. Dat biedt kansen, maar tegelijkertijd neemt de druk op de openbare ruimte en op de stedelijke en rijksnetwerken toe. Met meer bewoners, bezoekers en bedrijven in stedelijk gebied is de verwachting dat mobiliteitsknelpunten, reistijdbetrouwbaarheid en verblijfskwaliteit verder onder druk zullen komen te staan. Het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid is formeel op 15 maart 2018 van start gegaan. In dit programma werken Rijk en regio samen aan bereikbaarheidsoplossingen in relatie tot de verstedelijking. Het doel is om de bereikbaarheid op peil te houden in relatie tot de woningbouw en om economische toplocaties bereikbaar te houden. Het programma is daarmee de centrale plek waar nieuwe besluiten over bereikbaarheid in samenhang met de verstedelijking in de MRA genomen worden.

Opbouw van het programma

In 2019 hebben Rijk en regio met het adaptief Ontwikkelpad voor 2040 de gezamenlijke koers voor verstedelijking en bereikbaarheid bepaald. Aan de hand van het Ontwikkelpad wordt gestuurd op de programma-doelen, gebiedsonderzoeken en netwerkopgaven. Het MIRT Onderzoek Zuidwestkant Amsterdam/Schiphol/Hoofddorp stelt een adaptief ontwikkelperspectief voor de kerncorridor Amsterdam Schiphol op, dat als internationale entree zal gaan functioneren. Daarnaast zijn er onderzoeken (Amsterdam Bay Area en Quick Scan Westkant) gestart op basis van de grote verstedelijkingsgebieden in de MRA en wordt gewerkt aan een multimodale netwerkstrategie. De programmalijn Gebieden en Knopen en het Uitvoeringsprogramma stimuleren knooppunt-ontwikkeling en pakken binnenstedelijke knelpunten aan en leveren daarmee maatwerk in het mobiliteitsnetwerk, zoals het ongelijkvloers maken van de tramkruising bij de A10/S114. Daarnaast wordt onderzocht hoe het bestaande netwerk efficiënter benut kan worden, door bijvoorbeeld afspraken over fietsgebruik te maken met



werkgevers. Deze programmalijn realiseerde in 2018 dagelijks al 6100 spitsmijdingen en daarmee over het hele jaar een reductie van 130 kiloton CO₂-uitstoot. Ten slotte zijn ook de MIRT Verkenning Rottepolderplein, het project Verbinding A8-A9 en het onderzoek naar quick wins op de A27 onderdeel van het programma.

Betrokken partijen

De betrokken partijen zijn Vervoerregio Amsterdam, de ministeries van IenW (programmamanagers) en BZK, de provincies Noord-Holland en Flevoland, Rijkswaterstaat, ProRail, Schiphol, NS en 32 gemeenten.

MIRT-projecten onder dit programma

MIRT Onderzoek Zuidwestkant Amsterdam/Schiphol/Hoofddorp
MIRT Onderzoek Amsterdam Bay Area
MIRT Verkenning Rottepolderplein



Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

Het gebied tussen Amsterdam, Schiphol en Hoofddorp is volop in ontwikkeling, vooral onder invloed van de economische groei in Nederland en in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en door de aanwezigheid van Schiphol als internationale luchthaven. Dit leidt tot samenhangende ruimtelijk-economische opgaven in het gebied. Daarom is in het bestuurlijk overleg MIRT van maart 2018 besloten een MIRT Onderzoek Zuidwestkant Amsterdam/Schiphol (ZWA-S) te starten als onderdeel van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Later is ook het stationsgebied Hoofddorp aan de scope toegevoegd en is de naam gewijzigd in ZWASH.

Doel van het MIRT Onderzoek is Schiphol en de zuidwestkant van Amsterdam nu en in de toekomst goed bereikbaar te houden voor alle modaliteiten (ov, spoor, weg en fiets) en het gebied tussen Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam-Zuid (binnen de zogenoemde kerncorridor Schiphol-Amsterdam) te ontwikkelen tot de internationale entree van Nederland met hoogwaardige internationale woon-werkmilieus.

Eindproduct van het MIRT Onderzoek is een strategische beslisnotitie voor de periode 2022-2040 met een stappenplan. De strategische beslisnotitie en het stappenplan worden adaptief. Hiermee wordt bedoeld dat ze blijvend getoetst worden op hun probleemoplossend vermogen in de veranderende (economische) werkelijkheid.

Planning

Eind maart 2018 is het startschot gegeven voor het MIRT Onderzoek. Op basis van analyse en verdieping van de thema's bereikbaarheid en ruimtelijk-economische ontwikkeling worden integrale samenhangende ontwikkelrichtingen geformuleerd. Vervolgens is een selectie van kansrijke ontwikkelrichtingen uitgewerkt naar een strategische beslisnotitie Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp met bijbehorend stappenplan en businesscase. Het MIRT-onderzoek wordt in 2020 afgerond.



Betrokken partijen

In het MIRT Onderzoek werken diverse relevante partijen in het gebied samen, te weten overheden (Rijk en regio), Schiphol en ov-bedrijven. Daarnaast zijn diverse stakeholders naar hun visie op het gebied gevraagd.



Amsterdam Bay Area

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2021

Tijdens het BO MIRT van 20 november 2019 is besloten tot een MIRT Onderzoek Amsterdam Bay Area, het gebied aan de oostkant van de MRA rondom het IJmeer. Afgesproken is om in het voorjaar van 2020 te besluiten over een plan van aanpak van het MIRT Onderzoek.

Aanleiding en doel

De MRA groeit tot 2040 met 250.000 woningen en een groot aantal arbeidsplaatsen. Dit zorgt voor een enorme opgave ten aanzien van de bereikbaarheid en leefbaarheid.

In het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) staan een vijftal hoofdogaven centraal die daaruit voortkomen:

1. Hoe zorgen we ervoor dat investeringen in de bereikbaarheid (voor zowel de korte als lange termijn) de concurrentiekracht van de MRA maximaal versterken?
2. Hoe houden we de huidige en toekomstige economische toplocaties van de MRA bereikbaar op een manier die past bij de huidige en toekomstige functies en gebruikers van deze locaties?
3. Hoe accommoderen we de urgente woningbouwopgave (onder andere voor de grote verdichtingslocaties) in de MRA zodanig dat een aantrekkelijk, vraaggericht woningaanbod wordt gerealiseerd op bereikbare en leefbare locaties?
4. Hoe zorgen we voor een goed functionerend vraaggericht Daily Urban System van de MRA met aandacht voor reistijd, betrouwbaarheid en beleving?
5. Hoe benutten en versterken we de ambities van Rijk, MRA, bedrijven en maatschappelijke organisaties met betrekking tot innovatie, smart mobility, (verkeers-) veiligheid, klimaat, gezondheid, energie en duurzaamheid bij het aanpakken van de bereikbaarheidsopgaven?

In het najaar van 2019 is het ontwikkelpad Verstedelijking en bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam vastgesteld. Dit is het instrument waarmee bestuurders van Rijk en regio sturing geven aan het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Het ontwikkelpad laat in samenhang de keuzes zien die kunnen worden gemaakt in de netwerk- en gebiedsontwikkeling in de MRA en de gevolgen van deze keuzes.

Op basis van het ontwikkelpad is vastgesteld dat Amsterdam Bay Area een gebied is met een integrale opgave van bereikbaarheid en verstedelijking. Keuzes binnen dit gebied hebben invloed op de hoofdogaven van het programma en het functioneren van het hele



verkeersnetwerk in de MRA. In het MIRT Onderzoek wordt dit nader geanalyseerd. Het eindproduct van dit MIRT Onderzoek is een ontwikkelstrategie voor Amsterdam Bay Area met een adaptief stappenplan met aandacht voor zowel de korte, middellange als lange termijn. Hierin wordt inzichtelijk gemaakt hoe dit gebied zich verder ruimtelijk-economisch kan ontwikkelen tot een hoogstedelijk woon-werkgebied en tegelijkertijd bereikbaar kan blijven richting de toekomst (tot 2040) én wat dit betekent voor de opgaven van het programma met in het bijzonder het functioneren van het Daily Urban System (met name spoor en weg) en het aanpakken van (NMCA-) knelpunten in de MRA.

Planning

Medio 2020: Vaststellen plan van aanpak MIRT-onderzoek
Najaar / eind 2020: bespreking (tussen)resultaten in BO MIRT
Medio 2021: Afronding MIRT Onderzoek

Betrokken partijen

Rijk, gemeenten Amsterdam, Almere, Gooise Meren, Lelystad, Waterland, provincies Flevoland en Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam (VRA).



A9 Rottepolderplein

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

In het bestuurlijk overleg MIRT van maart 2018 is besloten tot een verkenning naar de ontvlechting van het Rottepolderplein (A9). Het Rottepolderplein is één van de oudste knooppunten van Nederland en is een knelpunt uit de NMCA 2017. Het vormt een belangrijk onderdeel van de 'draaischijf' rond Amsterdam. Voor het functioneren van deze draaischijf is het noodzakelijk dat dit knooppunt een optimale doorstroming kent.

Oplossing

Uit het MIRT Onderzoek Noordwestkant Amsterdam (NowA) kwam de ontvlechting van het Rottepolderplein naar voren als een logische maatregel in de verbetering van de autobereikbaarheid op de A9. Door het scheiden van de verschillende verkeersstromen (ontvlechten) in beide richtingen kan de doorstroming op het knooppunt naar verwachting verbeterd worden. Een combinatie met maatregelen aan het verkeersplein ligt daarbij voor de hand.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Op grond van dit onderzoek heeft de minister van IenW besloten om een startbeslissing te nemen voor het uitvoeren van een MIRT Verkenning. In deze MIRT Verkenning zal inzicht verkregen worden op welke manier de doorstroming in en rondom het Rottepolderplein het beste kan worden verbeterd. Daartoe zal een nadere probleemanalyse worden uitgevoerd en zullen verschillende (technische) alternatieven uitgewerkt en beoordeeld worden, op basis waarvan een voorkeursalternatief kan worden geselecteerd. Uit de probleemanalyse is inmiddels naar voren gekomen dat verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt is bij deze verkenning.

Financiën

Er is door het ministerie van IenW € 31 mln. gereserveerd voor de aanpak van dit knooppunt (IF 12.03.02).



Planning

2020/2021: Voorkeursalternatief
2021/2022: Ontwerptracébesluit
2023: Tracébesluit

Betrokken partijen

- Provincie Noord-Holland
- Vervoerregio Amsterdam
- Gemeente Haarlemmermeer
- Gemeente Haarlem (mede namens gemeente Velsen en regio Zuid-Kennemerland)
- Hoogheemraadschap van Rijnland



Programma U Ned

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** ○ Het MIRT Onderzoek Metropoolregio Utrecht is gestart.
- 2019** ○ Het MIRT Onderzoek is nieuw opgenomen in het MIRT Overzicht.
- 2018** ○ De kwartiermakersfase is medio 2018 afgerond, het programma U Ned is gestart en het programmaplan U Ned op hoofdlijnen 'Bereikbare, gezonde groei in de Metropoolregio Utrecht' is vastgesteld.
- 2016/2017** ○ De regionale verkenning ov, de gebiedsverkenning Utrecht-Oost en het programmaplan U Ned 1^e fase zijn opgeleverd.
- 2014** ○ Het MIRT Onderzoek Regio in beweging is opgeleverd.

Aanleiding en doel

De Metropoolregio Utrecht kent een reeks urgente opgaven op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. De belangrijkste opgaven voor de Metropoolregio:

- Tot 2040 is er behoefte aan 104.000 extra woningen.
- Tot 2040 komen er naar verwachting meer dan 86.000 banen bij.
- De huidige economische groei (in de regio en in de omliggende regio's) veroorzaakt een druk op de bereikbaarheid, zowel op de weg als in het ov.
- De huidige en de geplande grote verbouwingen aan het wegennet rond de stad Utrecht, in combinatie met de huidige en geplande ruimtelijke ontwikkelingen in en aan de randen van de stad (Utrecht Science Park, Merwedekanaalzone) vergroten de druk op de bereikbaarheid. Die druk is al hoog vanwege autonome groei van alle modaliteiten.

Deze opgaven vragen om:

Inzet van (innovatieve) oplossingen die bijdragen aan een betere bereikbaarheid, verkeersveiligheid en aan duurzame en schone mobiliteit van huidige en nieuwe woningen en werkplekken. Een mobiliteitssysteem dat efficiënt met ruimte omgaat. Balanceren tussen de verschillende belangen.

Doel van het programma U Ned:

Het ontwikkelen van maatregelen op het gebied van wonen, werken, leefbaarheid en bereikbaarheid waardoor Utrecht nu én straks haar economische belofte als gezonde metropoolregio waarmaakt en de draaischijffunctie voor Nederland behoudt.

Met een adaptieve aanpak nemen de samenwerkende partijen integrale besluiten om ruimte te bieden aan wonen en werken in relatie tot de daarvoor gewenste bereikbaarheid via verschillende netwerken. Dit onder de randvoorwaarde van een duurzame balans tussen groei en omgeving op een manier die uitvoerbaar en betaalbaar is.

Planning

In het programmaplan U Ned wordt gewerkt volgens vier programmalijnen:



1. Korte-termijnaanpak: Rijk en regio werken aan een pakket van maatregelen voor de periode 2019-2024, gericht op concretisering van verschillende soorten gedragsmaatregelen (de regionale minderhinderaanpak is hier ook onderdeel van) het aanleggen van nieuwe fietspaden en het optimaliseren van ov. Invalshoeken: logistiek, werkgeversaanpak en doelgroepenbenadering.
2. No regret-maatregelen: Rijk en regio werken het pakket aan no regret-maatregelen verder uit tot project- en uitvoeringsbesluiten.
3. MIRT Verkenning ov en Wonen regio Utrecht: Rijk en regio voeren een verkenning uit naar de verbetering van de ov-bereikbaarheid van USP, mindere belasting van multimodale knoop Utrecht CS en de bereikbaarheid van nieuwe woningbouw.
4. MIRT Onderzoek: Rijk en regio voeren in de periode 2019-2020 een MIRT Onderzoek Wonen, Werken, Bereikbaarheid en Leefbaarheid uit in de Metropoolregio Utrecht.

Betrokkenen

Het programma is een samenwerking tussen het Rijk (IenW, EZK en BZK), de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht, de U10 (16 samenwerkende Utrechtse gemeenten), NS, ProRail en Rijkswaterstaat. Georganiseerde stakeholders (NGO's, werkgevers, bewonersorganisaties) worden geïnformeerd en gevraagd om mee te denken.



MIRT Onderzoek Utrecht na 2030

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 ○ Het onderzoek is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

De metropoolregio Utrecht ontwikkelt zich in hoog tempo. Banengroei en bevolkingstoename geeft druk op schaarse ruimte. Tot 2040 is er in de metropoolregio naar verwachting behoefte aan 104.000 extra woningen en komen er naar verwachting meer dan 80.000 arbeidsplaatsen bij. Deze woningen en bedrijvigheid moet worden ingepast in een leefbare en gezonde regio voor iedereen. Daarnaast is het van belang dat de metropoolregio Utrecht bereikbaar blijft. Voor haar inwoners en bezoekers, maar ook als nationale draaischijf van Nederland voor wegverkeer en openbaar vervoer. De druk op de modaliteiten is al voelbaar en zal in 2040 zijn toegenomen.

Doel van het MIRT Onderzoek metropoolregio Utrecht is het gezamenlijk inzicht verkrijgen in een effectieve aanpak van de verstedelijkingsopgave tot 2040 en de daarmee samenhangende bereikbaarheidsknelpunten (o.a. NMCA) voor alle modaliteiten en leefbaarheidsknelpunten. Dit als basis voor te nemen samenhangende besluiten voor integrale keuzes op het vlak van verstedelijking, werkgelegenheid, mobiliteit en leefbaarheid. Daarmee wordt duidelijk welke (infrastructurele en ruimtelijke) maatregelen er nodig zijn bij verschillende plausibele verstedelijkingsscenario's waarmee de behoefte aan woon- en werklocaties wordt gefaciliteerd.

In het eerste deel (2019) wordt gezamenlijk inzicht ontwikkeld in de opgaven voor wonen, werken, leefbaarheid en bereikbaarheid in de metropoolregio Utrecht in 2040. Op basis van een aantal mogelijke toekomstscenario's wordt bezien welk gemeenschappelijk model voor de toekomstige verstedelijking kan worden uitgewerkt. In het tweede deel (2020) wordt een adaptief ontwikkelpad ontwikkeld waarin integrale keuzemomenten worden geschetst in de tijd voor wonen, werken, leefbaarheid en bereikbaarheid in de metropoolregio Utrecht. Met dit ontwikkelpad wordt een verstedelijkingsstrategie voor de metropoolregio Utrecht ontwikkeld welke leidt tot vervolgspraken.



Planning

Voorjaar 2020: Analyse, opbouwen scenario's en in samenwerking met het Regionaal Economisch Programma komen tot een gemeenschappelijk model ('contour van verstedelijkingsperspectief')

Najaar 2020: Adaptief ontwikkelpad(en) schetsen en agenderen van vervolgspraken

Betrokkenen

Het MIRT Onderzoek is een project binnen het programma U Ned en is een samenwerking tussen het Rijk (IenW, EZK en BZK), de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht, de U10 (16 samenwerkende Utrechtse gemeenten), NS, ProRail en Rijkswaterstaat.



MIRT Verkenning OV en Wonen in de regio Utrecht

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2021 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De Metropoolregio Utrecht kent een reeks urgente opgaven op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid.

De opgaves van de MIRT Verkenning OV en Wonen in Utrecht zijn:

- Het beter bereikbaar maken van Utrecht Science Park met OV;
- Het ontlasten van de multimodale knoop Utrecht Centraal;
- Het ontsluiten van nieuwe woon- en werklocaties;
- Het treffen van bereikbaarheidsmaatregelen om de bouw van extra woningen mogelijk te maken.

Oplossing

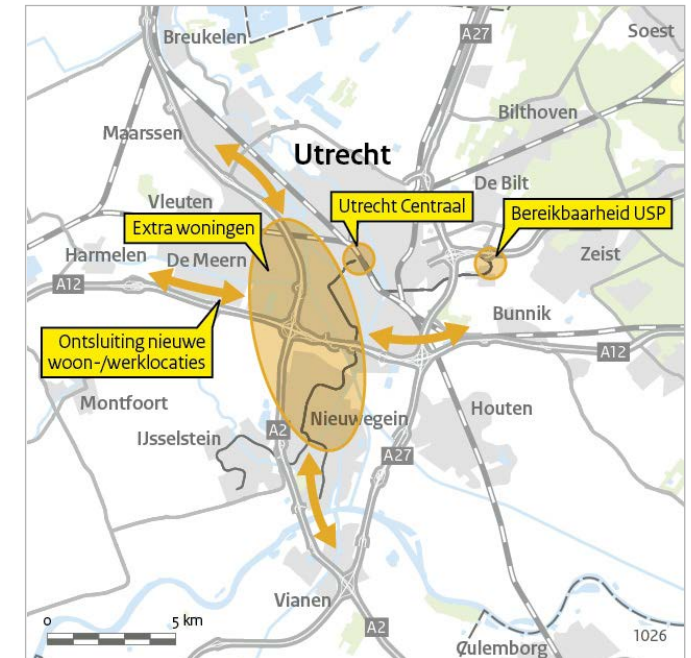
Het gewenste resultaat van de Verkenning zijn kosteneffectieve maatregelen die de groei van woon- en werklocaties in de MRU tot 2030 mogelijk maken, de ov-bereikbaarheid van Utrecht Science Park verbeteren en daarbij de multimodale knoop Utrecht Centraal zoveel mogelijk ontlasten. Daarnaast moeten de maatregelen ook bijdragen aan de bredere programmadoelen van U Ned ten aanzien van een duurzame en gezonde groei van de regio. De realisatietermijn van de maatregelen is dan ook voor 2030. De planning van de maatregelen in de tijd is onderdeel van de te maken afspraken. De maatregelen die in ieder geval in de Verkenning worden onderzocht zijn een versterkt station Lunetten-Koningsweg, een oost-west HOV-verbinding, een (HOV-)ontsluiting en gebiedsontwikkeling Nieuwegein en Utrecht-Zuidwest. Daarnaast kunnen oplossingen naar voren komen in het participatieproces, op basis van inzichten uit het programma U Ned en andere relevante projecten.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De oplossing moet bijdragen aan de doelstellingen van het programma U Ned om een duurzame en gezonde groei van de regio mogelijk te maken.

Planning

De MIRT Verkenning is medio 2020 gestart en heeft een verwachte doorlooptijd van circa 2 jaar. Op basis van de voorkeursbeslissing zal de vervolplanning van de gewenste maatregelen worden bepaald.



Betrokkenen

De MIRT Verkenning is een project binnen het Programma U Ned en is een samenwerking tussen het Rijk (IenW, EZK en BZK), de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht, de U10 (16 samenwerkende Utrechtse gemeenten), NS en ProRail.

Financiën

152 mln. (IF 20.01)



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** ○ Het MIRT Onderzoek Lelystad zal formeel worden beëindigd.
- 2019** ○ Het MIRT Onderzoek en uitwerkingen daarvan zullen in 2019 worden afgerond.
- 2018** ○ Afhankelijk van de uitkomsten voor afsplitsen bij het Smedinghuis en Schepenen 7 kan mogelijk besloten worden het MIRT Onderzoek (inclusief uitvoering) als afgerond te beschouwen.
- 2017** ○ Het RCE-gebouw bij Bataviastad is verkocht aan de gemeente, die het heeft doorverkocht aan het outletcentrum Bataviastad. Voor Lelycentre (inclusief Smedinggebouw) bereidt de gemeente Lelystad in nauw overleg met een aantal (kantoor)eigenaren een gebiedsvisie voor waaraan ook RVB en CRA hebben bijgedragen. Met de gemeente Lelystad wordt overlegd hoe de Rijksbouwmeester een bijdrage kan leveren om de gepresenteerde oplossingen naar een meer samenhangend plan te brengen. Met de gebruiker Rijkswaterstaat wordt onderzocht welk deel van het pand mogelijk kan worden afgesplitst; dit deel zou dan afgestoten kunnen worden. Het Stationsgebied bestaat uit drie kantoren (rechtbank, voormalig Openbaar Ministerie (OM) en voormalig Raad voor de Kinderbescherming). Voor het leegstaande voormalige OM is serieuze belangstelling van een potentiële

Rijksvastgoed Lelystad

Aanleiding en doel

In het bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) van najaar 2013 hebben Rijk en regio afgesproken samen na te gaan hoe het rijksvastgoed zodanig ingezet kan worden dat het optimaal bijdraagt aan de beleidsdoelen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en de gedeelde opgaven uit de gebiedsagenda's. De provincie Flevoland heeft het initiatief genomen tot een MIRT Onderzoek naar de situatie in Lelystad. Het onderzoek (Rijks)vastgoedstrategie Lelystad heeft zich gericht op vrijkomend vastgoed (met name kantoorgebouwen van het Rijk en andere overheden) in Lelystad en de mogelijkheden om deze locaties een nieuwe functie te geven die waarde toevoegt voor Lelystad. De effecten op de werkgelegenheid en de leefbaarheid zijn in dit onderzoek betrokken. Het MIRT Onderzoek is uitgevoerd binnen de gemeente Lelystad en heeft zich geconcentreerd op drie gebieden daarbinnen waar onder andere rijksvastgoedobjecten staan. Het betreft het Stationsgebied, het Lelycentre (inclusief het Smedinghuis) en het gebied van het RCE-gebouw, nabij Batavia Stad.

In januari 2015 hebben de minister voor Wonen en Rijksdienst, de gedeputeerde van Flevoland en de wethouder van Lelystad een samenwerkingsovereenkomst ondertekend die de doelen van het MIRT Onderzoek onderschrijft. In november 2015 heeft het BO MIRT de rapportage van het MIRT Onderzoek vastgesteld. Daarmee is het MIRT Onderzoek afgerond. Ook is besloten de samenwerking voort te zetten en de werkingsduur van de samenwerkingsovereenkomst voor onbepaalde tijd te verlengen. In de rapportage zijn voorkeursscenario's genoemd voor de ontwikkeling van de drie gebieden. In 2016 is een uitwerkingsagenda opgesteld en zijn oplossingsrichtingen binnen de doelstellingen van de samenwerkingsovereenkomst verkend. Hierbij streven de partijen naar een afname en naar een kwalitatieve versterking van de kantorenvoorraad die leidt tot de versterking van Lelystad als geheel.



Planning

- 2014: Opstellen van plan van aanpak en uitvoeren van probleemanalyse
- 2015: Verkennen van oplossingsrichtingen en het doen van aanbevelingen voor besluitvorming aan het BO MIRT van najaar 2015

Betrokken partijen

De provincie Flevoland (trekker), gemeente Lelystad, Rijksvastgoedbedrijf en College van Rijksadviseurs.



Rijksvastgoed Lelystad

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

koper. Hierin wordt nauw samengewerkt met de gemeente Lelystad.

In de rechtbank is nu ook de Raad voor de Kinderbescherming gehuisvest, waarmee een deel van de (toekomstige) overmaat is opgevuld.

De Raad voor de Rechtspraak heeft gevraagd of een deel van de rechtbank kan worden afgesplitst; het afgesplitste deel kan dan worden afgestoten.

2015 ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.



A6 Almere Oostvaarders-Lelystad

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ De totstandkoming van het Ontwerptracébesluit heeft vertraging opgelopen. De uitspraak van de Raad van State inzake de PAS heeft hieraan bijgedragen. Dit heeft ook gevolgen voor de mijlpalen van het Tracébesluit, realisatie en openstelling.
- 2019** ○ Project is overgegaan van de verkenning naar de planuitwerkingsfase.
- 2018** ○ Project is overgegaan van de onderzoekfase naar de verkenningsfase.
- 2015** ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave en oplossing

In het MIRT Onderzoek is met de regio en het bedrijfsleven onderzocht hoe de gewenste ontwikkeling van de luchthaven zich verhoudt tot de bereikbaarheid. In het voorjaar van 2014 hebben het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad op grond van de resultaten van dit onderzoek bestuurlijk afgesproken om de landzijdige bereikbaarheid van luchthaven Lelystad verder te verbeteren.

Als onderdeel van de uitvoering van de overeenkomst werken diverse partijen aan:

- Een MIRT Verkenning/planstudie naar de verbreding van de A6 tussen Almere Oostvaarders en Lelystad Centrum;
- Een verbetering van de busverbinding;
- Mobiliteitsmaatregelen;
- Een nieuwe aansluiting op de A6 met een verbinding naar de luchthaven.

Uit eerder onderzoek is gebleken dat bij de verkenning zowel inhoudelijk als bestuurlijk een voorkeur bestaat voor uitbreiding van de A6 van 2x2 naar 2x3 rijstroken.

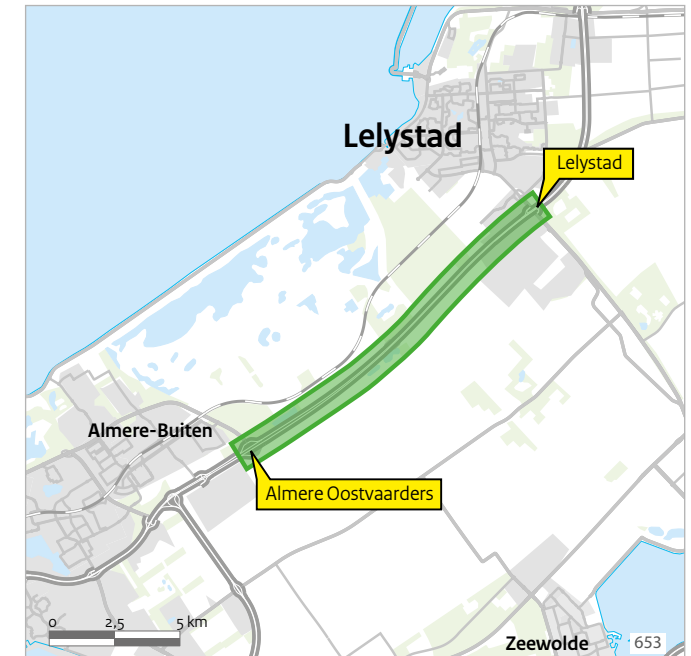
Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan de bereikbaarheid van Lelystad Airport en de bereikbaarheid over de A6.

Planning

N.t.b.

Het streven is om de mobiliteitsmaatregelen te realiseren voordat het groot vliegverkeer gebruikmaakt van de luchthaven.



Politiek/bestuurlijk

Het Rijk heeft de rol van opdrachtgever voor de MIRT Verkenning/planuitwerking voor de verbreding van de A6 tussen Almere Oostvaarders en Lelystad Centrum. Voor de overige onderdelen neemt de regio het voortouw. Er is een rijksbijdrage van € 21,4 mln. incl. BTW verleend aan de provincie Flevoland voor de nieuwe aansluiting op de A6.



A6 Almere Oostvaarders-Lelystad

(vervolg)

Betrokken partijen

Betrokken partijen zijn het ministerie van IenW, de provincie Flevoland, de gemeente Lelystad en de gemeente Almere. Daarnaast worden voor de mobiliteitsmaatregelen en de voorbereiding van de duurzaamheidsopgave specifieke partijen uitgenodigd, waaronder gemeenten, het waterschap, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties, natuurbeheerders, belangengroeperingen en vertegenwoordigers namens het bedrijfsleven.

Financiën

Het ministerie van IenW heeft voor de realisatie van de verbreding van de A6 een budget van € 55 mln. (IF 12.03.02) gereserveerd.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	55	2025
MIRT 2020	53	2023
MIRT 2019	52	2023
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	5	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	2	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** Start MIRT Planuitwerking voor het hoofdwegen-net (HWN). De bestuursovereenkomst Corridor Amsterdam Hoorn (BOK CAH) is door partijen ondertekend in november 2019.
- 2020** Partijen hebben in het BO MIRT van najaar 2018 een principebesluit genomen over het concept-voorkeursalternatief (multimodaal mobiliteitspakket) met de afspraak zich in te zetten voor financiële dekking. De ontwerpstructuurvisie is ter inzage voorgelegd.
- 2017** Partijen hebben gezamenlijk besloten meer tijd te besteden aan de brede uitwerking van de bereikbaarheidsopgaven en te streven naar een voorkeursbeslissing in 2018.
- 2016** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

A7/A8 Amsterdam-Hoorn

Opgave

Uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) van 2011 en de bevestiging in updates is gebleken dat aan de noordkant van Amsterdam op termijn niet wordt voldaan aan de streefwaarden die in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn geformuleerd. Uit het MIRT Onderzoek Noordkant Amsterdam is gebleken dat de bereikbaarheidsproblematiek op de lange termijn het grootst is aan de oostkant van het onderzochte studiegebied. De grootste knelpunten, in termen van voertuigverliesuren en overschrijding van reistijdnormen, doen zich voor op de A7/A8-corridor. De afgeronde brede MIRT Verkenning Corridorstudie Amsterdam Hoorn (CAH) bevestigt dit beeld.

Oplossing

Naar aanleiding van de uitkomsten van het MIRT Onderzoek is in oktober 2013 bestuurlijk afgesproken dat voor de A7/A8-corridor een MIRT-verkenning gestart wordt, volgens de nieuwe aanpak bereikbaarheidsopgaven, onder de naam CAH. Hierin wordt vooral gekeken naar een aanpak van de mobiliteitsknelpunten door een combinatie van mobiliteitsmaatregelen zonder direct (volledig) in te zetten op investeringen in nieuwe infrastructuur. Deze MIRT Verkenning is eind 2019 afgerond en heeft geresulteerd in een multimodaal bereikbaarheidspakket, vastgelegd in de BOK CAH en belegd bij betrokken partners:

- HWN Midden A8-A7 (Rijkswaterstaat)
- AVANT (Vervoerregio Amsterdam)
- Guisweg (Vervoerregio Amsterdam)
- Werkgroep Afvaarderen A7 (gemeente Zaanstad)
- Werkgroep Fiets (gemeente Zaanstad)
- Werkgroep OV knooppunten en Hoornse Lijn (gemeente Purmerend)
- Werkgroep Carpoolplekken (gemeente Zaanstad)
- Werkgroep Werkgeversaanpak Breikers (SBaB)

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Hoofddoelstelling van het project is het verbeteren van de bereikbaarheid in de corridor Amsterdam-Hoorn, de A7 en A8 in het bijzonder. Daarmee wordt een bijdrage geleverd aan de ambities van Rijk en



regio, zoals het versterken van de economische concurrentiepositie en het zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving. Daarbij spelen het netwerk van het wegennet, het fietsnetwerk en het ov-netwerk en ook het gedrag van de reiziger op deze netwerken een rol.

Planning

In oktober 2013 zijn afspraken met de regio gemaakt over de Noordkant Amsterdam. Hierin is vastgelegd dat het Rijk een verkenning start naar de corridor Amsterdam-Hoorn. Ook is hierin vastgelegd dat de regio verantwoordelijk is voor de doortrekking van de A8. In februari 2015 is de Startbeslissing genomen voor de corridor Amsterdam-Hoorn. In november 2019 is door de samenwerkende partijen de bestuursovereenkomst CAH ondertekend met daarin afspraken over de



A7/A8 Amsterdam-Hoorn

(vervolg)

financiering en de uitvoering van het voorkeursalternatief door de verantwoordelijke partijen. In december 2019 is de Structuurvisie inclusief voorkeursalternatief vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Waterstaat. De globale planning voor de Planuitwerking A7/A8 Amsterdam-Hoorn (deel HWN) betreft, na herijking:

2023: Ontwerp Tracébesluit en ProjectMER (OTB/MER) in procedure
2025: Vastgesteld Tracébesluit

De overige onderdelen van het multimodale bereikbaarheidspakket kennen hun eigen planning.

Politiek/bestuurlijk

Er wordt samengewerkt met het ministerie van IenW, de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam en gemeenten in de nabijheid van de A7/A8. Verder worden belangenorganisaties en omwonenden betrokken via het participatieproces. Er wordt samengewerkt met relevante partijen in de regio: overheidspartijen, infrobeheerders, vervoerders, terreinbeheerders, belangen-groeperingen, kennisinstellingen en (overige) marktpartijen.

Financiën

Voor het aanpakken van de bereikbaarheidsknelpunten op het hoofdwegennet (A7 en A8) heeft het ministerie van IenW € 330 mln. gereserveerd in het Infrastructuurfonds (Artikel IF 12.03.02).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	330	
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	n.v.t.	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	20	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** ○ De rijksbijdrage is met € 5 mln. verhoogd.
- 2016** ○ Het eerste deel van de rijksbijdrage wordt vijf jaar eerder beschikbaar gesteld.
- 2015** ○ In maart 2014 heeft de gemeenteraad van Utrecht ingestemd met de voorkeursvariant.
- 2014** ○ Het project heeft een eigen projectblad. Voorheen was het onderdeel van project Ring Utrecht, samen met de A27/A12.

Opgave

De groei van het autoverkeer leidt tot problemen met de verkeersafwikkeling op de Ring Utrecht en het daarop aansluitende onderliggend wegennet.

Oplossing

Het gemeentelijke deel van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) wordt opgewaardeerd tot autoweg met minimaal 2x2 rijstroken, ongelijkvloerse kruisingen en een maximumsnelheid van ten minste 80 km/u. De voorkeursvariant van de gemeente Utrecht is een opgewaardeerde NRU met een maximumsnelheid van 80 km/u, 2x2 rijstroken en drie ongelijkvloerse kruisingen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan de bereikbaarheid in en rondom de gemeente Utrecht.

Planning

De planning van dit project is primair aan de regio.
2022-2026: Realisatie en openstelling

Politiek/bestuurlijk

Op 3 december 2010 is het voorkeursalternatief voor de Ring Utrecht vastgesteld. De afspraken over de NRU maken daar deel van uit. De gemeente Utrecht is het bevoegd gezag voor de NRU. De bezuinigingen uit het Lente- en Aanvullend regeerakkoord van 2012 hadden tot gevolg dat de rijksbijdrage werd vertraagd. Bij het bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) 2014 is deze vertraging deels ongedaan gemaakt. De rijksbijdrage is nu vanaf 2020 beschikbaar.



Uitvoering

Het project wordt aangestuurd door de gemeente Utrecht. De mogelijkheden voor vervlechting van de aanbesteding en de planuitwerking worden onderzocht. De gemeente Utrecht heeft een participatietraject opgezet om een keuze te maken voor de drie mogelijke locaties om een ongelijkvloerse kruising te realiseren. Hier is nog geen besluit over genomen. De uitspraak van de Raad van State inzake de PAS heeft ook gevolgen voor dit project.



Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)

(vervolg)

Financiën

Taakstellende rijksbijdrage: € 182 mln. De regio draagt € 50 mln. bij (Artikel IF 12.03.02). De rijksbijdrage is met € 5 mln. verhoogd conform amendement Schonis c.s. op het wetsvoorstel Vaststelling begroting Infrastructuurfonds 2019 (35000A, nr. 30).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	182	De planning is aan de regio
MIRT 2020	179	De planning is aan de regio
MIRT 2019	171	De planning is aan de regio
MIRT 2018	168	De planning is aan de regio
MIRT 2017	166	De planning is aan de regio
MIRT 2016	166	De planning is aan de regio
MIRT 2015	165	De planning is aan de regio
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	17	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	8	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** Naar aanleiding van besluitvorming in het BO MIRT van het najaar 2019 is € 7 mln. overgeboekt naar het programma Spoorcapaciteit 2030 ten behoeve van de landelijke dienstregeling 2023 en de hoogfrequente sprinter Schiphol/ Hoofddorp-Amsterdam.
- 2019** In het BO MIRT van december 2017 is geconstateerd dat zowel uitwerking nodig is voor middellange en lange termijn. Ook middellange termijn oplossingen vragen meer onderzoek. Hierop is de planning aangepast.
- 2018** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Multimodale knoop Schiphol

Opgave

De huidige multimodale knoop Schiphol is gebouwd in de jaren 90 en is berekend op 21,3 mln. luchtreizigers per jaar met als bestemming of vertrekpunt Schiphol. In 2017 verwerkte Schiphol al 43 mln. luchtreizigers met als bestemming of vertrekpunt Schiphol. Het treinstation Schiphol Airport is inmiddels uitgegroeid tot een van de belangrijkste van ons land. Dagelijks gebruiken ruim 90.000 in- en uitstappende reizigers dit station. Ook heeft Schiphol Centrum een groot busstation op de voorrijwegen van de luchthaven. Door het toenemende verkeer op de voorrijwegen staat de veiligheid van de buspassagiers op die plaats onder druk.

Schiphol Plaza kent in de huidige vorm problemen met de capaciteit door de combinatie van reizigers die met alle modaliteiten komen (auto, trein, bus en vliegtuig) en verschillende reisdoelen hebben in een beperkte ruimte. Bij verdere groei leidt dit tot mogelijke knelpunten met de veiligheid.

Het MIRT Onderzoek naar station Schiphol (november 2014) heeft aangetoond dat er capaciteitsknelpunten zijn. De capaciteit van de treinperrons, de trappen en roltrappen, het busstation en de hal van Plaza is onvoldoende om de groeiende stroom reizigers te accommoderen. Naar aanleiding hiervan is in juli 2016 overeengekomen de Verkenning multimodale knoop Schiphol te starten. Deze Verkenning is uitgevoerd door het ministerie van IenW, Schiphol, NS, Vervoerregio Amsterdam en Haarlemmermeer. Er is vooral gekeken naar een zo integraal mogelijke oplossing die toekomstbestendig en robuust is, maar ook flexibel kan inspringen op de veranderende mobiliteitsvraag. Het ijkpunt van de Verkenning was de reizigersgroei tot 2040. Gedurende de Verkenning is besloten een overgangsooplossing te zoeken voor de multimodale knoop Schiphol die de komende jaren zal zorgen voor voldoende veiligheid en capaciteit. Voor de lange termijn is een MIRT Onderzoek Zuidwestkant Amsterdam/Schiphol/Hoofddorp gaande dat een integrale bereikbaarheid van de regio (na 2030/2035) zal onderzoeken.



Oplossing

De multimodale knoop Schiphol wordt aangepakt om de capaciteit, de veiligheid en de kwaliteit voor de groeiende stroom reizigers te faciliteren voor de middellange termijn (circa 2035). Bij het BO MIRT van november 2019 is er een Voorkeursbeslissing genomen. Deze wordt verder uitgewerkt in de Planuitwerkingsfase.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De oplossing biedt ruimte aan de groei van het reizigersvervoer en draagt bij aan het verhogen van de veiligheid en het verbeteren van de betrouwbaarheid.



Multimodale knoop Schiphol

(vervolg)

Planning

- 2016: Startbeslissing voor de verkenning van de multimodale knoop Schiphol
- 2019: Voorkeursbeslissing
- 2025: Oplevering van de maatregelen, behoudens OV-chipkaartpoortjes
- 2030: Sluiting van OV-chipkaartpoortjes op station Schiphol Airport

Betrokken partijen

Het ministerie van IenW, Schiphol, NS en Vervoerregio Amsterdam hebben zich in de intentieovereenkomst van 28 april 2016 gecommitteerd aan een gezamenlijke aanpak van de multimodale knoop om een integrale oplossing te bereiken die de veiligheid, de capaciteit en de kwaliteit van de knoop faciliteert. Daarnaast wordt nauw samengewerkt met andere partijen: overheidspartijen zoals de gemeente Amsterdam, vervoerders, kennisinstellingen en marktpartijen. De bestuursovereenkomst van november 2019 is getekend door IenW, Schiphol, Vervoerregio Amsterdam, NS, ProRail, Haarlemmermeer en Amsterdam.

Financiën

Voor spoorse maatregelen rondom de multimodale knoop Schiphol heeft het ministerie van IenW € 258 mln. gereserveerd binnen het Infrastructuurfonds (artikelonderdeel 13.03.04). In de bestuursovereenkomst hebben betrokken partijen afspraken gemaakt over bijdragen aan de Voorkeursbeslissing. Voor het pakket aan maatregelen is € 237,5 mln. beschikbaar gesteld door partijen, waarvan het ministerie van IenW € 78,8 mln. bijdraagt.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	258	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.		
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.		

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2014** De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben, zoals bij Voorjaarsnota 2013 besloten, tot gevolg dat de planuitwerking wordt vertraagd.

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer

Opgave

Er is een tekort aan ligplaatsen op de vaarweg tussen Amsterdam en Lemmer. Door dit tekort kunnen veiligheidsproblemen ontstaan door onwenselijke afmeersituaties rond de sluiscomplexen op dit traject. Ook kunnen situaties ontstaan waarin schippers te lang door moeten varen op zoek naar een ligplaats, waardoor ze niet kunnen voldoen aan wet- en regelgeving voor vaar- en rusttijden.

Oplossing

In de planuitwerking wordt onderzocht op welke manier en op welke locaties het ligplaatsentekort kan worden opgelost. Gedacht kan worden aan zowel uitbreiding en verbetering als herstructurering van de huidige ligplaatsen rond de Oranjesluizen en de Houtribsluizen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De aanleg van ligplaatsen draagt bij een veilige en efficiënte scheepvaart.

Planning

2025-2027: Openstelling

Financiën

Taakstellend budget: € 6 mln. (Artikel IF 15.03.02).



Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	6	2025-2027
MIRT 2020	6	2025-2027
MIRT 2019	6	2025-2027
MIRT 2018	6	2025-2027
MIRT 2017	6	2025-2027
MIRT 2016	6	2025-2027
MIRT 2015	6	2025-2027
MIRT 2014	6	2025-2027
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021 ○ Het taakstellend budget is verlaagd vanwege een overboeking naar de reservering van het project verbreding Sluiscomplex Kornwerderzand.
- 2013 ○ In april 2012 is er bestuurlijk overleg gevoerd met de regio. Het resultaat is dat eerdere realisatie van het project door middel van voorfinanciering niet aan de orde is.

Vaarweg IJsselmeer-Meppel

Opgave

Voor schepen in de klasse Va/Vb is het moeilijk zich te bewegen tussen West-Nederland en Noord- en Oost-Nederland, omdat een aantal vaarwegen niet geschikt is voor schepen in deze categorieën.

Oplossing

In de studie zijn de aanleg en de verbetering onderzocht van vaargeulen op de trajecten Botterrak en Molenrak en de vaarweg Ketelbrug- Meppel. Bezien is hoe het Molenrak en het Botterrak (vaargeulen IJsselmeer-Ketelbrug) geschikt kunnen worden gemaakt voor volledig afgeladen binnenvaartschepen van klasse Vb en kustvaartschepen in R/S-categorie 1. Voor de vaarweg Ketelbrug-Meppel (Schokkerak-Meppelerdiep) wordt onderzocht in hoeverre deze geschikt gemaakt kan worden voor binnenvaartschepen van klasse Va.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het verruimen van de vaargeulen voor schepen in klasse Va/Vb draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige scheepvaartafwikkeling.

Planning

2023: openstelling (afhankelijk van overleg tussen Rijk en regio over planning en besluitvorming)

Politiek/bestuurlijk

De planuitwerking is medio 2012 afgerond. In overleg met de regio is besloten het voorkeursalternatief nog niet vast te stellen en de planning en de besluitvorming later opnieuw te bezien.

Financiën

Taakstellend budget: € 27 mln. (Artikel IF 15.03.02). Overboeking van Vaarweg IJsselmeer naar de reservering verbreding van het Sluiscomplex Kornwerderzand in verband met de bijdrage ten behoeve van de verdieping van de vaargeul (€ 8,5 mln.).



Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	27	2023
MIRT 2020	36	2023
MIRT 2019	36	2023
MIRT 2018	36	2023
MIRT 2017	36	2023
MIRT 2016	36	2023
MIRT 2015	36	2023
MIRT 2014	36	2023
MIRT 2013	35	Na 2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	8	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	1	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Dijkversterking Marken

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ De planning is met een aantal jaar vertraagd door onder meer de uitspraak met betrekking tot de PAS en nieuwe inzichten die volgen uit de planuitwerking.
- 2020** ○ De planning en de daarin genoemde mijlpalen zijn aangepast naar aanleiding van een andere manier van plannen.
- 2019** ○ Toepassing van gewijzigde ontwerpvoorschriften leidt tot een andere oplossing voor de Westkade. Afronding van de planuitwerking en start van de realisatie zijn in de tijd opgeschoven.
- 2018** ○ De Pilot Meerlaagsveiligheid Marken is afgerond. De naam van het project is gewijzigd van Pilot Meerlaagsveiligheid Marken naar Dijkversterking Marken. Ook is de opgave hierop aangepast.
- 2017** ○ Het voorkeursalternatief en het taakstellend budget zijn vastgesteld.
- 2016** ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De waterveiligheid op Marken voldoet niet aan de huidige eisen. Een deel van de dijk heeft stabiliteitsproblemen of is te laag. Bovendien is de steenbekleding van de dijk op een aantal plaatsen ingezakt of ligt deze los. Daarom is gezocht naar een bij Marken passende oplossing ter verbetering van de waterveiligheid.

Oplissing

Na uitvoering van de pilot Meerlaagsveiligheid Marken is besloten tot versterking van de Westkade en de Zuidkade van Marken. Er is sprake van een stabiliteits- en een hoogteopgave. De Westkade en de Zuidkade worden buitenwaarts versterkt.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Na de dijkversterking is de waterveiligheid op Marken in overeenstemming met de wettelijke eisen voor waterveiligheid.

Planning

2016-2020: Planuitwerking
 2023: Start realisatie
 2025-2027: Openstelling
 2026-2028: Oplevering

Betrokken partijen

De planuitwerking wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat. Het bevoegd gezag is de provincie Noord-Holland. In de planuitwerking wordt nauw samengewerkt met de gemeente Waterland en het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Het is de bedoeling dat het Rijk – in lijn met het Bestuursakkoord Water – na realisatie van de dijkversterking het beheer van de kering rond Marken overdraagt aan het hoogheemraadschap.

Financiën

Het taakstellend budget is (binnen het Hoogwaterbeschermingsprogramma) € 56 mln. (Artikel DF 1.02.01).



Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	56	2025-2027
MIRT 2020	50	2023
MIRT 2019	49	2023
MIRT 2018	48	2022
MIRT 2017	48	2022
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	8	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	3	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ Conform de voortgang van het programma en het dalende risicoprofiel is € 80 mln. vanuit het programma overgeboekt naar de vrije investeringsruimte van het IF.
- 2018** ○ Het taakstellend budget is opgehoogd met kosten voor meerjarig onderhoud en financieringskosten van het deel A6 Almere. Daarnaast zijn meevallers en tegenvallers, die zijn ontstaan door verschillen in uitgekeerde indexering en per project contractueel ingepaste indexering, binnen de DBFM-projecten budgetneutraal verrekend.
- 2016** ○ Het taakstellend budget is opgehoogd met kosten voor beheer en onderhoud van het deel A9 Gaasperdammerweg. De scope en het budget zijn daarnaast aangepast aan gewijzigde afspraken met de regio.
- 2015** ○ Het taakstellend budget is aangepast als gevolg van lagere bijdragen van derden en een wijziging van de Stroomlijnovereenkomst.
- 2014** ○ Het taakstellend budget is opgehoogd met kosten voor beheer en onderhoud van het deel A1/A6. Door middel van een Wijzigingstracébesluit wordt het ontwerp van de Gaasperdammertunnel aangepast. De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend regeerakkoord van 2012 hebben tot gevolg dat de planning van deeltrajecten A6 Almere en A9 Amstelveen zijn verschoven.

Opgave

De bereikbaarheid over de weg in de corridor A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere en de inpassing van de wegen in de stedelijke omgeving is niet optimaal. Toekomstige ontwikkelingen zoals de uitbreiding van Almere zetten op lange termijn de bereikbaarheid verder onder druk.

Oplossing

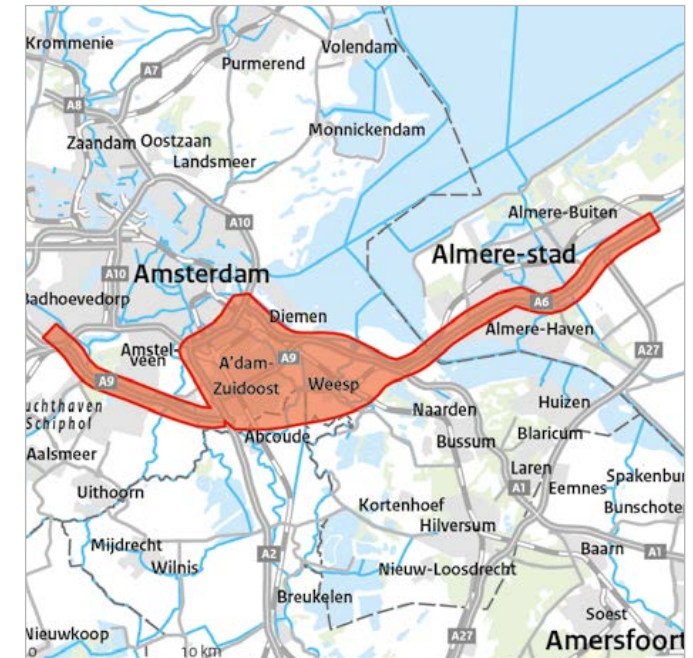
In 2007 heeft het kabinet een voorkeur uitgesproken voor het Stroomlijnalternatief: de uitbreiding van de bestaande weginfrastructuur A1/A2/A6/A9/A10-Oost tussen knooppunt Badhoevedorp en de aansluiting Almere Buiten-Oost. In het Ontwerptracébesluit (OTB) is de keuze voor het Stroomlijnalternatief gekoppeld aan een groot aantal inpassingsmaatregelen, waaronder de aanleg van een tunnel in de A9 bij Amsterdam-Zuidoost en een verdiepte ligging in Amstelveen, een eco-aqueduct in de A1 bij Muiden en het op maaiveld brengen van de A6 bij de Weerwaterzone in Almere.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan de bereikbaarheid in de noordelijke Randstad, zodat weggebruikers snel, verkeersveilig en betrouwbaar in de corridor kunnen reizen. Daarnaast draagt de inpassing van deze hoofdwegen in de dichtbevolkte omgeving bij aan een verbetering van de leefomgeving en de duurzaamheid.

Planning

2024-2026: Openstelling van deeltraject A9 Badhoevedorp-Holendrecht. Voor vier van de vijf delen van het project staat de openstelling eerder gepland.



Politiek/bestuurlijk

Rijk en regio hebben in 2007 en 2008 overeenkomsten getekend over het Stroomlijnalternatief met afspraken over de inpassing. Er is een aanvullende bestuursovereenkomst getekend over de busvoorzieningen tussen Almere en het knooppunt Watergraafsmeer. Het Tracébesluit is in 2011 vastgesteld en in november 2014 onherroepelijk geworden. Rijk en regio zijn in maart 2014 overeengekomen dat de Keizer Karel tunnel in Amstelveen niet wordt aangelegd, maar dat de A9 verdiept wordt aangelegd. Hierdoor is een Wijzigingstracébesluit opgesteld dat in maart 2017 door de minister van Infrastructuur en Milieu is vastgesteld.



A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2013** Door het opheffen van het Fonds economische structuurversterking (Fes), het sluiten van een aanvullende bestuursovereenkomst en opname van DG-Ruimte-gelden in het infrafonds is de bijdrage van derden aangepast. Er is € 24 mln. overgeboekt vanuit project Stedelijke bereikbaarheid Almere.

Uitvoering

Het project wordt uitgevoerd in vijf delen. De uitvoering van het deelproject A10-Oost/A1 Watergraafsmeer-Diemen is gestart in 2012, en extra rijstroken op de A10-Oost zijn opengesteld in 2014. Het deelproject A1 Diemen-Muiderberg/A6 Muiderberg-Almere Havendreef is gegund in 2012 en in 2017 opengesteld. Deeltraject A9 Gaasperdammerweg is in 2014 gegund en wordt in fases in 2020 opengesteld. Deeltraject A6 Almere is in 2016 gegund en in 2019 opgeleverd. Het laatste project A9 Badhoevedorp-Holendrecht is in 2019 gegund.

Financiën

Taakstellend budget: € 5.849 mln. (inclusief bijdragen derden (€ 162 mln.), beheer en onderhoud deeltraject A1/A6, A9 Gaasperdammerweg en A6 Almere). Artikel IF 12.03.01, 12.03.02 en 12.04.01.

Voor projecten met een Design, Build, Finance & Maintain-contract (DBFM) wordt het budget ten tijde van de gunning opgehoogd vanuit de middelen voor beheer en onderhoud. Bij A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere is dit gebeurd in MIRT 2014, MIRT 2016, MIRT 2018, MIRT 2020 en MIRT 2021.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	5.849	2025-2027
MIRT 2020	5.428	2025-2027
MIRT 2019	5.395	2025-2027
MIRT 2018	5.325	2025-2027
MIRT 2017	5.101	2025-2027
MIRT 2016	5.066	2025-2027
MIRT 2015	4.667	2025-2027
MIRT 2014	4.676	2025-2027
MIRT 2013	4.118	2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	1.785	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	401	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	1.866	32%
2018	1.578	29%
2017	1.258	23%
2016	847	16%

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere

(vervolg)

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend budget	Gerealiseerd budget	Openstelling
		MIRT 2020 in mln.	t/m 2019 in mln.	
A10 Oost/A1 Diemen	2x4 rijstroken	141	141	2014
A1/A6	2x5 rijstroken + 2 wisselstroken / 2x4 rijstroken + wisselstroken	1.866	637	2017
A9 Gaasperdammerweg	2x5 rijstroken + wisselstrook	1.188	345	2020
A6 Almere	2x4 rijstroken	388	77	2019
A9 Badhoevedorp-Holendrecht	2x4 rijstroken	1.275	33	2024-2026
Projectoverstijgend	Onder andere grondaankopen, kabels en leidingen, risicoreservering, externe personeelskosten	991	633	
Totaal		5.849	1.866	



A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ De bestuurders hebben de huidige scope van het project Zuidasdok gezamenlijk herbevestigd. Voor de voortzetting van de realisatie van het project Zuidasdok is besloten tot het minnelijk beëindigen van het contract met de aannemer en het opnieuw aanbesteden van de scope van Zuidasdok in deelpakketten. Met de Kamerbrief van 26 maart 2020 (2020D11909) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de besluitvorming die heeft plaatsgevonden.
- 2020** ○ De herijkingsfase zal tot uiterlijk het eerste kwartaal 2020 lopen. Met de Kamerbrief van 23 juli 2019 (2019Z15335) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de besluitvorming die heeft plaatsgevonden. In de zomer en in het najaar van 2019 zullen diverse werkzaamheden op en rond het station Amsterdam-Zuid doorgang blijven vinden.
- 2017** ○ Het project is overgegaan naar de realisatiefase.
- 2015** ○ Het taakstellend budget is afgenomen door een overboeking van de projectorganisatiekosten naar het project Zuidasdok.
- 2014** ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

Het verkeer op de ring A10 ter plaatse van de Zuidas blijft naar verwachting groeien. Daarom is het noodzakelijk om de capaciteit te vergroten. Ook is ontvlechting nodig van doorgaand verkeer op de ring A10 en het bestemmingsverkeer ten behoeve van de toe- en afritten van de S108 (VU Kenniskwartier) en S109 (RAI). De capaciteitsvergroting en de genoemde ontvlechting dient op knooppunt De Nieuwe Meer en knooppunt Amstel ingezet te worden. De projecten Zuidasdok (zie betreffende projectblad) en A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel worden in samenhang ontwikkeld en gerealiseerd.

Oplossing

De doorstroming van het verkeer wordt verbeterd door het aanpassen van bestaande en het inpassen van nieuwe infrastructuur (rijstroken en kunstwerken) ter plaatse van de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. Hiermee worden het doorgaande verkeer en het bestemmingsverkeer op de A10-Zuid gescheiden. Dit draagt bij aan een robuuster verkeerssysteem en een verruimde capaciteit ter plaatse van Amsterdam Zuidas. Voor aanpassingen op de Zuidas: zie het projectblad Zuidasdok.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De aanpassing van de knooppunten en de ontvlechting van doorgaand en bestemmingsverkeer is noodzakelijk om invulling te geven aan de doelstelling om de bereikbaarheid van de noordelijke Randstad in het algemeen te verbeteren en die van Amsterdam en de economische toplocatie Zuidas in het bijzonder.

Planning

2032-2036 Openstelling (verschillende projectonderdelen worden eerder opgeleverd).



Politiek/bestuurlijk

In het voorjaar van 2012 heeft het Rijk besloten om het project A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel in samenhang met het project Zuidasdok te ontwikkelen. De noodzakelijke ontvlechting van doorgaand en bestemmingsverkeer ter plaatse van de Zuidas is alleen mogelijk als de scheiding op de knooppunten wordt ingezet. Het project is opgenomen in de bestuursovereenkomst Zuidas van juli 2012. In tegenstelling tot de andere onderdelen van de bestuursovereenkomst komt het project A10 Knooppunten volledig voor rekening en risico van het Rijk. Het Ontwerptracébesluit is vervoegd vastgesteld in 2015. Het Tracébesluit is op 18 maart 2016 vastgesteld. Op 15 augustus 2018 is het Tracébesluit onherroepelijk geworden.



A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel

(vervolg)

Uitvoering

De bestuurders hebben in maart 2020 de huidige scope van het project Zuidasdok gezamenlijk herbevestigd, waaronder de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. Om het project beter beheersbaar te maken hebben de gezamenlijke opdrachtgevers besloten om het project serieel in werkpakketten uit te voeren in plaats van integraal. Gevolg is dat de totale realisatietijd van het project toeneemt. Er is nog sprake van een grote planningsonzekerheid; de huidige verwachting is dat het laatste pakket in de periode 2032-2036 wordt opgeleverd. Voor de voortzetting van de realisatie van het project Zuidasdok is besloten tot het minnelijk beëindigen van het contract met de aannemer en het opnieuw aanbesteden van de scope van Zuidasdok in deelpakketten. Zie voor verdere toelichting de Kamerbrief van 26 maart 2020 (2020D11909).

Financiën

Taakstellend budget: € 314 mln. (Artikel IF 12.03.01).

De omvang van het financieel tekort is fors, een verdere toelichting is terug te vinden in de Kamerbrief van 26 maart 2020 (2020D11909).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	314	2032-2036
MIRT 2020	309	2028
MIRT 2019	305	2028
MIRT 2018	301	2028
MIRT 2017	297	2028
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	17	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	18	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	41	13%
2018	35	11%
2017	24	8%
2016	3	1%
2015	0	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



A27/A12 Ring Utrecht

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** ○ De Raad van State heeft op 17 juli 2019 geoordeeld dat het Tracébesluit Ring Utrecht niet in stand kan blijven. Dit is het directe gevolg van de uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 over het Programma Aanpak Stikstof (PAS). De exacte consequenties van de uitspraak en de vervolgaanpak voor de A27/A12 Ring Utrecht worden de komende periode nader uitgewerkt.
- 2018** ○ Start realisatie verschuift van 2018 naar 2020. Na de vaststelling van het Tracébesluit is de projectplanning t.a.v. de realisatiefase herijkt waarbij een zorgvuldige marktbenadering en omgevingsproces voorop staat. Dit leidt ertoe dat de start realisatie plaatsvindt in 2020.
- 2016** ○ In november 2014 heeft de minister de Tweede Kamer per brief aangegeven dat het TB verschuift naar 2017.
- 2015** ○ De voorkeursvariant is vastgesteld.
- 2014** ○ Het budget is verhoogd met € 15 mln. voor extra inpassingsmaatregelen langs de A27. Vanaf voorjaar 2012 heeft het project Ring Utrecht vertraging opgelopen door onder meer een controversieelverklaring en het onderzoek door de commissie-Schoof. De planning voor het Tracébesluit en de start van de realisatie zijn hierop herijkt. De bezuinigingen uit het Lente-akkoord en het aanvullend regeerakkoord van

Opgave

De groei van het verkeer leidt tot afwikkelingsproblemen op de Ring Utrecht en het daarop aansluitende onderliggend wegennet.

Oplossing

De planuitwerking is onderdeel van de regionale pakketstudie Ring Utrecht. In de pakketstudie is aandacht voor diverse modaliteiten en thema's (ov, fiets, auto, mobiliteitsmanagement). Het Tracébesluit van de Ring Utrecht bevat onder meer:

- de uitbreiding van de capaciteit van de A27 aan de oostzijde van Utrecht en uitbreiding van de knooppunten Lunetten en Rijsweerd, waarbij de verkeersstromen tussen deze knooppunten worden gescheiden (ontweven);
- de uitbreiding van de A12 met een extra rijstrook in beide richtingen op de parallelbaan;
- een groene verbinding over de A27 tussen de stad en het landgoed Amelisweerd.

De nagestreefde doelstelling voor de omgeving is dat maatregelen aan de Ring Utrecht over het geheel genomen niet tot verslechtingen leiden en waar mogelijk een verbetering opleveren.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

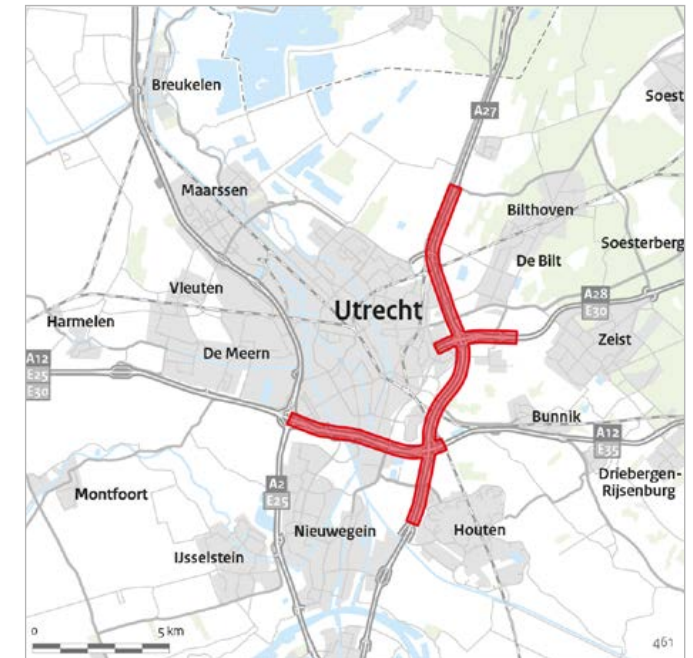
Het project draagt bij aan de doelstellingen betere doorstroming, leefbaarheid en veiligheid op het hoofdwegennet.

Planning

N.t.b.

Politiek/bestuurlijk

Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT van najaar 2009 heeft het destijds vierledig bevoegd gezag de voorkeursrichting bepaald. Na een consultatie- en adviesronde over de milieueffectrapportage (MER) fase 1 is in december 2010 een voorkeursalternatief vastgesteld. Ook is hierbij de verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag voor de A27/A12 volledig bij de minister van Infrastructuur en Milieu gelegd. Op verzoek van de



Tweede Kamer heeft de commissie-Schoof tussen december 2012 en maart 2013 de besluitvorming over het voorkeursalternatief onderzocht. De conclusie is dat het onderzoek voldoende tot goed is uitgevoerd, dat er een uitgebreid en zorgvuldig participatie- en besluitvormingsproces is geweest en dat de keuze voor een verbreding aan de oostzijde van de stad Utrecht onderbouwd is. De minister heeft de voorkeursvariant vastgesteld op 13 juni 2014 en het Ontwerptracébesluit in maart 2016. Op 14 december 2016 is het Tracébesluit vastgesteld. De Raad van State heeft op 17 juli 2019 geoordeeld dat het Tracébesluit Ring Utrecht niet in stand kan blijven. Dit is het directe gevolg van de uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 over het Programma Aanpak Stikstof (PAS). In het najaar van 2020 wordt het Tracébesluit uitgebracht gebaseerd op de scope van het Ontwerptracébesluit 2016.



A27/A12 Ring Utrecht

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2012 hebben tot gevolg dat de verbreding van de A12 (Ring Utrecht fase 2) is getemporeerd. De rijksbijdrage aan de NRU is apart op de begroting opgenomen en als apart projectblad opgenomen.

- 2013** ○ Het beschikbare budget is aangevuld met bedragen voor de wegvakken A12 Oudenrijn-Lunetten en A27 Lunetten-Houten. De fasering van de A12 na 2020 betekent een oplevering in 2023.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 16, 22 en 45 uit de File Top 50.

Financiën

Taakstellend budget: € 1.225 mln. (Artikel IF 12.03.02). Het budget is exclusief reservering vanwege het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPG).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	1.225	2029
MIRT 2020	1.206	2027-2028
MIRT 2019	1.171	2024-2026
MIRT 2018	1.153	2024-2026
MIRT 2017	1.141	2024-2026
MIRT 2016	1.138	2024-2026
MIRT 2015	1.134	2024-2026
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	91	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	79	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	65	5%
2018	43	4%

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



A28/A1 Knooppunt Hoevelaken

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** Door de ontbinding van het contract met de combinatie A1/28 moet de realisatie van het project opnieuw worden aanbesteed wat tot vertraging leidt in de openstelling. Daarnaast zorgt de stikstof-problematiek voor een extra vertraging.
- 2020** Het contract met de combinatie A1/28, aan wie het project medio 2015 is gegund, wordt ontbonden, nadat de combinatie haar werkzaamheden met betrekking tot het Tracébesluit in goede orde heeft afgerond. Dit is een gevolg van het gedeelde besluit dat de gekozen innovatieve aanbestedingsvorm niet de juiste is geweest. Het project zal na vaststelling van het Tracébesluit, naar verwachting voorjaar 2020, opnieuw worden aanbesteed.
- 2019** Het budget is gewijzigd door extra bijdragen van de provincie Utrecht en de gemeente Amersfoort voor de aanleg van fiets- en voetgangerstunnels (€ 5 mln.) en een extra bijdrage voor grondkosten en onderhoud (€ 2 mln.).
- 2018** Het budget is bijgesteld vanwege een bijdrage van de regio en het toevoegen van onderhoudsbudget ten behoeve van de realisatiefase.
- 2017** De mijlpalen verschuiven als gevolg van het overstappen op het NRM2016 (Nederlands Regionaal Model) en actualiseren van effectstudies ten behoeve van het Tracébesluit.

Opgave

De groei van het verkeer leidt tot afwikkelingsproblemen op de driehoek van autosnelwegen A27/A1/A28 en het daarop aansluitende onderliggend wegennet.

Oplossing

Dit project is onderdeel van de regionale pakketstudie driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort. In de pakketstudie is aandacht voor diverse modaliteiten en thema's (ov, fiets, auto, prijsbeleid, mobiliteitsmanagement). Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) van najaar 2009 is het alternatief Verbreden als voorkeursalternatief afgesproken, aangevuld met de kansrijke elementen uit het alternatief Sorteren. Verbreden bestaat uit het aanleggen van extra capaciteit op de wegen die naar het knooppunt leiden én aanpassingen aan het knooppunt Hoevelaken. Bij Sorteren wordt gekeken naar het splitsen van doorgaand en lokaal verkeer.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De maatregelen dragen bij aan de verbetering van de doorstroming en de bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland, waarbij een goede inpassing/vormgeving van de A1/A28 een bijdrage levert aan de verbetering van de leefbaarheid in het gebied rond deze wegen.

Planning

N.t.b.

Politiek/bestuurlijk

In het BO MIRT van voorjaar 2011 is afgesproken dat wordt ingezet op vervlechting van de verdere tracé-uitwerking en de aanbesteding van de realisatie. Daarbij is een pakket van eisen en wensen het uitgangspunt. Alle benodigde afspraken tussen Rijk en regio om het project te kunnen aanbesteden zijn in juni 2013 vastgelegd in een bestuurs-overeenkomst. De regio levert onder andere een bijdrage voor de geluidsmaatregelen en voor de verplaatsing van de verzorgingsplaats op het grondgebied van de gemeente Nijkerk.

Met het gezamenlijke besluit in 2019 om te komen tot ontbinding



van het contract met de aannemerscombinatie is er geen sprake meer van vervlechting. Het Tracébesluit zal worden vastgesteld conform de afspraken uit de bestuursovereenkomst tussen Rijk en regio. De uitspraak van de Raad van State inzake de PAS heeft ook invloed op dit project. Dit project is één van de zeven MIRT-projecten die bronmaatregelen kunnen gebruiken die opgenomen zijn in het stikstofregistratiesysteem.

Uitvoering

In 2012 is een Publiek-Private Comparator (PPC) uitgevoerd. Besloten is het project met een Plan, Design en Construct-contract (PD&C) uit te voeren. In het voorjaar 2014 is de aanbesteding gestart. Dit project is daarmee overgegaan naar de realisatiefase. Het project is in juni 2015



A28/A1 Knooppunt Hoevelaken

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2016** ○ Het budget is bijgesteld vanwege een bijdrage van de regio.
- 2015** ○ Het project is overgegaan naar de realisatiefase. Het taakstellend budget is aangepast.
- 2014** ○ De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben tot gevolg dat de uitvoering van project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken is verschoven.
- 2013** ○ In 2012 is het ontwerp versoberd om binnen het beschikbare budget te blijven. Marktpartijen zullen worden uitgenodigd om naast het Programma van Eisen zo veel mogelijk wensen van Rijk en regio te realiseren. De winnende aanbieder vormt de basis voor de voorkeursvariant in het Ontwerptracébesluit. Door vervlechting en versobering is het Tracébesluit gepland in 2016 en start de uitvoering in 2017. De openstelling in 2020 blijft ongewijzigd.

ge Gund. Omdat er sprake is van vroege marktbenadering (vóór het Tracébesluit) wordt er gezamenlijk met de markt een Tracébesluit opgesteld. Voorafgaand aan het vaststellen van het Tracébesluit zijn al voorbereidende maatregelen uitgevoerd.

Als gevolg van de ontbinding van het contract met de aannemerscombinatie moet een nieuwe aanbestedingsprocedure voor de uitvoering plaatsvinden. Dit leidt tot vertraging. De nieuwe aanbestedingsprocedure zal naar verwachting in 2021 starten.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 6 uit de File Top 50.

Financiën

Taakstellend budget: € 796 mln. (inclusief bijdrage van derden: € 44 mln.) (Artikel IF 12.03.01).

Het budget is exclusief reservering vanwege het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPJG).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	796	N.t.b.
MIRT 2020	785	2023-2025
MIRT 2019	774	2023-2025
MIRT 2018	763	2023-2025
MIRT 2017	743	2023-2025
MIRT 2016	741	2022-2024
MIRT 2015	731	2022-2024
MIRT 2014	699	2022-2024
MIRT 2013	676	2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	120	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	76	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	128	16%
2018	105	13%
2017	80	10%
2016	51	7%
2015	27	4%
2014	11	2%
2013	7	1%
2012	1	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Zuidasdok

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** De bestuurders hebben de huidige scope van het project Zuidasdok gezamenlijk herbevestigd. Voor de voortzetting van de realisatie van het project Zuidasdok is besloten tot het minnelijk beëindigen van het contract met de aannemer en het opnieuw aanbesteden van de scope van Zuidasdok in deelpakketten. Met de Kamerbrief van 26 maart 2020 (2020D11909) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de besluitvorming die heeft plaatsgevonden.
- 2020** De herijkingfase zal tot uiterlijk het eerste kwartaal 2020 lopen. Met de Kamerbrief van 23 juli 2019 (2019Z15335) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de besluitvorming die heeft plaatsgevonden. In de zomer en in het najaar zullen werkzaamheden op en rond het station Amsterdam Zuid doorgang blijven vinden.
- 2019** De geactualiseerde planning na de gunning leidt tot een vertraging van twee jaar voor de start.
- 2017** Het project is overgegaan naar de realisatiefase.
- 2016** Bij bestuurlijk overleg in december 2014 is scope en budget aan het project toegevoegd (onder andere de bijdrage van de NS).
- 2015** De budgetten voor het project zijn integraal opgenomen op artikel 17 van het Infrastructuurfonds.

Opgave

De ruimtelijke ontwikkelingen in de corridor Haarlemmermeer-Almere en op de Zuidas versterken de toename van het aantal reizigers en de hoeveelheid verkeer. Door de opening van de Noord-Zuidlijn, de Hanzelijn en Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV-SAAL) neemt het aantal reizigers op station Amsterdam Zuid toe. Daarom is een vergroting van de stationscapaciteit nodig. Daarnaast biedt de gerealiseerde spoedaanpak A10-zuid op termijn onvoldoende wegcapaciteit. Daarom is een robuuste wegverbreding nodig. Een investering in ruimtelijke kwaliteit is nodig om de Zuidas te laten uitgroeien tot een internationale toplocatie.

Oplossing

De openbaar vervoerterminal wordt uitgebreid door het vergroten van de stationscapaciteit en het realiseren van een efficiëntere overstap tussen trein, metro, tram en bus. Zo wordt deze geschikt om de toename in reizigersaantallen af te handelen. De wegcapaciteit wordt uitgebreid en de A10-zuid tussen de bruggen over de Amstel en de Schinkel wordt ontvlochten met vier rijstroken op de hoofdrijbaan en twee rijstroken op de parallelrijbaan in beide rijrichtingen. Ter hoogte van de Zuidas krijgt de A10 een ondergrondse ligging. Voor aanpassing van de aanliggende knooppunten, zie projectblad A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Behalve aan gemeentelijke en provinciale doelstellingen draagt dit project bij aan vergroting van de capaciteit van de openbaarvervoerterminal en aan het verbeteren van de bereikbaarheid over de weg, vooral voor de noordelijke Randstad in het algemeen en voor Amsterdam en de economische toplocatie Zuidas in het bijzonder. Door de ondertunneling ontstaat meer ruimte voor andere modaliteiten die bijdragen aan de bereikbaarheid en wordt de leefomgeving verbeterd. Ook wordt hiermee een bijdrage geleverd aan de wens om de Zuidas te ontwikkelen tot een gemengde stadswijk.



Planning

2032-2036: Openstelling (verschillende projectonderdelen worden eerder opgeleverd)

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 30 uit de File Top 50.

Politiek/bestuurlijk

In juli 2012 is een bestuursovereenkomst gesloten en is de Voorkeursbeslissing genomen. In maart 2015 is het Ontwerptracébesluit vervroegd vastgesteld. Het Tracébesluit is op 18 maart 2016 vastgesteld. Op 15 augustus 2018 is het Tracébesluit onherroepelijk geworden.



Zuidasdok

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2014** ○ Bij de start van de planuitwerkingsfase is de planning opnieuw bekeken. In maart 2013 is een hernieuwde planning aan de Tweede Kamer gestuurd. Bij de Voorjaarsnota is het project-budget Artikel 13 opgehoogd met € 6,4 mln.
- 2013** ○ Door de gesloten bestuursovereenkomst en de genomen voorkeursbeslissing krijgt het project een duidelijke scope. Ten tijde van het onderteke- nen van de bestuursovereenkomst was nog niet definitief vast te stellen of de openbaarvervoer- terminal robuust kan functioneren tot 2030.

Uitvoering

De bestuurders hebben in maart 2020 de huidige scope van het project Zuidasdok gezamenlijk herbevestigd. Om het project beter beheersbaar te maken hebben de gezamenlijke opdrachtgevers besloten om het project serieel in werkpakketten uit te voeren in plaats van integraal. Gevolg is dat de totale realisatietijd van het project toeneemt. Er is nog sprake van een grote planningsonzekerheid; de huidige verwachting is dat het laatste pakket in de periode 2032-2036 wordt opgeleverd. Voor de voortzetting van de realisatie van het project Zuidasdok is besloten tot het minnelijk beëindigen van het contract met de aannemer en het opnieuw aanbesteden van de scope van Zuidasdok in deelpakketten. Met de huidige aannemer worden in het kader van de beëindiging afspraken gemaakt over welke nog lopende werkzaamheden afgerond zullen worden. Zie voor verdere toelichting de Kamerbrief van 26 maart 2020 (2020D11909).

Financiën

Taakstellend budget: € 1.692 mln. De gemeente Amsterdam draagt hiervan € 224 mln. bij, en voor de openbaar vervoerterminal dragen de provincie Noord-Holland € 81 mln. en de Vervoerregio Amsterdam € 168 mln. bij. Onderdeel van het taakstellend budget is tevens een subsidie van de EU van € 3 mln. en bijdrage van de NS van € 69 mln. voor de Brittenpassage, de Minervapassage en aanvullende commerciële voorzieningen van het station (Artikel 1F 17.08). Er zijn scopewijzigingen die hebben geleid tot verhoging van de bijdragen van partijen conform de bestuursovereenkomst uit 2012.

De omvang van het financieel tekort is fors. Een verdere toelichting is terug te vinden in de Kamerbrief van 26 maart 2020 (2020D11909).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	1.692	2032-2036
MIRT 2020	1.671	2028
MIRT 2019	1.643	2028
MIRT 2018	1.607	2028
MIRT 2017	1.584	2028
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	108	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	84	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	390	23%
2018	300	18%
2017	220	13%
2016	134	8%
2015	100	
2014	42	
2013	7	
2012	0	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** Voor de renovatie van de Cuypershal heeft ProRail zorgvuldig de aanbesteding voorbereid; dat heeft tot vertraging met twee jaar van de realisatie geleid. Vanwege het monumentale karakter van de hal en de daarmee gepaard gaande risico's voor de opdrachtnemer is gekozen voor samenwerking met de markt, waarbij risico's vroegtijdig in beeld gebracht kunnen worden en waar mogelijk gedeeld door opdrachtgever en opdrachtnemer. Niet alle gewenste werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd. De keuze is gemaakt allereerst alle werkzaamheden in de hal en oostvleugel af te ronden; indien het budget toereikend is, worden ook werkzaamheden (met name het terugbrengen van ruituigkappen) aan de buitenzijde van het station uitgevoerd. Deze problematiek staat los van de werkzaamheden aan de Oosttunnel; die worden in het kader van het project PHS Amsterdam CS uitgevoerd.
- 2020** ProRail onderzoekt de mogelijkheden voor subsidie in het kader van de zorg voor het rijksmonument om alle onderdelen van het project te kunnen uitvoeren. De provincie Noord-Holland heeft inmiddels een subsidie verleend van circa € 0,3 mln. voor diverse restauratiewerkzaamheden.
- 2019** Per 1 januari 2018 is de subsidie definitief vastgesteld. De resterende werkzaamheden zijn inclusief bijbehorend budget ondergebracht bij

Amsterdam CS, Cuypershal

Opgave

Het interieur van het stationsgebouw van Pierre Cuypers heeft in de afgelopen 120 jaar aanpassingen ondergaan, waardoor de monumentale waarde van de Cuypershal is aangetast. Een kwaliteitsverbetering is nodig om het monumentale karakter van de Cuypershal te herstellen. Naast de restauratie en renovatie van de Cuypershal is het nodig om de transfercapaciteit van de Middentunnel en Oosttunnel van het station uit te breiden om de huidige en toekomstige reizigersstromen te kunnen verwerken.

Oplossing

De Cuypershal wordt in originele staat hersteld. Doelstelling is om het werk in de Cuypershal gereed te hebben tegelijk met het gereed komen van de Oosttunnel. De huidige Oosttunnel is de verbindende schakel tussen de oostelijke ingang van het station en de oostelijke fasen van de perrons. De Oosttunnel wordt verbreed om voldoende transfercapaciteit te kunnen bieden, uitbreiding van commerciële voorzieningen in de tunnel mogelijk te maken en extra stijgpunten in de Oosttunnel aan te brengen. De extra stijgpunten in de Oosttunnel leveren een bijdrage aan een betere verdeling van de reizigers over de perrons.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling:

Ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer, verbeteren van het reisgemak.

Planning

2012-2014: Realisatie Middentunnel

2014-2020: Realisatie Cuypersgebouw

Politiek/bestuurlijk

Het besluit om de Cuypershal te herstellen en de Oosttunnel aan te passen aan de verwachte reizigersstroom is genomen bij de maatregelen in het kader van de economische crisis en versnelling. De Tweede Kamer is hierover per brief geïnformeerd (TK 29984, nr. 176).





Amsterdam CS, Cuypershal

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

het MIRT-project Nazorg gereedgekomen lijnen en halten. Het niet-benodigde budget onvoorzien (€ 2,3 mln.) is overgeboekt naar de investeringsruimte (Artikelonderdeel IF 20.04).

2018 De Middentunnel is gerealiseerd en in dienst genomen. De renovatie van de Cuypershal is een risicovol project, omdat niet volledig bekend is wat achter 120 jaar doorgevoerde aanpassingen naar voren komt. De aanpak om tot aanbesteding van het werk te komen is hierop aangepast. Dat heeft meer tijd gevegd. De geplande oplevering is hierdoor verschoven naar 2020.

2017 Doordat de realisatie van de Middentunnel duurder is uitgevallen en de scope van de projectonderdelen wordt aangepast, treedt een vertraging op van twee jaar.

2016 De aanbesteding van de renovatie van het Cuypersgebouw is vertraagd in verband met een tekort op de businesscase Masterplan Amsterdam Stationseiland.

2015 De Oosttunnel wacht op een integraal besluit over Amsterdam in het kader van PHS. Bij de Voorjaarsnota 2014 is om die reden de bijdrage aan de Oosttunnel (€ 12 mln.) ondergebracht bij PHS.

Financiën

Taakstellend budget: € 27 mln. exclusief subsidie provincie Noord-Holland (Artikel IF 13.03.01).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling	Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
MIRT 2021	27	2012-2022	2019	17	65%
MIRT 2020	26	2012-2020	2018	17	65%
MIRT 2019	26	2012-2020	2017	17	65%
MIRT 2018	26	2012-2020	2016	16	62%
MIRT 2017	26	2012-2018	2015	15	
MIRT 2016	26	2012-2016	2014	14	
MIRT 2015	26	2012-2016	2013	12	
MIRT 2014	38	2012-2016	2012	4	
MIRT 2013	37	2012-2016			
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	10				
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	1				

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Amsterdam CS, Cuypershal

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2013** ○ De startdatum van de bouw van de Oosttunnel verschuift naar medio 2014, de oplevering naar 2016. Bezien wordt of dreigende vertraging kan worden opgelost. De capaciteitsanalyse van Amsterdam CS in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is nog niet afgerond, waardoor de ontwerpkeuze voor de Oosttunnel nog niet definitief kan worden bepaald. Gezien het raakvlak met de Oostpassage en de uitvoering van de IJ-hal in 2013 en 2014 is er noodzaak vaart te maken met de besluitvorming over ontwerpkeuzes en het budget voor de Oosttunnel. De Oostpassage kan pas worden afgebouwd nadat deze tijdelijk dienst heeft gedaan als transfertunnel tijdens de verbreding en de buitendienstneming van de Oosttunnel.



PHS Amsterdam

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2021

In het afgelopen jaar is een aantal partiële uitvoeringsbesluiten genomen. Daarmee is PHS Amsterdam separaat opgenomen in het MIRT Overzicht (voorheen onderdeel van 'Projecten < 50 mln.').

Opgave

Station Amsterdam Centraal kent een groeiend aantal reizigers. Amsterdam Centraal ontvangt nu al gemiddeld zo'n 200.000 reizigers per dag. De prognose van de NMCA laat richting 2040 een sterke groei zien in het aantal reizigers. Ook voor het goederenvervoer wordt een groei verwacht. Om deze groei op te vangen, zullen aanpassingen plaatsvinden aan het station en aan de sporen. Daarnaast is vanuit het groeiende aantal treinen bij een hoogfrequent spoorvervoer meer opstelcapaciteit nodig.

Oplossing

Om de beoogde groei mogelijk te kunnen maken zijn diverse aanpassingen nodig aan de infrastructuur:

- De capaciteit van de bestaande (rol)trappen en liften wordt uitgebreid;
- De perrons worden verbreed en verlengd;
- De oostelijke reizigerstunnel wordt vernieuwd en verbreed en met extra (rol)trappen uitgebreid;
- De Westtunnel krijgt een extra lift;
- De sporen en wissels aan de oostkant van het station worden aangepast. Bij de Dijksgracht wordt een ongelijkvloerse kruising gerealiseerd;
- De vier stalen spoorbruggen aan de Oostertoegang worden vanwege einde levensduur vervangen;
- Aanpassingen voor het reizigers- en goederenvervoer in het Amsterdamse havengebied. Dit betreft met name extra opstelcapaciteit;
- Kleine maatregelen, zoals keervoorzieningen, op andere Amsterdamse stations.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer, ruimte bieden aan de groei van het goederenvervoer, verbeteren van de deur-tot-deurreistijd, verbeteren van het reisgemak, verbeteren van de betrouwbaarheid, bijdragen aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

Planning

2020: OTB

2020: TB

2021: Start realisatie

2027-2029: Indienstelling



PHS Amsterdam

(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

In juni 2018 is een besluit genomen over de treinenloop van en naar Amsterdam. Daarbij is een richtinggevende keuze gemaakt voor de verder uitwerking van het project.

Uitvoering

Vooruitlopend op het definitieve realisatiebesluit zijn een aantal beschikkingen verleend aan ProRail om kleinere aanpassingen uit te voeren. In 2019 is een realisatiebesluit genomen voor de maatregelen in het Amsterdamse havengebied.

Financiën

Taakstellend budget: € 138 mln. (betreft alleen huidig deel in realisatie).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	138	2027-2029
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.		
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.		

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	10	28

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Ombouw Amstelveenlijn (hoogwaardige tramverbinding)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ De realisatie van het tracédeel in Uithoorn is aanbesteed. Dit deel zal worden afgerond in 2022. De werkzaamheden voor verlenging naar Uithoorn starten na afronding van de ombouw in Amstelveen en Amsterdam.
- 2018** ○ Het project is overgegaan van de planstudie- naar de realisatiefase. De vervoerregio heeft nog in 2016 de realisatiebeschikking ontvangen.
- 2017** ○ Op verzoek van de stadsregio is de doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn toegevoegd aan de scope van het project.
- 2016** ○ In het kader van de besluitvorming Zuidasdok heeft het ministerie van IenW de voorkeursbeslissing van de Stadsregio voor de ombouw van de Amstelveenlijn bevestigd.
- 2015** ○ De voorkeursbeslissing en de start van de uitvoering zijn uitgesteld door vertraging in de planvorming van de Stadsregio.
- 2014** ○ De planning wordt afgestemd op de uitvoering van Amsterdam Zuidasdok.
- 2013** ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

Om het toekomstige reizigersaanbod te kunnen verwerken en de veiligheid te verbeteren moet de bestaande Amstelveenlijn worden verbeterd.

Oplossing

Tussen de Zuidas en Amstelveen-Zuid wordt de bestaande Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding die bij de Zuidas aansluit op het bestaande tram- en metronet van Amsterdam en op het spoorwegnet. De ombouw van de Amstelveenlijn draagt bij aan een betere bereikbaarheid van Amstelveen, de Zuidas en de binnenstad van Amsterdam. Ook verbetert de ombouw de verkeersveiligheid van de Amstelveenlijn door de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen. De Amstelveenlijn zal worden verlengd naar Uithoorn.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren van de deur-tot-deur reistijd, verhogen van de veiligheid, ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer en bijdragen aan de ruimtelijke en economische ontwikkeling van Nederland.

Planning

2020-2022: Oplevering

Politiek/bestuurlijk

Niet van toepassing.

Uitvoering

De Vervoerregio Amsterdam is verantwoordelijk voor de uitvoering, de financiering en de exploitatie van het project. De beschikking voor het project is in 2016 verleend. De uitvoering is eind 2018 gestart. In 2019 worden grootschalige werkzaamheden voor een aantal ongelijkvloerse kruisingen verricht. Het jaar 2020 staat in het teken van de oplevering van de eerste fase van het opstel terrein (remise) in de Legmeerpolder en het test- en proefbedrijf met het nieuwe trammaterieel.





Ombouw Amstelveenlijn (hoogwaardige tramverbinding) (vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 81 mln. (Artikel IF 14.01.03).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2021	81	2020-2022
MIRT 2020	80	2020
MIRT 2019	79	2020
MIRT 2018	78	2020
MIRT 2017	77	2020
MIRT 2016	77	2020
MIRT 2015	76	2020
MIRT 2014	76	2020
MIRT 2013	75	2019
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	6	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	6	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	38	48%
2018	12	15%
2017	12	15%
2016	5	6%

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** ○ De arbitragezaak is afgerond. De werkzaamheden zijn hervat.
- 2019** ○ De arbitragezaak loopt langer door dan verwacht, waardoor openstelling verder vertraagd wordt naar 2020.
- 2018** ○ Er loopt een arbitragezaak tussen de provincie en de aannemer over tekortkomingen in het ontwerp. Hierdoor ontstaat vertraging.
- 2016** ○ De voortgang van de lopende uitvoeringswerkzaamheden wordt gehinderd door de complexiteit van de ontwerpwerkzaamheden. De oplevering van het werk is voorzien eind 2016/begin 2017.
- 2014** ○ De opdracht tot vernieuwing Wilhelminasluis is in februari 2013 gegund.
- 2013** ○ Op basis van de planning van de aanbestedingsprocedure zal het werk eind 2012 worden opgedragen. Ontwerp en uitvoering zijn voorzien in de periode van begin 2013 tot begin 2015. De afstemming en de maatregelen om tijdens de uitvoering van het werk de bereikbaarheid voor de scheepvaart én het wegverkeer maximaal te waarborgen, vragen extra voorbereidingstijd.

De Zaan (Wilhelminasluis)

Opgave

De Zaan is beperkt toegankelijk voor schepen in klasse Va vanwege de te geringe diepgang van de vaarweg en de ontoereikende dimensies van de kunstwerken.

Oplossing

Op basis van de planuitwerking van de overeenkomst Vaart in de Zaan wordt de Wilhelminasluis vernieuwd tot een volwaardige klasse Va-schutsluis, en worden de Wilhelminabrug, Beatrixbrug en Zaanbrug vernieuwd. De nieuwe sluis komt op de plaats van de bestaande sluis en zal voldoen aan de wettelijke normen uit de Waterwet. De sluis krijgt een doorvaartbreedte van 14 m, een waterdiepte (tevens drempeldiepte) van 4,70 m en een kolklengete van circa 156 m.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan vlotte en efficiënte scheepvaartafwikkeling op de Zaan.

Planning

- 2013: Start realisatie
- 2020: Openstelling sluis
- 2023: Afronding project inclusief bruggen

Politiek/bestuurlijk

De provincie Noord-Holland, de gemeente Zaanstad, het voormalige ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier hebben in oktober 2009 een bestuurs-overeenkomst gesloten. Hierin zijn de afspraken over de realisatie, de kostenverdeling en de verdeling van eigendom, beheer en onderhoud van de vernieuwing van de Wilhelminasluis beschreven. Met de ondertekening van deze overeenkomst Vaart in de Zaan is het project van de planuitwerkingsfase overgegaan naar de realisatiefase. Andere voorgenomen en gerealiseerde maatregelen voor verbetering van de bevaarbaarheid van de Zaan behoren niet tot dit project. De provincie Noord-Holland coördineert de realisatie.





De Zaan (Wilhelminasluis)

(vervolg)

Financiën

Het Rijk verleent voor dit project een subsidie van maximaal € 13 mln. aan de provincie Noord-Holland. Nadere afspraken over het subsidiebedrag en de melding van de voortgang zijn opgenomen in de subsidiebeschikking die het Rijk heeft verleend (Artikel IF 15.03.01).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	13	2020
MIRT 2020	13	2020
MIRT 2019	13	2020
MIRT 2018	13	2019
MIRT 2017	13	2017
MIRT 2016	13	2016-2017
MIRT 2015	13	2015
MIRT 2014	13	2015
MIRT 2013	13	2015
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	10	77%
2018	10	77%
2017	10	77%
2016	10	77%
2015	10	
2014	10	
2013	10	
2012	10	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Lichteren Buitenhaven IJmuiden en Energiehaven

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ Rijk en regio hebben een convenant getekend voor het inrichten van een energiehaven op de locatie van het baggerspeciedepot in de Averijhaven. De marktbenadering voor het verwijderen van baggerspecie uit de Averijhaven is gestart. Na gunning wordt de scope geactualiseerd.
- 2018** ○ De scope van dit project kan mogelijk worden aangepast als gevolg van een lopende herbezuiniging op de toekomstvastе functievervulling van de Averijhaven/slibdepot.
- 2017** ○ Er is vertraging in de planning opgetreden omdat het combineren van de lichterlocatie met nieuwe havenontwikkeling wordt vertraagd door veranderende marktomstandigheden in met name het kolentransport en de staalindustrie.
- 2016** ○ Er is vertraging in de planning opgetreden doordat regionale partijen en het Havenbedrijf Amsterdam zoeken naar mogelijkheden om het verplaatsen van de lichterlocatie te combineren met nieuwe havenontwikkeling.
- 2015** ○ Er is vertraging in de planning opgetreden door de procedure van de Raad van State.

Opgave

Veel bulkschepen die bestemd zijn voor de haven van Amsterdam worden zo diep afgeladen dat ze vóór het sluiscomplex IJmuiden moeten worden 'gelichter' (gedeeltelijk gelost) om met de juiste diepgang de Noordersluis te kunnen passeren en vervolgens door te varen naar Amsterdam. De lichtervoorziening ligt aan de rand en gedeeltelijk in de vaargeul van en naar de Noordersluis en vormt daardoor een nautisch veiligheidsknelpunt.

Oplossing

Om de nautische veiligheid en een vlotte doorvaart in het gebied te garanderen, wordt een nieuwe lichterlocatie (insteekhaven) op de plek van het huidige baggerspeciedepot (voormalige Averijhaven) bestudeerd. Het gaat hierbij om het verplaatsen van de huidige lichterlocatie (2 mln. ton kolen per jaar). In de planuitwerking wordt ingegaan op de ontmanteling van het baggerspeciedepot, de aanleg van de insteekhaven, de noodzakelijke maatregelen voor een veilige en vlotte in- en uitvaart en de gevolgen van deze maatregelen voor de waterbeweging in het gebied (onder andere de stroming), en voor de leefomgeving.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan een vlotte doorvaart en de nautische veiligheid.

Planning

N.t.b.

Politiek/bestuurlijk

In het convenant over het toekomstig gebruik van de Averijhaven in Velsen (1996, 2006) is vastgelegd dat het Rijk zorg zal dragen dat het terrein een voldoende stevige ondergrond biedt om de inrichting van de locatie voor haven- en bedrijfsactiviteiten mogelijk te maken of dat het baggerspeciedepot weer zal worden teruggebracht in de oorspronkelijke staat van Averijhaven. Uit onderzoek is gebleken dat de sanering van het slibdepot door het Rijk goed kan samengaan met de bouw van een veilige lichterlocatie elders in het gebied én kansen biedt voor de ontwikkeling van een projectenhaven, met name bedoeld voor het



faciliteren van de bouw en onderhoud van windmolens op zee. Hiertoe is tussen het Rijk, Tata Steel en beoogde consortiumpartners (Provincie Noord-Holland, gemeente Velsen en de Havenbedrijven Amsterdam en IJmuiden), een convenant gesloten.



Lichteren Buitenhaven IJmuiden en Energiehaven

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2013

In overleg met de regio is besloten nadere informatie bij het MER te leveren in verband met de door het Havenbedrijf Amsterdam gevraagde aanvullende lichtercapaciteit tot 4,65 mln. ton in plaats van circa 2 mln. ton. Hierdoor ontstaat er vertraging in de planning.

Financiën

Taakstellend budget: € 66 mln. waarvan € 59 mln. op Artikel IF 15.03.02 en € 7 mln. op Artikel 15.03.01.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	66	nbn
MIRT 2020	65	nbn
MIRT 2019	65	nbn
MIRT 2018	65	nbn
MIRT 2017	65	2019
MIRT 2016	65	2018
MIRT 2015	65	2018
MIRT 2014	65	2017
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	1	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	2	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** In 2018 is de laatste zandwinconcessie uitgegeven voor deeltraject 4.

Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam-Lemmer)

Opgave

In de vaarroutes naar Oost- en Noord-Nederland voor beroepsvaart in klasse Vb bestaat onvoldoende diepgang.

Oplossing

De oplossing bestaat uit het verdiepen van de vaargeul IJsselmeer zodat die geschikt wordt voor beroepsvaart tot klasse Vb. Het gedeelte Buiten-IJ maakt ook deel uit van het project.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het verruimen van de vaargeul draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige scheepvaartafwikkeling.

Planning

- Deeltraject 1: zandwinconcessie loopt tot 2024
- Deeltraject 4: zandwinconcessie loopt tot 2030
- Deeltraject 6: zandwinconcessie loopt tot 2025

Politiek/bestuurlijk

Toezeggingen: Nota Transport in Balans (1997).

Uitvoering

Het verdiepen van de vaargeul IJsselmeer wordt via zandwinning door middel van concessies gerealiseerd. Door zandwinning ontstaat een diepe vaargeul waarbij scheepvaart een deel van deze diepte gebruikt: het benodigd nautisch profiel. Er zijn nog restopgaven voor het op orde brengen van het nautisch profiel op de deeltrajecten 1, 4 en 6. Uiteindelijke oplevering van de verruiming van de vaargeul is afhankelijk van snelheid en daadwerkelijk gebruik van de concessie op zandwinning. Het is mogelijk dat het nautisch profiel eerder gerealiseerd is dan de einddata van de concessies.





Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam-Lemmer)

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 12 mln.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	12	Afhankelijk van zandwinning (deeltraject 1, 4, 6)
MIRT 2020	12	Afhankelijk van zandwinning (deeltraject 1, 4, 6)
MIRT 2019	12	Afhankelijk van zandwinning (deeltraject 1, 4, 6)
MIRT 2018	12	Afhankelijk van zandwinning (deeltrajecten 1, 4, 6)
MIRT 2017	12	Voor eind 2016 (deeltrajecten 2, 3, 5, 7, 8, 9, 10)
MIRT 2016	12	Voor eind 2015
MIRT 2015	12	Voor eind 2015
MIRT 2014	12	Voor eind 2015
MIRT 2013	13	Voor 2015
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	1	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	12	100%
2018	12	100%
2017	12	100%
2016	12	100%
2015	12	
2014	12	
2013	12	
2012	12	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Zeetoeegang IJmond

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ De aanbesteding voor selectieve onttrekking (ter bestrijding van de toename verzilting) is in 2020 gestart.
- 2020** ○ Door vertraging en eerder opgetreden project-risico's is besloten om € 64 mln. extra budget toe te kennen. De technische oplossing ter bestrijding van de toename verzilting is aan het MIRT-blad toegevoegd.
- 2019** ○ Naar aanleiding van problemen met het oorspronkelijke ontwerp van de deuren is het ontwerp aangepast en een herziene planning opgesteld. De beschikbaarheidsdatum verschuift van 31 oktober 2019 naar 25 januari 2022.
- 2017** ○ Het budget is opgehoogd met kosten voor beheer en onderhoud vanwege de omzetting van het contract naar DBFM.
- 2016** ○ Begin 2016 wordt naar verwachting gestart met de bouw van de zeesluis.
- 2015** ○ De minister van IenW heeft een Partieel Uitvoeringsbesluit (PUB) genomen, waarmee de aanbesteding en voorbereidende realisatiewerkzaamheden gestart zijn.

Opgave

Om het toenemende aanbod van zeeschepen te kunnen ontvangen en de bereikbaarheid van de haven van Amsterdam te verbeteren, is een betere beschikbaarheid van de huidige Noordersluis noodzakelijk. Vanwege de ouderdom van de Noordersluis moet deze op enig moment worden vervangen. De wens vanuit de regio is om de schutcapaciteit te vergroten en eerdere aanleg van de sluis te realiseren.

Oplossing

Op basis van een convenant uit 2009 is besloten tot start van de planuitwerking naar de bouw van een nieuwe, grotere sluis, die versneld wordt aangelegd. Volgens de bestuurlijke afspraak in het convenant en de Voorkeursbeslissing van juni 2012 was het vertrekpunt voor de afmetingen van de nieuwe zeesluis 500 m bij 65 m bij 18 m. De opdracht was om te bezien of 70 m breedte ook mogelijk is binnen het taakstellend budget. Inmiddels wordt gebouwd aan een sluis van 70 m breed. Bij wijzigingen in het sluisencomplex moet ook rekening worden gehouden met de aanpassing van de primaire waterkering conform de Waterwet. Daarnaast wordt gewerkt aan de maatregel selectieve onttrekking. Deze maatregel heeft als doel om verdere verzilting van het Noordzeekanaal als gevolg van de nieuwe sluis tegen te gaan.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

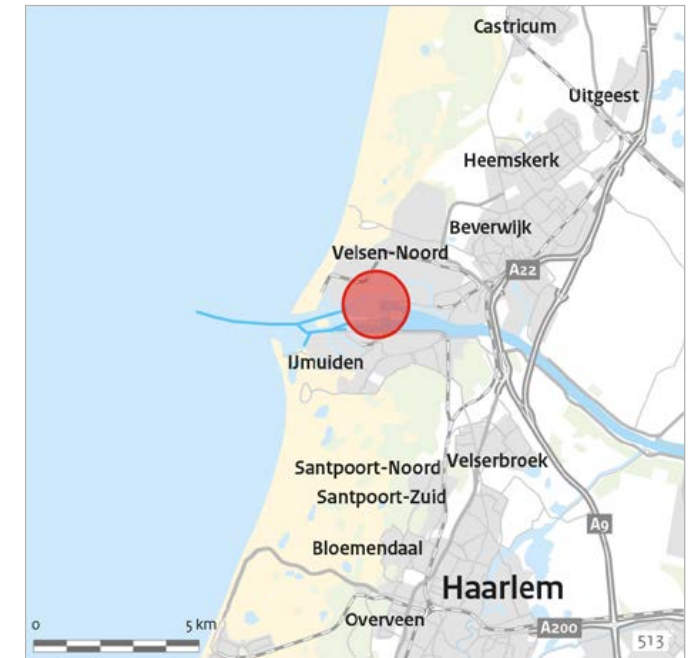
Dit project draagt bij aan een de internationale concurrentiekracht van de mainport door een efficiënte scheepvaartafwikkeling.

Planning

2022: Openstelling

Politiek/bestuurlijk

In 2009 heeft de toenmalig minister van Verkeer en Waterstaat met de provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam een convenant getekend met de intentie de toegankelijkheid van het Noordzeekanaal te optimaliseren. Er is afgesproken dat de gemeente Velsen en de provincie Noord-Holland hun medewerking verlenen bij het doorlopen van de benodigde ruimtelijke procedures en milieuvergunningen.



De minister van Infrastructuur en Milieu heeft in juni 2012 een Voorkeursbeslissing genomen waarmee de scope van de sluis en het financiële kader (inclusief het omgaan met de versnellingskosten) is vastgesteld. De convenantpartners hebben eind 2014 een go-beslissing genomen. Eind 2014 is het Provinciaal Inpassingsplan (PIP), dat de basis biedt voor de Projectbeslissing, onherroepelijk geworden. Deze beslissing is met het Uitvoeringsbesluit in 2015 genomen.



Zeetoeegang IJmond

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2014** ○ Parallel aan het proces van ruimtelijke inpassing van de nieuwe sluis wordt de marktbenadering voor het DBFM-contract gestart.
- 2013** ○ Vanwege de complexiteit van de inpassing, het daarmee samenhangende provinciaal inpassingsplan en de uitwerking van de DBFM-contractvorm is de planning vertraagd.

Uitvoering

Op basis van een Publiek-Private Comparator (PPC) is geconcludeerd dat publiek-private samenwerking (PPS) met een DBFM-contract een geschikte contractvorm is. Op basis van de Voorkeursbeslissing is invulling gegeven aan het PIP en het daarbij behorende milieueffect-rapport. In 2015 is gestart met voorbereidende werkzaamheden. In 2016 is de bouw van de nieuwe sluis gestart. In 2018 is gebleken dat het oorspronkelijke ontwerp van het consortium niet maakbaar is. Rijkswaterstaat heeft het nieuwe ontwerp en de bijbehorende planning onafhankelijk laten toetsen. Op basis hiervan is besloten de beschikbaarheidsdatum te verschuiven van 31 oktober 2019 naar 25 januari 2022.

Financiën

Het totale budget is € 1.038 mln. Dit is exclusief de bijdrage van de provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam. Het huidige budget is het resultaat van de DBFM-conversie en is dus voor aanleg, beheer en onderhoud (Artikel IF 15.04.01).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	1038	2022
MIRT 2020	1021	2022
MIRT 2019	940	2022
MIRT 2018	927	2019
MIRT 2017	917	2019
MIRT 2016	660	2019
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	379	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	90	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	95	9%
2018	77	8%
2017	69	7%

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Afsluitdijk

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2018** ○ Het taakstellend budget is opgehoogd met kosten voor meerjarig onderhoud en financieringskosten van het project.
- 2017** ○ Het budget is met € 17 mln. verhoogd met bijdragen door regionale partijen voor het realiseren van regionale ambities. Voor het vergroten van de verkeersveiligheid van de A7 en het aanleggen van verzorgingsplaatsen is budget (€ 19,5 mln.) vanuit het Infrastructuurfonds beschikbaar gesteld. De voorbereiding van dit Design, Build, Finance and Maintain (DBFM)-contract kost meer tijd dan voorzien, waardoor de start van de aanbesteding later is dan voorzien. De oplevering blijft gepland in 2022.
- 2016** ○ Vanwege een actualisatie in de planning is de oplevering voorzien in 2022. Het budget voor het project Afsluitdijk is overgeheveld naar de realisatiefase.
- 2015** ○ In 2014 zijn de projecten Versterking Afsluitdijk en Extra Spuicapaciteit in de begroting samengevoegd.
- 2014** ○ In augustus 2012 is de voorkeursbeslissing genomen inzake waterbeheer Afsluitdijk (voorheen project Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk). De projecten Afsluitdijk (waterveiligheid) en Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk (ESA, waterbeheer) worden als één project uitgevoerd.

Opgave

Bij de tweede Landelijke Rapportage Toetsing van de primaire waterkeringen (2006) is gebleken dat de Afsluitdijk niet meer voldoet aan de wettelijke eisen voor waterveiligheid. Daarnaast is vergroting van de waterafvoercapaciteit nodig, omdat het steeds vaker en in sterkere mate onmogelijk wordt om het peil van het IJsselmeer voldoende te beheersen. Dit als gevolg van de stijgende zeespiegel en hogere piekafvoeren van de rivieren. Het project Afsluitdijk garandeert tot ten minste 2050 de veiligheidseis van 1:10.000 per jaar (eerste stap van de aanpak tot 2100) en het kunnen handhaven van de huidige peildynamiek op het IJsselmeer.

Oplossing

De scope van het project bestaat uit:

- Het versterken van het dijklichaam volgens het principe van een overslagbestendige dijk, met een groene uitstraling (vegetatie);
- Het versterken van de bestaande spui- en schutsluizen Den Oever en Kornwerderzand;
- Het (gefaseerd) vergroten van de afvoercapaciteit van het bestaande spuicomplex Den Oever.

Binnen het project is veel aandacht voor duurzaamheid. De Afsluitdijk wordt bekleed met 75.000 nieuw ontworpen duurzame betonblokken. Door de bijzondere vorm van de blokken is minder beton nodig dan eerder gebruikt materiaal. Dat zorgt voor 56% minder CO₂-uitstoot. De nieuwe gemalen bij Den Oever zijn energiezuinig. De energie die nodig is, wordt opgewekt met 2,7 hectare zonnepanelen bij Den Oever.

Bijdrage aan oplossing beleidsdoelstelling

De versterking van de Afsluitdijk en de vergroting van de waterafvoercapaciteit dragen bij aan de bescherming tegen hoogwater.

Planning

Voorzien wordt dat de Afsluitdijk in 2022 weer aan de normen voor waterveiligheid en doelen voor waterbeheer voldoet.



Politiek/bestuurlijk

In 2011 is met de Structuurvisie Toekomst Afsluitdijk de Voorkeursbeslissing vastgesteld voor de waterveiligheid. Het gaat om maatregelen om de dijk en de kunstwerken op orde te brengen en er wordt ruimte geboden aan de ontwikkeling van regionale ambities voor duurzaamheid, natuur, recreatie en toerisme. Tegelijkertijd hebben het Rijk en de decentrale overheden in een bestuursovereenkomst afspraken gemaakt over de samenwerking bij de realisatie van de regionale ambities. In augustus 2012 is de Voorkeursbeslissing genomen voor het vergroten van de afvoercapaciteit. In februari 2016 heeft de minister het definitieve Rijksinpassingsplan gepubliceerd.



Afsluitdijk

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2013** Het project Afsluitdijk is overgegaan naar de planuitwerking en voorbereiding van de realisatiefase. Het budget is opgehoogd met € 20 mln. voor regionale ambities.

Uitvoering

Rijkswaterstaat is begin 2012 gestart met de planuitwerking. De projectopdracht omvat het opleveren van een projectbeslissing en de voorbereiding van de realisatie. Het DBFM-contract is in 2018 gegund. In 2018 is de combinatie Level gestart met de realisatie.

Financiën

Taakstellend budget: € 1.621 mln. (inclusief bijdragen derden (€ 17 mln.) en Beheer en Onderhoud). Voor projecten met een DBFM-contract wordt het budget ten tijde van de gunning opgehoogd vanuit de middelen voor beheer en onderhoud. Bij de Afsluitdijk is dit gebeurd in MIRT 2019.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	1.621	2022
MIRT 2020	1.613	2022
MIRT 2019	1.571	2022
MIRT 2018	921	2022
MIRT 2017	869	2022
MIRT 2016	831	2022
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	790	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	108	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	51	3%
2018	30	2%
2017	10	1%
2016	5	1%
2015	1	
2014	0	
2013	0	
2012	0	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Markermeer-IJmeer

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** In 2020 is de uitvoering van het project Trintelzand B (ecologische maatregelen Markermeer) gestart en gereedgekomen als onderdeel van het project Houtribdijk.
- 2020** De minister heeft in het najaar van 2018 de Voorkeursbeslissing voor het project Ecologische Maatregelen Markermeer genomen.
- 2018** De planuitwerking van het project Hoornse Hop is stopgezet. Het project is doorgestart als verkenning onder de naam Project Ecologische Maatregelen Markermeer (EMM). Het budget van project EMM is verlaagd na loskoppeling van de KRW-opgaven (€ 6 mln.). Hierdoor is het resterend realisatiebudget circa € 9 mln. Het Rijk heeft een extra bijdrage van € 7 mln. aan het project Marker Wadden gegeven. 2017: Het budget is opgehoogd met € 6 mln. als gevolg van het combineren met een maatregel uit de Kaderrichtlijn Water (KRW). De realisatie van Luwtmaatregelen Hoornse Hop gaat niet door. Afhankelijk van de uitkomsten van de verkenning naar alternatieve maatregelen kunnen vanaf 2018 verdere stappen worden gezet (planfase, realisatie).
- 2016** Het project Marker Wadden is een jaar vertraagd.
- 2015** Het project Hoornse Hop is overgegaan van de verkenningsfase naar de planuitwerkingsfase.

Opgave

De ecologische kwaliteit van het Markermeer en het IJmeer is in de jaren 90 van de vorige eeuw fors achteruitgegaan. De doelen uit Natura 2000 en de Kaderrichtlijn Water worden niet bereikt. De ambitie is om de kwaliteit te verbeteren voor natuur, recreatie en landschap. In de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM) is een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES) geschetst. Het TBES gaat uit van een gefaseerde aanpak van natuurmaatregelen en ruimtelijke ontwikkelingen.

Oplossing

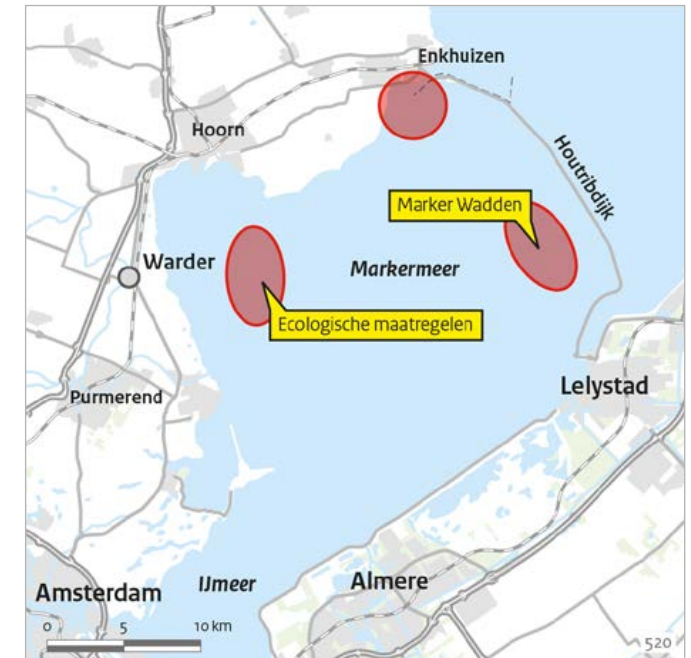
Het onderzoeksprogramma Natuurlijker Markermeer-IJmeer is eind 2015 opgeleverd.

Ecologische Maatregelen Markermeer (realisatie)

Één van de maatregelen om in het Markermeer-IJmeer een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES) te creëren, was de Luwtmaatregel Hoornse Hop. De partijen die samen de Luwtmaatregel Hoornse Hop financierden (de ministeries van Infrastructuur en Milieu en van Economische Zaken en de provincies Noord-Holland en Flevoland), hebben in 2016 besloten om te stoppen met de planfase. Dit nadat was gebleken dat de luwtmaatregelen niet de verwachte effecten zullen opleveren. Begin 2017 is een verkenning gestart naar alternatieve manieren om een bijdrage te leveren aan de ecologische doelstellingen voor het Markermeer-IJmeer. De minister heeft in 2018 de Voorkeursbeslissing genomen voor de ecologische maatregelen Markermeer. Deze beslissing houdt in dat er wordt geïnvesteerd in maatregelen langs de Noord-Hollandse Kust en in Trintelzand B.

Eerste fase Marker Wadden (realisatie)

In dit project wordt – gefaseerd in de tijd – met behulp van slib uit het Markermeer een moerasland aangelegd met een bijbehorend onderwaterlandschap. Dit levert een bijdrage aan de ecologische kwaliteit van het gebied en aan de verbetering van watergebonden recreatie en economische ontwikkeling. In mei 2016 zijn de eerste delen van de Marker Wadden boven water zichtbaar geworden. Begin 2017 is



opdracht gegeven voor de aanleg van extra eilanden die horen bij het ontwerp voor de Eerste Fase van Marker Wadden. In het najaar van 2018 is een deel van de Marker Wadden al opgeleverd. In september 2018 is het eerste, grote eiland opengestaan voor publiek. De totale oplevering is voorzien in 2020.

Bijdrage aan oplossing beleidsdoelstelling

De projecten dragen bij aan de verbetering van de waterkwaliteit en de borging van voldoende zoetwater in de toekomst. Daarnaast wordt de toepassing van slimme (preventieve) maatregelen en projecten onder andere ter verbetering van Nederlandse waterexpertise gestimuleerd.



Markermeer-IJmeer

(vervolg)

Planning

2020: Marker Wadden gereed

2020: Trintelzand B gereed

2022: Oplevering laatste maatregel Noord-Hollandse kust Markermeer

Financiën

Ecologische Maatregelen Markermeer:

Totaal voorbereiding: € 1 mln.

Totaal realisatie: € 9 mln., bestaande uit een rijksbijdrage (€ 6 mln.) en bijdragen van de provincies Noord-Holland en Flevoland (elk € 1,5 mln.) (Artikel DF 2.02.02).

Marker Wadden:

Financiering door ministerie van EZK (€ 19 mln.), ministerie van IenW (€ 18 mln.), Postcodeloterij (€ 15 mln.), provincie Flevoland (€ 6,5 mln.), provincie Noord-Holland (€ 4 mln.), bedrijfsleven (€ 1 mln.) en Natuurmonumenten (€ 7,5 mln.).



Markermeer-IJmeer

(vervolg)

Ecologische Maatregelen Markermeer

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	10	2021-2022
MIRT 2020	10	2021-2022
MIRT 2019	11	2021-2022
MIRT 2018	10	2021-2022
MIRT 2017	17	2021-2022
MIRT 2016	8	2021-2022
MIRT 2015	8	2021-2022
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	2	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	1	10%
2018	1	10%
2017	0	0%

Marker Wadden (rijksbijdrage vanuit het ministerie van EZ/EZK en het ministerie van IenM/IenW)

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	37	2020
MIRT 2020	37	2020
MIRT 2019	38	2020
MIRT 2018	37	2020
MIRT 2017	30	2020
MIRT 2016	30	2020
MIRT 2015	30	2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	7	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	37	100%
2018	37	100%
2017	36	95%

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT

Reevesluis

Opgave

Het project Reevesluis is onderdeel van IJsseldelta fase 2. Het doel van het project is bijdragen aan het behalen van een waterstanddaling van minimaal 41 centimeter bij Zwolle (bij kilometer 979 van de IJssel) om te voldoen aan de doelstelling van de Planologische Kernbeslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier.

Oplossing

Er worden een schutsluis, geschikt voor schepen met CEMT-klasse IVa, een spuisluis met spuioppervlak van 40 m² en een vismigratiemogelijkheid gerealiseerd. Daarnaast zit in de scope van dit perceel het verwijderen van de oude IJsseldijk, nadat alle overige fase 2-projectdelen gereed zijn.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Met de verschillende maatregelen wordt een waterstanddaling van minimaal 41 centimeter bij Zwolle behaald. Hierdoor wordt het gebied rondom Zwolle beschermd tegen overstroming en wordt voldaan aan de doelstelling van de Planologische Kernbeslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier.

Daarnaast is er bij het ontwerp en de bouw van de Reevesluis zoveel mogelijk gekozen voor duurzame maatregelen. Met het verwijderen van de oude IJsseldijk wordt het totale gebied in verbinding gebracht met de IJssel.

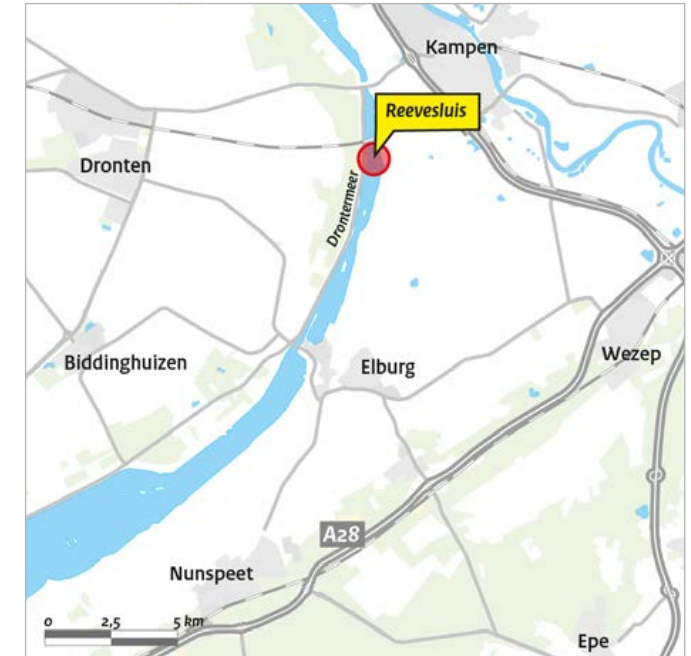
Planning

2021: Oplevering Reevesluiscomplex

2022: Openstelling IJsseldelta gebied

Politiek/bestuurlijk

De minister is begin 2016 op verzoek van de regio akkoord gegaan met de voorbereiding van de versnelling van IJsseldelta fase 2, omdat besparingen te behalen zijn door direct aansluiten op fase 1.



Uitvoering

In november 2017 is gestart met realisatie van de Reevesluis.



Reevesluis

(vervolg)

Financiën

Het taakstellende budget voor de Reevesluis bedraagt € 95 mln. inclusief € 2 mln. reservering voor duurzaamheid en energieneutraliteit van de sluis.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	95	2021-2022
MIRT 2020	95	2021
MIRT 2019	94	2021
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	1	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	2	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	75	79%
2018	39	41%
2017	21	22%

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Zuidwest-Nederland

Visie	200
Hoofdogaven	201
Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang	203
Opgavenkaart	207
Projectenkaart	209
Projectenoverzicht	210
Project- en programmabladen	211

Zuidwest-Nederland

De regio Zuidwest-Nederland bestaat uit de provincies Zuid-Holland en Zeeland met een focus op het verstedelijkte gebied tussen Leiden, Den Haag, Delft, Rotterdam en Dordrecht, een gedeelte van het Groene Hart en Zeeland in het hart van de Zuidwestelijke Delta. De opgaven in het kader van het Uitvoeringsprogramma Zuidwestelijke Delta en het Deltaprogramma op en rond de Zuid-Hollandse eilanden en in het laaggelegen deel van West-Brabant worden ook bij deze regio betrokken.

Visie

Zuidelijke Randstad

In de Adaptieve Gebiedsagenda Zuidelijke Randstad van november 2013 verwoordden Rijk, provincie, regio's en steden gezamenlijk hun ambitie voor 2040: de Zuidelijke Randstad is en blijft in 2040 een Europese economische topregio en de internationale concurrentiekracht wordt daartoe versterkt. Om dat te bereiken is een richtinggevend perspectief geschetst met drie samenhangende strategieën en bijbehorende opgaven.

De eerste strategie heeft een sterk economisch georiënteerde focus. De Zuidelijke Randstad beschikt over een geïntegreerde internationale productie- en diensteconomie die functioneert als Europese topregio. De ambitie voor 2040 is om dat zo te houden. De mainport Rotterdam, Den Haag Internationale Stad van Vrede en Recht, de greenports en de Zuid-Hollandse kennisas geven deze topregio vorm en inhoud. Een geïntegreerde economie gedreven door krachtige economische sectoren ontstaat via doorontwikkeling van en cross-overs tussen bestaande en nieuwe sectoren. Kennisinstellingen en bedrijven benutten daarom elkaars kwaliteiten en voeren onderzoek op topniveau uit om de resultaten toe te passen in nieuwe producten en diensten (valorisatie). Het onderwijsaanbod en de arbeidsmarkt sluiten aan op de economische ontwikkelingen in dit gebied. Om de nieuwe economie te faciliteren, zijn robuuste en betrouwbare (internationale) verbindingen nodig met andere regio's in binnen- en buitenland via spoor, lucht, vaarweg, buis en weg, voor personen en goederen. De tweede strategie heeft als doel het gestalte geven aan een samenhangend metropolitaan stedelijk gebied van Leiden tot en met Dordrecht. De Zuidelijke Randstad is een van de drukste regio's van Nederland en kenmerkt zich door een veelzijdige economie zoals hierboven beschreven. Deze regio groeit de komende decennia verder en staat voor grote uitdagingen om een Europese topregio te blijven. Er ligt een grote woningbouwopgave, met een duidelijke trek naar de grote steden en een opgave om deze steden bereikbaar te houden voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer. Daarnaast is een groei

te voorzien in de logistieke sector en een opgave om de leefomgevingskwaliteit te versterken. De OESO heeft in 2016 geconstateerd dat de economische groei in de metropoolregio Rotterdam-Den Haag achterblijft ten opzichte van vergelijkbare regio's en dat er onvoldoende sprake is van vergevorderde samenhang die nodig is voor de agglomeratiekracht. Één van de adviezen van de OESO is om de ontwikkelingen van woning- en arbeidsmarkten en verkeers- en vervoerssystemen beter op elkaar af te stemmen. Om de agglomeratiekracht te versterken hebben Rijk en overheden de handen ineengeslagen (zie hierna).

De derde strategie staat voor een duurzame leefomgeving, waarbij de lucht- en de waterkwaliteit zich met de internationale standaarden kunnen meten. Er wordt gewerkt aan een duurzaam mobiliteitssysteem, een optimale bescherming tegen zeespiegelstijging en de mogelijke gevolgen van overstromingen, een duurzame en doelmatige zoetwatervoorziening voor economie en leefbaarheid en maximaal hergebruik van energie, (rest)producten en grondstoffen (circulaire economie) en een grotendeels duurzame energievoorziening.

Zuidwestelijke Delta

Zeeland ligt in het midden van de Zuidwestelijke Delta en het stedelijk gebied van de Randstad, Brabantse stedenrij en Vlaamse Ruit. Opgaven vanuit het Rijk en provinciale taken op het gebied van economie, natuur en water komen in de Deltawateren bij elkaar. Het gebied ligt aan diep vaarwater, heeft een sterk landelijk karakter en een uitgestrekte kust en Deltawateren. Er is bijzondere aandacht nodig voor bevolkingsveranderingen door vergrijzing, ontgroening en de toenemende trek naar de steden. Zeeland biedt een prettig woon- en leefmilieu voor bewoners en bezoekers. Het biedt ook grote ecologische waarden en kansrijke economische potenties, enerzijds op en in het water (diep vaarwater, binnenvaartroutes, aquacultuur), anderzijds op het land (Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone en Sloegebied, ontwikkelruimte, energie-opwekking, toeristische aantrekkingskracht). Grensoverschrijdend werken in de samenwerking met Vlaanderen is een voorwaarde om goed om te gaan met de veranderingen, maar ook

Zuidwest-Nederland

om de kansen voor de economie te benutten. De centrale ambitie is om de economische potenties verder te laten groeien binnen een veilige, gezonde en veerkrachtige Delta, met behoud van het aangename woon- en leefklimaat.

Hoofdoopgaven

Zuidelijke Randstad

De hoofdoopgaven voor de Zuidelijke Randstad komen naar voren uit de drie strategieën die zijn ontwikkeld naar aanleiding van de Adaptieve Gebiedsagenda Zuidelijke Randstad. Deze Adaptieve Gebiedsagenda kunnen de overheden niet alleen uitvoeren. Daar is iedereen voor nodig: bedrijven, kennisinstellingen en betrokken inwoners. Er liggen kansen om beter samen te werken, om de energie uit de samenleving beter te benutten, om onnodig blokkerende regelgeving weg te nemen, om slim opgaven en oplossingen aan elkaar te verbinden en om beschikbare middelen en menskracht van alle betrokken partijen zo effectief mogelijk in te zetten.

1. Vergroten samenhang tussen de productie-economie en diensteneconomie

De eerste hoofdoopgave is het vergroten van de samenhang tussen de productie-economie en de diensteneconomie. Belangrijke impulsen zijn het versterken van de Zuid-Hollandse kennisas, het verbeteren van de aansluiting van onderwijs en arbeidsmarkt en het vormen van allianties tussen bedrijfsleven en kennisinstellingen rond nieuwe producten en diensten. De overheden zetten samen met het bedrijfsleven en kennisinstellingen in op het vergroten van de regionale spin-off van de Mainport Rotterdam. Dit doen ze met een integrale benadering van de opgaven die gekoppeld zijn aan de haven en havengerelateerde sectoren, inclusief het maritieme cluster (Rotterdam World Port). Ook zetten ze in op het versterken van de mondiale regiefunctie van de greenports en het verbinden van de greenports aan de Mainport Rotterdam en Mainport Schiphol door een geïntegreerd logistiek netwerk op nationaal niveau. En ze zetten in op het stimuleren van

crossovers tussen Mainport Rotterdam en Greenports, zodat de topsectoren Energie, Agri & Food en Logistiek elkaar verder versterken. In het voorjaar van 2017 hebben de greenports, ministeries, provincies, het bedrijfsleven en de kennisinstellingen samen de Verklaring Impulsagenda Greenports 3.0 getekend. Deze agenda vormde de ruggengraat voor het tuinbouwakkoord dat in maart 2019 is ondertekend door bedrijfsleven en overheden. Het streven is om het aantal internationale bedrijven en instellingen gekoppeld aan de profielen Den Haag Internationale Stad van Vrede en Recht en Rotterdam World Port, uit te breiden.

2. Een samenhangend metropolaan stedelijk gebied

Zoals hiervoor beschreven staat de Zuidelijke Randstad voor grote opgaven. Deze regio is een van de drukste regio's van Nederland met een veelzijdige economie die de komende jaren verder zal blijven groeien, maar waarvan de agglomeratiekracht nog niet ten volle wordt benut. Er is een forse woningbouwopgave en een grote behoefte aan betaalbare woningen. Tegelijkertijd is er een grote opgave om de steden in deze regio goed bereikbaar te houden. Ook de leefomgevingskwaliteit in deze regio staat onder druk en moet worden versterkt. Daarnaast zijn er grote opgaven op het gebied van klimaatadaptatie en energietransitie. En het is van belang om het landschap te versterken als belangrijke factor voor de kwaliteit van de leefomgeving en het vestigingsklimaat.

Rijk en regio onderkennen dat een integrale aanpak nodig is. De grote ruimtelijke opgaven in de Zuidelijke Randstad vragen om een samenhangende aanpak; zo zijn de verstedelijkingsopgave en de bereikbaarheidsopgave onlosmakelijk met elkaar verbonden. Het Rijk en de regio hebben daartoe de krachten gebundeld in het programma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe).

Integraal Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad en Adaptieve ontwikkelstrategie

Belangrijke gezamenlijke producten van Rijk en regio zijn de Adaptieve Ontwikkelstrategie Metropolaan OV en Verstedelijking (AOS) én het integraal Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad. Beide zijn

bestuurlijk vastgesteld in het BO MIRT najaar 2019. Met de AOS en het Verstedelijkingsakkoord hebben Rijk en regio in de Zuidelijke Randstad afspraken gemaakt over de ontwikkeling en versnelling van verstedelijking in nauwe samenhang met de ov-bereikbaarheid nu en in de toekomst. Partijen maken gekoppeld aan de bereikbaarheidsmaatregelen - zoals die in AOS worden voorgesteld op basis van een integraal ontwikkelpad (Verstedelijking en bereikbaarheid) - afspraken over het in samenhang programmeren (kwantitatief, kwalitatief en ruimtelijk) van woningen, kantoren, bedrijven(terreinen) en voorzieningen. Ook zorgen betrokken partijen dat vraagstukken vanuit energie, klimaat, landschap, veiligheid en leefkwaliteit in relatie tot verstedelijking, goed worden geagendeerd op de betreffende bestuurlijke tafels. Daarnaast is onder de vlag van MoVe de MIRT Verkenning Oeververbinding Rotterdam en de Verkenning CID-Binckhorst gestart, wederom in samenhang met de verstedelijking, respectievelijk de gebiedsontwikkeling Stadionpark en de binnenstedelijke verdichting van het Central Innovation District en transformatie van de Binckhorst.

De Verstedelijkingsstrategie van de Zuidelijke Randstad heeft als bestuurlijk uitgangspunt binnenstedelijk verdichten in de nabijheid van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). Rijk en regio hebben daartoe in het Verstedelijkingsakkoord afgesproken om minimaal twee derde van de totale woningbouwopgave van de provincie Zuid-Holland te realiseren in de zone van de Oude Lijn Leiden-Dordrecht (170.000 woningen), waarvan minimaal 70.000 woningen op 13 HOV-knooppunten. Deze strategisch belangrijke knooppunten krijgen een gemengd woon-werkmilieu met een hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit en uitstraling. Denk hierbij bijvoorbeeld aan goede ruimtelijke inrichting en inpassing van ov, fiets- en loopvoorzieningen op basis van ontwerpeisen en -principes en milieuzones. Daarnaast kan ook de energietransitie van invloed zijn op de fasering en omvang van de woningbouw. Bijvoorbeeld door afhankelijkheid van de beschikbare capaciteit van de elektranetwerken. De fasering en omvang van de knooppunten langs de Oude Lijn hangt mede af van het tempo van de verstedelijking op regionaal niveau. Daarnaast wordt bij de verstedelijkingsopgave een koppeling gemaakt met de klimaatadaptatie,

Zuidwest-Nederland

landschap, natuurinclusief bouwen en versterking van de leefomgevingskwaliteit.

Binnenstedelijke verdichting biedt kansen om het stedelijk gebied gezonder, groener en duurzamer te maken. Door concentratie in bestaande bebouwd gebied in de nabijheid van openbaar vervoer blijft de open ruimte rond de steden open en reizen mensen minder met de auto.

Binnenstedelijke verdichting leidt ook tot de vraag hoe bedrijven met een hoge milieucategorie (HMC) zijn in te passen in de gebiedsontwikkeling. Een samenhangende aanpak betekent in dit geval onder andere het ontwikkelen van een regionale strategie die gericht is op goede alternatieve bedrijfslocaties voor HMC. Hierover zijn afspraken gemaakt in het verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad.

Integrale strategie mobiliteit en verstedelijking: wederkerig, synchroon en meerjarig

Het Verstedelijkingsakkoord met de AOS als ruggengraat is zodoende het startschot voor een langjarige samenwerkingsagenda tussen Rijk en regiopartners in de Zuidelijke Randstad, om uitvoering te geven aan een integrale strategie voor mobiliteit en verstedelijking, door nauwe samenwerking en samenhangende investeringen. Het gaat over langjarige afspraken tussen Rijk en regio en met marktpartijen en corporaties over de ontwikkeling en versnelling van binnenstedelijke ontwikkeling in nauwe samenhang met reeds geplande (Programma Hoogfrequent Spoor) en nieuwe investeringen in duurzame mobiliteit.

Dit gebeurt in de preverkenning schaa sprong MOVV. Die stuurt aan op wederkerige afspraken over plancapaciteit, ontwikkeling en fasering van de gebiedsontwikkeling rond de 13 HOV-knooppunten, inzicht in ontwikkeling op andere locaties binnen de zone van de Oude Lijn en Zoetermeer, en verbetering van het ov tussen de steden op de Oude Lijn, loop-fietsroutes, fietsparkeren, parkeernormen, overstapfaciliteiten, leefomgevingskwaliteit en de ruimtelijke inrichting bij HOV-knooppunten. Deze afspraken hebben als doel investeringen in de bereikbaarheidsmaatregelen en investeringen in de verstedelijking

synchroon te laten lopen, en maximale synergie tussen verstedelijking en bereikbaarheid in de uitwerking van de opgave en bij investeringen te bewerkstelligen.

Deze afspraken moeten leiden tot besluiten in het BO MIRT 2020 over integrale (investerings)pakketten die uitwerking en uitvoering geven aan de bestuurlijke ambities zoals hierboven verwoord met als doel van de Zuidelijke Randstad een Europese toplocatie te maken met een goede leefomgeving.

3. Duurzaamheid en minimaliseren van de gevolgen van overstroming

Het stimuleren van een circulaire economie en een duurzame energie- en zoetwatervoorziening en het minimaliseren van de gevolgen van overstroming vormen de laatste hoofdopgaven voor de Zuidelijke Randstad. De overheden zetten samen met kennisinstellingen en het bedrijfsleven in op een duurzame leefomgeving en een circulaire economie. De uitdaging is het ruimtelijk mogelijk maken van de energietransitie, het vergroten van de zelfvoorzienendheid voor het opwekken van energie en het ontwikkelen van een warmtenet. Vanuit het waterdomein is het belangrijk om duurzaam en doelmatig gebruik te maken van zoetwater en te streven naar verbetering van de waterkwaliteit. In het gebied is goede ervaring opgedaan met meerlaagse veiligheidsmaatregelen in het kader van waterveiligheid. Daarbij worden preventie, ruimtelijke inrichting en rampenbeheersing gezamenlijk meegenomen om integrale maatregelen te kunnen nemen, rekening houdend met bijvoorbeeld cultureel erfgoed.

Zuidwestelijke Delta

1. Havengerelateerde economie en Logistieke Delta

Voor de Zeeuwse economie is de havengerelateerde economie een belangrijke drager. De opgave is het optimaal laten functioneren en doorontwikkelen van deze sector, zodat de overheidsinvesteringen in het fysiek-ruimtelijke domein optimaal renderen. Om de internationale concurrentiepositie van de bedrijven te versterken, het regionale

vestigingsklimaat aantrekkelijker te maken en bij te dragen aan duurzame groei van de industrie, wordt samengewerkt binnen het programma Smart Delta Resources (SDR). Daarnaast zal de logistieke sector zich in Zeeland zoveel als mogelijk duurzaam en slim ontwikkelen. Zeeland heeft de ambitie een living lab te zijn.

De genoemde sectoren zijn belangrijk voor de werkgelegenheid en bieden tegenwicht aan de optredende bevolkingskrimp in met name Zeeuws-Vlaanderen. De zeehavens (Vlissingen, Terneuzen) liggen strategisch en aan diep vaarwater. Grensverleggend werken is regionaal urgent geworden door de fusie van de Zeeuwse havens met die van Gent in North Sea Ports. Bij de sluiscomplexen Volkerak, Krammer en Kreekrak in de delta tekenen zich mogelijk capaciteitsproblemen voor de binnenvaart af, deze vallen samen met de wateropgave die er speelt.

De voorziene grensoverschrijdende projecten zoals Seine Nord versterken dit proces. Het Rijk hecht aan het uitvoeren van de afspraken voor het verder ontwikkelen van de Logistieke Delta, conform de visie op de toekomst van de Zuidwestelijke Delta en de Havennota. Het op orde houden en doorontwikkelen van goede achterlandverbindingen hoort daarbij. In het actieprogramma van de Commissie Economische Structuurversterking en Werkgelegenheid wordt de meerwaarde van samenwerking tussen zeehavens genoemd. De komende periode wordt daar invulling aan gegeven.

2. Duurzame verstedelijking

In Zeeland speelt verstedelijking een steeds belangrijkere rol. Steden met goede voorzieningen en vitale binnensteden zijn belangrijk voor een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat. Op de woningmarkt is steeds meer vraag naar stedelijk wonen. De vier Zeeuwse steden, verenigd in de Z4, vormen de belangrijkste stedelijke gebieden met de aanwezigheid van veel grotere voorzieningen en de concentratie van inwoners. In de relatie tussen de stedelijke kernen en het ommeland is het noodzakelijk om het voorzieningenniveau van Zeeland zowel in kwaliteit als in bereikbaarheid op peil te houden. Daarnaast is de bereikbaarheid van steden buiten Zeeland belangrijk.

Zuidwest-Nederland

3. Wateropgave in relatie tot een duurzame, economisch vitale en veilige Delta

Voor de gehele Zuidwestelijke Delta ligt er een wateropgave als gevolg van klimaatverandering. Namelijk: het garanderen van de waterveiligheid –ook voor de Randstad– in relatie tot de zeespiegelstijging en extreem hoge rivierafvoeren en het borgen van duurzaam zoetwater, in duurzame balans met economie en ecologie. De watersystemen vormen het belangrijkste natuurlijk kapitaal en zijn het ordenend principe in dit gebied. Dit vraagt om aandacht voor een natte gebiedsagenda, waarin thema's als klimaatadaptatie, zeespiegelstijging, verzilting, zoetwaterbehoefte, waterkwaliteit Deltawateren (o.a. Grevelingen, Volkerak-Zoommeer) en de Biodiversiteitsopgave (Natura 2000-doelstellingen en Programmatische Aanpak Grote Wateren) samen worden opgepakt. Hierin komen opgaven voor Rijk en regio samen. De Zuidwestelijke Delta vormt hier een proeftuin en showcase voor de rest van de wereld.

4. Energie

Bij de topsector Energie speelt de Zuidwestelijke Delta een rol bij energielevering (centrales, windparken, water/getijden) en transport via goede verbindingen naar de rest van Nederland. In Zeeland en op en rond de Zuid-Hollandse eilanden zijn voorkeursgebieden voor grootschalige windenergie aangewezen. De aanlanding van 'wind op zee' en de koppeling met de grote industriecusters in Zeeland heeft consequenties voor de infrastructuur. Het hoofdenrgienetwerk (380kV) tussen Borssele en Midden-Brabant moet compleet en robuust worden gemaakt.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Zuidelijke Randstad

De regio Rotterdam Den Haag is één van de drukste regio's van Nederland. Deze regio wordt gekenmerkt door een veelzijdige economie. Denk hierbij aan de Rotterdamse Haven, Den Haag als Internationale Stad van Vrede en Recht en de Zuid-Hollandse kennisas (van Leiden via Den Haag en Delft naar Rotterdam).

De metropool Rotterdam-Den Haag groeit de komende decennia verder. Er ligt een grote woningbouwopgave (240.000 nieuwe woningen tot 2040), een bereikbaarheidsopgave en een voorziene groei in de logistieke sector. Er is echter ook onbenut economisch potentieel door te weinig agglomeratiekracht. Dit laatste blijkt uit onderzoek (waaronder OESO) waarin wordt geconcludeerd dat in deze metropoolregio de economische prestaties achterblijven ten opzichte van vergelijkbare regio's in Nederland, en dat er (nog) geen sprake is van vergevorderde samenhang tussen economische clusters die nodig is voor de agglomeratiekracht. Hierop is komende periode winst te boeken.

Ruimtelijk Economische Ontwikkelstrategie (REOS)

In de bestuurlijke intentieverklaring Ruimtelijk Economische Ontwikkelstrategie (REOS) van juni 2016 hebben de Noordelijke en Zuidelijke Randstad, de Brainport Eindhoven en het Rijk afspraken gemaakt over het gezamenlijk versterken van de internationale concurrentiekracht van deze economische kerngebieden en van Nederland. De partijen richten hun beleidsinzet op een beperkt aantal toplocaties (campussen, functiegemengde zakencentra, transformatiegebieden, productielandschappen) in de drie gebieden, op het versterken van de inbedding van deze (REOS-) toplocaties in de (inter)nationale en stadsgewestelijke netwerken en op verdichting rond knooppunten van openbaar vervoer. Zo wordt de agglomeratiekracht versterkt en wordt vervoerwaarde opgebouwd, zodat de investeringen in de infrastructuur (inzet op HOV en fiets) effectiever worden. In de

Zuidelijke Randstad gaat het om de volgende toplocaties: Leiden Bio-Science Park, TIC-Delft, Den Haag Central Innovation District/ Internationale Zone/Binckhorst, Binnenstad Rotterdam, Rotterdam Makers District, mainport en greenports Zuidelijke Randstad.

Grote verstedelijkingsopgave in samenhang met optimale bereikbaarheid

Bestuurlijk uitgangspunt is binnenstedelijke verdichting van de woningbouw langs HOV conform de (ontwerp)NOVI. Voor de Zuidelijke Randstad hebben bestuurders (Rijk en regio) gezamenlijk besloten de woningbouw te concentreren langs de Oude Lijn (circa 180.000 woningen langs hoofdspoor Leiden-Dordrecht) en de Randstadrail (Rotterdam/Zoetermeer-Den Haag). Deze verstedelijkingsstrategie versterkt het gebruik van ov, voorkomt toename van het autoverkeer én beschermt het kostbare landschap in deze regio. Deze strategie levert optimaal rendement op voor de Zuidelijke Randstad en Nederland als geheel.

In het gebiedsgericht bereikbaarheidsprogramma Rotterdam-Den Haag (kortweg MoVe) hebben Rijk en regio in 2018 de uitdaging opgepakt om de grote Verstedelijkingsopgave in samenhang met de bereikbaarheidsopgaven op te pakken. In het kader van MoVe wordt daartoe een adaptieve ontwikkelstrategie ontwikkeld dat in het BO MIRT najaar 2019 is vastgesteld. Doel van deze adaptieve ontwikkelstrategie is het integreren en afstemmen van de timing van de grote verstedelijkingsopgave langs de Oude Lijn en E-lijn en de uitbreiding (schaalsprong) van het metropolitaan ov (inclusief fiets en knooppunten). Deze adaptieve ontwikkelstrategie vormt de ruggengraat van het brede integraal verstedelijkingsakkoord voor de Zuidelijke Randstad. Dit akkoord omvat naast de thema's wonen en bereikbaarheid ook duurzaamheid, landschap en klimaatadaptatie als thema's. Dit Verstedelijkingsakkoord is het startpunt voor een langjarige samenwerkingsagenda. Het akkoord is in het BO MIRT najaar 2019 bekrachtigd.

Zuidwest-Nederland

In de woondeal Zuidelijke Randstad (juni 2019) zijn Kralingse Zoom-Stadionpark (Rotterdam) en CID-Binckhorst (Den Haag) benoemd als belangrijke grote woningbouwlocaties. Voor deze locaties zijn de MIRT Verkenning Oeververbinding Rotterdam en Verkenning CID-Binckhorst, die zijn gestart in het kader van MoVe, van groot belang. Elementen van de woondeal komen terug in het integrale Verstedelijkingsakkoord.

Zuidwestelijke Delta

Natuur en landschap

De Oosterschelde en de Westerschelde kennen opgaven op het gebied van natuur en landschap, zoals herstel en behoud van de bestaande natuur (Natura 2000) plus het ontwikkelen van nieuwe natuur. Deze opgave zal ten goede komen aan het Nationale Park Oosterschelde. Voor de Westerschelde geldt eveneens een natuurherstelopgave. Bij dit alles moet er ook ruimte zijn voor recreatievaart, binnenvaart en zeevaart.

Deltawateren

De Zuidwestelijke Delta is dankzij de Deltawerken één van de meest veilige delta's ter wereld. Maar er zijn ook schaduwkanten. Door de aanleg van keringen en dammen is de waterkwaliteit verslechterd en de unieke estuariene natuur aangetast. De Westerschelde is weliswaar behouden als estuarium, maar natuur en waterkwaliteit staan daar onder druk door bedijking, inpoldering, afvalwaterlozing, zandwinning en vaargeulverruiming.

De centrale opgave voor de Zuidwestelijke Delta is dan ook het duurzaam herstellen van het evenwicht tussen veiligheid, economie en ecologie. Het perspectief van integrale, klimaatrobuste gebiedsontwikkeling, en het proactief betrekken van stakeholders, staan daarbij voorop. Aan dit perspectief wordt gewerkt langs de lijnen van het Deltaprogramma, de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW), de Kaderrichtlijn Water (KRW) en de Kaderrichtlijn Marien (KRM), Natura 2000 en de Vlaams-Nederlandse Agenda voor de Toekomst van het Schelde-estuarium. De Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta zorgt daarbij voor verbinding, samenhang en integraliteit.

Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta

De gebiedsagenda verbindt voor de grote wateren in de Zuidwestelijke Delta zoveel mogelijk de streefbeelden en opgaven voor Delta-programma, ecologische kwaliteit en regionale economie met elkaar. Daarbij wordt verbreding en samenhang gezocht met thema's als circulaire economie, energietransitie en klimaatadaptatie. Het uiteindelijke resultaat is een integraal langetermijnperspectief 2050 voor de ontwikkeling van de Zuidwestelijke Delta, een kennis- en innovatieprogramma en een oriënterende uitvoeringsagenda 2030.

De gebiedsagenda komt tot stand in cocreatie met regionale overheden, bedrijven en andere belanghebbenden en vormt input voor de Omgevingsagenda Zuidwest-Nederland. De Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta kan naar verwachting eind 2020 worden vastgesteld.

Deltaprogramma Zuidwestelijke Delta

De huidige voorkeursstrategie van het Deltaprogramma voor de Zuidwestelijke Delta voor het samen met regio en stakeholders in samenhang werken aan de versterking van de veiligheid, de ecologie en de economie van de delta blijft de komende jaren grotendeels intact. Over de periode na 2050 zijn er nog veel onzekerheden. Er is voldoende tijd om ons daar zorgvuldig op voor te bereiden. Dat doen we met kennisprogramma's, zoals het Kennisprogramma Zeespiegelstijging en met het vervolgetraject van de Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta. Ondertussen blijven we adaptief en flexibel verder werken aan de uitvoering van de voorkeursstrategie. Een speerpunt daarin is onder meer de versnelde aanpak van de realisering van klimaatrobust zoetwater in de Zuidwestelijke Delta. De regio trekt een gebiedsproces om samen met alle betrokken stakeholders de mogelijkheden daartoe te bezien.

Ecologische kwaliteit: PAGW, Natura 2000 en Kaderrichtlijnen Water (KRW) en Marien (KRM)

Vanuit het (programmatische) kader van PAGW, Natura 2000, KRW en KRM (Voordelta) investeren Rijk, regio en stakeholders in de verbetering van de natuur- en waterkwaliteit van de grote wateren van de Zuidwestelijke Delta. Daarbij gaat het om de versterking van de

veerkracht en robuustheid van de Delta, onder meer door het terugbrengen van beperkt getij, de uitvoering van zandsuppleties voor de functionele instandhouding van intergetijdengebieden, het creëren van zoet-zoutovergangen en het ontwikkelen van (nieuw) intergetijdengebied door grootschalig en integraal sedimentbeheer.

Getij Grevelingen

Door de aanleg van de Brouwersdam viel het getij weg op de Grevelingen en daarmee de tweemaal daagse verversing met zuurstofrijk Noordzeewater. Vanuit de samenhang met de hogere watertemperaturen door de klimaatverandering, kampt het meer daardoor met gestaag toenemende problemen met zuurstofloosheid. De gevolgen manifesteren zich vooral in de zomer en uit zich niet alleen in een verslechtering van de ecologische kwaliteit, maar ook van de regionale economie (schelpdiersector, recreatie en toerisme) en het woon- en leefmilieu.

In samenhang met het Volkerak-Zoommeer, is voor de aanpak van deze problematiek in 2013 samen met regio en stakeholders de Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer gestart (RGV). Het perspectief dat daarbij voor Grevelingen is ontwikkeld bestaat uit het terugbrengen van beperkt getij. Dat perspectief biedt ook kansen voor de opwekking van duurzame getijdenenergie (Ontwerp-Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer; oktober 2014; <https://www.zwdelta.nl/publicaties-rijksstructuurvisie-grevelingen-en-volkerak-zoommeer>).

Het project Getij Grevelingen heeft in 2018, naast de reeds eerder toegezegde bijdragen van regio en Rijk, een financiële impuls gekregen door de bijdrage van € 75 miljoen uit de Enveloppe natuur en waterkwaliteit van het Regeerakkoord. Dat heeft er mede aan bijgedragen dat begin 2020 de planuitwerkingsfase kon worden gestart.

Volkerak-Zoommeer en zoetwater

Een ander gevolg van de Deltawerken is dat het Volkerak-Zoommeer van een dynamisch zout systeem met getij, is getransformeerd in een stagnant meer. Dat meer is 'verzoet' door de voeding met (uitsluitend nog) zoet rivierwater. Daardoor heeft de karakteristieke deltanatuur

Zuidwest-Nederland

deels plaatsgemaakt voor soorten en habitats die meer gebaat zijn bij zoete, stagnante omstandigheden. Door het wegvallen van het getij en de verzoeting is het meer kwetsbaar geworden voor belasting met nutriënten. Met name blauwalgenplagen zorgen in de zomerperiode regelmatig voor overlast voor het lokale woon- en leefmilieu, voor recreatie en toerisme en voor de landbouw door innamestops van zoetwater uit het Volkerak-Zoommeer. Door de afsluiting van het Volkerak-Zoommeer zijn ook de mogelijkheden voor vismigratie verkleind.

Het ontwikkelingsperspectief van een weer zout Volkerak-Zoommeer met beperkt getij, is meegewogen in de besluitvorming over de inzet van de middelen voor de PAGW. De conclusie is dat daarvoor in tranche 2 van de PAGW geen middelen beschikbaar zijn.

Momenteel wordt onderzoek uitgevoerd naar de klimaatrobustheid van het huidige zoete Volkerak-Zoommeer. De resultaten daarvan worden meegenomen in een gebiedsproces dat door de regio wordt getrokken voor de versnelling van de realisering van klimaatrobust zoetwater in de Zuidwestelijke Delta. Bij dat proces kan op termijn ook de toekomst van het Volkerak-Zoommeer worden betrokken.

Oosterschelde

Sinds de aanleg van de Oosterscheldekering kalven intergetijdengebieden zoals platen, slikken schorren geleidelijk af. Dat verschijnsel staat bekend als de zandhonger van de Oosterschelde en vormt een bedreiging voor natuur, landschap en recreatie. Intergetijdengebieden zijn verder van belang voor de regionale economie, vanwege hun rol bij onder meer het invangen van oesterzaad. Op langere termijn kan ook de waterveiligheid in het geding zijn, omdat intergetijdengebieden op natuurlijke wijze de golfaanval op de dijken dempen.

Begin 2015 is aan de hand van een MIRT Verkenning de voorkeursaanpak van de zandhonger in de Oosterschelde bekend gemaakt (<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2015-2740.html>). Op grond daarvan is in de winter van 2019/2020 een zandsuppletie uitgevoerd op

de Roggenplaat. Een volgende zandsuppletie is voorzien op en nabij de Galgenplaat. Daarover moet in het kader van de PAGW nog een nadere afweging plaatsvinden.

In 2017 is het MIRT Onderzoek Integrale Veiligheid Oosterschelde (IVO) opgeleverd. Dat onderzoek richtte zich vooral op de gevolgen van de zeespiegelstijging voor het sluitregime van de Oosterschelde. Eind 2018 is een vervolgonderzoek gestart voor de verbinding van IVO met de aanpak van de zandhonger, de economische en ecologische gebruiksfuncties en het landschap van de Oosterschelde. Dat onderzoek, Effecten Zeespiegelstijging en Zandhonger Oosterschelde (EZZO), is afgerond in 2019 en levert de eerste bouwstenen op voor een integraal langetermijnperspectief van een veilige, duurzaam beheerde Oosterschelde (<http://publicaties.minienm.nl/documenten/effecten-zeespiegelstijging-en-zandhonger-op-de-oosterschelde>). De komende jaren wordt daar verdere invulling aan gegeven, in samenhang met het vervolgtraject van de Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta, met het Deltaprogramma en Kennisprogramma Zeespiegelstijging.

Vlaams-Nederlandse samenwerking Schelde-estuarium

Het Schelde-estuarium bestaat uit de Vlaamse Zeeschelde en de Nederlandse Westerschelde. Vlaanderen en Nederland werken in de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie samen aan de duurzame en vitale ontwikkeling van dat estuarium. Die samenwerking is geregeld in het Verdrag Beleid en Beheer Schelde-estuarium (Verdrag B&B). Een speerpunt daarbij is het samen met de stakeholders (de zogenoemde Schelderaad) werken aan een Agenda voor de Toekomst voor het verder versterken van de balans tussen de belangen van een veilig, natuurlijk en toegankelijk estuarium.

In 2018 is het eerste onderzoeksprogramma van de Agenda voor de Toekomst afgerond. De resultaten daarvan zijn betrokken bij de tweede evaluatie van de Vlaams-Nederlandse samenwerking op grond van het Verdrag B&B. Het evaluatierapport is voorjaar 2019 aangeboden aan het Vlaamse en Nederlandse parlement (<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/04/18/rapportage-2e-evaluatie-vnsc>).

Uit de onderzoeks- en monitoringsresultaten blijkt onder meer dat de intergetijdengebieden in het estuarium in omvang en kwaliteit achteruitgaan. Dat komt omdat de getijdendynamiek is toegenomen door bedijking, inpoldering, zandwinning en vaargeulverruiming. De systeemanalyse van het Langetermijnperspectief Natuur Schelde-estuarium bevestigt dat beeld. Deze is voorjaar 2019 opgeleverd en betreft het gezamenlijk resultaat van de proactieve samenwerking tussen stakeholders (waaronder de Schelderaad) en VNSC (<https://www.vnsc.eu/agenda-voor-de-toekomst/langetermijnperspectief-natuur/>). De tweede evaluatie onderstreept het belang van een gezamenlijke integrale sedimentstrategie op het niveau van het hele estuarium, inclusief het mondings- en kustgebied, voor de ontwikkeling van een klimaatbestendig, veilig, ecologisch veerkrachtig en economisch vitaal Schelde-estuarium.

In het kader van de PAGW wordt een pilot uitgevoerd om te zien hoe vanuit integraal sedimentbeheer de natuur- en waterkwaliteit kan worden verbeterd. Dat kan de opmaat zijn voor een grootschaliger project in het kader van integraal sedimentbeheer. Hierover vindt een nadere afweging plaats op grond van de PAGW.

Kust

Het deelprogramma Kust van het Deltaprogramma werkt aan een langetermijnvisie (Nationale Visie Kust) op de wijze waarop de ruimtelijke ontwikkeling hand in hand kan gaan met een duurzame veiligheidsstrategie voor de kust. Het strand en de duinen vormen in de eerste plaats een natuurlijke verdediging tegen overstromingen. Om het veiligheidsniveau op orde te houden is ervoor gekozen om de zandige kust mee te laten groeien met de zee door middel van zandsuppleties. Om mee te kunnen groeien met de zeespiegelstijging is een groter suppletievolume nodig. Hierbij is ook aandacht voor de economische kant van de kustzone. Een voldoende breed strand, kwaliteitsverbetering van de verblijfsrecreatie en mogelijkheden voor seizoensverlenging zijn belangrijk voor de Zeeuwse Kust. De provincie Zeeland heeft samen met de Noordzeekustgemeenten, natuur- en milieuorganisaties, toeristische belangenorganisaties, ZLTO,

Zuidwest-Nederland

Rijkswaterstaat en het waterschap een Zeeuwse kustvisie opgesteld. Hierin staan drie opgaven centraal voor de Noordzeekust: behoud en versterking van de dijken en stranden, de natuur- en landschapswaarden en de toekomst van de recreatiesector. Hiermee wordt invulling gegeven aan het Nationale Kustpact.

Scheldehavens

De toegankelijkheid van de Scheldehavens vanuit zee heeft blijvende aandacht vanuit een duurzame balans tussen de belangen van een veilig, toegankelijk en natuurlijk Schelde-estuarium. Ook de multimodale bereikbaarheid voor de binnenvaart en de aansluiting op het Trans-European Transport Network (TEN-T) staat centraal. De investeringen in de sluis bij Terneuzen, de Sluiskiltunnel, de N62 en de Seine- Scheldeverbinding dragen bij aan het concept Logistieke Delta. Er vinden rondetafelgesprekken plaats over verbetering van de railverbinding Gent-Terneuzen.

Binnen de havengebieden liggen kansen voor (slimme) logistiek, chemie (biobased economy), energietransitie, offshore- en maintenance-activiteiten. Hiervoor wordt aansluiting gezocht bij het topsectorenbeleid. In de topsector Chemie liggen kansen voor het uitbouwen van de biobased economy samen met West-Brabant, het verder verduurzamen van het productieproces en het ontwikkelen van groene bouwstenen voor hoogwaardige producten. Naast optimale multimodale achterlandverbindingen (N62/ A58, buisleidingen, spoor en binnenvaart) zijn een duurzaam bedrijventerreinbeleid, stimulering van de binnenvaart en 'containerisatie' de opgaven voor en ambities van het zeehavengebied, waarbij onder meer bedrijven in de haven verder integreren door meer gebruik te maken van elkaars (rest)producten.

In het kader van een optimale achterlandverbinding zijn twee goede binnenvaartroutes essentieel voor de ontwikkeling van de Logistieke Delta. Ten eerste de route via de Rijn-Scheldeverbinding naar Antwerpen en ten tweede de Midden-Zeelandroute (onderdeel van de Europese as Rotterdam-Parijs) via de Krammersluizen en het Kanaal door Zuid-Beveland, aansluitend op het Kanaal van Gent naar

Terneuzen. Deze verbindingen maken ook deel uit van de internationale corridor Rotterdam-Antwerpen-Parijs. De Volkeraksluizen maken deel uit van beide verbindingen. Op basis van de MIRT Verkenning capaciteit Volkeraksluizen is besloten op korte termijn quick wins uit te voeren en de wachttijden te monitoren, en op langere termijn de sluisen uit te breiden met een extra sluisolk voor de beroepsvaart. In 2016 hebben North Sea Port, PORTIZ en de Zeeuwse Milieufederatie – ondersteund door de provincie Zeeland – de Duurzaamheidsambitie 2030 voor de Zeeuwse havens ondertekend. Dit bevat een samenhangend pakket van economische én ecologische ontwikkelingen en doelen in de haven.

Link naar de Adaptieve agenda Zuidelijke Randstad:

<https://leerplatformmirt.nl/wp-content/uploads/sites/13/2018/10/Gebiedsagenda-Zuidelijke-Randstad.pdf>

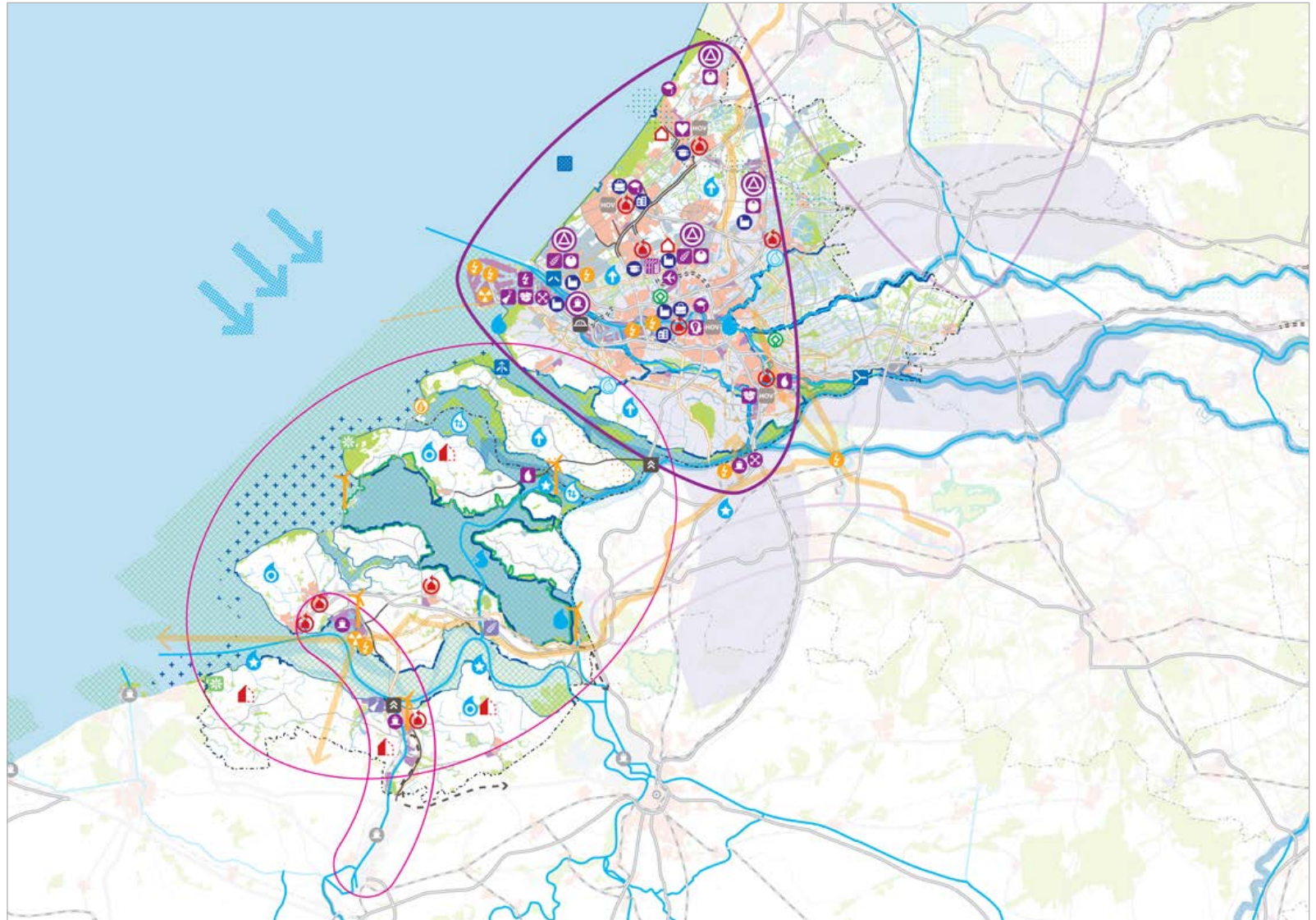
Zie voor Gebiedsagenda en kaarten van Zeeland:

www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brieven/2013/11/18/bijlage-5f-zeeland.html

www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brieven/2013/11/18/bijlage-5f-zeeland-kaarten.html

Zuidwest-Nederland Opgavenkaart


Ga naar legenda op volgende pagina



Zuidwest-Nederland Opgavenkaart





Ga terug naar de kaart

Algemeen










 Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren

Economie


Toplocaties

-  Campussen
-  Functie-gemengde (zaken)-centra
-  Transformatiegebieden
-  Productielandschappen




Topsectoren

-  High Tech Systemen & Materialen
-  Energie
-  Creatieve Industrie
-  Agro & Food
-  Tuinbouw & Uitgangsmaterialen
-  Life Sciences & Health
-  Chemie
-  Logistiek
-  Water






-  Mainport Rotterdam
-  Greenport
-  Zeehaven van nationale betekenis
-  Multimodaal knooppunt internationale betekenis (logistiek)
-  Kennis
-  Circulaire economie

 Belangrijke zeehaven buiten landsgrens





Verstedelijking

-  Uitleg
-  Stedelijke vernieuwing / transformatie
-  Extensivering

Bereikbaarheid

-  Hoofdwegennet
-  Opgave hoofdwegennet
-  (Mogelijk) nieuwe verbinding hoofdwegennet
-  Hoofdspoorwegennet
-  Opgave hoofdspoorwegennet
-  Nieuwe spoorverbinding (indicatief)
-  Hoofdvaarwegennet
-  Opgave sluis
-  Opgave brug
-  Corridor achterlandverbinding

Regionaal

-  Belangrijke regionale weg
-  Opgave regionale weg
-  Knelpunt brug
-  Samenhangend HOV-netwerk

Natuur, Landschap & Erfgoed

-  EHS op land (herijkt)
-  Natura 2000 - land
-  Natura 2000 - water
-  Nationaal Park
-  Cultureel erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed
-  Object of ensemble op de (voorlopige) lijst werelderfgoed

Energie

-  (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie > 500MW
-  (Mogelijke) vestigingsplaats kerncentrale
-  Gebied windenergie
-  Windenergie
-  Energie uit water / Getijdenenergie
-  Hoogspanningsleiding >220kV
-  Nieuwe hoogspanningsverbinding 380kV
-  Buisleidingenstrook

Water

-  Primaire kering - voldoet niet
-  Primaire kering - nader onderzoek
-  Primaire kering - voldoet
-  Piekafvoer / Afwatering
-  Afvoerverdeling
-  Maeslantkering, Nieuwe Waterweg
-  Kustversterking / Zandsuppletie
-  Zeespiegelstijging
-  Zandhonger
-  Coalitie Natuurlijke Klimaatbuffers
-  Aandachtsgebied zoetwater door verzilting
-  Verziltingsgevoelige gebieden en geen wateraanvoer mogelijk
-  Peilbeheer / Waterbuffers
-  Verzilting inlaatpunten
-  Watergerelateerde gebiedsontwikkeling / project

Zuidwest-Nederland **Projectenkaart**

MIRT Onderzoek

1. Corridor Rotterdam-Antwerpen (CRA)

Verkenning

2. A15 Papendrecht-Gorinchem
3. A15 Suurhoffbrug
4. Oeververbindingen Rotterdam (valt onder MoVe programma)

Planuitwerking

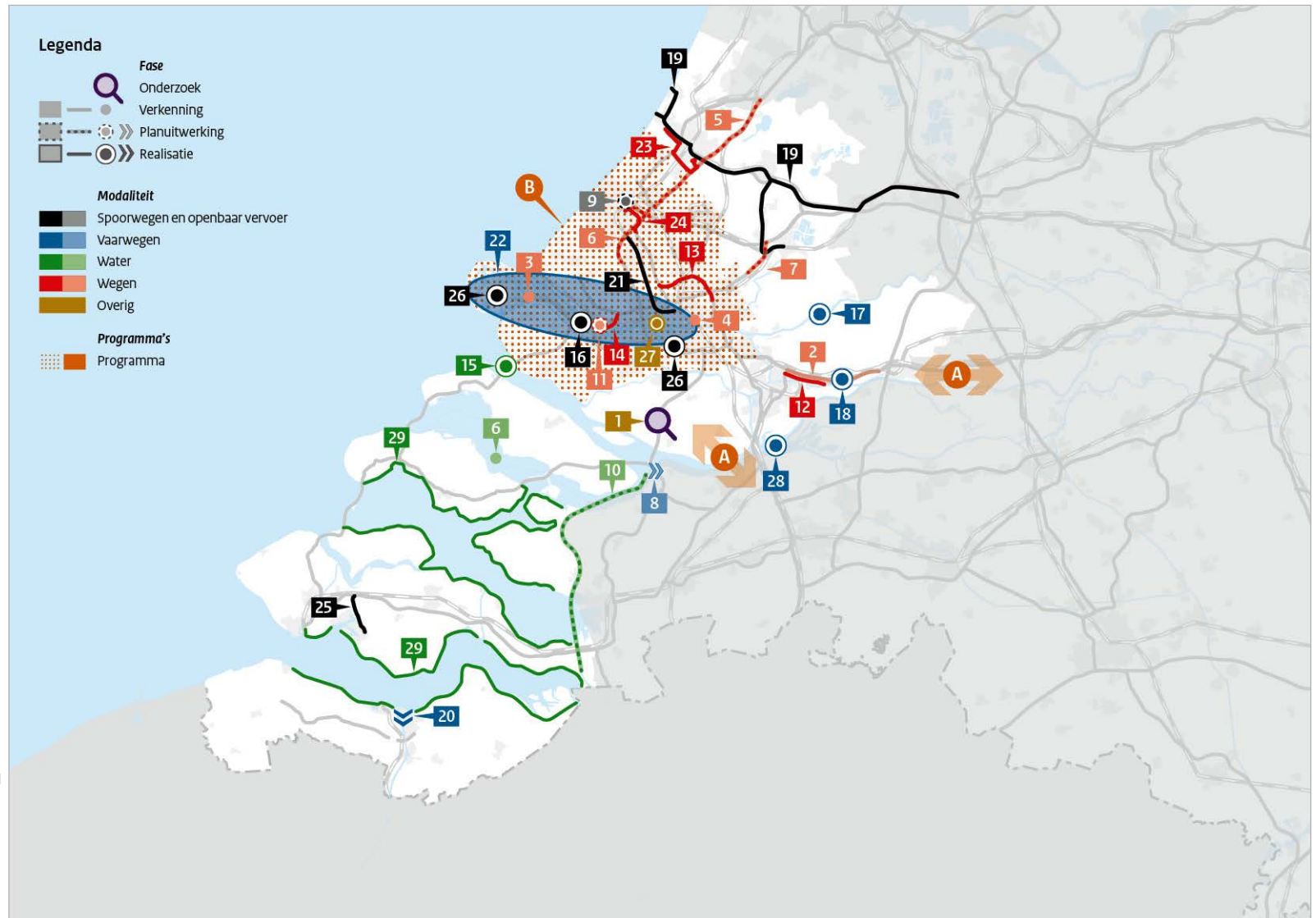
5. A4 Burgerveen-N14
6. A4 Haaglanden-N14
7. A20 Nieuwerkerk aan de IJssel-Gouda
8. Capaciteit Volkeraksluizen
9. Emplacement Den Haag Centraal
10. Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer
11. Tijdelijke toelheffing A24 Blankenburgverbinding

Realisatie

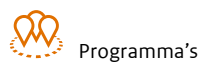
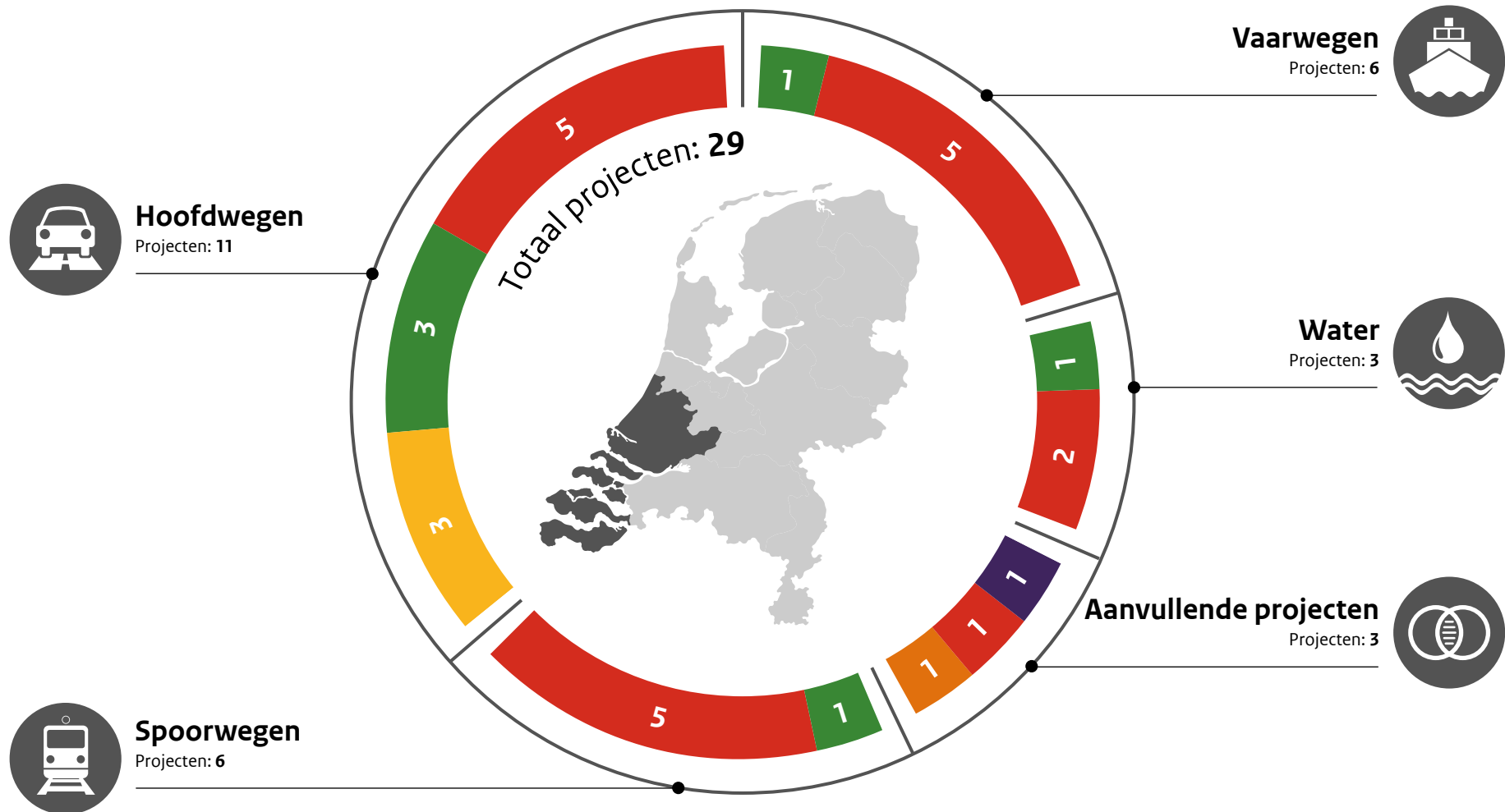
12. A15 Papendrecht-Sliedrecht
13. A16 Rotterdam
14. A24 Blankenburgverbinding
15. Besluit beheer Haringvlietsluizen
16. Calandbrug (Theemswegtrace)
17. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek
18. Capaciteitsuitbreiding overnachtingplaatsen Merwedese
19. HOV-Net Zuid-Holland Noord
20. Nieuwe sluis Terneuzen
21. PHS Rijswijk Rotterdam
22. Project Mainportontwikkeling Rotterdam
23. Rijnlandroute
24. Rotterdamsebaan
25. Sloelijn + Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn
26. Spooransluitingen Tweede Maasvlakte
27. Stadshavens Rotterdam fase 1
28. Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil
29. Vooroeververdiging en Herstel Steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde

Programma's

- A** Programma Goederencorridor Zuidoost
- B** Programma MoVe Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag



Zuidwest-Nederland **Projectenoverzicht**





Programma MoVe

Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** De Preverkenningen Oeververbindingen Rotterdam en CID Binckhorst zijn overgegaan in (MIRT-)verkenningen, de Adaptieve Ontwikkelstrategie Metropolaan OV en Verstedelijking is afgerond.
- 2019** Het eerste programmajaar is afgerond met een set aan afspraken in BO MIRT.
- 2018** Het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma is van start gegaan.
- 2017** De kwartiermakersfase is afgerond en de gecombineerde analyse- en oplossingsrichting-fase is gestart.
- 2016** De planning van de kwartiermakerfase is vastgesteld.
- 2015** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

Uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) van 2015 is gebleken dat op termijn bereikbaarheidsknelpunten zullen optreden in de regio Rotterdam-Den Haag, zelfs in het lage economische groeiscenario. Ook na realisatie van drie nieuwe verbindingen in het gebied: A4 Delft-Schiedam, A16 Rotterdam en de A24 Blankenburgverbinding. Het MIRT Onderzoek is afgerond in de zomer van 2017, de kwartiermakersfase van de programma-aanpak in voorjaar 2018. Het programma werkt volgens de nieuwe aanpak, waarin bereikbaarheidsopgaven, waar dit relevant is, worden opgepakt in samenhang met de ruimtelijke opgaven in het gebied en met duurzaamheid. Hierover worden wederkerige afspraken gemaakt waarin stedelijke verdichting en versterking van de bereikbaarheid hand in hand gaan. Er wordt breed gekeken naar mogelijke oplossingen (niet alleen naar infrastructuur), en naar mogelijkheden voor Rijk, regio en bedrijfsleven om hierbij op te trekken in een gelijkwaardige samenwerking. Projecten worden niet alleen beoordeeld op hun bijdrage aan de bereikbaarheid, maar ook aan economische versterking (agglomeratiekracht), aantrekkelijke leefomgeving en kansen voor mensen. Rijks en regionale belangen worden daarbij samengebracht.

Opbouw van het programma

Het programma MoVe (Mobiliteit en Verstedelijking) is door een besluit in het Bestuurlijk Overleg (BO) MIRT van 15 maart 2018 gestart. Onderdeel van het programma zijn de MIRT Verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam en de Verkenning CID-Binckhorst. Verder wordt er gewerkt aan twee gebiedsuitwerkingen: Aanpak Bereikbaarheid Voorne-Putten en Haven Rotterdam en de Ruimtelijk-Logistieke invulling Greenport 3.0 in Westland. In 2020 is gestart met de Preverkenning Schaalsprong Metropolaan OV en Verstedelijking, waarin de adaptieve ontwikkelstrategie van ruimtelijk-economische intensivering langs en versterking van het OV op de belangrijkste OV-assen wordt uitgewerkt in een voorstel voor een MIRT-verkenning en andere pakketten studies en maatregelen voor het BO MIRT 2020. Daarnaast worden onderzoeken verricht naar bouwlogistieke hubs in relatie tot de regionale bouwopgave en zero-emissie zones, en naar de logistieke relaties tussen de mainport en de greenport.



Betrokken partijen

MoVe is een samenwerking tussen het Rijk, de provincie Zuid-Holland, de metropoolregio Den Haag-Rotterdam en de gemeenten Rotterdam en Den Haag. In verschillende projecten wordt samengewerkt met o.a. vervoerders (NS/ProRail/HTM/RET) en voor het uitvoeren van het Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad (vastgesteld in BO MIRT 2019) met de Verstedelijkingsalliantie.



Programma MoVe

Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag

(vervolg)

MIRT-projecten onder dit programma

Onder dit programma is besloten de MIRT Verkenning Oeververbindingen Rotterdam te starten.

De ambities MoVe zijn vertaald in de volgende strategische en operationele doelen:

- Binnenstedelijke verdichting woningbouw: langs de Oude Lijn (hoofdspoor Leiden-Dordrecht) en regionale corridors van Hoogwaardig OV (Den Haag-Zoetermeer, Den Haag-Rotterdam, metro Rotterdam, Zoetermeer-Leiden, Zoetermeer-Rotterdam) wordt de woningbouw geconcentreerd om het gebruik van OV te versterken en de groei van het autoverkeer te mitigeren.
- Schaalsprong Metropolitaan OV: in samenhang met bovengenoemde verdichting wordt het OV stapsgewijs naar een hoger plan getild: frequenter, betrouwbaarder, meer kwaliteit, met goede stationslocaties waar andere modaliteiten aanlanden à la S-Bahn; daarmee neemt de catchment area van het OV toe.
- Gezonde mobiliteit: woon-werklocaties worden beter verbonden door binnen- en interstedelijke fietsroutes te versterken en fietsvoorzieningen op HOV-knopen te verbeteren.
- Ketenintegratie en mobiliteitstransitie: de doorstroming op de wegen wordt beter door slimmer gebruik van bestaande capaciteit door (auto)mobiliteit duurzamer en slimmer te maken, de integratie van modaliteiten te verbeteren en de autodruk in de binnensteden te verminderen (middels parkeerbeleid).
- Efficiëntere logistiek: de logistieke relaties binnen de regio – zowel tussen mainport en greenports, als bouw- en stadslogistiek – worden versterkt zonder navenante druk op de wegen, door modal shift, slimme distributie, nieuwe technologieën en gedragsverandering.



Oeververbindingen Rotterdam

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ In het BO MIRT van november 2019 is de startbeslissing genomen.
- 2020** ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

In het BO MIRT van november 2018 is besloten de verkenning te starten. Dit naar aanleiding van de resultaten van de in dat jaar uitgevoerde pre-verkenningfase.

Er zijn vijf projectdoelstellingen vastgesteld:

1. Oplossen NMCA-knelpunt A16 Van Brienenoordcorridor;
2. Oplossen NMCA-knelpunten stedelijk ov;
3. Verstedelijking in relatie tot vergroten agglomeratiekracht;
4. Vergroten stedelijke leefkwaliteit;
5. Vergroten van kansen voor mensen (bereikbaarheid banen verbeteren).

Oplossing

Uit het MIRT Onderzoek bereikbaarheid Rotterdam Den Haag en de pre-verkenningfase oeververbindingen Rotterdam is gebleken dat een breed pakket aan (infrastructurele) maatregelen, waaronder een nieuwe multimodale oeververbinding over de Nieuwe Maas, positieve effecten heeft op de genoemde doelstellingen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

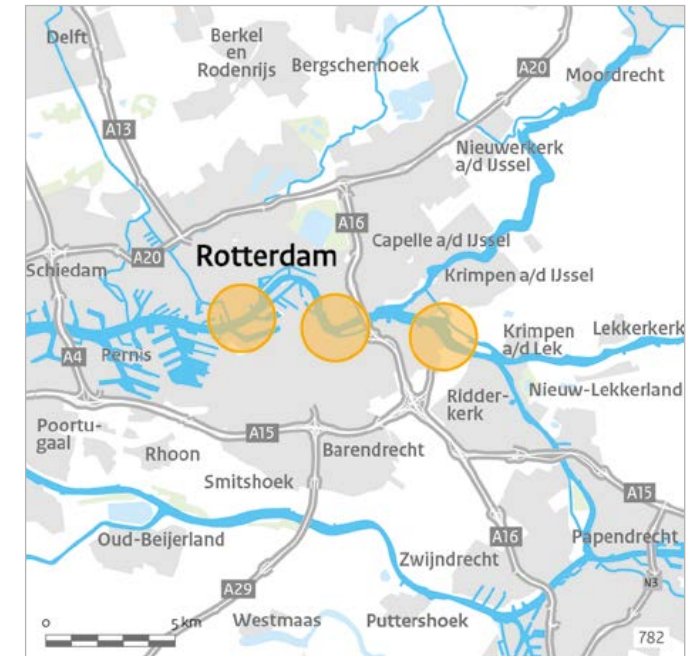
Een uitbreiding van de (capaciteit van) oeververbindingen draagt bij aan het verbeteren van bereikbaarheid, het versterken van de ruimtelijk-economische structuur, het verbeteren van de aantrekkelijkheid van het leefmilieu en het vergroten van sociaaleconomische kansen van mensen in de regio.

Planning

In het BO MIRT van november 2019 is de Startbeslissing genomen op basis van een eenduidig bestuurlijke voorkeur voor het zoekgebied voor de nieuwe oeververbinding: Feyenoord-Kralingen. Het streven is om de Voorkeursbeslissing te nemen in het najaar van 2021.

Betrokken partijen

Bij deze MIRT Verkenning zijn vier opdrachtgevers, te weten: gemeente Rotterdam, provincie Zuid-Holland, MRDH en het ministerie van IenW.



Het ministerie van IenW is aangesloten in de rol van potentiële subsidieverstrekker voor infrastructurele ingrepen in het regionaal/ lokaal ov alsmede als verantwoordelijke voor eventuele ingrepen aan het Hoofdspoorwegennet (station Stadionpark) en aan het hoofdwegennet (A16-Van Brienenoordcorridor).

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van enkele NMCA-knelpunten binnenstedelijk ov (tram en metro Rotterdam) en de NMCA-knelpunten/wegen 7 en 19 uit de File Top 50.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2018 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Corridor Rotterdam-Antwerpen (CRA)

Aanleiding en doel

Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT in het najaar van 2016 is afgesproken dat Rijk en regio een MIRT Onderzoek starten op de corridor Rotterdam-Antwerpen naar de ontwikkelkansen op het gebied van (ruimtelijke) economie, duurzaamheid, innovatie, de verschillende modaliteiten (rail, weg, water, buis) en de wisselwerking daartussen.

In het BO MIRT 2018 is voor de Corridor Rotterdam-Antwerpen (CRA) afgesproken dat er voor vier thema's plannen van aanpak worden opgesteld. Het gaat om de thema's Binnenvaart, Buisleidingen, Betrouwbare Netwerken en Samenwerking binnen de Eurodelta.

Planning

Het thema Binnenvaart kent een plan van aanpak. Vanuit de geleverde scan is het meest prominente vraagstuk de *modal shift*. Er wordt gekeken of er kan worden aangesloten bij het landelijke traject van de goederenvervoeragenda. De harde infrastructuur in relatie tot binnenvaart, zoals sluisen, is in andere trajecten belegd.

Voor de overige thema's Buisleidingen, Betrouwbare netwerken en Samenwerking binnen de Eurodelta zijn nog geen plannen van aanpak beschikbaar.

In juli 2019 heeft het Rijk in de Goederenvervoeragenda een onderzoek naar de haalbaarheid van een integrale aanpak van de corridor Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen (Corridor Zuid) aangekondigd. De uitkomsten van dit onderzoek zullen bij de verdere uitwerking van de nog resterende plannen van aanpak worden meegenomen.

Aan de hand daarvan kan in de loop van 2020 nadere besluitvorming op basis van de plannen van aanpak plaatsvinden.



Betrokken partijen

De betrokken partijen zijn de provincies Zuid-Holland (trekker), Zeeland en Noord-Brabant, Rijkswaterstaat, de ministeries van EZK, BZK, IenW, de Vlaamse overheid, de Stadsregio Antwerpen, de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag, de regio's Drechtsteden, Hoeksche Waard, West-Brabant en Voorne-Putten, en de BAR-gemeenten (Barendrecht, Albrandswaard, Ridderkerk).



A15 Papendrecht-Gorinchem



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** In het BO MIRT van najaar 2018 zijn afspraken gemaakt over een korte-termijnmaatregelenpakket voor de A15.
- 2019** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

In de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) 2017 komt het tracé Papendrecht-Gorinchem naar voren als een belangrijk knelpunt dat hoge economische verlieskosten kent bij zowel een laag als een hoog groeiscenario. Het tracé vervult een cruciale rol in de doorstroming op de as Rotterdam-Duitsland en voor de bereikbaarheid in de regio. Het toenemende verkeersaanbod betekent dat de bereikbaarheid van economisch belangrijke locaties steeds verder onder druk komt te staan.

Oplossing

In de verkenning worden meerdere alternatieven onderzocht, waaronder oplossingen waarbij er geen of minimale infrastructurele maatregelen worden genomen, zoals smart mobility. Een van de oplossingsrichtingen voor de lange termijn is een capaciteitsuitbreiding op de A15 tussen Sliedrecht-West en Gorinchem. De MIRT Verkenning moet antwoord geven op de vraag welke oplossing of combinatie van oplossingen het effectiefst is. In de keuze voor deze alternatieven is tevens rekening gehouden met de motie-Dijkstra waarin gevraagd wordt om breed te kijken naar oplossingen voor wegenknel punten waarvoor geen procedures nodig zijn.

In aanvulling hierop is in het BO MIRT van najaar 2018 afgesproken dat over de periode 2019-2022 een korte-termijnmaatregelenpakket voor de A15 wordt uitgevoerd, waaronder ook maatregelen voor het traject Papendrecht-Gorinchem. Het gaat hierbij onder andere om maatregelen ten behoeve van de inzet van bergers op strategische plekken, kleine infrastructurele maatregelen, gecoördineerd verkeersmanagement en spitsmijdingen. De uitwerking van de maatregelen zal aansluiten bij de verschillende initiatieven die reeds lopen, waaronder: de korte-termijn-fileaanpak, hinderbeperkende maatregelen bij MIRT-projecten en Slim en Duurzaam.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan de doorstroming en de betrouwbaarheid op de A15 op het traject Papendrecht-Gorinchem. Dit traject is van belang voor de Ruimtelijk Economische Ontwikkel Strategie (REOS), die inzet op het versterken van de agglomeratiekracht van Nederland. Het vervult een cruciale rol in de doorstroming op de as Rotterdam-Duitsland en voor de bereikbaarheid van Rotterdam en Rivierenland.

Planning

- 2021: Voorkeursbeslissing
- 2022: Ontwerptractébesluit
- 2023: Tracébesluit

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**



A15 Papendrecht-Gorinchem

(vervolg)

Programma
Goederen-
vervoercorridors
Oost en Zuidoost



Betrokken partijen

De provincie Zuid-Holland, Havenbedrijf Rotterdam, aanliggende gemeenten en andere bestuurlijke organen zijn bij het project betrokken.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 18, 31 en 49 uit de File Top 50.

Financiën

Er is in totaal € 342 mln. gereserveerd voor de verbreding van de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem (IF Artikel 20.01). Dit is inclusief een bijdrage van € 30 mln. door de provincie Zuid-Holland.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 ○ Dit project is nieuw opgenomen in het MIRT.

A15 Suurhoffbrug

Opgave

De Suurhoffbrug ligt in de A15 over het Hartelkanaal en vormt een cruciale verbinding tussen de Maasvlakte en het achterland. Het betreft dus een verbinding van nationale economische waarde. De Suurhoffbrug bestaat uit twee delen: een wegverkeersbrug en een spoorbrug. De spoorbrug heeft een verwachte levensduur tot 2042. De wegverkeersbrug nadert het einde van de levensduur; op grond van een technische analyse is geconstateerd dat renovatie niet mogelijk is. Momenteel wordt gewerkt aan het realiseren van een tijdelijke wegverkeersbrug, zodat de levensduur van de huidige wegverkeersbrug wordt verlengd tot 2030. Voor de structurele situatie is een nieuwe wegverkeersbrug noodzakelijk.

Oplossing

In het BO MIRT Zuidvleugel van najaar 2016 is besloten dat, volgend op de uitkomsten van het onderzoek naar het verlengen van de levensduur van de huidige brug, een integrale MIRT Verkenning voor weg- en spoorverbinding wordt opgestart. De verkenning is integraal om voor alle modaliteiten de meest toekomstvaste en veiligste oplossing te onderzoeken.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De Suurhoffbrug is een cruciale verbinding tussen de Maasvlakte en het achterland. Dit project heeft als doel om tijdig een nieuwe verkeersbrug te realiseren om zo de economische waarde van deze gebieden te blijven waarborgen.

Planning

2020: Voorkeursbesluit

2030: Uiterlijke datum vervanging verkeersbrug

Betrokken partijen

Havenbedrijf Rotterdam, ProRail, de gemeente Rotterdam, gemeente Westvoorne, Waterschap Hollandse Delta en bedrijven op de Maasvlakte worden bij de verkenning geraadpleegd.



Financiën

Deze investering zal worden gefinancierd vanuit het gereserveerde budget voor Vervanging en Renovatie HWN. Binnen dit budget is € 86 mln., prijspeil 2016, inclusief btw gereserveerd voor de wegverkeersbrug voor de lange termijn, op basis van het scenario van één-op-één-vervanging.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** Het Ontwerptracébesluit van de A4 Haaglanden-N14 is in het voorjaar van 2020 vastgesteld.
- 2019** Ter voorbereiding van het Tracébesluit zijn de uitgangspunten van de Rijksstructuurvisie (A4 Poorten en Inprikkers) uit 2012 gevalideerd. Vanwege de technische en verkeerskundige complexiteit kost dit meer tijd dan verwacht. Deze vertraging heeft geen consequenties voor de realisatieplanning.
- 2018** De planuitwerking A4 Passage Den Haag (inclusief de werkzaamheden aan de N14) is gestart.

A4 Haaglanden-N14

Opgave

Uit een aantal studies is gebleken dat er in de regio Haaglanden na 2020 bereikbaarheidsknelpunten bestaan. Deze vragen om een integrale aanpak. In de MIRT Verkenning die is uitgevoerd, is de afwikkeling van het verkeer op de A4 op het traject Harnaschknoop-Ypenburg-Prins Clausplein-Leidschendam bezien in samenhang met het functioneren van de toeleidende wegen en het onderliggend (stedelijk) wegennet, de ruimtelijke opgaven en het openbaar vervoer. Het studiegebied betrof globaal gezien de gemeentegrenzen binnen het Stadsgebied Haaglanden. In 2012 is de Rijksstructuurvisie (A4 Passage Den Haag en Poorten en Inprikkers) vastgesteld en is een bestuurlijk akkoord gesloten over de aanpassingen aan de A4 ter hoogte van Den Haag en enkele toeleidende wegen. Het project A4 Haaglanden-N14 is onderdeel van deze Rijksstructuurvisie en betreft de realisatie van de rijksonderdelen.

Uit de validiteitstoets bleek dat de scope ten opzichte van de uitgangspunten van 2012 bijstelling behoeft. De belangrijkste wijzigingen zijn de voorgenomen uitbreiding van de scope aan de zuidkant tot aan de Ketheltunnel en de vervanging/aanpassing van een aantal kunstwerken, waaronder de spoorviaducten bij Rijswijk en Leidschendam-Voorburg.

Oplossing

Deze planuitwerking betreft de nadere uitwerking van de werkzaamheden aan de A4 (onder meer het toevoegen van een extra rijstrook op grote delen van het tracé en een parallelstructuur voor doorgaand verkeer met 2x2 rijstroken bij Den Haag) en de N14 (aanpassen van twee kruisingen in Leidschendam-Voorburg).

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan de bereikbaarheid van de regio, waarbij ook de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio is betrokken.

Planning

- 2021: Tracébesluit
- 2023: Start realisatie



Politiek/bestuurlijk

Het ministerie van IenW voert de maatregelen aan de A4 en de N14 uit. Deze maatregelen zijn onderdeel van het bestuurlijk akkoord bij de Rijksstructuurvisie met de provincie Zuid-Holland en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Als gevolg van de zuidelijke uitbreiding van de scope zijn ook de betreffende gemeenten (Midden-Delfland, Schiedam, Vlaardingen en Delft) betrokken. Ook de hoogheemraadschappen van Rijnland en Delfland zijn betrokken. ProRail is betrokken als onderdeel van de projectorganisatie voor de vervanging van de genoemde spoorviaducten. Behalve deze (semi-)overheden zijn ook verschillende stakeholders uit de regio en omwonenden betrokken.



A4 Haaglanden-N14

(vervolg)

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunten 10 en 47 uit de File Top 50.

Financiën

Het Rijk heeft € 676 mln. gereserveerd (prijspeil 2019) (Artikel IF 12.03.02). Het MIRT-budget van € 467 mln. is in 2019 verhoogd met een extra rijksbijdrage van € 145 mln., voornamelijk ten behoeve van de vervanging van de spoorviaducten. Aanvullend is in 2020 € 55 mln. extra rijksbijdrage toegevoegd vanuit de budgetten voor Beheer & Onderhoud en Vervanging & Renovatie, omdat in het kader van dit project werkzaamheden op dit gebied worden uitgevoerd, zoals vervanging van geluidsschermen, verlichting en DVM-systemen en aanbrengen van nieuw asfalt over het gehele traject.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	676	2026-2028
MIRT 2020	467	2026-2028
MIRT 2019	460	2026-2028
MIRT 2018	453	2026-2028
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	223	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	16	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



A4 Burgerveen-N14

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ Vanwege een gedeeltelijke uitbreiding van de A4 tussen Zoeterwoude-Rijndijk en Hoogmade met twee rijstroken per rijrichting is de Tracéwet-procedure uitgebreid met een Structuurvisie. Nadat medio 2020 de Structuurvisie is gepubliceerd is de planuitwerking gestart. Het taakstellend budget is € 181 mln.
- 2020** ○ Eind 2018 is het budget met € 80 mln. verhoogd, bestemd voor de realisatie van een nieuw Ringvaartaquaduct in zuidelijke richting met vier rijstroken.
- 2019** ○ Dit project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

Naar aanleiding van de hoge notering van de A4 bij Leiden in de File Top 50 en de motie van de leden Visser en Hoogland (TK 34300 A, nr. 75) is verkeerskundig onderzoek verricht naar de effecten van het toevoegen van extra capaciteit op de hoofdrijbaan van de A4 tussen Knooppunt Burgerveen en de N14. Uit het verkeersonderzoek kan worden geconcludeerd dat het aantal voertuigverliesuren met circa 40% kan worden vermindert door een extra rijstrook op de hoofdrijbaan toe te voegen tussen Knooppunt Burgerveen en de N14 in beide richtingen.

Oplossing

Tijdens de verkenningsfase is de capaciteitsuitbreiding van de A4 nader onderzocht. Uit de verkeersstudie is gebleken dat de uitwisseling met het omliggende onderliggend wegennet, onder meer via de parallelstructuur, nog niet goed genoeg functioneert. Daarom is in de verkenning ook gekeken naar de noodzaak van het nemen van infrastructurele maatregelen, met name rond de aansluitingen. Ook zijn maatregelen op het gebied van verkeersmanagement en smart mobility beschouwd. Inmiddels is besloten om een nieuw Ringvaartaquaduct in zuidelijke richting te realiseren op de plek van het bestaande aquaduct, en het wegvak tussen Zoeterwoude-Rijndijk en Hoogmade met twee rijstroken in beide richtingen te verbreden. De rest van het tracé tussen Knooppunt Burgerveen en de N14 kent een uitbreiding met één rijstrook per rijrichting.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project levert een bijdrage aan de bereikbaarheid van (diverse economisch belangrijke locaties in) de Randstad en vermindert de economische schade als gevolg van files op dit traject.

Planning

- 2020: Voorkeursbeslissing (Structuurvisie)
- 2022: Ontwerptracébesluit
- 2023: Tracébesluit
- 2026: Start realisatie



Politiek/bestuurlijk

Het ministerie van IenW, de provincies Zuid-Holland en Noord-Holland en de aan het traject liggende gemeenten, Hoogheemraadschap Rijnland en ProRail zijn de betrokken partijen. Behalve deze overheden zijn ook verschillende stakeholders uit de regio en omwonenden betrokken. Nadat medio 2020 de Structuurvisie is gepubliceerd is de planuitwerking gestart.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 4, 11, 23, 31, 32 en 47 uit de File Top 50.



A4 Burgerveen-N14

(vervolg)

Financiën

Voor de problematiek op de A4 tussen Knooppunt Burgerveen en de N14 is in totaal € 231 mln. gereserveerd. Het aanvankelijke budget van € 50 mln. is verhoogd met € 120 mln. extra rijksbijdrage, bestemd voor de realisatie van een nieuw Ringvaartaquaduct in zuidelijke richting met vier rijstroken op de plaats van het huidige aquaduct. Voor de realisatie van de verbreding is € 61 mln. extra rijksbijdrage toegevoegd.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	231	N.t.b.
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Knooppunt Gouwe

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** Het budget is aangepast conform de kostenraming behorend bij de Voorkeursbeslissing. Het project is vertraagd omdat er geen inschrijvingen van ingenieursdiensten zijn binnengekomen voor de MIRT-Planuitwerking. Na consultatie van de markt wordt op korte termijn een nieuwe aanbestedingsprocedure gestart.
- 2020** De Voorkeursbeslissing is op 11 maart 2019 vastgesteld met een taakstellend budget van € 124 mln. en € 6 mln. voor aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen. In de planuitwerkingsfase zal met name verder onderzoek moeten plaatsvinden naar de bodemgesteldheid in het gebied en de gevolgen daarvan voor de werkzaamheden.
- 2017** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Knooppunt Gouwe vervult een cruciale rol in de bereikbaarheid van Rotterdam (Haven), Greenport Westland-Oostland en Greenport Boskoop. Door het toenemende verkeersaanbod komt de bereikbaarheid van deze economisch belangrijke locaties steeds verder onder druk te staan. De A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Goude kent flinke problemen met de doorstroming en de verkeersveiligheid. Op nationaal niveau is dit wegvak een grote bottleneck in de doorstroming tussen Rotterdam en Utrecht. De opgave is de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid duurzaam te verbeteren.

Oplossing

De oplossing ligt in de uitbreiding van de wegcapaciteit (verbreding van 2x2 naar 2x3 rijstroken) en overige aanvullende maatregelen om de bereikbaarheid te verbeteren.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan het verkorten van de reistijd en het vergroten van de betrouwbaarheid van de reistijd op de A20 en een deel van de A12 tussen Rotterdam en Goude.

Planning

2022: Ontwerptracébesluit
2023: Tracébesluit (inclusief voorbereiding van de realisatie)
2024-2027: Realisatie

Politiek/bestuurlijk

De MIRT-planuitwerking wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat in nauwe samenwerking met de bestuurlijke partners uit de regio.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 3 en 5 uit de File Top 50.





A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Knooppunt Gouwe

(vervolg)

Uitvoering

De realisatie vindt plaats in de periode 2023-2026, openstelling is voorzien in de periode 2026-2028.

Financiën

Het taakstellend budget voor dit project is € 129 mln. en € 6 mln. voor aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	135	2026-2028
MIRT 2020	180	2026-2028
MIRT 2019	178	
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	19	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** Het projectbudget is verhoogd. In het project worden vele kleinere werkzaamheden meegenomen die vanuit andere doelstellingen (toegankelijkheid, leefbaarheid en lifecycle management) gewenst zijn. Daarom zijn middelen vanuit diverse landelijke programma's (toegankelijkheid, geluid emplacementen, beheer en onderhoud en kleine functiewijzigingen) toegevoegd aan het projectbudget. Hierna resteerde nog een verschil van € 3,2 mln. met de geactualiseerde raming van het project. Dit bedrag is toegevoegd vanuit de investeringsruimte spoor.
- 2018** ProRail zal nog in 2017 een beschikking voor de planuitwerking aanvragen, waarbij tijd, geld en scope van het project opnieuw zullen worden gedefinieerd. Er wordt gekozen voor een meer robuust, betrouwbaar en toekomstvast ontwerp waarbij meer treinen, mede vanwege invoering van PHS, sneller en met meer betrouwbaarheid over het emplacement kunnen rijden. Uitgangspunt is oplevering in 2023. Delen van het project zullen eerder beschikbaar zijn voor verbetering van de dienstregeling. De eerder verleende realisatiebeschikking wordt ingetrokken, omdat er nu feitelijk een ander project zal worden gerealiseerd dan in deze eerdere beschikking is vastgelegd.

Emplacement Den Haag Centraal

Opgave

Het emplacement Den Haag Centraal moet na 2024 meer treinen kunnen afwikkelen. In het programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is uitbreiding van de dienstregeling met twee sprinters tussen Den Haag Centraal en Rotterdam voorzien. Er zullen dan zes sprinters en vier intercity's tussen deze stations rijden. Tussen Den Haag Centraal en Leiden wordt uitbreiding van de dienstregeling naar zes intercity's en zes sprinters (nu vier om vier) voorzien in de periode 2025-2030.

Oplossing

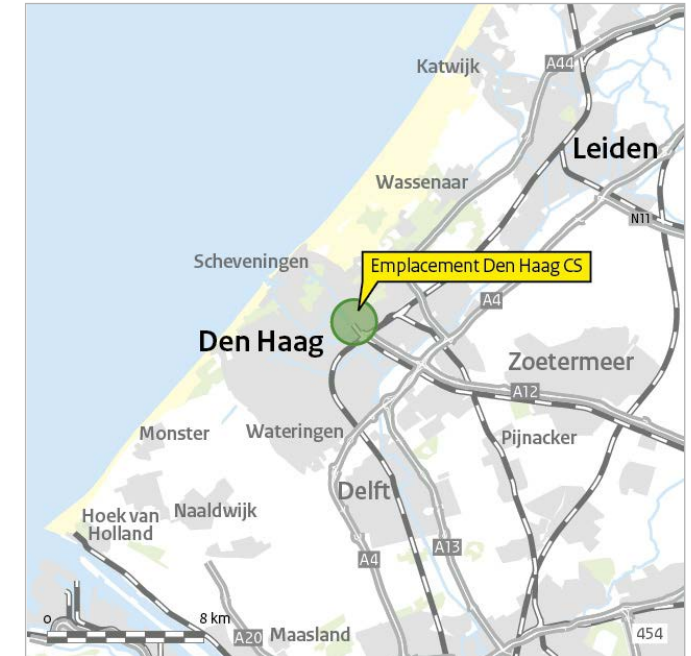
ProRail sluit de perrons 11 en 12 die tijdelijk in gebruik waren voor Randstadrail opnieuw aan op het emplacement Den Haag Centraal, en het hele emplacement wordt opnieuw ingericht om meer treinen sneller en betrouwbaarder te kunnen laten rijden. De Randstadrail maakt inmiddels gebruik van de nieuwe perrons naast het busstation (op plus 2-niveau). Het in december 2018 vastgestelde voorkeursalternatief maakt deze verbeteringen mogelijk. Daarnaast zijn met NS afspraken gemaakt over de realisering van BTS-maatregelen (beheerste toegang spoor). Daardoor verbetert ook de sociale veiligheid voor reizigers en het NS-personeel op het station én in de treinen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren van de betrouwbaarheid, ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer, verbeteren deur-tot-deur reistijd.

Planning

2020: Start realisatie
2023 - 2025: Oplevering





Emplacement Den Haag Centraal

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2017** ○ Volgens de meeste recente planning worden de sporen 11 en 12 in 2020 in dienst gesteld en is de rest van de verbouwing in 2022 gereed.
- 2016** ○ De sporen 11 en 12 worden in 2020 in dienst gesteld en de rest van de verbouwing is medio 2021 gereed. De verschuiving komt onder andere door de uitvoering van extra onderzoeken voor het ontwerp vanwege nieuwe veiligheids- en betrouwbaarheidsnormen.
- 2014** ○ Volgens de meest recente planning is de verbouwing van het emplacement medio 2018 gereed.
- 2013** ○ ProRail maakt in 2012 een nieuw ontwerp voor het emplacement om te komen tot een robuuster en meer toekomstvast ontwerp. Hierdoor zal vertraging in het project optreden.

Financiën

Taakstellend budget: € 66 mln. (Artikel IF 13.03.01). Het is mogelijk dat er maatregelen nodig zijn om de stikstofdepositie tijdens de aanleg van het project te verminderen. Deze zijn nog niet in de kostenraming verwerkt.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2021	66	2023-2025
MIRT 2020	65	2023-2025
MIRT 2019	39	2023- 2025
MIRT 2018	39	2023
MIRT 2017	38	2020-2022
MIRT 2016	38	2020-2021
MIRT 2015	38	2018
MIRT 2014	38	2018
MIRT 2013	37	2015
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	29	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	4	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** ○ De quick wins zijn in 2017 gerealiseerd. Het budget is nu aangepast.
- 2016** ○ Het budget is verlaagd met € 2 mln. door lagere kosten van de quick wins. De doorlooptijd van opdrachtverlening, aanbesteding en uitvoering wordt langer ingeschat dan voorzien. Zo is de aanpassing van de bestaande bediening en besturing van de sluisen complex van aard.
- 2014** ○ Dit project is na de voorkeursbeslissing overgegaan van verkenning naar planuitwerking.

Capaciteit Volkeraksluizen

Opgave

De Volkeraksluizen vormen het drukste en grootste sluisencomplex van Europa. Ze vormen de schakel in de hoofdtransportassen die Rotterdam met de Scheldehavens verbinden, en de Scheldehavens met het Duitse achterland. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) zijn de Volkeraksluizen aangemerkt als potentieel capaciteitsknelpunt voor de scheepvaart. Er is geen alternatieve route op de Rijn-Schelde-corridor; alle binnenvaartschepen passeren de Volkeraksluizen.

Oplossing

In april 2013 heeft de minister van IenM een Voorkeursbeslissing genomen. Deze beslissing bestaat uit quick wins om de wachttijd op korte termijn te verminderen (in het voorjaar van 2013 is de planuitwerking hiervan gestart), monitoring van de ontwikkeling van de wachttijden, en een extra scheepvaartkolk voor de beroepsvaart als dat nodig is op basis van de wachttijden (naar verwachting tussen 2020 en 2030).

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het verkorten van de wachttijden draagt bij aan een veilige, vlotte en efficiënte doorvaart voor het scheepvaartverkeer.

Planning

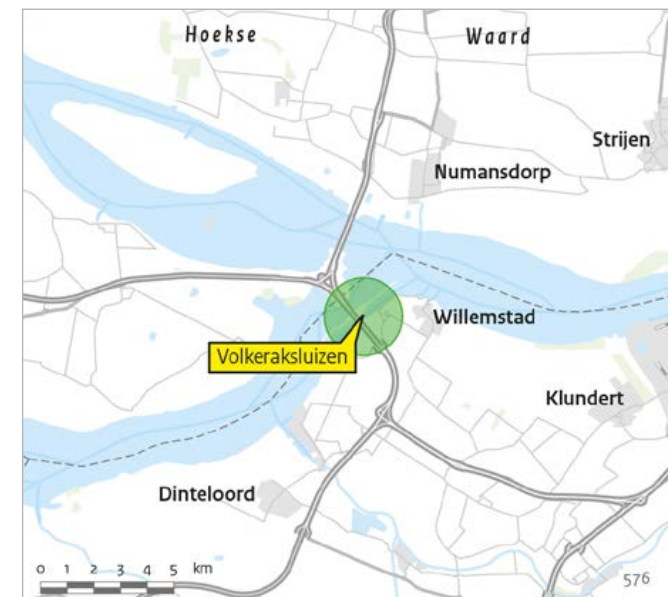
2017: Openstelling (quick wins)
 2025-2027: Openstelling vierde sluisenkolk, afhankelijk van de ontwikkeling van de wachttijden

Politiek/bestuurlijk

De quick wins zijn in 2017 gerealiseerd.

Financiën

Taakstellend budget vierde sluisenkolk: € 154 mln., Artikel IF 15.03.02.



Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	154	2025-2027
MIRT 2020	151	2024-2026
MIRT 2019	154	2024-2026
MIRT 2018	154	2024-2026
MIRT 2017	154	2024-2026
MIRT 2016	154	2024-2026
MIRT 2015	157	2024-2026
MIRT 2014	157	2024-2026
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	3	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	3	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** Rijk en regio brengen samen 9,5 mln. euro extra voor het taakstellend budget bijeen. De planuitwerkingsfase kan nu gestart worden.
- 2019** In maart 2018 hebben de ministers van IenW en LNV bekend gemaakt dat het Rijk vanuit de enveloppe Natuur- en waterkwaliteit € 75 mln. extra beschikbaar stelt voor een doorlaatmiddel in de Brouwersdam. Vanwege de achteruitgang van natuur- en waterkwaliteit, en de Europese en nationale afspraken om voor verbetering te zorgen, heeft de Grevelingen hoge prioriteit voor beide ministers. Samen met eerder gereserveerde budgetten bij het Rijk en regionale partijen is er daarmee voldoende budget beschikbaar voor realisatie van het doorlaatmiddel ten behoeve van de Grevelingen.
- 2016** In juli 2016 is de Tweede Kamer per brief geïnformeerd over de financiële stand van zaken en heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen met het verzoek om voor het wetgevingsoverleg water geïnformeerd te worden over een gefaseerde aanpak en mogelijke financieringsconstructies. In december 2016 is een aanvullende brief over de financiële opgave en het ontwikkelperspectief voor de Grevelingen aan de Tweede Kamer verstuurd.
- 2015** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

Door de uitvoering van de Deltawerken zijn het Volkerak-Zoommeer en de Grevelingen geïsoleerde bekken geworden. Natuurlijke zoet-zoutovergangen en getijdendynamiek zijn weggevalen. Hierdoor is de waterkwaliteit verslechterd: in de Grevelingen neemt het risico op zuurstofloosheid toe en in het Volkerak-Zoommeer komen blauwalgplagen voor. Dit proces gaat nog steeds door en is schadelijk voor de natuur en de kansen voor landbouw, schelpdiervisserij, recreatie en toerisme. De centrale opgave voor het gebied is dan ook een duurzaam herstel van de balans tussen veiligheid, economie en ecologie.

Oplossing

De ontwerp-Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer uit 2014 beschrijft voor beide bekken een ontwikkelperspectief. Het ontwikkelperspectief voor de Grevelingen bestaat uit het terugbrengen van beperkt getij door een doorlaatmiddel te maken in de Brouwersdam, indien mogelijk met een getijdencentrale. Het ontwikkelperspectief voor het Volkerak-Zoommeer bestaat uit het op termijn weer zout laten worden van dit water door een doorlaatmiddel te maken in de Philipsdam. Ook in dit bekken wordt een beperkt getij daarmee teruggebracht. Voorafgaand aan het zout maken van het Volkerak-Zoommeer moeten maatregelen worden getroffen voor de zoetwatervoorziening voor de landbouw rondom het meer.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het terugbrengen van getij op de Grevelingen en het op termijn weer zout maken van het Volkerak-Zoommeer zorgt voor een structurele verbetering van de waterkwaliteit.

Planning

Voor de Grevelingen ronden het Rijk en regionale partijen in 2018 de verkenningsfase af. Dit gebeurt onder meer door het actualiseren van kennis over de brede effecten van het doorlaatmiddel en de kansen voor initiatieven zoals een getijdencentrale. De betrokken ministers zullen naar verwachting begin 2019 na overleg met de regionale partijen de formele Voorkeursbeslissing nemen en bestuurlijke



afspraken maken over de financiering en de risicotoedeling. Daarna kan de planuitwerking starten.

In het kader van tranche 2 van de Programmatische Aanpak Grote Wateren is najaar 2019 afgewogen dat er geen middelen beschikbaar zijn voor het weer zout maken van het Volkerak-Zoommeer. Omdat dit projectblad alleen nog betrekking heeft op de voortgang van het MIRT-project Getij Grevelingen zal vanaf het MIRT-overzicht 2022 de naam van dit projectblad worden omgezet in Getij Grevelingen.

De realisatie van het project Getij Grevelingen zal naar verwachting starten in het jaar 2023/2024, gereed rond 2027.



Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer

(vervolg)

Betrokken partijen

Vanuit het Rijk werken de ministeries van IenW en LNV samen aan deze wateren. Het ministerie van EZK heeft contact met regionale partijen over het initiatief voor een getijdencentrale in de Brouwersdam. Op regionaal niveau werken provincies, waterschappen en gemeenten mee aan dit project en wordt regelmatig overleg gevoerd met stakeholders zoals landbouworganisaties, vertegenwoordigers van recreatie en toerisme, visstandbeheercommissies, natuurbeheer- en milieuorganisaties en het Natuur- en recreatieschap De Grevelingen.

Politiek bestuurlijk

Het project maakt deel uit van de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) als een van de koploperprojecten. Het achterliggende doel is om meer dynamiek in de Zuidwestelijke Delta te brengen en deze klimaatrobuust te maken. Daartoe wordt breed bestuurlijk samengewerkt en is er brede consensus over nut en noodzaak van het project. Bekeken wordt of er de mogelijkheid is om een klimaatrobuust watersysteem te koppelen met de opwekking van getijdenenergie.

Financiën

Taakstellend budget realisatie: € 149 miljoen (inclusief bijdragen derden € 25 miljoen). Het projectbudget van het project Getij Grevelingen is op dit moment voor € 102 mln. opgenomen in de planuitwerking en verkenningen op artikel 7 van het Deltafonds. Op het Deltafonds zijn daarnaast aanvullende middelen van in totaal € 40 mln. gereserveerd in de Programmatische Aanpak Grote Wateren (€ 20 mln.) en de Investeringsruimte (€ 20 mln.). Deze middelen betreffen naast realisatie ook zaken als planuitwerking, onderhoud en monitoring. EZK heeft € 4,25 miljoen gereserveerd voor de planuitwerking van een getijdencentrale.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	149	2027/2028
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	9,5	2027/2028
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	3	-

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** Het Tracébesluit is in september 2018 gepubliceerd, bij de uitwerking van de contractvoorbereiding is vertraging opgetreden in de realisatiemijlpalen.
- 2018** De aangepaste scope heeft tot herijking van de planning en financiën geleid. Het Ontwerptractébesluit en het Tracébesluit zijn vertraagd en het taakstellend budget is verhoogd.
- 2017** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

A15 Papendrecht-Sliedrecht

Opgave

De A15 is zowel een belangrijke regionale verbinding voor de Zuidvleugel als een belangrijke achterlandverbinding voor de haven van Rotterdam. De congestie op de A15 tussen Papendrecht en Sliedrecht leidt tot grote economische schade. Daarnaast veroorzaakt de congestie steeds meer (ongewenst) sluipverkeer op het onderliggend wegennet van gemeenten langs de A15 (onder andere de N214), waardoor er een minder aantrekkelijk woonklimaat voor bewoners ontstaat. Ook leidt de congestie tot verkeersknelpunten op deze sluiproutes.

Oplossing

Uit onderzoek is gebleken dat gedeeltelijke verruiming van de capaciteit op de noord- en zuidbaan van de A15 tussen Papendrecht en Sliedrecht de doorstroming van het verkeer op de A15 en het onderliggend wegennet verbetert en de economische verlieskosten reduceert. De maatregelen betreffen de aanleg van een weefvak met vluchtstrook op de noordbaan (tussen Sliedrecht-West en Papendrecht-N3) en van een extra rijstrook op de zuidbaan (van Papendrecht-N3-Sliedrecht-West naar Sliedrecht-Oost). Deze rijstrook vervangt de bestaande spitsstrook tussen Papendrecht-N3 en Sliedrecht-West.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

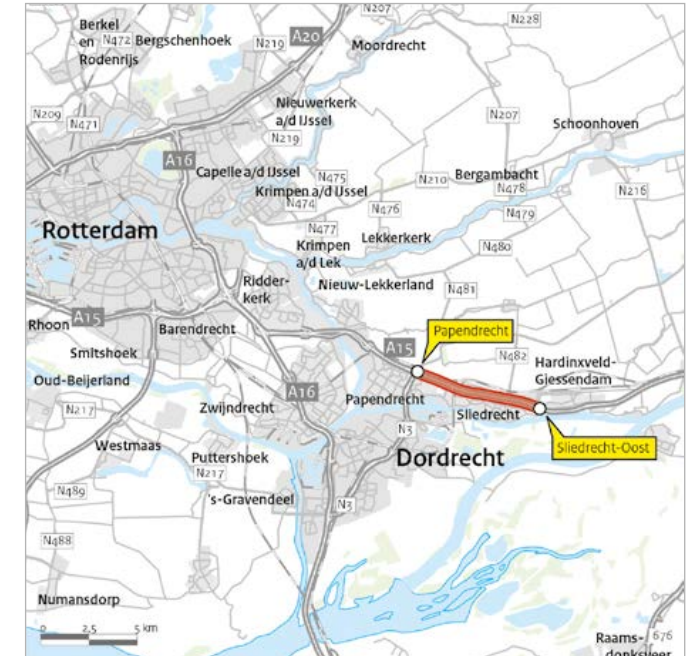
Het project draagt bij aan de verbetering van de doorstroming van het verkeer op de A15 en het onderliggend wegennet en aan verlaging van de economische verlieskosten.

Planning

2020: Start realisatie
2021: Openstelling

Politiek/bestuurlijk

Op 12 oktober 2015 is een bestuursovereenkomst gesloten tussen het Rijk, de provincie Zuid-Holland en de regio Drechtsteden. In het voorjaar van 2017 is de scope in de bestuursovereenkomst gewijzigd: in plaats van een spitsstrook op de zuidbaan wordt nu een permanente rijstrook aangelegd.



File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 18 en 31 uit de File Top 50.



A15 Papendrecht-Sliedrecht

(vervolg)

Financiën

Het taakstellend budget is € 16 mln. (exclusief € 0,9 mln. voor beheer en onderhoud). De provincie Zuid-Holland betaalt daarvan € 5,3 mln., de regio Drechtsteden € 1,3 mln. (prijspeil 2015) (Artikel IF 12.03.02).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	16	2021
MIRT 2020	16	2020-2021
MIRT 2019	16	2018-2020
MIRT 2018	15	2018-2020
MIRT 2017	6	2018-2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	10	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	1	7%
2018	0	0%

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



A16 Rotterdam

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** Het project heeft vertraging opgelopen als gevolg van met name de PAS- en PFAS-problematiek. De consequenties van de vertraging voor de mijlpaal openstelling en gevolgen voor financiën worden nog nader onderzocht.
- 2020** Start uitvoering in februari 2019.
- 2018** Openstelling is aangepast. Dit om een gelijktijdige aanbesteding met het project Blankenburgverbinding te voorkomen.
- 2017** De projectnaam A13/A16 is gewijzigd in A16 Rotterdam.
- 2015** Er is afgezien van tolheffing op de A13/A16; de planning en de financiering zijn hierna geactualiseerd.
- 2014** Als gevolg van het verzoek van de Tweede Kamer om geen onomkeerbare stappen te nemen voor dit project is de planning van het Tracébesluit herijkt.
- 2013** De planning is dat de principeafspraken tussen de Stadsregio Rotterdam en het ministerie van IenW worden vastgelegd in een standpunt in de tweede helft van 2012.

Opgave

Door capaciteitsproblemen op de A20 tussen het Terbregseplein en het Kleinpolderplein is de bereikbaarheid op dit traject onvoldoende. Daarnaast zijn er problemen met de kwaliteit van de leefomgeving langs de A13 en A20 en doen zich problemen voor met de verkeersafwikkeling op het onderliggende wegennet.

Oplossing

De wegcapaciteit en de kwaliteit van de leefomgeving worden verhoogd door de aanleg van een nieuwe rijksweg tussen de A13 (aansluiting Berkel en Rodenrijs) en het Terbregseplein (A16). Het tracé loopt vanaf de A13 parallel aan de N209 en buigt ter hoogte van de Ankie Verbeek-Ohrlaan af, via het Bergse Bos naar het Terbregseplein.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan een verbeterde verkeersdoorstroming en vergroot de betrouwbaarheid van de reistijd op het hoofdwegennet.

Planning

2022-2024: Openstelling

Politiek/bestuurlijk

In mei 2013 is het standpunt voor dit project vastgesteld. Conform bestuurlijke voorkeur van december 2011 is gekozen voor een gecombineerde ligging van de A13/A16 met een deel van de N209, passages over de Hoge Snelheidslijn (HSL)-Zuid, RandstadRail en het Terbregseplein, het onderlangs kruisen van de Rotte en een tunnel op maaiveld ter hoogte van het Lage Bergse Bos. Het OTB is in 2015 vastgesteld en in september 2015 ter inzage gelegd.

In oktober 2015 is de Inpassingovereenkomst A13/16 gesloten met de regiopartners, waarin nadere afspraken zijn gemaakt over de besteding van de regionale bijdrage aan enkele 'bovenwettelijke' inpassingsmaatregelen. Daarbij is de reeds overeengekomen regionale bijdrage van € 100 mln. geïndexeerd en gesplitst in een projectgebonden deel van € 92 mln. en een niet-projectgebonden deel van € 14 mln. In 2018



zijn aanvullende afspraken gemaakt. De projectgebonden regionale bijdrage komt daarmee uit op € 103 mln. De regio zal de € 14 mln. besteden aan inpassingsmaatregelen die geen deel uitmaken van het Tracébesluit (TB). Het TB is vastgesteld in juni 2016 en in augustus 2016 ter inzage gelegd. In augustus 2017 is het TB onherroepelijk geworden.

Uitvoering

Het project is in 2018 gegund.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 1, 14, 9, 26 en 34 uit de File Top 50.



A16 Rotterdam

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 1.521 mln. (inclusief bijdrage van derden: € 103 mln.). Hierbij is rekening gehouden met een PPS-taakstelling van € 45 mln. (Artikel IF 12.04.01).

Voor projecten met een Design, Build, Finance & Maintain-contract (DBFM) wordt het budget ten tijde van de gunning opgehoogd vanuit de middelen voor beheer en onderhoud. Bij A16 Rotterdam is dit gebeurd in MIRT 2020.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	1.521	2022-2024
MIRT 2020	1.498	2022-2024
MIRT 2019	998	2022-2024
MIRT 2018	984	2022-2024
MIRT 2017	974	2021-2023
MIRT 2016	979	2021-2023
MIRT 2015	975	2021-2023
MIRT 2014	964	2021
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	557	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	87	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	129	8%
2018	83	6%
2017	43	4%
2016	25	3%

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



A24 Blankenburgverbinding

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** Met de opdrachtnemer zijn aanvullende afspraken gemaakt om zorg te dragen voor behoud van een robuuste planning, gericht op openstelling in 2024. Tevens zijn er aanvullende maatregelen afgesproken ter beheersing van het risico brandwerendheid.
- 2019** Er zijn extra bijdragen van derden voor de grondwal Rozenburg en opbrengsten uit de grondsanering van het Oeverbos van € 3 mln.
- 2017** Het project is overgegaan naar de realisatiefase. Het budget is aangepast aan de bijgestelde raming bij de overgang naar realisatie. Ook is er € 1 mln. toegevoegd vanuit de Kaderrichtlijn Water.
- 2016** Vanwege afstemming met de regio en het ingewikkelde ontwerpproces is de planning voor het Tracébesluit aangepast.
- 2015** In het najaar van 2013 is de Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid regio Rotterdam en NWO vastgesteld. Het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase.

Opgave

Uit de verkenning Rotterdam Vooruit is gebleken dat in de nabije toekomst de doorstroming op de Ruit van Rotterdam niet meer voldoet aan de streefwaarden uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. De doorstroming van de Beneluxtunnel, de robuuste bereikbaarheid van haven en Greenport Westland en het functioneren van de A4-corridor zijn dan concrete knelpunten.

Oplossing

Er wordt een Nieuwe Westelijke Oever-verbinding ten westen van de Beneluxtunnel gerealiseerd: de Blankenburgverbinding, op basis van variant Krabbeplas-West. In het Tracébesluit (TB) is deze variant als volgt uitgewerkt:

- Een verbinding van de A15 met de A20 ten westen van Rotterdam;
- Een verbreding van de A20 tussen knooppunt Blankenburgverbinding en knooppunt Kethelplein;
- Een tunnel voor het wegvak tussen het spoor en de Zuidbuurt;
- Een gedeeltelijke bekostiging van de Blankenburgverbinding met tol voor alle verkeer.

Parallel aan het realiseren van het TB zal de regio het kwaliteitsprogramma dat de regiopartijen hebben opgesteld verder uitwerken en realiseren. Dit programma bevat voorstellen voor projecten op het gebied van natuur, recreatie en leefbaarheid.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project zorgt voor een betere bereikbaarheid van de Rotterdamse regio. Daarmee draagt de realisatie van dit project bij aan economische activiteiten in de regio.

Planning

2024: Openstelling tunnels



Politiek/bestuurlijk

De Rijksstructuurvisie is in november 2013 vastgesteld. Na overleg in de Tweede en Eerste Kamer is de planuitwerkingsfase gestart. In 2015 is het wetsvoorstel voor de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 aangenomen. Deze wet maakt het mogelijk om tol te heffen. In het najaar van 2015 heeft het Ontwerptracébesluit ter inzage gelegen en op 28 maart 2016 is het TB, inclusief het tolbesluit, vastgesteld. Met de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15), die op 15 maart 2016 in werking is getreden, is vastgelegd dat bij deze twee projecten tol geheven kan worden.



A24 Blankenburgverbinding

(vervolg)

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van het knelpunt 21 uit de File Top 50.

Uitvoering

Het project wordt via een Design, Build, Finance & Maintain-contract (DBFM) uitgevoerd en is in 2017 gegund.

Financiën

Taakstellend budget: € 1.909 mln. Hiervan wordt € 547 mln. (prijspeil 2020) door tol opgebracht en dit is inclusief de maatregel Kaderrichtlijn Water (€ 1 mln.). Om de tolheffing mogelijk te maken, is gelijktijdig met het TB een tolbesluit genomen (Artikel IF 12.04.01).

Voor projecten met een DBFM wordt het budget ten tijde van de gunning opgehoogd vanuit de middelen voor beheer en onderhoud. Bij A24 Blankenburgverbinding is dit gebeurd in MIRT 2020.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	1.909	2024
MIRT 2020	1.800	2022-2024
MIRT 2019	1.116	2022-2024
MIRT 2018	1.102	2022-2024
MIRT 2017	1.090	2022-2024
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	819	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	78	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	201	11%
2018	154	9%
2017	66	6%
2016	25	2%
2015	11	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Rijnlandroute

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2016** Het project is overgegaan naar de realisatiefase. Provinciaal Inpassingsplan en Tracébesluiten zijn vervoegd vastgesteld in 2014.
- 2015** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De bereikbaarheid in de regio (hoofdwegenet en onderliggend wegennet, ov) dient te worden verbeterd om de ruimtelijke ontwikkelingen op het gebied van woningbouw (waaronder topmilieu Valkenburg) en bedrijvigheid (clustering BioScience-bedrijven, transitie van Greenport Duin- en Bollenstreek) mogelijk te maken.

Oplossing

Er wordt een gedeeltelijk nieuwe verbinding aangelegd tussen Katwijk en de A4 ter hoogte van Leiden. Het project bestaat van west naar oost uit de volgende delen:

- Verbreding van de Ingenieur G. Tjalmaweg (N206) naar 2x2 rijstroken tussen de aansluiting met de Wassenaarseweg/N441 te Katwijk en de aansluiting Leiden-West (A44/N206);
- Verbreding van de A44 naar 2x4 rijstroken tussen de aan te passen aansluiting Leiden-West en het nieuw aan te leggen knooppunt Ommedijk (inclusief de aanpassing van aansluiting Leiden-West en de aanleg van knooppunt Ommedijk);
- Aanleg van een nieuwe regionale stroomweg (snelheidsregime 80 kilometer per uur) met 2x2 rijstroken tussen het nieuw aan te leggen knooppunt Ommedijk op de A44 en het nieuw aan te leggen knooppunt Hofvliet op de A4;
- Verlenging van de parallelstructuur van de A4 tussen de bestaande aansluiting N206/Zoeterwoude-Dorp en het nieuw aan te leggen knooppunt Hofvliet (inclusief de aanleg van knooppunt Hofvliet);
- Verbreding van de Europaweg te Leiden (N206) naar 2x2 rijstroken tussen de binnenstad van Leiden en de aansluiting op de A4.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan de verbetering van de verkeersdoorstroming en de leefbaarheid in Leiden en de omgeving van Leiden, de ontsluiting van met name de woningbouwlocatie Nieuw-Valkenburg en de bedrijvigheid van nationaal belang.



Planning

De planning van dit project is primair aan de regio.
2020-2022: Openstelling



Rijnlandroute

(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

In 2013 hebben het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de provincie Zuid-Holland de Bestuurlijke Overeenkomst RijnlandRoute gesloten over de scope, de planning, de taakverdeling en de subsidiering van het project. In de overeenkomst is vastgelegd dat het Rijk een financiële bijdrage levert van € 534 mln. (prijspeil 2012). In maart 2015 is er een samenwerkingsovereenkomst getekend die een nadere uitwerking is van de eerdere afgesloten bestuurlijke overeenkomst. Deze heeft betrekking op de delen 2,3 en 4 en het MIRT-project Verbreding A4 Vlietlanden-N14. In 2016 zijn de Tracébesluiten en het Provinciaal Inpassingsplan onherroepelijk geworden.

Uitvoering

De projectdelen 2, 3 en 4 (zie Oplossing) zijn gegund in 2017. In dit contract is ook de A4 Vlietland-N14 meegenomen vanwege de fysieke raakvlakken. De werkzaamheden zijn inmiddels volop in uitvoering. De delen 1 en 5 worden apart aanbesteed. Projectdeel 1 is in 2019 gegund en de uitvoering is inmiddels gestart. De aanbesteding van projectdeel 5 is in voorbereiding.

Financiën

Taakstellende rijksbijdrage: € 581 mln. (Artikel IF 12.03.01).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	581	De planning is aan de regio
MIRT 2020	575	De planning is aan de regio
MIRT 2019	566	De planning is aan de regio
MIRT 2018	558	De planning is aan de regio
MIRT 2017	552	De planning is aan de regio
MIRT 2016	551	De planning is aan de regio
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	30	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	29	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	174	36%
2018	141	25%
2017	58	10%

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



PHS: Rijswijk-Rotterdam

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** In verband met het verlenen van de subsidiebeschikking “Keren IC’s op Rotterdam CS” is het projectbudget verhoogd met € 12 mln.
- 2020** In de bestuursovereenkomst Spoortracé Schiedam, die begin 2019 is afgesloten, is besloten de scope van het op IF 13.03 geraamde projectbudget project Sporen Schiedam uit te voeren binnen het PHS-project Rijswijk-Rotterdam. Om die reden is de in de genoemde overeenkomst vastgestelde rijksbijdrage van € 14,5 mln. toegevoegd vanuit het projectbudget Sporen Schiedam.
- 2019** In verband met de faseovergang is € 304 mln. overgeboekt van het planuitwerkingsbudget PHS en toegevoegd aan het realisatiebudget PHS Rijswijk-Rotterdam. De planning voor oplevering is in deze fase conform begrotingsregels weergegeven met een bandbreedte van 2 jaar.
- 2018** Vanaf heden is de verwachte indienststelling van het gehele project opgenomen. Bij Slotwet 2016 is € 1 mln. toegevoegd t.b.v. voorbereidende werkzaamheden van de realisatie.
- 2017** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

In het kader van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer – waar het project PHS Rijswijk-Rotterdam deel van uitmaakt – moeten na 2024 meer treinen worden afgewikkeld om een toenemende stroom aan reizigers- en goederenvervoer af te kunnen wikkelen.

Oplossing

Het spoor tussen Rijswijk en Delft-Zuid wordt uitgebreid van twee naar vier sporen (inclusief de verdubbeling van het aantal sporen in de spoortunnel Delft). Daarnaast wordt de sporenlay-out tussen Schiedam en Rotterdam aangepast om met hogere frequentie te gaan rijden. Verder speelt duurzaamheid een belangrijke rol binnen dit project: station Delft Campus wordt het eerste energieneutrale station van Nederland.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling:

Dit project maakt onderdeel uit van het Programma Hoogfrequent Spoor en draagt bij aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

Planning

- 2016: Afronding gecombineerde Tracéwet- en m.e.r.-procedure
- 2018: Start realisatie
- 2023-2025: Oplevering

Politiek/bestuurlijk

Toegezegd is om voor het project een planning te hanteren die aansluitend bouwen op de spoortunnel Delft mogelijk maakt. Met de gemeenten Rijswijk en Delft en met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) zijn overeenkomsten getekend om binnen dit project ongelijkvloerse spoor kruisingen te realiseren. De provincie Zuid-Holland draagt € 0,1 mln. bij om de spoorbrug over de Kerstanjewetering op een doorvaarthoogte van 1,80 meter te brengen in plaats van de huidige 1,64 meter. Het onderdeel Sporen in Schiedam wordt gefinancierd op basis van cofinanciering door Rijk, provincie Zuid-Holland en de MRDH. De realisatiekosten worden door Rijk en regio gefinancierd volgens een 50/50-verdeling.



Uitvoering

Het project is inmiddels in realisatie. De naamswijziging van Delft Zuid naar Delft Campus is doorgevoerd op 15 december 2019.



PHS: Rijswijk-Rotterdam

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 356 mln. (Artikel IF 13.03.01/17.10.01).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2021	356	2023/2025
MIRT 2020	339	2023-2025
MIRT 2019	318	2023-2025
MIRT 2018	10	2023/2024
MIRT 2017	9	2017
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	347	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	16	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	42	12%
2018	11	3%
2017	6	60%
2016	2	22%

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Calandbrug (Theemswegtracé)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ De renovatie van de Calandbrug kan pas van start na realisatie van het Theemswegtracé (voorzien in vierde kwartaal 2021).
- 2018** ○ Het project is overgegaan naar de realisatiefase. 2016: Het project is overgegaan van verkenningsfase naar planuitwerkingsfase.
- 2014** ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De Calandbrug is een stalen hefbrug voor treinverkeer, wegverkeer en langzaam verkeer in het Rotterdamse havengebied. De brug is de verbindende schakel in de Havenspoorlijn, is onderdeel van de Betuweroute en verbindt het westelijk havengebied met het achterland. Voor de zeescheepvaart vormt de hefbrug de toegang naar de Brittanniëhaven.

De opgave is tweeledig. Rond 2020 bereikt de brug het einde van haar technische levensduur en is grootschalige renovatie nodig. Rond dat jaar is ook een knelpunt in de capaciteit voor het treinverkeer te verwachten vanwege de groei van het spoorvervoer en het zeescheepvaartverkeer naar de Brittanniëhaven. Bij deze opgave is van belang dat de Calandbrug niet alleen een functie heeft voor het treinverkeer en de zee- en binnenscheepvaart, maar ook wordt gebruikt voor vervoer van gevaarlijke stoffen en door fietsers, voetgangers en auto's. De bewoners van met name Rozenburg ervaren geluidsoverlast van de huidige brug.

Oplossing

Over de gezamenlijke aanpak en de financiering van de Calandbrug hebben het ministerie van IenM en het Havenbedrijf Rotterdam afspraken gemaakt. Het doel is om nog voor 2020 een oplossing operationeel te hebben. De structuurvisie is in september 2015 vastgesteld en bevat de onderbouwing van het voorkeursalternatief, het Theemswegtracé. Dit nieuwe spoortracé zal worden aangelegd door het Havenbedrijf Rotterdam en behelst de omlegging van het huidige spoortracé naar een tracé langs de Theemsweg. De Calandbrug zal na renovatie van het wegdeel enkel in gebruik blijven voor wegverkeer.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Ruimte bieden aan de groei van het goederenvervoer, verbeteren van de betrouwbaarheid, ervoor zorg dragen dat verladers het spoor in toenemende mate als aantrekkelijke vervoersoptie beschouwen, en bijdragen aan de economische ontwikkeling van Nederland.



Planning

Theemswegtracé
2017: Tracébesluit
2020/2021: Oplevingen

Renovatie Calandbrug

2020- 2023: Planuitwerking en projectbeslissing
2024: Start realisatie
2025: Oplevering



Calandbrug (Theemswegtracé)

(vervolg)

Uitvoering

Uitvoering wordt gedaan onder aansturing van het Havenbedrijf Rotterdam. In 2018 is een deel van het werk gegund (onderbouw) en in 2020 (bovenbouw).

Politiek/bestuurlijk

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft in 2016 besloten het Theemswegtracé aan te leggen. Afspraken tussen het ministerie van IenM en het Havenbedrijf zijn vastgelegd in een overeenkomst (juni 2016). Het ministerie heeft haar bijdrage van € 112 mln. aan het Theemswegtracé (spoor) op basis van deze overeenkomst naar Havenbedrijf Rotterdam overgeboekt en heeft € 42 mln. gereserveerd voor de kleinschalige renovatie van de Calandbrug zelf (de weg). In 2018 is het Tracébesluit onherroepelijk geworden.

Financiën

Taakstellend budget: € 162 mln. (deel Rijk).

Het Havenbedrijf Rotterdam is bereid zelf € 80 mln. bij te dragen aan een oplossing die een rendabele businesscase heeft en tijdig gerealiseerd is. De Europese Commissie heeft € 60 mln. TEN-T-subsidie toegekend aan het project (Artikel IF 13.03.05).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2021	162	2020/2025
MIRT 2020	161	2020-2021
MIRT 2019	160	2020/2021
MIRT 2018	159	2020/2021
MIRT 2017	159	2020
MIRT 2016	158	2020
MIRT 2015	157	2019
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	5	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	4	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	118	73%
2018	118	74%
2017	118	74%
2016	116	73%

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ Op basis van een inventarisatie van de resterende werkzaamheden en de nog te verwachten risico's is besloten het projectbudget te verlagen met € 3,5 mln. Dit bedrag is toegevoegd aan de investeringsruimte Spoor (IF 20.05).
- 2018** ○ De gevelisolatie is klaar in 2017 en de plaatsing van de geluidsschermen wordt eind 2018 afgerond. Op drie maatregelen is de planning aangepast (één scherm in Kapelle en twee schermen in Goes).
- 2014** ○ Bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget opgehoogd met € 9 mln. als gevolg van extra maatregelen die uit het nieuwe besluit volgen.
- 2013** ○ De behandeling van zienswijzen over het nieuwe pakket met geluidsmaatregelen is vertraagd. De gemeente Goes heeft de oorspronkelijke oplossing (een betonnen bak) op basis van nadere studies herzien. Met de resterende geluidsmaatregelen op de Zeeuwse Lijn, de bovenbouwvernieuwing in Goes en de geluidsmaatregelen in Goes zal in 2013 worden gestart. De complexiteit rond de buitendienststellingen en conditionering maakt een langere uitvoeringstijd noodzakelijk.

Sloelijn en Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn

Opgave

De Sloelijn was voor 2009 niet geëlektrificeerd. Dit leverde een veiligheidsprobleem op in Roosendaal. De treinen uit het Sloegebied moesten daarom in Roosendaal van locomotief wisselen en verder gaan met een e-locomotief (onder andere vanwege de vereiste snelheid). De risicocontour rondom het goederenemplacement in Roosendaal is groot, omdat een deel van de goederentreinen uit het Sloegebied lpg vervoert. Bovendien valt de contour over bestaande functies en gebieden heen die Roosendaal wil ontwikkelen.

Oplossing

De nieuwe Sloelijn is in 2008 in gebruik genomen en sinds 2009 ook geëlektrificeerd. De beschikkingen voor het project 'Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn' zijn in 2011 verstrekt (deze maatregelen waren een eis volgend uit het zogenaamde Tracébesluit Sloe). Daarbij zijn (aanvullende) inpassingsmaatregelen uitgevoerd tegen geluidsoverlast op het traject Vlissingen-Roosendaal (de Zeeuwse Lijn).

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het uitvoeren van de maatregelen draagt bij aan het behalen van de geluidsnormen.

Planning

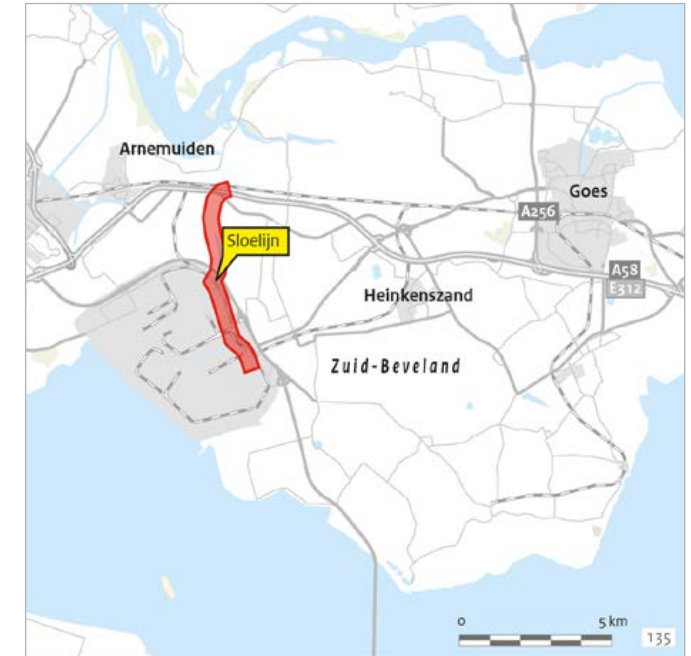
2021: Oplevering laatste perceel geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn

Politiek/bestuurlijk

Convenanten: overeenkomst tussen Zeeland Seaports, N.V. Westerscheldetunnel en voormalig ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Uitvoering

De bouw van het deelproject Sloelijn is als een Design- en Constructcontract (D&C) in de markt gezet. De geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn worden op onderdelen zowel traditioneel als via een D&C-contract aanbesteed. Het project Sloelijn is in 2010 gereedgekomen. Het deelproject Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn is, op twee locaties na (één geluidsscherm in Bergen op Zoom en één in Kapelle), uitgevoerd.



Naar verwachting zullen de resterende schermen eind 2020 of begin 2021 worden opgeleverd. De laatste woning in Goes is begin 2020 geïsoleerd, waarmee het onderdeel gevelisolatie binnen het project is afgerond.



Sloelijn en Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 24 mln. Dit is alleen het budget voor de geluidsmaatregelen op de Zeeuwse Lijn. De Sloelijn is opgeleverd en gerealiseerde uitgaven zijn uit het budget gehaald (Artikel IF 13.03.02).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2021	24	divers
MIRT 2020	27	divers
MIRT 2019	27	divers
MIRT 2018	27	2017/2018
MIRT 2017	27	2017
MIRT 2016	27	2017
MIRT 2015	27	2016
MIRT 2014	27	2016
MIRT 2013	18	2016
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	6	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	19	70%
2018	18	67%
2017	13	48%
2016	12	44%
2015	11	
2014	10	
2013	10	
2012	9	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2013 Het project is overgegaan naar de realisatiefase.

Spooraansluitingen Tweede Maasvlakte

Opgave

In 2009 hebben ProRail en het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) de Integrale Verkenning Rotterdams Havengebied uitgevoerd. Die laat zien dat er maatregelen noodzakelijk zijn om de verwachte groei van het spoorgoederenvervoer door met name de komst van de Tweede Maasvlakte op te vangen.

Oplossing

De capaciteit van de Havenspoorlijn en de bijbehorende openbare spooreplacements moet meegroeien met de verwachte vervoers-toename. Dit kan door de spoorinfrastructuur uit te breiden en aan te passen en door het vervoerproces te verbeteren.

In prioriteitsfase 1 zijn de volgende maatregelen urgent:

- 1a) uitbreiding van het spooreplacement Maasvlakte West;
- 1b) herinrichting van het spooreplacement Waalhaven Zuid;
- 1c) procesverbeteringen waaronder verkorte proces- en verblijftijden op de emplacements en maatregelen voor het openingsregime van de Calandbrug.

In prioriteitsfase 2 zijn maatregelen opgenomen die op korte termijn minder urgent zijn:

- 2a) aanleg van een nieuw spooreplacement Maasvlakte Zuid (te financieren en realiseren door HbR);
- 2b) aanpassing van emplacement Maasvlakte Oost;
- 2c) aanpassing van emplacement Kijfhoek;
- 2d) elektrificering van twee sporen op emplacement Europoort.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project biedt ruimte aan de groei van het goederenvervoer, zorgt ervoor dat verladers de trein meer als een aantrekkelijke vervoersoptie beschouwen en draagt bij aan de economische ontwikkeling van Nederland.



Planning

In 2012 is ProRail gestart met de uitbreiding van Maasvlakte West (deelproject 1a), die in 2014 in gebruik is genomen. De eerste procesverbeteringen (deelproject 1c) zijn in 2014/2015 geïmplementeerd. In 2013 is ProRail gestart met de planuitwerking voor Waalhaven-Zuid, deelproject 1b, die naar verwachting in 2023/2024 overgaat naar de realisatiefase. Voor de overige deelprojecten wordt een prioriteitenlijst opgesteld, omdat de verwachte kosten het resterende budget overstijgen. Voor Kijfhoek wordt gezamenlijk gewerkt aan een langetermijnvisie.



Spooraansluitingen Tweede Maasvlakte

(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

ProRail, Havenbedrijf Rotterdam en het ministerie van IenW werken samen om zo efficiënt en effectief mogelijk de spoorcapaciteit in het Rotterdamse havengebied te laten aansluiten bij het groeiende vervoersvolume. De integrale verkenning van 2009 wordt herijkt om te komen tot een logistieke visie. Deze uitwerking loopt. Daarna wordt nagegaan of dit consequenties heeft voor de (prioritering van) de genoemde projecten.

Uitvoering

Uitvoering geschiedt door ProRail.

Financiën

Beschikbaar budget: € 227 mln. Hierin is deelproject 2a, het aan te leggen emplacement Maasvlakte Zuid, niet opgenomen (dit wordt gefinancierd door Havenbedrijf Rotterdam) (Artikel IF 13.03.02).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2021	227	Divers
MIRT 2020	225	Divers
MIRT 2019	222	Divers
MIRT 2018	220	Divers
MIRT 2017	218	Divers
MIRT 2016	217	Divers
MIRT 2015	217	Divers
MIRT 2014	217	Divers
MIRT 2013	212	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	15	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	14	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	72	32%
2018	72	33%
2017	72	33%
2016	72	33%
2015	70	
2014	67	
2013	45	
2012	1	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** Voor deelproject Buscorridor Leiden-Katwijk/ Noordwijk wordt fase 1 begin 2021 opgeleverd en is oplevering van fase 2 voorzien in 2025. Voor deelproject Spoorcorridor Leiden-Utrecht staat de kortetermijnoplossing gepland voor eind 2021/begin 2022 en het besluit voor de lange termijnoplossing wordt richting 2022 genomen. De planning is hierop aangepast.
- 2020** De oplossing op het deelproject Spoorcorridor Leiden-Utrecht is aangepast waarbij ook een kortetermijnoplossing wordt bekeken. Het deelproject Buscorridor Leiden-Katwijk/ Noordwijk is afhankelijk van de regionale invulling. De planning is hierop aangepast.
- 2018** Door het uitblijven van een bedieningsovereenkomst tussen PZH/ProRail/NS voor het onderdeel Leiden-Utrecht is de planning bijgesteld.
- 2017** De planning is bijgesteld naar 2020 vanwege een aanvullende studie naar een kleiner pakket aan infrastructurele maatregelen waarmee volgens een robuuste dienstregeling gereden kan worden.
- 2015** Eind 2014 is de subsidiebeschikking afgegeven.
- 2014** De projectbladen Rijn-Gouwelijn West en Rijn-Gouwelijn Oost zijn samengevoegd tot HOV-Net Zuid-Holland-Noord. Door de gewijzigde plannen is de uitvoering vertraagd.

HOV-Net Zuid-Holland Noord

Opgave

De Randstad ontwikkelt zich steeds meer tot één samenhangend stedelijk gebied. Door deze ontwikkeling ontstaat er meer behoefte aan mobiliteit binnen, tussen en naar de stedelijke kernen. Het regionale openbaar vervoer heeft een belangrijke taak om deze groei te faciliteren en in goede banen te leiden, zodat het stedelijk gebied bereikbaar en leefbaar blijft.

Oplossing

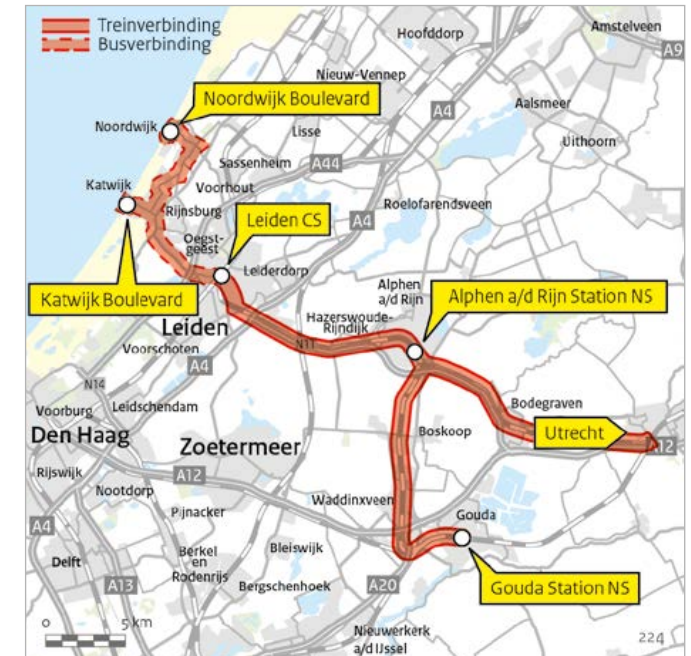
Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) vergroot de capaciteit en de kwaliteit van het ov in Zuid-Holland Noord. Het HOV-net bestaat in totaal uit twee treinverbindingen en zes busverbindingen. Door het Rijk is subsidie gegeven aan drie deelprojecten van HOV-Net Zuid-Holland Noord: spoorcorridor Alphen aan den Rijn-Gouda, spoorcorridor Leiden-Utrecht en buscorridor Leiden-Katwijk/Noordwijk. Voor het deelproject Spoorcorridor Leiden-Utrecht is besloten als kortetermijnoplossing de huidige spitspendel Leiden-Alphen aan de Rijn door te trekken naar Utrecht. Het besluit voor de lange termijnoplossing wordt naar verwachting richting 2022 genomen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren van de reistijd van deur tot deur en het leveren van een bijdrage aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Zuid-Holland Noord.

Planning

2009: Start realisatie
2016: Oplevering en start dienstregeling Alphen aan den Rijn-Gouda
2017: Oplevering station Boskoop Snijdelwijk
2018: Oplevering station Waddinxveen Triangel
2021: Oplevering fase 1 van deelproject Buscorridor Leiden-Katwijk/ Noordwijk
2025: Oplevering fase 2 van deelproject Buscorridor Leiden-Katwijk/ Noordwijk
2020-2025: Oplevering kortetermijnoplossing deelproject Spoorcorridor Leiden-Utrecht



Voor dit laatste deelproject wordt een bandbreedte gehanteerd omdat het onderdeel Leiden-Utrecht nog in de voorbereidende fase zit (uitwerking plannen).

Politiek/bestuurlijk

Als alternatief voor de eerdere lightrailplannen (Rijn-Gouwelijn) tussen Gouda-Leiden en Katwijk/Noordwijk heeft het toenmalige college van Zuid-Holland in 2012 gekozen voor het uitwerken van een netwerk van HOV-verbindingen in het noordelijk deel van Zuid-Holland. Dit is het HOV-net Zuid-Holland Noord geworden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2013** De subsidieaanvraag wordt opnieuw ingediend als de voorbereiding inclusief de bestuurs-overeenkomsten is afgerond.

HOV-Net Zuid-Holland Noord

(vervolg)

In het bestuurlijk overleg MIRT van december 2017 zijn voor de spoorcorridor Leiden-Utrecht afspraken gemaakt over een betere bedieningsovereenkomst tussen de provincie Zuid-Holland en NS in de vorm van de 'versnelde intercity'-variant. Door onder andere baanstabieliteitsproblematiek (Kamerstuk 34 775 A, nr. 76) kan deze variant in ieder geval niet op korte termijn ingevoerd worden. In het bestuurlijk overleg MIRT van najaar 2019 is als kortetermijnoplossing besloten de huidige spitspendel Leiden-Alphen aan de Rijn door te trekken naar Utrecht.

Uitvoering

De provincie en de betrokken gemeenten zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project. Door de keuze van het college voor het uitwerken van een netwerk van HOV-verbindingen zijn de plannen in 2012 opnieuw uitgewerkt.

Financiën

Voor HOV-Net Zuid-Holland Noord is een rijksbijdrage van € 213 mln. exclusief btw gereserveerd als onderdeel van het gebiedsbudget. Dit bedrag voor HOV-Net Zuid-Holland Noord is samengesteld uit de gereserveerde middelen van de Rijn-Gouwelijn Oost en West. De bijdrage maakt deel uit van het gebiedsbudget voor HOV-Net Zuid-Holland Noord en RijnlandRoute (Artikel IF 14.01.03). De subsidiebeschikking is in december 2014 verleend.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2021	213	Divers
MIRT 2020	211	Divers
MIRT 2019	208	2021-2023
MIRT 2018	205	2021
MIRT 2017	203	2020
MIRT 2016	203	2018
MIRT 2015	202	2018
MIRT 2014	202	2018
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	11	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	11	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	57	27%
2018	55	26%
2017	40	20%
2016	33	16%
2015	33	
2014	21	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2015** ○ De planning van de realisatie is vastgesteld.
- 2014** ○ De beschikking is afgegeven en het project is overgegaan naar de realisatiefase.
- 2013** ○ De minister heeft het budget met € 70 mln. verhoogd.

Rotterdamsebaan

Opgave

De huidige ontsluiting van Den Haag via de A12/Utrechtsebaan en de aansluiting Voorburg hebben onvoldoende capaciteit om de verkeersgroei op te vangen. Daarnaast wil Den Haag het bedrijventerrein de Binckhorst omvormen tot een hoogwaardige leef-, woon- en kantooromgeving dicht bij het centrum. De bereikbaarheid dient hiervoor te worden verbeterd.

Oplossing

De Rotterdamsebaan is een nieuwe verbinding tussen het knooppunt Ypenburg (hoofdwegennet) en de Neherkade in Den Haag (Onderliggend Wegennet). Het project bestaat uit drie onderdelen: het aanpassen van de Neherkade, een boortunnel tussen de Centrumring en Ypenburg, en de aansluiting van de Rotterdamsebaan op de rijksweg bij het Knooppunt Ypenburg (A4/A13).

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan het verbeteren van de doorstroming op de A4 en de A12 ter hoogte van Den Haag. Ook wordt de ontwikkelingslocatie Binckhorst (voor wonen en werken) in Den Haag door de Rotterdamsebaan ontsloten.

Planning

De planning van dit project is primair aan de regio.

2016-2020: Realisatie

2020: Openstelling

Politiek/bestuurlijk

In het Bestuurlijk Overleg MIRT (BO MIRT) van voorjaar 2008 heeft het Rijk in principe € 225 mln. beschikbaar gesteld voor het project Rotterdamsebaan. De regionale partners reserveren ook € 225 mln. De projectonderdelen boortunnel en aansluiting Ypenburg van de Rotterdamsebaan zijn in de planuitwerkingstabel regionale/lokale infrastructuur van het MIRT opgenomen. In het BO MIRT van najaar 2008 zijn de voorwaarden voor medefinanciering van het Rijk besproken en eind december 2008 zijn afspraken schriftelijk vastge-



legd. In juni 2013 is voor de rijksbijdrage een subsidiebeschikking verleend. In 2014 is overeenstemming bereikt over de exacte vormgeving van de aansluiting van de Rotterdamsebaan op de verkeerskruising binnen Knooppunt Ypenburg.

Uitvoering

De gemeente Den Haag en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project. Beide staan garant voor de realisatie en de financiering van de aanpassing van de Neherkade.



Rotterdamsebaan

(vervolg)

Financiën

De rijksbijdrage bedraagt € 286 mln. (inclusief btw) (Artikel IF 14.01.03).
Er is in 2017 € 11 mln. aan het Btw-compensatiefonds afgedragen.

Meer informatie

www.rotterdamsebaan.nl.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	286	De planning is aan de regio
MIRT 2020	298	De planning is aan de regio
MIRT 2019	302	De planning is aan de regio
MIRT 2018	309	De planning is aan de regio
MIRT 2017	306	De planning is aan de regio
MIRT 2016	305	De planning is aan de regio
MIRT 2015	304	De planning is aan de regio
MIRT 2014	300	De planning is aan de regio
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	14	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	4	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ Het bestemmingsplan is definitief vastgesteld en de aanbesteding voor de realisatie is opgestart.
- 2020** ○ Tegen het bestemmingsplan is beroep ingesteld waardoor eerst een uitspraak van de Raad van State nodig was. Dit heeft geleid tot vertraging bij de vervanging van de kademuur. De openstelling wordt daardoor in 2023 verwacht.
- 2019** ○ Vertraging bij de gemeente met het bestemmingsplan en de noodzaak om eerst de bestaande kademuur te vervangen leiden tot vertraging in de start van de uitvoering.
- 2017** ○ Het project is in 2016 overgegaan naar de realisatiefase. De openstelling is verlaat vanwege vertragingen in de bestemmingsplanprocedure van de gemeente.
- 2016** ○ Zowel de start van de realisatie als de openstelling is vertraagd, omdat voor de voorbereiding meer tijd nodig was en er rekening gehouden moest worden met het broedseizoen.
- 2015** ○ De kosten van dit project zijn gestegen door tegenvallers in bodemaanpassingen, bodemvervuiling en noodzakelijke aanpassingen van de kade.

Opgave

Uit de verkenning die in 2010 is opgeleverd, is gebleken dat er een tekort aan ligplaatsen is op de Beneden-Lek tussen Krimpen aan de Lek en Vianen. Dit is een belangrijke vaarweg op de corridor Amsterdam-Rotterdam. Op het hele traject is slechts één ligplaats beschikbaar. Het gebrek aan ligplaatsen bemoeilijkt een goede logistieke planning voor de binnenvaartondernemer in verband met de wet- en regelgeving voor vaar- en rusttijden. Daarnaast vergroot de ontoereikende ligplaatscapaciteit de kans op onveilig vaargedrag. De enige goede mogelijkheid om binnen het beschikbare budget extra ligplaatsen te realiseren, is bij Bergambacht.

Oplossing

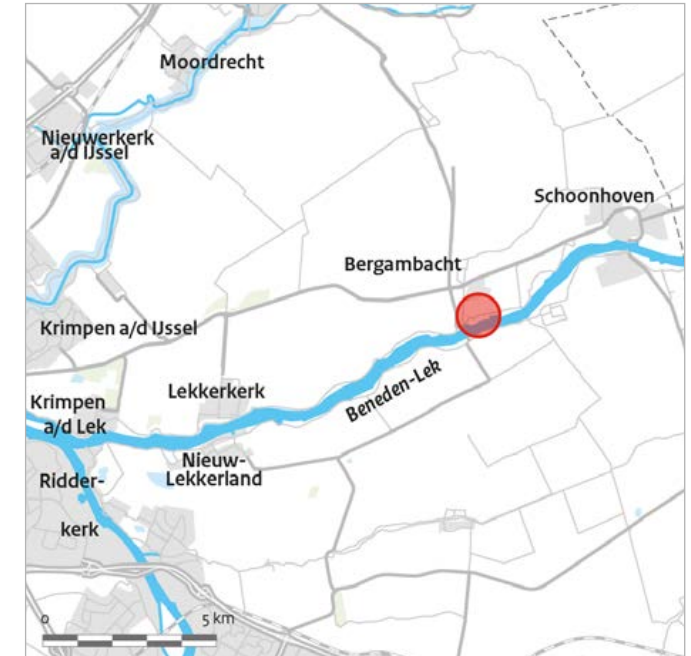
De planuitwerking heeft uitgewezen dat er in het gebied ten oosten van het veer Bergstoep en de bestaande overslagkade acht overnachtingsplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Het onderzoek heeft zich gericht op kades, steigers, de toegangsweg en oeverwerken. Er zijn onderzoeken uitgevoerd naar de effecten van de aanleg van de haven. De resultaten hiervan zijn opgenomen in een milieueffectrapport (MER). Het MER is samen met het bestemmingsplan gepubliceerd. Het bestemmingsplan Overnachtingsplaatsen Beneden-Lek is in december 2015 vastgesteld.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De aanleg van ligplaatsen draagt bij aan een veilige en efficiënte scheepvaart.

Planning

- 2021: Start realisatie
- 2022: Openstelling verwacht



Politiek/bestuurlijk

De bestemmingsplanprocedure door de (gefuseerde) gemeente heeft extra tijd gevegd.

Uitvoering

Start is afhankelijk van het realiseren van een nieuwe kademuur door twee bestaande bedrijven ter plaatse.



Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 13 mln. (Artikel IF 15.03.01).

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2014** ○ De planning is vertraagd doordat voorbereiding voor de start van de bestemmingsplanwijziging en de doorlooptijd van de bestemmingsplan-procedure langer duren dan voorzien.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling	Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
MIRT 2021	13	2022	2019	1	8%
MIRT 2020	13	2023	2018	1	8%
MIRT 2019	13	2019	2017	1	8%
MIRT 2018	13	2019	2016	1	8%
MIRT 2017	12	2019	2015	0	
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	1				
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	1				

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Capaciteitsuitbreiding overnachtingplaatsen Merwedes

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ De realisatie buiten is gestart.
- 2019** ○ Uitvoeringsopdracht voor vier extra ligplaatsen in de vluchthaven van Gorinchem is gegeven in 2018.
- 2017** ○ De voorkeursbeslissing is genomen. Er is vertraging ontstaan door gebrek aan bestuurlijk draagvlak in de regio voor extra overnachtingsplaatsen.
- 2015** ○ Door inpassingsproblemen in het gebied is besloten om te zoeken naar een andere oplossing. Hiervoor is het taakstellend budget verlaagd.
- 2014** ○ In 2012 heeft een herijking van de opgave plaatsgevonden. Dit, en de langere duur van de bestemmingsplanprocedure, heeft geleid tot een bijstelling van de planning.

Opgave

Door het beleid om ankerplaatsen op te heffen en door het afstoten van ligplaatsen door gemeenten ontstaat er een tekort aan overnachtingsplaatsen op de Beneden-, Boven- en Nieuwe Merwede. Het gebrek aan ligplaatsen bemoeilijkt een goede logistieke planning voor de binnenvaart in verband met de wet- en regelgeving voor vaar- en rusttijden. De ontoereikende ligplaatscapaciteit vergroot ook de kans op onveilig vaargedrag. Behalve om de veiligheid voor de scheepvaart in het algemeen gaat het om voldoende overnachtingsplaatsen voor schepen met gevaarlijke stoffen.

Oplossing

Vanwege inpassingsproblemen van een nieuwe overnachtingshaven wordt het oplossen van de ligplaatstekorten gefaseerd aangepakt. Op korte termijn wordt een plan uitgewerkt voor de realisatie van vier overnachtingsplaatsen in de noordwesthoek van de vluchthaven van Gorinchem. Hiervoor wordt de procedure voor een bestemmingsplanwijziging doorlopen. Daarnaast worden andere mogelijkheden bekeken om de resterende opgave in te vullen. De keuze om vier extra overnachtingsplaatsen in de vluchthaven aan te leggen is een no-regretmaatregel. Het opheffen van de ankerplaatsen zal ook gefaseerd geschieden.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

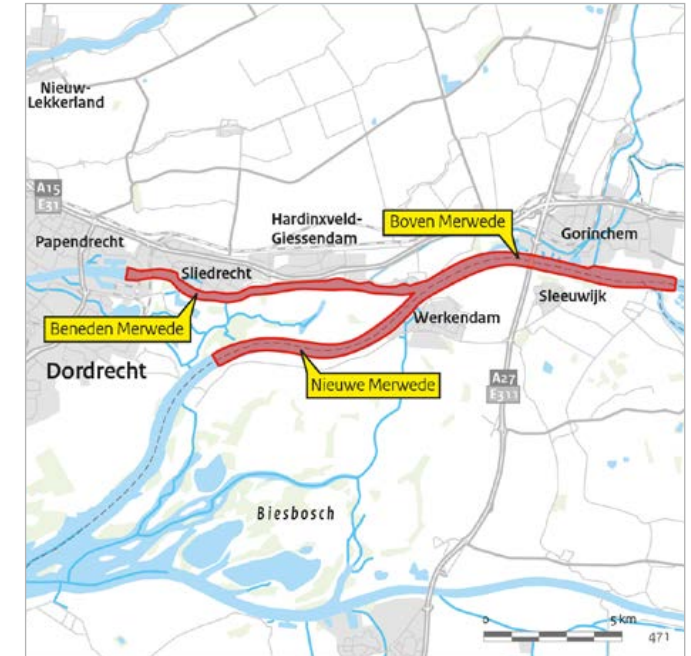
De aanleg van overnachtingsplaatsen draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige scheepvaart.

Planning

2020: Start realisatie
2021: Openstelling ligplaatsen vluchthaven

Politiek/bestuurlijk

Medio 2016 heeft de minister de Voorkeursbeslissing genomen. Er is een samenwerkingsovereenkomst met de gemeente Gorinchem gesloten om de ligplaatsen in de vluchthaven te realiseren.





Capaciteitsuitbreiding overnachtingplaatsen Merwedede

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 20 mln. (waarvan € 11 mln. op Artikel IF 15.03.02).
Hiervan wordt € 9 mln. (Artikel IF 15.03.01) gebruikt voor de vier extra
ligplaatsen in de vluchthaven van Gorinchem.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling	Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
MIRT 2021	20	2021	2019	1	5%
MIRT 2020	20	2021	2018	0	0%
MIRT 2019	20	2021			
MIRT 2018	20	2021			
MIRT 2017	20	2021			
MIRT 2016	20	Na 2017			
MIRT 2015	20	2017			
MIRT 2014	29	2017			
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	9				
cumulatief uitgekeerde prijbsijstelling (IBOI) in mln.	1				

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ Het projectbudget is opgehoogd met financiering voor de sanering onderlaag Schependijk eerste tranche door Nederland en ontvangsten van derden. Daarnaast is de Nederlandse bijdrage verhoogd met de extra bijdrage voor de grotere dienstenhaven en energieneutrale sluis. De openstelling is door omstandigheden op de bouwplaats verschoven naar 2023.
- 2020** ○ De projectfinanciën zijn geactualiseerd. De aanbestedingsmeevaller is verwerkt in het projectbudget.
- 2017** ○ Het project is overgegaan naar de realisatiefase. Hierbij is de planning geactualiseerd.
- 2014** ○ De planuitwerkingsfase is gestart. De planning is dat het Tracébesluit eind 2015 wordt vastgesteld.
- 2013** ○ Het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase.

Nieuwe Sluis Terneuzen

Opgave

Door de ontwikkelingen in afmetingen van zeeschepen en toenemende congestie voor de binnenvaart wordt het sluisencomplex in Terneuzen als steeds groter knelpunt ervaren. Daarnaast is er sprake van een betrouwbaarheidsprobleem van de sluis.

Oplossing

In opdracht van de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie (VNSC) is de bouw van een nieuwe sluis bij Terneuzen voorbereid. De scope van het project – volgens het politiek besluit van 2012 – omvat de voorbereiding, de aanleg en het infrastructureel onderhoud gedurende dertig jaar van een nieuwe sluis binnen het sluisencomplex Terneuzen (NST). De sluis krijgt de volgende afmetingen: 427 m x 55 m x 16 m.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project zorgt voor verbetering van de toegang tot de havens van Terneuzen en Gent en de scheepvaartverbinding tussen Nederland, België en Frankrijk. Dit draagt bij aan een efficiënte en veilige scheepvaartafwikkeling.

Planning

- 2016: Verdrag in werking getreden, Tracébesluit vastgesteld, project is overgegaan naar de realisatiefase
- 2017: Gunning
- 2018: Start bouw
- 2023: Openstelling

Politiek/bestuurlijk

Als basis voor de oplossing geldt het besluit van de minister van Infrastructuur en Milieu en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken als Politiek College van de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie (VNSC) van 19 maart 2012 waarmee het voorkeursalternatief is vastgelegd. Hierop heeft de minister besloten tot de planuitwerking voor het projectalternatief Grote Zeesluis. Op 5 februari 2015 hebben Vlaanderen en Nederland een verdrag gesloten over de realisatie van de Nieuwe Sluis in Terneuzen. Dit Verdrag Nieuwe Sluis



Terneuzen vormt de juridische vertaling van de politiek-bestuurlijke afspraken uit 2012. Het verdrag is op 1 maart 2016 in werking getreden. Het Tracébesluit is begin 2016 vastgesteld.

Uitvoering

De uitvoering vindt plaats via een Design & Construct-contract (D&C). Tijdens de planuitwerkingsfase is gebleken dat D&C als contractvorm meer voordelen biedt dan uitvoering via een geïntegreerd DBFM-contract. Gunning heeft in 2017 plaatsgevonden.



Nieuwe Sluis Terneuzen

(vervolg)

Financiën

Het totale projectbudget voor de NST in de begroting 2021 bedraagt € 987 mln., inclusief bijdragen van derden. Het ministerie van IenW levert een bijdrage van € 223 mln. aan de kosten van de aanleg van de sluis en de eerste twee jaar onderhoud en beheer. Dit is inclusief de bijdrage van de Zeeuwse regio van € 10 mln. zoals in 2012 is overeengekomen. Nederland levert een bijdrage van € 148 mln. aan Vlaanderen voor de extra kosten voor kanaalaanpassingen. Vlaanderen draagt de overige kosten. Ook komt er budget uit de CEF-subsidies (€ 48 mln.). De Vlaamse en Nederlandse bijdragen zijn vastgelegd in een Verdrag. Vlaanderen en Nederland dragen elk de btw voor hun aandeel in de projectkosten (Artikel IF 15.03.01).

Begrotingsjaar *	MIRT budget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	223	2023
MIRT 2020	200	2022
MIRT 2019	193	2022
MIRT 2018	191	2022
MIRT 2017	189	2022
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	34	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	40	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	361	37%
2018	190	20%
2017	76	7%
2016	22	2%
2015	2	
2014	0	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** Er is besloten tot het uitvoeren van een nieuwe evaluatie (herijking) van de veiligheidssituatie op de splitsing.
- 2017** De minister heeft besloten tot een pakket van technische en organisatorische maatregelen op het gebied van verkeersmanagement.
- 2014** Bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord hebben, zoals besloten bij Voorjaarsnota 2013, tot gevolg dat de oplevering wordt vertraagd naar 2025-2027.

Opgave

Ter hoogte van de splitsing van het Hollandsch Diep en de Dordtsche Kil is de verkeerssituatie voor de scheepvaart complex. Dit brengt een verhoogd risico met zich mee.

Oplossing

In de planuitwerking zijn drie alternatieven onderzocht:

1. Nul-plus-alternatief: de kruising wordt overzichtelijker ingericht, waardoor de veiligheid verbetert. Rijkswaterstaat heeft een aantal van deze maatregelen inmiddels uitgevoerd als onderdeel van no-regret nautisch beheer.
2. Marifoon-alternatief: dit bestaat uit het nul-plus-alternatief plus verscherpte controle en zo nodig handhaving van de uitluisterplicht van de marifoon door de schippers.
3. Verkeersbegeleiding: dit bestaat uit het nul-plus-alternatief plus het onder radardekking brengen van de kruising bij de verkeerspost Dordrecht.

Er is gekozen voor het marifoon-alternatief in combinatie met een driejarig monitoringprogramma gericht op de veiligheidssituatie. Uit het driejarig monitoringsprogramma is gebleken dat er op dit moment, gezien de huidige omvang van de scheepvaart, geen noodzaak bestaat voor radardekking.

In de periode 2017-2020 zijn, na afstemming met stakeholders uit de regio, technische en organisatorische maatregelen uitgevoerd op het gebied van verkeersmanagement en calamiteitenbestrijding. Gedurende deze periode is de veiligheids- en verkeerssituatie gemonitord.

In 2020-2021 wordt beoordeeld hoe de situatie zich heeft ontwikkeld, zich verhoudt tot andere locaties en of aanvullende maatregelen nodig zijn.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De maatregelen dragen bij aan het waarborgen van de (nautische) veiligheid.



Planning

- 2020: Openstelling maatregelenpakket
- 2020-2021: Herijking evaluatie veiligheidssituatie splitsing
- 2025-2027: Afhangelijk van evaluatie: openstelling eventuele overige maatregelen



Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget is € 10 mln. waarvan resterend € 9 mln. op artikel IF 15.03.02 en € 1 mln. betreft het reeds uitgevoerde maatregelenpakket op artikel IF 15.03.01.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	10	2025-2027
MIRT 2020	9	2025-2027
MIRT 2019	10	2025-2027
MIRT 2018	10	2025-2027
MIRT 2017	10	2025-2027
MIRT 2016	10	2025-2027
MIRT 2015	10	2025-2027
MIRT 2014	10	2025-2027
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Vooroeververdediging en Herstel steenbekleding Oosterschelde en Westerschelde

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ De realisatie van vooroeververdediging cluster 2.2 is afgerond. Voor cluster 3 is de aanbesteding succesvol afgerond en de uitvoering gaande.
- 2020** ○ In 2018 is € 8 mln. toegevoegd aan het project-budget als gevolg van een scopewijziging. In de nieuwe scope is de eindmijlpaal van het project verschoven van 2021 naar 2023. De aanleiding van deze wijziging is een opgetreden vertraging en eerder opgetreden projectrisico's. Op verzoek van de provincie Zeeland zijn twee locaties toegevoegd aan de vooroeververdediging van het perceel Westerschelde. Deze worden gefinancierd door de provincie Zeeland.
- 2018** ○ Een financiële tegenvaller bij project Vooroeververdediging is inzichtelijk gemaakt. Deze is onder andere veroorzaakt door compensatiemaatregelen en herstelwerkzaamheden. Na het opnieuw verkrijgen van vergunningen wordt de uitvoering in 2018 verder voorbereid. In 2019 wordt gestart met de uitvoering. De oplevering is voorzien in 2021.
- 2017** ○ De voortgang van de vooroeververdedigingen-clusters (2.2 en 3) is vertraagd. De oorzaken zijn de ontbinding van het contract en de vernietiging van de Natuurbeschermingswet-vergunningen door de Raad van State bij cluster 2.2. De vertraging heeft doorwerking op de uitvoering en de oplevering van het laatste cluster (3).

Opgave

Vooroeververdediging

In 1992 hebben het Rijk, de provincie Zeeland en de toenmalige waterschappen een overeenkomst gesloten waarin het Rijk de verantwoordelijkheid op zich neemt voor de bestrijding van oevererosie in de Westerschelde. De overeenkomst wordt om de tien jaar stilzwijgend verlengd. De huidige overeenkomst loopt tot januari 2022. In 2016 is het voornemen kenbaar gemaakt om de overeenkomst na 2022 niet te verlengen. De toenmalige staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft in 2001 aangegeven dat het Rijk ook de kosten draagt voor bestrijding van de oevererosie langs de Oosterschelde. Deze zeearm is daarmee onderdeel van de (rijks)kustlijn­zorg. In 2005 en 2010 constateerden de Zeeuwse waterschappen dat een deel van de vooroevers in de Oosterschelde en de Westerschelde niet voldoet aan de stabiliteitsnormen. Op basis hiervan is bij Rijkswaterstaat een aanvraag voor vooroeververdediging ingediend.

Herstel steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde

Bij een inventarisatie van dijk­bekledingen van gezette steen bleek in 1996 dat een groot deel van de dijk­bekledingen langs de Oosterschelde en de Westerschelde niet voldeed aan de veiligheidsnormen.

Oplossing

Vooroeververdediging

Rijkswaterstaat heeft na beoordeling van de aanvraag voor vooroeververdediging in 2008 vastgesteld dat versterking van de onderwateroever en het tegengaan van oevererosie naar volgorde van urgentie in drie clusters (1, 2, en 3) wordt aangepakt.

Herstel steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde

Voor de steenbekledingen is het projectbureau Zeeweringen in 1997 gestart met verbetering van de bekledingen langs de Westerschelde. In het gebied is een nadere inventarisatie gedaan aan de hand van de uitkomst van de eerste toetsing op grond van de Wet op de waterkering. Hiermee kwamen ook de steenbekledingen langs de Oosterschelde erbij. Er is in totaal circa 321 kilometer steenbekleding hersteld, waarvan



140 kilometer langs de Westerschelde en 181 kilometer langs de Oosterschelde. In september 2015 is de waterveiligheidsdoelstelling bereikt. In 2017 is decharge verleend.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

In Zeeland is er als gevolg van de stroming een tamelijk grote oevererosie. Door het herstellen van de steenbekleding worden de vooroevers versterkt. Het op deze manier tegengaan van oevererosie levert een adequate bescherming op tegen overstromingen.



Vooroeververdediging en Herstel steenbekleding Oosterschelde en Westerschelde

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2016** Het taakstellend budget voor de steenbekledingen is verlaagd met € 40 mln. vanwege afbouw van risicoreservering en een aanbestedingsmeevaller. De start van het laatste cluster van de werkzaamheden van de steenbestortingen is twee jaar vertraagd in afwachting van een uitspraak van de Raad van State; dit heeft gevolgen voor de oplevering.
- 2014** Het budget is bijgesteld vanwege diverse ontvangsten (€ 4 mln.) en afbouw van risicoreservering (-€ 65 mln.).

Planning

- 2017: Decharge herstel steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde
 2023: Oplevering vooroeververdedigingen

Politiek/bestuurlijk

Convenanten: de volgorde van de verbeteringswerken vooroeververdediging is vastgesteld volgens de Integrale Beoordeling Oosterschelde (IBOS). Dit is gebeurd in overleg met betrokken waterschappen en provincies. Bij de uitvoering van de werkzaamheden wordt rekening gehouden met de effecten daarvan op natuur, landschap en recreatie. De huidige overeenkomst loopt tot begin 2022. In 2016 is het voorneemen kenbaar gemaakt om de overeenkomst daarna niet te verlengen. Hierover worden nu afspraken gemaakt tussen de betrokken partijen.

Financiën

Taakstellend budget: € 827 mln. Dit budget is in de begroting van het Deltafonds opgenomen onder Dijkversterking en Herstel steenbekleding (Artikel DF 1.02.02). Dit is inclusief € 80 mln. voor vooroeververdedigingen.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	827	2023
MIRT 2020	820	2023
MIRT 2019	812	2021
MIRT 2018	823	2021
MIRT 2017	815	2018
MIRT 2016	814	2018
MIRT 2015	854	2018
MIRT 2014	852	2015
MIRT 2013	836	2015
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	9	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	9	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	780	93%
2018	778	95%
2017	770	95%
2016	768	94%
2015	761	
2014	723	
2013	673	
2012	613	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** In 2020 is extra budget toegekend voor de fase van Lerend implementeren.
- 2020** In 2018 zijn de compenserende maatregelen (verplaatste innamepunten) opgeleverd en is het Kierbesluit in werking gesteld door de minister van Infrastructuur en Waterstaat.
- 2015** Het project is overgegaan naar de realisatiefase.
- 2014** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT. Er is € 41,4 mln. van Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren naar dit project overgeheveld.

Besluit Beheer Haringvlietsluizen

Opgave

In 1970 werd het Haringvliet in het kader van de Deltawerken door de Haringvlietsluizen van zee afgesloten. Hierdoor verdwenen het zoute water en de invloed van eb en vloed. Trekvissen zoals zalm, zeeforel en glasaal kunnen nu de stroomgebieden van de Rijn en de Maas niet of nauwelijks meer bereiken. Ook de trek naar zee wordt bemoeilijkt, omdat de sluisen alleen bij eb opengaan wanneer er rivierwater moet worden afgevoerd.

Oplossing

Als een beperkt deel van de Haringvlietsluizen bij vloed op een kier wordt gezet, kunnen trekvissen de stroomgebieden van de Rijn en de Maas weer bereiken. Door het Kierbesluit kan het westelijke deel van de Haringvliet verzilten. De daar gelegen inlaatpunten van het waterschap Hollandse Delta en Evides Waterbedrijf zijn de afgelopen jaren naar het oosten verplaatst, zodat zoetwater voor landbouw, drinkwater en industrie beschikbaar blijft. Bij een lage afvoer van de rivier (minder dan 1500 m³/s) gaan de sluisen bij vloed weer dicht en wordt het Haringvliet 'zoetgespoeld'. De komende jaren zal het Kierbesluit door middel van 'Lerend implementeren' stapsgewijs worden ingevoerd. Daarbij wordt praktijkkennis over zoutverspreiding opgedaan en de visintrek geoptimaliseerd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

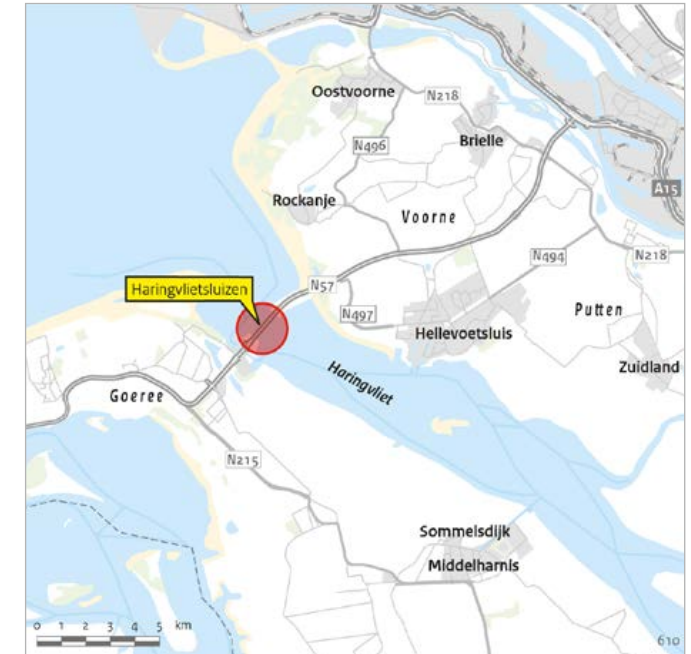
Het Kierbesluit draagt bij aan het behalen van de doelstelling uit de Kaderrichtlijn Water voor vis. Daarnaast is het onderdeel van het Rijn Actie Programma.

Planning

2018-2027: Lerend implementeren

Politiek/bestuurlijk

Overheden en belangenorganisaties begeleiden het 'Lerend implementeren' van het Kierbesluit in de klankbordgroep van het project.





Besluit Beheer Haringvlietsluizen

(vervolg)

Financiën

Voor dit project is vanuit het Rijk in totaal circa € 83 mln. beschikbaar. In 2020 is extra budget toegekend voor de fase van 'Lerend implementeren' van afgerond 7 mln. (Artikel DF 2.02.02). De bijdrage van Hollandse Delta en Evides is bij elkaar € 4 mln.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	83	2018
MIRT 2020	76	2018
MIRT 2019	76	2018
MIRT 2018	76	2018
MIRT 2017	76	2018
MIRT 2016	76	2018
MIRT 2015	76	2018
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	7	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	2	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	73	88%
2018	73	96%
2017	67	88%
2016	61	80%
2015	32	
2014	28	
2013	28	
2012	0	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Project Mainportontwikkeling Rotterdam

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2019** ○ Het budget Bestaand Rotterdams Gebied (BRG) van € 39 mln. valt door herverkaveling (naar het ministerie van BZK) nu onder andere rijksbijdragen. Hierdoor is ook het budget gerealiseerd gewijzigd.
- 2018** ○ De verdieping van de Nieuwe Waterweg is toegevoegd aan het project.
- 2016** ○ De verbreding van het Breddiep is toegevoegd aan het project.

Opgave

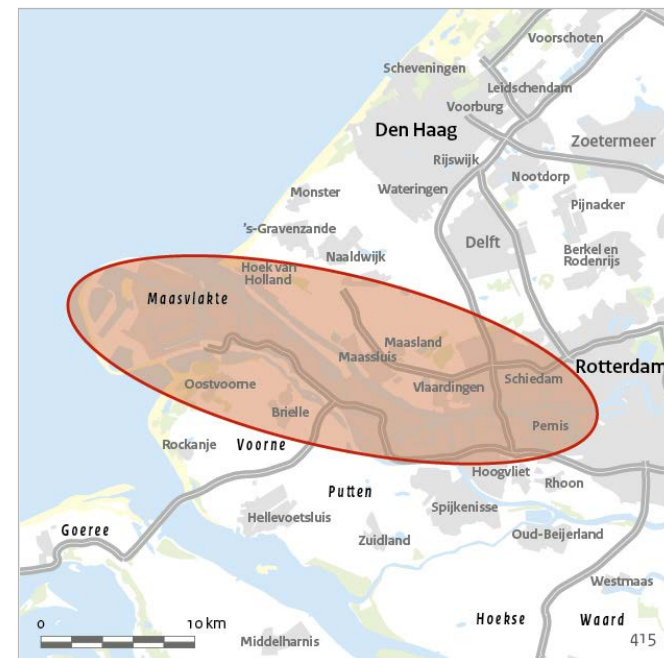
De mainport Rotterdam is in Europa een belangrijk knooppunt voor internationale goederenstromen en een vestigingsplaats voor industrie en logistieke dienstverlening. De mainport is een van de belangrijkste dragers van de Nederlandse economie. Ruimte voor de groei van intercontinentale handelsstromen, en daarmee de havenactiviteiten, is cruciaal. Zonder aanleg van een nieuw haventerrein in zee krijgen de sectoren deepsea containers, distributie en chemische industrie op korte termijn te maken met ruimtetekort in de haven van Rotterdam. Dit heeft gevolgen voor de kwaliteit en de concurrentiepositie van de haven en daarmee ook voor de economie. Bovendien vraagt de kwaliteit van de leefomgeving rond de haven dringend om aandacht.

Oplossing

Het kabinet heeft in 2006 een besluit genomen over de ruimtelijke reservering en realisatie van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR). PMR is een project met een dubbele doelstelling: versterking van de positie van de mainport door realisatie van netto 1000 ha nieuw hoogwaardig haventerrein en verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving in de regio Rijnmond. Binnen PMR worden daarnaast de achterlandverbindingen van de Maasvlakte verbeterd, allereerst door verbreding van het Breddiep van 75 m naar 350 m. De verbreding is in 2016 gerealiseerd. Ook wordt de Nieuwe Waterweg verdiept van NAP -15,0/-14,5 m naar NAP -16,3 m, zodat grotere en dieper stekende zeeschepen het petrochemische cluster beter kunnen bereiken. Dit is in 2018 gestart en in 2019 afgerond. De doelstelling wordt in de volgende deelprojecten gerealiseerd:

1. Landaanwinning inclusief verplichte natuurcompensatie;
2. 750 ha natuur- en recreatiegebied (drie projecten van respectievelijk 600, 100 en 50 ha);
3. Bestaand Rotterdams Gebied (BRG), uiteenvallend in leefbaarheidsprojecten en intensivering van het ruimtegebruik.

In de uitwerkingsovereenkomsten van de drie deelprojecten zijn de looptijden van de projecten opgenomen. De eerste fase van het deelproject Landaanwinning (buitencontour gereed en realisatie 640 ha



uitgeefbaar haventerrein) was in 2013 gereed. De realisatie van de overige haventerreinen (360 ha) wordt afhankelijk van de marktvaart uitgevoerd en komt voor rekening en risico van het Havenbedrijf Rotterdam. De haventerreinen van Maasvlakte 2 zullen naar verwachting uiterlijk 2040 volledig zijn uitgegeven. In 2017 is gestart met de aanleg van terrein K2 ten behoeve van het offshore center (70 ha, gereed 2019).

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan het versterken van de internationale concurrentiepositie van de mainport.



Project Mainportontwikkeling Rotterdam

(vervolg)

Planning

2019: Verdieping Nieuwe Waterweg gereed
2020: Eindevaluatie PMR voor Tweede Kamer conform de Regeling Grote Projecten
2021: BRG en 750 ha gereed (voor het onderdeel Buitenland van Rhooon (600 ha) is in 2018 het nieuwe streefbeeld vastgesteld; daadwerkelijke realisatie hiervan volgt na 2021)
2040: Haventerreinen Maasvlakte 2 volledig uitgegeven

Politiek/bestuurlijk

Het planologische kader op rijksniveau ligt besloten in de Planologische kernbeslissing PMR (2006) en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro 2011). Verder is de uitvoering van het project vastgelegd in het bestuursakkoord (2004) en uitwerkingsovereenkomsten (2005). Voor de verbreding van het Breeddiep en de verdieping van de Nieuwe Waterweg is een aanvulling op de Uitwerkingsovereenkomst (UWO) Landaanwinning PMR met het Havenbedrijf afgesloten. De Tweede Kamer heeft in 2006 PMR als Groot Project aangemerkt

volgens de Regeling Grote Projecten (RGP). De Kamer is de procedure gestart tot beëindiging van de status Groot Project voor PMR en heeft de minister van IenW verzocht een eindevaluatie op te stellen conform RGP. Naar verwachting is deze evaluatie tweede kwartaal 2020 gereed.

Uitvoering

De verantwoordelijkheid en de risico's voor de uitvoering zijn bij diverse partijen neergelegd (Havenbedrijf Rotterdam, de provincie Zuid-Holland en de gemeente Rotterdam). Binnen het Rijk dragen de ministeries van IenW, EZK, LNV, BZK en Financiën verantwoordelijkheid voor projectonderdelen. De natuurcompensatie bij de landaanwinning wordt onder verantwoordelijkheid van het Rijk uitgevoerd.

Financiën

Bijdrage van het ministerie van IenW: € 1.165 mln. Andere rijksbijdrage € 142 mln. De uitgekeerde prijsbijstelling 2019 is € 2 mln.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	1.165	2040
MIRT 2020	1.164	2040
MIRT 2019	1.162	2040
MIRT 2018	1.199	2040
MIRT 2017	1.197	2040
MIRT 2016	1.194	2040
MIRT 2015	1.192	2040
MIRT 2014	1.189	2040
MIRT 2013	1.188	2040
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	23	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	2	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	1.096	94%
2018	1.080	93%
2017	1.060	91%
2016	1.055	
2015	1.048	
2014	1.043	
2013	1.040	
2012	1.036	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Stadshavens Rotterdam

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** De inhoudelijke werkzaamheden zijn reeds voltooid. De (financiële) eindverantwoording geschiedt via SISA 2019, zodat de subsidie in 2020 kan worden vastgesteld.
- 2020** Op 17 januari 2019 is middels een wijzigingsbeschikking de einddatum van dit project vastgesteld op 31 december 2019. Tevens is de minister van BZK akkoord gegaan met de wijziging van één van de kwaliteitsdragers binnen het projectgebied.
- 2019** Door de portefeuilleverdeling valt dit programma met ingang van 2018 onder de verantwoordelijkheid van BZK. De afronding vindt eind 2019 plaats. De eindverantwoording geschiedt via SISA 2019, zodat de subsidie in 2020 vastgesteld kan worden. De minister van BZK heeft hiertoe in mei 2018 een goedkeurende wijzigingsbeschikking afgegeven.
- 2016** De voltooiing vindt eind 2018 plaats. De eindverantwoording geschiedt via SISA 2018, zodat de subsidie in 2019 vastgesteld kan worden. De minister van IenW heeft hiertoe in december 2015 een goedkeurende wijzigingsbeschikking afgegeven.

Opgave

Het behoud van de mainport Rotterdam als vitaal economisch vestigingsgebied is cruciaal voor Nederland. Zonder duurzame transitie is de haven op korte termijn slecht bereikbaar, biedt deze onvoldoende ruimte voor nieuwe bedrijvigheid en werkgelegenheid, blijven verouderde bedrijventerreinen achter, stagneert woningbouw en worden haven en stad door wateroverlast bedreigd.

Oplossing

Door de herstructurering en transformatie van het stadshavengebied krijgen haven en stad een versterking van de economische structuur en hoogwaardige woon- en werkmilieus. De beoogde kwaliteitsslag van het woon- en werkmilieu straalt ook af op de bestaande stedelijke omgeving, waardoor het sociaaleconomische klimaat van de stad en het vestigingsklimaat voor bedrijven verbetert. Ook wordt er ingespeeld op klimaatverandering. Het project versterkt de positie van de mainport Rotterdam en daarmee de internationale concurrentiepositie.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Vanuit de Nota Ruimte geeft Stadshavens Rotterdam een extra impuls aan de versterking van de economische concurrentiepositie en aan de kracht van stad en haven.

Planning

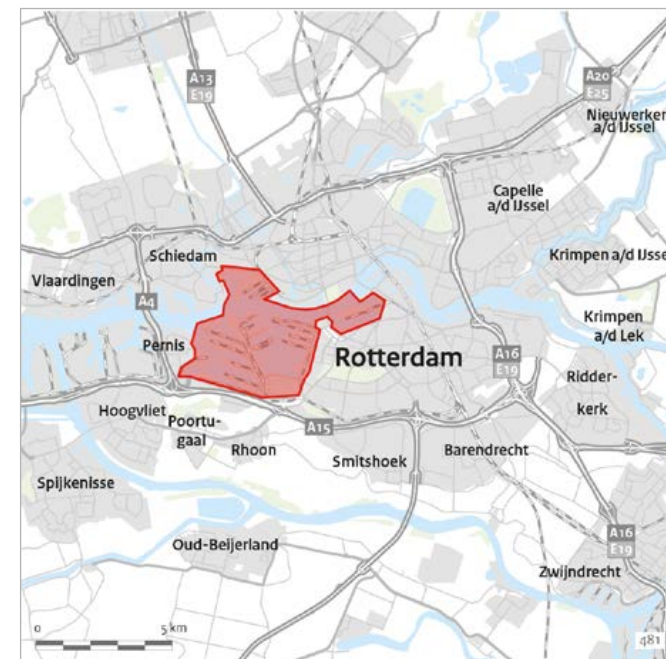
2010: Start realisatie
2019: Oplevering

Financiën

Taakstellend budget fase 1: € 31 mln. uit het budget voor Nota Ruimte.

Politiek/bestuurlijk

In november 2009 hebben het Rijk en de gemeente Rotterdam in het contract Randstad Urgent afspraken over de samenwerking vastgelegd. Voor onderdelen van het uitvoeringsprogramma krijgt de gemeente een bijdrage uit het budget voor Nota Ruimte, namelijk voor de eerste fase van het Randstad Urgent-project Stadshavens: de inrichting van



openbare ruimten in de deelgebieden Vierhavens, RDM-terrein, Rondje Rijnhaven en Sluisjesdijk/Waalhavenboulevard. In april 2010 hebben de minister-president en vertegenwoordigers van de regio en het bedrijfsleven een intentieverklaring over stadshavens ondertekend waarin de urgentie en noodzaak van de betrokkenheid van het Rijk worden onderstreept. In het verlengde hiervan zijn afspraken gemaakt over de toepassing van de Crisis- en herstelwet. Op 29 september 2011 heeft de gemeenteraad van Rotterdam de structuurvisie vastgesteld. Op 17 maart 2016 heeft de gemeenteraad de Ontwikkelstrategie Merwe-Vierhavens vastgesteld, inclusief bijbehorende grondexploitatie. De gemeente en het Havenbedrijf hebben nieuwe afspraken gemaakt over de ontwikkeling van het Merwe-Vierhavensgebied (M4H) en de RDM. Samen vormen ze het Rotterdam Makers District. De visie en strategie



Stadshavens Rotterdam

(vervolg)

voor het Makers District zijn eind 2018 door het college van B&W vastgesteld. Op 27 juni 2019 is het Ruimtelijk Raamwerk M4H door de gemeenteraad van Rotterdam vastgesteld. Dit vormt de basis voor plan-m.e.r. en het bestemmingsplan. De onderzoeksscope is vastgelegd in de Nota Reikwijdte en detailniveau, die van 8 november 2019 tot 19 december 2019 ter inzage heeft gelegen. [De nota van beantwoording \(https://rotterdam.raadsinformatie.nl/document/8662298/2/s2obbo040q1_7_46547_tds\)](https://rotterdam.raadsinformatie.nl/document/8662298/2/s2obbo040q1_7_46547_tds) is op 31 maart 2020 door het college van B en W van Schiedam vastgesteld en op 21 april 2020 door het college van B en W van Rotterdam.

Uitvoering

De gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf voeren het project uit. In het M4H-gebied heeft het Havenbedrijf loodsen herontwikkeld voor de innovatieve maakindustrie. Op 4 februari 2020 zijn deze feestelijk geopend en de eerste nieuwe huurders zijn erin getrokken. Twee voormalige kantoortorens zijn getransformeerd tot woontorens (de zgn. Lee Towers) en eind 2019 geopend. In 2019 is 10 jaar RDM in de huidige vorm groots gevierd. RDM Rotterdam is inmiddels een bewezen succes en zit met zestig bedrijven zo goed als vol. De volgende fase is aangebroken.



Zuid-Nederland

Visie	266
Hoofdoggaven	267
Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang	269
Opgavenkaart	271
Projectenkaart	273
Projectenoverzicht	274
Project- en programmabladen	275

Zuid-Nederland

Het MIRT-gebied Zuid-Nederland bestaat uit de provincies Noord-Brabant en Limburg.

Visie

Noord-Brabant

De provincie Noord-Brabant is een belangrijke motor voor de Nederlandse (kennis)economie. Zuid-Nederland – in het bijzonder de Brainport Regio Eindhoven – doet het goed in Europees verband. Dat resulteert onder andere in de hoge ranking op de lijst van de meest innovatieve regio's in de EU en in het geval van de Brainport Regio Eindhoven zelfs van de wereld. Dat Noord-Brabant een dergelijke sterke positie heeft verworven, is onder meer te danken aan de centrale ligging tussen de stedelijke regio's van de Randstad, de Vlaamse Ruit, het Ruhrgebied en de transportcorridors. Bovendien is Noord-Brabant sterk vanwege de combinatie van onderzoeks- en kennisinstellingen, kennisintensieve bedrijven en hoogwaardige maakindustrie met bedrijven als ASML, Philips, Heineken, NXP, Paccar/DAF, VDL, Shell, SABIC, Cargill, Bosch Transmission Technology en Fuji. Ook kent Noord-Brabant een sterke logistieke sector en een industriële structuur van midden- en kleinbedrijf.

Het is niet vanzelfsprekend dat Zuid-Nederland deze positie als innovatieve en belangrijke logistieke regio kan vasthouden. Het blijven inzetten van Rijk en regio op de internationale positie, goede internationale verbindingen, het vestigingsklimaat en de concurrentiekracht is noodzakelijk. Noord-Brabant wil zich verder ontwikkelen als duurzame regio die op Europees niveau concurreert met topkennis en -innovatie, met een diversiteit aan florierende economische clusters. Daarbij staan met name de ontwikkelingskansen centraal van de topsectoren High Tech Systemen en Materialen, Life Sciences & Health, Logistiek, Chemie, Agri & Food en Creatieve Industrie. Door de fijnmazige vervlechting van stad en ommeland (Brabant Mozaïek) heeft Noord-Brabant een aantrekkelijk vestigings-, woon- en leefmilieu. Echter, vergeleken met andere Europese regio's is de agglomeratiekracht beperkt. Om dit te verbeteren wordt ingezet op het ontwikkelen en verbinden van economische toplocaties, hoogstedelijke zones en (multimodale) knooppunten en het verder verbeteren van de fysieke en/of functionele verbindingen met andere stedelijke regio's (netwerkkracht).

Limburg

Limburg is gelegen tussen de Nederlandse en Belgische mainports en het Ruhrgebied en verdere achterland (Midden-, Oost- en Zuid-Europa). Agrofood, Chemie en Materialen, (High Tech) Maakindustrie en Lifescience zijn perspectiefrijke economische sectoren. Ook de logistieke sector en vrijetijdseconomie behoren tot de Nederlandse top. Smart services is als nieuwkomer in ontwikkeling. De Limburgse Brightlandscampussen wetenschappelijk onderwijs Chemelot zijn de fysieke kernlocaties voor innovatie. Limburg ligt in het netwerk van transportcorridors van Europese betekenis. De regio vormt een groene schakel tussen Europese belangrijke natuurgebieden en is onderdeel van de grensoverschrijdende blauwe Maascorridor.

Noord- en Midden-Limburg, met middelgrote steden in een landelijke omgeving, hebben een sterke focus op Agrofood, Maakindustrie, vrijetijdseconomie en Logistiek, met Venlo als internationale draaischijf. De kracht van deze regio zit in de combinatie van kennis op het gebied van landbouw, gezonde voeding, maakindustrie en logistiek. Greenport Venlo is een van de nationale greenports en het tweede tuinbouwgebied van Nederland. Het is ook een gebied met veel (grensoverschrijdende) natuur, beken en landschappelijke waarden, ook van betekenis voor de vrijetijdseconomie. Belangrijk is ook het kooptoerisme (onder meer Roermond). Het zuiden van Limburg is sterk verstedelijkt. De stedelijke gebieden van Heerlen/Parkstad (direct grenzend aan kennisstad Aken), Maastricht met zijn internationale uitstraling en Sittard-Geleen met industriecluster Chemelot, VDL Nedcar en logistiek knooppunt zijn gelegen rondom het Nationaal Landschap Zuid-Limburg, onderdeel van het grensoverschrijdende Drielandenpark.

Het langetermijnperspectief voor Limburg is behoud en versterking van het vestigingsklimaat voor bewoners en bedrijven, waarbij de kwaliteit van wonen en leven, het menselijk kapitaal, een sterk en duurzaam economisch profiel en goede verbindingen de kernambities vormen. In de samenwerkingsvorm tussen overheden, kennisinstellingen en marktpartijen is gekozen voor een integrale benadering. Dit is daarmee het kompas voor samenwerking in Limburg. Deze benadering past ook

Zuid-Nederland

in de werkwijze van het MIRT. De ambitie van Limburg is om de geografische ligging tussen de havens van Antwerpen en Rotterdam en het Duitse achterland meer te benutten (met name Venlo en de Maasroute), zodat de toegevoegde waarde voor het grootschalige nationale en internationale goederenvervoer verder kan toenemen. Hierbij sluit het Rijk aan met zijn MIRT-programma Goederencorridor Zuidoost. Voor Zuid-Limburg ligt de ambitie in de versterking van de Euregionale agglomeratie, waardoor grensoverschrijdende kansen beter benut worden.

Hoofdopgaven

Verstedelijking

De NOVI benoemt verstedelijkingsstrategieën als manier om de diverse uitdagingen in de fysieke leefomgeving in verstedelijkte gebieden in samenhang op te kunnen pakken. Deze verstedelijkingsstrategieën vallen onder de uitvoeringsagenda van de NOVI en maken onderdeel uit van de omgevingsagenda van het betreffende landsdeel. In Brabant zullen de Brabant Stad-partners, de Brabantse Waterschappen en het Rijk de mogelijkheden en meerwaarde van een Brabantse verstedelijkingsstrategie onderzoeken.

De meerwaarde voor de verstedelijkingsstrategie voor stedelijk Brabant wordt verkend. Daarbij wordt met elkaar afgesproken welke principes er worden gehanteerd om slimmer en duurzamer te verstedelijken in Brabant en welke daaraan gekoppelde interventies en maatregelen nodig zijn om te komen tot een duurzame verstedelijking. Denk daarbij aan strategieën als 'verdichten van knooppunten', afspraken over duurzame verstedelijking, of maatregelen voor het verbeteren van de onderlinge bereikbaarheid tussen de steden. Op dit schaalniveau verkennen we met elkaar wat de grote opgaven zijn, welke strategische vraagstukken er spelen en wat de samenstelling/begrenzing van de stedelijke regio's van Brabant is. Vooral nog gaan we uit van de volgende stedelijke regio's:

1. Breda-Tilburg;
2. 's-Hertogenbosch;
3. Eindhoven-Helmond.

Woondeal Stedelijk Gebied Eindhoven

BZK, het Stedelijk Gebied Eindhoven (SGE) en de provincie Noord-Brabant hebben in 2019 afspraken gemaakt over het versnellen van de woningbouw, de beschikbaarheid van voldoende betaalbaar aanbod en de aanpak van excessen. De versnelling moet in de periode tot 2024 zo'n 27.000 woningen opleveren. Het Rijk ondersteunt de woondeal met een bedrag van 750.000 euro voor onderzoek en pilots. Ook wordt bekeken of projecten gebruik kunnen maken van bijzondere regels zodat tijdswinst kan worden geboekt, denk bij deze regels aan: versnelling van de bouw, een noodknop tegen excessieve huurstijging in het midden-segment, aanpak woonoverlast en innovatie in woonconcepten.

De in de woondeal vastgelegde meerjarige samenwerking sluit aan op de Brainport Nationale Actieagenda van het Rijk en de regio. Deze actieagenda ondersteunt de kennisintensieve maakindustrie door samen te investeren in nieuwe technologieën en door het vestigingsklimaat van de Brainportregio te verbeteren voor het aantrekken, behouden en opleiden van talent uit binnen- en buitenland. Voldoende aanbod aan kwalitatief goede woonruimte is daarvoor een belangrijke voorwaarde. Verder hoort er ook voor lagere inkomens, studenten en starters op de regionale woningmarkt voldoende aanbod aan betaalbare woonruimte te zijn. Er wordt hierbij ook gekeken naar flexwonen, nieuwe innovatieve woonconcepten, versnelling van woningbouw, aanpak van (fysieke) leefbaarheid, het verruimen van mogelijkheden van woningcorporaties en gemeente en ondersteuning bij transformatielocaties zoals Internationale Knoop XL.

Kenniseconomie

Het economische succes in Zuid-Nederland is voor een groot deel te danken aan de ontwikkeling en toepassing van kennis. Technologische en sociale innovaties bieden slimme oplossingen voor maatschappelijke vraagstukken en genereren economische en maatschappelijke waarde.

Zuid-Nederland loopt in Nederland voorop met het ontwikkelen, het testen en het toepassen van oplossingen voor maatschappelijke opgaven. De uitstekende Noord-Brabantse kennisinfrastructuur van onderwijs- en onderzoekinstellingen, maar ook in het bedrijfsleven, vormt een belangrijke voedingsbodem voor de kenniseconomie. In Noord-Brabant zijn het versterken van de economische (innovatieve) clusters en het creëren van een excellent (internationaal) vestigingsklimaat belangrijke opgaven.

Voor Limburg is het een grote opgave om de centrale ligging tussen de mainports, Brainport Eindhoven en het Ruhrgebied optimaal te benutten bij de verduurzaming en de omslag naar een circulaire economie. Voor Noord- en Midden-Limburg ligt de nadruk op Agrofood, Maakindustrie en Logistiek (rondom Greenport Venlo en Keyport), in Zuid-Limburg op Industrie (Chemelot, VDL Nedcar). De Limburgse Brightlands-campusen (Campus Greenport Venlo, Chemelot Campus, Maastricht Health Campus en Smart Services Campus) spelen een belangrijk rol als fysieke kernlocaties voor innovatie en valorisatie. Op deze Brightlands-campusen werken bedrijfsleven, kennisinstututen en de overheid nauw samen.

Het verminderen van de grensweerstand en vergroten van samenwerking is van groot belang om de potenties (economische kracht, kennis, arbeidsmarkt) in de aangrenzende regio's optimaal te benutten en de agglomeratiekracht te versterken. Goede (grensoverschrijdende) bereikbaarheid mede door slimme en congruente mobiliteitsoplossingen, aansluiting op de (inter)nationale energiehoofdstructuur en digitale netwerken zijn belangrijke voorwaarden voor de economische ontwikkeling van de (EU)regio.

De land- en tuinbouw is een cruciale economische sector, zeker voor Noord- en Midden-Limburg en Oost-Brabant. De landbouw moet zich verder ontwikkelen tot een kringlooplandbouw, waarbij de productie van gezond en duurzaam voedsel (met oog voor voedselveiligheid en dierwelzijn) samengaat met minder emissies naar lucht (ammoniak, fijnstof, geur), bodem en (grond)water (nutriënten,

Zuid-Nederland

gewasbeschermingsmiddelen). De negatieve impact op volksgezondheid, biodiversiteit en natuur- en waterkwaliteit kan zo worden teruggedrongen. Vooral de glastuinbouw krijgt te maken met een grote opgave om de energievoorziening te verduurzamen.

Bereikbaarheid

De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) uit 2017 laat zien dat het verkeer in Noord-Brabant verder toeneemt. Dat kan leiden tot een groeiende filedruk. Er is vaak sprake van multimodale opgaven. Dit vraagt om een gezamenlijke integrale aanpak waarbij verstedelijking samengaat met een multimodale aanpak rond slimme en duurzame mobiliteit waarin onder andere de in Beter Benutten ontwikkelde aanpak is geïntegreerd.

Onder de vlag van SmartwayZ.NL werken overheden, markt- en kennispartijen en andere belanghebbenden intensief samen om de bereikbaarheid en de economie van Zuid-Nederland te verbeteren. Het programma bestaat uit acht samenhangende deelopgaven in Noord-Brabant en Limburg en richt zich op de Brabantcorridor (A58/A67 Breda-Venlo), inclusief het knooppunt Eindhoven, de A2 (Eindhoven-Weert), de N279 (Veghel-Asten) en het gebied Zuidoost-Brabant. De oplossingen variëren van Smart Mobility-oplossingen tot het verbreden van snelwegen en het aanpakken van vervoersknooppunten. De verbindingen door Zuid-Nederland naar het achterland zijn van belang voor de mainport Rotterdam, de Brainport Eindhoven en de Greenport Venlo. Daarbij hoort de ontwikkeling van een adequaat, slim en duurzaam logistiek netwerk met sterke intermodale verbindingen alsmede de ontwikkeling van bovengemiddelde knooppunten. Het Rijk en de regio zetten in op het handhaven van een goede bereikbaarheid via weg (onder andere op de A2, de A27 en de A60 en op de A58 en A67 als achterlandverbinding van de mainport Rotterdam), het water (Wilhelminakanaal, Zuid-Willemsvaart), de lucht (via Eindhoven Airport) en het spoor. Bij het spoor gaat het onder meer om goede internationale treinverbindingen naar Duitsland en België. Daarnaast is in 2020 gestart met een MIRT-onderzoek verstedelijking en bereikbaarheid voor de metropoolregio Eindhoven 2030 – 2040.

Voor het accommoderen van het goederenvervoer per spoor zetten regionale partners in op het (op termijn) realiseren van de goederenruit Zuid-Nederland. Voor de complexe spoorwegovergang Vierpaardjes te Venlo, die zowel de Brabantroute als de Maaslijn kruist, zijn in 2016 afspraken gemaakt over het realiseren van een ongelijkvloerse kruising.

Ook is ruimte nodig voor het transport van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen. De regio zet voor de bereikbaarheidsopgaven binnen Zuid-Nederland in op het versterken van het stedelijk netwerk door de realisatie van een duurzaam en robuust verkeers- en vervoersysteem met ruimte voor innovaties en slimme (smart) toepassingen. Dit in combinatie met de ontwikkeling van hoogstedelijke zones. Het verbinden van deze zones levert naar verwachting een belangrijke bijdrage aan het vergroten van de agglomeratiekracht van het stedelijk netwerk van Zuid-Nederland.

Voor verbetering van grensoverschrijdend spoorvervoer zet het Rijk primair in op het handhaven, verbeteren of realiseren van (intercity) verbindingen met HSL-stations in Düsseldorf, Luik, Aken en Antwerpen. Daarnaast resulteren de modernisering van de Maasroute en de uitbreiding van de capaciteit van de sluis bij Ternaaien in een betere doorstroom van goederenvervoer over de Maas naar en vanuit België. Hiermee wordt de functie van de Maas als internationale corridor versterkt.

Voor de Euregio's ligt de focus op het versterken van het stedelijk netwerk door het ontwikkelen en verbinden van economische toplocaties, hoogstedelijke zones en (multimodale) knooppunten en op het verbeteren van de fysieke en/of functionele verbindingen met andere stedelijke regio's in de aangrenzende landen. De opgave is het tot stand brengen van een betere grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van economie, kennis, cultuur, natuur en landenschap en (multimodale) infrastructuur. Cruciaal is de internationale bereikbaarheid van de regio en de corridor tussen mainports, Brainport en Duitsland, naast het behoud en de ontwikkeling van de synchromodaliteit voor het goederenvervoer. De A67 en de A2/A76

zijn logistieke assen van de mainports tot Brainport Eindhoven/Venlo en van Amsterdam tot Maastricht en zijn nationaal en internationaal van belang. Een goede doorstroming op de trajecten is een voorwaarde voor de verdere ontwikkeling van Brainport Eindhoven en Greenport Venlo en de aantrekkingskracht voor het bedrijfsleven.

Levenskwaliteit en vestigingsklimaat

Het vestigingsklimaat voor bedrijven, kenniswerkers en talent vraagt om gevarieerde woonmilieus, concurrerende werklocaties en een aantrekkelijke leefomgeving. Daarbij gaat de aandacht uit naar de ontwikkeling van dynamische steden (hoogstedelijke zones en stedelijke knooppunten), een gevarieerd aanbod van werklocaties en voorzieningen, een aantrekkelijke landschappelijke omgeving en vitale dorpen. De opgave is het verbeteren van de leefomgeving en van het vestigingsklimaat, zodat inwoners en ondernemers er graag blijven of zich er willen vestigen.

In de steden en dorpen ligt een grote opgave om de kwaliteit van de woningvoorraad en –omgeving te verbeteren en de mismatch tussen vraag en aanbod weg te nemen. Dat gaat samen met de opgave om de bebouwde omgeving te verduurzamen en om wateroverlast (rivieren en regionale wateren) en mogelijke hittestress aan te pakken. De combinatie met krimpende bevolkingsaantallen (onder meer in Zuid-Limburg, maar ook elders in de regio) maakt dit een grote uitdaging, mede door het ontbreken van een traditioneel verdienmodel. De aanpak van leegstand wordt bemoeilijkt doordat deze zich hier in veel vastgoedsectoren gelijktijdig voordoet (bijvoorbeeld woningen, winkels, kantoren, maatschappelijk vastgoed). Ook de aanpak van de gezondheidsachterstand in (Zuid-)Limburg ten opzichte van de rest van Nederland vraagt aandacht.

In het landelijk gebied komen opgaven als stikstof, kringlooplandbouw, schaalvergroting, vrijkomende agrarische bebouwing en 'verlooding' samen met de grote opgaven rondom energietransitie, klimaatadaptatie, waterkwaliteit en biodiversiteit. De landbouw, als grootste beheerder van het landschap, heeft te maken met transitie en

Zuid-Nederland

schaalvergroting. Dat heeft forse ruimtelijke impact zoals leegkomende agrarische bebouwing (asbest; risico op verloedering wat zeker in grensregio's drugscriminaliteit en ondermijning in de hand werkt) en steeds grotere loodslen. Het is belangrijk om deze opgaven in samenhang aan te pakken, met oog voor de ruimtelijke kwaliteit en kwetsbaarheid van deze gebieden (bijvoorbeeld Nationaal Landschap Zuid-Limburg). Niet alleen met het oog op de leefbaarheid voor de bewoners, maar ook voor de groeisector Toerisme en vrijetijdseconomie.

De ambitie uit de Woondeal staat onder druk door de te verwachten stikstofdepositie van woningbouwactiviteiten in de omliggende Natura 2000-gebieden van het SGE. Daarom hebben het SGE, de provincie en BZK al kort na de uitspraak van de RvS de handen ineengeslagen om tot een gebiedsgerichte aanpak te komen. Samen met experts en de Omgevingsdienst is de stikstofdepositie van de woningbouwopgave in kaart gebracht. Deze informatie is gedeeld met de provincie. Die heeft deze vervolgens gebruikt om deze naast de impact van de stikstofmaatregelen van het kabinet te leggen.

Demografische omslag: slim inspelen op bevolkingsdaling

De daling van het aantal inwoners speelt al in Zuid-Limburg en gaat zich op termijn ook voordoen in andere delen van Zuid-Nederland. Daarnaast vergrijsd de bevolking. De verandering van de bevolkingssamenstelling heeft ingrijpende gevolgen voor woningbouw, arbeidsmarkt en lokale voorzieningen en daarmee mogelijk voor de ruimtelijke structuur en het vestigingsmilieu. Deze demografische ontwikkeling leidt tot een integrale opgave waarin het sociale, fysieke en economische domein zijn verweven. De uitdaging is om op regionaal niveau te zorgen voor toekomstbestendig en kwalitatief hoogwaardig onderwijs, een vitale economie, een goedwerkende woningmarkt en zorg op maat, vanuit de kracht die in Zuid-Nederland aanwezig is. De veranderende bevolkingsopbouw is een uitdaging voor de verdere economische ontwikkeling van Zuid-Nederland.

Water

De Gebiedsagenda kent een aantal speerpunten rond wateropgaven. Voorbeelden zijn de verbetering van de waterkwaliteit, de bescherming tegen overstromingen in het rivierengebied en wateroverlast rondom regionale wateren, het herstel van waterafhankelijke natuurwaarden, de landbouwwatervoorziening en het beleid voor grote onttrekkingen van grondwater voor industrie en de drinkwatervoorziening. In het MIRT staan het Deltaprogramma Maas en het Zoetwaterbeleid centraal. In het kader van het Deltaprogramma Maas worden maatregelen voor de hoogwaterveiligheid tot 2050 op regionale schaal verder uitgewerkt.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie (REOS)

In de bestuurlijke intentieverklaring Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie (REOS) van juni 2016 hebben de Noordelijke en Zuidelijke Randstad, de Brainport Eindhoven en het Rijk afspraken gemaakt over het gezamenlijk versterken van de internationale concurrentiekracht van deze economische kerngebieden en van Nederland. Partijen richten hun beleidsinzet op een beperkt aantal toplocaties (campussen, functiegemengde zakencentra, transformatiegebieden, productielandschappen) in de drie gebieden. Het doel daarbij is het versterken van de inbedding van deze toplocaties in de (inter)nationale en stadsgewestelijke netwerken en de verdichting rond knooppunten van openbaar vervoer. Zo wordt de agglomeratiekracht versterkt en wordt vervoerwaarde opgebouwd, zodat de investeringen in de infrastructuur effectiever worden. In de Brainport gaat het onder andere om de volgende toplocaties: High Tech Campus Eindhoven (inclusief ASML), Eindhoven Centraal (waaronder Eindhoven Internationale Knoop XL), Automotive Campus (Helmond), Eindhoven Strijp-S, Brainport Industries Campus (Eindhoven) en de Run (Veldhoven).

Brainport Eindhoven

De kennisintensieve maakindustrie van Brainport Eindhoven is essentieel voor de internationale concurrentiepositie van Nederland. Het vertegenwoordigt een grote economische waarde en draagt bij aan oplossingen voor maatschappelijke vraagstukken. Voor de versterking van de internationale concurrentiepositie is een gebiedsgerichte, integrale programmatische aanpak nodig. Het gaat niet alleen om een goede (inter)nationale bereikbaarheid, maar ook om voldoende talent en een aantrekkelijk voorzieningenniveau en aantrekkelijke leefomgeving. In dat kader wordt gewerkt aan de uitvoering van de Brainport Nationale Actieagenda. Het doel van deze Actieagenda is sturing te geven aan de bevordering van de internationale concurrentiekracht van dit economisch kerngebied en de verdienkracht van Nederland als geheel. Talent, kennis, digitalisering en innovatie, ondernemerschap, maatschappelijke innovatie (energie, gezondheid en vitaliteit, slimme en duurzame mobiliteit) en bereikbaarheid versterken allen het vestigingsklimaat. Over bereikbaarheid worden in MIRT-verband afspraken gemaakt.

Greenport Venlo

Venlo ligt in het hart van een regio waarin binnen een straal van honderd kilometer ruim dertig miljoen consumenten wonen. Gecombineerd met de tuinbouw in de Duitse regio Niederrhein ligt hier een van de grootste tuinbouwgebieden van Europa. Hier bevindt zich onder de noemer Greenport Venlo een (inter)nationaal centrum van bedrijvigheid in de topsectoren Logistiek, Agri & Food en Tuinbouw & Uitgangsmaterialen. De Brightlands Campus Greenport Venlo richt zich op food, nutrition en logistics. Op de Brightlands-campusen werken bedrijfsleven, kennisinstituten en de overheid nauw samen. Het logistiek multimodaal Knooppunt Regio Venlo is een van de belangrijkste logistieke knooppunten van Nederland vanwege de multimodale overslagfaciliteiten en de ligging aan (inter)nationale transportroutes over weg, water en spoor. Versterking van de ruimtelijk-economische structuur voor de aanwezige topsectoren biedt hier een grote ontwikkelingskans. Het Beraad van Boskoop beoogt met de Impulsagenda Greenport 3.0 de toppositie verder te versterken.

Zuid-Nederland

Zuid-Limburg

Zuid-Limburg is een stedelijke regio met vier belangrijke topsectoren: Chemie, Life Sciences & Health (medisch), Energie en Logistiek. Brandpunt vormt de ontwikkeling van de Brightlands Campus rondom Chemelot in Sittard-Geleen en het medisch cluster in Maastricht, met verbindingen naar Brainport Eindhoven en Parkstad (onder andere Heerlen en Kerkrade). Parkstad heeft de ambitie om verder uit te groeien tot een centrum voor smart services (financiën, administratie en informatie).

Het inzetten op de economische potenties van Limburg vergt onder meer een internationaal georiënteerd kennisklimaat met een voldoende omvangrijk en gekwalificeerd arbeidspotentieel en een aantrekkelijke woon-, werk- en leefomgeving. De opgaven en kansen voor Zuid-Limburg heeft de provincie Limburg in samenwerking met de gemeenten Maastricht, Heerlen en Sittard-Geleen nader geanalyseerd in het rapport Grensoverschrijdend perspectief Zuid-Limburg (september 2014). Uit het rapport blijkt dat een sterkere Euregionale agglomeratie leidt tot hogere productiviteit in Zuid-Limburg. De studie sluit goed aan bij de koers die de provincie vaart en is in maart 2015 nog eens sterk geaccentueerd in het coalitieakkoord 2015-2019 van de provincie Limburg. Daarin wordt fors ingezet op het grensoverschrijdend denken én handelen in het belang van het leef- en het vestigingsklimaat. Om de grensoverschrijdende agglomeratie vorm te geven is er op tal van onderdelen aandacht voor samenwerking met het buitenland.

Overige gebiedsopgaven

BrabantStad

De provincie Noord-Brabant en de vijf grote steden werken in BrabantStad-verband samen aan de versterking van een aantrekkelijk, bereikbaar en concurrerend Brabant. Dit gebeurt door focus op het versterken van het internationale vestigingsklimaat, een sterk stedelijk netwerk en het borgen van de unieke Noord-Brabantse kwaliteiten van het Brabants Mozaïek (stad-land). Samen zijn deze partners verant-

woordelijk voor de regio over de regionale economische ontwikkeling en innovatie en over de ruimtelijke ontwikkeling, en meer specifiek over opgaven voor verstedelijking, landschap en natuurontwikkeling, energie en verduurzaming.

West-Brabant

De ligging van de regio West-Brabant tussen de mainports Rotterdam en Antwerpen (ook wel aangeduid als de Vlaams-Nederlandse Delta) geeft de regio een bijzondere economische potentie. Logistiek, Biobased Economy, kennisdiensten, Agrofood en Maintenance zijn daarbij van belang. In West-Brabant is de opgave om de economische groei, de krimpende bevolking, de landschappelijke kwaliteit en de ingrepen in het kader van de energietransitie en klimaatverandering integraal aan te pakken. Hiernaast speelt een ruimtelijke wateropgave in het kader van de Zuidwestelijke Delta en zijn er mogelijkheden voor duurzame energie.

Hart van Brabant

Hart van Brabant zet de komende jaren stevig in op een ruimtelijk-economische agenda die houvast biedt en op een infrastructuur die voldoende robuust is om de weg vrij te maken voor de beoogde ontwikkeling. Aandacht voor de ruimtelijke structuur is niet alleen belangrijk voor de regio, maar ook voor de provincie Noord-Brabant en voor Zuid-Nederland als geheel. De provincie wordt doorsneden door twee belangrijke noord-zuid-snelwegverbindingen, maar dankt haar logistieke rol in belangrijke mate ook aan de verbindingen die van west naar oost door de provincie lopen. De A58 en de A59 vormen samen met de noord-zuidverbindingen de 'hashtag Brabant': een netwerk van vitale verbindingen tussen de wereldhaven Rotterdam en het Europese achterland. Op het gebied van verkeer en vervoer zijn er verschillende projecten en activiteiten die moeten bijdragen aan een betere ontsluiting en bereikbaarheid van de regio. Ze zijn vooral van belang voor de ambities van Hart van Brabant voor logistiek en leisure. Maintenance en de wateropgaven zijn ook in Hart van Brabant belangrijke punten op de MIRT-agenda.

Noordoost-Brabant

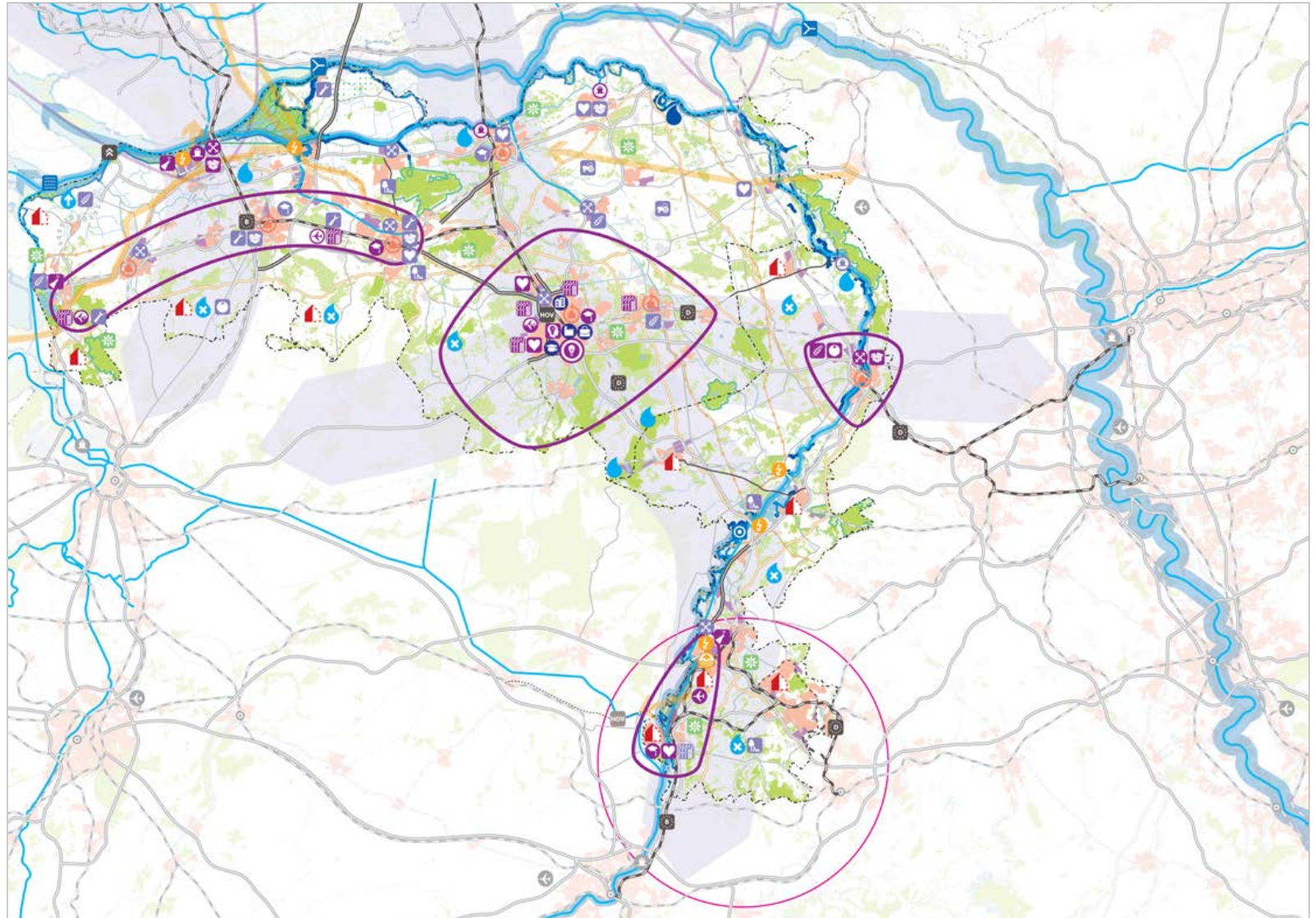
Noordoost-Brabant is een vitale landelijke regio en het agrofood-complex speelt binnen het internationale speelveld een belangrijke rol. In het verdiepende onderzoek proeftuin AgroFood Zuidoost-Nederland, dat de regio heeft uitgevoerd, staat de innovatiekracht centraal. Deze innovatiekracht heeft een relatie met de schaal van toepassing. Juist omdat de primaire productie hier groot is, zijn er in deze regio veel aanverwante bedrijven in de keten met crossovers naar andere ketens. Vanwege deze schaal en de omvang van de gehele keten zijn er voldoende toepassingsmogelijkheden van nieuwe kennis en daarmee ontstaat de mogelijkheid voor innovatie-ontwikkeling in deze regio. De opgave daarbij is om de ruimtelijke kwaliteit en de bereikbaarheid van de regio te borgen en tegelijk na te denken over nieuwe, intelligente (agro)logistieke en ruimtelijke concepten. Ook speelt er een integrale wateropgave rond de Maas.

Zie voor gebiedsagenda Brabant en gebiedsagenda Limburg:

<https://leerplatformmirt.nl/mirt-regios/zuid-nederland/>

Zuid-Nederland Opgavenkaart



Ga naar legenda op volgende pagina



Zuid-Nederland Opgavenkaart





Ga terug naar de kaart

Algemeen








-  Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren
-  Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang










Economie

Toplocaties











-  Campussen
-  Functie-gemengde (zaken)-centra
-  Transformatiegebieden
-  Productielandschappen

Topsectoren


-  High Tech Systemen & Materialen
-  Creatieve Industrie
-  Agro & Food
-  Tuinbouw & Uitgangsmaterialen
-  Life Sciences & Health
-  Chemie
-  Logistiek

-  Brainport Eindhoven
-  Burgerluchthaven van nationale betekenis
-  Militaire luchthaven met burgermedegebruik van nationale betekenis
-  Militaire luchthaven
-  Zeehaven van nationale betekenis
-  Binnenhaven van nationale betekenis
-  Multimodaal knooppunt internationale betekenis (logistiek)
-  Kennis
-  Circulaire economie


Regionaal

-  High Tech Systemen & Materialen
-  Maintenance
-  Agro & Food
-  Tuinbouw & Uitgangsmaterialen
-  Life Sciences & Health
-  Logistiek
-  Recreatie (leisure)
-  Agrarisch productielandschap
-  Multimodaal knooppunt regionale betekenis (logistiek)
-  Kennis

Verstedelijking

-  Extensivering






Regionaal

-  Stedelijke vernieuwing / transformatie





Bereikbaarheid

-  Hoofdwegenet
-  Opgave hoofdwegenet
-  (Mogelijk) nieuwe verbinding hoofdwegenet
-  Hoofdspoorwegenet
-  Opgave hoofdspoorwegenet
-  Nieuwe spoorverbinding (indicatief)
-  Opgave grensoverschrijdend spoor- vervoer
-  Hoofdvaarwegenet
-  Opgave hoofdvaarwegenet
-  Opgave sluis
-  Corridor achterlandverbinding


Regionaal

-  Belangrijke regionale weg
-  Opgave belangrijke regionale weg
-  Nieuwe regionale verbinding
-  Knelpunt brug
-  Samenhangend HOV-netwerk


Energie

-  (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteit > 500MW
-  Hoogspanningsleiding >220kV
-  Nieuwe hoogspanningsverbinding 380kV
-  Buisleidingenstrook






Natuur, Landschap & Erfgoed

-  EHS op land (herijkt)
-  Natura 2000 - land
-  Natura 2000 - water
-  Nationaal Park
-  Cultureel erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed

Regionaal

-  Aanpak in groen-blauwe structuur of Metropolaan Landschap

Water

-  Primaire kering - voldoet niet (Derde Toets)
-  Primaire kering - nader onderzoek (Derde Toets)
-  Primaire kering - voldoet (Derde Toets)
-  Afvoerverdeling
-  Berging Zuidwestelijke Delta
-  Secundaire stuurknop
-  Berging (zoekgebied)
-  Coalitie Natuurlijke Klimaatbuffers
-  Aandachtsgebied zoetwater door verzilting
-  Droogtegevoelig gebied: geen wateraanvoer uit hoofdwatersysteem mogelijk

Zuid-Nederland **Projectenkaart**

MIRT Onderzoek

1. Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport
(valt onder SmartwayZ.NL programma)

Verkenning

2. A2 Deil-'s Hertogenbosch-Vught
3. Integrale Verkenning Ravenstein-Lith
4. Lob van Gennepe
5. A58 Tilburg-Breda (valt onder SmartwayZ.NL programma)

Planuitwerking

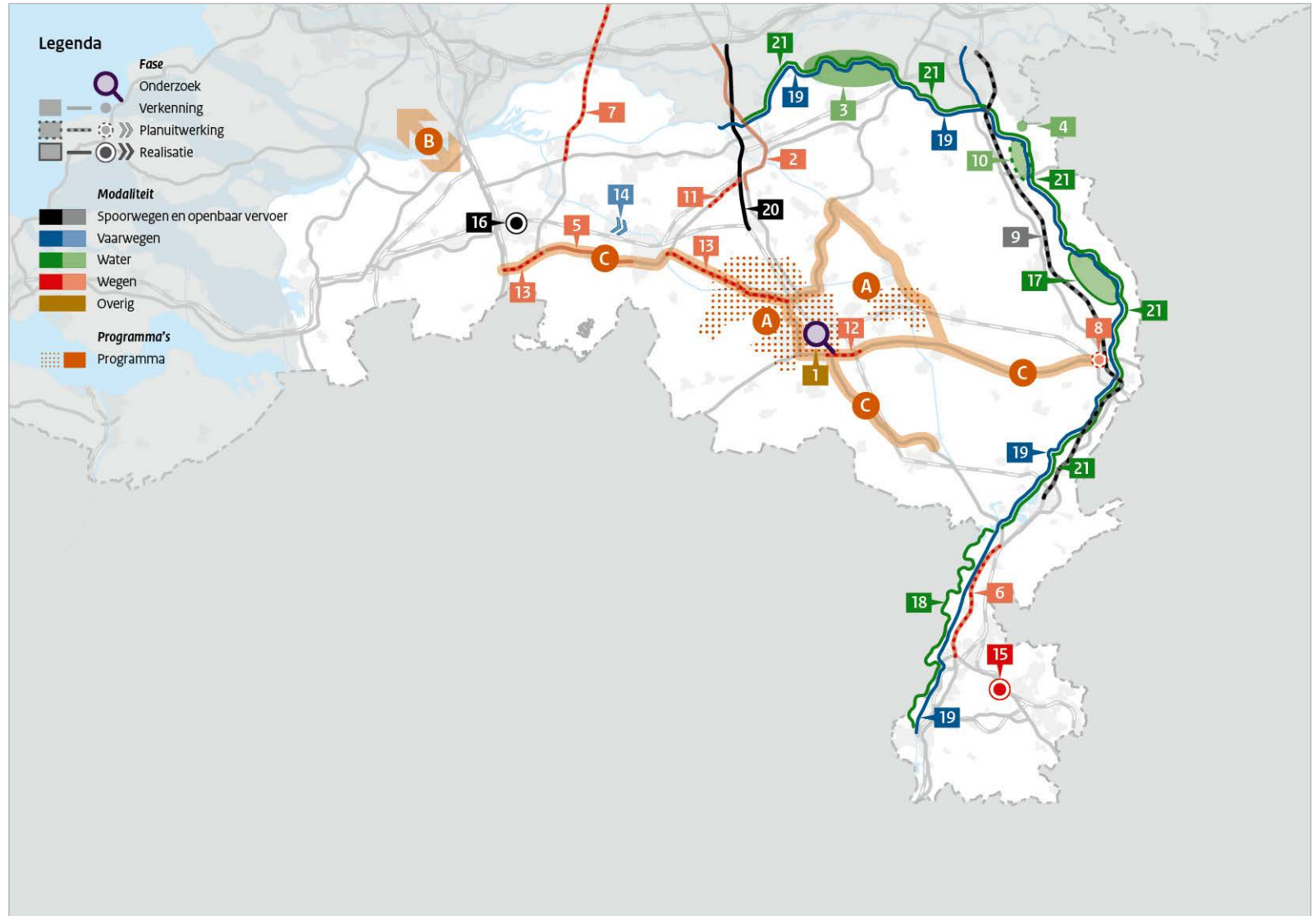
6. A2 Het Vonderen-Kerensheide
7. A27 Houten-Hooipolder
8. A67/A73 knooppunt Zaarderheiken
9. Maaslijn
10. MIRT Planuitwerking Oeffelt
11. N65 Vught-Haaren
12. A67 Leenderheide-Geldrop (valt onder SmartwayZ.NL programma)
13. InnoVA58 (valt onder SmartwayZ.NL programma)
14. Wilhelminakanaal Sluis 2

Realisatie

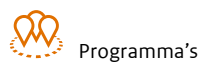
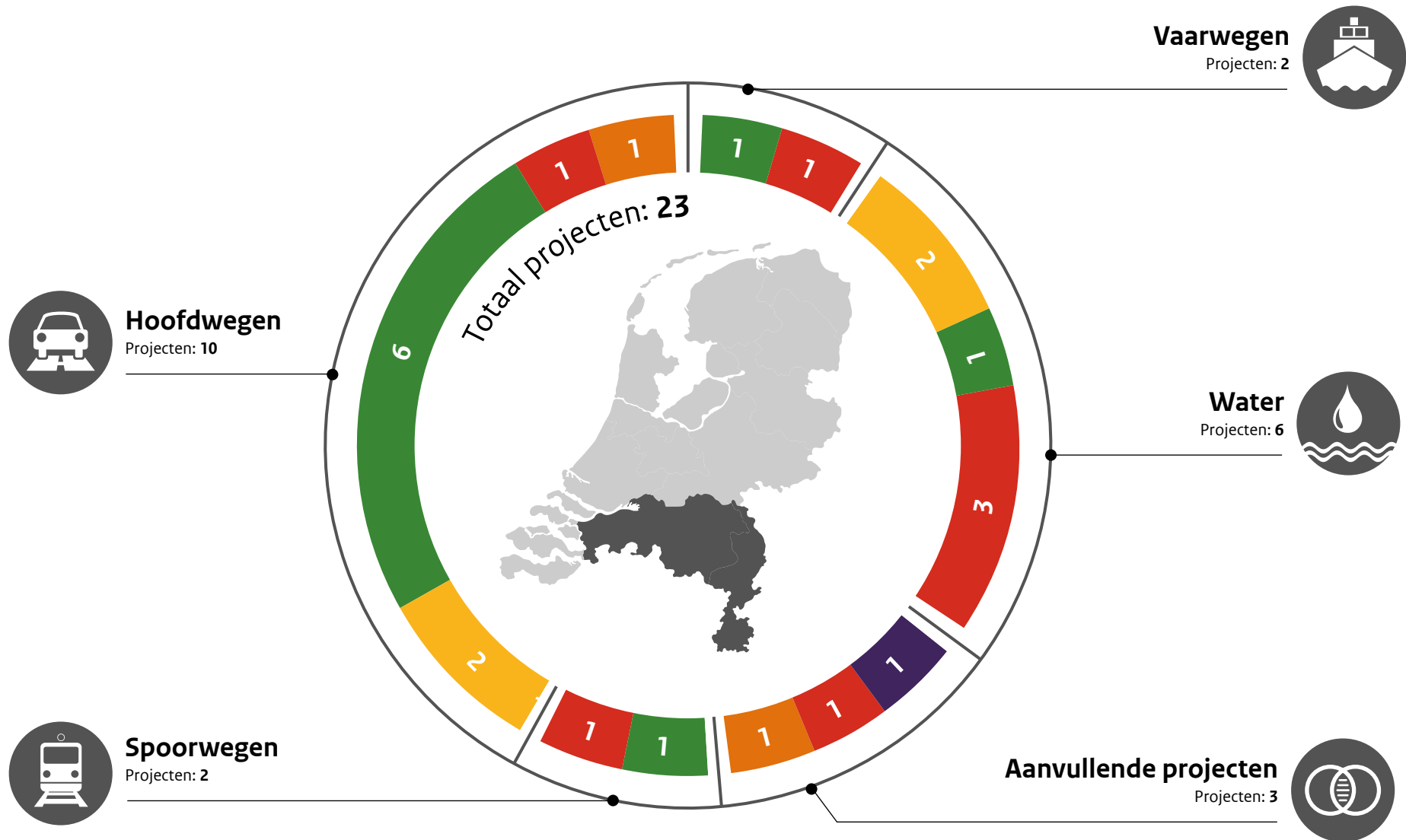
15. A76 Aansluiting Nuth
16. Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)
17. Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum
18. Grensmaas
19. Maasroute, modernisering fase 2
20. PHS Meteren Boxtel
21. Zandmaas

Programma's

- A** Adaptief programma Brainport City
- B** Programma Goederencorridor Zuidoost
- C** Programma SmartwayZ.NL



Zuid-Nederland **Projectenoverzicht**





Programma SmartwayZ.NL

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ De rijksstructuurvisie met daarin opgenomen de voorkeursbeslissing voor de A67 Leenderheide-Zaarderheiken is vastgesteld. Het uitvoeringsplan met daarin concrete voorstellen om de komende vier jaar te versnellen op de realisatie van smart mobility en daarmee de bereikbaarheid te verbeteren is vastgesteld.
- 2020** ○ De ontwerpprijkstructuurvisie voor de A67 Leenderheide-Zaarderheiken is vastgesteld.
- 2019** ○ Voor het deelprogramma A58 Tilburg-Breda wordt een MIRT Verkenning gestart. Hiervoor wordt € 35 mln. rijksbudget gereserveerd.
- 2018** ○ Voor de A2 Weert-Eindhoven wordt geen verkenning gestart, maar een no-regretpakket uitgewerkt.
- 2017** ○ Het programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

Het verbeteren van het vestigingsklimaat van de Brainport Zuidoost-Nederland en de Greenport Venlo is een belangrijke opgave uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Zowel dit vestigingsklimaat als een goede bereikbaarheid zijn essentieel om deze regio internationaal te laten concurreren. Een goede bereikbaarheid van de internationale achterlandverbinding van de mainport Rotterdam via Noord-Brabant en Limburg naar Duitsland en van de as van Utrecht via Eindhoven naar Limburg is hierin cruciaal.

Nederland heeft daarnaast een ambitie om een koploperpositie in te nemen bij het ontwikkelen van innovatieve concepten en toepassen van smart mobility. De regio Zuidoost-Brabant/Noord-Limburg is hier in potentie een mooie locatie voor. Bedrijven en kennisinstellingen op het gebied van automotive, samen met een groot aandeel regionaal verkeer, geven de mogelijkheid om een geconcentreerde vloot te creëren en de bewoners erbij te betrekken.

Opbouw van het programma

Het programma SmartwayZ.NL bestaat uit een samenhangend pakket van acht deelopgaven die gezamenlijk worden aangestuurd. Het doel van het totale programma is om het mobiliteitssysteem van Zuid-Nederland te versterken door op slimme wijze maatregelen te realiseren om de bereikbaarheid in Zuid-Nederland te vergroten. In dit programma worden de mogelijkheden van intelligente transportsystemen (ITS) en smart mobility verder ontwikkeld en toegepast op het hoofdwegennet en in het stedelijk netwerk in Zuid-Nederland. In het programma werken Rijk, regionale overheden, marktpartijen en kennisinstellingen samen.

MIRT-projecten onder dit programma

- A58 Tilburg-Breda
- A67 Leenderheide-Zaarderheiken
- InnovA58



Op 5 november 2015 zijn in het BO MIRT Zuid-Nederland afspraken gemaakt over een pakket maatregelen om de bereikbaarheid van Zuid-Nederland te verbeteren. In het voorjaar van 2016 zijn afspraken gemaakt over de governance van dit programma. Binnen het programma is besloten voor de A2 Weert-Eindhoven geen verkenning te starten, maar om een no-regretpakket verder uit te werken. Dit pakket bevat een aantal redelijk gemakkelijk op de korte termijn te realiseren maatregelen die de doorstroming en de verkeersveiligheid op de A2 verbeteren en het sluipverkeer rondom de A2 verminderen. In het BO MIRT najaar 2017 is besloten om wel een MIRT Verkenning te starten voor de A58 Tilburg-Breda.



Programma SmartwayZ.NL

(vervolg)

Het programma zal adaptief worden ingericht. Vooraf wordt niet meer alles voor de lange termijn geprogrammeerd, zodat ruimte blijft bestaan voor het inspelen op veranderende omstandigheden en nieuwe technologische mogelijkheden. Door de stikstofproblematiek zal de planning van een aantal MIRT-projecten worden herijkt, voor informatie zie het betreffende MIRT-blad. Mede daarom heeft de programmaraad van SmartwayZ.NL besloten tot versnelling in de aanpak van het nemen van concrete maatregelen voor smart mobility om zo de bereikbaarheid te blijven verbeteren.

Meer informatie

www.smartwayz.nl

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend budget in mln.	Budgetflexibiliteit	Openstelling
<i>Verkenning/planuitwerking</i>				
InnovA58	Zie apart MIRT-blad SmartwayZ.NL: InnovA58	425	Bestuurlijk verplicht	2022 - 2024
ITS/Smart Mobility		22	Gebonden	
Planuitwerking A67 Leenderheide-Geldrop	Zie apart MIRT-blad SmartwayZ.NL: A67 Leenderheide-Geldrop	157	Bestuurlijk verplicht	
MIRT Verkenning A58 Tilburg-Breda	Zie apart MIRT-blad SmartwayZ.NL: A58 Tilburg-Breda	35	Gebonden	
Overige onderzoeken	<ul style="list-style-type: none"> • A2 Randweg Eindhoven • A2 Weert-Eindhoven • N279 toekomstbestendig uitvoeren • Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant • MIRT Onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport 	0		
Totaal		639		
<i>Juridisch verplicht</i>		0%		



MIRT Onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2021 ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

De Brainportregio heeft de afgelopen jaren een enorme economische groei doorgemaakt, die zich kenmerkt in een groeiend aantal arbeidsplaatsen en een toenemende vraag naar woningen. De groei van de aantallen bedrijven, werknemers en inwoners betekent ook een toenemende vraag naar woningen, een druk op het woon- en leefklimaat en een afname van de bereikbaarheid.

Het onderzoek moet leiden tot een gedeelde perceptie tussen Rijk en regio over de urgentie, aard, omvang, onderbouwing en aanpak van de samenhangende opgaven op het gebied van verstedelijking en bereikbaarheid. Op basis van dit beeld worden strategische hoofdkeuzes gemaakt. Het streven is om tijdens het BO MIRT van 2020 beslissingen te nemen over een adaptief ontwikkelpad inclusief maatregelenpakket.

Het onderzoek heeft de volgende contouren:

- Focus op samenhang verstedelijking en mobiliteit;
- Aandacht voor alle modaliteiten in hun onderlinge samenhang;
- Aandacht voor nieuwe vormen van (duurzame) mobiliteit, slimme oplossingen en innovaties;
- Het geografisch gebied Zuidoost-Brabant;
- Actieve rol bedrijfsleven vanwege bijdrage aan vestigingsklimaat, economische ontwikkeling en werkgeversaanpak;
- Onderzoek naar vormen van alternatieve bekostiging;
- Focus op tijdshorizon 2030-2040.

Planning

2020: Analyse, opbouwen van ontwikkelperspectieven, schetsen en agenderen van een adaptief ontwikkelpad



Betrokkenen

Het Rijk (IenW en BZK), de provincie Noord-Brabant en de gemeente Eindhoven zijn gezamenlijk opdrachtgever van dit MIRT Onderzoek. Ook zal er afstemming plaatsvinden met het ministerie van EZK, andere gemeenten (Stedelijk Gebied Eindhoven en Metropoolregio Eindhoven), het bedrijfsleven, aanbieders van mobiliteitsdiensten en kennisinstellingen binnen de Brainportregio.



A58 Tilburg-Breda

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De A58 tussen Tilburg en Breda is een deelopgave van het programma SmartwayZ.NL. In de deelopgave A58 Tilburg-Breda wordt gezocht naar de 'slimste oplossing' om de bereikbaarheid te vergroten. Uit een marktverkenning blijken zowel smart mobility- en gedragsmaatregelen als fysieke capaciteitsuitbreiding kansrijk. De effecten van alleen smart mobility- en gedragsmaatregelen zijn op het moment nog niet goed in te schatten, maar lijken onvoldoende om de verkeersproblematiek op te lossen. In de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA), waarin naast de mobiliteitsontwikkeling ook de potentiële bereikbaarheidsopgaven op de lange termijn in beeld worden gebracht, blijkt dat de economische verlieskosten op de A58 tussen Tilburg en Breda rond 2030 zo'n € 50 mln. op jaarbasis bedragen. Dit, samen met de resultaten van de marktverkenning, was aanleiding een formele MIRT Verkenning te starten.

Oplossing

De oplossing ligt in innovatieve vormen van capaciteitsuitbreiding, in combinatie met aan smart mobility gerelateerde kortetermijnoplossingen die worden uitgewerkt binnen de opgave SmartWayZ.NL. Ook worden kansrijke oplossingsrichtingen uit de marktverkenning A58 Tilburg-Breda binnen de scope opgenomen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan de verbetering van de regionale en (inter) nationale bereikbaarheid van de regio. De A58 verbindt de mainport Rotterdam met het Duitse achterland en is een belangrijke route voor goederenverkeer richting Duitsland en verder Europa in. Als onderdeel van de Europese C-ITS corridor (Coöperatieve Intelligente Transport Systemen) is de A58 ook van belang. Deze corridor loopt van Rotterdam, via Breda, Tilburg en Eindhoven naar Venlo en Duitsland.



Planning

2019-2021: Verkenning
2021: Voorkeursbeslissing
2022-2024: Planuitwerking
2024: Tracébesluit
2024-2026: Realisatie

Betrokken partijen

De provincies Noord-Brabant en Limburg, de gemeenten Tilburg en Breda en de bestuurlijke organen Metropoolregio Eindhoven, Dinalog, NXP, Stichting Brainport en TU Eindhoven zijn bij het project betrokken.



A58 Tilburg-Breda

(vervolg)

Financiën

De raming van de kosten van de meest voor de hand liggende variant in de eerder uitgevoerde onderzoeken bedraagt € 70 mln. (inclusief btw). Dit is in dit geval de innovatiestroom. Om verzekerd te zijn van voldoende financiering is uitgegaan van de duurste variant van de innovatiestroom. Ten behoeve van het starten van een MIRT Verkenning dient, conform de spelregels van het MIRT, 75% van het budget van de meest voor de hand liggende optie gedekt te zijn, in casu € 52,5 mln. (inclusief btw).

De provincie Noord-Brabant heeft toegezegd hiertoe maximaal € 20 mln. exclusief btw (€ 24,2 mln. inclusief btw) bij te dragen. Het resterende bedrag is door het ministerie van IenW gereserveerd. Bij vaststelling van het voorkeursalternatief worden definitieve afspraken gemaakt over de kostenverdeling tussen regio en rijk, waarbij als uitgangspunt een verdeling geldt van een derde voor de regio (tot een maximale provinciale bijdrage van € 20 mln. exclusief btw) en twee derde voor het rijk. Op basis hiervan heeft het rijk € 35 mln. gereserveerd.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 17, 25 en 36 uit de File Top 50.

Meer informatie

www.SmartwayZ.NL



A67 Leenderheide-Geldrop

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** In december is de afspraak gemaakt in de Programmaraad SmartwayZ.NL over maatregel-pakket en budget. Daarna is in voorjaar 2020 de structuurvisie voor dit project vastgesteld. Het project is overgegaan naar planuitwerking.
- 2018** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De A67 kent structurele files op het traject Leenderheide-Geldrop. Daarnaast doen zich – ook op de overige gedeelten van de A67 – incidenten voor die leiden tot vertragingen. Het relatief grote percentage vrachtverkeer vergroot deze problemen. In de MIRT Verkenning A67 Leenderheide-Zaarderheiken (onderdeel van het programma SmartwayZ.NL) is een verkenning uitgevoerd naar de oplossing van de verkeersproblemen op de A67 en de verbetering van de verkeersveiligheid.

Oplossing

Rijk en regio hebben in 2019 in de Programmaraad SmartwayZ.NL en het BO MIRT afspraken gemaakt over een maatregel-pakket. In 2020 is de Structuurvisie A67 Leenderheide-Zaarderheiken vastgesteld. Er start een planstudie naar de toekomstvaste verbreding van de A67 Leenderheide-Geldrop. De oplossing ligt in een uitbreiding van de noordelijke rijbaan (richting Eindhoven) met een parallel- annex weefstrook en een uitbreiding van de zuidelijke rijbaan (richting Venlo) met één rijstrook (van twee naar drie rijstroken). Daarnaast worden er nog overige maatregelen getroffen om de bereikbaarheid te verbeteren.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

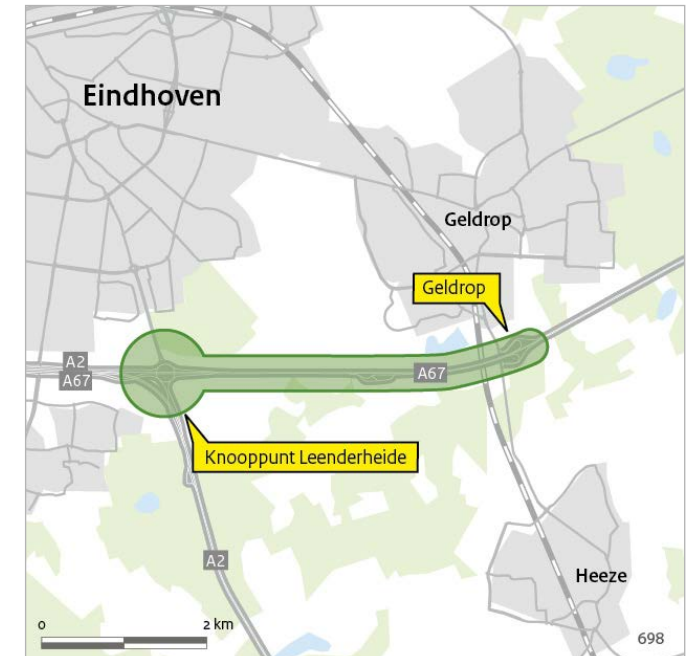
Het project draagt bij aan een verbetering van de nationale en internationale bereikbaarheid. Het verbeteren van het vestigings-klimaat van Brainport Zuidoost-Nederland en Greenport Venlo zijn benoemd als opgaven van nationaal belang.

Planning

2023: Ontwerptracébesluit
2024: Tracébesluit

Betrokken partijen

Provincies Noord-Brabant en Limburg en alle aanliggende gemeenten en andere bestuurlijke organen zijn bij het project betrokken.





A67 Leenderheide-Geldrop

(vervolg)



Financiën

Het taakstellend budget voor de planstudie Leenderheide Geldrop is € 157 mln. Bestuurlijk is voor de planstudie een regiobijdrage afgesproken van € 37 mln. Voor korte termijn maatregelen en weggebonden smartmaatregelen is € 12 mln. beschikbaar. Het Rijk heeft hiervoor € 9 mln. gereserveerd, de regio draagt hiervoor € 3 mln. bij. Daarnaast is € 6 mln. beschikbaar voor niet weggebonden smart maatregelen op het traject A67 uit generiek programmabudget SmartwayZ.NL.

Meer informatie

www.smartwayz.nl

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	157	
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	3	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



InnovA58

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2021 De stikstofproblematiek zorgt bij beide trajecten voor een vertraging van oplevering van het Ontwerptractébesluit en het Tracébesluit. Dit leidt tot latere openstellingen.

2017 De projectbladen over de A58 Sint Annabosch-Galder en de A58 Eindhoven-Tilburg zijn samengevoegd tot één MIRT-blad. Het project is opgenomen in het programma SmartwayZ.NL (Bereikbaarheid Zuid-Nederland). Het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase.

Opgave

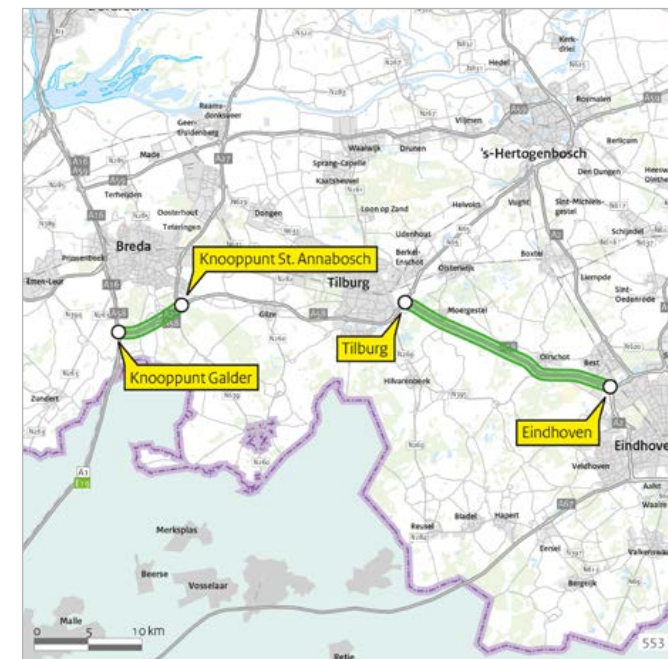
De 160 kilometer lange autosnelweg A58 loopt van Vlissingen tot de Ring Eindhoven. Deze weg verbindt de grootste Brabantse steden onderling (oost-west). Bovendien is de route onderdeel van de verbindingen Rotterdam-Antwerpen en Rotterdam-Zuidoost-Nederland-Ruhrgebied. Uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) van mei 2011 is gebleken dat in het hoge groeiscenario (Global Economy) in 2030 op de A58 tussen Breda en Tilburg een knelpunt zal ontstaan. Bovendien speelt op het traject colonnevorming door vrachtverkeer, die van invloed is op doorstroming en veiligheid.

Oplossing

De oplossing voor het project is onderzocht binnen het project InnovA58. Dit project had als extra opgave om te onderzoeken in welke vorm innovaties een bijdrage kunnen leveren aan de oplossing en de versnelling hiervan.

- A58 Sint Annabosch-Galder: In het najaar 2015 is de Voorkeursbeslissing genomen voor een verbreding naar 2x3 rijstroken en aanpassing van de knooppunten Sint-Annabosch en Galder.
- A58 Eindhoven-Tilburg: In het najaar 2015 is de Voorkeursbeslissing genomen voor een verbreding naar 2x3 rijstroken en aanpassing van de knooppunten De Baars en Batadorp en de aansluitingen Moergestel en Best.

De planuitwerking is evenals de verkenning binnen het project InnovA58 uitgewerkt en is medio 2016 opgestart. Het project InnovA58 stimuleert ook de inbreng van innovaties in het project, onder andere door de inrichting van een living lab voor innovaties in de periode 2016-2020. De innovatie-opgave van het project richt zich op optimale life cycle costs, smart mobility, minder milieuhinder, energieneutraliteit en nieuwe diensten langs de weg. Het project InnovA58 maakt deel uit van het programma SmartwayZ.NL, zie hiervoor het betreffende MIRT-blad. Waar relevant zal dit project in samenhang met andere onderdelen van dit programma worden bekeken.



De stikstofproblematiek raakt de planning van het project. De vertraging voor Eindhoven-Tilburg is één tot twee jaar, voor Annabosch-Galder drie tot vijf jaar. Het project is in het maatregelenpakket voor de stikstofproblematiek in de woningbouw- en infrastructuursector en PFAS aangemerkt als prioritair project.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project InnovA58 draagt bij aan de verbetering van de doorstroming, de verkeersveiligheid, de betrouwbaarheid en de robuustheid op dit traject.



InnovA58

(vervolg)

Planning

N.t.b.

Politiek/bestuurlijk

De Voorkeursbeslissing voor dit project is genomen binnen de besluitvorming van het programma SmartwayZ.NL. De gevolgen van de uitspraak van de Raad van State over de Programma Aanpak Stikstof (PAS) voor lopende planuitwerkingen worden momenteel geïnventariseerd. Duidelijk is dat deze uitspraak gevolgen kan hebben voor zowel de planning als uitgaven voor specifieke projecten. Dit betreft ook dit project omdat het Tracébesluit nog niet onherroepelijk is. Het streven is de Tweede Kamer hierover in het najaar nader te informeren.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 25, 17 en 36 uit de File Top 50.

Financiën

Het taakstellend budget voor het project InnovA58 is vastgesteld op € 425 mln., inclusief de € 10 mln. voor het living lab. Het budget is exclusief reservering uit het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPG).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling Eindhoven-Tilburg	Openstelling Annabosch-Galder
MIRT 2021	425	2023-2026	2025-2029
MIRT 2020	412	2022-2024	2022-2024
MIRT 2019	412	2022-2024	2022-2024
MIRT 2018	405	2022-2024	2022-2024
MIRT 2017	401	2022-2024	2022-2024
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	24		
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	18		

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Adaptief programma Brainport City

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ Medio 2019 hebben Rijk en regio een samenwerkingsovereenkomst getekend in het kader van de Knoopontwikkeling (EIK-XL) en tijdens het BO MIRT van november 2019 hebben partijen definitieve afspraken gemaakt over drie maatregelen voor de korte termijn in het kader van EIK-XL. In 2019 hebben BZK, provincie Noord-Brabant en Stedelijk Gebied Eindhoven (SGE) een woondeal gesloten om de fysieke woonomgeving (wonen, leefbaarheid in wijken, aardgasvrij) in het SGE te behouden en verbeteren.
- 2019** ○ Er is een investeringsbeslissing genomen voor een eerste maatregelenpakket Eindhoven Internationale Knoop XL. Door de portefeuilleverdeling ligt inhoudelijk het voortouw van dit programma met ingang van 2018 onder de verantwoordelijkheid van het ministerie van BZK.
- 2017** ○ Op basis van inhoudelijke samenhang is het blad Brainport Avenue samengevoegd met het blad Brainport City en gewijzigd in Adaptief programma Brainport City.
- 2015** ○ Het programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

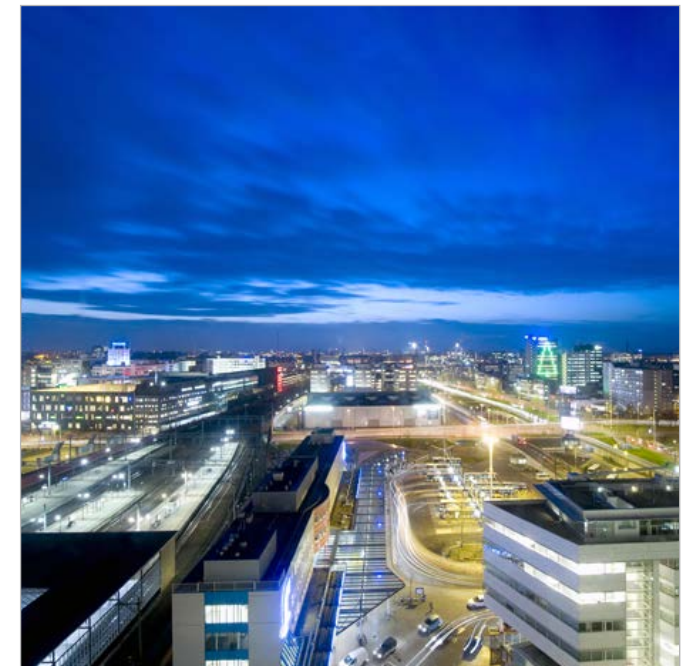
In vervolg op het MIRT Onderzoek Brainport Avenue (2013-2014) voeren het Rijk en regionale partijen in Brainportregio Eindhoven binnen een adaptief programma samen de gebiedsvisie Brainport City uit. Deze gebiedsvisie geeft een ruimtelijk-economisch toekomstperspectief waarmee Brainport Eindhoven internationaal kan blijven opereren, daarbij voortbouwend op technologie, design en kennis. Doelen zijn de verbetering van de agglomeratiekracht, de bereikbaarheid en het vestigingsklimaat. Rijk en regio werken hierbij samen aan:

- Eindhoven Internationale Knoop XL (EIK-XL, Stationsomgeving Eindhoven) en binnenstad Eindhoven;
- Bereikbaarheid;
- Woningbouw en kwaliteit van wonen in de woondeal SGE.

Vanuit verschillende lopende MIRT-programma's en -projecten wordt reeds bijgedragen aan de opgaven Hoofdwegennet (programma SmartwayZ.NL), Internationale verbindingen (Programma Hoogfrequent Spoor en Ontwikkelagenda Grensoverschrijdend Spoorvervoer), Eindhoven Noordwest (gebiedsontwikkeling Brainport Avenue en landzijdige bereikbaarheid Eindhoven Airport) en Stationsomgeving Eindhoven (fietsparkeren Neckerspoel). Ook is er sprake van samenhang met de Ruimtelijk-Economische Ontwikkelingsstrategie (REOS) en de Brainport Nationale Actieagenda (BNA).

Planning

Op 16 mei 2019 is de samenwerkingsovereenkomst inclusief het Plan van Aanpak voor EIK-XL ondertekend. In het Plan van Aanpak zijn de ambitie, doelen, betrokkenheid van regio en het Rijk (waaronder de ministeries van BZK en IenW), de governance en adaptieve werkwijze beschreven. EIK-XL voorziet in het ontwikkelen van een hoogwaardig stedelijk centrumgebied in de directe nabijheid van het ov-knooppunt Eindhoven Centraal. Dit draagt bij aan een internationaal wervend vestigingsklimaat en het kan daarnaast een belangrijke kwalitatieve en kwantitatieve bijdrage leveren aan de woningvoorraad. Voor de verdere ontwikkeling van EIK-XL heeft BZK de coördinerende rol



namens het Rijk. EIK-XL is aangewezen als majeure transformatielocatie in de woondeal met het SGE. Het is één van de tien prioritaire acties van de Brainport Nationale Actieagenda. Voor de Brainport Nationale Actieagenda heeft het ministerie van EZK de coördinerende rol namens het Rijk.

Betrokken partijen

Gemeente Eindhoven (trekker), het Rijk (ministeries van BZK, IenW en EZK), de provincie Noord-Brabant, Eindhoven Airport, NS, Brainport Development en regiogemeenten (met name de gemeenten Best, Helmond, Oirschot en Veldhoven) werken hierin samen.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2019** ○ Het project is overgegaan naar de verkenningfase.
- 2017** ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

A2 Deil-'s Hertogenbosch-Vught

Opgave

De A2 kent op en tussen de knooppunten Deil en Vught nu al problemen met doorstroming. Op nationaal niveau is dit wegvak een grote bottleneck. Verkeersprognoses die uitgaan van toekomstige ontwikkelingen in de economie, demografie, gebiedsontwikkeling en aanpassingen in het netwerk laten een autonome groei van het verkeer zien. Hierbij nemen fileproblemen op dit traject in de toekomst nog verder toe, met negatieve netwerkeffecten en daarmee gepaard gaande economische schade tot gevolg.

Oplossing

In de MIRT Verkenning worden diverse alternatieven onderzocht voor de uitbreiding en ontvlechting van de A2. Daarnaast worden er ook alternatieven onderzocht waarbij er geen of minimale infrastructurele maatregelen worden genomen, bijvoorbeeld smart mobility-oplossingen en het pakket aan quick wins dat voor de korte termijn is geformuleerd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan het oplossen van de huidige en toekomstige bereikbaarheidsopgaven door het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid op de A2 tussen het knooppunt Deil en knooppunt Vught in beide richtingen. Hierdoor zal de betrouwbaarheid van de reistijd op het netwerk en de bereikbaarheid van het gebied per saldo verbeteren. Zodoende levert het project ook een bijdrage aan de economische ontwikkeling van het gebied en zal door middel van het pakket aan quick wins de multimodale bereikbaarheid worden verbeterd.

Planning

2020: Voorkeursbeslissing
2021/2022: Ontwerptracébesluit
2023/2024: Tracébesluit

Betrokken partijen

De MIRT Verkenning wordt uitgevoerd onder leiding van het ministerie van IenW, in nauwe samenwerking met de provincies Gelderland en Noord-Brabant, de gemeente 's-Hertogenbosch en de regio Rivierenland.



Financiën

In het MIRT is € 464 mln. gereserveerd voor structurele verbreding van dit deel van de A2 (75% van de globaal geschatte kosten). Het ministerie van IenW heeft tevens € 22,1 mln. (inclusief btw) gereserveerd voor kortetermijnmaatregelen (onderzoek en realisatie van de quick wins en nader onderzoek naar de oplossingsrichtingen voor de (middel)lange termijn). De regionale partners reserveren hiervoor € 27,6 mln. (exclusief btw).

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 46 uit de File Top 50.



Integrale Verkenning Ravenstein-Lith

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ In december 2019 heeft de Stuurgroep met het voorkeursalternatief ingestemd. Medio 2020 is het voorkeursbesluit voorzien, alsmede de start van de planuitwerkingsfase.
- 2020** ○ Afronding van de verkenning is voorzien eind 2019 waarna besluitvorming over het voorkeursalternatief volgt.
- 2018** ○ In het BO MIRT van 12 oktober 2016 is ingestemd met de start van een integrale MIRT/HWBP Verkenning voor Ravenstein-Lith. Op 19 januari 2017 is de startbeslissing aan de Tweede Kamer aangeboden, waarmee de verkenning formeel van start is gegaan. In het BO MIRT zijn afspraken gemaakt over de financiering en de bijdragen van partijen aan het project.
- 2017** ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De verkenning Ravenstein-Lith heeft als belangrijkste doel het verhogen van de waterveiligheid. Daarbij worden de gebiedskwaliteiten versterkt en de mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling benut. Hiervoor wordt een krachtig samenspel van dijkversterking, rivierverruiming en gebiedsmaatregelen onderzocht. Concrete aanleiding is dat dijken aan Brabantse zijde van het riviertraject niet voldoen aan de nieuwe veiligheidsnormen die per 1 januari 2017 van kracht zijn.

Oplossing

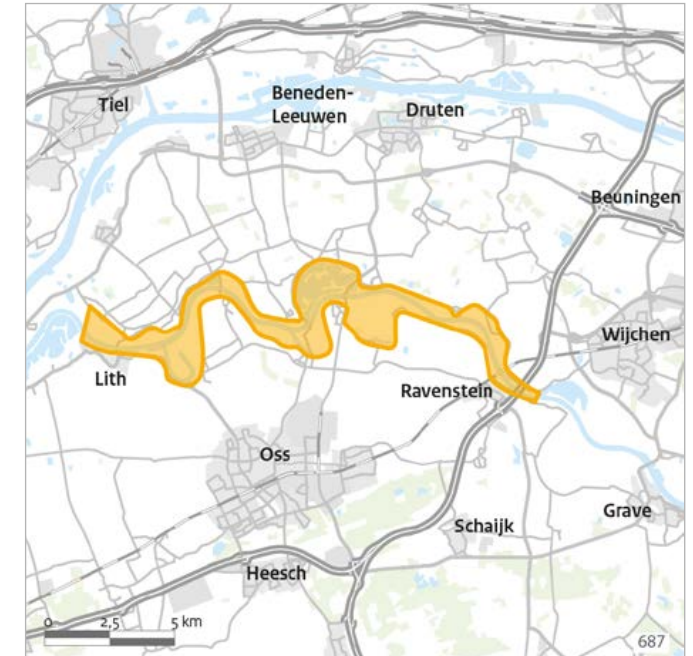
Een combinatie van rivierverruimende en gebiedsgerichte maatregelen kan bijdragen aan de waterveiligheid en deze combinatie levert synergie op met ambities en opgaven van de partners in de regio. De kracht zit in robuuste maatregelen dicht bij de Maas met een waterstandsdalend effect en de versterking van de oude, natuurlijke meanders. De verkenning leidt tot een besluit over één integraal voorkeursalternatief voor de beoogde rivierverruiming, dijkversterking en gebiedsontwikkeling. In de verkenning wordt een afweging gemaakt over de optimale balans tussen dijkversterking en rivierverruiming.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Door een combinatie van dijkversterking en rivierverruiming wordt de waterveiligheid van het gebied rondom de Maas nu en in de toekomst geborgd. In januari 2015 heeft de minister van IenM de regio gevraagd met voorstellen te komen voor rivierverruimende maatregelen voor de korte termijn (voor 2028). Daarbij gaf ze drie criteria mee: effectief voor waterveiligheid, meekoppelkansen en draagvlak, en cofinanciering. In het BO MIRT van oktober 2016 hebben Rijk en regio op basis van het Regionaal Voorstel Maas afspraken gemaakt over rivierverruimende projecten voor de korte termijn. Het project Meanderende Maas Ravenstein-Lith is hier onderdeel van en een goede eerste stap om de waterveiligheid voor 2050 op orde te brengen.

Planning

De Verkenning duurt in totaal drie jaar. De stuurgroep heeft in december 2019 het voorkeursalternatief vastgesteld. De vaststelling



van de interprovinciale structuurvisie is medio 2020 voorzien, en daarna het voorkeursbesluit van de minister en bestuursovereenkomst voor de planuitwerkingsfase.

Betrokken partijen

De verkenning wordt getrokken door het waterschap Aa en Maas in nauwe samenwerking met de provincie Noord-Brabant, de gemeente Oss en het Rijk. Daarnaast wordt in de verkenning samengewerkt met Natuurmonumenten, de gemeente Wijchen, de gemeente West Maas en Waal, waterschap Rivierenland en de provincie Gelderland.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** ○ Startbeslissing is genomen en de verkenning van de Lob van Genneep is gestart.
- 2018** ○ Project is nieuw opgenomen in het MIRT Overzicht.

Lob van Genneep

Opgave

De Lob van Genneep is een laaggelegen gebied tussen Genneep en Mook in de overgang van de Maasvallei naar de Bedijkte Maas. Het gebied van zo'n 20 km² maakt deel uit van het waterbergend rivierbed. In geval van extreem hoogwater in de Maas bergt het gebied momenteel veel water, waardoor de waterstanden stroomafwaarts in de Bedijkte Maas (tot aan de Biesbosch) dalen. Dit is een essentieel onderdeel van hoogwaterveiligheid langs de Bedijkte Maas.

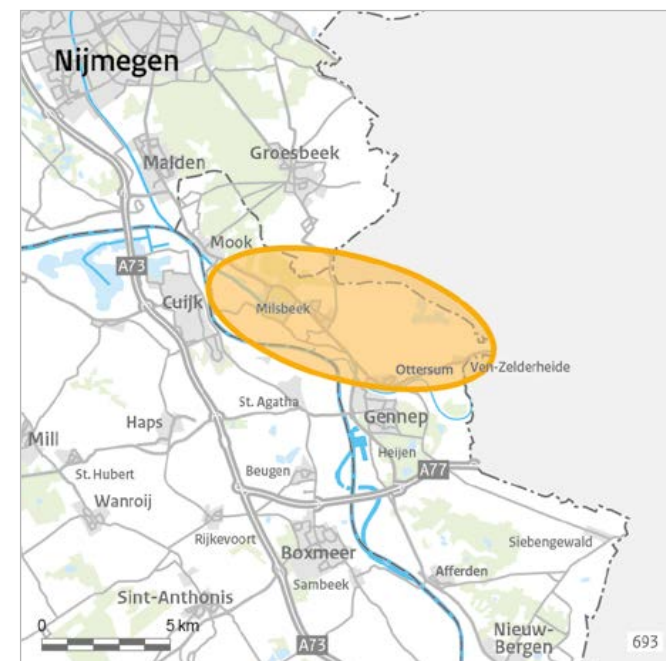
Oplossing

Het MIRT Onderzoek heeft aangetoond dat de huidige bergende werking van het gebied geoptimaliseerd kan worden. Daarbij verbetert zowel de hoogwaterbescherming in het gebied zelf als de hoogwaterbescherming stroomafwaarts tot aan de Biesbosch. Door de waterveiligheidsopgave en de gebiedskwaliteiten te verbinden ontstaan kansen om de ruimtelijke kwaliteit van het gebied te verbeteren. Er is synergie mogelijk, bijvoorbeeld voor beekherstel, recreatie en toerisme en gebiedskwaliteiten als landschap en cultuurhistorisch erfgoed. Daarom richt de verkenning zich op drie doelen:

- Het verbeteren van de hoogwaterbescherming van het gebied conform de wettelijke waterveiligheidsnorm van 1/300 per jaar;
- Het verbeteren van de waterbergende functie van het gebied en daarmee zorgen voor waterstandsdeling stroomafwaarts;
- Het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De Lob van Genneep is onderdeel van het Regionaal Voorstel Maas waarover Rijk en regio in het BO MIRT van oktober 2016 afspraken hebben gemaakt. Het is tevens één van de twaalf systeemmaatregelen die de minister van Infrastructuur en Waterstaat in de Waterbrief van najaar 2017 (TK, vergaderjaar 2017–2018, 27 625, nr. 409) aan de Tweede Kamer heeft gemeld. De systeemmaatregelen zijn een nadere invulling van het beleid in het Nationaal Waterplan waarin is afgesproken dat bij voldoende behoud van rivierbed de verplichte overstroombaarheid van de keringen in de Limburgse Maasvallei met het toegroeien naar de nieuwe normering kan komen te vervallen.



Planning

Voorjaar 2019 is de Startbeslissing genomen. Naar verwachting wordt de verkenning in 2021 afgerond.

Betrokken partijen

Lob van Genneep is een gezamenlijk project van gemeente Genneep, gemeente Mook en Middelaar, waterschap Limburg, waterschap Aa en Maas, provincies Limburg, Noord-Brabant en Gelderland en het Rijk; zij zijn de initiatiefnemers. Waterschap Limburg treedt namens deze samenwerkende overheden op als trekker van de MIRT Verkenning.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ Het Tracébesluit is in december 2019 vastgesteld.
- 2019** ○ Het Tracébesluit wordt een klein jaar later vastgesteld in verband met de overstap op het meest recente verkeersmodel. De start van de realisatie en de openstelling blijven ongewijzigd.
- 2018** ○ Het Ontwerptracébesluit en het Tracébesluit worden een jaar later vastgesteld als gevolg van de overstap op een recenter verkeersmodel en het doorvoeren van een aantal ontwerp wijzigingen. De start van de realisatie en de openstelling blijven ongewijzigd.
- 2015** ○ Dit project is overgegaan van verkenning naar de planuitwerkingsfase.

A2 Het Vonderen-Kerensheide

Opgave

Op het tracé van de A2 in Midden-Limburg zijn spitsstroken geopend tussen de knooppunten Het Vonderen en Kerensheide, tussen de aansluitingen van de A2 met de A73 en A76. Ook is knooppunt Kerensheide uitgebreid met een fly-over. Dit tracé is onderdeel van de corridor op snelwegniveau die Zuid- en Midden-Limburg met de rest van het land verbindt. De opgave is om dit wegvak veiliger en robuuster te maken.

Oplossing

In de bestuursovereenkomst van 10 september 2012 is vastgelegd dat er over een traject van 20 kilometer een structurele verbreding wordt gerealiseerd door de weg met spitsstroken op te waarderen tot een weg met 2x3 rijstroken met daarnaast vluchtstroken. Het project draagt hiermee bij aan een verbetering van de robuustheid, de (reis)betrouwbaarheid, de verkeersveiligheid en de doorstroming van het tracé.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

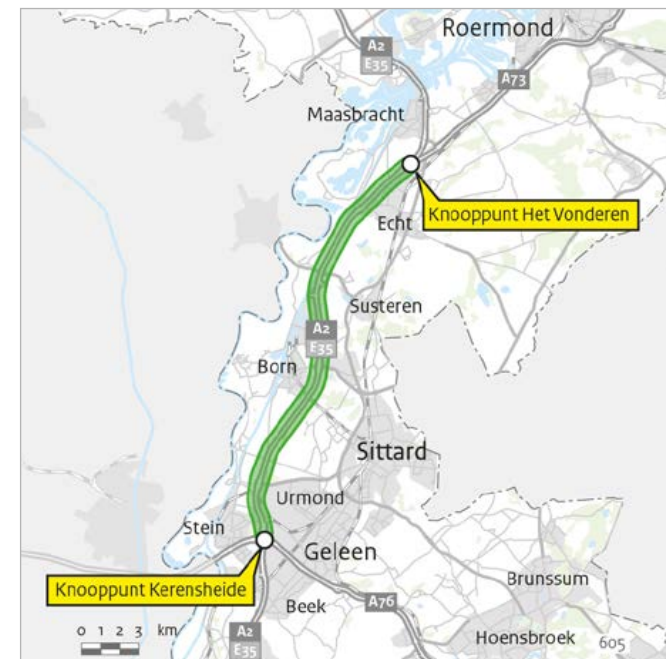
Door de spitsstroken om te zetten in een structurele verbreding draagt dit project met verbetering van de robuustheid bij aan het betrouwbaarder en verkeersveiliger maken van het netwerk voor de weggebruiker.

Planning

2022: Start realisatie
2025-2027: Openstelling

Politiek/bestuurlijk

In de bestuursovereenkomst van september 2012 is afgesproken dat Rijk en regio een bijdrage leveren voor de opwaardering naar drie volwaardige rijstroken. De provincie Limburg draagt in 2020 een bedrag van € 35 mln. bij. Dit bedrag wordt niet geïndexeerd. De rijksbijdrage is beschikbaar vanaf 2022. In het BO MIRT van najaar 2017 is afgesproken dat het Rijk bereid is al in 2020 maximaal € 35 mln. in te zetten als ook de regio bereid is haar bijdrage van € 35 mln. te vervroegen naar 2018. De zogenaamde allonge op de bestuursovereenkomst is op 13 november 2018 ondertekend.





A2 Het Vonderen-Kerensheide

(vervolg)

Financiën

Het taakstellend budget is € 278 mln. (Artikel IF 12.03.02).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	278	2025-2027
MIRT 2020	273	2025-2027
MIRT 2019	269	2025-2027
MIRT 2018	265	2025-2027
MIRT 2017	262	2025-2027
MIRT 2016	261	2025-2027
MIRT 2015	256	2025-2027
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	22	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	10	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** Het Tracébesluit is op 20 december 2018 vastgesteld en op 10 januari 2019 ter visie gelegd. Tevens is het budget met € 65 mln. verhoogd vanwege het loslaten van de PPS-taakstelling en enkele correcties op de raming vanwege prijsontwikkelingen.
- 2019** Het taakstellend budget is verhoogd met € 56 mln. om de vervanging van de Merwedebrug zonder pijlers in de vaarweg uit te voeren.
- 2018** Het taakstellend budget is verhoogd met € 389 mln. voor de vervangingskosten van de Hagesteinse Brug, de Merwedebrug en de Keizersveerbrug. De scope van het project is uitgebreid met extra maatregelen bij Knooppunt Hooipolder (HooipolderPlus-plan).
- 2017** Het taakstellend budget is verhoogd met € 48 mln. Bij uitwerking van het OTB bleek dat op delen van het traject de eerdere versobering te veel impact heeft gehad en er aanvullend budget nodig is om een robuust ontwerp te kunnen realiseren voor een goede doorstroming en veiligheid.
- 2016** Het taakstellend budget is verhoogd met € 20 mln. voor maatregelen binnen het project voor aanpassing in het kader van de Beleidslijn Grote Rivieren.

A27 Houten-Hooipolder

Opgave

Op de A27 Breda-Utrecht neemt de verkeersomvang toe. De voorziene reistijden voldoen niet aan de streefwaarden die in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn geformuleerd.

Oplossing

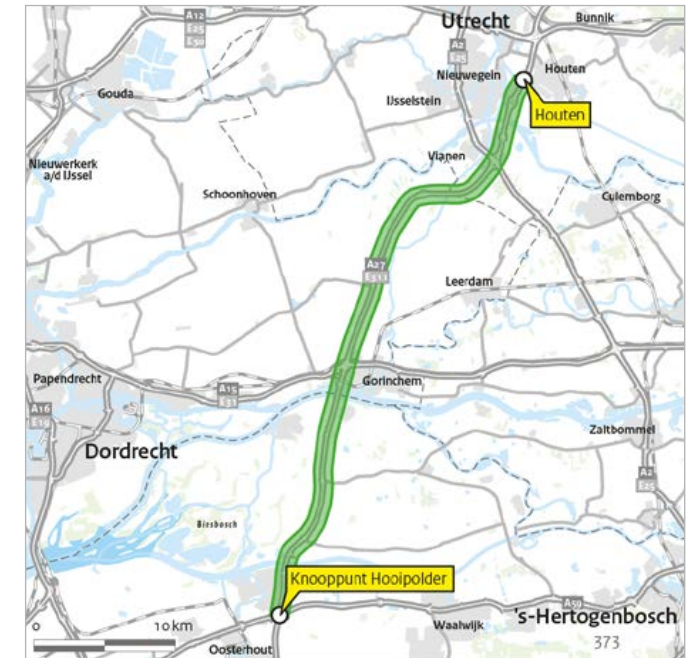
Gezien het beperkte budget is er de noodzaak om uit te gaan van een versoberd alternatief met een zo groot mogelijk probleemoplossend vermogen. De weg komt er (op hoofdlijnen) als volgt uit te zien: richting Breda, komende vanuit het noorden, komen er tussen Houten en Everdingen en tussen knooppunt Gorinchem en Werkendam vier reguliere rijstroken. De andere trajectdelen krijgen drie rijstroken, waarvan tussen Everdingen en Scheiwijk en tussen Werkendam en Hank een spitsstrook. Richting Utrecht, komende vanuit het zuiden, krijgt het hele traject op de A27 tussen Hooipolder en Houten drie rijstroken. Tussen Knooppunt Hooipolder en Geertruidenberg en tussen Werkendam en Knooppunt Gorinchem gaat het om reguliere rijstroken. Op de rest van het traject komt een spitsstrook. Knooppunt Hooipolder wordt gedeeltelijk aangepast. Vanaf de A59 vanuit het westen kan na realisatie zonder verkeerslichten worden ingevoegd op de A27 richting het noorden. De rijstrookconfiguratie op de A59 binnen het knooppunt wordt geoptimaliseerd en enkele vrije rechtsaffers worden gerealiseerd. Binnen het project worden de Hagesteinse Brug, de Merwedebrug en de Keizersveerbrug vervangen. De Houtensebrug wordt aan de westzijde verbreed. De Merwedebrug wordt aangepast conform de Beleidslijn Grote Rivieren.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan een betere doorstroming op het hoofdwegennet, de beperking van sluipverkeer op het onderliggend wegennet en een robuuster en veiliger wegennet.

Planning

2022: Start realisatie
2027-2029: Openstelling Zuid (Everdingen-Hooipolder)
2028-2030: Openstelling Noord (Houten-Everdingen)



Politiek/bestuurlijk

De gemeente Gorinchem en het Rijk hebben een bestuurlijke overeenkomst gesloten over de aansluiting van Gorinchem-Noord op de A27. In deze overeenkomst zijn afspraken gemaakt over de planologische samenhang tussen bedrijventerrein Groote Haar en de capaciteitsuitbreiding van de A27. De provincie Noord-Brabant en het Rijk hebben een bestuurlijke overeenkomst afgesloten over aanvullende maatregelen voor het knooppunt Hooipolder (HooipolderPlus-plan). Het hiervoor benodigde budget wordt gefinancierd door de provincie. Tracébesluit (TB) en Saneringsbesluit (SB) zijn genomen op 20 december 2018.



A27 Houten-Hooipolder

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2015** Het voorkeursalternatief is in april 2014 vastgesteld. Naar aanleiding van de keuze voor dit voorkeursalternatief is het taakstellend budget met € 57 mln. verhoogd.
- 2014** De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend regeerakkoord van 2012 hebben tot gevolg dat het project is getemporeerd, waarna de planning is herijkt. Vanwege de overdracht van het deelproject Lunetten-Hooipolder aan de Ring Utrecht is € 15 mln. op het budget in mindering gebracht.
- 2013** Het taakstellend budget voor dit project is vastgelegd. Besloten is uit te gaan van een versoerd alternatief E met een zo groot mogelijk probleemoplossend vermogen.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 6, 20 en 45 uit de File Top 50.

Financiën

Taakstellend budget: € 1.470 mln. (prijspeil 2020). Het besluit over het voorkeursalternatief is genomen in het bewustzijn dat er een grote spanning op het budget stond. Dit als gevolg van de ver doorgevoerde versoering, waarbij het uitgangspunt was dat zoveel mogelijk kunstwerken hergebruikt zullen worden en spitsstroken worden aangelegd in plaats van volwaardige rijstroken. In 2017 is besloten de bestaande grote bruggen over de drie rivieren te vervangen. Dit is vanuit het onderhoudsperspectief op de langere termijn goedkoper. Het uitgangspunt van sober en doelmatig voor hergebruik van de overige kunstwerken en de aanleg van spitsstroken is onveranderd.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	1.470	2027-2029 Zuidelijk traject 2028-2030 Noordelijk traject
MIRT 2020	1.432	2027-2029 Zuidelijk traject 2028-2030 Noordelijk traject
MIRT 2019	1.345	2027-2029 Zuidelijk traject 2028-2030 Noordelijk traject
MIRT 2018	1.263	Planning wordt nog geactualiseerd.
MIRT 2017	860	2023-2025
MIRT 2016	810	2023-2025
MIRT 2015	787	2023-2025
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.		683
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.		90

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	34	2%
2018	17	1%

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021 ○ Door een langere doorlooptijd van de totstandkoming van het Ontwerptractébesluit (OTB) is de mijlpaal OTB doorgeschoven naar 2020. Inmiddels is het OTB getekend.
- 2019 ○ Ten opzichte van de startbeslissing zijn de mijlpalen met één jaar verschoven. Dit komt voornamelijk door extra afstemming met de omgeving. Daarnaast is de planning robuuster uitgevoerd dan in de startbeslissing was bepaald.
- 2018 ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

A67/A73 knooppunt Zaarderheiken

Opgave

Sinds de openstelling van de A74 in 2012 is de filevorming in en rond het knooppunt Zaarderheiken toegenomen. In de ochtendspits staat er zuidelijk van het knooppunt vooral file op de parallelbaan van de A73 in noordelijke rijrichting. In de avondspits treedt de congestie vooral op in zuidelijke rijrichting en staat de file op de parallelbaan van de A73 in zuidelijke richting en op de boog vanuit Eindhoven vanaf de A67.

Op 23 juni 2014 hebben de minister van Infrastructuur en Milieu en de provincie Limburg een bestuursovereenkomst gesloten waarin is overeengekomen om maatregelen te treffen bij het knooppunt Zaarderheiken. De maatregelen moeten zorgen voor een betere doorstroming op en rond het knooppunt, op een veiligere en robuuste manier. Één van de maatregelen is de uitbreiding van de parallelbaan van de A73 in noordelijke richting met een extra rijstrook.

Oplossing

In de bestuursovereenkomst tussen het Rijk en de provincie Limburg is afgesproken om de parallelbaan van de A73 in noordelijke richting met een extra rijstrook uit te breiden. Deze bestuurlijke voorkeursoplossing is gekozen op basis van een eerder onderzoek naar verschillende alternatieven en is als enig kansrijk alternatief overgebleven.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid en de economische ontwikkeling.

Planning

2020: Ontwerptractébesluit
 2020: Tracébesluit
 2021-2022: Start realisatie en openstelling

Politiek/bestuurlijk

In januari 2017 is de Startbeslissing Knooppunt A67/A73 Zaarderheiken vastgesteld. De Startbeslissing vloeit voort uit de met de provincie Limburg gesloten bestuursovereenkomst van 23 juni 2014.



Financiën

Taakstellend budget: maximaal € 5 mln. De helft van dit bedrag is gefinancierd door de provincie Limburg. Eventueel resterend budget wordt ingezet voor de oplossing van enkele knelpunten op de A67 nabij Zaarderheiken.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	5	2021-2022
MIRT 2020	5	2021-2022
MIRT 2019	5	2021-2022
MIRT 2018	5	2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



N65 Vught-Haaren

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** In het BO MIRT van 21 november 2019 is afgesproken dat de provincie Noord-Brabant de realisatie van het project gaat doen. Hier zijn financiële afspraken over gemaakt. Daarnaast is de bestuursovereenkomst aangepast en komt er een aparte uitvoeringsovereenkomst.
- 2020** In het BO MIRT van 21 november 2018 is het Voorkeursalternatief Plus (VKA+) vastgesteld met onderliggend regiobod. Het Rijk zal hiervoor aanvullend € 12,06 mln. bijdragen aan het project N65. De regio draagt € 24,86 mln. extra bij. Mocht er geen btw-compensatie mogelijk zijn, dan wordt het gat van € 10 mln. op de begroting verdeeld (€ 3,3 mln. Rijk, € 3,3 mln. regio en € 3,4 mln. bezuiniging op het project).
- 2017** Op 27 juni 2016 is de voorkeursbeslissing naar de Tweede Kamer gestuurd. Het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase.
- 2016** Op verzoek van de regio is een extra alternatief meegenomen in de tweede fase. Geen van de alternatieven blijkt binnen het taakstellend budget te passen, waardoor verlenging van de tweede fase noodzakelijk is. Afronding van de verkenning wordt begin 2016 voorzien.
- 2014** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De leefbaarheid langs en de veiligheid op de N65 staan onder druk. De N65 veroorzaakt barrièrewerking en geluidshinder. In de kern van Vught treedt een stapeling van geluidshinder op vanwege de N65 en twee spoorlijnen. Ook ervaren de gemeenten Vught en Haaren onveiligheid door sluipverkeer.

De opgave is het verbeteren van de leefbaarheid. Daarbij gaat het om geluid, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en vermindering van de barrièrewerking tussen de woongebieden aan weerszijden van de N65. De besluitvorming over de N65 is in afstemming met de lopende planuitwerking voor het spoor tussen 's-Hertogenbosch en Boxtel (Programma Hoogfrequent Spoor Meteren-Boxtel) gebeurd. De keuze voor een verdiept spoor bij Vught betekent dat de N65 het spoor op maaiveldhoogte zal kruisen. Het project heeft als afbakening het deel van Rijksweg 65 dat loopt van de Taalstraat in Vught tot het Hoge Raam/Kreitestraat in Helvoirt (gemeente Haaren).

Oplossing

Het VKA+ bestaat uit de volgende maatregelen:

- Aanleg van een ongelijkvloerse kruising in Helvoirt;
- Aanleg van een ongelijkvloerse kruising bij Vught;
- Het optillen van een ongelijkvloerse kruising in Vught;
- Aanleg van een half-verdiepte ligging van een deel van de N65 in Vught;
- Aanleg van een fietstunnel;
- Aanleg van een parallelstructuur.

Ook financiert de Provincie Noord-Brabant de bouw van twee ecoducten op het tracé.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan het verbeteren van de leefbaarheid.

Planning

2021-2023: Start realisatie

2024-2026: Openstelling



Politiek/bestuurlijk

Het ministerie van IenW werkt samen met de provincie Noord-Brabant (als trekker van de planstudie) en de gemeenten Vught, Haaren en 's-Hertogenbosch. Rijk, provincie en gemeente zijn gezamenlijk opdrachtgever. Bij de afronding van de verkenning hebben deze partijen in juli 2016 de bestuursovereenkomst N65 ondertekend. De bestuursovereenkomst is aangepast naar aanleiding van de afspraken uit het BO MIRT van najaar 2018 en 2019 en er wordt een uitvoeringsovereenkomst gesloten tussen RWS en de provincie Noord-Brabant.



N65 Vught-Haaren

(vervolg)

Financiën

Het Rijk en de provincie hebben in het BO MIRT van het najaar 2019 afgesproken dat de provincie de uitvoering van het project N65 Vught-Haaren overneemt van RWS. De provincie ontvangt hiervoor eenmalig €24,315 mln. (inclusief btw) van het Rijk, t.b.v. aanvullende risicoreservering, projectteamkosten, maatregelen bermbeveiliging en Meerjarenprogramma Geluid.

Eventuele mee- en tegenvallers zijn voor de provincie Brabant. Een uitzondering hierop zijn nieuwe kosten veroorzaakt door exogene factoren die niet door de provincie in het kader van het project kunnen worden beheerst, of die voortkomen uit wijziging van nationale wet- en regelgeving. In de bestuursovereenkomst zullen de exogene factoren en de afspraken over de risicoverdeling daarvan nader gespecificeerd worden.

Het taakstellend budget van het project is € 137 mln., waarvan € 127 mln. (inclusief bijdrage regio € 51 mln.) op artikel IF 12.03.02 en € 10 mln. (uit agentschapsbijdrage) op artikel IF 12.02.01.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	137	Planning aan de regio
MIRT 2020	121	2024-2026
MIRT 2019	109	Eind 2023
MIRT 2018	108	eind 2023
MIRT 2017	107	eind 2023
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	30	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	5	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Maaslijn

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2021

Beschikbare middelen vanuit IF-begroting 2020, eerdere risicoreservering en aan de regio beschikbare gestelde middelen zijn conform bestuurlijke afspraken samengevoegd. Gelet op de gecombineerde omvang van het project-budget is het project nieuw opgenomen in het MIRT Overzicht.

Opgave

De Maaslijn is een eenvoudige spoorverbinding in het spoorweganet tussen Nijmegen, Venlo en Roermond. De NMCA wijst uit dat op alle delen van de Maaslijn het aantal reizigers toeneemt. De maximale drukte doet zich voor op de Maaslijn tussen Boxmeer en Nijmegen. De punctualiteit op de Maaslijn is een issue. Daarnaast is de Maaslijn niet-geëlektrificeerd, waardoor er op het traject enkel dieseltreinen kunnen rijden.

Oplossing

Een belangrijk onderdeel van Maaslijnproject is de elektrificatie van de gehele spoorlijn. Daarmee wordt de spoorlijn niet alleen duurzamer, maar ook milieuvriendelijker. Om de Maaslijn te elektrificeren wordt de spoorlijn over de gehele lengte voorzien van bovenleidingen. Daarnaast wordt op een aantal locaties op de Maaslijn extra spoor aangelegd. Op die baanvakken wordt het aantal sporen van één naar twee uitgebreid. Dit is nodig voor een betere en robuustere dienstregeling.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

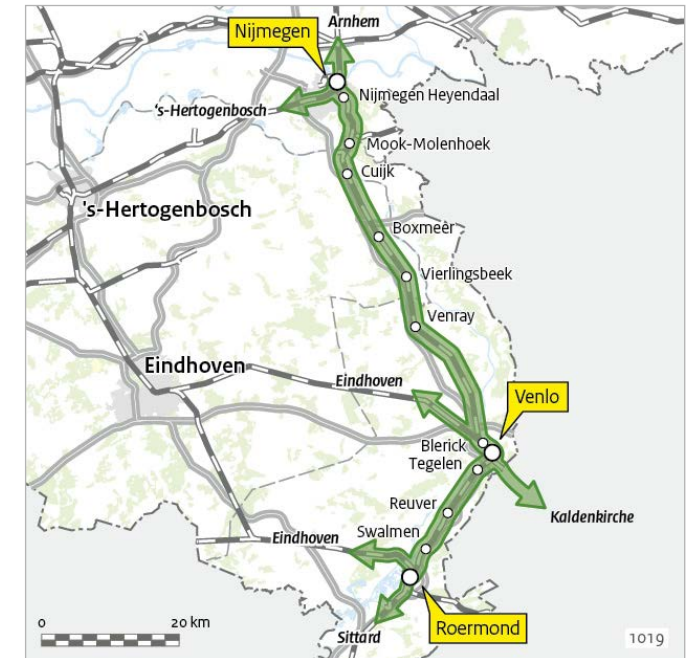
De oplossing biedt ruimte aan de groei van het reizigersvervoer en goederenvervoer en het verbeteren van de betrouwbaarheid. Ook levert de oplossing een belangrijke bijdrage aan een verduurzaming van het spoornetwerk.

Planning

2021: Projectbeslissing, start realisatiefase
 2024: Oplevering maatregelenpakket Maaslijn

Politiek/bestuurlijk

In maart 2019 hebben Rijk en provincies Limburg, Noord-Brabant en Gelderland afspraken gemaakt over het budget dat zij beschikbaar stellen voor de uitvoering van de maatregelen op de Maaslijn en over de aansturing van het project. In februari 2020 is de bestuursovereenkomst getekend waarin deze afspraken zijn vastgelegd.



Financiën

Het taakstellend budget voor het project is € 212,6 mln. De bijdrage van het Rijk zoals opgenomen in de begroting is € 44 mln. (IF 13.03.04).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	44	2024
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.		
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.		

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Wilhelminakanaal Sluis II

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021 ○ De planuitwerking kost meer tijd, waardoor de projectbeslissing vertraagd is. De openstelling blijft staan op 2023.
- 2020 ○ Nieuwe planuitwerking in aansluiting op afgerond project Wilhelminakanaal Tilburg.

Opgave

De huidige Sluis II Wilhelminakanaal is niet geschikt voor binnenvaartschepen klasse IV. Sluis III is recent geschikt gemaakt voor klasse IV en bij het kanaalpand tussen beide sluisen is hier in een eerdere fase mee gestart maar dienen de werkzaamheden nog te worden afgerond. Het doel is om Tilburg vanaf de Amer bereikbaar te maken voor klasse IV-schepen.

Oplossing

Het kanaal wordt vanaf de instroom van de Donge tot Sluis III verruimd tot klasse IV. Ten zuiden van de bestaande Sluis III is reeds een nieuwe Sluis III klasse IV gerealiseerd. Om aan de opgave te voldoen resteert nog de sloop en herbouw van Sluis II voor klasse IV, de afbouw van de nieuwe Sluis III en de opwaardering van het Wilhelminakanaal naar klasse IV tussen de instroom van de Donge en Sluis II. In overleg met de regio is besloten tot herbouw van Sluis II voor klasse IV-schepen om problemen met het grondwater te voorkomen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De herbouw Sluis II voor klasse IV draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige afwikkeling van de scheepvaart en houdt Tilburg via water ontsloten vanuit de haven van Rotterdam.

Planning

- 2020: Projectbeslissing
- 2021: Start realisatie
- 2023: Openstelling

Politiek/bestuurlijk

Vanwege de geohydrologische problematiek is vanaf 2016 de eerdere oplossing om Sluis II te verwijderen opnieuw bezien en in het bestuurlijk overleg MIRT eind 2017 hebben Rijk en regio besloten deze te heroverwegen en te kiezen voor een structurele klasse IV oplossing met opwaardering van Sluis II. In juni 2018 is daarbij tussen het ministerie IenW, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Tilburg een



intentieverklaring getekend voor de herbouw van de huidige sluis van klasse II naar IV. Deze zal in 2020 worden bekrachtigd middels een bestuursovereenkomst. De planuitwerking voor de herbouw loopt.

Financiën

Beschikbaar aanlegbudget: € 70 mln. waarvan € 5 mln. op Artikel IF 15.03.01 en € 65 mln. op Artikel IF 15.03.02. De kosten zijn voor 70% voor rekening van het Rijk en 30% voor de regio (provincie Noord-Brabant en gemeente Tilburg).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	70	2023
MIRT 2020	73	2023
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	3	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	1	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



MIRT Planuitwerking Oeffelt

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ Rijk en regio hebben afgesproken dat de planuitwerkingsfase start.
- 2018** ○ De Verkenning Oeffelt is nieuw opgenomen in het MIRT. In het BO MIRT Zuid-Nederland van 12 oktober 2016 hebben Rijk en regio ingestemd met het Regionaal Voorstel voor de Maas.

Opgave

Het verbeteren van de waterveiligheid.

Politiek-bestuurlijk

Bij het BO MIRT 2019 bleek dat aan de in 2018 gestelde voorwaarden voor het starten van de planuitwerking is voldaan en is besloten tot de daadwerkelijke start. De verkenning van het koploperproject Oeffelt heeft een duidelijke oplossingsrichting opgeleverd: een effectieve hoogwaterveiligheidsmaatregel die op de korte termijn realiseerbaar is door het aanpakken van de flessenhals bij Oeffelt. De maatregel bestaat uit de verruiming van de doorstroombopening bij de brug op twee plaatsen (circa 250 meter en 120 meter), inclusief de weerdverlaging. Het is een kosteneffectieve maatregel. Ook bieden de doorstroombopeningen een duidelijk kader voor de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied. De maatregel heeft een hoog no-regretgehalte, niet alleen vanwege de blijvende verruiming van de flessenhals, maar ook doordat maatregelen benedenstrooms hierdoor effectiever worden. De effecten zijn tot circa 50 kilometer stroomopwaarts merkbaar.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Met de Verkenning Oeffelt wordt een belangrijke stap gezet om de waterveiligheid in het gebied voor de toekomst te borgen. De ruimtelijke kwaliteit van het gebied (natuurwaarden, cultuurhistorie) en de economische ontwikkeling (toerisme, recreatie) worden versterkt. In het BO MIRT van oktober 2016 hebben Rijk en regio op basis van het Regionaal Voorstel Maas afspraken gemaakt over rivierverruimende projecten voor de korte termijn, waaronder Oeffelt.

Planning

De Startbeslissing Oeffelt is begin 2017 getekend en aan de Tweede Kamer aangeboden. De verkenning is in 2019 afgerond. In 2020 is de planuitwerking gestart. De planning voor het vervolg wordt in het plan van aanpak uitgewerkt en beschreven.

Financiën

De start van de planuitwerkingsfase en 100% zicht op financiering is



mogelijk gemaakt door aanvullende financiering door de provincies Noord-Brabant en Limburg, groot €2 mln. (per provincie €1 mln.) en aanvullende dekking door het Rijk van het resterende bedrag van €6,9 mln.

Betrokken partijen

De provincie Noord-Brabant is de trekker van de verkenning. De samenwerking en de afstemming met Brabantse en Limburgse partijen die er in de onderzoeksfase bij betrokken zijn, worden voortgezet.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	36	2024
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2016** Na het onherroepelijke Provinciaal Inpassingsplan is het project overgegaan naar de realisatiefase.
- 2015** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT. Eerder was dit onderdeel van het blad A2/A76 Maatregelenpakket Limburg.

A76 Aansluiting Nuth

Opgave

Door de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg is de capaciteit van de aansluiting Nuth op de A76 te klein. Daarom hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over de realisatie van een nieuwe robuuste aansluiting ter vervanging van de verkeersonveilige aansluitingen Nuth en Schinnen.

Oplossing

Om de capaciteit te vergroten, wordt de nieuwe aansluiting Nuth gerealiseerd en worden de huidige aansluitingen Nuth en Schinnen op de A76 verwijderd. De nieuwe aansluiting zal via een turborotonde worden aangesloten op de Buitenring Parkstad.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan een betere en veiligere verkeersdoorstroming door een nieuwe en robuuste aansluiting.

Planning

De realisatie van het project is overgedragen aan de provincie Limburg. De planning is aan de regio.

Politiek/bestuurlijk

Rijk en regio hebben in 2010 afspraken gemaakt in het convenant Bereikbaarheidsimpuls Limburg. Voor de realisatie hebben Rijkswaterstaat en de provincie Limburg in 2015 een samenwerkingsovereenkomst gesloten. De realisatie van de Buitenring Parkstad (inclusief turborotonde) is mogelijk geworden door de vaststelling van een Provinciaal Inpassingsplan, dat in 2015 onherroepelijk is geworden.





A76 Aansluiting Nuth

(vervolg)

Financiën

Voor de aansluiting Nuth heeft het Rijk in het convenant Bereikbaarheidsimpuls Limburg voor begrotingsjaar 2016 € 63,5 mln. toegezegd (geen indexering, inclusief voorbereidingskosten en eventueel terugvorderbare btw) (Artikel IF12.03.01). Op basis van verstrekte voorschotten aan de subsidieontvanger is € 5 mln. gestort in het Btw-compensatiefonds.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	60	De planning is aan de regio
MIRT 2020	59	De planning is aan de regio
MIRT 2019	59	De planning is aan de regio
MIRT 2018	59	De planning is aan de regio
MIRT 2017	59	De planning is aan de regio
MIRT 2016	64	De planning is aan de regio
MIRT 2015	64	De planning is aan de regio
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	6	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	45	76%
2018	45	76%
2017	45	76%
2016	45	76%
2015	45	
2014	0	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** ○ Vanwege vertraging in de werkzaamheden is op 5 september 2018 middels een wijzigingsbeschikking de einddatum van dit project aangepast.
- 2017** ○ Het projectbudget van de ov-terminal Breda is opgehoogd met € 13,4 mln. in verband met het afhandelen van een claim van de aannemerscombinatie voor meerwerk en vertragingskosten, extra bouwkosten en het aanvullen van de post onvoorzien voor risico's tot het einde van het project. Dekking heeft plaatsgevonden vanuit de investeringsruimte Spoorwegen. De ov-terminal is in september 2016 officieel geopend.
- 2015** ○ Bij Voorjaarsnota 2104 is het projectbudget opgehoogd met € 7,8 mln. Daarnaast is het projectbudget opgehoogd met € 11,4 mln. Hiervan heeft € 9,3 mln. betrekking op de ov-terminal en € 2,1 mln. op het geluidsscherm. Bij het opstellen van de businesscase is ervan uitgegaan dat een deel van de kosten voor de ov-terminal gefinancierd kon worden via Beheer en Instandhouding; die bijdrage blijft evenwel uit. Daarnaast is het contract met de aannemer van de geluidsschermen opgezegd en het resterende werk opnieuw aanbesteed, wat tot meerkosten heeft geleid.

Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)

Opgave

De huidige Euregionale positie van Breda kan uitgebouwd worden wanneer de stad via een shuttle is verbonden met de Hoge Snelheidslijn (HSL) Zuid. Het Rijk heeft Breda Centraal aangewezen als Nieuw Sleutelproject (NSP).

Oplossing

Het station en het gebied worden integraal ontwikkeld tot toplocatie voor wonen, Euregionale ondernemingen en voorzieningen. Het bestaande station wordt vervangen door een ov-terminal.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

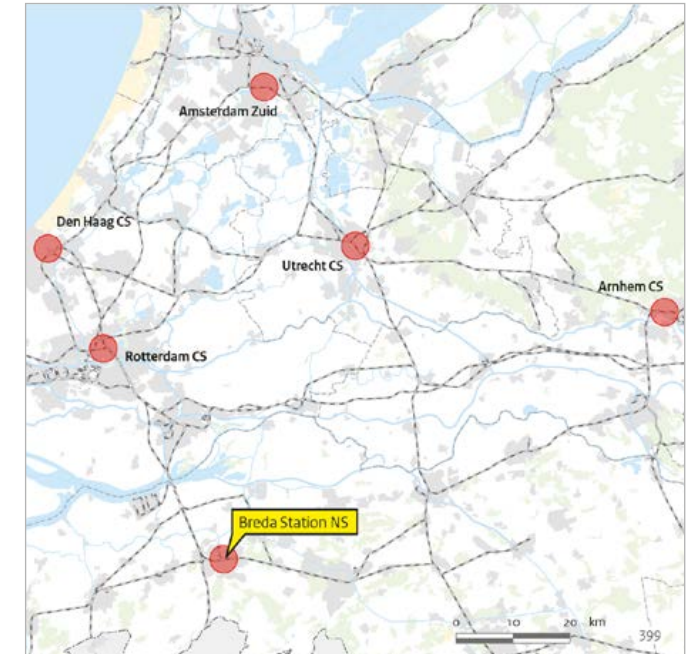
De oplossing draagt bij aan het vergroten van het reisgemak, biedt ruimte aan de groei van het reizigersvervoer en draagt bij aan het verkorten van de deur-tot-deur reistijd.

Planning

- 2007: Derde perron en sporenlay-out gerealiseerd
- 2009: Ruwbouw reizigerstunnel gereed
- 2012: Start bouw ov-terminal
- 2016: Oplevering ov-terminal
- 2017: Oplevering geluidsschermen (december)
- 2022: Oplevering gebied

Politiek/bestuurlijk

- 2005: er is een tussenovereenkomst tussen het Rijk, de gemeente Breda, de provincie Noord-Brabant, ProRail, NS Vastgoed en NS Stations over het Voorlopig Ontwerp ov-terminal.
- 2005: het Rijk en de spoorsector zijn een gezamenlijke financiering van het derde perron met bijbehorende sporenlay-out overeengekomen.
- 2006: er is een bestuurlijke uitvoeringsovereenkomst gesloten tussen de gemeente Breda en de voormalige ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) en Verkeer en Waterstaat (VenW) over de voorwaarden over de NSP-subsidie en de subsidie voor Mkb-innovatiestimulering Regio en Topsectoren (MIT).



- 2007: er is een raamovereenkomst gesloten tussen NS, de voormalige ministeries van VROM en VenW, ProRail en de NSP-gemeenten over de (financiële) bijdrage van de NS en de uitvoering.
- 2008: er is voldaan aan de subsidievoorwaarden van VROM en VenW en voor het besluit tot realisatie door de opdrachtgevers ProRail, de gemeente Breda, NS Ontwikkeling en NS Stations.
- 2010: er is overeenstemming over bezuinigingen/plaanpassingen door uitloop van de planvoorbereiding.



Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2013

De start van de bouw van de ov-terminal heeft vertraging opgelopen als gevolg van de afhandeling van beroepen tegen de Spoorwegwetvergunning en bezwaren tegen het bestemmingsplan. Het projectbudget is naar beneden bijgesteld met € 4,8 mln. als gevolg van een gerealiseerde aanbestedingsmeevaller. De bouw van de ov-terminal is op 28 februari 2012 gegund en in mei 2012 is deze gestart.

Uitvoering

Marktpartijen zijn betrokken bij de vastgoedexploitatie van het gebied. De noordzijde van de nieuwe ov-terminal is in 2015 opgeleverd. De volledige ov-terminal is in 2016 officieel in gebruik genomen. Resterende werkzaamheden zijn het plaatsen van geluidsschermen en het inrichten van de openbare ruimte rondom Stationslaan-West.

Financiën

De totale taakstellende bijdrage van het ministerie van IenW bedraagt € 86 mln. Daarnaast draagt het ministerie van BZK € 25 mln. bij.

- Ov-terminal: € 86 mln. Infrastructuurfonds, artikel IF 13.03.01, € 9 mln. hoofdstuk 7 artikel 5BZK.
- Gebiedsontwikkeling: € 16 mln. hoofdstuk 7 artikel 5 BZK.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** In verband met voorbereidende contract- en conditioneringswerkzaamheden is in 2020 een aanvullende subsidie verleend van € 23 mln. De planning voor Meteren-Boxtel staat fors onder druk, mede als gevolg van de stikstofproblematiek. De afgesproken mijlpaal van in dienststelling is niet meer haalbaar. Bij de projectbeslissing in Q3/4 2020 zal bezien worden of er nog optimalisatiemogelijkheden zijn of dat opschuiven van de mijlpaal onvermijdelijk blijkt te zijn.
- 2019** In verband met aanvullende subsidiebeschikking (conditionerende werkzaamheden, o.a. grondaankopen en verlegging kabels en leidingen) is € 41 mln. toegevoegd vanuit het planuitwerkingsbudget PHS aan het projectbudget PHS Meteren-Boxtel. De realisatieplanning is toegevoegd (incl. bandbreedte conform begrotingsregels).
- 2017** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

PHS Meteren-Boxtel

Opgave

De vraag naar treinvervoer op de corridor Amsterdam-Eindhoven groeit, en er is behoefte aan een toekomstvaste routing voor goederentreinen op de verbinding Rotterdam-Zuid-Nederland.

Oplossing

In 2010 is de Voorkeursbeslissing in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) vastgesteld. Daarin is opgenomen dat er op de corridor Amsterdam-Eindhoven zes intercity's per uur gaan rijden. In de voorkeursbeslissing is ook opgenomen dat de goederentreinen tussen Rotterdam en Zuid-Nederland (Venlo, Zuid-Limburg) in de toekomst zo veel mogelijk over de Betuweroute moeten rijden (onder meer om de Brabantroute te ontlasten) en dat daartoe een nieuwe verbinding wordt aangelegd tussen de Betuweroute en de spoorlijn naar Den Bosch. Tussen Den Bosch en Vught worden een vierde spoor en een vrije kruising aangelegd. In 2014 is besloten dat er in Vught een verdiepte ligging komt. De provincie Noord-Brabant, de gemeente Vught en het ministerie van IenW delen de meerkosten hiervan.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

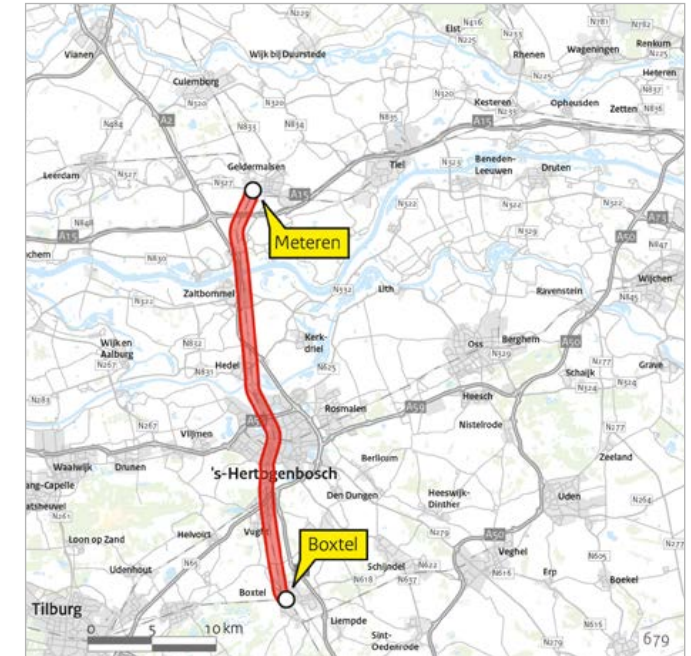
Dit project maakt onderdeel uit van het Programma Hoogfrequent Spoor en draagt bij aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

Planning

2018/2020/2023: Grondaankoop, kabels en leidingen verleggingen
2020: Contractering ingenieursdiensten en architect, tracébesluit en MIRT3-projectbeslissing
2028-2029: Oplevering

Politiek/bestuurlijk

Voor de maatregelen in Vught, onder andere de verdiepte ligging, is in 2015 een bestuursovereenkomst gesloten. In 2019 zijn extra middelen beschikbaar gesteld binnen PHS voor aanvullende maatregelen om de ergste toename van omgevingshinder op dit traject te beperken.



Uitvoering

Aansturing geschiedt door ProRail. In deze fase van het project vindt grondaankoop plaats.



PHS Meteren-Boxtel

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget voor aankoop van grond en panden en voorbereidende werkzaamheden contractering en verlegging kabels en leidingen: € 77 mln. Het resterende realisatiebudget voor dit project maakt nog deel uit van het beschikbare budget binnen het PHS (zie apart blad in planuitwerking).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2021	77	2028-2029
MIRT 2020	53	2026-2028
MIRT 2019	52	2026-2028
MIRT 2018	10	2017
MIRT 2017	10	2017
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	67	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	2	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	23	43%
2018	11	21%
2017	7	70%
2016	2	20%

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** ○ De MIRT-mijlpaal openstelling is uitgesteld. Eind 2018 is besloten om de uitvoering van de resterende werkzaamheden voor het deelproject Julianakanaal door een andere opdrachtnemer te laten afronden. Conform de Europese regels voor aanbesteding van werken zijn de resterende werkzaamheden opnieuw aanbesteed. De openstelling is opgeschoven naar eind 2023. Hiermee ontstaat voldoende ruimte om de verbreding en verdieping van het Julianakanaal te realiseren.
- 2019** ○ De openstelling is vertraagd door problemen met vernatting in de omgeving en wordt nader bezien.
- 2016** ○ Het blad is samengevoegd met het blad Maasroute/Julianakanaal en de taakstellend budgetten van de projecten zijn bij elkaar opgeteld. Het aanleggen van 'twee passeervakken' en 'verkeersmanagement' is medio 2015 overgegaan van planuitwerkingsfase naar realisatiefase. Het taakstellend budget is daarom verhoogd met € 27,4 mln. Een aanbestedingsmeevaller voor sluis Limmel van € 14 mln. is in mindering gebracht op het taakstellend budget en is aan de investeringsruimte toegevoegd.

Maasroute, Modernisering fase 2

Opgave

De groei van het goederenvervoer over water en de schaalvergroting van de schepen leiden tot lange wachttijden bij de sluisen. Ook vormt het huidige vaarwegprofiel een knelpunt voor een efficiënte verkeersafwikkeling.

Oplossing

Het project Modernisering Maasroute (MoMaRo) fase 2 bestaat uit vijf oplossingsrichtingen.

Het realiseren van een vaarweg van klasse Vb met een diepgang van 3,50 m op de noord-zuidverbinding Weurt-Ternaaien maakt de autonome groei van het transport over water mogelijk en accommodiert de moderne scheepvaart.

Op het traject Weurt-Born wordt de doorvaarhoogte 9,10 m en op de trajecten Grave-Lith en Born-Ternaaien wordt deze hoogte 7,00 m. Dankzij maatregelen voor de capaciteit, de beschikbaarheid en het verkeersmanagement nemen de wachttijden bij de sluisen af en worden betrouwbare reistijden bevorderd, met name in Weurt, Heumen, Heel, Maasbracht en Born.

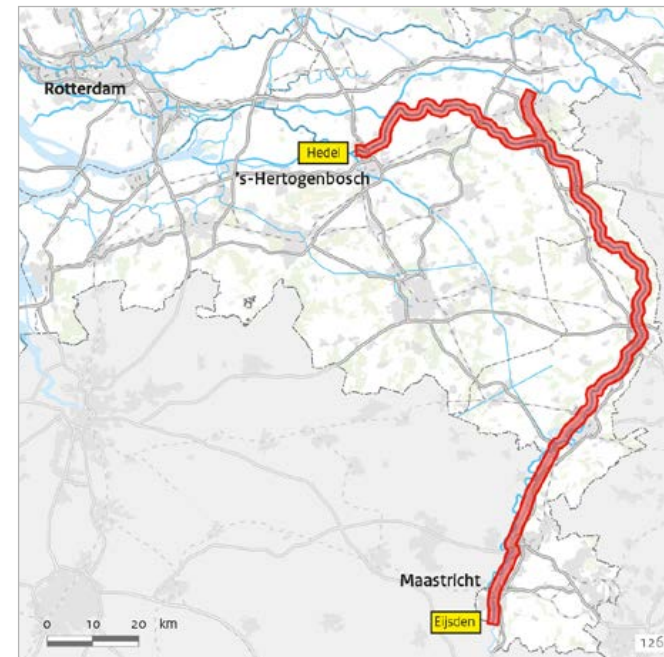
De bocht bij Elsloo wordt verruimd. In het Julianakanaal worden tussen Limmel en Elsloo twee passeervakken aangelegd, en op het Julianakanaal wordt verkeersmanagement ingevoerd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het verruimen van de sluisen en de vaarweg draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige afwikkeling van de scheepvaart.

Planning

2023: Openstelling



Uitvoering

Het project wordt in een aantal deelpakketten aanbesteed. Het eerste pakket (Weurt) is in 2005 aanbesteed in Engineering & Construct-vorm (E&C); de volgende pakketten zijn aanbesteed in Design & Construct (D&C). In 2008 is een Publiek-Private Comparator (PPC) uitgevoerd, met als resultaat dat de aanbesteding van de keersluis te Limmel door middel van een Design, Build, Finance and Maintain-contract (DBFM) is gestart.



Maasroute, Modernisering fase 2

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2015** ○ Het onderhoud dat aansluit bij de scope van de Maasroute is uitgevoerd. Efficiencyvoordelen zijn behaald omdat de werkzaamheden aan lopende contracten konden worden toegevoegd. Benodigd budget is daarbij overgeboekt naar de Maasroute.
- 2014** ○ Het contract voor de verbreding van het Julianakanaal en de bocht bij Elsloo is gegund.
- 2013** ○ De verbreding van het Julianakanaal wordt met een D&C-contact en bij keersluis Limmel met een DBFM-contract in de markt gezet. Het onderdeel Verruimen van de Bocht bij Elsloo is eind 2011 van de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase gegaan. Daarom is het taakstellend budget verhoogd met € 34 mln.

Financiën

Taakstellend budget: € 732 mln., waarvan € 642 mln. op Artikel IF 15.03.01 en € 90 mln. voor sluis Limmel op Artikel IF 15.04.01.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling	Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
MIRT 2021	732	2023	2019	608	83%
MIRT 2020	729	2023	2018	596	82%
MIRT 2019	721	2018	2017	569	79%
MIRT 2018	719	2018	2016	545	76%
MIRT 2017	717	2018	2015	519	
MIRT 2016	716	2018	2014	474	
MIRT 2015	667	2018	2013	417	
MIRT 2014	648	2018	2012	335	
MIRT 2013	636	2018			
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	96				
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	27				

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2019** Bij de Voorjaarsnota 2018 is de rijksbijdrage voor dit project structureel overgeheveld naar het provinciefonds.
- 2017** Het project is overgegaan naar de realisatiefase. Hierbij is tevens bij Najaarsnota 2016 € 10.057 mln. overgeboekt naar het Provinciefonds.
- 2014** Het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase. Voor de rijksbijdrage in de proceskosten is € 8,3 mln. overgeheveld naar de provincie.

Opgave

Ooijen-Wanssum is een gebiedsontwikkeling waarin een aantal doelen wordt gecombineerd. Het project draagt bij aan de waterveiligheidsdoelstelling van het noordelijke Maasdal voor de korte en de lange termijn. In combinatie daarmee wordt een rondweg aangelegd en wordt natuur ontwikkeld ten behoeve van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De provincie Limburg is de trekker van dit project. De doelstellingen van de gebiedsontwikkeling zijn:

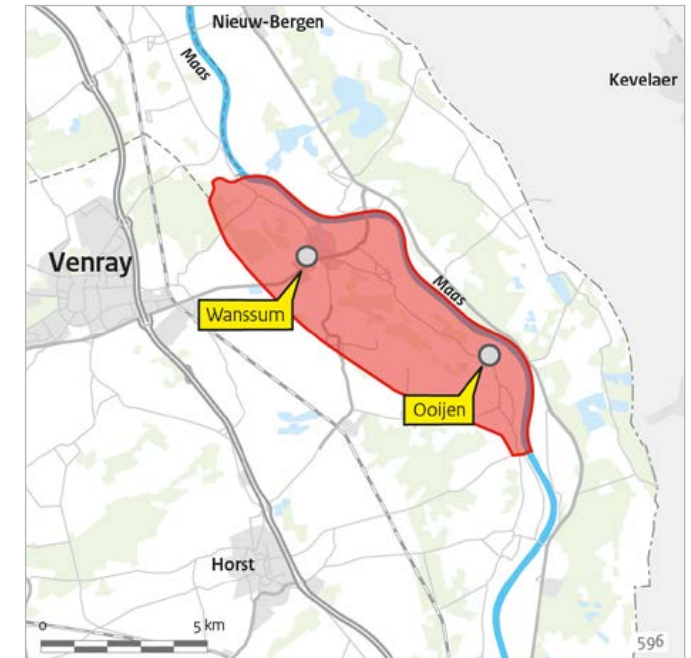
- Uiterlijk in 2020 voldoen aan de wettelijke veiligheidsnorm van een overschrijdingskans van 1:250 per jaar door aanleg en verbetering van de primaire waterkeringen;
- Een waterstanddaling bereiken van ten minste 35 centimeter, gemeten in de as van de rivier bij rivierkilometer 123 bij een afvoer van 3275 m³/sec, stationair berekend;
- Het ontwikkelen van natuur en landschap;
- Het vergroten van de leefbaarheid in Wanssum;
- Ruimte creëren voor nieuwe economische ontwikkelingen.

Oplossing

Om te voorkomen dat de Maas tussen de dorpen Ooijen en Wanssum in Noord-Limburg opstuwt tijdens hoogwater, wordt een 10 kilometer lange oude Maasarm gereactiveerd en worden kaden verwijderd en twee hoogwatergeulen gegraven. Dijken worden aangelegd en verbeterd om de overschrijdingskans van 1:250 per jaar te realiseren. Tegelijkertijd wordt onder meer een nieuwe rondweg om Wanssum aangelegd en wordt er geïnvesteerd in de haven van Wanssum.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het reactiveren van de oude Maasarm, het realiseren van twee hoogwatergeulen en de aanleg en verbetering van dijken zorgen voor verbetering van de waterveiligheid in het noordelijke Maasdal.



Planning

- 2016: Projectbeslissing
- 2017: Start realisatie
- 2020: Waterveiligheidsdoelstelling bereikt
- 2022: Afronding project
- 2023: Opleveringsbeslissing (MIRT 4)



Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum

(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

Naast het Rijk zijn de provincie Limburg, het Waterschap Limburg en de gemeenten Horst aan de Maas en Venray bij dit project betrokken. In november 2012 is een bestuursovereenkomst tussen Rijk en regio gesloten over de verdere planuitwerking. Op 12 oktober 2016 is de bestuursovereenkomst voor de realisatiefase Ooijen-Wanssum ondertekend.

Uitvoering

De provincie Limburg is verantwoordelijk voor de uitvoering van het project. Deze heeft het project aanbesteed aan een aannemerscombinatie, waarmee de feitelijke uitvoering van de werkzaamheden is gestart.

Financiën

Het taakstellend budget voor Ooijen-Wanssum bedraagt € 210 mln. (prijspeil 2011). Het ministerie van IenW draagt maximaal 135 mln. bij (inclusief btw, prijspeil 2011). Deze bijdrage is bedoeld voor het realiseren van de waterveiligheidsdoelstellingen uiterlijk in 2020, dus het halen van de wettelijke veiligheidsnorm van 1:250 per jaar door aanleg en verbetering van primaire waterkeringen, en het realiseren van de genoemde waterstanddaling van ten minste 35 cm. De regio draagt € 75 mln. bij (prijspeil 2011) aan het project Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum. De definitieve rijksbijdrage bedraagt € 121 mln. voor de uitvoering van dit project en is structureel overgeheveld naar het provinciefonds in 2018.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	Volledig budget overgeheveld**	2022
MIRT 2020	Volledig budget overgeheveld**	2022
MIRT 2019	Volledig budget overgeheveld**	2022
MIRT 2018	112	2022
MIRT 2017	121	2022
MIRT 2016	121	2022
MIRT 2015	123	2022
MIRT 2014	121	2022
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	nvt	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** IenW bijdrage volledig overgeheveld naar Provinciefonds.



Grensmaas

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** De looptijd van de overeenkomst met het Consortium Grensmaas is begin 2019 met drie jaar verlengd tot 2027. De leningsovereenkomst is in 2018 komen te vervallen. Het gereserveerde budget hiervoor (€ 40 mln.) is teruggegeven aan het Deltafonds.
- 2015** Het taakstellend budget is gecorrigeerd (-€ 1,7 mln.) voor foutieve boeking ten gunste van de Zandmaas.
- 2014** Begin 2013 is de scope natuur in de Grensmaas verlaagd van 1252 hectare naar 1208 hectare, als uitvloeisel van de herijking van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de daardoor verminderde financiële middelen voor het realiseren van de natuurdoelstelling.
- 2013** De nadere overeenkomst Grensmaas leidt tot wijzigingen: het betreft twee jaar langere grindwinning en daardoor twee jaar latere oplevering van het project. De basis blijft echter dat de daaraan gekoppelde veiligheidsdoelstelling voor de Grensmaas onveranderd blijft. Daarnaast is door de afspraken het budget verhoogd met € 34,2 mln. Door de leningsovereenkomst is het budget met € 40 mln. verhoogd.

Opgave

De hoogwaters op de Rijn en de Maas in 1993 en 1995 gingen gepaard met veel overlast en schade. Na deze hoogwaters presenteerde het kabinet in februari 1995 het Deltaplan Grote Rivieren. Het project Grensmaas, dat al in 1992 was gestart onder het motto 'Groen voor Grind, een mooie ruil', kreeg er hiermee de doelstelling hoogwaterbescherming bij. Het Deltaplan Grote Rivieren is de basis voor de planvorming van de Grensmaas.

Oplossing

Door de verlaging van de hoogwaterstanden in de Maas wordt de wateroverlast in de gebieden achter de kaden gereduceerd tot een beschermingsniveau van 1:250. Dit wordt bewerkstelligd door rivierverruimende maatregelen waarin tegelijkertijd natuurontwikkeling, ecologisch herstel en grindwinning zijn opgenomen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

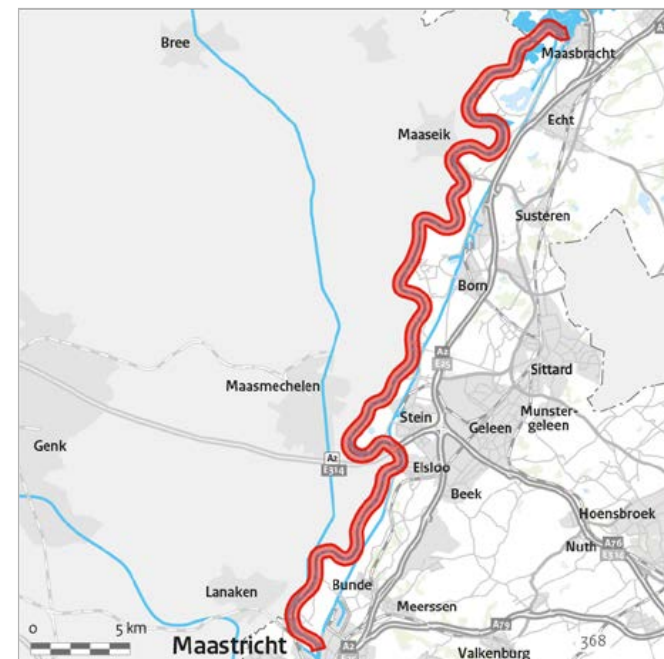
Dit project draagt bij aan de bescherming van het Maasdal tegen hoogwater. Daarnaast wordt (buiten IenW-domein) gewerkt aan natuurontwikkeling en delfstoffenwinning.

Planning

2020: Doelstelling waterveiligheid van de sluitstukkaden wordt bereikt
2027: Delfstoffenwinning gerealiseerd

Politiek/bestuurlijk

Convenanten: eindplan Grensmaas is in december 2001 geaccordeerd door de betrokken partijen (voormalige ministerie van Verkeer en Waterstaat en LNV en de provincie Limburg). Het eindplan is met een bijbehorende concept-uitvoeringsovereenkomst aangeboden aan het uitvoerende Consortium Grensmaas, dat op basis daarvan een concept-uitvoeringsplan heeft opgesteld. Met het Consortium is daarvoor een intentieovereenkomst getekend. In 2005 is de uitvoeringsovereenkomst tussen overheden en Consortium getekend en heeft de provincie Limburg het Provinciaal Omgevingsplan (POL) Grensmaas vastgesteld. In 2007 is dit POL onherroepelijk geworden.



In 2008 is het Consortium op de eerste locaties gestart met uitvoerende werken. Begin 2012 is tussen betrokken partijen de nadere overeenkomst Grensmaas gesloten (ter waarde van € 34,2 mln.) en daarnaast de Leningsovereenkomst Grensmaas (ter waarde van € 40 mln.). Hiermee is een oplossing gevonden voor de verslechterde grindmarkt, waarmee de voortzetting van het project Grensmaas veilig is gesteld en de hoogwaterdoelstelling voor de Grensmaas overeind kan blijven. In 2018 heeft het Consortium Grensmaas aangegeven geen gebruik te hoeven maken van deze leningsovereenkomst en is de leningsovereenkomst vervallen. Het Consortium heeft tevens een verzoek ingediend om drie jaar langer grind te mogen winnen op de locatie Koeweide/Trierveld. De provincie Limburg en het ministerie van IenW zijn hier in maart 2019 akkoord mee gegaan. De looptijd van de overeenkomst is



Grensmaas

(vervolg)

hiermee verlengd tot 2027. Vergunningsaanvragen voor langere grindwinning zijn ingediend bij de provincie Limburg.

Uitvoering

Maaswerken is onderdeel van het Deltaprogramma met behoud van eigen sturing, organisatie en financiering.

Financiën

Taakstellend budget: € 117 mln. (hierbij is gecorrigeerd voor de € 40 mln. voortkomend uit de Leningsovereenkomst Grensmaas, zie onder Politiek/bestuurlijk) (Artikel DF 1.01.04). Dit project maakt deel uit van het programma Maaswerken.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	117	2027
MIRT 2020	116	2027
MIRT 2019	153	2024****
MIRT 2018	152	2020
MIRT 2017	151	2020
MIRT 2016	150	2020
MIRT 2015	150	2020
MIRT 2014	151	2020
MIRT 2013	146	2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	29	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	6	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	84	72%
2018	81	70%
2017	78	51%
2016	72	48%
2015	71	
2014	69	
2013	68	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.

**** Rectificatie: in eerdere MIRT Overzichten stond als mijlpaal openstelling 2020. Dit had 2024 moeten zijn, zoals afgesproken in de Uitvoeringsovereenkomst Grensmaas.



Zandmaas

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** In 2018 is een addendum getekend bij de overeenkomst Sluitstukkaden Waterschap Limburg. Hierbij is het resterend budget van het Zandmaas-programma toegekend aan het waterschap Limburg voor de aanpak van de Prioritaire Kadermaatregelen. Hiermee is uitvoering gegeven aan de bestuurlijke afspraken die hierover zijn gemaakt tussen het Rijk en het waterschap in 2016.
- 2018** In 2017 is geld overgeheveld naar het provinciefonds in verband met de gereserveerde bijdrage aan de gebiedsontwikkeling Ooijen-Wansum, zoals overeengekomen in de Bestuurs-overeenkomst inzake planstudie Sluitstukkaden Maasdal in 2010.
- 2017** In 2016 worden de doelstellingen voor waterveiligheid en de natuur bereikt. Het bereiken van de waterveiligheidsdoelstelling van de sluitstukkaden is ongewijzigd en blijft staan voor het jaar 2020.
- 2015** Het taakstellend budget is gecorrigeerd (+€ 1,7 mln.) voor foutieve boeking ten laste van Grensmaas.
- 2014** Begin 2013 is de scope natuur in de Zandmaas verlaagd van 556 hectare naar 427 hectare als gevolg van de herijking van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de daardoor verminderde financiële middelen voor het realiseren van de natuurdoelstelling.

Opgave

De hoogwaters op de Rijn en Maas in 1993 en 1995 gingen gepaard met veel overlast en schade. Na deze hoogwaters presenteerde het kabinet in februari 1995 het Deltaplan Grote Rivieren. Dit plan is de basis voor de planvorming van de Zandmaas.

Oplossing

Het Zandmaastraject is 150 kilometer lang en loopt van Linne tot Hedel. De te nemen maatregelen zijn opgenomen in het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute en in het Provinciaal Omgevingsplan (POL) Zandmaas. Met de uitvoering van de maatregelen is in 2015 de beoogde waterdaling gerealiseerd. Samen met de realisatie van de sluitstukkaden wordt hierdoor inmiddels langs een groot deel van de Zandmaas een hoogwaterbescherming geboden van 1:250 en daarnaast is er beperkt natuur ontwikkeld. Maatregelen gericht op hoogwaterbescherming zijn verbreding, verdieping, retentie, hoogwatergeulen en kadeverhoging. Bij de Zandmaas, waarvoor de convenantpartners middelen hebben gereserveerd, ligt het accent nu op het realiseren van de laatste dijktrajecten van de sluitstukkaden. De opdrachtgever is het ministerie van IenW.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

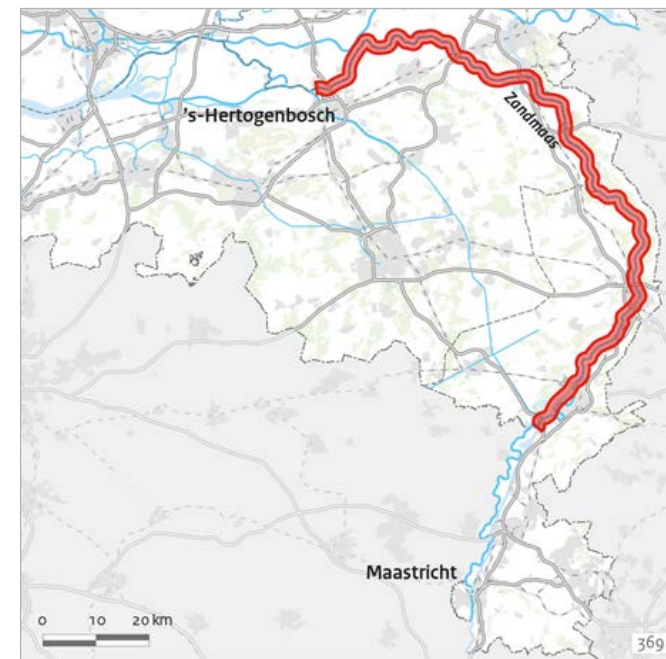
Dit project draagt met rivierverruiming en kademaatregelen bij aan de bescherming van het Maasdal tegen hoogwater.

Planning

2020: Waterveiligheidsdoelstelling sluitstukkaden wordt bereikt.

Politiek/bestuurlijk

Er is voldaan aan de politieke toezegging om voor 1 januari 2008 aan 70% van de bevolking achter de kades in de Zandmaas een hoogwaterbescherming te bieden van 1:250 per jaar.



Uitvoering

Maaswerken is onderdeel van het Deltaprogramma met behoud van eigen sturing, organisatie en financiering. In 2012 heeft een scopewijziging plaatsgevonden in verband met de uitbreiding van het retentiebekken nabij het Lateraalkanaal-West. In 2013 is de scope natuur in de Zandmaas gewijzigd.



Zandmaas

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 401 mln. (Artikel DF 1.01.04). Dit project maakt deel uit van het programma Maaswerken.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	401	2020
MIRT 2020	400	2020
MIRT 2019	399	2020
MIRT 2018	398	2020
MIRT 2017	407	2020
MIRT 2016	407	2020
MIRT 2015	407	2020
MIRT 2014	403	2020
MIRT 2013	397	2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	4	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	10	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	342	86%
2018	329	82%
2017	322	81%
2016	307	77%
2015	293	
2014	274	
2013	253	
2012	235	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Oost-Nederland

Visie	313
Hoofdogaven	313
Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang	314
Opgavenkaart	318
Projectenkaart	320
Projectenoverzicht	321
Project- en programmabladen	322

Oost-Nederland

Het landsdeel Oost-Nederland omvat de provincies Gelderland en Overijssel.

Visie

De centrale ambitie voor Oost-Nederland is het versterken van de (inter)nationale concurrentiepositie in balans met de kwaliteit van de leefomgeving. Het landsdeel kent een zeer gevarieerd landschap. Ruim 40% van de natuur in Nederland ligt in landsdeel Oost. In het gebied liggen corridors (weg, water, spoor) tussen de Randstad en Duitsland (Rijn-Ruhrgebied en Berlijn) en Noord-, Zuid- en Oost-Europa. Kennis en innovatie en een brede economische basis vormen de kracht van deze regio. Conform de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) manifesteren zich met name de volgende vier economische concentraties in Oost-Nederland: Food Valley in en rond Wageningen (topsector Agri & Food en topsector Tuinbouw & Uitgangsmaterialen), Health Valley in en rond Nijmegen (Life Sciences & Health), Modecluster in Arnhem (Creatieve Industrie) en Nanotechnologie in Twente (High Tech Systemen en Materialen). Naast deze topsectoren zijn er mogelijkheden voor de doorontwikkeling van de logistiek (regionaal en nationaal) op de Europese Transportcorridors Rhine-Alpine en North Sea-Baltic en voor de doorontwikkeling van de energie- en milieutechnologie en circulaire economie (Cleantech Regio stedelijk netwerk). De grote rivieren Waal, Rijn en IJssel spelen een belangrijke rol in de ruimtelijke inrichting, de ruimtelijke kwaliteit en de scheepvaart, maar kennen ook een belangrijke opgave voor waterveiligheid en klimaatbestendigheid.

Hoofdopgaven

Versterking van het vestigings- en productiemilieu in relatie tot de topsectoren

Voor de verdere ontwikkeling van de economische kracht van Oost-Nederland is versterking van het vestigingsklimaat van de economische kerngebieden belangrijk. Bereikbaarheid, het bieden van een attractief woonmilieu, het versterken van de campusvorming van de universiteiten en hogescholen en een goed aanbod aan vestigingslocaties zijn belangrijke voorwaarden. Innovatie wordt gestimuleerd door samenwerking tussen kennisintensieve bedrijven en instellingen

binnen en buiten Oost-Nederland en door het versterken van de 'triple helix' (onderwijs, ondernemers en overheid).

De demografische ontwikkelingen in Oost-Nederland vragen aandacht. Naar verwachting stabiliseert de bevolkingsgroei in Oost-Nederland als geheel in 2030, terwijl de grotere steden, mede als gevolg van urbanisatie, blijven groeien. Als tegenbeweging zijn in de meer landelijke gebieden de gevolgen van krimp al merkbaar, bijvoorbeeld in de Achterhoek. Dit heeft gevolgen voor de arbeids- en de woningmarkt en voor het voorzieningenniveau, en daarmee voor de ruimtelijke structuur en het vestigingsmilieu. Ook vergt het extra aandacht voor de bereikbaarheid van de stedelijke netwerken. De goede bereikbaarheid van Oost-Nederland biedt in combinatie met de ligging in de schil om de Randstad kansen voor ontwikkeling, zeker in de stedelijke netwerken. Met een verwachte toename van de bevolking en de ambitie om ook economisch te groeien, is de verwachting dat ook de woning- en mobiliteitsbehoefte verder toeneemt. Oost-Nederland speelt hiermee een rol in het duurzaam economisch groeipotentieel, een van de prioritaire opgaven uit de Nationale Omgevingsvisie. Deze dynamiek en bedrijvigheid 'aan de voordeur' gaan samen met rust en ruimte 'aan de achterdeur'.

Versterken en benutten van de corridors

Bereikbaarheid kan één van de middelen zijn voor het versterken van de economische potentie. Door Oost-Nederland lopen twee van de drie (internationale) oost-westcorridors waar Nederland mee te maken heeft. De North Sea-Baltic corridor (Noordzeehavens, A1, IJssel, Twentekanal en Berlijnlijn) en de Rhine-Alpine corridor (Noordzeehavens, A12 en A15, Waal, ICE-verbinding Amsterdam-Arnhem-Frankfurt, Rail Terminal Gelderland en Betuweroute). Van noord naar zuid loopt er een verbindingzone tussen A1 en A12/A15 via A50 en de spooras Zwolle-Deventer- Zutphen-Arnhem-Nijmegen-Brabantse steden en verder.

De twee corridors behoren tot het kernnet van het TEN-T (Trans-European Transport Network). De hieraan gelegen binnenhavens van

Oost-Nederland

Nijmegen, Hengelo, Almelo en Deventer zijn als belangrijkste (core) Europese binnenhavens aangemerkt. Oost-Nederland heeft de ambitie om meer economisch rendement te halen uit de doorvoer van goederen van de mainports naar Duitsland door op multimodale knooppunten meer activiteiten te genereren die toegevoegde waarde leveren, zoals overslag. Voor de corridors is het uitgangspunt de totstandkoming van een logistiek systeem (spoor, vaarwegen en wegen) dat synchromodaliteit faciliteert. De synergie tussen havens en andere multimodale knooppunten wordt versterkt, zodat de groei van het goederenvervoer zoveel mogelijk via binnenvaart en spoor wordt opgevangen. Het hoofdwegen- en het hoofdspoorwegennet hebben ook een regionale ontsluitende functie voor enkele grote stedelijke clusters in Oost-Nederland. Dit geldt met name voor Arnhem-Nijmegen/ FoodValley, Twente, de Cleantech Regio (Apeldoorn-Deventer-Zutphen) en Regio Zwolle. Oost-Nederland zet in op het versterken en benutten van de corridors en op de bereikbaarheid van en tussen de stedelijke netwerken in Oost- en Noord-Nederland, de Randstad, Zuid-Nederland en Duitsland. Bij de watercorridors dienen oplossingen het scheepvaartbelang en ze moeten tegelijk de hoogwaterveiligheid, bevaarbaarheid en natuurwaarden borgen. In de Rijntakken is namelijk steeds meer sprake van bodeminstabiliteit (erosie en verzanding). Rijk en regio moeten samenwerken bij het oplossen van knelpunten om ongewenste ingrepen te voorkomen en synergiemaatregelen te stimuleren.

Water- en klimaatopgave

De klimaatverandering zorgt voor natter, droger, warmer en extremer weer. Dit betekent dat de kans op droogte, wateroverlast en hoogwater toeneemt. Het Deltaprogramma heeft geleid tot een fundamenteel ander waterveiligheidsbeleid met nieuwe normen. In de nieuwe normeringssystematiek wordt expliciet rekening gehouden met de kans op overstromingen, de grootte van de schade en de aantallen slachtoffers die daarbij kunnen vallen.

De invoering van de nieuwe normering en de ambitie om daar in 2050 aan te voldoen, heeft een grote impact op Oost-Nederland. In het hele

rivierengebied moet een groot deel van de dijken verhoogd en versterkt worden. Om het beschermingsniveau te halen blijft preventie voorop staan, via dijken eventueel in combinatie met rivierverruimende maatregelen. In specifieke situaties waar dijkversterking zeer duur of maatschappelijk zeer ingrijpend is, zijn slimme combinaties met ruimtelijke inrichting en/of rampenbestrijding mogelijk om hetzelfde beschermingsniveau te bereiken.

Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen hebben daarnaast de gezamenlijke ambitie dat Nederland in 2050 zo goed mogelijk klimaatbestendig en waterrobuust is ingericht en dat er bij (her)ontwikkelingen geen extra risico op schade en slachtoffers ontstaat als gevolg van een overstroming, voor zover dat redelijkerwijs haalbaar is. Ook komen steeds vaker lange periodes van droogte voor, met gevolgen voor onder meer de landbouw en de scheepvaart.

Het waterveiligheidsbeleid in het rivierengebied berust op twee pijlers: dijkversterking en rivierverruiming. De uitdaging is het optimale krachtige samenspel van deze twee pijlers, waarbij deze in balans worden gebracht met de andere opgaven in het gebied waaronder natuur, scheepvaart, recreatie, herinrichting van hoogwatervrije terreinen, energieopwekking, landbouw, watergebonden economie. In het Deltaprogramma 2015 is de voorkeursstrategie Rivieren vastgelegd als strategisch kompas.

In het Deltaprogramma 2015 zijn kansen gesignaleerd om tot brede oplossingen te komen voor rivierverruiming en dijkversterking met ruimtelijke en economische meekoppelkansen. In 2015 heeft het kabinet hier € 96 mln. voor beschikbaar gesteld. Met zicht op deze financiering en regionale cofinanciering zijn de verkenningen Rivierklimaatpark IJsselpoort en Varik Heesselt gestart. Bij Varik Heesselt is in 2018 gekozen voor dijkversterking.

Op dit moment wordt een programma Integraal Riviermanagement verder ontwikkeld. Met het Programma Integraal Riviermanagement (IRM) willen Rijk en regio een integrale visie op het rivierengebied

vastleggen in een programma onder de Omgevingswet. Daarin komen opgaven en ontwikkelingen samen op het gebied van waterveiligheid, bevaarbaarheid, zoetwaterbeschikbaarheid, waterkwaliteit, natuur en ruimtelijk-economische ontwikkeling. Deze worden vertaald in een uitvoeringsprogramma. In Oost-Nederland liggen langs de rivieren belangrijke bundelingen van economische waarden in het gebied rond Arnhem Nijmegen, Food Valley, Regio Zwolle en de Cleantech Regio. Bij de keuze van maatregelen die de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid vergroten, worden dan ook meerdere belangen meegewogen om zo veel mogelijk opgaven integraal aan te pakken. De waterveiligheids- en klimaatopgaven bij steden vormen zowel een uitdaging als (meekoppel) kansen met de ruimtelijke inrichting en de stedelijke ontwikkeling. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de dijkteruglegging bij Lent en de ontwikkeling van Stadsblokken/Meinerswijk in Arnhem. Ook zijn er combinatiemogelijkheden voor de aanpak van het traject van de Boven-IJssel.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Regio Arnhem-Nijmegen (inclusief Food Valley)

De belangrijkste opgaven in de regio Arnhem-Nijmegen zijn de versterking van de economische kracht van het stedelijk en economisch kerngebied, de realisatie van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor werken en wonen, de verbetering van de leefbaarheid en de interne en externe bereikbaarheid (openbaar vervoer en weg).

De regio Arnhem-Nijmegen is de thuisbasis van Health Valley, het medische technologiecluster in Nijmegen en omgeving dat bedrijven, overheden, gezondheidszorg en kennisinstellingen met elkaar verbindt. Er wordt met name samenwerking gezocht op de as Enschede-Nijmegen-Oss-Eindhoven (Red Medtech Highway). De ambitie is om uit te groeien tot een toonaangevend Europees cluster op het gebied van Life Sciences & Health. De regio Arnhem-Nijmegen kent daarnaast een zeer sterke energiesector, met als vanouds toonaangevende

Oost-Nederland

energie-instellingen als TenneT en Alliander naast mondiale spelers als DNVGL (voorheen KEMA), en een rijkgeschakeerd mkb met innovatieve producten zoals flexibele zonnecelolie, (waterstof)elektrische aandrijflijnen en e-laadinfrastructuur. Ook kent Arnhem een internationaal modecluster en een sterk juridisch cluster ('legal valley'). De regio Arnhem-Nijmegen groeit sterk. De prognoses laten zien dat deze groei doorzet en dat daarmee ook de uitdagingen voor de regio toenemen.

Tegen deze achtergrond is in het BO MIRT Oost-Nederland van 2019 afgesproken een woondeal van de regio Arnhem-Nijmegen op te stellen. Met deze woondeal wordt beoogd de woningmarkt in de regio Arnhem-Nijmegen structureel te verbeteren, de bouwproductie met oog voor circulariteit en duurzaamheid op niveau te brengen en de leefbaarheid te vergroten. In de woondeal wordt ervan uitgegaan dat de regionale woningbehoefte in de periode tot 2040 ligt op 50.000 tot 60.000 extra woningen. De woondeal is het startpunt van een langjarig partnerschap tussen regio, provincie en Rijk, in nauwe samenwerking met corporaties, marktpartijen en maatschappelijke partners.

Aanvullend hebben Rijk en provincie afgesproken om voor het gebied Arnhem-Nijmegen-Foodvalley een verstedelijkingsstrategie op te stellen die inzichtelijk maakt waar de extra woon- en werklocaties voor de komende jaren (2025, 2030, 2040) komen, gekoppeld aan andere opgaven van bereikbaarheid, klimaatadaptatie, energietransitie verduurzaming van de economie en de kwaliteit van het landschap.

De ligging van het gebied aan rivieren en het aantal oeververbindingen vormen de belangrijkste oorzaken van het relatief hoge percentage lokaal en regionaal autoverkeer dat gebruikmaakt van het hoofdwegenet.

In de regio Arnhem-Nijmegen-Foodvalley werken Rijk en regio aan diverse projecten. Denk onder meer aan de doortrekking van de A15, minder hinder op de A12, de afspraak om een MIRT-verkenning te starten voor de corridor Nijmegen-Eindhoven op de A50, maatregelen op het gebied van slimme en duurzame mobiliteit en het programma hoogfrequent spoor. Door collegetijden in Nijmegen te verschuiven is drukte in de spits op het spoor afgenomen.

Het kennis- en innovatiecluster rondom Wageningen Universiteit en Researchcentrum (WUR) levert een cruciale bijdrage aan een toekomstbestendig voedselsysteem met voldoende, veilig, gezond, gevarieerd en duurzaam geproduceerd voedsel dat beschikbaar en betaalbaar is voor iedereen. Belangrijkste opgave is het uitbouwen van de (inter) nationale concurrentiepositie van dit cluster. Conform het advies uit het MIRT Onderzoek versterken overheden, onderwijs & onderzoek en ondernemers het innovatie-ecosysteem. Dit heeft zijn fysieke basis op de Wageningen Campus, waar de basisinfrastructuur voor valorisatie wordt versterkt (gedeelde onderzoeksfaciliteiten, faciliteiten voor starters, incubatie en acceleratie, en innovatie-events). De (inter) nationale toegankelijkheid van deze faciliteiten wordt ook fysiek verbeterd (station Ede-Wageningen, A1/A30, Valleilijn, brug Rhenen). Food Valley wordt internationaal geïntegreerd en de verbinding met de consument wordt gelegd (World Food Center). Dit alles in de context van een aantrekkelijk en veilig woon- en werkklimaat.

Regio Twente

Het stedelijk netwerk Twente profileert zich als internationale kennisregio met een specialisme in technologie en innovatie. De aanwezigheid van de Universiteit Twente, toonaangevend op het gebied van ICT en nanotechnologie, speelt daarbij een belangrijke rol. De opgave in Twente is versterking van het stedelijk en economisch kerngebied. In het bijzonder de topwerklocaties/innovatiedriehoek (Hart van Zuid/WTC Business District in Hengelo - het Kennispark) met de Universiteit Twente in Enschede - Luchthaven Twente als Technology Base Twente - het High Tech Systems Park Hengelo (Thales Campus) - en de logistieke sector in Twente (met goederenoverslag van en naar de Twentekanalen). Daarbij wordt gestreefd naar integrale ontwikkeling van ruimtelijke en infrastructurele opgaven, naar duurzaam en energiezuinig bouwen en naar ruimtelijke kwaliteit.

In Twente zijn in de afgelopen jaren belangrijke clusters ontstaan, zoals robotica, nanotechnologie, Internet of Things (IoT), smart materials en fotonica in de topsector High Tech Systemen en Materialen. Daarbij fungeert de Universiteit Twente (UT), in samenwerking met overheden

en het bedrijfsleven, als incubator en innovator. Initiatieven als NOVEL-T, het WTC Business District, Technology Base Twente en het High Tech Systems Park in Hengelo, de capaciteitsuitbreiding en verbeteringen van de infrastructuur (A1, N35, N36, N18, Twentekanaal en binnenhavens) en de herontwikkeling van het gebied rondom de luchthaven (onder andere Technology Base Twente) ondersteunen deze strategie ruimtelijk en economisch. Aanvullende maatregelen voor Beter Benutten, zoals op de A1/A35 tussen de knooppunten Azelo en Buren, capaciteitsuitbreidingen op de A1, uitbreiding en verbetering van het Agglonet Twente, inclusief grensoverschrijdende verbindingen (weg en spoor), dragen bij aan de goede bereikbaarheid van het gebied nu en in de toekomst. Om de opgaven te kunnen prioriteren heeft de regio een bereikbaarheidsagenda Twente ontwikkeld. Hierin is ook de regionale opgave voor Smart en Sustainable mobility opgenomen.

De uitvoering van de plannen rondom de (burger)luchthaven Twente zijn gestart. Inmiddels vult het gebied zich met nieuwe functies zoals een test- en ontwikkellocatie voor safety en security en drones. De nieuwe invulling van dit gebied geeft een positieve impuls aan de economische ontwikkeling van Twente. De focus op het technologisch cluster is uitgewerkt in de nieuwe investeringsagenda voor Twente (2018-2022) in vier zogenoemde tafels waarin de triple helix werkt aan: Arbeidsmarkt en Talent, Vestigingsklimaat & Bereikbaarheid, Techniek als motor en Circulaire Economie. Deze lijn vindt ook haar weerslag in de Regiodeal.

Overige gebiedsopgaven

Rivierengebied

De waterveiligheid is een randvoorwaardelijke opgave voor dit gebied, zie ook de paragraaf Water- en klimaatopgave van het programma IRM. Belangrijke vervolgoopgaven zijn een betere benutting van de totale capaciteit van de bestaande corridor A15 in het rivierengebied (water, spoor, weg) en onderzoek naar de mogelijkheden om het goederenvervoer via de weg om te buigen naar vervoer over water en spoor. Ten slotte heeft de regio de ambitie om de gunstige ligging van het gebied (langs

Oost-Nederland

het assenkruis A2/A15 en de verbindingen) beter te benutten (logistiek) om daarmee de regionale economie verder te stimuleren en te ontwikkelen. Aandachtspunt is het in stand houden van de bevaarbaarheid van de Waal, de Rijn en de IJssel, naast het bieden van betrouwbare doorstroming op de A2/A15. Uit onderzoek (onder meer de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse) blijkt dat de verkeersdruk op deze rijkswegen steeds verder toeneemt en dat dit de economische (inter nationale en regionale doorontwikkeling ernstig gaat belemmeren.

Voor het A2 knooppunt Deil-'s-Hertogenbosch–knooppunt Vught worden in een programma maatregelen onderzocht voor de korte, middellange en lange termijn om de doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren. Voor de A15 zijn afspraken gemaakt over een kortetermijnaanpak ten behoeve van de verkeersveiligheid op het traject Deil-Ochten en de last-mileverbinding bij bedrijventerreinen in Elst en Oosterhout/Nijmegen, waarbij zo veel mogelijk wordt aangesloten bij al lopende initiatieven.

Regio Zwolle

Regio Zwolle is een samenwerkingsverband van 21 gemeenten in 4 provincies (Overijssel, Gelderland, Drenthe en Flevoland). Zwolle is het kloppend hart van de regio en is het middelpunt van kennis, onderwijs en cultuur.

Regio Zwolle is één van de sterkst groeiende economische regio's van Nederland. Het bedrijfsleven bestaat hoofdzakelijk uit mkb-bedrijven, waarbij de Topsectoren Agri & Food, Logistiek en Life Sciences & Health en de sectoren Vrijetijdseconomie en Kunststoffen sterk vertegenwoordigd zijn. In de gemeenten binnen deze regio is in 2015 een productie (bruto toegevoegde waarde) van € 21,5 mld. gerealiseerd.

De gunstige geografische ligging van de regio Zwolle maakt dit gebied één van de belangrijkste knooppunten van Nederland. De regio is goed bereikbaar en heeft betaalbare bedrijventerreinen en kantoorlocaties. Deze combinatie maakt de regio Zwolle voor veel bedrijven (multinationals, mkb-ondernemers en zelfstandige professionals) een aantrekke-

lijke vestigingsregio. Regio Zwolle heeft een gezonde internationale groeiambitie die met de komst van de Hanzelijn en havenbedrijf Port of Zwolle een extra boost heeft gekregen. Om dit vast te houden investeren Rijk en regio de komende jaren in weg (N35, N50/ N307, N340) en spoor. De ontwikkeling van de Spoorzone Zwolle, met de verplaatsing van het busstation naar de andere zijde van het station en het realiseren van een nieuwe klimaatbestendige fietsenkelder aan de voorzijde van het station, is voor de regio een belangrijke opgave.

Daarnaast komt de economische en demografische groeiopgave van de regio Zwolle in een nieuw perspectief te staan door de water- en klimaatopgave. Nieuwe functiecombinaties zijn nodig om de gevolgen van flexibilisering van het IJsselmeerpeil en rivierverruiming op te vangen en tegelijkertijd ruimte te bieden voor de verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgaven.

In het BO MIRT Oost-Nederland van 2019 hebben Rijk en regio besloten een verstedelijkingsstrategie voor de regio Zwolle uit te werken, waarin nader richting wordt gegeven aan de verstedelijkingsopgave (selecteren van geschikte locaties) in relatie tot andere opgaven zoals klimaat, de energietransitie en landschap. Ook werken Rijk en regio hier samen aan een quickscan klimaatadaptatie, een gebiedsgericht MIRT Onderzoek naar bereikbaarheid en een onderzoek naar gebiedsontwikkeling in de spoorzones.

Cleantech Regio (Apeldoorn-Deventer-Zutphen)

In de Cleantech Regio werken overheid, ondernemers en onderwijs en onderzoek samen aan een goed vestigingsklimaat. De regio (440.000 inwoners) biedt een aantrekkelijk vestigingsklimaat door bereikbaarheid, een hands-on-mentaliteit, maar ook de aanwezige omgevingskwaliteiten. De regio richt zich op een circulaire economie en een infrastructuur voor schone energie in de landschappelijke omgeving inclusief verstedelijkt gebied. De Cleantech Regio staat voor een concentratie van tal van innovatieve bedrijven, in een aantrekkelijk woon- en leefklimaat. Ten opzichte van het landelijk gemiddelde heeft de Cleantech Regio een sterke maakindustrie en een bovengemiddelde

exportpositie en er zijn veel internationale ondernemingen gevestigd. De kruisingen van weg- (A1/A50), water- (IJssel, Twentekanaal) en spoorverbindingen vormen de kern van de Cleantech Regio. De regio zoekt synergie in investeringen in (rijks)infrastructuur en de bestuurlijke context van de ligging in twee provincies. De Cleantech Regio ligt op het kruispunt van het Nationaal Kernnet Logistiek. Dit kruispunt behoeft blijvende aandacht, zodat de doorstroming op de A1-corridor niet in gevaar komt. De komende periode is de eerste fase van de verbreding van de A1 aan de orde. Uiteindelijk wordt het hele stuk van Apeldoorn – Azelo verbreed. Dit beïnvloedt de internationale bereikbaarheid en de bereikbaarheid van Randstad, Cleantech Regio en Twente. De A1 heeft ook voor regionaal verkeer een belangrijke functie.

Voor de langere termijn geeft de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) inzicht in het functioneren van de corridor. Het wegverkeer en het personenvervoer per trein zijn aandachtspunten. De A50 vormt een belangrijke verbinding voor het vrachtverkeer tussen de Rhine-Alpine corridor en de North Sea-Baltic corridor. Onderzoek (de Kracht van Oost) laat de economische samenhang en de potentie zien van sterke economische regio's in dit landsdeel. Hierbij ziet de regio verbindingen tussen de Regio Zwolle, Cleantech Regio, Arnhem Nijmegen, Eindhoven/ Brabantse stedenrij. Deze corridor kent belangrijke weg- (A50) en spoorverbindingen. Snelheid en betrouwbaarheid van deze verbindingen zijn belangrijk voor de economische prestaties in deze regio's en voor de export. Hierbij bestaat samenhang tussen personenvervoer over weg en spoor, vrachtverkeer en vervoer over water. Wat betreft wegverkeer kunnen nieuwe inzichten in intelligente transportsystemen, gedrag en 'first and last mile' bruikbaar zijn.

De genoemde wateropgaven bij steden zijn aan de orde bij Zutphen en Deventer. Bij Zutphen staat de doorgang voor scheepvaart onder de oude IJsselbrug onder druk (NMCA). Mogelijkheden voor havens om de groei van het goederenvervoer op te vangen bestaan in de havenfaciliteiten en watergebonden economische activiteiten in en rond Deventer, Zutphen en Lochem.

Oost-Nederland

Regio Achterhoek

De Achterhoek wordt geconfronteerd met ingrijpende demografische ontwikkelingen (ontgroening, vergrijzing, huishoudensdaling en afname van omvang van de beroepsbevolking). Dat stelt de partners in het gebied voor lastige keuzes, die noodzaken tot bundeling van krachten en slimme verbindingen op (boven)regionale schaal. De ambitie van de Achterhoek is het op niveau houden van de economie en de leefbaarheid gezien de demografische ontwikkelingen. Deze ambitie is vastgelegd in de Uitvoeringsagenda 2.0 Achterhoek 2020, die het resultaat is van samenwerking van de drie o's (overheid, ondernemers en maatschappelijke organisaties). De regio werkt haar ambitie uit in drie doelen: werken, wonen en bereikbaarheid.

- **Werken:** de economie op peil houden door in te zetten op de sterke punten van de Achterhoek. Dit zijn de maakindustrie en de doorontwikkeling van de Smart Industry, met aandacht voor de crossovers naar andere sectoren en de bevordering van grensoverschrijdende samenwerking.
- **Wonen:** keuze waar wel en waar niet meer geïnvesteerd wordt in wonen en voorzieningen; herbestemmen, vrijgeven of slopen van bestaand vastgoed.
- **Bereikbaarheid:** organiseren van een goede bereikbaarheid als voorwaarde voor de economische ontwikkeling in de Achterhoek. En van een veilige en betrouwbare bereikbaarheid van wonen, werken en voorzieningen binnen en buiten de Achterhoek, fysiek en digitaal.

Pilot Omgevingsagenda Oost-Nederland

Mede in het licht van de naderende Nationale Omgevingsvisie (NOVI) worden landsdelige Omgevingsagenda's opgesteld. Hierop vooruitlopend is de afgelopen jaren in Oost-Nederland een start gemaakt met de Pilot Omgevingsagenda Oost-Nederland. Dit heeft geleid tot een eerste volwaardige Omgevingsagenda voor Oost-Nederland die in het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving op 11 juni jl. is besproken. Vervolgens is deze vastgesteld in de Ministerraad (en door de provincies in de gedeputeerde staten) en daarna naar de Tweede Kamer gestuurd.

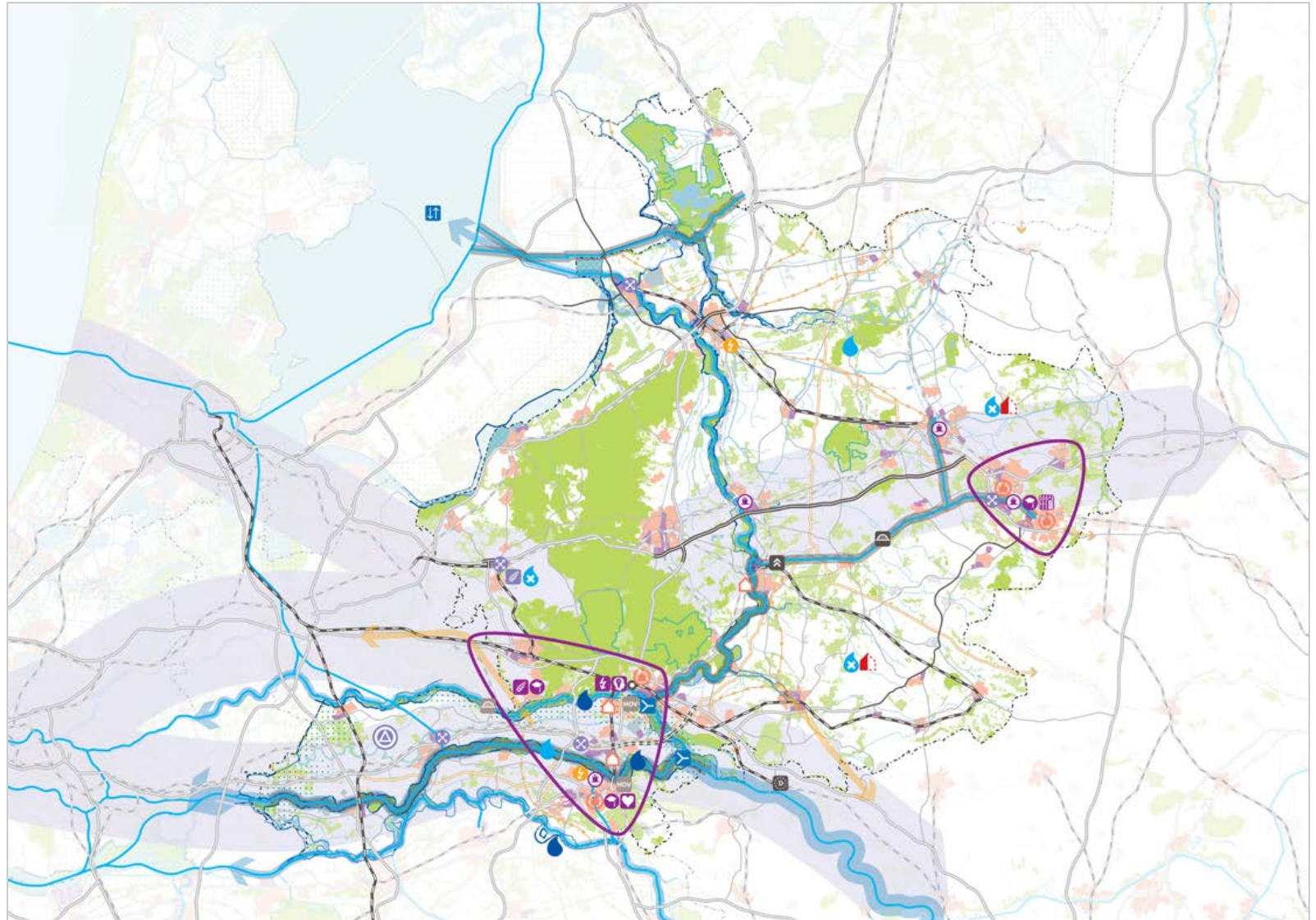
De Omgevingsagenda Oost bevat de gezamenlijke integrale gebiedsgerichte opgaven van Rijk en regio in Oost-Nederland op het gebied van de fysieke leefomgeving met het bijbehorende sociaaleconomische perspectief. De Omgevingsagenda slaat zo een brug tussen opgaven en concrete projecten, maatregelen en projecten die (aanvullend op wat al loopt) op de agenda staan van Rijk en regio en biedt een gezamenlijk handelingsperspectief. Met deze Omgevingsagenda Oost zetten de regionale/decentrale overheden en het Rijk een nieuwe stap in de samenwerking vanuit de één-overheidgedachte. De grote transities, met betrekking tot energie en klimaat en de opgaven zoals op het gebied van circulaire economie, natuurinclusief landelijk gebied, landbouw en voedsel, en mobiliteit, laten zien dat een integrale, gebiedsgerichte en adaptieve aanpak nodig is.

De Omgevingsagenda's zullen zodra de Omgevingswet in werking treedt gepositioneerd worden als onverplicht programma onder de Omgevingswet. Tot die tijd heeft de Omgevingsagenda de status van een bestuurlijke afspraak.

Met de uitkomsten van deze pilot in Oost worden lessen getrokken voor Omgevingsagenda's in de andere landsdelen die de komende jaren zullen worden opgesteld. Het proces van de pilot en de lessen zijn te vinden op www.nationaleomgevingsvisie.nl.

Oost-Nederland Opgavenkaart


Ga naar legenda op volgende pagina



Oost-Nederland Opgavenkaart






Ga terug naar de kaart



Algemeen

-  Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren


Economie



Topsectoren

-  High Tech Systemen & Materialen
-  Energie
-  Creatieve Industrie
-  Life Sciences & Health
-  Agro & Food

-  Binnenhaven van (inter)nationale betekenis
-  Kennis

Regionaal



-  Agro & Food

-  Greenport
-  Multimodaal knooppunt regionale betekenis (logistiek)












Verstedelijking

-  Extensivering





Regionaal

-  Uitleg
-  Stedelijke vernieuwing / transformatie


Bereikbaarheid

-  Hoofdwegenet
-  Opgave hoofdwegenet
-  (Mogelijk) nieuwe verbinding hoofdwegenet
-  Hoofdspoorwegenet
-  Opgave hoofdspoorwegenet
-  Opgave grensoverschrijdend spoor-vervoer
-  OV-knooppunt
-  Hoofdvaarwegenet
-  Opgave hoofdvaarwegenet
-  Opgave brug
-  Corridor achterlandverbinding




Regionaal




-  (Belangrijke) regionale weg
-  Opgave belangrijke regionale weg
-  Opgave brug
-  Samenhangend HOV-netwerk

Natuur, Landschap & Erfgoed

-  EHS op land (herijkt)
-  Natura 2000 - land
-  Natura 2000 - water
-  Nationaal Park
-  Cultureel erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed
-  Natuurlijk erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed
-  Object of ensemble op de (voorlopige) lijst werelderfgoed





Water

-  Primaire kering - voldoet niet (Derde Toets)
-  Primaire kering - nader onderzoek (Derde Toets)
-  Primaire kering - voldoet (Derde Toets)

-  Piekafvoer / Afwatering
-  Peilbeheer / Peilfluctuatie
-  Afvoerverdeling

-  Berging (zoekgebied)
-  Coalitie Natuurlijke Klimaatbuffer
-  Droogtegevoelig gebied: geen wateraanvoer uit hoofdwatersysteem mogelijk

Energie

-  (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie > 500MW
-  Hoogspanningsleiding >220kV
-  Nieuwe hoogspanningsverbinding 380kV
-  Buisleidingenstrook

Oost-Nederland Projectenkaart

MIRT Onderzoek

1. A1/A35 Knooppunt Azelo-Buren
2. A28 Amersfoort-Hoogeveen
3. Bereikbaarheid in wisselwerking met Verstedelijkingsopgave Zwolle en omgeving
4. Haven Werkendam en IRM
5. Havikerwaard-Fraterwaard-Olburgerwaard

Verkenning

6. A1/A30 Barneveld
7. A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven
8. Rivierklimaatpark IJsselpoort

Planuitwerking

9. Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)
10. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel
11. IJsseldelta fase 2
12. Kribverlaging Pannerdensch Kanaal
13. N50 Kampen-Kampen-Zuid
14. Quicksan Decentraal Spoor: Oost-Nederland
15. Tijdelijke tolheffing ViA15*

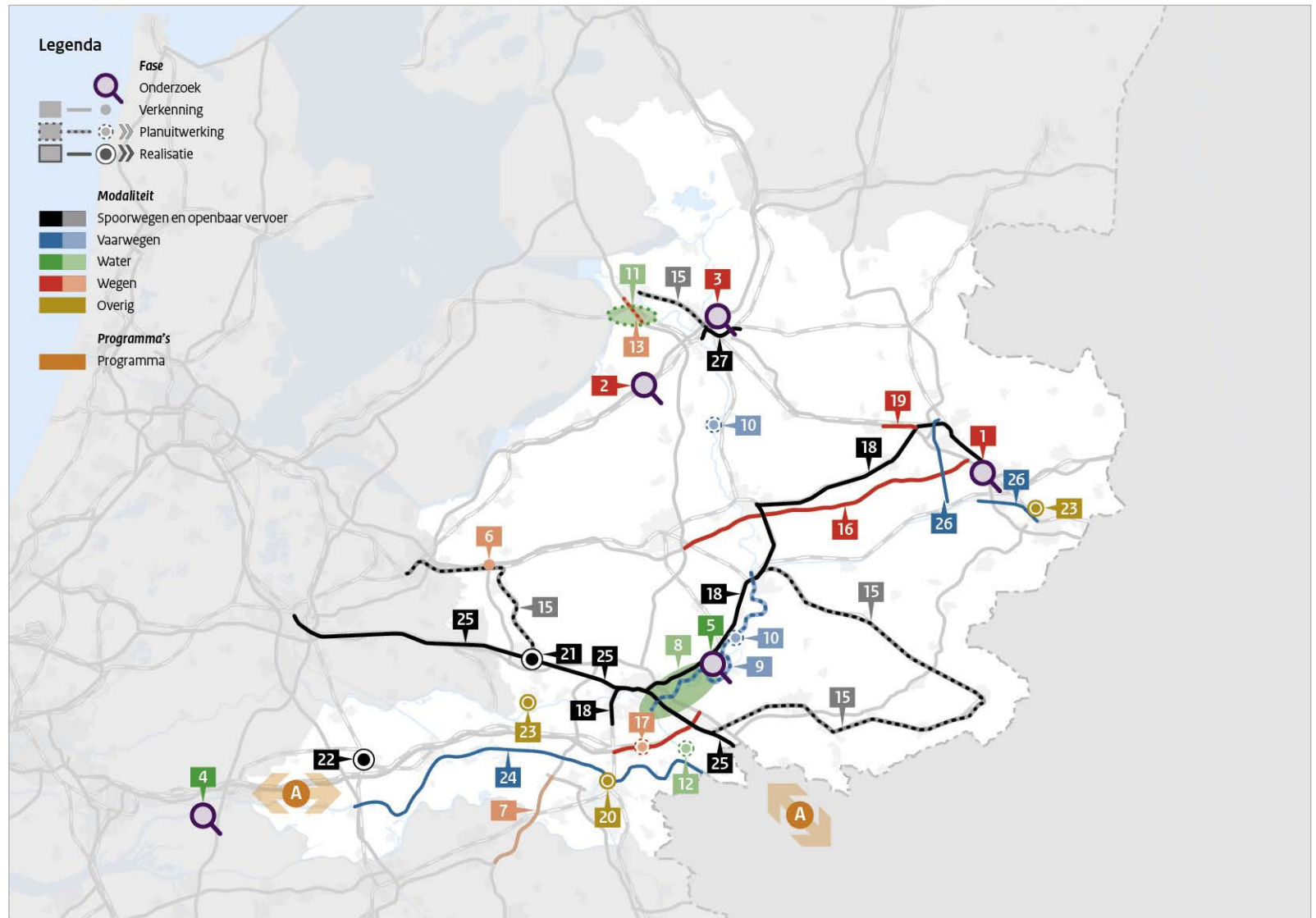
Realisatie

16. A1 Apeldoorn-Azelo
17. A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15)
18. Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)
19. N35 Nijverdal-Wierden
20. Nijmegen omarmt de Waal (Waalfront)
21. PHS Ede
22. PHS Spooromgeving Geldermalsen
23. Sterke regio's: Oost-Nederland
24. Toekomstvisie Waal
25. Traject Oost
26. Twentekanalen, verruiming (fase 2)
27. Zwolle-Herfte

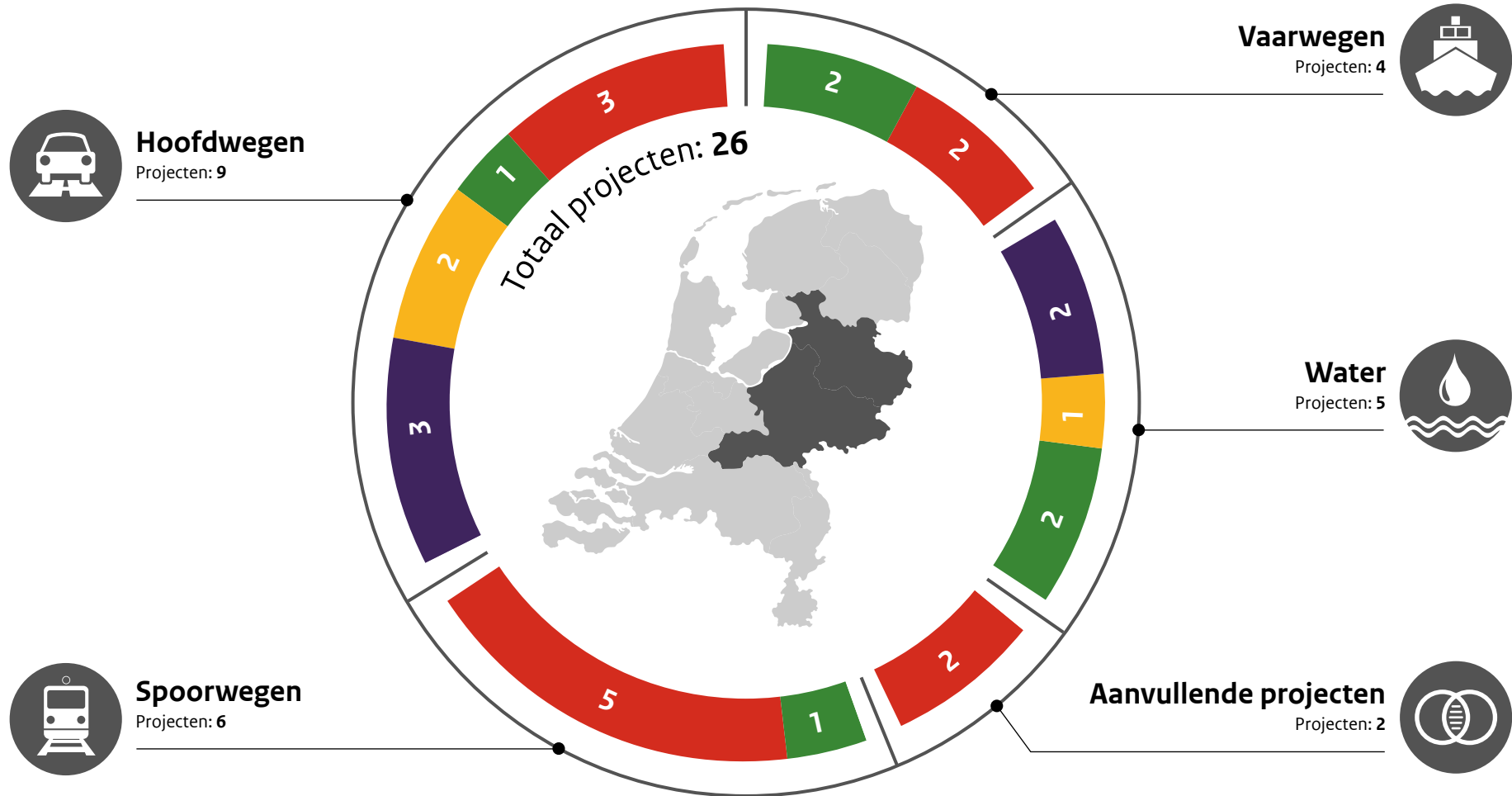
Programma

- A Programma Goederencorridor Oost en Zuidoost

* Niet op kaart



Oost-Nederland **Projectenoverzicht**





A1/A35 Knooppunt Azelo-Buren

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** Het verkorte MIRT Onderzoek is in het najaar van 2019 afgerond. De oplossingsrichtingen en bijbehorende financieringsmogelijkheden worden door Rijk en Regio samen verder uitgewerkt en in het BO MIRT 2020 besproken.
- 2020** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

Bij het NO MIRT in december 2017 is een motie aangenomen om te komen tot een structurele oplossing voor het knelpunt A1/A35 tussen Azelo en Buren. Hier staat de kwaliteit van de afwikkeling onder druk doordat weefbewegingen op dit traject in toenemende mate files veroorzaken. Rijk en regio zijn overeengekomen om dit vraagstuk in een verkort MIRT Onderzoek te bekijken.

In het onderzoek is ook de bereikbaarheidsproblematiek op het onderliggend wegennet beschouwd; deze hangt deels samen met de doorstroming op de A1/A35. Doel van dit verkorte MIRT Onderzoek was om te bepalen welke opgaven er liggen om de bereikbaarheid van de A1/A35 en de regio Twente te verbeteren en welke maatregelen hiervoor mogelijk in aanmerking komen.

Uit het onderzoek bleken inderdaad knelpunten door de vele weefbewegingen, wat in combinatie met de aard van het verkeer (boven-gemiddeld veel (zwaar) vrachtverkeer) zorgt voor congestie. Er is een aantal oplossingsrichtingen geïdentificeerd, in de vorm van adaptieve pakketten. Op het BO MIRT najaar 2019 is besloten dat de oplossingsrichtingen het komende jaar verder uitgewerkt worden (inclusief mogelijkheden voor financiering), te beginnen met de maatregelen voor de korte termijn, waarna het onderwerp opnieuw geagendeerd wordt op het BO MIRT in het najaar van 2020.

Planning

In het BO MIRT in het najaar van 2020 zal besproken worden aan welke oplossingsrichtingen een vervolg wordt gegeven.

Betrokken partijen

De provincie Overijssel was de opdrachtgever voor het onderzoek. Naast het Rijk en de provincie zitten ook diverse gemeenten aan tafel.





A28 Amersfoort-Hoogeveen

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ Het MIRT Onderzoek is afgerond. In het BO MIRT van 2020 zullen er afspraken worden gemaakt over de financiering van de verschillende maatregelpakketten.
- 2020** ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT. De eerste fase van het MIRT Onderzoek (probleemanalyse) is opgeleverd.

Aanleiding en doel

In het regeerakkoord staat de A28 benoemd als één van de resterende knelpunten uit de NMCA om aangepakt te worden. Rijk en regio hebben in 2018 afgesproken om een MIRT Onderzoek A28 (Amersfoort-Zwolle) te starten. De Kamer heeft per motie (motie-Van der Graaf c.s., TK 34775 A, nr. 37) verzocht het traject tussen Zwolle en Hoogeveen ook op te nemen in het onderzoek.

Begin 2020 is het MIRT Onderzoek afgerond met de vaststelling van de eindrapportage en het maken van bestuurlijke afspraken voor het vervolg. De stuurgroep A28 heeft afspraken gemaakt over de voorbereiding van een pakket inframaatregelen om op korte en middellange termijn (2030) de verkeersveiligheid en daarmee ook de doorstroming op de A28 te verbeteren. Daarnaast gaan partijen zich inzetten voor maatregelen gericht op vraagbeïnvloeding, openbaar vervoer, fiets- en ketenmobiliteit, in de regio's Noord-Veluwe, Zwolle en de Kop van Overijssel/Drenthe. Ook komt er een gezamenlijk MIRT Onderzoek naar de bereikbaarheid van Zwolle en omgeving in combinatie met een verstedelijkingsstrategie voor de regio Zwolle. Tenslotte is geconcludeerd dat monitoring een belangrijk onderdeel van de adaptieve aanpak is en een middel voor partijen om gezamenlijk goed de vinger aan de pols te kunnen houden. Voor de monitoring van de ontwikkelingen op de A28 wordt aangesloten bij de huidige monitoring door Rijkswaterstaat.

Planning

Tijdens het BO MIRT 2020 zullen afspraken over de financiering van de verschillende maatregelpakketten worden gemaakt.



Betrokken partijen

Het MIRT Onderzoek is uitgevoerd onder leiding van het ministerie van IenW in nauwe samenwerking met de bestuurlijke partners uit de regio, te weten de provincies Gelderland, Overijssel en Drenthe. Dezelfde partijen zullen verantwoordelijk zijn voor de uitwerking en uitvoering van de maatregelpakketten. Daarnaast zullen andere bestuurlijke en maatschappelijke partijen, die reeds bij het MIRT Onderzoek waren betrokken, ook als stakeholder worden betrokken bij de verdere uitwerking van de maatregelpakketten.



Gebiedsgericht MIRT Onderzoek bereikbaarheid Zwolle en omgeving

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2021 ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

Vooruitlopend op de afronding van het MIRT Onderzoek A28 Amersfoort-Hoogeveen is er op het BO MIRT 2019 tussen de betrokken partijen de afspraak gemaakt om in 2020 te starten met een gezamenlijk MIRT Onderzoek naar de bereikbaarheid van Zwolle en omgeving in combinatie met een verstedelijkingsstrategie voor de regio Zwolle. Bij afronding van het MIRT Onderzoek A28 in februari 2020 is deze afspraak bevestigd. Uit het MIRT Onderzoek A28 is geconcludeerd dat er rond Zwolle sprake is van een brede mobiliteitsopgave gekoppeld aan een verstedelijkingsopgave en het Daily Urban System. Doel van het gebiedsgerichte MIRT Onderzoek is om nader onderzoek te doen naar deze mobiliteitsopgave. Parallel aan en in wisselwerking met dit onderzoek zal er ook een verstedelijkingsstrategie worden uitgewerkt waarin nader richting wordt gegeven aan de verstedelijkingsopgave, energietransitie en de opgaven rondom klimaatadaptatie. De uitkomsten daarvan worden als input gebruikt voor het gebiedsgerichte MIRT Onderzoek om zo uiteindelijk tot een gebiedsgerichte en multimodale aanpak van Zwolle en omgeving te komen.

Planning

Naar verwachting zal het onderzoek in 2022 gereed zijn.

Betrokken partijen

Het MIRT Onderzoek naar de bereikbaarheid van Zwolle en omgeving zal met de provincie Overijssel als trekker worden uitgevoerd met drie opdrachtgevers: de provincie Overijssel, de gemeente Zwolle en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De verstedelijkingsstrategie, die in wisselwerking met dit MIRT Onderzoek wordt opgesteld, staat onder leiding van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de Regio Zwolle. Daarnaast worden andere bestuurlijke en maatschappelijke partijen als stakeholder betrokken bij de uitwerking van het MIRT Onderzoek en de verstedelijkingsstrategie.





Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2021 ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Haven Werkendam en IRM

Aanleiding en doel

In het plangebied is een aantal opgaven geïdentificeerd waarvan verdere uitwerking nodig is om een besluit over een vervolg te kunnen nemen. Onderdelen van het onderzoek zijn onder meer:

- Actuele onderbouwing van de uitbreidingsbehoefte van de haven.
- Het uitwerken van verschillende varianten voor de havenuitbreiding en de gevolgen daarvan.
- Het helder maken van mogelijke en noodzakelijke verbindingen tussen de korte- en de langetermijnopgaven.
- Het uitwerken en optimaliseren van integrale varianten, waarin alle opgaven zijn samengebracht.
- Uitwerking van baten en kosten en het zoeken naar kostendragers.

Daarom hebben Rijk en regio samen afgesproken een MIRT Onderzoek te starten om de opgaven en kansen in het gebied rond Werkendam te verkennen en eerste oplossingsrichtingen te schetsen. Voor deze oplossingsrichtingen worden de kosten en financieringsmogelijkheden in beeld gebracht. Afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek wordt toegewerkt naar een besluit over het vervolg in het BO MIRT van eind 2020. De uitkomsten van het onderzoek worden meegenomen in de afweging binnen het programma IRM.

Het plangebied is indicatief aangegeven: de zuidoever van de Boven-Merwede en een deel van de Nieuwe Merwede, inclusief de daaraan gelegen dijkvakken van dijkkringen 23 en 24. Alle genoemde opgaven zijn in dit gebied aan de orde. De gewenste havenuitbreiding is gedacht ten westen van Werkendam, vlak bij het maritiem cluster en in het verlengde van de Beatrixhaven. De definitieve grens van het plangebied en de inhoudelijke scope zullen worden bepaald in het plan van aanpak dat wordt gemaakt nadat het onderzoeksvoorstel is goedgekeurd.



Planning

1 jaar, tot BO MIRT van eind 2020.

Betrokken partijen

Rijk en regio (gemeente Altena, provincie Noord-Brabant, provincie Gelderland en waterschap Rivierenland).



MIRT Onderzoek Traject Havikerwaard-Fraterwaard-Olburgerwaard

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2021 ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

In het BO MIRT in het najaar van 2019 hebben Rijk en regio afgesproken een MIRT Onderzoek te starten voor het gebied rond de Havikerwaard/Olburgerwaard. Hierin worden de opgaven en kansen voor waterkwaliteit, natuur, scheepvaart, waterveiligheid, zoetwatervoorziening en ruimtelijk-economische ontwikkeling in het gebied rond de Havikerwaard/Olburgerwaard verder in beeld gebracht. Het plangebied sluit aan op het plangebied van de MIRT Verkenning Rivierklimaatpark IJsselpoort, waar opgaven op een soortgelijke integrale wijze worden opgepakt. De financieringsmogelijkheden worden onderzocht en er wordt toegewerkt naar een voorstel welke opgaven wanneer opgepakt zouden moeten worden en in welke vorm (integraal, gebiedsgericht of sectoraal).

Het plangebied omvat ruwweg de Havikerwaard, Fraterwaard en de Olburgerwaard. De bovengenoemde opgaven zijn in dit gebied aan de orde. De definitieve grens van het plangebied en de inhoudelijke scope zullen in een plan van aanpak nader worden geconcretiseerd.

Planning

De eerste resultaten van het onderzoek worden naar verwachting voorgelegd aan het BO MIRT 2020.

Betrokken partijen

Rijk en regio (provincie Gelderland, gemeente Rheden, waterschap Rijn en IJssel).





Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

A1/A30 Barneveld

Opgave

De A1 vervult een cruciale rol als achterlandverbinding tussen de Randstad en het oosten van het land. Door toenemend verkeersaanbod komt deze functie steeds meer onder druk te staan. Naar aanleiding van het regionale MIRT Onderzoek aansluiting A1/A30 Barneveld staat vast dat er een bereikbaarheidsprobleem is op de A1 bij de aansluiting op de A30 en dat de aansluiting zelf ook niet voldoende functioneert. De opgave is om de doorstroming op de A1, het functioneren van de aansluiting en de verkeersveiligheid te verbeteren.

Oplossing

De oplossing wordt gezien in de uitbreiding van de wegcapaciteit (verbreding) en het aanpassen van de aansluiting zelf.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

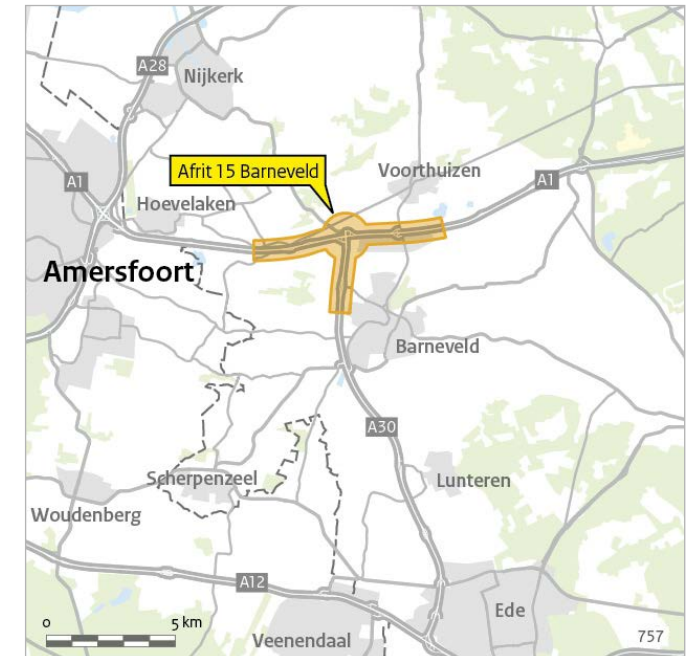
Het project draagt bij aan het vergroten van de betrouwbaarheid van reistijd op de A1, de bereikbaarheid van verschillende economische locaties, de verkeersveiligheid en het vermindert de economische schade als gevolg van files op dit traject.

Planning

2020: Voorkeursalternatief
2022: Ontwerptracébesluit
2023: Tracébesluit
2024: Start realisatie

Betrokken partijen

De verkenning wordt uitgevoerd door het ministerie van IenW. Zowel de provincie Gelderland als de regio Foodvalley en de gemeente Barneveld zijn nauw betrokken bij de nadere uitwerking. Behalve deze overheden worden alle relevante stakeholders en omwonenden betrokken.



File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 2 uit de File Top 50.

Financiën

Er is een bijdrage van € 42 mln. gereserveerd in het Infrastructuurfonds (Artikel 12.03.02). Hierbij is rekening gehouden met bijdragen van de provincie Gelderland (€ 7,5 mln.) en van de regio Foodvalley (€ 1 mln.).



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2021 ○ De MIRT Verkenning is gestart.

A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven

Opgave

Bij het BO MIRT 2018 hebben Rijk en regio het besluit genomen tot het starten van een MIRT Onderzoek A50 corridor Nijmegen-Eindhoven. Dit MIRT Onderzoek is in 2019 afgerond en vastgesteld op het BO MIRT 2019. In dat BO is afgesproken dat een startbeslissing voor een MIRT-verkenning wordt opgesteld; hiervoor reserveren het Rijk en de provincies Gelderland en Noord-Brabant € 77 mln. Ook is afgesproken dat een mobiliteitspakket met strategische agenda door de provincies Gelderland en Noord-Brabant wordt uitgewerkt, hiervoor reserveren zij € 26 mln. De opgave van de MIRT Verkenning is het analyseren van de verkeersproblematiek bij en tussen de knooppunten Ewijk, Bankhoef en Paalgraven en hierbij passende oplossingen zoeken.

Oplossing

De oplossing wordt gezien in de uitbreiding van de wegcapaciteit.

Bijdrage oplossing aan de doelstelling

Het project draagt bij aan het vergroten van de betrouwbaarheid van de reistijd op de A50. Hierdoor vermindert de economische schade als gevolg van files op dit traject en verbetert de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid van het gebied.

Planning

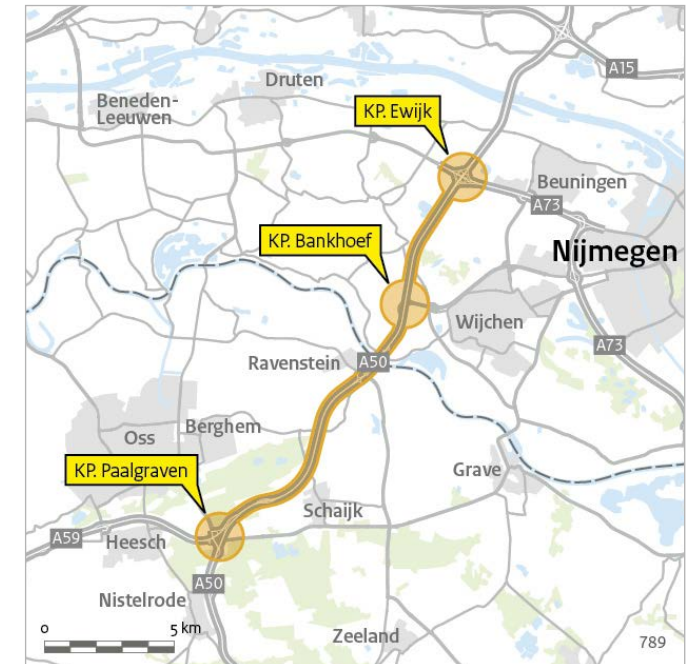
De planning is eind 2022 een besluit te nemen over de MIRT verkenning.

Betrokken partijen

Verantwoordelijk: het ministerie van IenW.

Direct betrokkenen: provincie Gelderland en provincie Noord-Brabant.

Participatie: gemeenten, maatschappelijke organisaties, waterschappen, vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, omwonenden en relevante stakeholders.





Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2018 ○ De verkenningfase is met één jaar verlengd.
- 2017 ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Rivierklimaatpark IJsselpoort

Opgave

Het Rivierklimaatpark IJsselpoort richt zich op een gezamenlijke en integrale aanpak van de problemen in dit gebied op het terrein van water, beleving, natuur en economie.

Oplossing

Bij de hoofddoelstelling van klimaatadaptatie zijn vier onderdelen geformuleerd:

- Water: een veilige afvoer van rivierwater, ook in de toekomst;
- Beleving: een park voor verkoeling en bewustwording, voor recreatie en als uitloopgebied;
- Natuur: corridor voor plant en dier;
- Economie: ruimte voor duurzame en passende economie en bedrijvigheid.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

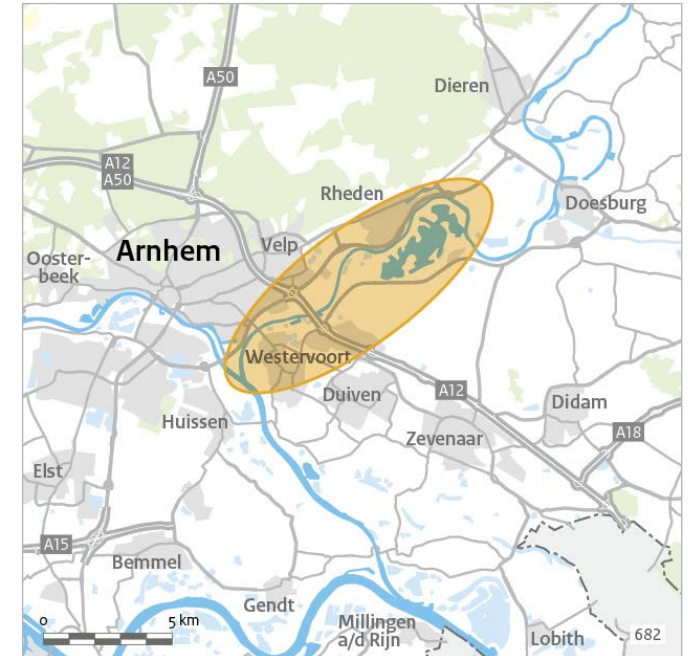
Een veilige afvoer van rivierwater draagt bij aan de bescherming tegen overstroming. De leefbaarheid bij klimaatverandering in de toekomst wordt verhoogd.

Planning

In november 2015 is op basis van het regionale voorstel voor rivierverruimende projecten langs de Rijntakken besloten tot de start van de MIRT Verkenning Rivierklimaatpark IJsselpoort. Eind 2016 is besloten de verkenningfase met een jaar te verlengen. Dit was nodig om de breedte van de opgave voldoende uitwerking te kunnen geven met alle partners. De Voorkeursbeslissing is voorzien tegen eind oktober 2020.

Betrokken partijen

De provincie Gelderland trekt de MIRT Verkenning en werkt nauw samen met de gemeenten Rheden, Westervoort, Duiven, Arnhem en Zevenaar, Natuurmonumenten, waterschap Rijn en IJssel, het Rijk, lokale bedrijven, terreinbeherende organisaties, burgers, agrariërs en belangenorganisaties.



Financiën

In het Deltafonds is voor Rivierklimaatpark IJsselpoort € 24,9 mln. gereserveerd voor rivierverruimende maatregelen. In het Infrafonds is € 8,3 mln. gereserveerd voor scheepvaartmaatregelen. Voor KRW-maatregelen is € 6,2 mln. gereserveerd. De provincie Gelderland heeft voor IJsselpoort € 15 mln. gereserveerd. Natuurmonumenten heeft € 6 mln. beschikbaar voor de natuurontwikkeling in het Rivierklimaatpark. Daarnaast kan de besparing op de dijkversterkingskosten vanuit het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) worden ingezet voor rivierverruimende maatregelen.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 Het project is nieuw toegevoegd aan het MIRT.

N50 Kampen-Kampen-Zuid

Opgave

In de huidige situatie is op het wegvak Kampen-Kampen-Zuid regelmatig sprake van filevorming in de spitsperiodes. De voornaamste oorzaak van de congestie is dat er slechts één rijstrook is per rijrichting. Daarnaast is er geen fysieke rijbaanscheiding, waardoor de kans op frontale ongevallen groter is.

Oplossing

In de planuitwerkingsfase wordt de verbreding uitgewerkt van de N50 tussen Kampen en Kampen-Zuid van 2x1 naar 2x2 rijstroken met fysieke rijbaanscheiding.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De verbreding van de N50 tussen Kampen en Kampen-Zuid heeft als doel de bereikbaarheid van de regio te versterken en verstoringen in de verkeersstromen te verminderen, zodat de doorstroming en verkeersveiligheid verder verbetert.

Planning

2019: Start planuitwerking
 2020: Ontwerptracébesluit
 2021: Tracébesluit
 2022-2024: Start realisatie en openstelling

Politiek/bestuurlijk

Tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT (BO MIRT) in het najaar van 2017 is met de regio overeengekomen om de planstudie N50 Kampen-Kampen-Zuid begin 2019 te starten. In december 2017 heeft de minister van IenW de Startbeslissing ondertekend.

Financiën

Met de motie-Visser c.s. (TK 34550 A, nr. 25) wordt de regering verzocht € 5 mln. beschikbaar te stellen voor de aanpak van verbreding van de N50 Kampen. In een Kamerbrief (TK 29398, nr. 549) is bevestigd dat deze bijdrage gereserveerd is binnen het Infrastructuurfonds. Daarnaast draagt ook de regio 5 mln. bij aan het totale beschikbare budget.



Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	5	2022-2024
MIRT 2020	5	2022-2024
MIRT 2019	5	2022-2024
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** In het projectbudget was rekening gehouden met 50% bijdrage vanuit de regio. Aangezien een aantal van de gerealiseerde projecten uiteindelijk lager is uitgevallen qua kosten dan eerder geraamd zijn de verwachte bijdragen van derden bijgesteld met € 3,2 mln. Door een langer benodigde periode van verkenning en variantenkeuze en de nu nog benodigde tijd van planuitwerking en realisatie van de verbetering van de transfercapaciteit naar perron 1 van station Zutphen wordt de periode van oplevering van dit laatste project verlengd tot en met 2022.
- 2019** Onder 'Oplossing' is aangegeven welke projecten aanvullend gerealiseerd en financieel afgewikkeld zijn.
- 2018** Er wordt rekening gehouden met realisatie tot in 2020 in verband met een langer benodigde planvorming over het tweede deel van de betrouwbaarheidsverhogende maatregelen aan de Valleilijn, het opheffen van enkele overwegen en de verwerving van gronden voor het aanpassen van de boog in de spoorlijn. Daardoor zal ook de realisatie later plaatsvinden.

Quickscan Decentraal Spoor: Oost-Nederland

Opgave

Op een aantal gedecentraliseerde spoorlijnen is het vervoer sterk toegenomen. Ook hebben enkele decentrale overheden meer ambitie met het gedecentraliseerde spoorvervoer voor reizigers dan mogelijk is met de beschikbare capaciteit. Mede daarom is in 2008 een quick scan uitgevoerd naar de marktontwikkelingen in het personenvervoer op gedecentraliseerde spoorlijnen. Hieruit bleek dat vooral de punctualiteit op een aantal lijnen in Oost-Nederland onvoldoende was.

Oplossing

ProRail heeft op basis van een effectiviteitsanalyse in beeld gebracht welke maatregelen nodig zijn om de punctualiteit te verbeteren. Voor Oost-Nederland zijn dit maatregelen op vijf lijnen. De rijksbijdragen voor de maatregelen op de lijnen Zwolle-Kampen en Nijmegen-Roermond zijn al in 2011 en 2012 aan de decentrale overheden uitgekeerd. De cofinanciering door het ministerie van IenM en de provincie Gelderland is afgesproken in het bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) van 2009. De maatregelen op de lijn Arnhem-Doetinchem-Winterswijk zijn gerealiseerd en financieel afgewikkeld. Dat geldt ook voor twee maatregelen op de lijn Zutphen-Winterswijk. De planvorming en financiële afwikkeling tussen het ministerie en de provincie Gelderland loopt nog voor de lijn Amersfoort-Ede-Wageningen, de Valleilijn en de lijn Zutphen-Winterswijk.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

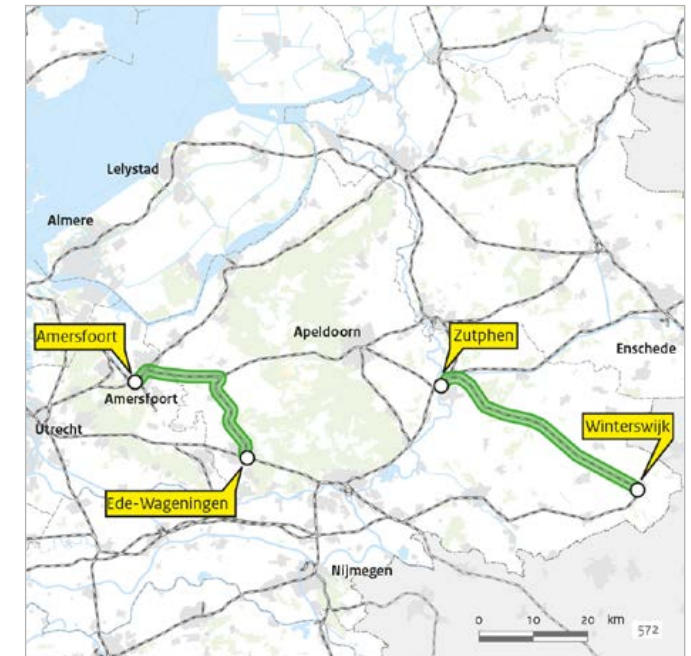
Verbeteren van de betrouwbaarheid.

Planning

2011-2022: Oplevering (divers)

Politiek/bestuurlijk

Moties: de Tweede Kamer heeft eind 2007 verzocht om een quick scan naar de markt en de capaciteit op de regionale spoorlijnen (motie-Anker/Koopmans, TK 31200 XII, nr. 55). In september 2008 is het eindrapport opgeleverd en aan de Kamer verstuurd (TK 31305 XII, nr. 80). In de BO-en MIRT van voor- en najaar 2009 hebben Rijk en regio



afspraken gemaakt over de te nemen maatregelen en de gezamenlijke financiering (50/50) op basis van taakstellende budgetten.

Uitvoering

De provincie Gelderland heeft meegedeeld geen noodzaak meer te zien voor een 2^e tranche Robuustheid Verhogende Maatregelen (RVM) op de Valleilijn, nu zowel capaciteit als punctualiteit voldoende op orde zijn. IenW heeft daarmee ingestemd. De oplevering van het aanpassen van een overwagschakeling bij Lunteren wordt in 2020 verwacht. De verwachting is dat de aanpak van de transfercapaciteit op station Zutphen in 2022 wordt afgerond.



Quickscan Decentraal Spoor: Oost-Nederland

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2017** Het projectbudget is opgehoogd met € 2,2 mln. als gevolg van de financiële bijdrage van de provincie Gelderland. Rekening wordt gehouden met realisatie tot in 2018 in verband met een langer benodigde planvorming over het tweede deel van de betrouwbaarheidsverhogende maatregelen aan de Valleilijn. Daardoor zal ook de realisatie later plaatsvinden.
- 2014** Diverse projecten kennen een langere doorlooptijd dan bij de start was aangenomen, onder andere veroorzaakt door benodigde grondverwerving en bijbehorende procedures.

Financiën

Taakstellend budget is € 33 mln., inclusief de bijdragen van de provincie Gelderland en de voormalige Stadsregio Arnhem Nijmegen (Artikel IF 13.03.04 en 13.03.01).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2021	33	2011-2022
MIRT 2020	36	2011-2020
MIRT 2019	35	2011-2020
MIRT 2018	35	2011-2020
MIRT 2017	35	2011-2018
MIRT 2016	32	2011-2017
MIRT 2015	32	2011-2016
MIRT 2014	32	2011-2016
MIRT 2013	23	2011-2014
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	10	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	2	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2014

De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben, zoals besloten in de Voorjaarsnota 2013, tot gevolg dat de oplevering van dit project wordt vertraagd.

Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)

Opgave

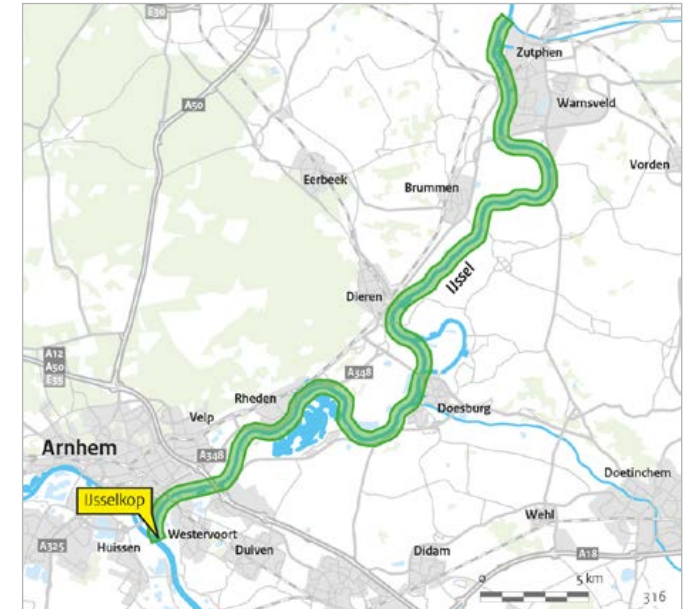
Het traject in de IJssel van IJsselkop tot Zutphen is moeilijk bevaarbaar voor de beoogde scheepvaart in klasse Va. Dit bemoeilijkt ook de toegang tot het Twentekanaal, dat juist geschikt wordt gemaakt voor schepen in deze klasse.

Oplossing

In de planuitwerking wordt met name gekeken naar de mogelijkheden om de vaarbreedte van de bochten in dit traject van de IJssel aan te passen, waardoor schepen uit klasse Va het traject IJsselkop-Zutphen veiliger en efficiënter kunnen bevaren.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het verruimen van de vaargeul voor schepen in klasse Va draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige scheepvaartafwikkeling.



Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	37	2026-2028
MIRT 2020	36	2026-2028
MIRT 2019	36	2026-2028
MIRT 2018	36	2026-2028
MIRT 2017	36	2026-2028
MIRT 2016	36	2026-2028
MIRT 2015	36	2026-2028
MIRT 2014	36	2026-2028
MIRT 2013	36	2023
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	1	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	1	

Planning

2026-2028: Openstelling

Financiën

Taakstellend budget: € 37 mln. (Artikel IF 15.03.02). Inmiddels is afgesproken dat € 8,3 mln. wordt gereserveerd voor het integrale MIRT-project Rivierklimaatpark IJsselpoort, bestemd voor de scheepvaartopgaven op dit deeltraject dat onderdeel uitmaakt van de Boven-IJssel.

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ Door het wegvallen van de PAS-regeling is vertraging opgetreden.
- 2019** ○ Vanwege optimalisaties ten aanzien van locatie en aantal ligplaatsen is enige vertraging voorzien. De openstelling is niet vertraagd.
- 2018** ○ De bijstelling van het aantal aan te leggen ligplaatsen leidt tot een latere openstelling vanwege de benodigde afstemming.
- 2016** ○ De planuitwerking is later gestart, omdat het samenstellen van een team voor de planuitwerking extra tijd heeft gekost.
- 2015** ○ Najaar 2013 is de voorkeursbeslissing genomen.
- 2014** ○ De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord van 2012 en autonome vertragingen hebben, zoals bij Voorjaarsnota 2013 is besloten, tot gevolg dat de oplevering van het project is getemporeerd.

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel

Opgave

Begin 2009 werd een verkenning opgeleverd waaruit bleek dat er tussen Lobith en Kampen een zeer beperkt aantal ligplaatsen geschikt is voor schepen in klasse IV/V. Het gebrek aan ligplaatsen voor grotere schepen op de IJssel bemoeilijkt een logistieke planning in verband met de regelgeving voor vaar- en rusttijden. Ook ontstaan hierdoor extra pieken bij het passeren van de sluis bij Eefde. Het grootste knelpunt doet zich voor op de Boven-IJssel tussen Arnhem en Zutphen.

Oplossing

Het tekort aan ligplaatsen wordt gefaseerd aangepakt. Voor de korte termijn zijn als quick wins enkele ligplaatsen gecreëerd op de Boven-IJssel, twee ligplaatsen bij Arnhem en vier bij Eefde. Deze quick wins zijn in 2010/2011 gerealiseerd. Daarnaast is de planuitwerking gestart voor de mogelijke realisatie van een overnachtingshaven aan de Boven-IJssel. In 2013 is de Voorkeursbeslissing genomen om ligplaatsen in de Valeplas ten oosten van Arnhem te realiseren. Op basis van een actuele prognose is besloten om elf ligplaatsen te realiseren.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het aanleggen van ligplaatsen op de IJssel draagt bij een veilige en efficiënte scheepvaart.

Planning

2022: Projectbeslissing
2022: Start realisatie
2023-2024: Openstelling

Politiek/bestuurlijk

In het najaar van 2013 is de Voorkeursbeslissing genomen. In 2015 is besloten het zoekgebied uit te breiden naar de zuid- en de westlob van de Valeplas. Op basis van de actuele WLO-scenario's (Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving) is medio 2017 besloten het aantal aan te leggen ligplaatsen terug te brengen van zeventien naar elf.





Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 28 mln. waarvan € 27 mln. op artikel IF 15.03.02 en een realisatiebudget van € 1 mln. op artikel IF 15.03.01.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	28	2023-2024
MIRT 2020	28	2021-2022
MIRT 2019	28	2021-2022
MIRT 2018	28	2021-2022
MIRT 2017	28	2019-2020
MIRT 2016	28	2019-2020
MIRT 2015	28	2018-2020
MIRT 2014	28	2018-2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	1	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2019** ○ De voorkeursbeslissing is begin 2018 genomen.
- 2018** ○ Openstelling is uitgesteld vanwege besluitvorming over financiering vanuit het Deltafonds en door vertraging in de aanbesteding van de planuitwerking. De planning wordt grotendeels gestuurd door de hoogwaterseizoenen, waardoor van oktober tot en met maart niet mag worden gewerkt.
- 2017** ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Krib- en oeververlaging Pannerdensch Kanaal

Opgave

Het project Oevergeul Boven-Rijn, als onderdeel van de NURG-maatregel Uiterwaardvergraving Rijnwaardense uiterwaarden, had twee doelen: een bijdrage leveren aan het realiseren van de waterveiligheidsdoelstelling zoals geformuleerd in de Planologische Kern Beslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier, en een bijdrage leveren aan de realisatie van doelen uit de Kaderrichtlijn Water (KRW). In verband met de complexiteit voor het behalen van de KRW-doelstelling op deze locatie is besloten om deze elders te realiseren. Daarom moet de beoogde waterstandsverlaging als bijdrage aan de PKB op een andere wijze gehaald worden. Alternatieven voor de Oevergeul Boven-Rijn moeten benedenstrooms van het splitsingspunt worden gezocht. Gekozen is om het alternatief Kribverlaging Pannerdensch Kanaal te onderzoeken. Het project heeft de rivierkundige taakstelling van 5 centimeter op rivierkilometer 865 op de Boven-Rijn van het project Oevergeul Boven-Rijn overgenomen.

Oplossing

Er zijn mogelijke oplossingen uitgewerkt die bestaan uit een combinatie van krib- en oeververlaging. Het gekozen voorkeursalternatief bestaat uit verlaging van 38 kribben met ongeveer 1,5 meter en het verlagen van vijf gestrekte oevers (ongeveer 16 hectare) met 1,5 tot 2 meter.

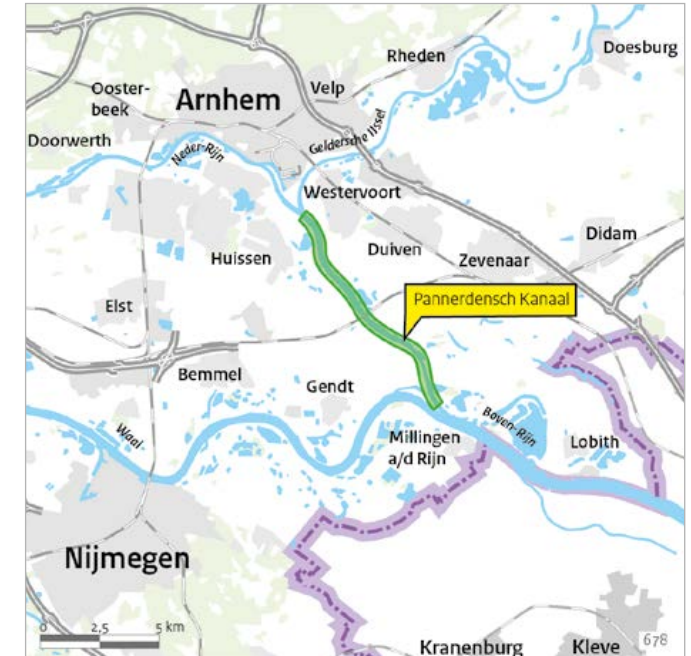
Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan de hoogwaterveiligheid. Het is nodig voor het bereiken van de beoogde waterstandsdeling in het kader van het programma Ruimte voor de Rivier.

Planning

2020: Projectbeslissing
2023: Openstelling

Als gevolg van juridische problemen tijdens de aanbestedingsfase van de planuitwerking heeft dit proces langer geduurd dan voorzien. Daarmee is een vertraging ontstaan voor wat betreft de mijlpaal Projectbeslissing. In de planuitwerkingsfase wordt gezocht naar



ontwerptimalisaties. De verwachting is dat de openstelling in 2023 gerealiseerd wordt.

Politiek/bestuurlijk

In 2018 is de voorkeursbeslissing genomen.



Krib- en oeververlaging Pannerdensch Kanaal

(vervolg)

Financiën

Het budget bedraagt € 19 mln. (p.p. 2020). Het project maakt geen deel uit van het PKB Ruimte voor de Rivier-basispakket en wordt apart gefinancierd uit het Deltafonds.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	19	2023
MIRT 2020	19	2023
MIRT 2019	19	2023
MIRT 2018	18	2023
MIRT 2017	18	2019
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	1	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	1	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



IJsseldelta Fase 2 regionale percelen

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** In 2019 is de projectbeslissing vastgesteld van het regionale perceel Versterking Drontermeerdijk. Voor de realisatie van de versterking van de Drontermeerdijk is een subsidie beschikbaar gesteld van in totaal € 21,7 mln. Voor de twee resterende regionale percelen worden de projectbeslissingen in 2020 verwacht.
- 2019** Bij de Najaarsnota 2017 en Voorjaarsnota 2018 is in totaal € 80,6 mln. overgeheveld naar de realisatiefase voor de uitvoering van het perceel Reevesluis door Rijkswaterstaat. Reevesluis heeft een apart MIRT-blad gekregen en wordt niet meer in dit MIRT-blad behandeld. Voor de regionale percelen volgen projectbeslissingen in 2019.
- 2018** Eind 2016 is de voorkeursbeslissing genomen en hebben het ministerie van IenW en de betrokken regionale partijen de Bestuursovereenkomst Planuitwerking IJsseldelta Fase 2 getekend. Het taakstellend budget voor het perceel Reevesluis is aangepast vanwege overheveling van werkzaamheden uit fase 1, aanpassing van het globale ontwerp en reservering in verband met het energieneutraal maken van de Reevesluis.
- 2017** Het project is het vervolg op het Ruimte voor de Rivier-project IJsseldelta fase 1. Fase 2 valt niet onder een van de uitvoeringprogramma's, maar is een apart MIRT-project. Het budget voor dit project dat gereserveerd is in het Deltafonds is

Opgave

IJsseldelta fase 2 is het vervolg op het Ruimte voor de Rivier-project IJsseldelta fase 1. Het doel van het project is het behalen van een waterstanddaling van minimaal 41 centimeter bij Zwolle (bij kilometer 979 van de IJssel) om te voldoen aan de doelstelling van de Planologische Kernbeslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier. In de eerste fase van het project (periode 2010-2019) is het zomerbed van de IJssel bij Kampen verlaagd en is er een hoogwatergeul aangelegd ten zuiden van Kampen. Om deze hoogwatergeul, het Reevediep, volwaardig te laten functioneren, is het nodig om een aantal kunstwerken aan te passen of aan te leggen. Dit gebeurt in fase 2. De versnelling van fase 2 heeft gevolgen voor de uitvoering: in fase 1 hoefden geen spuikokers aangelegd te worden (dit was voorzien als tijdelijke maatregel) en in fase 2 wordt in één keer een spui- en een schutsluis (de Reevesluis) gerealiseerd.

Oplossing

Om de volledige waterstanddaling van ten minste 41 centimeter te bereiken, worden in fase 2 de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- Versterking van de Drontermeerdijk (waterschap Zuiderzeeland);
- Bouw van een schutsluis in de Reevedam (realisatie Reevesluis) (Rijkswaterstaat);
- Bouw van een nieuwe oeververbinding N307 in combinatie met amoveren van Roggebotsluis en Roggebotkering (provincie Flevoland);
- Aanbrengen van hoogwatervoorzieningen in recreatiegebied Roggebot (provincie Overijssel).

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Met de verschillende maatregelen wordt een waterstanddaling van minimaal 41 centimeter bij Zwolle behaald. Hierdoor wordt het gebied rondom Zwolle beschermd tegen overstroming en wordt voldaan aan de doelstelling van de PKB Ruimte voor de Rivier.



Planning

2017: Partiële projectbeslissing Reevesluis
2019 en 2020: Projectbeslissing(en) regionale percelen
2022: Openstelling

Politiek/bestuurlijk

De minister is begin 2016 op verzoek van de regio akkoord gegaan met de voorbereiding van de versnelling van IJsseldelta fase 2, omdat besparingen gerealiseerd konden worden door direct aan te sluiten op fase 1. Eind 2016 is de Voorkeursbeslissing genomen en is de Bestuursovereenkomst Planuitwerking IJsseldelta fase 2 ondertekend door de minister van Infrastructuur en Milieu en de betrokken regionale partijen.



IJsseldelta Fase 2 regionale percelen

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

vanwege het akkoord van de minister met de voorbereiding van de versnelling van fase 2 naar voren gehaald, van de jaren 2021-2023 naar de jaren 2017-2022.

In 2019 is de projectbeslissing van het regionale perceel versterking Drontermeerdijk vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Uitvoering

Rijkswaterstaat voert het perceel Reevesluis uit. Dit project is opgenomen in een apart MIRT-blad. De andere drie percelen worden door decentrale overheden uitgevoerd, te weten de provincies Flevoland en Overijssel en het waterschap Zuiderzeeland.

Financiën

Het Rijk is 100% financier van de waterstaatskundige werken. Voor de drie regionale percelen is het gereserveerde budget bij begroting 2021 € 84,2 mln. (inclusief prijsbijstelling 2020 van € 1,2 mln.).

Voor de regionale percelen is sprake van mogelijke tegenvallers vanwege het aanpassen van het globale ontwerp uit de verkenningsfase aan de huidige gebruikseisen. De uitvoerende partijen hebben in de Bestuursovereenkomst Planuitwerking IJsseldelta fase 2 afgesproken zich in te spannen om de geraamde realisatiekosten binnen het taakstellend budget te brengen.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	84	2022
MIRT 2020	83	2022
MIRT 2019	81**	2022
MIRT 2018	161	2022
MIRT 2017	121	2022
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	38	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	2	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** Vanwege overheveling van budget voor realisatie van Reevesluis met een eigen MIRT-blad.



A1 Apeldoorn-Azelo

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ De Minister heeft in juni 2020 bekendgemaakt fase 2 van dit project versneld op de markt te brengen.
- 2020** ○ De minister heeft in maart 2019 bekendgemaakt voor een versnelde uitvoering van fase 2 te kiezen.
- 2019** ○ Het budget is toegenomen als gevolg van extra bijdragen van derden voor (€ 4,7 mln.) en indexering (€ 6,5 mln.)
- 2018** ○ De planning is aangepast door de overstap naar een ander verkeersmodel (NRM 2016). Dit heeft geen gevolgen voor de openstelling van het project.
- 2017** ○ Uit efficiencyoverwegingen is een klein deel van de scope van het project A1 Apeldoorn-Zuid-Beekbergen, met bijbehorend budget van € 2,4 mln. overgeheveld naar het project A1 Apeldoorn-Azelo. De Tracéwetprocedure en daarmee de start van de realisatie is vertraagd door een juridische procedure rond de aanbesteding van ingenieursdiensten voor de planuitwerking.
- 2015** ○ De minister heeft in het najaar 2013 het voorkeursalternatief vastgesteld. Het project is daarmee overgegaan naar de planuitwerkingsfase. De bestuurlijk afspraken zijn vastgelegd in een bestuursovereenkomst en tevens is het taakstellend budget vastgesteld.

Opgave

De bereikbaarheid van de A1-zone (het wegennetwerk en de A1 tussen Apeldoorn en Azelo als onderdeel hiervan) is vanuit regionaal en (inter)nationaal perspectief van belang voor de economische ontwikkeling. De bereikbaarheid voldoet op het traject A1 Apeldoorn-Azelo niet aan de streefwaarden in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR).

Oplossing

Het traject A1 Apeldoorn-Azelo wordt verbreed met een rijstrook. Bij Deventer wordt gebruikgemaakt van de bestaande brug. Het oostelijk deel van het traject wordt verbreed in de middenberm. Grofweg ontstaan in de nieuwe situatie 2x4 rijstroken op het westelijke deel en 2x3 rijstroken op het oostelijke deel. De regio stelt aanvullende middelen beschikbaar voor inpassing.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

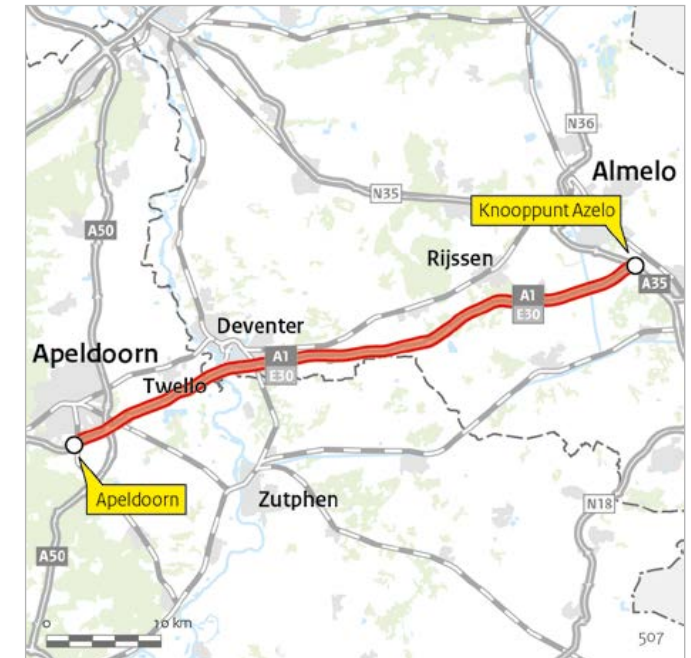
Het project draagt bij aan de beleidsdoelstelling om de economische ontwikkeling te stimuleren en om de doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren op het hoofdwegennet. Het project heeft duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit als nevendoelestellingen, enerzijds op initiatief van de regio en anderzijds vanuit rijksbeleid en verduurzaming MIRT.

Planning

Met het aanbod van de regio om een deel van het traject voor te financieren, wordt het project gefaseerd uitgevoerd.
2020-2022: Openstelling fase 1, fase 2A (Twello-Deventer, Deventer-Deventer Oost, Deventer Oost-Rijssen, Rijssen-Azelo)
2020: Start realisatie fase 2B (Apeldoorn-Twello)
2023-2025: Openstelling fase 2B (Apeldoorn-Twello)

Politiek/bestuurlijk

Vanuit de regio zijn de provincies Overijssel en Gelderland, de stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen, de regio Twente en de gemeenten die binnen de A1-zone liggen, betrokken. Rijk en regio hebben gewerkt aan de Verkenning A1-zone waarin een verkenning naar een capaciteitsuitbreiding van de A1 is geïntegreerd. Op basis van



de uitkomsten van deze gezamenlijke MIRT Verkenning is er overeenstemming bereikt over het gewenste ruimtelijke concept en over de wijze waarop de capaciteitsuitbreiding van de A1 tussen Apeldoorn en Azelo op termijn kan plaatsvinden. In oktober 2013 is dit vastgelegd in de bestuursovereenkomst tussen het Rijk en de regio (provincie Overijssel, provincie Gelderland, regio Twente en de Stedendriehoek). In juni 2018 is het Tracébesluit (TB) vastgesteld. Met het vaststellen van het TB is de planuitwerking van dit project afgerond.

Uitvoering

Fase 1 van het project (Twello-Deventer en Deventer Oost-Rijssen) is in april 2018 gegund met een Design & Construct-contract (D&C). Fase 2 wordt versneld uitgevoerd. Fase 2A wordt tegelijkertijd



A1 Apeldoorn-Azelo

(vervolg)

uitgevoerd met fase 1. De onderhoudswerkzaamheden maken onderdeel uit van de versnelde uitvoering van fase 2A. Fase 2B wordt later separaat op de markt gezet.

Financiën

Taakstellend budget: € 453 mln. (inclusief bijdrage regio: € 120 mln.). Daarnaast financiert de regio een bedrag van € 29 mln. voor (Artikel IF 12.03.02). Het budget is exclusief reservering vanwege het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPG) van € 0,7 mln.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	453	Fase 1 2020-2022 Fase 2 2023-2025
MIRT 2020	447	Fase 1 2020-2022 Fase 2 2023-2025
MIRT 2019	440	Fase 1 2020-2022 Fase 2 2026-2028
MIRT 2018	429	Fase 1 2020-2022 Fase 2 2026-2028
MIRT 2017	424	Fase 1 2020-2022 Fase 2 2026-2028
MIRT 2016	421	Fase 1 2019-2021 Fase 2 2026-2028
MIRT 2015	420	Fase 1 2019-2021 Fase 2 2026-2028
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	33	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	28	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	95	21%
2018	29	6%

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** Het aanbestedingstraject is afgerond. De definitieve gunning van het project heeft in december 2019 plaatsgevonden.
- 2020** Na vaststelling van het Tracébesluit in 2017 is in 2018 het Uitvoeringsbesluit genomen en is de aanbesteding opgestart. In februari 2019 is het gewijzigd Tracébesluit vastgesteld. De start van de realisatie is afhankelijk van de uitspraak van de Raad van State over het (gewijzigde) Tracébesluit.
- 2019** Uitvoeringsbesluit en start realisatie zijn afhankelijk van de uitspraak van de Raad van State over de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS-regeling).
- 2017** In het najaar van 2015 zijn aanvullende bestuurlijke afspraken gemaakt over de planning, de scope en het budget. Er is gekozen om het Tracébesluit vast te stellen nadat de provincie Gelderland de ontwerp-provinciale inpassingsplannen voor maatregelen op het onderliggend wegennet heeft opgesteld. De planning van het Tracébesluit is hierop aangepast.
- 2016** In mei 2015 heeft de minister de Tweede Kamer per brief aangegeven dat het Tracébesluit verschuift naar 2016.

Opgave

De groei van het autoverkeer belemmert op termijn een goede verkeersafwikkeling op de A12, de A50 en de A15 in de regio Arnhem-Nijmegen. Het wegensysteem is daarbij onvoldoende robuust. Deze nieuwe verbinding is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte aangemerkt als ontbrekende schakel in het wegennet op de (internationale) corridor Rotterdam-Duitsland.

Oplossing

De verkeersafwikkeling wordt verbeterd met de doortrekking van Rijksweg 15 als autosnelweg, met 2x2 rijstroken tussen knooppunt Ressen en de A12, inclusief een volwaardige aantakking op de A12 met weefvakken tussen Duiven en Zevenaar (ViA15). Ook worden de A15 Valburg-Ressen en de A12 Duiven-Ouddijk verbreed met een rijstrook.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

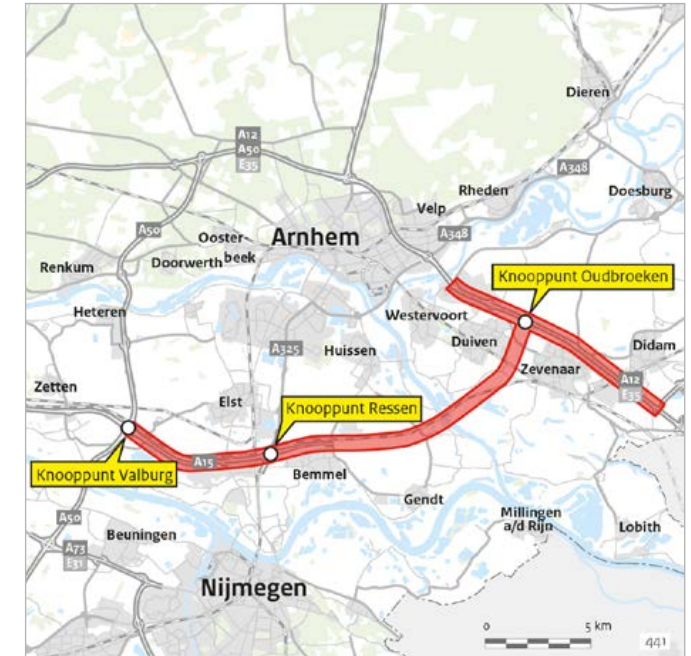
Het project draagt bij aan de beleidsdoelstellingen op het gebied van doorstroming, robuustheid van het netwerk, ontwikkeling van de regio Arnhem-Nijmegen en het realiseren van een ontbrekende schakel in een internationale verbinding en waterveiligheid (ontsnappingsroute bij grootschalige overstroming).

Planning

2020: Start realisatie
2022-2024: Openstelling

Politiek/bestuurlijk

In januari 2012 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu het standpunt voor het doortrekkingsalternatief A15 Noord met een brug over het Pannerdensch Kanaal en een halfverdiepte ligging van -3 meter tussen Duiven en Zevenaar vastgesteld. In juni 2012 is in overleg met de Tweede Kamer besloten tot een aanpassing van het standpunt (TK 29385, nr. 72): het tracé wordt verlegd bij Groessen. In de aanvullende bestuursovereenkomst van 5 november 2015 is een verdiepte ligging bij Groessen afgesproken. In juli 2013 hebben Rijk en regio een bestuursovereenkomst ondertekend. De provincie



Gelderland draagt in totaal € 360 mln. bij aan dit project en aan het project A12 Ede-Grijsoord.

De Stadsregio Arnhem Nijmegen draagt € 12,5 mln. bij (prijspeil 2011). Bij ondertekening van het Ontwerptracébesluit (OTB) in het najaar van 2015 zijn aanvullende bestuurlijke afspraken gemaakt over de planning, de inpassing en de maatregelen voor het onderliggend wegennet. Op verzoek van de regio wordt in het ontwerp een extra inpassing meegenomen. Zo wordt de weg volledig verdiept aangelegd bij Groessen met een deksel bij Helhoek. Dit betekent ook dat de markt niet verder hoeft te worden uitgedaagd om de weg op 6 meter onder maaiveld aan te leggen bij Groessen. Als onderdeel van de afspraken is de bijdrage van de provincie Gelderland aan het project met € 35 mln. verlaagd om maatregelen te nemen op het onderliggend wegennet



A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15)

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2014** De planning is herijkt na vaststelling van het gewijzigd standpunt en het aanhouden van besluitvorming ten tijde van de bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend regeerakkoord van 2012.
- 2013** De minister heeft in 2012 een standpunt inzake het doortrekkingsalternatief ingenomen. In juni 2012 is na overleg met de Tweede Kamer het standpunt aangepast.

nabij het project ViA15. Daarnaast wordt de meevaller van € 20 mln. bij het project A12 Ede-Grijsoord conform de bestuurlijke afspraken uit 2013 ingezet voor dit project. Het Tracébesluit (TB) is in maart 2017 vastgesteld. Met het vaststellen van het TB is de planuitwerking van dit project afgerond. De behandeling van de beroepen die zijn binnengekomen is door de Raad van State aangehouden, in afwachting van juridische procedures rondom het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Om vertraging van het project te voorkomen, is in februari 2019 een gewijzigd TB vastgesteld. Met de Wet tijdelijke toleving Blankenburgverbinding en ViA15, die op 15 maart 2016 in werking is getreden, is vastgelegd dat bij dit project tol geheven kan worden. Daarnaast was de zitting bij de Raad van State uitgesteld vanwege de uitbraak van het coronavirus. De zitting heeft inmiddels op 22 t/m 25 juni plaats gevonden. De uitspraak van de Raad van State is nog niet bekend.

Uitvoering

In 2010 is een Publiek-Private Comparator (PPC) uitgevoerd, waaruit volgt dat Design, Build, Finance & Maintain (DBFM) geadviseerd wordt als contractvorm. In 2018 is de aanbesteding gestart. Het aanbestedings-traject is inmiddels afgerond. De definitieve gunning heeft in december 2019 plaatsgevonden.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 8, 13, 15 en 43 uit de File Top 50.

Financiën

Taakstellend budget: € 1.035 mln. (inclusief bijdrage regio). Hiervan zal € 298 mln. door tol worden opgebracht (netto contant) (Artikel IF 12.03.02 en IF 12.04.01).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	1,035	2022-2024
MIRT 2020	869	2022-2024
MIRT 2019	843	2022-2024
MIRT 2018	835	2021-2023
MIRT 2017	827	2021-2023
MIRT 2016	840	2019-2021
MIRT 2015	840	2019-2021
MIRT 2014	822	2019
MIRT 2013	804	2018
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	231	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	60	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	102	8%
2018	70	8%
2017	45	5%

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



N35 Nijverdalen-Wierden

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ De uitspraak van de Raad van State over de Programma Aanpak Stikstof (PAS) leidt tot vertraging.
- 2020** ○ Het Tracébesluit is op 19 december 2018 vastgesteld.
- 2017** ○ Het budget dat is opgenomen in de bestuurs-overeenkomst wijkt af van het taakstellend budget. Het taakstellend budget is gecorrigeerd (€ 18 mln.) voor verschillende posten die geen onderdeel zijn van de aanleg van de N35 Nijverdalen-Wierden.
- 2016** ○ Gezamenlijk met de regio is het voorkeurs-alternatief vastgesteld en het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase. In de bestuursovereenkomst zijn de financiële afspraken tussen Rijk en regio voor het project vastgelegd.

Opgave

Veel lokaal en regionaal verkeer is aangewezen op de N35. De doorstroming op het traject Nijverdalen-Wierden is kwetsbaar. Ook ligt er een opgave om de verkeersveiligheid te verbeteren. De regio heeft de ambitie om op termijn de hele N35 op te waarderen naar een 2x2-auto-weg die geschikt is voor 100 kilometer per uur. Deze regionale ambities zijn verwoord in de Marsroute N35.

Oplossing

De doorstroming en de verkeersveiligheid worden verhoogd door de aanpassing van de huidige N35 tussen Nijverdalen en Wierden van een 2x1-weg met gelijkvloerse aansluitingen naar een 2x2-weg. In Nijverdalen zijn daarbij een ongelijkvloerse kruising en een ongelijkvloerse aansluiting voorzien, en bij Wierden een ongelijkvloerse aansluiting.

Bijdrage oplossing aan beleidsoplossing

Het project draagt bij aan de doorstroming en de verkeersveiligheid.

Planning

2021: Start realisatie
2023-2025: Openstelling

Politiek/bestuurlijk

In 2010 is gestart met een MIRT Verkenning. In de verkenning zijn verschillende alternatieven onderzocht, waaronder een variant op initiatief van een aantal omwonenden. Op 2 maart 2015 is het voorkeursalternatief vastgesteld (Noordvariant met ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdalen). De Noordvariant is opnieuw in beeld gekomen op initiatief van omwonenden en de regionale overheden. De afspraken met de regio zijn vastgelegd in een bestuurs-overeenkomst van 2 maart 2015. De kosten voor de ongelijkvloerse kruising komen voor rekening van de regio. Het Ontwerptracébesluit is in 2017 vastgesteld. In 2018 is het Tracébesluit vastgesteld. Duidelijk is dat de uitspraak van de Raad van State over de Programma Aanpak Stikstof (PAS) voor lopende planuitwerkingen leidt tot vertraging. Dit betreft ook dit project omdat het Tracébesluit nog niet onherroepelijk is.



Daarnaast was de zitting op 6 en 7 april 2020 bij de Raad van State uitgesteld vanwege de uitbraak van het coronavirus. De zitting heeft inmiddels op 8 en 9 juli plaatsgevonden. De mogelijke gevolgen voor het project en de planning van het eerdere uitstel worden nog nader in beeld gebracht.



N35 Nijverdal-Wierden

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 117 mln. (inclusief bijdrage van de regio: € 64 mln.) (Artikel IF 12.03.02). Het budget is verlaagd vanwege een overboeking naar het MJPO voor een onderdeel van de realisatie.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	117	2023-2025
MIRT 2020	121	2022-2024
MIRT 2019	107	2022-2024
MIRT 2018	105	2022-2024
MIRT 2017	104	2022-2024
MIRT 2016	122	n.t.b.
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	5	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	7	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	8	7%
2018	5	5%

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ De scope van PHS Ede is aangepast om verdragingskosten te beperken en met een herontwerp de in de tussentijd gewijzigde PHS-dienstregeling optimaal te faciliteren. Het projectbudget is opgehoogd met € 4 mln. om de kosten voor vertraging, herontwerp en heraanbesteding te dekken.
- 2020** ○ De aanbesteding van Spoorzone Ede, waaronder PHS Ede, is niet gelukt. Als gevolg hiervan wordt een herijking van de projectscope uitgevoerd, waarna een nieuwe aanbesteding kan worden gestart.
- 2019** ○ In verband met de faseovergang Ede Wisseloverloop is € 3,2 mln. toegevoegd vanuit het planuitwerkingsbudget PHS.
- 2018** ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

PHS Ede

Opgave

De vraag naar reizigersvervoer op de corridor Schiphol-Utrecht-Nijmegen groeit, waardoor meer treinen nodig zijn om deze vraag op te vangen. Hiervoor zijn aanpassingen aan het station Ede-Wageningen nodig.

Oplossing

Binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) wordt het spoor in en rond het nieuw te bouwen station Ede-Wageningen aangepast. Zo komt er onder meer een extra perron en perronspoor en wordt een keermogelijkheid in middenligging gerealiseerd voor de sprinter naar Arnhem. Ook wordt de perron- en transfercapaciteit van het station vergroot. Deze werkzaamheden zijn onderdeel van het integrale en gemeentelijke project Spoorzone Ede.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project maakt onderdeel uit van het Programma Hoogfrequent Spoor en draagt bij aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

Planning

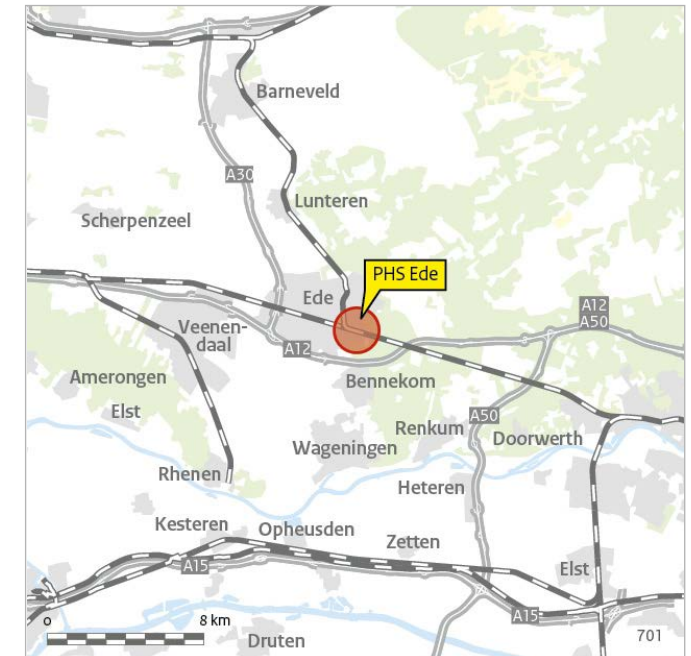
- 2017: Start uitvoering
- 2021: PHS-deelproject gereed
- 2024: Integrale project Spoorzone Ede inclusief OV-knoop gereed

Politiek/bestuurlijk

Het project Spoorzone Ede is een initiatief van gemeente Ede. Zij werkt daarvoor samen met ProRail en NS. Het PHS-deel wordt gefinancierd door het ministerie van IenW vanuit het programma PHS.

Uitvoering

De nieuwe aanbesteding voor het PHS-deel vindt in 2020 plaats.





PHS Ede

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 52 mln.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2021	52	2021
MIRT 2020	47	2021
MIRT 2019	46	2021
MIRT 2018	43	2021
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	9	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	2	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	3	6%
2018	2	4%
2017	2	5%
2016	0	0%

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



PHS Spooromgeving Geldermalsen

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2018** In verband met het afgeven van de realisatiebeschikking voor het deelproject PHS spooromgeving Geldermalsen is € 76,3 mln. vanuit het planuitwerkingsbudget PHS toegevoegd aan het realisatiebudget.
- 2017** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De vraag naar spoorvervoer op de corridor Amsterdam-Eindhoven groeit. Afsgesproken is dat deze groei mogelijk gemaakt wordt, terwijl er ook ruimte wordt gehouden voor het goederenvervoer tussen de regio Amsterdam/IJmond en de Betuweroute.

Oplossing

In 2010 is de voorkeursbeslissing PHS vastgesteld. Daarin is opgenomen dat de ambitie voor spoorboekloos reizen in de brede Randstad betekent dat er op de corridor Amsterdam-Eindhoven zes Intercity's per uur per richting kunnen rijden, en tussen Utrecht en Geldermalsen zes sprinters per uur per richting. Daarnaast moet er capaciteit beschikbaar blijven voor het goederenvervoer vanuit de regio Amsterdam/IJmond naar de Betuweroute vice versa en voor de stoptreinen van en naar Dordrecht en Tiel. Daartoe worden er in de knoop Geldermalsen diverse aanpassingen uitgevoerd: er wordt onder meer een apart spoor aangelegd voor de stoptreinen van en naar Dordrecht en er komen twee extra perrons op station Geldermalsen, er worden twee overwegen vervangen door drie onderdoorgangen, er wordt een reizigerstunnel aangelegd ter vervanging van de loopbrug, en het emplacement wordt verbeterd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

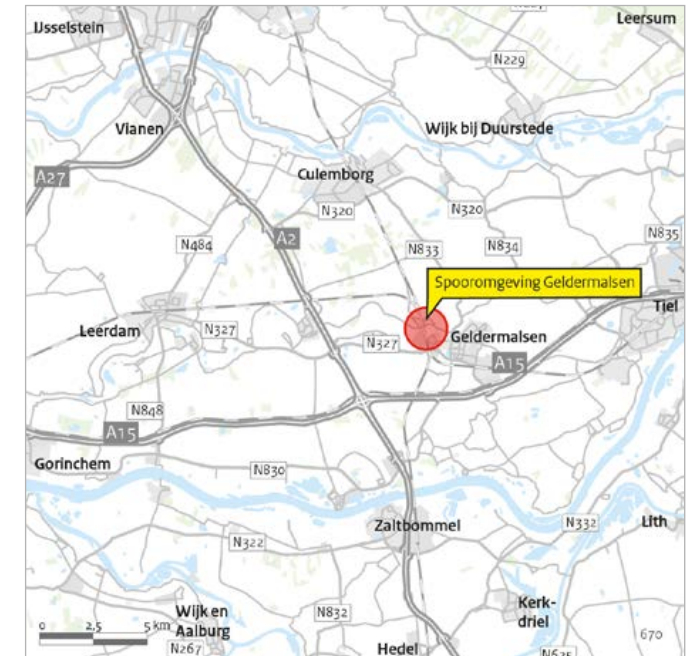
Dit project maakt onderdeel uit van het Programma Hoogfrequent Spoor en draagt bij aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

Planning

2021: Indienstelling

Politiek/bestuurlijk

In februari 2016 hebben het Rijk en de gemeente Geldermalsen afspraken over het maatregelpakket rond het spoor in Geldermalsen vastgelegd in een bestuursovereenkomst.





PHS Spooromgeving Geldermalsen

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 140 mln. (Artikel IF 13.03.01/17.10.01).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2021	140	2021
MIRT 2020	138	2021
MIRT 2019	135	2021
MIRT 2018	133	2021
MIRT 2017	56	2021
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	84	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	8	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	37	27%
2018	9	7%
2017	3	2%
2016	0	0%

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2016** ○ Het projectbudget is verlaagd met € 6,8 mln. naar aanleiding van een gerealiseerde aanbestedingsmeevaller bij het deelproject Bunnik.
- 2015** ○ Bij de Slotwet 2013/Voorjaarsnota 2014 is het projectbudget opgehoogd met € 5,3 mln.
- 2014** ○ Bij de Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget opgehoogd met € 6 mln.
- 2013** ○ De stijging van het projectbudget met € 24 mln. wordt verklaard door aanvullende veiligheids-eisen aan het spoor (€ 13 mln.) en prijsstijgingen ten opzichte van de basisraming sinds 2005 (€ 10 mln.) alsmede hogere planuitwerkingskosten om te komen tot een breed gedragen ontwerp (€ 1 mln). Het project gaat over van de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase.

Traject Oost

Opgave

In de tweede helft van de jaren 90 was er vervoersspanning op het spoor tussen Amsterdam/Schiphol en Frankfurt. Snelle (spoor) verbindingen van en naar mainports waren nodig zodat deze zich verder konden ontwikkelen, reizigers vaker de trein te laten kiezen in plaats van het auto of het vliegtuig en goed aangesloten te zijn op het Trans-European Transport Network (TEN-T).

Oplossing

Het kabinet besloot in 2001 af te zien van de aanleg van een nieuwe hogesnelheidslijn langs bestaand spoor (de zogenaamde HSL-Oost). In plaats daarvan is er gekozen voor diverse maatregelen ter verbetering en (andere) benutting van de bestaande spoorlijn Utrecht-Arnhem-Duitse grens. Het uitvoeren van een deel van die maatregelen is samengevallen met de verbeteringen vanuit het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Dat programma startte in 2010 en omvat onder andere de corridor Schiphol-Utrecht-Nijmegen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verhogen van de veiligheid, het verbeteren van de betrouwbaarheid en ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer.

Planning

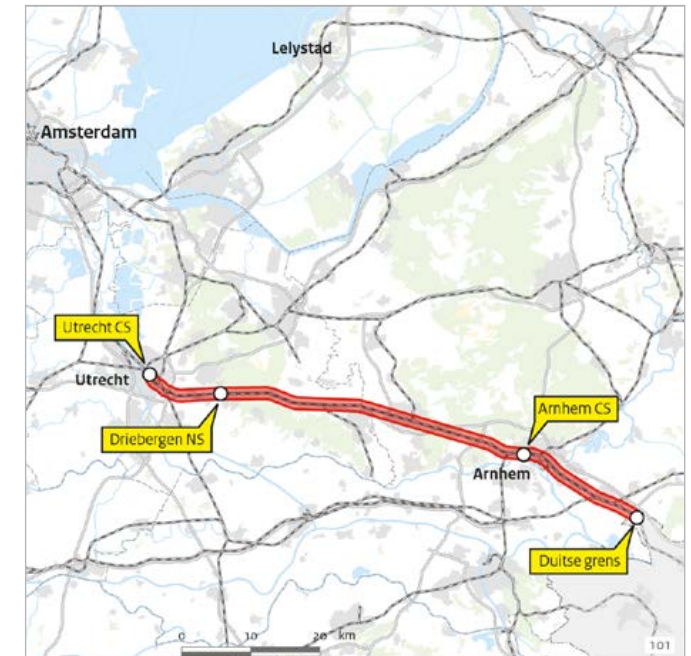
Veel deelprojecten zijn al gerealiseerd in de periode 2002-2005, maar ook in de afgelopen jaren. Resterend project is de spooronderdoorgang van de N226 in Maarsbergen. Daarvan is de oplevering in 2025 voorzien.

Politiek/bestuurlijk

In een convenant met de regio zijn de verschillende verbetermaatregelen nader uitgewerkt.

Uitvoering

Deelproject Bunnik is gereed. De uitvoering van stationsgebied Driebergen-Zeist is in 2020 afgerond. Daarmee is de indienststelling van de spoorverdubbeling eind 2020 mogelijk geworden.





Traject Oost

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget € 240 mln. (Artikel IF 13.03.01).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2021	240	Divers
MIRT 2020	239	Divers
MIRT 2019	237	Divers
MIRT 2018	235	Divers
MIRT 2017	234	Divers
MIRT 2016	233	Divers
MIRT 2015	239	Divers
MIRT 2014	234	Divers
MIRT 2013	228	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	12	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	13	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	167	70%
2018	140	59%
2017	93	40%
2016	65	28%
2015	50	
2014	28	
2013	11	
2012	3	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Zwolle-Herfte

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ De binnen het programma Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten resterende scope voor het deelproject Zwolle Spoort wordt uitgevoerd binnen het project Zwolle-Herfte. Het hierbij behorende budget ad € 2,1 mln. is toegevoegd.
 - 2020** ○ Er is € 1,1 mln. toegevoegd vanuit het project-budget Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten (Zwolle Spoort) ten behoeve van resterende werkzaamheden rond de energievoorziening die binnen Zwolle-Herfte worden uitgevoerd.
 - 2019** ○ Het project is overgaan van planuitwerking naar realisatiefase. De bijbestelling van het tweede perronspoor Zwolle-Enschede is duurder uitgevallen. Op grond van de afspraken in de bestuursovereenkomst is om die reden € 1,7 mln. aan het projectbudget toegevoegd vanuit het programma Beter Benutten. De garantstelling van € 2,7 mln. binnen het programma Sporendriehoek Noord-Nederland (motie-Koopmans) is toegevoegd aan het project-budget. Het aanbestedingstraject is afgerond.
 - 2018** ○ Binnen de scope van dit project wordt een aantal wissels gesaneerd. De hierdoor ontstane vrijval van € 4,2 mln. op het programma Beheer, onderhoud en vervanging (artikelonderdeel 13.02) is toegevoegd aan het projectbudget Zwolle-Herfte ter dekking van de businesscase.
- ↓ Als gevolg van een herziene aanbesteding is

Opgave

Als gevolg van extra treinen op het baanvak Zwolle-Herfte is dit baanvak in 2012 overbelast verklaard. Daarnaast bestaan er ambities voor het laten rijden van meer treinen op de lijnen Zwolle-Groningen/ Leeuwarden en Zwolle-Emmen.

Oplossing

Om dit capaciteitsknelpunt op te lossen heeft ProRail een alternatievenstudie uitgevoerd. Dit is gedaan in nauwe samenwerking met het ministerie van IenM, de noordelijke provincies, de provincie Overijssel en de vervoerders NS en Arriva. Op basis van deze studie heeft de staatssecretaris van IenM samen met de gedeputeerden van Noord-Nederland en Overijssel op 17 december 2013 gekozen voor een alternatief waarbij er twee extra sporen komen tussen Zwolle en de aansluiting bij Herfte, inclusief een ongelijkvloerse kruising.

Het alternatief voorziet in een uitbreiding van het spoor tussen Zwolle en de aansluiting bij Herfte van twee naar vier sporen, inclusief de aanleg van een vrije kruising voor deze sporen. Hierdoor ondervinden de treinen van Zwolle richting Leeuwarden/Groningen en van Zwolle richting Emmen geen hinder meer van elkaar. Daarnaast bevat dit alternatief aanpassingen aan de oostzijde van het emplacement bij Zwolle, zodat ook de treinen richting Enschede en Deventer tegelijk met de trein naar Leeuwarden/Groningen kunnen vertrekken (zogenoemde gelijktijdigheid).

Met deze maatregelen wordt de kwaliteit van de treindienst aanzienlijk vergroot. De wachttijd van de intercity van/naar Leeuwarden kan drie minuten korter worden. Als gevolg van reistijdverkorting op de trajecten Zwolle-Groningen/Leeuwarden ontstaat er een goede aansluiting op regionale treinen in Groningen en Leeuwarden. Er wordt een derde en een vierde trein per uur tussen Zwolle en Leeuwarden mogelijk. De overstaptijden en de snelheden worden verbeterd. En ook de robuustheid en de betrouwbaarheid worden verbeterd.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het verbeteren van de deur-tot-deur reistijd, verbeteren van de betrouwbaarheid, en ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer.

Planning

- 2016: Ontwerp-Tracébesluit
- 2016: Tracébesluit
- 2017: Start realisatie
- 2021: Oplevering (totale project)



Zwolle-Herfte

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

realisatie van het onderdeel gelijktijdigheden doorgeschoven naar 2018.

Eind 2016 is een bestuursovereenkomst opgesteld voor Zwolle-Herfte en het tweede perronspoor Zwolle-Enschede. Hierin is afgesproken dat de regionale bijdragen rechtstreeks aan ProRail worden voldaan. In de begroting was uitgegaan van verrekening via de Rijksbegroting. Er is hiervoor met het bedrag van € 3,2 mln. gecorrigeerd.

2017 ○ Binnen het programma Beter Benutten Decentraal Spoor is rekening gehouden met € 3,2 mln. voor de aanleg van een extra perronspoor op emplacement Zwolle. Gelet op de samenhang met het project Zwolle-Herfte is deze scope met het bijbehorende budget toegevoegd aan het projectbudget Zwolle-Herfte. Daarnaast is, in verband met 50% cofinanciering door de provincie Overijssel voor de aanleg van het extra perronspoor, ook de regionale bijdrage van € 3,2 mln. toegevoegd.

2015 ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Politiek/bestuurlijk

In het bestuurlijk overleg van 17 november 2013 heeft het Rijk met de provincies Groningen, Friesland, Drenthe en Overijssel op basis van de uitkomsten van de alternatievenstudie Zwolle Spoor het voorkeursalternatief vastgesteld. In 2016 is hiervoor het Tracébesluit vastgesteld.

Uitvoering

Het eerste deel van het project (gelijktijdigheden, waaronder het tweede perronspoor Zwolle-Enschede) is uitgevoerd en in dienst gesteld. De realisatie van het opstel terrein en de dive-onder is gestart.

Financiën

Taakstellend budget: € 216 mln., exclusief een aanvullende regionale bijdrage van € 36 mln. (Artikel IF 13.03.01).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2021	216	2017/2021
MIRT 2020	213	2017/2021
MIRT 2019	208	2017/2021
MIRT 2018	200	2017/2021
MIRT 2017	197	2017/2021
MIRT 2016	190	2017/2021
MIRT 2015	189	2017/2021
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	27	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	11	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	102	48%
2018	51	25%
2017	16	8%

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** ○ In afstemming met de regio is het deelproject Onderdoorgang Kerkweg in de gemeente Rheden vervallen. Op basis van een inventarisatie van de resterende werkzaamheden en mogelijke risico's is besloten het gereserveerde budget voor programma-onvoorziene uitgaven vrij te laten vallen. In totaal is er € 4,5 mln. toegevoegd aan de investeringsruimte spoorwegen.
- 2019** ○ De planning is aangepast op de maatregelen bij Borne. Daarmee wijzigt de einddatum van het programma NaNOV.
- 2018** ○ ProRail heeft in overleg met de gemeente Rheden een voorkeursalternatief uitgewerkt voor een aantal overwegen. De gemeente Rheden heeft in 2017 echter afgezien van de maatregel in de tunnel overweg Kerkstraat in Velp. Van de overige maatregelen is realisatie voorzien in de periode 2020/2021.
- 2017** ○ Uitwerking van de bestuurlijk gemaakte afspraken met de gemeente Borne heeft geleid tot de financiering van een ongelijkvloerse kruising met de nieuwe westelijke randweg in Borne vanuit het programma NaNOV. Dit is gemeld in de Kamerbrief (TK 29893, nr. 187) van 16 maart 2015. De oplevering van dit gemeentelijke project is voorzien in 2020. In de planning zoals opgenomen in het MIRT 2016 was nog geen rekening gehouden met dit project.

Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)

Opgave

In 1999 is besloten om geen nieuwe Noordoostelijke Verbinding (NOV) aan te leggen. De stijgende intensiteit van het goederenvervoer over bestaand spoor (Elst-Arnhem-Deventer-Twente) veroorzaakt omgevingshinder.

Oplossing

Het programma NaNOV bevat maatregelen die de hinder voor de omgeving beperken. Overwogen worden aangepast of vervangen door tunnels en de sanering van geluidhinder wordt versneld. De Tweede Kamer is met de brief van 16 maart 2015 (TK 32404, nr. 187) geïnformeerd over de voortgang van het NaNOV-programma. Bij de besluitvorming over PHS-onderdelen in juni 2014 (TK 32404, nr. 74, 17 juni 2014) is besloten dat de Goederenroute Oost-Nederland (Elst-Oldenzaal/grens, inclusief kopmaken in Deventer) in ieder geval tot rond 2030 niet nodig is.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

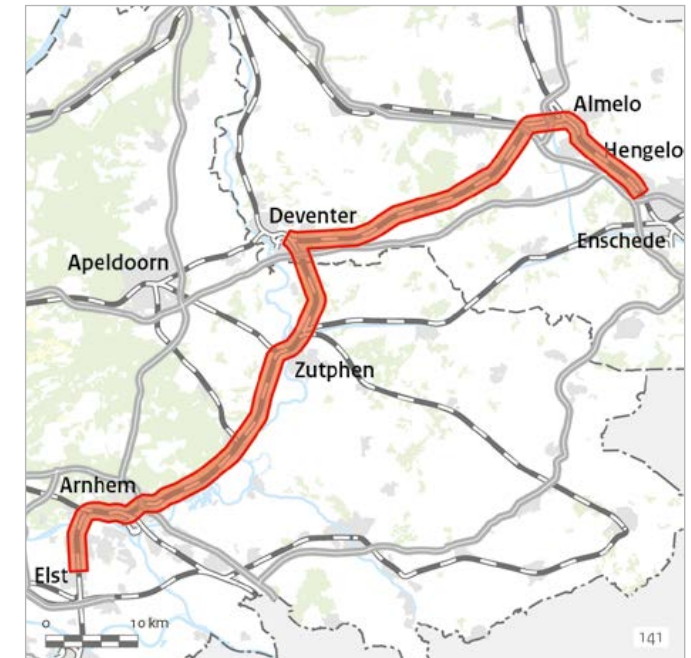
Verhogen van de veiligheid, verbeteren van de betrouwbaarheid en behalen van de geluidsnormen.

Planning

2009: Start realisatie
2020-2023: Diverse opleveringen

Politiek/bestuurlijk

Toegevingen: brief van de minister aan de Tweede Kamer (TK 22589, 1999-2000, nr. 157) over de gevolgen van het besluit geen nieuwe Noordoostelijke verbinding (NOV) aan te leggen en het besluit tot uitvoering NaNOV-maatregelen.





Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 137 mln. (Artikel IF 13.03.02)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2016** ○ De reservering in het NaNOV-budget voor voorzieningen voor het kopmaken te Deventer is niet meer nodig; de vrijvallende gelden zijn toegevoegd aan de investeringsruimte (IF 13.08).
- 2014** ○ De oplevering is uitgesteld vanwege nog niet afgerond overleg met enkele gemeenten (Deventer, Rheden en Borne).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling	Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
MIRT 2021	137	Divers	2019	98	72%
MIRT 2020	136	Divers	2018	93	67%
MIRT 2019	140	Divers	2017	81	58%
MIRT 2018	139	2020/2021	2016	68	49%
MIRT 2017	138	2020	2015	65	
MIRT 2016	138	2018	2014	54	
MIRT 2015	154	2018	2013	46	
MIRT 2014	154	2018	2012	42	
MIRT 2013	151	2010-2015			
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	14				
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	6				

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ Het provinciaal inpassingsplan Spijk is onherroepelijk verklaard door de Raad van State.
- 2020** ○ De start uitvoering van de nieuwe haven in de Beijenwaard bij Spijk is afhankelijk van het onherroepelijk worden van het provinciaal inpassingsplan waarin de planologische inpassing van de nieuwe haven is opgenomen.
- 2019** ○ Het verlengen van de ligplaatsen bij Haaften en de modernisering en uitbreiding van de ligplaatsen in de bestaande haven Tuindorp bij Lobith zijn uitgevoerd. De start van de uitvoering van de nieuwe overnachtingshaven Spijk in de Beijenwaard is afhankelijk van de uitspraak van de Raad van State in relatie tot de PAS-regeling.
- 2018** ○ Het deelproject Lobith/Beijenwaard is naar realisatie gegaan, onder voorbehoud dat het Provinciaal Inpassingsplan onherroepelijk wordt. Daarna zal worden bezien of en wanneer extra overnachtingsplaatsen bij Weurt nodig zijn.
- 2017** ○ Deelprojecten Tuindorp en Haaften (fase 1 en 2) zijn overgegaan naar de realisatiefase.
- 2016** ○ De start van de realisatie van Haaften fase 1 is verschoven naar 2015 vanwege de mogelijkheid tot efficiënte koppeling met onderhoudswerkzaamheden.

Toekomstvisie Waal

Opgave

Op de Waal zijn problemen die te maken hebben met beperkingen in de afmetingen van de vaargeul. Maatgevend zijn de beschikbare breedte en diepte bij lage rivierafvoeren. Het vastgestelde referentieniveau daarbij is de internationaal Overeengekomen Lage Rivierstand. Daarnaast bestaat er een groot tekort aan veilige overnachtingsplaatsen langs de Waal.

Oplossing

Er wordt baggerwerk uitgevoerd in combinatie met maatregelen die de vaardiepte op de lange termijn in stand houden. Daardoor is een minimale diepte van 2,8 meter ten opzichte van de overeengekomen lage rivierstand gerealiseerd. De breedte van de vaargeul van de Waal blijft gehandhaafd op 150 meter. In 2012 is besloten tot een pilot Langsdammen Waal, die onder andere meer inzicht moet geven in het beïnvloeden van sedimentatie en stabilisatie van de rivierbodem. Het doel hiervan is om het onderhoudsbaggerwerk tot een minimum terug te brengen en de bodemdaling op de Waal te stoppen. Dit deelproject van het aanleggen van de langsdammen wordt opgepakt binnen het programma Ruimte voor de Rivier. Na de realisatie volgt monitoring en evaluatie. In 2019 is besloten tot uitvoering van een pilot voor de aanpak van de harde laag Waal Nijmegen.

Voor wat betreft het verbeteren van bestaande havens en het aanleggen van nieuwe overnachtinghavens langs de Waal, gaat de voorkeur uit naar de volgende oplossingen:

1. Haaften: verbreden van de invaart (fase 1) en verlengen van de ligplaatsen in de bestaande haven bij Haaften (fase 2).
2. De overnachtingshaven Lobith: a) het moderniseren van de bestaande haven Tuindorp en b) de aanleg van een nieuwe haven in de Beijenwaard bij Spijk.

De verbreding van de haventoeegang en de verlenging van de ligplaatsen in Haaften is in 2017 opgeleverd. De modernisering van Tuindorp is in 2017 opengesteld. De planuitwerking voor de overnachtingshaven Lobith is uitgevoerd door de provincie Gelderland. Rijkswaterstaat zorgt voor de realisatie.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De maatregelen aan de vaarweg dragen bij aan een vlotte, efficiënte en veilige afwikkeling van de scheepvaart. De aanleg van overnachtingshaven draagt bij aan de veiligheid van en bereikbaarheid voor de scheepvaart.

Planning

Na 2020: Aanpak resterende problematiek ligplaatsen Haaften-Lobith
2022-2024: Openstelling Lobith (nieuwe haven in de Beijenwaard)



Toekomstvisie Waal

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2015** ○ De voorkeursbeslissing voor een overnachtingshaven bij Lobith is genomen.
- 2014** ○ De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord hebben, zoals besloten bij Voorjaarsnota 2013, tot gevolg dat het deelproject Lobith wordt getemporeerd.
- 2013** ○ De planuitwerking voor de overnachtingshaven Lobith is overgedragen aan de provincie Gelderland, die voor de inpassing van de haven een provinciaal inpassingsplan opstelt. Ook is er een besluit genomen over de pilot Langsdammen Waal, waarvoor € 14 mln. is overgeboekt naar het programma Ruimte voor de Rivier.

Politiek/bestuurlijk

Medio 2014 is de Voorkeursbeslissing voor de overnachtingshaven bij Lobith genomen. In december 2015 is het Partieel Uitvoeringsbesluit modernisering overnachtingshaven Tuindorp genomen.

Het Project- en uitvoeringsbesluit voor Lobith/Beijenwaard is eind 2016 genomen, na de vaststelling van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) door de provincie Gelderland. Medio 2016 is de projectbeslissing genomen om de bestaande overnachtingssteigers bij Haaften (fase 2) te verlengen.

In 2020 is het Provinciaal Inpassingsplan Spijk onherroepelijk verklaard door de Raad van State.

Uitvoering

Op basis van de Publiek-Private Comparator (PPC) voor Lobith is gebleken dat een Design, Build, Finance & Maintain-contract (DBFM) nauwelijks meerwaarde oplevert, maar wel extra risico's met zich meebrengt.

Financiën

Taakstellend budget: € 138 mln. waarvan € 134 mln. op Artikel IF 15.03.01 en € 3 mln. op Artikel IF 15.03.02.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	138	2022-2024
MIRT 2020	136	2022-2024
MIRT 2019	134	2019-2021
MIRT 2018	132	2019-2021
MIRT 2017	131	2019-2021
MIRT 2016	131	2019-2021
MIRT 2015	131	2019-2021
MIRT 2014	131	2019-2021
MIRT 2013	128	divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	10	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	7	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	33	24%
2018	30	23%
2017	23	17%
2016	2	2%

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ De aanbesteding is medio 2019 gestart.
- 2020** ○ Het budget is opgehoogd met € 72 mln.
- 2019** ○ De aanbesteding van het contract is van de markt gehaald, omdat er onvoldoende zekerheid was over de grondwaterbeheersingsproblematiek. 2018: Het budget is opgehoogd door overheveling van het vervangingsbudget voor de damwanden, de verwachte CEF-TEN-subsidie en de bijdrage van de gemeente Delden voor onderhoud aan een kade.
- 2017** ○ Voor de verruiming van de vaarwegen blijken meer damwanden vervangen te moeten worden. Ook zijn meer erosie-beschermende maatregelen nodig. Hiervoor is € 10 mln. extra budget beschikbaar gesteld. De projectbeslissing is begin 2016 genomen, waarmee het project is overgegaan naar de realisatiefase.
- 2015** ○ Eind 2013 is de voorkeursbeslissing genomen.
- 2014** ○ Als gevolg van autonome vertraging en de bezuinigingen is de oplevering van de Twentekanalen vertraagd.

Twentekanalen, verruiming (fase 2)

Opgave

De bereikbaarheid van Twente voor klasse Va-schepen is ontoereikend.

Oplossing

De kanaalgedeelten tussen de IJssel en Sluis Eefde en tussen de sluis bij Delden tot de haven van Enschede en het zijkanaal naar Almelo worden verruimd tot een vaarweg met een krap profiel voor klasse Va. Hierdoor wordt Twente bereikbaar voor schepen uit deze klasse. Hierbij worden op een deel van het traject natuurvriendelijke oevers aangelegd en worden vervallen zwaaikommen natuurvriendelijk ingericht.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het verruimen van het kanaal voor schepen van klasse Va draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige scheepvaartafwikkeling.

Planning

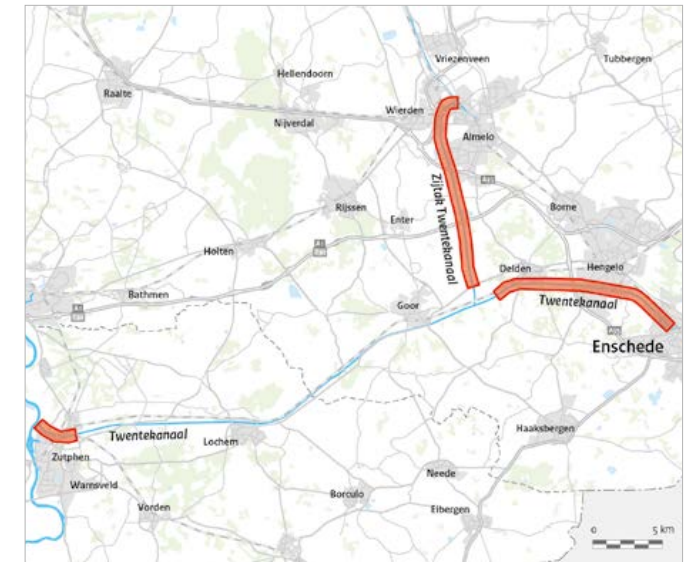
2023: Openstelling

Politiek/bestuurlijk

De Europese Commissie heeft de aangevraagde Europese CEF-subsidie van € 11 mln. toegekend voor de regio Twente. Hiervan is circa € 6 mln. voor de Verruiming Twentekanalen fase 2. De Voorkeursbeslissing is eind 2013 genomen. De Projectbeslissing is begin 2016 genomen. In 2019 is het budget verhoogd met € 72 mln. nadat duidelijk is geworden dat de damwanden vervangen moeten worden in plaats van versterkt, en er voor een andere aanpak is gekozen omtrent de grondwaterbeheersing. De aanbesteding is opnieuw in gang gezet. De Tweede Kamer is hierover geïnformeerd met de brief van 13 maart 2019 (Kamerstuk 35 000 nr. 87).

Uitvoering

Tegelijkertijd met de Voorkeursbeslissing is op basis van een Publiek-Private Comparator (PPC)-toets besloten dat het een Design & Construct-contract (D&C) wordt.





Twentekanalen, verruiming (fase 2)

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 172 mln. (exclusief onderhoudsbudgetten)
(Artikel IF 15.03.01).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	172	2023
MIRT 2020	169	2023
MIRT 2019	95	2019
MIRT 2018	93	2019
MIRT 2017	37	2019
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	135	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	10	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	10	6%
2018	6	4%
2017	5	6%
2016	2	5%
2015	1	
2014	1	
2013	0	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Nijmegen omarmt de Waal (Waalfront)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Het project ontwikkelt zich voorspoedig. Belangrijke deelgebieden zoals de Handelskade en het grootste deel van Koningsdaal/Batavia zijn bewoond. De voortgang op de overige deelgebieden is op orde. Relevante stedenbouwkundige plannen zijn vastgesteld. De integraliteit van de gebiedsontwikkeling wordt geborgd door te sturen op thema's zoals waterveiligheid, mobiliteit, voorzieningen, duurzaamheid en het voldoen aan overige ecologische vereisten zoals natuurinclusiviteit en stikstofnormering. Er wordt voldaan aan de stedenbouwkundige en programmatische vereisten zoals overeengekomen in de herbeschikking, gebaseerd op de businesscase Waalfront 1.2. Voorzichtig kunnen we stellen dat het plan conform wordt uitgevoerd en er geen significante afwijkingen meer zijn te verwachten.

2019 Door de portefeuillevordering valt dit programma met ingang van 2018 onder de verantwoordelijkheid van BZK. Conform verwachting zijn de gebieden Handelskade en Koningsdaal in 2018 gerealiseerd en bewoond, met uitzondering van een deelgebied in Koningsdaal. Daar worden nog twee bouwblokken en het deelgebied Fort afgerond. De afronding van deelgebied Fort is te verwachten in 2020. In 2019 wordt een start gemaakt met de bouw in het gebied Dijkkwartier. De plannen voor het Waalkwartier voorzien in een start van de bouw vanaf 2021, met behoud van delen van het historische Honig-fabriekscomplex.

Opgave

De hoogwaterproblematiek leidt tot de roep om meer ruimte voor de rivier; de bereikbaarheid vraagt om de aanleg van een nieuwe stadsbrug. De stadsbrug en de rivier vormen het middelpunt van de toekomstige stedelijke opgave. Onderdeel van de stedelijke opgave is de herstructurering van het westelijk deel van Nijmegen, met mogelijkheden voor een nieuw waterfront. De herstructureringsopgave is gericht op een impuls voor stedelijke ontwikkeling, meer ruimte voor bedrijven en vermindering van de milieudruk. In dit gebied speelt een integrale gebiedsopgave, zodat een goede stedenbouwkundige samenhang ontstaat.

Oplossing

Vanuit de wateropgave is het plan voor de dijkverlegging bij Lent vastgesteld (basismaatregel uit de planologische kernbeslissing Ruimte voor de Rivier, zie desbetreffende projectblad). Op 3 december 2015 is het project Dijkteruglegging Lent opgeleverd. Het is één van de mijlpalen van Ruimte voor de Rivier, met een enorme impact voor Nijmegen en omgeving. De stad is niet alleen veiliger geworden, maar is ook een prachtig recreatiegebied rijker op het nieuwe eiland Veur Lent. De dijk is zo'n 350 meter landinwaarts gelegd. Er is een nevengeul gegraven, waardoor een eiland is ontstaan. Aan de noordoever van de Waal is een nieuwe kade aangelegd. Die is zo ontworpen – met een damwand erin – dat men altijd dicht bij het water kan komen, ongeacht hoe hoog of laag de rivier staat.

Aan de zuidzijde van de Waal is transformatie en herstructurering voorzien van een circa 33 hectare groot bedrijventerrein tot een gebied met circa 2.100 woningen en circa 20.000 m² schone bedrijvigheid. Aan de noordzijde van de Waal worden in het kader van de Vinexopgave 12.000 woningen gerealiseerd met een centrumgebied op de noordelijke oever van de Waal. Tegenover de historische binnenstad wordt de capaciteit van de Waal verruimd. Daarbij ondergaat het rivierenlandschap een transformatie. Ook wordt de bestaande Waalkade opnieuw onder de loep genomen en werken verschillende partijen aan natuurontwikkeling in de uiterwaarden aan beide zijden van de rivier. De tweede stadsbrug van Nijmegen is inmiddels gerealiseerd.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Vanuit Nota Ruimte geeft project Waalfront Nijmegen een extra impuls aan de versterking van de economische concurrentiepositie en aan de kracht van de stad.

Planning

2009: Start realisatie
Voltooiing van het totale plan was voorzien rond 2021; die is nu voorzien in 2027.



Nijmegen omarmt de Waal (Waalfront)

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2018** De gebieden Handelskade en Koningsdaal zijn naar verwachting in 2018 gerealiseerd en vrijwel volledig bewoond, met uitzondering van het deelgebied Fort (2021). In een gunstig scenario wordt een start gemaakt met de bouw in het gebied Dijk-Waterkwartier en komt de definitieve oplevering in beeld.
- 2017** De joint venture Ontwikkelingsbedrijf Waalfront stelt de actuele GREX 2017 vast. Deze laat een resultaatverbetering zien, hoewel het tekort nog aanzienlijk is. De provincie Gelderland zet een subsidiereservering van € 5 mln. om in een toekenning. De subsidie van € 4,5 mln. voor de verwerving van het slachthuis wordt naar verwachting voor € 2 mln. toegekend aan de gemeente Nijmegen ten behoeve van Waalfront. Met de provincie is het Bestuursakkoord stedelijk netwerk Arnhem-Nijmegen 2017-2026 gesloten. Onderzoek naar de herbestemming van het Nyma-kwartier, het gedeeltelijke behoud van het Honig-fabriekscomplex en de bestemming van de voormalige kolencentrale wordt gesubsidieerd.
- 2016** De woningbouw van gebied Koningsdaal wordt versneld doorgezet. De Handelskade was al bewoond, delen van Koningsdaal nu ook.
- 2015** De uitvoering van gebied Handelskade is begonnen. Voltooiing is zes jaar opgeschoven doordat organisatie van gebiedsontwikkeling in de plaats is gekomen van de blauwdruk. Hiertoe heeft de minister van IenW in april 2014 een goedkeurende wijzigingsbeschikking afgegeven. Het museum gaat niet door; plannen voor een herdenkingsplek zijn in ontwikkeling.

Uitvoering

De minister van IenW stelt de beschikking volgens de nieuwe planning vast op 31 december 2027.

Gebiedsontwikkeling Handelskade: op 14 maart 2014 is de eerste paal geslagen en is de start van de bouw van 540 appartementen, 3.000 m² commerciële ruimten (restaurants en bedrijfsruimten) en 550 gebouwde parkeerplaatsen een feit. De eerste woningen zijn in 2016 opgeleverd (appartementengebouw De Lunet).

Deelgebied Koningsdaal: hier is in 2015 gestart met de bouw van 450 tot 500 woningen. Het deelgebied Koningsdaal Zuid is versneld gerealiseerd. Deels is al sprake van bewoning; het overige is in aanbouw. De ontwikkeling van deelgebied Koningsdaal Noord ligt eveneens op schema. Eind 2018 mag bewoning worden verwacht, behoudens het deelgebied Fort (2021).

De verdere gebiedsontwikkeling is geënt op de uitgangspunten uit businesscase Waalfront 1.2, waarmee organische groei is beoogd. Dat houdt ook in dat verwevenheid en stedelijke dynamiek, cultureel/ industrieel erfgoed, gehele verbindinglijnen van de Waalkades, verbinding met het stadscentrum en functionele kwaliteiten en leefbaarheid centraal blijven staan.

Relevante duurzaamheidsaspecten zijn de robuuste aanleg van de waterkering, aansluiting op het warmtenet als onderdeel van de ambitie warmteringleiding en de start van het onderzoek naar toepassingen van smart energy op terrein/gebouw ENGIE (de voormalige kolencentrale van SUEZ), een terrein direct grenzend aan Waalfront.

Alle ontwikkelingen vinden plaats in partnerschap met onder andere de provincie Gelderland en het Rijk.

In februari 2016 zijn de bedrijfsactiviteiten van het slachthuis beëindigd. Behoud van de werkgelegenheid middels verplaatsing van het bedrijf is hiermee in het geding gekomen. De juridische afwikkeling met de

eigenaren is nog niet definitief. Het provinciale stadscontract 2012-2017, sleutelproject Waalfront, is per 15 november 2018 vastgesteld. In 2019 is het laatste deelgebied in Koningsdaal verkocht. Het bestemmingsplan voor het deelgebied Fort en Park is vastgesteld. Dit betreft het park en drie appartementengebouwen. Aanvang bouw wordt verwacht in 2020. Voor het gehele gebied Koningsdaal/Batavia wordt in 2021 de volledige oplevering woonrijpmaken inclusief parkeerinrichting verwacht. Voor het Dijkkwartier-Oost is het bestemmingsplan inclusief het beeldkwaliteitenplan vastgesteld. Start bouw is gepland in het najaar 2020. Dat geldt ook voor Dijkkwartier-West.

Bij de Waalhaven (inclusief groen eiland en voetgangersbrug) wordt momenteel het voorlopig ontwerp afgerond. De provincie Gelderland heeft een subsidie van € 1 mln. verleend voor de brug; de bijbehorende marktverkenning/aanbesteding wordt in 2020 verwacht. Het stedenbouwkundig plan Waalkwartier is vastgesteld met partieel behoud van het Honig-fabriekscomplex. Het aangepaste bestemmingsplan wordt naar verwachting in het derde kwartaal van 2020 aan de raad aangeboden.

Een eerste start met werkzaamheden wordt verwacht in 2021. Grenzend aan Waalfront ligt het Nyma-terrein, een ontwikkeling die niet losstaat van het Waalfront-gebied. Hier is de verdere ontwikkeling samen met twee marktpartijen en de provincie in gang gezet.

Financiën

Taakstellend: € 25 mln. uit het budget voor Nota Ruimte. Het Provinciale Stads- en Regiocontract 2012-2017 (zaaknummer 2011-019045) is vastgesteld (subsidievaststelling per 15 november 2018). In het provinciale Bestuursakkoord stedelijk netwerk Arnhem-Nijmegen 2017-2026, de opvolger van het Stads- en Regiocontract, is tevens ruimte opgenomen om voor specifieke projecten voor het Waalfront een aanvraag in te dienen. De vastgestelde subsidies van de provincie over de totale projectperiode op dit moment komen uit op ruim € 23,2 mln.



Sterke regio's: Oost-Nederland

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ De projectperiode is in 2019 verlengd tot en met mei 2021.
- 2020** ○ Shared Research Facilities (SRF, voorheen CATAgroFood): het direct toegankelijk maken van onderzoeksfaciliteiten van Wageningen UR blijkt een belangrijke factor in het verbeteren van het vestigingsklimaat. Daarnaast is het een duidelijke stimulans voor interactie tussen onderzoekers van verschillende organisaties, die vaak leidt tot samenwerking en innovatie. Ook het MKB maakt (in toenemende mate) gebruik van SRF. De projectperiode is in 2019 verlengd tot en met 2021. In 2019 is vanuit het Rijk 5 mln. toegezegd aan twee fondsen: één voor gedeelde onderzoeksapparatuur (opvolger van SRF) en één voor gedeelde proeffaciliteiten. Middelen zijn toegezegd in het kader van de Regio Deal FoodValley en worden via een decentrale uitkering in tranches uitgekeerd tot en met 2021.
- 2019** ○ High Tech Factory: op 16 mei 2013 is op de campus de productiefaciliteit met zo'n 5.000 m² aan cleanrooms, laboratoria en kantoorruimtes geopend. Hiermee beschikken bedrijven die actief zijn in micro- en nanotechnologie over hoogwaardige faciliteiten om opschaling in productievolume te realiseren. Hiermee was fase 1 van het project afgerond. Het fonds voor de leasefaciliteit, High Tech Fund (fase 2) is eind 2017 financieel afgerond door EZK. De regio denkt na over een vervolg van High Tech Fund.

Opgave

Enkele regio's en sectoren zijn economisch sterk ontwikkeld, maar er zijn extra inspanningen nodig om de (internationale) concurrentiekracht van deze sterke regio's te verstevigen. Met een gebundelde inzet van instrumenten worden knelpunten opgelost en gebiedsgerichte kansen benut om het Nederlandse vestigingsklimaat te versterken.

Oplossing

In vier toonaangevende Sterke Regio's is geïnvesteerd in ambitieuze projecten op het gebied van fysieke of kennisinfrastructuur die het internationale vestigingsklimaat versterken. De vier regio's zijn de Randstad, Brainport Zuidoost-Nederland, het energieknooppunt Groningen en Oost-Nederland (Wageningen-Arnhem/Nijmegen-Twente).

Politiek/bestuurlijk

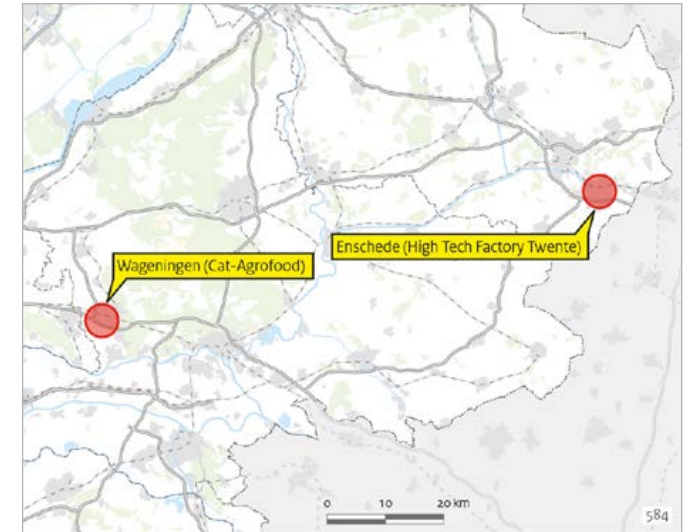
Met de geselecteerde regio's wordt bepaald welke fysieke of kennisinfrastructuur de regio ontbeert om de potentie waar te kunnen maken.

Uitvoering

In samenwerking met publieke en private partijen in de regio worden investeringsprojecten opgesteld, opgestart en uitgevoerd. Het ministerie van EZK en de regionale partners zijn hiervoor verantwoordelijk.

Zowel High Tech Factory als Shared Research Facilities ontwikkelt zich overeenkomstig de prognoses voor bezettingsgraad van de apparatuur. Het belang van beschikbaarheid van onderzoeks- en productiefaciliteiten voor (jonge) bedrijven in de agrofood en hightech-sector is onverminderd groot. Aan High Tech Factory heeft het toenmalige ministerie van Economische Zaken in maart 2016, in overleg met regionale partners, toestemming gegeven voor verbreding van het apparaatfonds.

Dit betekent dat het fonds wordt opengesteld voor hightech starters en groeiers die zich niet noodzakelijkerwijs in High Tech Factory, maar wel in de regio Twente vestigen.



Financiën

In de regio Oost-Nederland is aan twee projecten een rijksbijdrage toegekend uit het Sterke Regio-budget van het Fonds economische structuurversterking (Fes):

- High Tech Factory en High Tech Fund Twente (€ 8 mln.). In Twente zijn ruim veertig spin-offbedrijven op het gebied van microsysteem- en nanotechnologie toe aan het produceren van hun vindingen. Begin 2014 is het project voor de productiefaciliteit volledig afgerond. Het ministerie van Economische Zaken heeft de periode van medefinanciering van het Rijk in het apparaatfonds High Tech Fund verlengd van 2013 naar 2017. De omvang van de rijksbijdrage is gelijk gebleven.
- Shared Research Facilities Wageningen (€ 12 mln.). Het bedrijfsleven in de voedingssector kan bij SRF geavanceerde apparatuur huren voor onderzoek, zoals een MRI-scanner of een elektronen-microscop. Sharing research facilities is een belangrijke pijler van Wageningen Campus.



Noord-Nederland

Visie	364
Hoofdoggaven	364
Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang	365
Opgavenkaart	368
Projectenkaart	370
Projectenoverzicht	371
Project- en programmabladen	372

Noord-Nederland

Noord-Nederland omvat de provincies Groningen, Friesland en Drenthe. Noord-Nederland is een gebied met een grote landschappelijke diversiteit en is relatief dunbevolkt.

Visie

De steden spelen in Noord-Nederland een belangrijke rol. Meer dan de helft van de ruim 1,7 miljoen inwoners in dit gebied woont en werkt in de stedelijke gebieden Groningen-Assen, Leeuwarden en Emmen. De stedelijke gebieden zijn van groot belang voor het aanbieden en in stand houden van een hoog niveau van voorzieningen, zoals onderwijs, gezondheidszorg en cultuur. Het havencomplex in de Eemsdelta fungeert als internationale toegangspoort voor Noord-Nederland.

De economische kracht van Noord-Nederland ligt in de (inter)nationale positie van een aantal robuuste economische clusters: Energie, Chemie, Water(technologie), High Tech Systemen en Materialen (sensortechnologie), Agri & Food en Life Sciences & Health (healthy ageing). Het samenspel van en de samenhang tussen deze sectoren vormen een goede basis voor de transitie naar een circulaire economie.

Een goede bereikbaarheid is een belangrijke randvoorwaarde voor het versterken van de economische potentie van de regio en vergt de inzet van alle modaliteiten (weg, spoor, binnenvaart, zeevaart en luchtvaart). De voornaamste transportassen zijn de A6/A7, de A28/A37, de spoordriehoek Zwolle-Groningen-Leeuwarden, de spoorlijn Zwolle-Emmen, de spoorlijn Groningen-Bremen, de vaarweg Lemmer-Delfzijl en de zeeverbinding Eemshaven-Noordzee. De focus ligt op het ontwikkelen van een robuust, veilig, slim en duurzaam mobiliteits-systeem tussen de stedelijke regio's en economische kernzones in (Noord-)Nederland en de (inter)nationale kerngebieden in Noordoost-Europa. Belangrijk voor Noord-Nederland is een goed regionaal ov-product (combinatie van bussen en regionaal spoor) en een sterke verbinding met de Randstad.

Hoofdpogaven

De omslag maken naar een duurzame energievoorziening

De afname van de beschikbaarheid van fossiele brand- en grondstoffen vraagt om meer zelfvoorzienendheid, duurzame energieopwekking en hergebruik van (rest)producten en grondstoffen. Hiervoor zijn een energietransitie en een transitie naar een circulaire economie noodzakelijk. Een energietransitie betekent uitvoering geven aan de afspraken in het Klimaatakkoord en het regeerakkoord (49% CO₂-reductie in 2030). CO₂-reductie moet worden bereikt in de gebouwde omgeving (van het gas af), de elektriciteitsvoorziening, de mobiliteit, de industrie en de landbouw/het landgebruik. Zeker in de gebouwde omgeving moet de energietransitie gecombineerd worden met andere opgaven, zoals herstructurering en krimp.

In het Interbestuurlijk Programma (IBP) is afgesproken dat regio's een regionale energiestrategie (RES) gaan maken. Deze RES'en gaan een belangrijke rol spelen in het verdelen van de opgave voor duurzame elektriciteit en warmte over het land. Uitgangspunt hierbij is dat potenties voor wind op zee optimaal worden benut.

Dankzij de strategische ligging op een Europees knooppunt van energie-infrastructuur en dankzij de aanwezige kennisinstellingen, de economische sectoren en de ruimtelijke mogelijkheden voor experimenten met innovatieve energietechniek is Noord-Nederland hiervoor bij uitstek geschikt. Noord-Nederland kent van oudsher sterke economische sectoren Energie, Landbouw, Industrie en Logistiek. De kansen voor de transitie naar een circulaire economie liggen in meer samenwerking en dwarsverbanden tussen deze sectoren.

De economische structuur versterken

De ruimtelijke economische strategie is gericht op het uitbouwen van de sterke clusters en het verbeteren van de internationale verbindingen en van de verbinding van de steden met het landelijke gebied. Door de concentratie van economische activiteiten in de stedelijke netwerken en de grootschalige bedrijvigheid buiten deze steden, zoals in de (zee)

Noord-Nederland

haven Eemshaven/Delfzijl, Harlingen en de logistieke hotspot Emmen-Coevorden, wordt de agglomeratiekracht versterkt. Deze strategie wordt ondersteund door de uitvoering van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP-ZZL). In de meer perifere gebieden krijgt Noord-Nederland te maken met een verdere afname van het aantal inwoners en met vergrijzing en ontgroening. Door deze demografische ontwikkelingen staat het voorzieningenniveau onder druk en is er in een aantal gebieden een overaanbod van (incourant) vastgoed. Daarnaast daalt door de veranderende bevolkingssamenstelling het potentiële arbeidsaanbod. Naast herstructurering van de woningvoorraad zijn herstructureringen op het gebied van voorzieningen, bereikbaarheid en arbeidsmarkt noodzakelijk.

Een duurzame zoetwatervoorziening met een veilig vestigings-, woon- en investeringsklimaat

Noord-Nederland zal tijdig moeten inspelen op de effecten die klimaatverandering heeft op de structuur en het gebruik van de ruimte. Het gaat hierbij met name om de ontwikkeling van een robuust kustlandschap en zoetwatersysteem ter vergroting van de waterveiligheid, de waterzelfvoorziening en ter voorkoming van verdroging. Met een integrale aanpak van wateropgaven worden verbindingen gelegd met innovaties in landbouw, kustverdediging en watertechnologie en met het versterken van de omgevingskwaliteit. Naast de reeds vastgestelde gebiedsagenda IJsselmeergebied 2050, waarmee gezamenlijk invulling wordt gegeven aan een aantal samenhangende opgaven voor het 'blauwe hart' van Nederland: klimaatadaptatie, verbetering van natuur- en waterkwaliteit, energietransitie, metropoolontwikkeling en verdere verbinding met economische potenties, werken Rijk en regio samen aan de Gebiedsagenda Waddenzeergebied.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Energyport

Energyport (Noord-)Nederland is het energieknooppunt van Noordwest-Europa. Dankzij de aanwezige energie-infrastructuur, de kennispositie en de ruimtelijke kenmerken kan Noord-Nederland deze rol vervullen. Een groot aantal kabels en (buis)leidingen van elektriciteit, gas, telecom en data komt terecht in de Eemshaven en vertakt zich naar de rest van Nederland en Europa. De Eemshaven heeft een rol als logistiek knooppunt voor offshore windenergie. Energyport is goed op weg om samen met Nedersachsen het kenniscentrum voor energievoorziening en -transitie te vormen (European Region of Excellence in Energy). De ligging aan zee, de geologie en de aanwezige ruimte bieden (experimenteer)mogelijkheden voor energie-innovatie. Het Rijk draagt bij aan het versterken van Energyport door onder andere het robuust en compleet maken van het hoofdenergienetwerk.

Waddenzee

De Waddenzee is door UNESCO aangewezen als natuurlijk erfgoed en is onderdeel van het Europese Natura 2000-netwerk en het Nationaal Natuurnetwerk. Economisch is de Waddenzee van betekenis voor recreatie, scheepvaart, visserij en delfstoffenwinning. De hoofdogave is het waarborgen van een duurzaam en veilig water- en ecosysteem, in samenhang met de ontwikkeling van economische functies. De waterkwaliteit in de Waddenzee heeft bijzondere aandacht via het project Economie en Ecologie Eems-Dollard in balans.

Gaswinningsgebied

De problematiek in Groningen als gevolg van de gaswinning is omvangrijk. Inwoners van het aardbevingsgebied kampen met veel schade aan huizen én immateriële schade (stress, onveilig gevoel, onzekere toekomst). Het kabinet heeft op 29 maart 2018 besloten om de gaswinning van het Groningenveld zo snel als mogelijk af te bouwen en in ieder geval per 2030 volledig te beëindigen. Het kabinet heeft gelijktijdig met dit

besluit, naast de bestaande afspraken over de versterkingsopgave, de afspraak gemaakt om een substantiële, meerjarige bijdrage te leveren aan een toekomstbestendig Groningen. Met het Nationaal Programma Groningen (NPG) wordt onder regie van de regio met hen samengewerkt aan de economische versterking en de kwaliteit van het gebied. Het NPG is ingedeeld langs drie programmalijnen:

- Groningse kracht en trots;
- Groningse natuur, energie en klimaat;
- Groningse economie en arbeidsmarkt.

Het NPG bouwt waar mogelijk voort op lopende initiatieven.

Noord-Nederland als living lab-regio: de achtertuin als proeftuin

In Noord-Nederland worden de ruimte en de kennis benut om de vertaalslag te maken van kennis naar oplossingen voor grote maatschappelijke uitdagingen. De Noordruimte fungeert daarin letterlijk als proeftuin voor de toepassing van nieuwe producten, concepten en diensten. In deze living lab-regio worden oplossingen niet alleen bedacht en ontwikkeld, maar worden ze ook door bedrijven toegepast en getest in een reële omgeving met gebruikers. Door deze manier van testen en verbeteren ontstaan producten en diensten die kunnen worden vermarkt en geëxporteerd naar de rest van Europa en verder. Zo dragen living labs bij aan de groei van de concurrentiekracht van Nederland.

Noord-Nederland kent op dit moment een groot aantal proeftuinen waarin kennisinstellingen en het bedrijfsleven samenwerken aan oplossingen voor vraagstukken zoals de energievoorziening, de voedselproductie en een schone, veilige watervoorziening, de biobased economie en groene chemie, en de bevolkingsdaling.

Noord-Nederland

Overige gebiedsopgaven

Groningen-Assen

De regio Groningen-Assen behelst de belangrijkste bevolkings- en werkgelegenheidsconcentratie in Noord-Nederland en vervult een verzorgingsfunctie voor een omvangrijk gebied. Ruimtelijk wordt ingezet op bundeling en concentratie van het wonen en werken op de zogeheten T-structuur, gevormd door de A7, de A28 en het spoor. Daaromheen wordt het aantrekkelijke landschap behouden en versterkt.

De Netwerkanalyse die in 2013 is geactualiseerd en de bereikbaarheidsstrategie die op basis daarvan is opgesteld, bevestigen de sterke inzet op autoverkeer, openbaar vervoer en fiets en de verbindende schakels daartussen. Hoogwaardige ov-assen van bus en spoor vormen de ruggengraat van het openbaar vervoer en verbinden de regionale kernen met de P+R's en de economische toplocaties in de steden.

Een bijzondere opgave de komende jaren is het bereikbaar houden van de steden en de regio tijdens de uitvoering van vele projecten op weg en spoor. De aanpak Minder Hinder en het programma Beter Benutten bieden daarvoor goede handvatten. Binnen de regio Groningen-Assen spelen twee belangrijke gebiedsontwikkelingen, te weten Groningen Centrale Zone en Assen FlorijnAs.

De plannen voor de Centrale Zone zijn erop gericht om verouderde bedrijventerreinen, het stationsgebied en het gebied rond het Universitair Medisch Centrum te transformeren en te verdichten tot toplocaties voor onder andere de kenniseconomie, met een landelijk bereik en gemengde, hoogwaardige woon-werkmilieus.

De FlorijnAs is een noord-zuidgerichte ontwikkelingszone binnen Assen. Ingrepen in de infrastructuur vormen de drager voor de duurzame (her)ontwikkeling van deze zone, met onder meer het uitbreiden van ov-voorzieningen en het bouwen van meer woningen in de bestaande stad.

Het Rijk en de gemeente Groningen werken de komende jaren intensief samen om de woningbouwproductie in de gemeente Groningen te verhogen. Vanwege de gespannen woningmarkt moeten 20.000 nieuwe woningen bijgebouwd moeten worden voor 2030. De afspraken zijn in januari 2019 vastgelegd in de Woondeal Groningen, een bestuurlijke afspraak tussen BZK en de gemeente Groningen. Naast versnelling van de ontwikkeling van het Suikerfabriekterrein en de Eemskanaalzone richt de woondeal zich op excessen op de woningmarkt en het zorgen voor voldoende plancapaciteit op de langere termijn.

Voor de periode tot 2040 werken Rijk en regio aan een verstedelijkingsstrategie Groningen-Assen. Deze strategie selecteert geschikte locaties voor verdere verstedelijking om aan de groeiende woningbehoefte te voldoen. De additionele regionale behoefte ligt tot 2040 op ruim 35.000 woningen.

Leeuwarden

Dit stedelijk netwerk huisvest circa 330.000 inwoners. Met de huidige woon-werkrelaties worden de onderlinge verbanden tussen de steden steeds belangrijker. Door de hiermee gepaard gaande verkeer- en vervoerstromen goed te organiseren en de verstedelijking te concentreren in de stedenring, blijft het platteland van Friesland ruim en open. Hierdoor worden de kernkwaliteiten van dit gebied gewaarborgd en kan het zijn functie voor landbouw, natuur en (water)recreatie en duurzame energieopwekking behouden.

Binnen dit stedelijk netwerk is Nieuw Stroomland een belangrijke gebiedsontwikkeling. Een gebied met diverse opgaven zoals de gebiedsontwikkeling Spoordok, een oplossing voor de kruising van spoor en water, en vermindering van de barrièrewerking van het spoor. Andere belangrijke opgaven voor de komende jaren zijn onder andere de versterking van het universitair klimaat en de positie van het hoger onderwijs, de voorgenomen grootschalige gebiedsontwikkeling rond het WTC en de ontwikkeling van de Energiecampus en energietransitie/ CO₂-reductie.

Leeuwarden was Europese Culturele Hoofdstad 2018. Samen met de provincie Friesland wordt een Agenda 2028 uitgewerkt, om het succes en de energie van 2018 door te trekken op de langere termijn.

Emmen

Dit stedelijk netwerk telt bijna 325.000 inwoners. Bevolking en werkgelegenheid zijn geconcentreerd in en om Emmen, Coevorden en Hogeveen. Het beleid is primair gericht op versterking van de economische structuur door meer inzet op kansrijke sectoren als Chemie/Biobased economy, Logistiek en Energie, een goede bereikbaarheid, hoogwaardige achterlandverbindingen en versterking van de centrumfuncties van Emmen en Coevorden. Dit beleid heeft een krachtige impuls gekregen met het op 1 juli 2016 verschenen economisch programma 'Voor een sterke en innovatieve regio Vierkant voor Werk' van de commissie-Vollebregt-Alberda van Ekenstein. Het is een strategisch actieprogramma met zowel economische als ruimtelijk fysieke programmalijnen. De minister van Economische Zaken heeft samen met de regio zijn steun voor het programma uitgesproken. Daartoe ondertekenden partijen een samenwerkingsovereenkomst.

De belangrijkste gebiedsontwikkelingen in Zuid-Drenthe betreffen de centra van Emmen en Coevorden. De verplaatsing van het Dierenpark Emmen heeft de weg vrijgemaakt voor versterking en modernisering van het stadscentrum, met onder meer een nieuw stadstheater en de nieuwbouw van het Dierenpark Emmen met een oppervlakte van 22 hectare. Deze zijn nu afgerond. Er wordt een tweede fase in de centrumvernieuwing van Emmen ingezet.

Noord-Nederland

Eemsdelta

De Eemsdelta omvat het havencomplex in Delfzijl met een cluster van zware chemische bedrijvigheid, en de Eemshaven die aangelegd is voor de ontwikkeling van grootschalige industrie en die inmiddels als locatie voor energiegerelateerde bedrijvigheid zeer in trek is. De ontwikkeling van de sectoren Energie en Chemie, in combinatie met de aardbevingsproblematiek, vergen mogelijk aanpassing van de (energie-)infrastructuur. De kustveiligheid, die onder andere door klimaatverandering afneemt, moet worden gegarandeerd.

Noorderruimte

Het landelijke gebied in Noord-Nederland wordt ook wel aangeduid als de Noorderruimte. Dit gebied bestaat uit een groot aantal unieke natuur- en cultuurlandschappen waar kansen liggen voor duurzame landbouw, de energietransitie, toerisme en recreatie, kleinschalige bedrijvigheid en landelijk wonen.

Noord-Nederland en landbouw zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Met de regioideal Natuurinclusieve landbouw wordt een impuls gegeven aan het verduurzamen van deze sector door het combineren van kringlooplandbouw met het leveren van een bijdrage aan biodiversiteit en landschapskwaliteit. Daarnaast wordt met de regioideals Noordoost-Friesland (inclusief Holwerd aan Zee) en Zuidoost-Drenthe gewerkt aan het versterken van het woon-, leef- en vestigingsklimaat in deze regio's.

De Noorderruimte heeft ook te maken met klimaatverandering, demografische veranderingen, nieuwe vormen van energiewinning en agrarische schaalvergroting. De ontwerppoging is de aanpassing van bestaande functies en de inpassing van nieuwe functies in de karakteristieke landschappen. De focus ligt op de laaggelegen blauwgroene gordel van (voormalige) veengebieden, met de Friese Meren, het Lauwersmeer en de Veenkoloniën. In het in 2013 afgeronde MIRT-onderzoek Economie van Water en Landschap zijn scenario's ontwikkeld waarin actuele en komende transitie op het gebied van klimaat/water, energie, landbouw en demografie zo efficiënt mogelijk worden samengebracht. Op de korte en middellange termijn zijn technische

maatregelen efficiënter dan maatregelen die leiden tot een ander gebruik van landbouwgronden, zoals waterberging.

Omgevingsagenda Noord

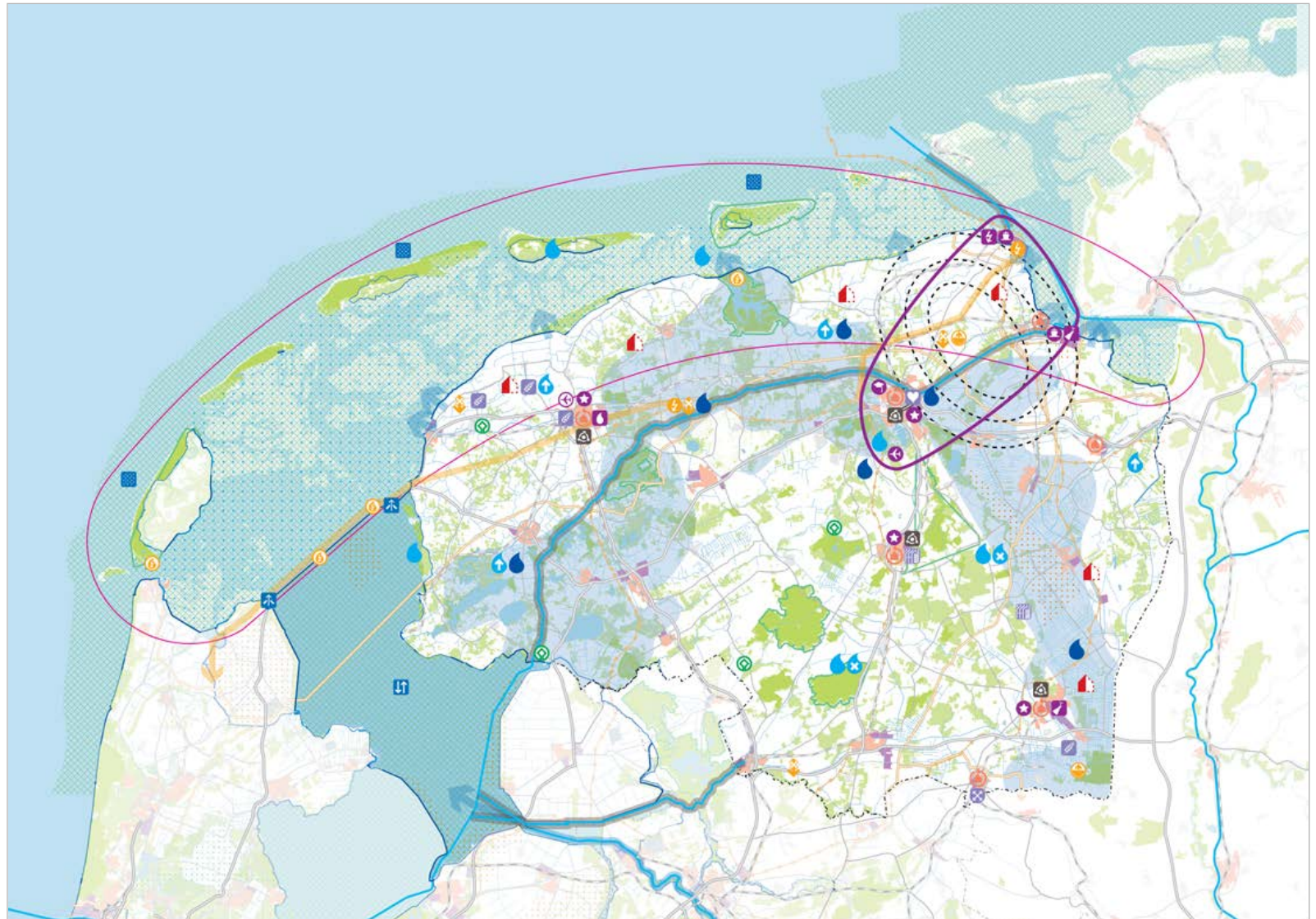
Mede in het licht van de naderende Nationale Omgevingsvisie (NOVI) worden landsdelige Omgevingsagenda's opgesteld. In landsdeel Noord werken Rijk en regio gezamenlijk aan deze Omgevingsagenda. In november 2019 is een Plan van Aanpak vastgesteld dat nu ter uitvoering wordt gebracht. In 2021 wordt de eerste versie van de Omgevingsagenda Noord vastgesteld. De Omgevingsagenda vervangt de MIRT gebiedsagenda. De Omgevingsagenda slaat een brug tussen opgaven en concrete projecten, maatregelen en projecten die (aanvullend op wat al loopt) op de agenda staan van Rijk en regio. Met deze Omgevingsagenda zetten de regionale/decentrale overheden en het Rijk een nieuwe stap in de samenwerking vanuit de één-overheidgedachte.

Zie voor gebiedsagenda Noord-Nederland:

<https://leerplatformmirt.nl/mirt-regios/noord-nederland/>

Noord-Nederland Opgavenkaart




Ga naar legenda op volgende pagina



Noord-Nederland Opgavenkaart









Ga terug naar de kaart

Algemeen




-  Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren
-  Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang
-  Gebied dat wordt beïnvloed door zwaardere bevingen

Economie

Topsectoren

-  Energie
-  Chemie
-  Water
-  Burgerluchthaven van nationale betekenis
-  Militaire luchthaven
-  Zeehaven van nationale betekenis
-  Kennis
-  Integrale gebiedsopgave van regionale betekenis

Regionaal

-  High Tech Systemen & Materialen
-  Agro & Food
-  Life Sciences & Health








Verstedelijking

-  Extensivering

Regionaal

-  Stedelijke vernieuwing / transformatie




Bereikbaarheid

-  Hoofdwegennet
-  Opgave hoofdwegennet
-  Hoofdspoorwegennet
-  Hoofdvaarwegennet
-  Opgave hoofdvaarwegennet
-  Integrale multimodale ontwikkeling
- Regionaal**
-  (Belangrijke) regionale weg

Natuur, Landschap & Erfgoed

-  EHS op land (herijkt)
-  Natura 2000 - land
-  Natura 2000 - water
-  Nationaal Park
-  Natuurlijk erfgoed op lijst werelderfgoed
-  Object of ensemble op de (voorlopige) lijst werelderfgoed

Water

-  Primaire kering - voldoet niet (Derde Toets)
-  Primaire kering - nader onderzoek (Derde Toets)
-  Primaire kering - voldoet (Derde Toets)
-  Piekafvoer / Afwatering
-  Peilbeheer / Peilfluctuatie
-  Afvoerverdeling
-  Kustversterking / Zandsuppletie
-  Berging (zoekgebied)
-  Coalitie Natuurlijke Klimaatbuffers
-  Aandachtsgebied zoetwater door verzilting
-  Droogtegevoelig gebied: geen wateraanvoer uit hoofwatersysteem mogelijk
-  Noorderruimte

Energie

-  (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie > 500MW
-  Gebied windenergie
-  Olie- en gaswinning
-  Energie uit water
-  Hoogspanningsleiding >220kV
-  Nieuwe hoogspanningsverbinding 380kV
-  Buisleidingstrook
-  Aandachtsgebied bodemdaling door gaswinning

Noord-Nederland **Projectenkaart**

Planuitwerking

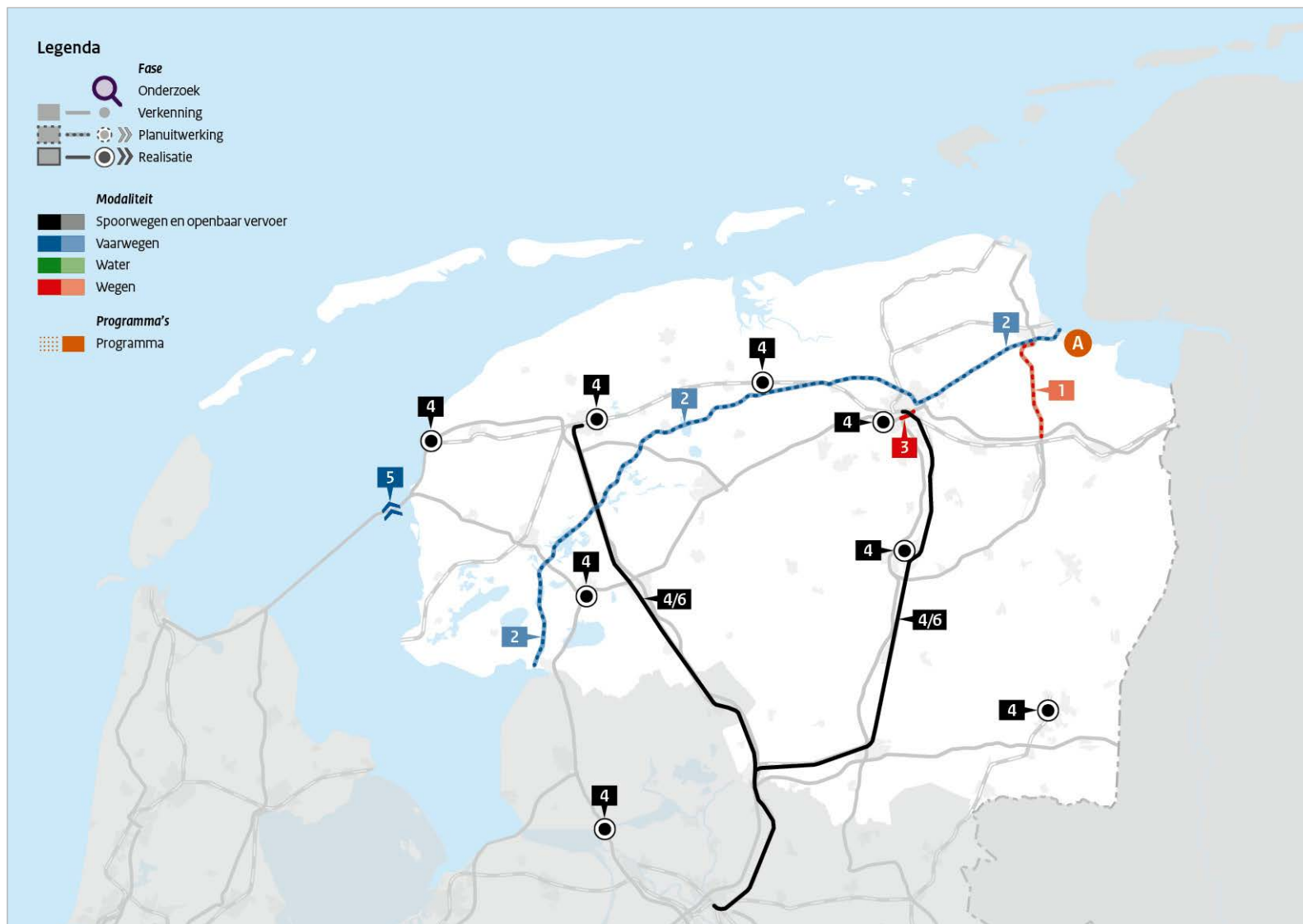
1. N33 Zuidbroek-Appingedam
2. Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2

Realisatie

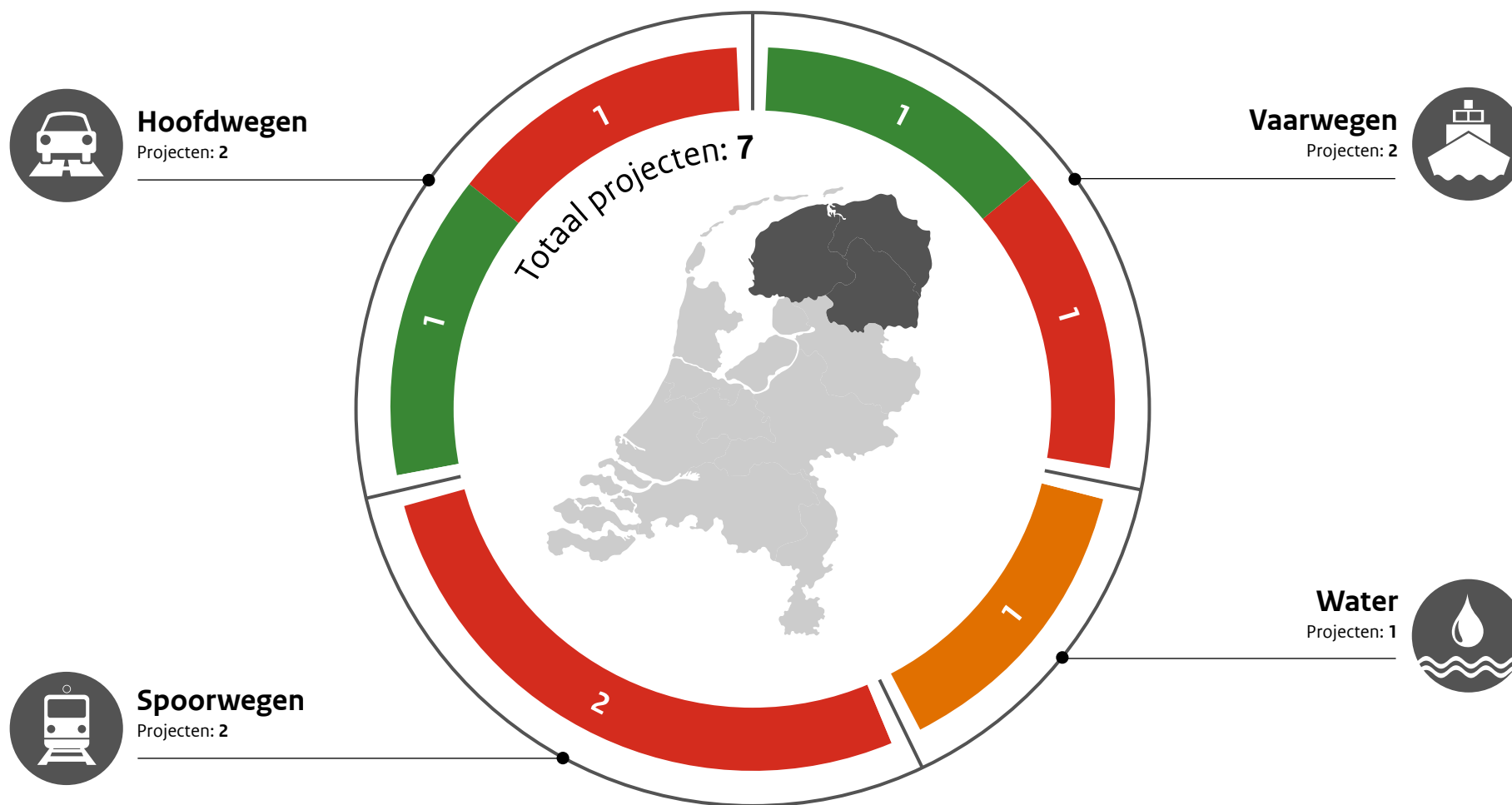
3. A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2
4. Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn
5. Sluis Kornwerderzand
6. Sporendriehoek Noord-Nederland

Programma

- A** Meerjarig Adaptief Programma
'Eems-Dollard 2050'



Noord-Nederland **Projectenoverzicht**





Meerjarig adaptief programma Eems-Dollard 2050

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ Op 26 november 2020 is de MIRT Voorkeurbeslissing Buitendijkse Slibsedimentatie ondertekend. Medio 2020 is in het kader van de Programmatische Aanpak Grote Wateren budget gereserveerd voor het project binnendijkse slibsedimentatie Eems-Dollard/Groote Polder. De startbeslissing voor dit project kan nu worden voorbereid.
- 2020** ○ Op 15 mei 2019 is de MIRT Startbeslissing voor de Verkenning Pilotproject Buitendijkse Slibsedimentatie ondertekend.
- 2019** ○ Het adaptief programma kampt met problemen met de financiering van het deelprogramma Nuttig Toepassen Slib en het programmamanagement. Hiervoor worden oplossingen gezocht in MIRT-verband. De problematiek zal ook in het BO MIRT 2018 aan de orde komen. Voor het programma hydromorfologische verbetering (o.a. buitendijks invangen van slib) zal eind 2018 of begin 2019 mogelijk een MIRT-verkenning worden opgestart, waarin maatregelen ter verbetering van het hydromorfologisch systeem worden onderzocht op haalbaarheid. De kosten worden gedekt uit het budget voor het programma ecologie grote wateren.
- 2018** ○ Het meerjarig adaptief programma is in uitvoering. Deelprogramma's (vitale kust, nuttig toepassen van slib en hydromorfologische verbetering) worden opgepakt.
- 2017** ○ Het MIRT Onderzoek is opgeleverd. Het meerjarig adaptief programma Eems-Dollard 2050 is vastgesteld.
- 2015** ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

In een twee jaar durend MIRT Onderzoek Economie en Ecologie Eems-Dollard in balans hebben de toenmalige ministeries van Infrastructuur en Milieu en van Economische Zaken en de provincie Groningen zich gebogen over de problematiek en de oplossingsrichtingen voor het Eems-Dollard-estuarium.

Uit het MIRT Onderzoek blijkt dat de Eems-Dollard twee cruciale problemen heeft die een gezonde en veerkrachtige ecologie in de weg staan. Ten eerste zit er te veel slib in het water, waardoor de algenproductie die aan de basis staat van de voedselketen onvoldoende is. De troebelheid vormt daarnaast een obstakel voor de passeerbaarheid van trekvis. Het tweede probleem is dat er te weinig geleidelijke overgangen zijn tussen zoet en zout water, maar ook tussen land en water. Daardoor is er weinig variatie in leefgebieden voor flora en fauna en komt ook weer de passeerbaarheid van trekvis in het geding.

Als vervolg op het MIRT Onderzoek is in 2016 het meerjarig adaptief programma Eems-Dollard 2050 vastgesteld. In dit programma wordt de kustzone aangepakt waarbij er leefgebieden worden toegevoegd en hersteld op de overgangen van zoet naar zout water en van land naar water. Tegelijk worden innovaties uitgewerkt om jaarlijks ten minste een miljoen ton slib op een nuttige en economisch rendabele manier te verwerken. Daarnaast vindt onderzoek en monitoring plaats om na te gaan welke effecten deze maatregelen hebben op de ecologie en wat er nog meer mogelijk is om de ecologie te herstellen.

Het MAP Eems-Dollard 2050 is de gezamenlijke ambitie van het Rijk en de regio. Rijk en regio stellen gezamenlijk ruim € 70 mln. beschikbaar voor de eerste uitvoeringsfase. Dit is inclusief subsidies uit bijvoorbeeld het Waddenfonds en het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP). Ook het bedrijfsleven in en rond de Eemshaven draagt bij.

Planning

Het meerjarig adaptief programma Eems-Dollard 2050 is op 5 juli 2016 vastgesteld. Het programma geeft een gedetailleerde invulling tot en



met 2020 en biedt een doorkijk naar de periode tot 2050. Die lange periode is nodig om tot een ecologisch streefbeeld te komen van hoe de natuur er tegen die tijd uit moet zien. Gedurende die periode komt er meer kennis beschikbaar: leren door doen. Als het nodig is, wordt het programma onderweg bijgesteld. De MIRT Startbeslissing voor de Verkenning Pilotproject Buitendijkse Slibsedimentatie is op 15 mei 2019 in Leeuwarden, tijdens het Strategisch BO MIRT Noord-Nederland, door de minister van IenW ondertekend, mede namens de minister van LNV.

Betrokken partijen

De provincie Groningen, de ministeries van IenW en LNV en het platform Economie en Ecologie in balans.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021
○ Door een langere doorlooptijd van de planuitwerking vertraagt het project. Daarbij is in de realisatiefase extra tijd nodig voor hergebruik van de oorspronkelijke weg en het beheersen van het risico van specifieke bodem condities. Hierdoor wordt de openstelling van het project met 2 jaar doorgeschoven.
- 2020
○ Het project is na de Voorkeursbeslissing overgegaan van de verkenningsfase naar planuitwerking. De onderzoeken ten behoeve van het Ontwerptracébesluit en Tracébesluit zijn vertraagd als gevolg van de overstap naar het recentste verkeersmodel en extra afstemming met de omgeving.
- 2019
○ Er is vertraging opgetreden omdat het omgevingsproces meer tijd vergt en de besluitvorming van het voorkeursalternatief is vertraagd door verwerking van het advies van de Commissie voor de m.e.r. Het later vaststellen van het Tracébesluit werkt door in de mijlpalen start realisatie en openstelling.
- 2018
○ Omdat de aanbesteding van de planuitwerking is vertraagd, wordt ook het Tracébesluit later vastgesteld.
- 2017
○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

N33 Zuidbroek-Appingedam

Opgave

De Eemsdelta/Energyport is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) benoemd als stedelijke regio met een concentratie van topsectoren. De Eemshaven en Delfzijl zijn havens van nationaal belang. De regionale ambitie is dat zich meer bedrijven in deze regio vestigen. Hierdoor is een goede bereikbaarheid voor deze bedrijvenlocaties van groot belang en daarom is een robuuste infrastructuur gewenst.

Oplossing

Eind 2014 is de verdubbeling van de N33 tussen Assen en Zuidbroek opengesteld, inclusief een klaverblad op de kruising met de A7. De bereikbaarheid van de Eemsdelta wordt verbeterd door ook de N33 tussen Zuidbroek en Appingedam te verdubbelen naar 2x2 rijstroken.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan verbetering van de regionale bereikbaarheid van en naar de Eemsdelta, de verbetering van de leefbaarheid in de regio en de verbetering van de verkeersveiligheid op de N33 tussen Assen en Appingedam.

Planning

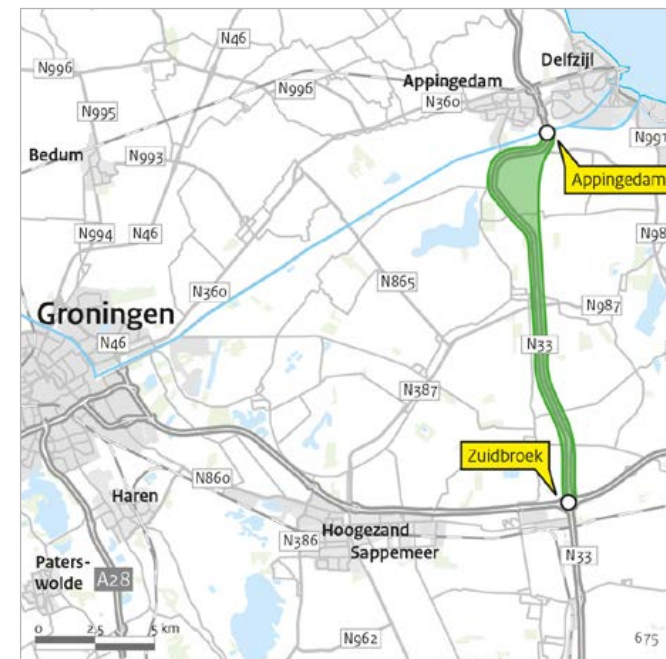
2020: Ontwerptracébesluit
 2021: Tracébesluit
 2023: Start realisatie
 2026: Openstelling

Politiek/bestuurlijk

Na een uitgebreide participatie is in 2018 het voorkeursalternatief vastgesteld.

Financiën

Taakstellend budget: € 102 mln. (inclusief bijdrage van de regio € 88 mln.) (Artikel IF 12.03.02).



Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	102	2026
MIRT 2020	100	2022-2024
MIRT 2019	99	2021-2023
MIRT 2018	97	2021-2023
MIRT 2017	96	2021-2023
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	6	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	2	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** In 2019 is de planvorming van alle projecten van de provincies overgegaan naar Rijkswaterstaat. Dit heeft ertoe geleid dat de planvorming van de Gerrit Krolbrug en Paddepoelsterbrug niet voldoet aan de MIRT-systematiek. Als gevolg hiervan is het project Gerrit Krolbrug teruggezet naar de MIRT-planuitwerking. Dit wordt nu aangepakt, met vertraging tot gevolg.
- 2020** In 2019 is de € 60 mln. vanuit het regeerakkoord voor de drie Friese bruggen (Oude Schouw, Schuilenburg en Uitwellingerga) gereserveerd en is voor de MIRT Verkenning naar deze drie bruggen een Startbeslissing genomen. Ook is een haalbaarheidsonderzoek gestart naar een aquaduct ter vervanging van de bruggen Schuilenburg en Kootstertille en is de vervanging van de Busbaanbrug in Groningen en bediening op afstand van de objecten (inclusief nieuwbouw bediencentrales) in de HLD aan fase 2 toegevoegd. Voor de Paddepoelsterbrug wordt naar een kosteneffectieve oplossing gezocht.
- 2019** Van de vier te realiseren bruggen is één brug in realisatie gegaan: de Gerrit Krol-autobrug. De brug kent een hoge storingsgevoeligheid en is door recente aanvaringen aan het einde van de levensduur. Om deze reden is de voorbereiding voor de realisatie gestart in 2018.

Opgave

De hoofdvaarweg ontsluit Groningen en Friesland voor de binnenvaart en verbindt Noord-Nederland met de havens van Amsterdam, Rotterdam en de Noord-Duitse kanalen. De schaalvergroting in de binnenvaart, het grote aantal recreatievaartuigen en de technische staat van de nog niet vervangen objecten, vragen om vervanging en opwaardering van de vaarweg, met name bij de bruggen en sluzen. De hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl wordt opgewaardeerd naar een vaarweg klasse Va.

Oplossing

In fase 1 zijn de belangrijkste knelpunten op deze vaarweg in de periode tot en met 2017 aangepakt. In fase 2 worden de resterende knelpunten aangepakt: het vervangen en opwaarderen van acht bruggen, kleinschalige investeringen op de bruggen op het Eemskanaal en het Bedienen op Afstand van de objecten (inclusief nieuwbouw bediencentrales) in de hoofdvaarweg. De acht bruggen die vervangen worden zijn: Spannenburg, Oude Schouw, Uitwellingerga, Schuilenburg, Kootstertille, Paddepoelsterbrug, Gerrit Krolbrug en Busbaanbrug.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

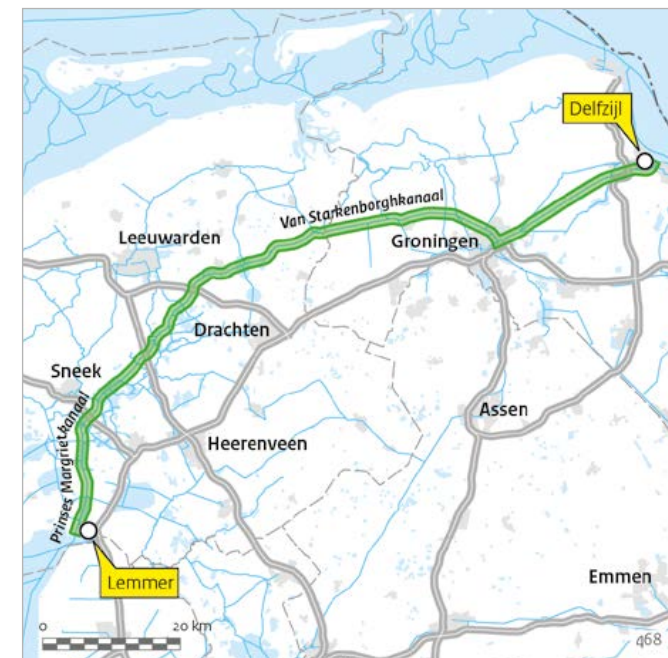
Het oplossen van de knelpunten draagt bij aan het realiseren van een efficiënt, veilig en vlotte doorvaart van de scheepvaart.

Planning

- Openstelling Gerrit Krolbrug: 2026 (start realisatie 2024)
- Openstelling Paddepoelsterbrug: 2024 - 2026 (start realisatie 2023)
- Openstelling Busbaanbrug: 2026 - 2028 (start realisatie 2025)
- Openstelling Oude Schouw, Spannenburg en Uitwellingerga: 2026 (start realisatie 2023)
- Openstelling Kootstertille en Schuilenburg: 2024 - 2026 (start realisatie 2023)

Politiek/bestuurlijk

In 2014 is het beheer en onderhoud van het Prinses Margrietkanaal, het Van Starckenborghkanaal en het Eemskanaal formeel in eigendom en



beheer overgedragen van de provincies Groningen en Friesland aan Rijkswaterstaat. De kanalen vormen gezamenlijk de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. In de periode 2014-2018 hebben de provincies Groningen en Friesland samen met Rijkswaterstaat intensief samengewerkt aan het beheer, onderhoud en investeringen van de HLD. Vanaf 2019 wordt de aanleg, vervanging, het beheer en onderhoud enkel door Rijkswaterstaat uitgevoerd. Gelet op deze verandering heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat samen met de provincies de afspraken over fase 2 in 2018 herijkt door onder andere het vastleggen van het eindresultaat functionaliteit hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl.



Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2017** ○ Vanwege een bijdrage aan rijksbrede taakstellingen en het beheersbaar houden van de kasproblematiek is aanpassing van de kasreeks nodig, waardoor de openstelling is vertraagd.
- 2016** ○ De planuitwerking voor de bruggen Kootstertille, Schuilenburg en Paddepoelsterbrug is binnen de looptijd van de beschikkingen eind 2014 afgerond. De planuitwerking voor de Gerrit Krol-autobrug is medio 2015 gereed.
- 2015** ○ De planuitwerking voor de bruggen Kootstertille en Schuilenburg is vertraagd tot eind 2014 en voor de Paddepoelsterbrug en Gerrit Krol-autobrug tot medio 2015. De reden hiervoor is dat er nadere afstemming met de provincie en de gemeente nodig is.
- 2014** ○ De uitvoeringsplanning van de resterende deelprojecten is aangepast na faseovergang brug Burgum.
- 2013** ○ In 2012 is het realisatiebesluit genomen voor brug Burgum en is dit project toegevoegd aan fase 1.

Financiën

Het taakstellend budget voor dit project is € 105 mln. waarvan op € 80 mln. op Artikel IF 15.03.02 en € 25 mln. op Artikel IF 15.03.01. Daarnaast is € 60 mln. gereserveerd voor de drie Friese bruggen Oude Schouw, Schuilenburg en Uitwellingerga.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	105	2024-2028
MIRT 2020	102	2023-2025
MIRT 2019	102	2023-2025
MIRT 2018	102	2023-2025
MIRT 2017	102	2023-2025
MIRT 2016	102	2023
MIRT 2015	102	2023
MIRT 2014	102	2023
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	3	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	4	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** ○ Opdrachtnemer en opdrachtgever hebben gezamenlijk een onafhankelijke adviescommissie ingesteld (de commissie-Hertogh) die op 28 maart 2019 heeft geadviseerd over de samenwerking binnen en de verdere aanpak van het project. Volgens de nieuwe planning wordt de nieuwe weg medio 2024 in gebruik genomen. De financiële consequenties van de vertraging worden nog onderzocht.
- 2019** ○ De fietstunnel bij de Papiermolen wordt vervangen door een nieuwe fietstunnel in plaats van een fiets-/voetgangersbrug. Hiervoor moet nog wel een wijziging van het Tracébesluit worden vastgesteld. De gemeente Groningen betaalt de meerkosten van de tunnel (€ 4 mln. exclusief btw). De opdrachtnemer verwacht twee jaar vertraging voor openstelling door langere voorbereidings- en uitvoeringstijd. Het niet doorgaan van de zomerstemming kan tot meer vertraging leiden; voor het vervolg wordt een plan van aanpak opgesteld.
- 2018** ○ Budget opgehoogd vanuit middelen voor beheer en onderhoud.
- 2017** ○ Boven op het taakstellend budget heeft de gemeente Groningen een aanvullende en kostendeckende bijdrage toegezegd (€ 3,5 mln.) voor de busbaan bij Hoogkerk.

Opgave

De bereikbaarheid en de verkeersveiligheid van het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen staan onder druk. De belangrijkste oorzaak hiervan is de verkeersdruk op de Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) met de gelijkvloerse kruising van de A7 met de A28 op het door verkeerslichten geregelde Julianaplein.

Oplossing

De oplossing ligt in een capaciteitsvergroting op het bestaande tracé tussen Hoogkerk en de aansluiting Westerbroek op de A7 ten oosten van Groningen met onder meer een verdiepte ligging met overkluisingen. Het Julianaplein wordt ongelijkvloers voor de verbindingen A7 en A28. De aanpak zorgt voor een bereikbare stad en regio, met een goede doorstroming op de A7/N7 en een verbetering van de verkeersveiligheid.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid, de doorstroming en de verkeersveiligheid op de A7 en A28 en een betere inpassing in het stedelijke gebied van Groningen.

Planning

2024: Openstelling

Politiek/bestuurlijk

Het bestuurlijk voorkeursalternatief is vastgelegd in een getekende bestuursovereenkomst tussen het Rijk, de provincie Groningen en de gemeente Groningen (november 2009). In december 2009 is de Aanvangsbeslissing genomen. In het bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) van voorjaar 2010 is voorts een aantal aanvullende financiële afspraken gemaakt. In 2012 is de scope verder geconcretiseerd. Het Ontwerptracébesluit is in 2013 genomen. Op basis van onder andere de ingediende zienswijzen is het ontwerp voor het Tracébesluit geoptimaliseerd. Het Tracébesluit is in september 2014 vastgesteld. De Raad van State heeft in september 2015 gevraagd het Tracébesluit aan te vullen. In februari 2016 is daarom het Wijzigingstracébesluit vastgesteld.



Uitvoering

Het project is medio 2016 gegund. De start van de uitvoering is vertraagd door het niet goedkeuren van het definitieve ontwerp van de opdrachtnemer. Ook leiden gewijzigde inzichten over de brandwerendheid van beton tot aanvullende voorzieningen. Door de langere voorbereidingstijd en een langere uitvoering verwacht de opdrachtnemer twee jaar vertraging voor de openstelling. De consequenties en vervolgstappen worden onderzocht.



A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2016** ○ Het project is overgegaan naar de realisatiefase. De aanbesteding is gestart in 2015, de schop in de grond wordt in 2016 verwacht.
- 2015** ○ Het taakstellend budget is opgehoogd met interne en externe kosten voor de voorbereiding van de realisatie en de realisatie.
- 2014** ○ De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullende regeerakkoord van 2012 en herstel geluidsregister (i.h.k.v. SWUNG) hebben tot gevolg gehad dat de planning is herijkt.

Financiën

Taakstellend budget: € 714 mln. (Artikel IF 12.03.01). In de uitvoering van het project wordt ook een aantal werkzaamheden voor externe opdrachtgevers meegenomen. De financiering van die kosten wordt apart geregeld.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	714	2024
MIRT 2020	700	2022-2024
MIRT 2019	689	2021-2023
MIRT 2018	681	2019-2021
MIRT 2017	670	2019-2021
MIRT 2016	666	2019-2021
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	48	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	35	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	243	34%
2018	201	29%

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Sporendriehoek Noord-Nederland

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** Het projectbudget is verhoogd met € 7,9 mln. vanuit de RA-middelen voor Regionale knelpunten. Hiervan is € 5,3 mln. bestemd voor het tekort op het deelproject Spoorboog Hoogeveen en € 2,6 mln. voor tractiemaatregelen op het deelproject Zwolle-Meppel ten behoeve van de sprinters en als aanvulling van het risicobudget. Daarnaast is € 4,7 mln. overgeboekt naar Artikel 14.03 ten behoeve van het project Spoorzone Groningen.
- 2019** Er is € 2,3 mln. overgeboekt naar het programma Kleine Functiewijzigingen ten behoeve van maatregelen aan tractie en energievoorziening op het traject Meppel-Leeuwarden. Daarnaast is de garantstelling van € 2,7 mln. binnen het programma Sporendriehoek Noord-Nederland (motie-Koopmans) toegevoegd aan het projectbudget Zwolle-Herfte. Een deel van de maatregelen, zoals Spoorboog Hoogeveen en Spoorzone Groningen, loopt na 2020 door. Het MIRT-blad is hierop aangepast.
- 2018** De sanering van de vervuilde grond op en rond het station Groningen is onderdeel van het project Groningen Spoorzone (onderdeel Sporendriehoek Noord-Nederland). Het ministerie van IenW heeft begin 2015 ingestemd met het dragen van de saneringskosten van € 4,2 mln. in de veronderstelling dat hiervoor gelden beschikbaar zouden zijn via de Stichting Bodemsanering NS (SBNS).

Opgave

Volgens de motie-Koopmans (TK 27658, nr. 41) is de regering verzocht € 160 mln. (prijspeil 2008) te reserveren voor de sporendriehoek in Noord-Nederland, binnen het pakket van € 4.500 mln. voor de periode tot 2020 dat voor de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse (LMCA) Spoor is aangekondigd. Daarbij wordt gedacht aan maatregelen om intensivering van de treindienst mogelijk te maken, zoals de aansluiting bij Herfte, en aan kosteneffectieve maatregelen om de rijtijden van en naar de Randstad te verkorten.

Oplossing

Een aantal maatregelen is uitgevoerd of wordt momenteel uitgevoerd. Dat zijn:

- voorbereiding van een 4-sporige halte Groningen Europapark;
- vervanging van een overweg door een tunnel in Wolvega (Om den Noort);
- versnelling van de bedientijd van de beweegbare spoorbrug over het van Harinxmakanaal (HRMK);
- aanpassing van de sporen in Assen (bijdrage vanuit de motie-Koopmans);
- aanpassing van de overweg in Heerenveen (Rotstergaastweg nabij Thialf);
- tractiemaatregelen Meppel-Leeuwarden (bijdrage vanuit de motie-Koopmans);
- emplacement Zwolle en vrije kruising Herfte (bijdrage aan het nu apart benoemde MIRT-project Zwolle-Herfte);
- 4-sporigheid van de Groningen-Groningen losplaats (onderdeel van Spoorzone Groningen);aanpassing van de spoorboog bij Hoogeveen.

De resterende gelden zijn gereserveerd voor diverse maatregelen tussen Zwolle en Meppel. Besluitvorming over dit budget is weliswaar voorbehouden aan de minister, maar in lijn met de motie-Cramer/Roefs (TK 27658, nr. 40) is het aan de regio om aan de hand van de gekozen dienstregeling hierin te prioriteren of voor aanvullende financiering te zorgen. ProRail en het ministerie van IenW zijn hierbij ondersteunend en adviserend. Eind 2016 is de bestuursovereenkomst Zwolle-Herfte



afgesloten. Daarin zijn ook afspraken gemaakt over rijtijdverkorting.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren van de deur-tot-deur reistijd, verhogen van de veiligheid, verbeteren van de betrouwbaarheid, en bijdragen aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

Planning

Vanaf 2010: Start realisatie
Oplevering van de maatregelen: divers



Sporendriehoek Noord-Nederland

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

Dit bleek niet het geval te zijn, aangezien Groningen niet op de 'af rondingslijst' van SBNS staat, die eind 2014 is opgesteld. Om die reden is € 4,2 mln. toegevoegd aan dit programmabudget vanuit de investeringsruimte (artikelonderdeel 13.08).

- 2015** ○ Bij de Voorjaarsnota 2014 is het projectbudget opgehoogd met € 10,4 mln. vanuit Aslastencluster III. Daarnaast is € 70 mln. overgeboekt als dekking van het nieuw opgenomen project Zwolle-Herfte.
- 2014** ○ Bij de Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget opgehoogd met € 3 mln. Het projectbudget is tevens opgehoogd met € 19 mln. door een andere verdeling van de gerealiseerde uitgaven voor de deelprojecten behorende tot Zwolle Spoor. Zie voor toelichting het projectblad Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten.
- 2013** ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Politiek/bestuurlijk

Convenanten: de middelen zijn onderdeel van het convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn van juni 2008. Zie voor meer info over dit onderwerp het projectblad Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn.

Uitvoering

Aanpassingen aan het spoor worden uitgevoerd door ProRail (Spoorplan Noord-Nederland). Een deel van het programma is uitgevoerd.

Financiën

Taakstellend budget: € 140 mln. (Artikel IF 13.03.01).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2021	140	Divers
MIRT 2020	136	Divers
MIRT 2019	136	Divers
MIRT 2018	140	2020
MIRT 2017	135	2020
MIRT 2016	135	2020
MIRT 2015	134	2020
MIRT 2014	194	2020
MIRT 2013	172	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	32	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	8	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	64	49%
2018	63	46%
2017	60	43%
2016	49	36%
2015	44	
2014	35	
2013	29	
2012	26	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** Voor de reactivering van het spoor tussen Veendam en Stadskanaal is het budget verhoogd met € 5 mln. vanuit de investeringsruimte (aanvullende post middelen Rutte III). Het opdrachtgeverschap van het project partiële spoorverdubbeling Groningen-Leeuwarden is overgenomen door de regio. Een deel van de voor de realisatie beschikbare gelden waren geraamd op IF 13.03.01. Voor de transparantie zijn de resterende realisatiegelden ten bedrage van € 23,7 mln. toegevoegd aan dit programma.
- 2019** Delen van het taakstellende budget zijn in het Provinciefonds, het Gemeentefonds en het Btw-compensatiefonds gestort.
- 2018** Delen van het taakstellende budget zijn in het Provinciefonds, het Gemeentefonds en het Btw-compensatiefonds gestort.
- 2017** Delen van het taakstellende budget zijn in het Provinciefonds, het Gemeentefonds en het Btw-compensatiefonds gestort. € 37,4 mln is overgeboekt naar IF 13.03.01 in verband met een aanvullende planstudieopdracht en het afgeven van de realisatiebeschikking voor het project Groningen-Leeuwarden partiële spooruitbreiding. Dit project wordt vanaf het MIRT 2017 op een separaat projectblad beschreven (Groningen-Leeuwarden: partiële spooruitbreiding).

Opgave

De doelen van het project Zuiderzeelijn (ZZL) waren onder meer het verbeteren van de bereikbaarheid van het noorden en de noordvleugel van de Randstad en het versterken van de regionaal-economische structuur van Noord-Nederland. Nut en noodzaak zijn onderzocht in een Structuurvisie en Aanvulling op de Structuurvisie ZZL. Op 16 november 2007 heeft het kabinet besloten dat een snelle verbinding onvoldoende structuurversterkend rendement oplevert en niet verantwoord is om te exploiteren.

Oplossing

Het kabinet heeft conform het Coalitieakkoord 2007 gekozen voor een alternatief samenhangend pakket, dat voor een groot deel bestaat uit infrastructurele maatregelen. Dit Regiospecifiek Pakket (RSP) is bedoeld voor Noord-Nederland en de Noordoostpolder. Het RSP bestaat uit de volgende drie onderdelen: het Ruimtelijk Economische Programma (REP), concrete bereikbaarheidsprojecten en het Regionaal Mobiliteitsfonds (RMf). Opzet, invulling en uitvoering van het RSP zijn vastgelegd in een convenant met Noord-Nederland en Flevoland (juni 2008). Conform de motie-Cramer/Roefs (TK 27658, nr. 40) ligt de regie voor het RSP zo veel mogelijk bij de regio.

De lijst met concrete projecten is limitatief en bestaat uit diverse projecten verdeeld over de verschillende modaliteiten. Conform de motie-Koopmans (TK 27658, nr. 41) is aanvullend geld beschikbaar gesteld voor maatregelen op het noordelijke kernnetspoor.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren van de deur-tot-deur reistijd, bijdragen aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Noord-Nederland.

Planning

Het RSP wordt uitgevoerd in de periode tot 2020. Er is met Noord-Nederland een uitvoeringsplan opgesteld, waarin per project een planning wordt opgenomen.



Politiek/bestuurlijk

Het kabinet heeft het besluit voor RSP genomen in november 2007. Het concept-convenant dateert van maart 2008. De Tweede Kamer heeft het besluit en het convenant onderschreven in het Algemeen Overleg in april 2008. Het convenant is ondertekend in juni 2008.

Uitvoering

De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de onderliggende projecten ligt bij de decentrale overheden. Meer informatie over de onderliggende projecten is te vinden in de Voortgangsrapportage RSP. Deze vormt jaarlijks een bijlage bij de uitkomsten van het bestuurlijk overleg MIRT.



Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2016

Delen van het taakstellende budget zijn in het Provinciefonds en het Gemeentefonds gestort. Daarnaast is als uitvloeisel van het Convenant Verdubbeling N33 Assen-Zuidbroek € 14 mln. overgeboekt naar IF 12.

Financiën

Rijksbijdrage: € 665 mln. (na overboeking naar andere begrotingen en exclusief € 140 mln. voor de Sporendriehoek, zie het betreffende projectblad) (Artikel IF 14.03).

Regionale bijdrage: € 670 mln. (prijspeil 2007).

Conform afspraken met de regio wordt een deel van de beschikbare middelen vanuit het RSP uitgekeerd via het Provinciefonds, het Gemeentefonds en het Btw-compensatiefonds.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2021	665	Divers
MIRT 2020	662	Divers
MIRT 2019	663	Divers
MIRT 2018	706	Divers
MIRT 2017	930	Divers
MIRT 2016	1.049	Divers
MIRT 2015	1.114	Divers
MIRT 2014	1.213	Divers
MIRT 2013	1.249	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	584	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	33	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2021

Op 24 juni 2020 hebben de provincie Fryslân en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een bestuursovereenkomst ondertekend waardoor de realisatie van het project kan worden gestart.

2020

○ Dit project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Sluiscomplex Kornwerderzand

Opgave

Scheepswerven in plaatsen zoals Makkum, Lemmer, Vollenhove, Zwartsluis en Meppel worden beperkt in de groei door de kleine afmetingen van het sluiscomplex Kornwerderzand in de Afsluitdijk. Verdere ontwikkeling van de havens Flevokust, Urk en Port of Zwolle zijn eveneens afhankelijk van bereikbaarheid voor zeevaart en het daarvoor verruimen van de vaarmogelijkheden.

Oplossing

Verruiming sluis, bruggen Kornwerderzand en vaargeulen naar de havens voor scheepsklasse R/S 2 (diepgang 4,5 meter) en de scheepswerven (diepgang 5,0 meter).

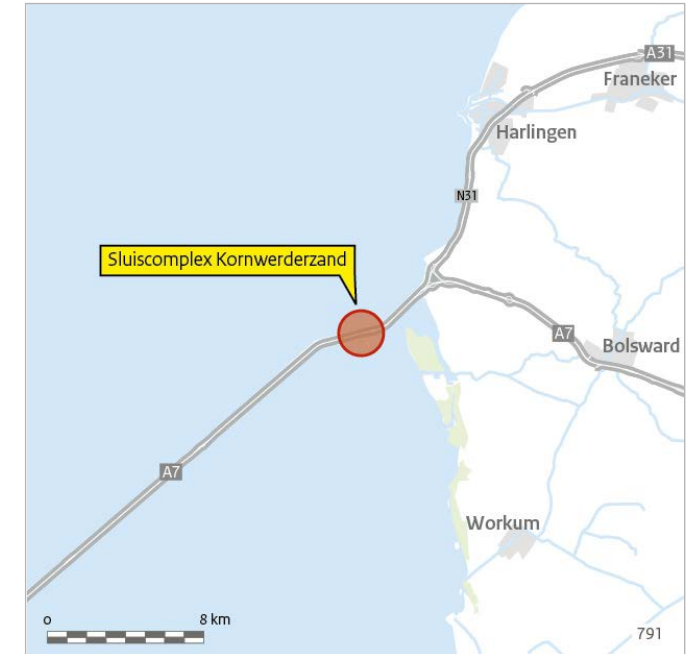
Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Een verruimde sluis draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige scheepvaartafwikkeling en de economische ontwikkeling van de betreffende regio's. De regio zal verantwoordelijk worden voor de aanbesteding en uitvoering van het project. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat stelt de rijksbijdrage voor de aanleg beschikbaar aan de regio en zal toetsen of aan de nationale vereisten (zoals verkeersveiligheid, eisen voor bediening en besturing, waterveiligheid, kwaliteitseisen van IenW et cetera) wordt voldaan.

Planning

2020: Start realisatie van het project

2025-2028: Openstelling. Er is sprake van een gefaseerde uitvoering van het project. Er wordt gestart met het vervangen van de bruggen en verdiepen en verbreden van de vaargeulen. De bruggen worden uiterlijk in 2025 opengesteld. Na de uitwerking van de markt bijdrage-regeling (naar verwachting gereed in 2021) wordt gestart met de verruiming van de sluis. Deze sluis, alsmede de geulen, zullen in 2028 of zoveel eerder als haalbaar opengesteld worden.



Politiek/bestuurlijk

De totale projectkosten, voor zowel de verbreding van de sluis, bruggen en vaargeulen en extra onderhoud, zijn geraamd op € 200 mln. Met de regio is overeenstemming over de financiering, risico's en uitvoering van het project. Dit is vastgelegd in de bestuursovereenkomst 'Verruiming sluiscomplex Kornwerderzand'. De Kamer is geïnformeerd met de brief van 24 juni 2020. De provincie Fryslân is verantwoordelijk voor de aanbesteding en uitvoering van het project. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat stelt de rijksbijdrage voor de aanleg beschikbaar aan de provincie en zal toetsen of aan de nationale vereisten (zoals verkeersveiligheid, eisen voor bediening en besturing, waterveiligheid, kwaliteitseisen van I&W et cetera) wordt voldaan. Afsproken is dat de risico's voor het project bij de provincie liggen.



Sluiscomplex Kornwerderzand

(vervolg)

Dit is conform de motie Hoogland c.s., waarin aangegeven wordt dat het Rijk niet garant mag staan voor de onzekerheden en risico's. Hoe om te gaan met de risico's van de niet-gesprongen explosieven besluiten Rijk en regio in overleg, wanneer daar aanleiding toe is.

Financiën

De rijksbijdrage aan het totale project is € 111 mln.
 Deze rijksbijdrage is als volgt opgebouwd; € 85 mln. (artikel IF 15.03.02) reservering (motie Hoogland c.s. € 30 mln., bijdrage voorjaarsnota € 40 mln. en € 15 mln. om het financiële beeld sluitend te maken). De overige € 26 mln. (artikel IF 12.02.04) heeft een overlap met eerder geprogrammeerde budgetten voor vervanging van het brugdek en de verdieping van de vaargeul (Artikel IF 15.03.02 en IF 12.02.04).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2021	111	2025-2028
MIRT 2020	111	N.t.b.
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2019	0	0

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.
 ** De realisatiegegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.
 *** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Financiën

Financiële uitwerking	385
BLS pilots	389
Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten	408

Financiële uitwerking

Voor uitgaven in het ruimtelijk domein zijn diverse dekkingsbronnen. Al deze bronnen worden hierna toegelicht.

Dekkingsbronnen

Er zijn reguliere algemene begrotingsmiddelen, die gevoed worden door de belastingontvangsten. Daarnaast zijn er middelen beschikbaar uit bijdragen van derden en de Europese Fondsen. Ook kunnen maatregelen worden genomen waarbij (extra) middelen worden gegeneerd. De diverse middelen worden op basis van politieke keuzes verdeeld over de diverse begrotingen.

Reguliere begrotingsmiddelen

Het grootste deel van de middelen voor de uitvoering van het MIRT komt uit algemene middelen. Het Infrastructuurfonds en het Deltafonds worden gevoed vanuit Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting. Meer informatie kunt u terugvinden op www.rijksbegroting.nl

Bijdragen van derden

Mede- en cofinanciering

De grootste bijdragen van derden betreffen de bijdragen van decentrale overheden aan ruimtelijke projecten. Het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van overheden om te zorgen voor een goede ruimtelijke inpassing van MIRT-projecten. Bij hoofdinfrastructuur die het Rijk volledig bekostigt, betaalt het Rijk normaal gesproken alleen de kosten van inpassingen die rechtstreeks voortvloeien uit de wettelijke eisen. Bekostiging door het Rijk voor additionele inpassingmaatregelen kan aan de orde zijn als een dergelijke aanvullende investering maatschappelijk rendabel is. Ook moet er voldaan worden aan de beslismomenten zoals opgenomen in de spelregels van het MIRT. Op de projectbladen is bij de relevante projecten aangegeven wat de bijdrage van decentrale overheden (en/of bedrijven) is of wordt.

Europese fondsen

Nederland doet in de periode 2014-2020 een beroep op de Connecting Europe Facility (CEF) van de Europese Unie (EU) met daarin middelen voor de cofinanciering van de realisatie van het Trans-European Transport Network (TEN-T). Dit programma heeft als doel tot een hoogwaardig, multimodaal en geïntegreerd vervoersnetwerk binnen de EU te komen, met het oog op de doelstellingen op het gebied van de Interne Markt, concurrentiekracht en duurzaamheid die volgen uit de EU 2020 Strategie. Als transportland heeft Nederland belang bij het TEN-T en CEF-beleid van de Europese Commissie. De Nederlandse transportsector maakt gebruik van het Europese transportnetwerk waar CEF-middelen voor worden ingezet. In de TEN-T-verordening worden bovendien technische eisen gesteld aan het netwerk en aan de gesubsidieerde projecten. Het netwerk wordt daardoor inter-operabel, veilig en duurzaam ontwikkeld.

Tol

Om de aanleg van de projecten Blankenburgverbinding en ViA15 mogelijk te maken is tolheffing noodzakelijk. Om de tolheffing juridisch mogelijk te maken, is de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 opgesteld en op 15 maart 2016 in werking getreden. De tolopbrengsten worden gerealiseerd na openstelling van de betreffende wegen. Voor de Blankenburgverbinding en de ViA15 is het uitgangspunt dat de projecten worden gerealiseerd door middel van publiek-private samenwerking (PPS). Dit betekent dat deze wegen als DBFM-contracten (Design, Build, Finance and Maintain) worden aanbesteed.

Financiële uitwerking

Inzet van de middelen

De beschikbare middelen worden ingezet voor rijksprojecten (aanleg, beheer en onderhoud), rijksprogramma's (bestaande uit diverse projecten met dezelfde doelstelling) en voor het verstrekken van (project)subsidies aan decentrale overheden en/of marktpartijen. Om een indruk te geven van de beschikbare rijksmiddelen is in de hierna volgende tabel een overzicht opgenomen van de relevante begrotingsreeksen van het ministerie van IenW. De cijfers zijn gebaseerd op de begroting van 2021.

Artikel	2020	2021	2022	2023	2024	2025
IenW (XII)						
13.04 Meerjarenprogramma Bodem	491	100.056	98.068	106.445	112.645	112.645
20.01 Uitvoering Geluidsanering	21.451	22.042	22.874	25.019	25.684	32.705
25.01 Bijdrage BDU	953.451	932.532	932.532	932.534	932.533	932.634
totaal	975.393	1.054.630	1.053.474	1.063.998	1.070.862	1.077.984
IenW (A)						
12.01 Verkeersmanagement	4.109	3.871	3.868	3.867	3.866	3.864
12.02 Beheer onderhoud en vervanging	713.293	823.681	868.907	892.002	902.386	850.825
12.03 Aanleg	579.557	883.367	783.294	1.288.246	1.391.179	1.196.371
12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	620.196	476.835	457.786	708.646	586.776	596.771
12.06 Netwerkgebonden kosten HWN	678.149	691.595	647.934	641.924	616.891	622.043
13.02 Beheer onderhoud en vervanging	1.510.448	1.497.541	1.507.430	1.714.909	1.357.711	1.275.840
13.03 Aanleg	233.680	262.627	395.284	406.630	411.742	322.857
13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	188.342	164.871	166.824	168.419	171.467	171.639
13.07 Rente en aflossing	9.990	6.647.000				
14.01 grote regionale/lokale projecten	73.296	84.082	42.531	33.232	34.351	40.962
14.02 Regionale Mob. Fondsen						
14.03 RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid	30.516	1	47.476			
15.01 Verkeersmanagement	11.010	10.501	9.993	9.332	9.129	8.976
15.02 Beheer onderhoud en vervanging	409.792	380.629	342.691	363.130	394.368	400.723
15.03 Aanleg	214.655	296.156	331.684	249.356	207.832	197.106
15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	57.319	267.985	98.029	63.555	53.707	53.830
15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN	355.012	360.261	363.331	361.044	360.250	350.682
17.03 Hogesnelheidstrein-Zuid	4.420	3.116				
17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	10.749	460	663	663	663	663
17.07 ERMTS	78.855	49.033	147.758	134.596	148.059	280.237
17.08 ZuidasDok	85.732	25.576	172.575	281.065	174.189	89.682
17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	202.882	140.578	227.628	263.745	352.359	413.137

Financiële uitwerking

Artikel	2020	2021	2022	2023	2024	2025
18.06 Externe veiligheid	5.644					
18.12 Nader toe te wijzen BenO en Vervanging						
20.01 Verkenningen	11.212	1.695		29.989	76.574	183.576
20.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen			10.394			
20.03 Reserveringen	148.006	232.979	88.248	79.914	5.000	5.000
20.04 Generieke investeringsruimte						
20.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit				49		45.205
totaal	6.236.864	13.304.440	6.714.328	7.694.313	7.258.499	7.109.989
<i>lenW (I)</i>						
1.01 Grote projecten waterveiligheid	153.978	123.174	97.422	96.424	955	11.726
1.02 Overige aanlegproj. Waterveiligheid	267.592	384.217	446.097	529.774	561.797	625.112
1.03 Studiekosten waterveiligheid	17.733	11.785	8.240	11.195	8.596	8.289
2.01 Aanleg waterkwantiteit						
2.02 Overige invest. Zoetwatervoorziening	24.229	15.202	24.876	9.878	934	934
2.03 Studiekosten Zoetwatervoorziening	3.844	4.100	3.198	3.180	5.419	4.969
3.01 Watermanagement	7.458	7.458	7.458	7.458	7.484	7.484
3.02 Beheer en Onderhoud	142.921	147.066	138.270	160.539	187.617	245.749
4.01 Experimenteerprojecten						
4.02 Geïntegreerde contractvormen/PPS	20.627	42.699	42.564	227.913	60.886	58.730
5.01 Apparaat	261.744	258.451	245.404	236.663	242.061	247.606
5.02 Overige uitgaven	77.842	74.581	69.601	67.555	67.799	67.900
5.03 Investeringsruimte	6.989	4.900	21.391	12.925	7.425	27.425
5.04 Reserveringen	4.500	14.241	34.943	51.215	124.313	148.020
7.01 Investeringsruimte waterkwaliteit	21.221	93.295	88.647	46.342	55.191	85.144
7.02 Overige Invest.waterkwaliteit	31.189	18.282	24.199	31.310	74.314	29.532
7.03 Studiekosten waterkwaliteit	26.306	19.224	19.450	19.100	25.000	2.000
totaal	1.068.173	1.218.675	1.271.760	1.511.471	1.429.791	1.570.620

Financiële uitwerking

Doeluitkeringen

Dit MIRT Overzicht gaat niet in op projecten die door decentrale overheden worden gefinancierd uit (doel)uitkeringen. De decentrale overheden zijn zelf verantwoordelijk voor de uitvoering en programmering van deze projecten.

Brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU)

Met ingang van 2016 maken de voor de provincies bestemde middelen uit de brede doeluitkering (BDU) Verkeer en vervoer deel uit van het provinciefonds. Dit is reeds voorzien bij de op 1 januari 2015 in werking getreden Wet afschaffing plusregio's. De BDU-middelen van de voormalige plusregio's zijn ook naar het provinciefonds overgeheveld en toegekend aan de betreffende provincies, met uitzondering van de middelen voor de regio's Amsterdam, Haaglanden en Rotterdam. Deze financiële middelen voor verkeer en vervoer worden via een aangepaste Wet BDU toegekend aan twee door de betrokken overheden in het leven geroepen openbare lichamen, die optreden als vervoersautoriteit in Noord- en Zuidwest Nederland van de Randstad.

Overige Financiële Onderwerpen

Wet Houdbare Overheidsfinanciën

Op 15 december 2013 is de Wet houdbare overheidsfinanciën (Wet HOF) van kracht geworden. De Wet HOF verankert de Europese begrotingsafspraken omtrent het feitelijke EMU-saldo, de EMU-schuld en het structurele EMU-saldo in de Nederlandse wetgeving. Deze wet benadrukt de gezamenlijke verantwoordelijkheid van de Rijksoverheid en de decentrale overheden met betrekking tot de beheersing van het EMU-saldo. Het doel van de Wet HOF is om in een procedure te voorzien die zorg draagt voor een gelijkwaardige inspanning van decentrale overheden bij het nakomen van de Europese begrotingsafspraken.

Wet Verplicht Schatkistbankieren

Gelijktijdig met de Wet HOF is de Wijzigingswet Wet financiering decentrale overheden (verplicht schatkistbankieren) van kracht geworden. Deze wet verplicht alle decentrale overheden om hun overtollige (liquide) middelen en beleggingen aan te houden in de schatkist. Het woord 'overtollig' verwijst hier naar alle middelen die een decentrale overheid niet onmiddellijk nodig heeft voor de uitvoering van de publieke taak. De middelen die een decentrale overheid in de schatkist aanhoudt, blijven beschikbaar voor de uitoefening van hun publieke taak.

Wet op het BTW-compensatiefonds

Conform de Wet op het BTW-compensatiefonds (BCF) kunnen decentrale overheden betaalde btw terugvragen bij het BCF. De btw-betaling moet daarvoor wel aan een aantal voorwaarden voldoen. Zo moet de btw betaald zijn over een niet-ondernemerstaak en er mag geen sprake zijn van verstrekking aan een individuele derde. Conform afspraken in het financieel akkoord uit 2013 tussen het Rijk en decentrale overheden (TK, 33400 B, nr. 7) is het BCF vanaf 2015 geplafonneerd. Dit komt in de plaats van het eerdere voornemen van het kabinet om het BCF per 2015 af te schaffen. Het plafond wordt gekoppeld aan de accrespercentages zoals deze volgen uit de normeringssystematiek voor het gemeente- en provinciefonds. Het plafond wordt aangepast voor taakmutaties (zoals decentralisaties) die gepaard gaan met onttrekkingen of toevoegingen aan het BCF. Als het plafond overschreden wordt, komt het verschil ten laste van het gemeente- en provinciefonds. Bij een realisatie lager dan het plafond komt het verschil ten gunste aan het gemeente- en provinciefonds. De toevoeging of uitname wordt over het gemeentelijke provinciefonds verdeeld conform de aandelen van de gezamenlijke gemeenten en gezamenlijke provincies in het BCF in het gerealiseerde jaar.



BLS Pilots

Investeringspilot A20 Nieuwerkerk a/d IJssel - Gouda

Algemeen

In 2017 verscheen het eindrapportage van de Adviescommissie Verslaggevingsstelsel Rijksoverheid (AVRo). Hierin werd geconcludeerd dat hoewel het verslaggevingsstelsel op orde is, er tegelijkertijd aanleiding is om stappen te zetten teneinde het stelsel verder te verbeteren en harmoniseren. Momenteel wordt onderzocht op welke wijze dit mogelijk is. Hierbij wordt onder andere gekeken in hoeverre verdere toevoeging van baten-lasteninformatie de oordeels- en besluitvorming kan ondersteunen.

In dit kader is in 2019 besloten – in lijn met het advies van de rapporteurs Sneller en Snels¹ – om bij de Ministeries van Defensie en Infrastructuur en Waterstaat (IenW) verschillende investeringspilots uit te voeren. Doel van de pilots is om te onderzoeken of additionele baten-lasteninformatie de oordeels- en besluitvorming voor investeringsprojecten ondersteunt voor de gebruikers (parlement/ departementen/ burgers).

Door de wijze van rapporteren op basis van baten-lasteninformatie te vergelijken met de huidige wijze van rapporteren (op basis van kasverplichtingen) kan worden onderzocht of baten-lasteninformatie van toegevoegde waarde is. Hieronder wordt dan ook zowel de informatie op basis van baten en lasten (balans, staat van baten en lasten, kasstroomoverzicht) gepresenteerd, maar wordt ook aangegeven op welke wijze het parlement momenteel wordt geïnformeerd.

Er besloten is om twee keer informatie van de pilots aan het parlement te sturen: één keer in 2020 en één keer in 2021. Hierdoor wordt het mogelijk om ook de (waarde)ontwikkeling van de investeringsprojecten te volgen. In 2020 wordt voor drie van de vier pilots de informatie met Prinsjesdag verzonden en voor de vierde pilot (Midlife update CV-90) wordt deze meegestuurd met de zogenaamde DMP-D brief (momenteel voorzien in Q4 van 2020). In 2021 wordt informatie met de verantwoording over het jaar 2020 meegestuurd (mei 2021).

De pilots lopen dus nog door tot medio 2021. Na afloop van de pilots

wordt breed gekeken of baten-lasteninformatie van toegevoegde waarde is en of, en zo ja hoe, dit onderdeel kan vormen van het begrotings- en verslaggevingsstelsel van de Rijksoverheid. Dit is onderdeel van de toegezegde evaluatie die start in 2021.

Hieronder is de informatie opgenomen van de pilot 'Azo Nieuwerkerk a/d IJssel - Gouda'.

Achtergrond investeringspilot A20 Nieuwerkerk a/d IJssel - Gouda

De A20 Nieuwerkerk a/d IJssel - Gouda vervult een cruciale rol in de bereikbaarheid van Rotterdam (Haven), Greenport, Westland - Oostland en Greenport Boskoop. Door het toenemende verkeersaanbod komt de bereikbaarheid van deze economisch belangrijke locaties steeds verder onder druk te staan. De A20 Nieuwerkerk a/d IJssel - Gouda kent flinke problemen met de doorstroming en de verkeersveiligheid. Op nationaal niveau is dit wegvak een grote bottleneck in de doorstroming tussen Rotterdam en Utrecht. De opgave is de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid duurzaam te verbeteren. De oplossing ligt in de uitbreiding van de wegcapaciteit (verbredingen) en overige aanvullende maatregelen om de bereikbaarheid te verbeteren.

De planning voor deze investering is:

Reeds genomen stappen:

2017:	Startbeslissing
2019:	Bestuurlijk voorkeursbeslissing. Alternatief III+, uitbreiding wegcapaciteit, additionele maatregelen

Nog te nemen stappen:

2020:	Tracébesluit
2023-2026:	Realisatie

¹ Zie Tweede Kamer 31 865 Nr. 125 Verbetering verantwoording en begroting

Huidige wijze van rapporteren

Om te kunnen bepalen of baten-lasteninformatie van toegevoegde waarde is voor de oordeels- en besluitvorming omtrent een initiële investeringsbeslissing of de vervangingsbeslissing dient deze te worden afgezet tegen de huidige wijze van rapporteren. Hieronder wordt op hoofdlijnen beschreven op welke wijze de informatievoorziening aan het parlement momenteel is ingericht:

- Jaarlijks worden alle voorziene infrastructurele investeringen (wegen, het spoor en waterwegen) opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Het MIRT geeft inzicht in de achtergrond, de stand van zaken en de planning van de fysiek-ruimtelijke rijksprojecten en rijksprogramma's die opgenomen zijn in de begroting van IenW (Infrastructuurfonds en Deltafonds). Dit is een overzicht op hoofdlijnen waarbij de financiële informatie toeziet op het totaal uit te geven bedrag. Dit project is opgenomen op pagina 222 van het MIRT Overzicht 2021.
- Deze investering is onderdeel van het infrastructuurfonds, artikel 12.03.02 - Verkenningen en planuitwerkingen hoofdwegenet.

Wijze van rapporteren middels baten-lasteninformatie

In een baten-lastenstelsel staan een (openings-)balans, een staat van baten en lasten en een kasstroomoverzicht centraal. Hieronder zijn deze opgenomen, inclusief een toelichting op de informatie.

Jaarlijkse kosten en jaarlijks terugkerend vast onderhoud wordt direct ten laste van de verlies- en winstrekening geboekt. Periodiek onderhoud dat per component verschilt in termijn en omvang, wordt conform de levensduur van dat component afgeschreven. Voorbeelden: gladheidsbestrijding is jaarlijks terugkerend en komt direct ten laste van de verlies- en winstrekening. Openbare verlichting heeft een levensduur van twintig jaar. Dat betekent dat in twintig jaar na investering, de verlichting lineair wordt afgeschreven. Na deze periode wordt er (naar verwachting) nieuwe verlichting geplaatst die eveneens over dezelfde termijn wordt afgeschreven.

Verschil tussen waardering op basis van historische kostprijs en actuele waarde

Wanneer we de waardering op basis van historische kostprijs en actuele waarde vergelijken dan ligt de waarde van de desinvestering bij historische kostprijs circa 30% lager dan op basis van actuele waarde. Dit komt doordat de actuele waarde van de desinvestering hoger is dan de historische kostprijs. Neem bijvoorbeeld kunstwerken, die naar verwachting 85 jaar meegaan. Bij afschrijving en desinvestering op basis van de historische kostprijs, zijn zowel de waarde als de jaarlijkse afschrijvingen lager. Het bestaande kunstwerk is 45 jaar oud en zou nog 40 jaar meegaan. Als de huidige waarde (aanschaf minus afschrijving) zou worden teruggerekend door na 45 jaar de gemiddelde IBOI ervan af te trekken, dan is bij benadering de historische kostprijs berekend. De actuele waarde is ook bekend, omdat bij de investering is bepaald wat een nieuw kunstwerk kost. Er moet dan wel rekening worden gehouden met de afschrijving.

Het vervolg van deze rapportage voorziet in presentatie op beide waarderingsgrondslagen.

I Historische kostprijs

Balans

Omschrijving	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2035	2050	2120
<i>Activa</i>											
Vaste activa	28.057	40.481	52.904	65.328	77.751	90.250	102.749	91.313	80.264	67.085	44.413
Immateriële vaste activa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Materiële vaste activa	28.057	40.481	52.904	65.328	77.751	90.250	102.749	91.313	80.264	67.085	44.413
waarvan grond en gebouwen	3.470	6.940	10.410	13.880	17.350	20.820	24.290	24.290	24.290	24.290	24.290
waarvan installaties en inventarissen	1.015	1.148	1.281	1.414	1.547	1.726	1.906	1.455	622	1.143	625
waarvan overige materiële vaste activa	23.572	32.393	41.213	50.034	58.854	67.703	76.553	65.568	55.351	41.652	19.498
Vlottende activa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Voorraden en onderhanden projecten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Debiteuren	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Overige vorderingen en overlopende activa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Liquide middelen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal activa	28.057	40.481	52.904	65.328	77.751	90.250	102.749	91.313	80.264	67.085	44.413
<i>Passiva</i>											
Eigen Vermogen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Exploitatiereserve	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Onverdeeld resultaat	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vorzieningen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Langlopende schulden	27.239	39.662	52.085	64.509	76.932	89.506	102.005	89.932	78.882	65.704	43.032
Leningen bij het Ministerie van Financiën	27.239	39.662	52.085	64.509	76.932	89.506	102.005	89.932	78.882	65.704	43.032
Kortlopende schulden	819	819	819	819	819	743	743	1.381	1.381	1.381	1.381
Crediteuren	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Belastingen en premies sociale lasten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kortlopend deel leningen bij het Ministerie van Financiën	819	819	819	819	819	743	743	1.381	1.381	1.381	1.381
Overige schulden en overlopende passiva	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal passiva	28.057	40.481	52.904	65.328	77.751	90.250	102.749	91.313	80.264	67.085	44.413

BLS Pilots Investeringspilot A20 Nieuwerkerk a/d IJssel - Gouda

Toelichting

De opbouw van de tot op heden voorgeschreven balansposten is als volgt:

- Grond en gebouwen: grond, grondbewerking en groenvoorziening
- Installaties: camera's en openbare verlichting
- Overig: tussenlaag, deklaag, geleiderail, portalen, kunstwerken

De opgenomen bedragen zijn afgeleid van de opgestelde ramingen voor de realisatie van dit project. Deze raming is opgesteld door een kostende-skundige van RWS en bevat naast de initiële investering ook de uitgaven tijdens de levenscyclus van het areaal, de zogenaamde life cycle costs (LCC).

Indien een actief wordt afgeschreven, dan gebeurt dit lineair. Zie voor de gehanteerde afschrijvingstermijnen de tabel op de volgende pagina. Afschrijvingstermijnen zijn voor de volgende categorieën:

Levensduur

Geleiderail	25
Geluidschermen	30
Kunstwerken nieuw	100
Kunstwerken bestaand	85
Portalen	50
(Berm) drip	25
Camera's	10
Bewegwijzering	15
Openbare verlichting	20

Voor wat betreft deklaag (ZOAB+) wordt uitgegaan van de volgende levensduur, gegeven het beheerregime.

	Levensduur rechter rijstrook	Levensduur overige rijstroken, waarbij alle rijstroken gedaan worden
ZOAB+	11	17

BLS Pilots Investeringspilot A20 Nieuwerkerk a/d IJssel - Gouda

Hieronder staat de geprognosticeerde verloopstaat van de materiele activa.

MVA-verloop geheel	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2035	2050	2120
Boekwaarde begin v/h jaar	15.634	28.057	40.481	52.904	65.328	77.751	90.250	102.749	81.645	68.466	45.794
Investerings	13.242	13.242	13.242	13.242	13.242	13.242	13.242	0	0	0	0
Desinvesteringen	0	0	0	0	0	0	0	10.054	0	0	0
Afschrijving	819	819	819	819	819	743	743	1.381	1.381	1.381	1.381
Boekwaarde eind v/h jaar	28.057	40.481	52.904	65.328	77.751	90.250	102.749	91.313	80.264	67.085	44.413

De in 2027 opgenomen desinvestering betreft het afwaarderen van het oude areaal. Voor dit project is eveneens een LCC-berekening beschikbaar die uitgaat van het behouden van de huidige situatie. Hieruit is afgeleid wat de huidige waarde van de verschillende componenten nu is.

NB Levensduren kunnen veranderen in de loop der tijd:

- Nieuwe inzichten. Geregeld blijkt iets langer of juist korter mee te kunnen dan van tevoren gedacht.
- Nieuwe technieken (bijvoorbeeld natriumlampen versus led-verlichting)

Dergelijke mutaties in de levensduren zullen leiden tot mutaties in de afschrijvingstermijnen en daarmee de afschrijvingskosten verbonden aan de investeringen in de netwerken.

- Met de grote variatie in de levensduur wordt rekening gehouden teneinde aansluiting te houden bij de dagelijkse operatie. Dat betekent dat we de 'componentenbenadering' toepassen overeenkomstig RJ-richtlijn 212. De A20 wordt niet in zijn geheel geactiveerd, maar de verschillende componenten waar de A20 uit bestaat worden geactiveerd.
- Verwerking van de desinvestering, de oude A20 in zijn componenten. Vooralsnog hebben we deze verwerkt in het jaar van ingebruikname van de verbrede A20 (2027). In de praktijk zullen delen in stappen gedurende de realisatie in gebruik genomen worden.

- Uitgangspunt is dat de materiele vaste activa gefinancierd zijn door middel van een lening bij het ministerie van Financiën (schatkist-bankieren). Uitgegaan is van de rentestand per 9 april 2020 van een lening met een looptijd van 30 jaar: 0,24%.
- We sluiten aan op het besluit. We presenteren alleen BLS-informatie over de investering en kosten verbonden aan de nieuwe situatie, conform het Voorkeursbesluit van 2019 (Alternatief III+, zijnde uitbreiding wegcapaciteit + additionele maatregelen), niet over eventuele alternatieven.
- Als tijdschikhorizon hanteren we ten minste de horizon van het IF (T+15) en een aantal peiljaren passend bij de karakteristieken van deze investering.
- De waarderingsgrondslag voor de activa betreft historische kostprijs.

BLS Pilots Investeringspilot A20 Nieuwerkerk a/d IJssel - Gouda

Staat van baten en lasten

Omschrijving	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2035	2050	2120
Baten											
Omzet	1.000	1.029	1.058	1.088	1.117	1.071	1.101	11.755	1.674	1.643	1.588
waarvan omzet moederdepartement	1.000	1.029	1.058	1.088	1.117	1.071	1.101	11.755	1.674	1.643	1.588
waarvan omzet overige departementen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
waarvan omzet derden	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vrijval voorzieningen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bijzondere baten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rentebaten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal baten	1.000	1.029	1.058	1.088	1.117	1.071	1.101	11.755	1.674	1.643	1.588
Lasten											
Apparaatskosten	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
- Personele kosten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>waarvan eigen personeel</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>waarvan inhuur externen</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>waarvan overige personele kosten</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Materiële kosten	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
<i>waarvan apparaat ICT</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>waarvan bijdrage aan SSO's</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>waarvan overige materiële kosten</i>	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Afschrijvingskosten	819	819	819	819	819	743	743	11.435	1.381	1.381	1.381
- Materieel	819	819	819	819	819	743	743	11.435	1.381	1.381	1.381
<i>waarvan apparaat ICT</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Immaterieel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dotaties voorzieningen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Overige kosten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bijzondere lasten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rentelasten	81	110	139	169	198	228	257	219	193	161	107
Totaal lasten	1.000	1.029	1.058	1.088	1.117	1.071	1.101	11.755	1.674	1.643	1.588
Saldo van baten en lasten gewone bedrijfsuitoefening	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Agentschapsdeel Vpb-lasten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van baten en lasten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

BLS Pilots Investeringspilot A20 Nieuwerkerk a/d IJssel - Gouda

Toelichting

Kijkend naar het gemiddelde van de IBOI-indexcijfers van de afgelopen twintig jaar (2000-2019) zouden de afschrijvingskosten t/m 2027 op basis van historische kostprijzen circa 25% lager zijn dan op basis van actuele waarde. Toepassing van historische kosten zal tot grote(re) schokken in de begroting van de kosten leiden.

En ingeval de omzet (bijdrage vanuit moederdepartement) wel opgehoogd wordt met prijsindex (voor infrastructuur is dat de IBOI-index) ontstaat het risico op een te optimistisch beeld van de financiële ruimte.

De staat van baten en lasten bevat alle programmakosten die behoren bij de investering. Er is geen rekening gehouden met de apparaatskosten.

De grote kostenstijging in 2027 heeft te maken met de desinvestering in 2027.

	2027
Vastgoedkosten	
Grondwerk	
Groenwerk/natuurcompensatie	
Asfalt / verharding (overig)	
Deklaag zoab rechter rijstrook	453
Deklaag zoab overige rijstroken	1.649
Tussenlaag	286
Stalen voeg (gemiddeld)	281
Onderhoud kunstwerken	0
Vervangen kunstwerken	3.128
Duikers	0
Geluidschermen (gemiddeld)	0
Geleiderail (gemiddeld)	302
Portalen	3.608
Camera's	0
Openbare verlichting	347
	10.054

BLS Pilots Investeringspilot A20 Nieuwerkerk a/d IJssel - Gouda

Op basis van historische kostprijs ligt de waarde van de desinvestering ca 30% lager dan op basis van actuele waarde.

Kasstroomoverzicht

Voor de periode gelijk aan het Infrastructuurfonds zijn de kasstromen als volgt:

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
1. Rekening-courant RHB 1 januari 20.. + stand depositorekeningen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal ontvangsten operationele kasstroom (+)	1.211	1.241	1.270	1.299	1.329	1.276	1.306	16.129	1.697	1.694	1.691	1.687	1.684	1.681	1.678	1.674
Totaal uitgaven operationele kasstroom (-/-)	-181	-211	-240	-269	-298	-328	-357	-320	-316	-313	-310	-306	-303	-300	-296	-293
2. Totaal operationele kasstroom	1.030	1.030	1.030	1.030	1.030	948	948	15.810	1.381	1.381	1.381	1.381	1.381	1.381	1.381	1.381
Totaal investeringen (-/-)	-13.242	-13.242	-13.242	-13.242	-13.242	-13.242	-13.242	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal boekwaarde desinvesteringen (+)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3. Totaal investeringskasstroom	-13.242	-13.242	-13.242	-13.242	-13.242	-13.242	-13.242	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Enmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Enmalige storting door het moederdepartement (+)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aflossingen op leningen (-/-)	-1.030	-1.030	-1.030	-1.030	-1.030	-948	-948	-15.810	-1.381	-1.381	-1.381	-1.381	-1.381	-1.381	-1.381	-1.381
Beroep op leenfaciliteit (+)	13.242	13.242	13.242	13.242	13.242	13.242	13.242	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4. Totaal financieringskasstroom	12.212	12.212	12.212	12.212	12.212	12.294	12.294	-15.810	-1.381	-1.381	-1.381	-1.381	-1.381	-1.381	-1.381	-1.381
5. Rekening-courant RHB 31 december 20.. + stand depositorekeningen (=1+2+3+4), de maximale roodstand is 0,5 miljoen €.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

II Actuele waarde

Balans

Omschrijving	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2035	2050	2120
<i>Activa</i>											
Vaste activa	33.689	45.900	58.112	70.324	82.536	94.829	107.123	91.313	80.264	67.085	44.413
Immateriële vaste activa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Materiële vaste activa	33.689	45.900	58.112	70.324	82.536	94.829	107.123	91.313	80.264	67.085	44.413
waarvan grond en gebouwen	3.470	6.940	10.410	13.880	17.350	20.820	24.290	24.290	24.290	24.290	24.290
waarvan installaties en inventarissen	1.083	1.208	1.333	1.459	1.584	1.760	1.935	1.455	622	1.143	625
waarvan overige materiële vaste activa	29.136	37.752	46.369	54.985	63.602	72.250	80.897	65.568	55.351	41.652	19.498
Vlottende activa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Voorraden en onderhanden projecten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Debiteuren	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Overige vorderingen en overlopende activa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Liquide middelen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal activa	33.689	45.900	58.112	70.324	82.536	94.829	107.123	91.313	80.264	67.085	44.413
<i>Passiva</i>											
Eigen Vermogen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Exploitatiereserve	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Onverdeeld resultaat	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vorzieningen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Langlopende schulden	32.658	44.870	57.082	69.294	81.505	93.881	106.174	89.932	78.882	65.704	43.032
Leningen bij het Ministerie van Financiën	32.658	44.870	57.082	69.294	81.505	93.881	106.174	89.932	78.882	65.704	43.032
Kortlopende schulden	1.030	1.030	1.030	1.030	1.030	948	948	1.381	1.381	1.381	1.381
Crediteuren	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Belastingen en premies sociale lasten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kortlopend deel leningen bij het Ministerie van Financiën	1.030	1.030	1.030	1.030	1.030	948	948	1.381	1.381	1.381	1.381
Overige schulden en overlopende passiva	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal passiva	33.689	45.900	58.112	70.324	82.536	94.829	107.123	91.313	80.264	67.085	44.413

BLS Pilots Investeringspilot A20 Nieuwerkerk a/d IJssel - Gouda

Toelichting

De opbouw van de tot op heden voorgeschreven balansposten is als volgt:

- Grond en gebouwen: grond, grondbewerking en groenvoorziening
- Installaties: camera's en openbare verlichting
- Overig: tussenlaag, deklaag, geleiderail, portalen, kunstwerken

De opgenomen bedragen zijn afgeleid van de opgestelde ramingen voor de realisatie van dit project. Deze raming is opgesteld door een kostendeskundige van RWS en bevat naast de initiële investering ook de uitgaven tijdens de levenscyclus van het areaal, de zogenaamde life cycle costs (LCC).

Indien een actief wordt afgeschreven, dan gebeurt dit lineair. Zie voor de gehanteerde afschrijvingstermijnen de tabel op de volgende pagina. Afschrijvingstermijnen zijn voor de volgende categorieën:

	Levensduur
Geleiderail	25
Geluidschermen	30
Kunstwerken nieuw	100
Kunstwerken bestaand	85
Portalen	50
(Berm) drip	25
Camera's	10
Bewegwijzering	15
Openbare verlichting	20

Voor wat betreft deklaag (ZOAB+) wordt uitgegaan van de volgende levensduur, gegeven het beheerregime.

	Levensduur rechter rijstrook	Levensduur overige rijstroken, waarbij alle rijstroken gedaan worden
ZOAB+	11	17

BLS Pilots Investeringspilot A20 Nieuwerkerk a/d IJssel - Gouda

Hieronder staat de geprognosticeerde verloopstaat van de materiele activa.

MVA-verloop geheel	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2035	2050	2120
Boekwaarde begin v/h jaar	21.477	33.689	45.900	58.112	70.324	82.536	94.829	107.123	81.645	68.466	45.794
Investerings	13.242	13.242	13.242	13.242	13.242	13.242	13.242	0	0	0	0
Desinvesteringen	0	0	0	0	0	0	0	14.429	0	0	0
Afschrijving	1.030	1.030	1.030	1.030	1.030	948	948	1.381	1.381	1.381	1.381
Boekwaarde eind v/h jaar	33.689	45.900	58.112	70.324	82.536	94.829	107.123	91.313	80.264	67.085	44.413

De in 2027 opgenomen desinvestering betreft het afwaarderen van het oude areaal. Voor dit project is eveneens een LCC-berekening beschikbaar die uitgaat van het behouden van de huidige situatie. Hieruit is afgeleid wat de huidige waarde van de verschillende componenten nu is.

NB Levensduren kunnen veranderen in de loop der tijd:

- Nieuwe inzichten. Geregeld blijkt iets langer of juist korter mee te kunnen dan van tevoren gedacht.
- Nieuwe technieken (bijvoorbeeld natriumlampen versus led-verlichting)

Dergelijke mutaties in de levensduren zullen leiden tot mutaties in de afschrijvingstermijnen en daarmee de afschrijvingskosten verbonden aan de investeringen in de netwerken.

- Met de grote variatie in de levensduur wordt rekening gehouden teneinde aansluiting te houden bij de dagelijkse operatie. Dat betekent dat we de 'componentenbenadering' toepassen overeenkomstig RJ-richtlijn 212. De A2o wordt niet in zijn geheel geactiveerd, maar de verschillende componenten waar de A2o uit bestaat worden geactiveerd.
- Verwerking van de desinvestering, de oude A2o in zijn componenten. Vooralsnog hebben we deze verwerkt in het jaar van ingebruikname van de verbrede A2o (2027). In de praktijk zullen delen in stappen gedurende de realisatie in gebruik genomen worden.

- Uitgangspunt is dat de materiele vaste activa gefinancierd zijn door middel van een lening bij het ministerie van Financiën (schatkist-bankieren). Uitgegaan is van de rentestand per 9 april 2020 van een lening met een looptijd van 30 jaar: 0,24%.
- We sluiten aan op het besluit. We presenteren alleen BLS-informatie over de investering en kosten verbonden aan de nieuwe situatie, conform het Voorkeursbesluit van 2019 (Alternatief III+, zijnde uitbreiding wegcapaciteit + additionele maatregelen), niet over eventuele alternatieven. NB Bij de evaluatie van de pilots zal ook worden gekeken of, en zo ja welke, baten-lasteninformatie kan bijdragen aan het afwegen tussen de verschillende alternatieve investeringsopties.
- Als tijdshorizon hanteren we ten minste de horizon van het IF (T+15) en een aantal peiljaren passend bij de karakteristieken van deze investering.
- De waarderingsgrondslag voor de activa betreft actuele waarde.

BLS Pilots Investeringspilot A20 Nieuwerkerk a/d IJssel - Gouda

Staat van baten en lasten

Omschrijving	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2035	2050	2120
Baten											
Omzet	1.211	1.241	1.270	1.299	1.329	1.276	1.306	16.129	1.674	1.643	1.588
waarvan omzet moederdepartement	1.211	1.241	1.270	1.299	1.329	1.276	1.306	16.129	1.674	1.643	1.588
waarvan omzet overige departementen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
waarvan omzet derden	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vrijval voorzieningen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bijzondere baten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rentebaten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal baten	1.211	1.241	1.270	1.299	1.329	1.276	1.306	16.129	1.674	1.643	1.588
Lasten											
Apparaatskosten	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
- Personele kosten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>waarvan eigen personeel</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>waarvan inhuur externen</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>waarvan overige personele kosten</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Materiële kosten	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
<i>waarvan apparaat ICT</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>waarvan bijdrage aan SSO's</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>waarvan overige materiële kosten</i>	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Afschrijvingskosten	1.030	1.030	1.030	1.030	1.030	948	948	15.810	1.381	1.381	1.381
- Materieel	1.030	1.030	1.030	1.030	1.030	948	948	15.810	1.381	1.381	1.381
<i>waarvan apparaat ICT</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Immaterieel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dotaties voorzieningen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Overige kosten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bijzondere lasten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rentelasten	81	110	139	169	198	228	257	219	193	161	107
Totaal lasten	1.211	1.241	1.270	1.299	1.329	1.276	1.306	16.129	1.674	1.643	1.588
Saldo van baten en lasten gewone bedrijfsuitoefening	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Agentschapsdeel Vpb-lasten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van baten en lasten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

BLS Pilots Investeringspilot A20 Nieuwerkerk a/d IJssel - Gouda

Toelichting

De staat van baten en lasten bevat alle programmakosten die behoren bij de investering. Er is geen rekening gehouden met de apparaatskosten.

De grote kostenstijging in 2027 heeft te maken met de desinvestering in 2027.

De restwaarde van de oude Azo is als volgt:

	2027
Vastgoedkosten	
Grondwerk	
Groenwerk/natuurcompensatie	
Asfalt / verharding (overig)	
Deklaag zoab rechter rijstrook	453
Deklaag zoab overige rijstroken	1.649
Tussenlaag	424
Stalen voeg (gemiddeld)	331
Onderhoud kunstwerken	0
Vervangen kunstwerken	6.554
Duikers	0
Geluidschermen (gemiddeld)	0
Geleiderail (gemiddeld)	387
Portalen	4.253
Camera's	0
Openbare verlichting	376
	14.429

Kasstroomoverzicht

Voor de periode gelijk aan het Infrastructuurfonds zijn de kasstromen als volgt:

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
1. Rekening-courant RHB 1 januari 20.. + stand depositorekeningen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal ontvangsten operationele kasstroom (+)	1.211	1.241	1.270	1.299	1.329	1.276	1.306	16.129	1.697	1.694	1.691	1.687	1.684	1.681	1.678	1.674
Totaal uitgaven operationele kasstroom (-/-)	-181	-211	-240	-269	-298	-328	-357	-320	-316	-313	-310	-306	-303	-300	-296	-293
2. Totaal operationele kasstroom	1.030	1.030	1.030	1.030	1.030	948	948	15.810	1.381	1.381	1.381	1.381	1.381	1.381	1.381	1.381
Totaal investeringen (-/-)	-13.242	-13.242	-13.242	-13.242	-13.242	-13.242	-13.242	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal boekwaarde desinvesteringen (+)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3. Totaal investeringskasstroom	-13.242	-13.242	-13.242	-13.242	-13.242	-13.242	-13.242	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Eenmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Eenmalige storting door het moederdepartement (+)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aflossingen op leningen (-/-)	-1.030	-1.030	-1.030	-1.030	-1.030	-948	-948	-15.810	-1.381	-1.381	-1.381	-1.381	-1.381	-1.381	-1.381	-1.381
Beroep op leenfaciliteit (+)	13.242	13.242	13.242	13.242	13.242	13.242	13.242	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4. Totaal financieringskasstroom	12.212	12.212	12.212	12.212	12.212	12.294	12.294	-15.810	-1.381	-1.381	-1.381	-1.381	-1.381	-1.381	-1.381	-1.381
5. Rekening-courant RHB 31 december 20.. + stand depositorekeningen (=1+2+3+4), de maximale roodstand is 0,5 miljoen €.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0



BLS Pilots

Investeringspilot geluidsmaatregelen HSL-Zuid

Achtergrond geluidsmaatregelen HSL-Zuid

Bij de ingebruikname van de HSL-Zuid bleek dat de reeds geplaatste geluidsschermen onvoldoende effect hebben, omdat de combinatie van betonnen baan en transparante schermen het geluid als het ware de baan uit doet kaatsen. Omwonenden ervaren overlast omdat bestaande schermen te laag zijn en geen absorberend materiaal bevatten. Hoewel er geen wettelijke verplichting is de geluidsoverlast op te lossen is – richtend op de grootste knelpunten – maximaal € 70 mln. prijspeil 2015 (€ 74 mln. prijspeil 2020) uitgetrokken, waarna samen met bewoners is gezocht naar maatregelen die passend zijn voor de situatie. Voor ruim de helft spelen deze knelpunten in de gemeente Lansingerland.

De Tweede Kamer is op 1 oktober 2015 (TK 22026, nr. 482) geïnformeerd over het pakket aan geluidsmaatregelen dat zal worden gerealiseerd in het kader van de geluidsproblematiek. Het maatregelenpakket bestaat uit het geluidsabsorberend maken van schermen, het verlengen van schermen en het plaatsen van een nieuw scherm in de gemeente Lansingerland. In enkele gemeenten worden andersoortige maatregelen genomen, hiervoor is ca. € 5 mln. uit het projectbudget beschikbaar gesteld en overgeheveld naar het Gemeentefonds. De maatregelen dragen bij aan het verminderen van geluidsoverlast.

Inbouw en onderhoud dient binnen de lopende contractperiode uitbesteed te worden aan Infrasppeed. Dit is een consortium dat in 1999 is opgericht. Hierin nemen deel Fluor, de Koninklijke BAM Groep, Siemens, enkele Engelse investeerders en Nederlandse banken. Met Infrasppeed is een publiek-privaat samenwerkingscontract aangegaan met een doorlooptijd tot 2031. Het treffen van geluidsmaatregelen valt onder dit contract. Gevolg is tevens dat juridisch en economisch eigendom gedurende de looptijd van het contract uiteenlopen.

Het huidige projectbudget ziet er als volgt uit:

Projectbudget

Projectbudget pp 2015	70.000
Indexeringen 2016-2020	4.279
Overboeking naar GF/BCF	-4.875
Projectbudget pp 2020, artikel 13.03	69.404
Onderhoudskosten per jaar vanaf 2031	675

Reeds genomen stappen:

2018: Besluitvormingsfase oplossingsrichtingen

2019: Ontwerpfase en vergunningstraject, dit wordt door Infrasppeed uitgevoerd

Nog te nemen stappen:

2020: Start realisatie

Divers tot en met 2023: oplevering

Huidige wijze van rapporteren

Om te kunnen bepalen of baten-lasteninformatie van toegevoegde waarde is voor de oordeels- en besluitvorming omtrent een initiële investeringsbeslissing of de vervangingsbeslissing dient dit te worden afgezet tegen de huidige wijze van rapporteren. In hoofdlijnen is de informatievoorziening aan het parlement nu als volgt ingericht:

- De investering is onderdeel van het Infrastructuurfonds. Dit betekent dat jaarlijks alle voorziene infrastructurele investeringen (wegen, het spoor en waterwegen) worden opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT).

BLS Pilots Investeringspilot geluidsmaatregelen HSL-Zuid

Het MIRT geeft inzicht in de achtergrond, de stand van zaken en de planning van de fysiek-ruimtelijke rijksprojecten en rijksprogramma's die opgenomen zijn in de begroting van IenW (Infrastructuurfonds en Deltafonds). Dit is een overzicht op hoofdlijnen waarbij de financiële informatie toeziet op het totaal uit te geven bedrag. Dit project is opgenomen op pagina's 48 en 49 van het MIRT Overzicht 2021.

- Deze investering is onderdeel van het Infrastructuurfonds, artikel 13.03.04 - Planuitwerking personenvervoer spoor. Kijkend naar de begrote uitgaven is het volgende te zien:

Begroting Infrastructuurfonds OB 2021	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Totaal
Planstudiekosten ProRail	1.201	523	-137	217	41														1.845
Investeringskosten Infrasppeed		852	2.820	3.328	21.637	27.983	10.939												67.559
Projectbudget	1.201	1.375	2.683	3.545	21.678	27.983	10.939	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	69.404
Onderhoudskosten ProRail															675	675	675	675	2.700
Totaal uitgaven t/m 2034	1.201	1.375	2.683	3.545	21.678	27.983	10.939	0	0	0	0	0	0	0	675	675	675	675	72.104

Wijze van rapporteren middels baten-lasteninformatie

In een baten-lastenstelsel staan een (openings-)balans, een staat van baten en lasten en een kasstroomoverzicht centraal. Hieronder zijn deze opgenomen, inclusief een toelichting op de informatie.

Projectbalans	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2073
Materiële vaste activa	0	852	3.672	7.000	28.637	56.620	67.559	66.209	64.859	63.509	62.159	60.809	59.459	58.109	56.759	55.409	54.059	52.709	0
Activa	0	852	3.672	7.000	28.637	56.620	67.559	66.209	64.859	63.509	62.159	60.809	59.459	58.109	56.759	55.409	54.059	52.709	0
Lening MinFin, langlopend deel	0	852	3.672	7.000	28.637	56.620	66.209	64.859	63.509	62.159	60.809	59.459	58.109	56.759	55.409	54.059	52.709	51.359	0
Lening MinFin, kortlopend deel	0	0	0	0	0	0	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	0
Passiva	0	852	3.672	7.000	28.637	56.620	67.559	66.209	64.859	63.509	62.159	60.809	59.459	58.109	56.759	55.409	54.059	52.709	0

BLS Pilots Investeringspilot geluidsmaatregelen HSL-Zuid

Toelichting

Bij het opstellen van de balans zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Uitgangspunt voor de balans is het budget van € 67,6 mln. dat aan de contractant, het consortium Infraspeed, beschikbaar wordt gesteld.
- Economisch eigendom ligt bij de Staat, juridisch eigendom tot en met 2031 bij het consortium, waarna ook het juridisch eigendom overgaat naar de Staat.
- De waarde betreft de aanvullende investeringen ten behoeve van de geluidsreductie. De waarde van de reeds bestaande geluidsschermen is niet in de balans opgenomen. Planstudiekosten worden niet geactiveerd.
- Indien een actief wordt afgeschreven, dan gebeurt dit lineair. De gehanteerde afschrijvingstermijn van de geluidsschermen betreft 50 jaar. Gelet op het uniforme karakter van de schermen wordt geen componentenbenadering gebruikt.
- Het investeringsoverzicht wat hierbij hoort ziet er als volgt uit:

Investeringsoverzicht	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2073
Boekwaarde begin	0	0	852	3.672	7.000	28.637	56.620	67.559	66.209	64.859	63.509	62.159	60.809	59.459	58.109	56.759	55.409	54.059	1.350
Investeringen	0	852	2.820	3.328	21.637	27.983	10.939	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Desinvesteringen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Afschrijvingen	0	0	0	0	0	0	0	-1.350	-1.350	-1.350	-1.350	-1.350	-1.350	-1.350	-1.350	-1.350	-1.350	-1.350	-1.350
Boekwaarde eind	0	852	3.672	7.000	28.637	56.620	67.559	66.209	64.859	63.509	62.159	60.809	59.459	58.109	56.759	55.409	54.059	52.709	0

BLS Pilots Investeringspilot geluidsmaatregelen HSL-Zuid

- Uitgangspunt is dat de materiele vaste activa gefinancierd zijn door middel van een lening bij het ministerie van Financiën (schatkistbanken). Uitgegaan is van de rentestand per 9 april 2020 van een lening met een looptijd van 30 jaar: 0,24%. Het financieringsoverzicht wat hierbij hoort ziet er als volgt uit:

Financieringsoverzicht	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2073
Lening MinFin begin	0	0	852	3.672	7.000	28.637	56.620	67.559	66.209	64.859	63.509	62.159	60.809	59.459	58.109	56.759	55.409	54.059	1.350
Opnamen	0	852	2.820	3.328	21.637	27.983	10.939	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aflossingen	0	0	0	0	0	0	0	-1.350	-1.350	-1.350	-1.350	-1.350	-1.350	-1.350	-1.350	-1.350	-1.350	-1.350	-1.350
Lening MinFin eind	0	852	3.672	7.000	28.637	56.620	67.559	66.209	64.859	63.509	62.159	60.809	59.459	58.109	56.759	55.409	54.059	52.709	0

- We sluiten aan op het eerder genomen besluit. De gepresenteerde informatie over de investering en kosten verbonden aan de nieuwe situatie, conform het genomen besluit. NB Bij de evaluatie van de pilots zal ook worden gekeken of, en zo ja welke, baten-lasteninformatie kan bijdragen aan het afwegen tussen de verschillende alternatieve investeringsopties.
- Als tijdshorizon wordt ten minste de horizon van het Infrastructuurfonds (T+15) en een aantal peiljaren passend bij de karakteristieken van deze investering gehanteerd.
- De waarderingsgrondslag voor de activa betreft historische waarde.

BLS Pilots Investeringspilot geluidsmaatregelen HSL-Zuid

Staat van baten en lasten

Resultatenoverzicht	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2073
Bijdrage moederdepartement	1.201	524	-132	230	84	102	149	1.511	1.507	1.504	1.501	1.498	1.494	1.491	2.163	2.160	2.156	2.153	2.027
Baten	1.201	524	-132	230	84	102	149	1.511	1.507	1.504	1.501	1.498	1.494	1.491	2.163	2.160	2.156	2.153	2.027
Planstudiekosten	1.201	523	-137	217	41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Afschrijvingskosten	0	0	0	0	0	0	0	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350
Financieringskosten	0	1	5	13	43	102	149	161	157	154	151	148	144	141	138	135	131	128	2
Onderhoudskosten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	675	675	675	675	675
Lasten	1.201	524	-132	230	84	102	149	1.511	1.507	1.504	1.501	1.498	1.494	1.491	2.163	2.160	2.156	2.153	2.027

Toelichting

Bij het opstellen van de staat van baten en lasten zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De staat van baten- en lasten bevat alle programmakosten die behoren bij de investering. Er is geen rekening gehouden met de apparaatskosten.
- Jaarlijkse onderhoudskosten vanaf 2031 bedragen 1% van het investeringsbedrag.

Kasstroomoverzicht	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2073
Bijdrage moederdepartement	1.201	524	-132	230	84	102	149	1.511	1.507	1.504	1.501	1.498	1.494	1.491	2.163	2.160	2.156	2.153	2.027
Lening MinFin	0	852	2.820	3.328	21.637	27.983	10.939	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Inkomsten	1.201	1.376	2.688	3.558	21.721	28.085	11.088	1.511	1.507	1.504	1.501	1.498	1.494	1.491	2.163	2.160	2.156	2.153	2.027
Planstudiekosten ProRail	1.201	523	-137	217	41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Investeringskosten Infrasppeed	0	852	2.820	3.328	21.637	27.983	10.939	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Financieringskosten MinFin	0	1	5	13	43	102	149	161	157	154	151	148	144	141	138	135	131	128	2
Aflossing lening MinFin	0	0	0	0	0	0	0	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350
Onderhoudskosten ProRail	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	675	675	675	675	675
Uitgaven	1.201	1.376	2.688	3.558	21.721	28.085	11.088	1.511	1.507	1.504	1.501	1.498	1.494	1.491	2.163	2.160	2.156	2.153	2.027



Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten

(periode 1 januari – 30 juni 2020)

Deze rapportage bevat de voortgang van de projecten die onder de Tracéwet worden uitgevoerd tot en met het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld en onherroepelijk is geworden. De wet stelt dat twee keer per jaar de voortgang van projecten wordt gemeld (Staatsblad 2011, 595). Deze rapportage geeft voor de projecten eveneens inzicht in de mijlpalen voor realisatie.

Deze rapportage beslaat de periode van 1 januari tot en met 30 juni 2020 met als referentie de voorgaande voortgangsrapportage die als bijlage 2020 D 1804 is opgenomen in de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), mede namens de staatssecretaris van IenW, aan de Tweede Kamer van 12 mei 2020 (Kamerstuk 35300-A nr.87).

Dat overzicht rapporteerde over de projecten in de periode van 1 juli tot en met 31 december 2019. Een nadere toelichting op de projecten staat in de afzonderlijke projectbeschrijvingen van het MIRT Overzicht 2021.

Ontwikkelingen

Over de ontwikkelingen in het hoofdwegennet informeert de minister van IenW de Tweede Kamer iedere vier maanden via de Rapportage Rijkswegennet. Deze rapportage gaat in op de ontwikkeling en aanpak van de doorstroming en van de verkeershinder door werkzaamheden in Nederland en op de realisatie van de projecten. De jongste rapportage die de Tweede Kamer is aangeboden geeft het overzicht van de eerste periode van 2020 en is toegezonden bij brief van 19 juni 2020, met kenmerk RWS-2020/33813.

Resultaten van de afgelopen periode

In de periode van 1 januari tot en met 30 juni 2020 is voor een aantal projecten een mijlpaal bereikt. Het gaat om de volgende mijlpalen:

Er is een *Voorkeursbeslissing* genomen voor de hoofdwegenprojecten:

- SmartwayZ.NL: A67 Leenderheide - Geldrop
- A4 Burgerveen - N14

Beide hoofdwegenprojecten zijn nieuw opgenomen in de tabel van planuitwerkingen.

Er is een *Ontwerp-Tracébesluit* vastgesteld voor de hoofdwegenprojecten:

- A4 Haaglanden - N14
- A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken en voor het spoorwegproject:
- Amsterdam CS

In deze periode is het Tracébesluit *onherroepelijk* geworden van het spoorwegproject:

- PHS Geldermalsen en vrijleggen Merwedelingelijn en reeds eerder het Tracébesluit van het spoorwegproject:
- Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden (ESGL)

Aangepaste planning

Voor een aantal projecten is de planning aangepast. Het gaat om de hoofdwegenprojecten:

- A9 Rottepolderplein (Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB)): door de inkoophandelingen zijn de tussenbesluiten met een jaar doorgeschoven; het Tracébesluit blijft voorzien in 2023.
- A67/A73 knooppunt Zaarderheiken: de totstandbrenging van het Ontwerp-Tracébesluit vereist door de stikstofproblematiek een langere doorlooptijd. Dit heeft geen effect op de beoogde realisatie.
- N33 Zuidbroek - Appingedam: de planning is geactualiseerd. De openstelling zal daardoor mogelijk doorschuiven van 2025 naar 2026.

Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten (periode 1 januari – 30 juni 2020)

En het spoorwegproject:

- Meteren - Boxtel: de totstandbrenging van het Tracébesluit vereist door de stikstofproblematiek een langere doorlooptijd. Dit besluit verschuift van 2019 naar 2020; de oplevering van 2026 naar 2028/29.

Gevolgen van de PAS-uitspraak

De Kamer is in de brief van 20 november 2019 (Kamerstuk 35300 A-58) verder geïnformeerd over de gevolgen van de PAS-uitspraak voor lopende planuitwerkingen. Niet alle projecten worden geraakt; daar waar projecten wel gevolgen ondervinden van de PAS-uitspraak, is er voornamelijk sprake van aanpassing van de planning. Bij sommige – voornamelijk grote – infraprojecten gaat het daarbij om mogelijk meerdere jaren. Hoe verder een project in de procedure is gevorderd, hoe groter de planningseffecten van de uitspraak van de Raad van State in het algemeen zijn.

Een deel van de projecten is nog niet zodanig ver gevorderd, dat stikstofdepositie kan worden uitgerekend. Hierdoor kan voor een aantal projecten nog niet aangegeven worden wat precies de gevolgen zijn voor de doorgang van het project, de planning en de kosten. De Kamer zal op geëigende momenten, maar in ieder geval vooraf aan het NO MIRT, worden geïnformeerd over de actuele planning van de projecten in relatie tot stikstof.

Bij de volgende projecten heeft de PAS-uitspraak in elk geval impact op de planning, maar moet nog duidelijk worden welke gevolgen dit precies heeft.

Het gaat om de hoofdwegenprojecten A27 Ring Utrecht, A28/A1 knooppunt Hoevelaken, A6 Almere Oostvaarders - Lelystad en SmartwayZ.NL: InnovA58.

Toelichting op de tabellen met projecten

Deze rapportage heeft als peildatum 30 juni 2020.

In de tabellen zijn de projecten met de nieuwe planning voor de mijlpalen aangegeven.

De voortgang ten opzichte van de peildatum 31 december 2019 is hierin zichtbaar gemaakt.

De rapportage kent een aparte tabel voor de verkenningen.

Daarvan zijn er 7: 1 in Noordwest-Nederland (was in de vorige rapportage 1), 2 in Zuid-Nederland (was 3), 3 in Zuidwest-Nederland (was 4) en 1 in Oost-Nederland (was 1).

In totaal zijn er 19 projecten in de planuitwerkingsfase.

Dit waren er in de vorige rapportage 20. 16 zijn hoofdwegenprojecten (was 15) en 3 zijn spoorwegprojecten (was 5). Er zijn geen vaarwegprojecten in deze fase.

De planuitwerkingen kennen de volgende landsdelige spreiding: Noordwest-Nederland (6, was 6), Zuidwest-Nederland (3, was 2), Zuid-Nederland (6, was 6), Oost-Nederland (3, was 5) en Noord-Nederland (1, was 2).

Is eenmaal een Tracébesluit onherroepelijk, dan wordt het project in de volgende rapportage niet meer opgenomen in het overzicht en gaat het project doorgaans over naar de realisatiefase.

Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten (peildatum 30 juni 2020) in tabellen

Toelichting gebruikte afkortingen:

MER: Milieueffectrapportage	R: Realisatie
(O)TB: (Ontwerp-)Tracébesluit	PHS: Programma Hoogfrequent Spoor
SB: Startbeslissing	Asw: autosnelweg
VK: Voorkeursbeslissing	Aw: autoweg
(O)RSV: (Ontwerp-)Rijksstructuurvisie	Knp: knooppunt

Verkenningen

Projectnaam	Laatste mijlpaal	Geplande mijlpalen	Procedure
A1/A30 Barneveld	SB Q1 2019	VK 2020 OTB 2022 TB 2023	Tracéwet zonder structuurvisie
A2 Deil - 's Hertogenbosch - Vught	SB Q2 2018	VK 2020 OTB 2021/2022 TB 2023/2024	Tracéwet met structuurvisie
Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB): A9 Rottepolderplein	SB Q4 2018	VK 2020/2021 OTB 2021/2022 TB 2023	Tracéwet zonder structuurvisie
A15 Papendrecht - Gorinchem	SB Q2 2018	VK 2021 OTB 2022 TB 2023	Tracéwet met structuurvisie
A15 Suurhoffbrug	SB Q4 2017	VK 2020	Dit project valt onder het programma Vervanging en Renovatie (V&R). Afhankelijk van de uitkomsten van de verkenning en het te nemen VK kan de Tracéwet van toepassing zijn.
SmartwayZ.NL: A58 Breda - Tilburg	SB Q2 2018	VK Q4 2021 OTB 2024 TB 2024 R 2024/2026	Tracéwet met structuurvisie
Programma Mobiliteit en Verstedelijking (Move): Oeververbindingen regio Rotterdam	SB Q4 2019	VK Q4 2021	Tracéwet zonder structuurvisie, waarbij per maatregel wordt onderzocht welke procedure van toepassing is (wet op de ruimtelijke ordening).

Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten (periode 1 januari – 30 juni 2020)

Planuitwerkingen

In onderstaande is per landsdeel per project in kolommen aangegeven:

- de naam van het project;
- de laatst bereikte mijlpaal;
- mijlpalen volgens de planning van de Voortgangsrapportage over de Tracéwetplichtige projecten 2de helft 2019;
- mijlpalen volgens de nieuwe planning;
- toelichting op bijstelling van de planning;
- maatregel en rijstrooklengte in km.

Noordwest-Nederland (Noord-Holland, Flevoland en Utrecht)

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2 ^e helft 2019	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel / Aantal km
<i>Hoofdwegen</i>					
A27/A12 Ring Utrecht	TB Q4 2016 (vernietigd)	N.t.b.	N.t.b.	De exacte consequenties van de uitspraak van de Raad van State over PAS en de vervolgaanpak voor dit project worden in het kader van de Tracébesluitprocedure nader uitgewerkt.	Lunetten - Rijnsweerd: Asw 4-6 wordt asw 7-7 en Oudenrijn - Lunetten: asw 2-3-3-2 wordt asw 3-3-3-3 63 km
A28/A1 Knooppunt Hoevelaken	OTB/MER Q3 2018	TB Q3 2020 N.t.b.	N.t.b.	De exacte consequenties van de uitspraak van de Raad van State over PAS en de vervolgaanpak voor dit project worden in het kader van de Tracébesluitprocedure nader uitgewerkt.	Asw 2x2/deels met spits- en plusstrook wordt asw 2x4/deels 2x3 116 km
A6 Almere Oostvaarders - Lelystad	SB Q4 2016	N.t.b.	N.t.b.	De exacte consequenties van de uitspraak van de Raad van State over PAS en de vervolgaanpak voor dit project worden in het kader van de Tracébesluitprocedure nader uitgewerkt.	Asw 2x2 wordt 2x3 15 km

Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten (periode 1 januari – 30 juni 2020)

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2 ^e helft 2019	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel / Aantal km
A7/A8 Amsterdam - Hoorn	VK Q4 2019	OTB Q4 2021 TB Q2 2022 R 2023	OTB Q4 2021 TB Q2 2022 R 2023		A7: Verbreding asw tussen Purmerend Noord en Purmerend Zuid en Purmerend Zuid en knp Zaandam met twee rijstroken, tussen Hoorn Noord en Avenhorn met spitsstrook; A8: Verbreding asw tussen knooppunt Zaandam en Coenplein met twee rijstroken; A10: ingebruikname extra rijstroken Coentunnel.
<i>Spoorwegen</i>					
Amsterdam CS	OTB Q1 2020	OTB Q1 2020 TB 2020 R 2021-2027/29	TB 2020 R 2021-2027/29		Spoorvernieuwing aan beide zijden van station Amsterdam Centraal: verlenging en verbreding van de perrons, aanleg van een nieuwe verbrede Oosttunnel en aanleg van een 'vrije kruising' nabij de Dijksgracht.
Alkmaar - Amsterdam	VK Q2 2010 (PHS)	OTB 2020 TB 2021 R 2021 – 2028	OTB 2020 TB 2021 R 2021 – 2028		Maatregelen om de frequentieverhoging naar 6 intercity's op dit traject mogelijk te maken.

Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten (periode 1 januari – 30 juni 2020)

Zuidwest-Nederland (Zuid-Holland en Zeeland)

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2 ^e helft 2019	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel / Aantal km
<i>Hoofdwegen</i>					
A4 Burgerveen - N14	VK Q2 2020	VK Q2 2020 OTB 2022 TB 2023	OTB 2022 TB 2023 R 2026	Nieuw opgenomen in dit overzicht.	In beide richtingen tussen Burgerveen en Leiden verbreding van de weg met 1 rijstrook; Vervanging van het Aquaduct Amsterdam - 's-Gravenhage; Verbreding van de weg tussen Hoogmade en de N11 met 2 rijstroken per richting, en tussen de N11 en Hofvliet met 1 rijstrook per rijrichting, evenals tussen Hofvliet en de N14. 24,3 km
A4 Haaglanden - N14	OTB Q2 2020	OTB Q1 2020 TB Q1 2021 R 2023 – 2026/2028	TB Q1 2021 R 2023 – 2026/2028		Het realiseren van een nieuwe parallelstructuur van 2x2 rijstroken tussen de N14 en de afslag Den Hoorn, inclusief het verbeteren van de doorstroming op de kruisingen van de N14. 19 km (waarvan 5 km 2x2)
A20 Nieuwerkerk a/d IJssel - Gouda	VK Q1 2019	OTB Q4 2021 TB Q4 2022 R 2023 – 2026/2028	OTB Q4 2021 TB Q4 2022 R 2023 – 2026/2028		Verbreding asw 2x2 naar 2x3 tussen A20 Nieuwerkerk a/d IJssel en knp Gouwe.

Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten (periode 1 januari – 30 juni 2020)

Zuid-Nederland (Noord-Brabant en Limburg)

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2 ^e helft 2019	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel / Aantal km
<i>Hoofdwegen</i>					
A27 Houten - Hooipolder	TB Q4 2018	R (fase 1) 2022 – 2027/29 R (fase 2) 2022 -2028/30			Richting Hooipolder (zuid): Asw van 2 en 3 rijstroken naar 2+ spitsstrook en 4 rijstroken; Richting Houten (noord): Asw van 2 rijstroken naar 2+ spitsstrook en 3 rijstroken. 2de brug over de Merwede bij Gorinchem. 110 km
A2 Het Vonderen - Kerensheide	TB Q4 2019	R 2022 – 2025/27	R 2022 – 2025/27		Verbreding asw van 2x2 met spitsstrook naar 2x3 met vluchtstrook. 20 km
SmartwayZ.NL: InnovA58 Sint Annabosch - Galderen Eindhoven - Tilburg	Q4 2015 Bestuurlijk Voor-keursalternatief	OTB 2020 TB 2021 N.t.b.	N.t.b.	De exacte consequenties van de uitspraak van de Raad van State over PAS en de vervolgaanpak voor dit project worden in het kader van de Tracébesluitprocedure nader uitgewerkt.	Verbreding asw van 2x2 naar 2x3 Respectievelijk 7 en 28 km
SmartwayZ.NL: A67 Leenderheide - Geldrop	VK Q1 2020	VK Q1 2020 OTB 2023 TB 2024	OTB 2023 TB 2024	Nieuw opgenomen in dit overzicht.	Asw: toevoegen 3de rijstrook zuidelijke baan, toevoegen weefstrook noordelijke baan. Aanpassing knp Geldrop. Pakket van Korte termijn en Smart Mobility maatregelen. 3 km

Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten (periode 1 januari – 30 juni 2020)

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2 ^e helft 2019	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel / Aantal km
A67/A73 knooppunt Zaarderheiken	OTB Q2 2020	OTB Q1 2020 TB Q4 2020 R 2021 – 2022	TB Q4 2020 R 2021 – 2022	De totstandbrenging van het OTB heeft door de stikstofproblematiek een langere doorlooptijd gevegd.	Uitbreiding van de parallelbaan A73 met een extra rijbaan. Ruim 1 km
Spoorwegen					
Meteren - Boxtel	OTB Q1 2018	N.t.b.	TB 2020 R 2021-2028/29	De totstandbrenging van het TB vereist door de stikstofproblematiek een langere doorlooptijd.	Aanleg Meterenboog tussen de Betuweroute en de spoorlijn Utrecht - Den Bosch, verdiepte ligging spoor in Vught, extra spoor Den Bosch - Vught en maatregelen aan geluid, trillingen en overwegen (te Boxtel, Haaren en Vught)

Oost-Nederland (Gelderland en Overijssel)

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2 ^e helft 2019	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel / Aantal km
Hoofdwegen					
A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15)	TB Q1 2017	R 2020 – 2022/24	R 2020 – 2022/24	Vanwege corona is een geplande zitting van de Raad van State over het TB uitgesteld.	Nieuwe A15 asw 2x2 rijstroken (12 km) én verbreding bestaande A15 asw van 2x1 naar 2x2 rijstroken (7 km) én verbreding bestaande A12 asw van 2x2 naar 2x3 rijstroken (12 km) 33 km
N35 Nijverdal – Wierden	TB Q4 2018	N.t.b.	R 2021 – 2023/25	Vanwege corona is een geplande zitting van de Raad van State over het TB uitgesteld.	Aw 2x1 wordt aw 2x2 21 km
N50 Kampen – Kampen Zuid	SB Q4 2017	OTB 2020 TB 2021 R 2022 - 2024	OTB 2020 TB 2021 R 2022 - 2024		Aw 2x1 wordt aw 2x2 3 km

Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten (periode 1 januari – 30 juni 2020)

Noord-Nederland (Drenthe, Friesland en Groningen)

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2 ^e helft 2018	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel / Aantal km
<i>Hoofdwegen</i>					
N33 Zuidbroek – Appingedam	VK Q4 2018	OTB Q2 2020 TB Q1 2021 R 2022 – 2023/2025	OTB Q4 2020 TB Q4 2021 R 2023 – 2026	De planning is geactualiseerd.	De planning is geactualiseerd. Aw 2x1 wordt aw 2x2 20 km

