MIRT Overzicht 2023

Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

MIRT Overzicht 2023

Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Aangeboden aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

door de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat

Colofon

Uitgave:
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, mede namens het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Grafisch ontwerp, vormgeving en redactie:
Kris Kras context, content and design, Utrecht

Kaarten:
CartoNext, Utrecht

Fotografie:
Bart van Vliet
't Sticht fotobureau, Timo de Boer
BCTN
Beeldbank Rijkswaterstaat (beeldbank.rws.nl)
Erik Jansen
Erik van 't Woud
Gerhard van Roon
Gerrit Serne
Hans van der Meer
Henriette Guest
Investeringsprogramma corridor Rotterdam Antwerpen
Jarno Kraayvanger
John Gundlach
John van Helvert
Loes van der Meer
Maastricht-bereikbaar.nl
Martijn Beekman
Mediatheek Rijksoverheid
Michiel Wijnbergh
Paul van Baardwijk
Paul Voorham
Phil Nijhuis
ProRail
Reggie Goole
Riesjard Schropp
Rob Acket
Rob Poelenjee
Ruud Hofland
Ruud van Hees
Serge Ligtenberg
Sjaak Boot
Spoorzone Ede
Stefan Verkerk
Terra Drone
Tineke Dijkstra
Ton Borsboom
Valerie Kuypers

Het MIRT Overzicht 2023 is ook beschikbaar via
www.mirtoverzicht.nl

Voorwoord

‘God schiep de aarde, de Nederlanders schiepen Nederland.’ Een oud gezegde, volgens Museum Boerhaave niet toe te schrijven aan grote filosofen als Voltaire of Descartes, maar aan een Engelse zendeling, James Fraser. Het is in elk geval een goede omschrijving van hoe buiten onze landsgrenzen over Nederland wordt gedacht. We wonnen land op water en we temden de zee, bijvoorbeeld met de Deltawerken en Afsluitdijk.

Anno 2022 zijn we (opnieuw) aan de slag met een grote verbouwing van Nederland. We willen honderdduizenden nieuwe woningen, betere infrastructuur, gezonde wateren en binnen dertig jaar een klimaat- en energieneutraal land.

De infrastructuur, met haar duizenden kilometers aan wegen, spoor, dijken en dammen, vormt een essentiële drager waarlangs alle bedrijvigheid plaatsvindt, om nog niet te spreken van de bruggen, tunnels en stormvloedkeringen die het systeem verbinden, beveiligen en bestendigen. Onze infrastructuur maakt de woningen bereikbaar, zorgt voor een klimaatbestendig Nederland en is het fundament van onze welvaart en welzijn.

Met het aantreden van dit kabinet hebben we tot €1,5 miljard per jaar extra toegevoegd aan het budget voor het broodnodige onderhoud aan wegen, bruggen, spoor, tunnels, dijken, duinen en dammen. De basis op orde, dat is onze prioriteit. De komende tien jaar hebben we daarnaast € 7,5 miljard uitgetrokken voor de bereikbaarheid van nieuwe woningen, en is € 3,4 miljard overgeheveld vanuit het Nationaal Groeifonds. We hebben echter ook te maken met verschillende crises: de stikstofproblematiek, de oorlog in Oekraïne en de Covid-19 pandemie. Daarnaast wordt de uitvoering van onze plannen en ambities gehinderd door een groot gebrek aan mensen.

‘Je kunt ontwerpen en creëren en de meest prachtige plek in de wereld bouwen. Maar je hebt mensen nodig om de droom waar te maken’, zei Walt Disney in de jaren ’60. Meer dan ooit is het citaat van toepassing op het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). De stikstofproblemen en het gebrek aan stikstofdeskundigen maken dat we de komende jaren veel minder nieuwe infrastructuur kunnen aanleggen dan we zouden willen. We moeten projecten uitstellen en hebben extra kosten. In overleg met de regio’s hebben we een lijst gemaakt van elf aanlegprojecten die voorrang krijgen. Helaas betekent dit voor de overige projecten een vertraging van minimaal twee jaar.

Terwijl we oplossingen zoeken voor wat níet kan, gaan we door met wat wél kan. En we versnellen daarin. De komende vijf jaar investeren we in de bereikbaarheid van minimaal 135.000 nieuwe woningen, in de vorm van wegen en rotondes, fietsroutes en -bruggen, aanpassingen in tunnels, deelmobiliteit, vernieuwingen rond OV-stations. Alles bij elkaar hebben we daarvoor maximaal € 1,5 miljard gereserveerd. In het najaar verwachten we nog meer van dit soort versnellingsafspraken te maken. Voor de middellange termijn werken we aan de bereikbaarheid van grootschalige woningbouwlocaties en daarbuiten. Hiervoor is tenminste € 6 miljard gereserveerd. Alles in overleg met het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties en de decentrale overheden.

Veertien jaar na het besluit om de Zuiderzeelijn niet aan te leggen, starten we dit jaar een MIRT-onderzoek naar de Lelylijn. Een langgekoesterde wens van het noorden. Goed voor de bereikbaarheid van Noord-Nederland, voor dus de bereikbaarheid van nieuw te ontwikkelen woningbouwgebieden langs de lijn en het verbetert de internationale treinverbindingen met het noorden van Duitsland.

Ondanks de stikstofproblemen worden ook mijlpalen behaald. Zo is de gunning voor het deeltraject A1 Apeldoorn – Twello rond. In Groningen kunnen we verder met de planuitwerking voor de Gerrit Krolbrug en de Paddepoelsterbrug. In het zuiden is de aanbesteding gestart voor de A2 Het Vonderen – Kerensheide. Daarnaast heeft dit Kabinet € 200 miljoen beschikbaar gesteld om de verkeersveiligheid van Rijks N-wegen te verbeteren. Naar verwachting kan in de loop van 2023 met de uitvoering van de eerste maatregelen gestart worden. Op de N50 verbeteren we op korte termijn de verkeersveiligheid door de maximumsnelheid te verlagen naar 80 km/uur en een rijbaanscheiding te bouwen. Dit in afwachting van permanente maatregelen om de N50 veiliger te maken.

Ook voor het spoor geldt: de basis op orde. De prioriteit ligt bij het onderhoud, de toekomstbestendigheid en het verhogen van de veiligheid van bestaand spoor. Daarnaast zijn er onder meer

Voorwoord

realisatiebesluiten voor het project Den Bosch – Vught, kan Zuidwest-Nederland met geld uit het Nationaal Groeifonds aan de slag met de realisatie van de Railterminal Gent-Terneuzen en is voor de Oude Lijn tussen Leiden en Dordrecht een MIRT-verkenning in zicht. Om trillingen te beperken onderzoeken we onder meer een veelbelovend alternatief type overweg.

Voor alle nieuwe bouwprojecten hebben we in het Coalitieakkoord afgesproken dat water en bodem 'sturend' zijn. Dat wil zeggen: bepalend voor de ruimtelijke inrichting van ons land. Gezond water en een gezonde bodem zijn van levensbelang. Blijvend werken aan het verhogen van de waterveiligheid blijft belangrijk, bewees ook weer het hoogwater in Limburg in de zomer van 2021. Daarnaast willen we meer water vasthouden voor droge periodes. In plaats van een vergiet te vormen waardoor al het water wegstroomt, moet Nederland een spons worden. Daarvoor zijn we onder meer aan de slag met het herstel van beken en waterlopen, klimaatbuffers en flexibel peilbeheer, zoals in het IJsselmeer.

Extra opgave is dat onze wateren schoner moeten worden. Willen we trots blijven op Nederland Waterland dan móet het beter. Dan moeten we over vijf jaar, in 2027, voldoen aan de Kaderrichtlijn Water. Niet alleen omdat het van Brussel moet, maar juist ook omdat water de bron is voor onze gezondheid, voedsel, natuur en economie. We verbeteren de waterkwaliteit, leggen verloren en ontbrekende leefgebieden aan, diervriendelijke oevers, vistrappen, landbouwvrije stroken langs het water. We brengen de natuurlijke dynamiek terug en verbeteren de verbindingen tussen zee, estuaria en rivieren.

De Nederlanders scheppen Nederland. Ook in 2023 bouwen we verder aan een mooi land. Wij wensen alle betrokkenen veel succes!

Mede namens de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Mark Harbers

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Vivianne Heijnen

Leeswijzer

Voor u ligt het MIRT Overzicht 2023.

Dit document is de jaarlijkse toelichting bij de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Het hoofdstuk 'Het MIRT in ontwikkeling' geeft achtergrondinformatie over het MIRT en de recente beleidsinhoudelijke ontwikkelingen binnen het MIRT. Ook het MIRT Overzicht is ieder jaar aan wijzigingen onderhevig. Doorgevoerde wijzigingen staan beschreven in het hoofdstuk 'Wijzigingen t.o.v. het MIRT Overzicht 2022'. 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 2022 en een overzicht van gerealiseerde projecten over de afgelopen vijf jaar.

Het hoofdstuk 'Nationaal' biedt inzicht in de 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 over de periode medio 2021 tot medio 2022, 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:

- Gebiedsopgave
- 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 planning en studies- en de aanlegfase aan de orde. De bladen zijn op modaliteit geordend conform de begrotingsartikelen: 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 2022.

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

Lijst van afkortingen MIRT Overzicht 2023

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

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

Inhoud

← Over het MIRT

← Nationaal

← Noordwest-Nederland

← Zuidwest-Nederland

← Zuid-Nederland

← Oost-Nederland

← Noord-Nederland

← Financiële uitwerking en voortgangsrapportage

Over het MIRT

- Het MIRT in ontwikkeling
- Wijzigingen ten opzichte van het MIRT Overzicht 2022
- Toelichting op de project- en programmabladen
- Gerealiseerde projecten 2022

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 Mobiliteitsfonds (MF) en het Deltafonds (DF).

De minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) 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 vooropstaan.
De minister voor VRO en de minister en staatssecretaris van 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 voor VRO bestuurlijke overleggen Leefomgeving (BOL) plaats. De Tweede Kamer wordt per brief geïnformeerd over de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen. Met de Tweede Kamer vindt regulier halfjaarlijks overleg plaats over het MIRT.

Begroting IenW

IenW heeft drie begrotingen:

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

De twee fondsbegrotingen van IenW – het Mobiliteitsfonds 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 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.

Het MIRT in ontwikkeling

Integrale Mobiliteitsanalyse 2021

Om een beeld te krijgen van de mobiliteitsontwikkeling en -opgaven op de lange termijn, voert IenW eens in de vier jaar een analyse uit met de actuele uitgangspunten en verkeers- en vervoermodellen. Voor het laatst is dit gedaan met de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA-2021). Door deze analyse beschikt het kabinet over de meest recente lange-termijn-mobiliteitsgegevens voor het personen- en goederenvervoer. Aanvullend op potentiële capaciteits- en robuustheidsopgaven op de verschillende mobiliteitsnetwerken gaat de IMA-2021 in op:

- de ontwikkeling van de verkeersveiligheid en de verkeersveiligheids-opgaven met betrekking tot het hoofdwegennet en transferknel-punten op stations;
- het grensoverschrijdend verkeer en vervoer;
- de klimaatgevoeligheid van de netwerken;
- de emissies van broeikasgassen, stikstof en fijnstof door verkeer en vervoer;
- de opgave op het gebied van bereikbaarheid van banen en voor-zieningen.

De IMA-2021 is daarbij een startpunt voor het vaststellen van de opgaven en het gesprek over mogelijke oplossingsrichtingen.

Woningbouw in relatie tot bereikbaarheid

Nederland staat voor een enorme woningbouwopgave. Tussen nu en 2040 moeten er circa 900.000 nieuwe woningen bijkomen, verspreid door heel Nederland. Er wordt gebouwd in de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties, de 7 verstedelijkingsstrategieën en daarbuiten. Al deze nieuwe woningen moeten natuurlijk ook bereikbaar zijn. Daarvoor is in 10 jaar € 7,5 mld. beschikbaar, wat aan het Mobiliteitsfonds wordt toegevoegd.

Het bereikbaar houden van al deze nieuwe woningen vraagt om samenhangende keuzes tussen de woningbouw en bereikbaarheid, zowel op inhoud als in de planning. We zetten bijvoorbeeld in op sterke verdichting rondom bestaande ov-knooppunten zodat er optimaal gebruik wordt gemaakt van de reeds aanwezige mobiliteitsnetwerken.

Als er nieuwe infrastructuur moet worden aangelegd om plekken bereikbaar te maken, dan moet dit wel tijdig gepland en opgepakt worden om niet achter de feiten aan te lopen. Daarom werkt IenW nauw samen met het ministerie van BZK en met de regionale overheden om de woningbouwopgaven en de bereikbaarheidsopgaven gezamen-lijk op te pakken. Dit gebeurt bijvoorbeeld in de brede bereikbaarheids-programma's van de metropoolregio's Rotterdam-Den Haag (MRDH), Amsterdam (MRA) en Utrecht (MRU) en de Brainport , maar ook in de verstedelijkingsstrategieën waar IenW bij betrokken is. Ook is IenW betrokken bij de Woningbouwimpuls van BZK om de mobiliteitseffecten expliciet mee te nemen in de afweging. Het streven is hierbij om de nieuwe woningbouwlocaties multimodaal en duurzaam bereikbaar te houden. De deur-tot-deur reistijd van de bewoners moet daarbij centraal staan.

Stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden in relatie tot het MIRT

IenW levert een blijvende inspanning om bij te dragen aan het oplossen van de stikstofproblematiek, onder meer door emissies binnen de sector mobiliteit te reduceren. Vanuit de interbestuurlijke stikstofaanpak draagt IenW bij aan het instrumentarium dat helpt bij het verlenen van toestemming aan activiteiten die van groot maatschappelijk belang zijn. Voor de nationale opgaven, zoals de bereikbaarheid van woningbouw-opgaven en de benodigde energietransitie voor onder meer het verduurzamen van mobiliteit, is het hard nodig om de depositiebijdrage van deze projecten zo laag als mogelijk te houden. Projecten binnen het MIRT waarvoor significante effecten als gevolg van stikstofdepositie niet kunnen worden uitgesloten, zullen de komende jaren alleen uitgevoerd kunnen worden als hiervoor expliciet stikstofruimte beschikbaar komt. Het sluiten van overeenkomsten met ondernemers die vrijwillig (een deel van) hun activiteiten willen beëindigen, lijkt voor de korte termijn één van de weinige mogelijkheden om stikstofruimte te creëren. Hoewel IenW uitsluitend met de feitelijk gerealiseerde capaciteit saldeert en conform beleidsafspraken daar maximaal 70 % van benut, zoekt IenW naar verdere waarborgen om onbedoelde feitelijke depositiestijgingen als gevolg van salderen te voorkomen.

Het MIRT in ontwikkeling

Met de andere bevoegde gezagen vindt overleg plaats over mogelijke aanpassing van de huidige beleidskaders op dit punt. Tevens wordt in afstemming met andere departementen en provincies bekeken hoe de resterende salderingsruimte via bijvoorbeeld stikstofbanken ingezet kan worden voor andere opgaven van nationaal belang.

MIRT dynamisch instrument

Het MIRT is een dynamisch instrument dat continu in ontwikkeling is en wordt aangepast aan actuele (beleids)ontwikkelingen en opgedane ervaringen. De afgelopen periode is gewerkt aan de actualisatie van de MIRT-spelregels. Daarbij zijn de spelregels onder meer in lijn gebracht met de Wet Mobiliteitsfonds en is geanticipeerd op de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Daarnaast zijn de spelregels toekomstbestendiger gemaakt door geen beleidsdoelstellingen op te nemen en zijn de informatieprofielen geactualiseerd. Projectbeheersing binnen MIRT-projecten is een belangrijk en actueel onderwerp. Binnen het ministerie van IenW worden breed maatregelen geïmplementeerd die de kostenbeheersing verder optimaliseren. Daarbij wordt, samen met de (regionale) partners, ook betrokken hoe projectbeheersing een meer nadrukkelijke rol kan spelen bij het maken van bestuurlijke afspraken o.a. bij faseovergangen in het MIRT. Onderlinge samenwerking op basis van gelijkwaardigheid vormt één van de pijlers van het MIRT. Onderdeel daarvan is hoe partijen bestuurlijk het gesprek met elkaar voeren en tot besluiten komen (bestuurscultuur). Het is de inzet de komende tijd het gesprek met elkaar te voeren hoe er gekomen kan worden tot scherpere keuzes en prioritering binnen het MIRT en hoe daarbij beter gebruik gemaakt kan worden van de in het MIRT-proces ingebouwde beslis-momenten.

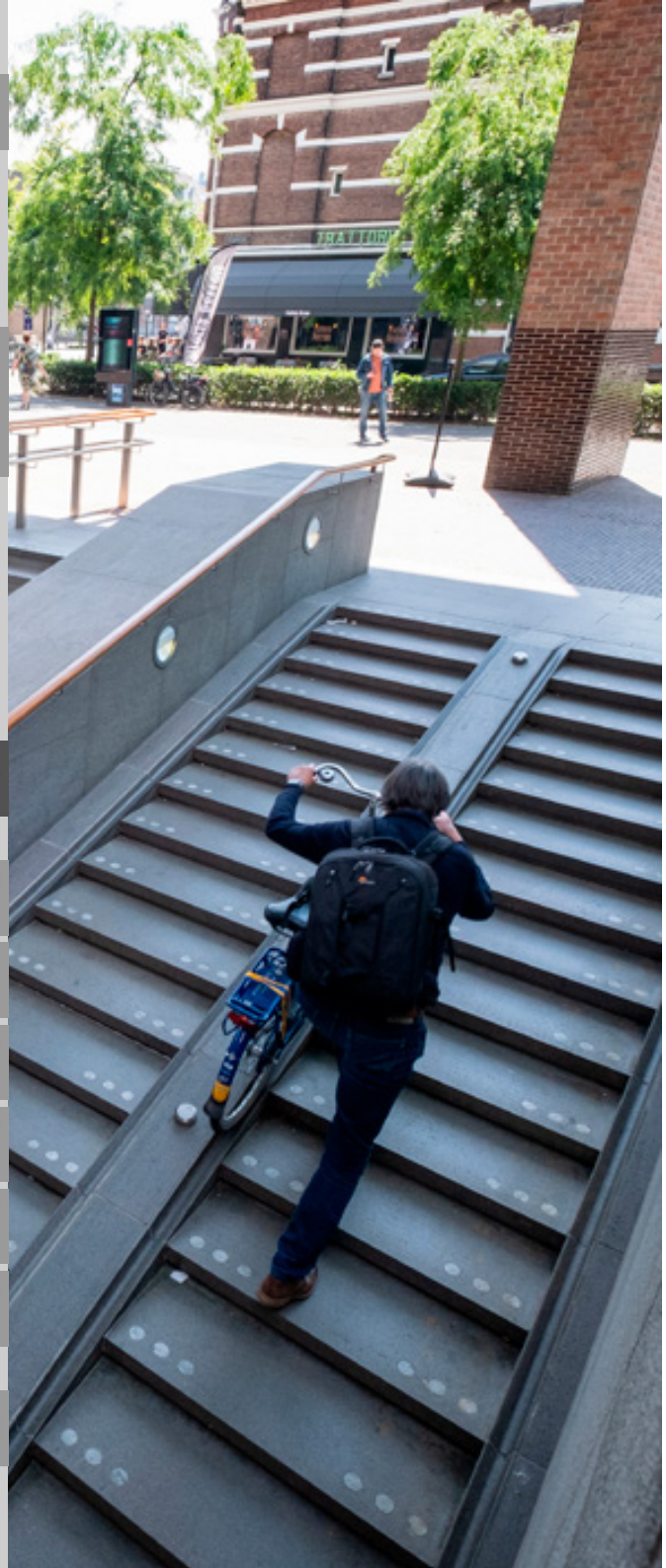
Meer informatie

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
www.denationaleomgevingsvisie.nl/default.aspx

Website MIRT
www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ruimtelijke-ordening-en-gebieds-ontwikkeling/meerjarenprogramma-infrastructuur-ruimte-en-trans-port-mirt



Wijzigingen ten opzichte van het MIRT Overzicht 2022

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 tot en met 1 juli 2022 opgenomen. In dit hoofdstuk lichten we de wijzigingen ten opzichte van het MIRT Overzicht 2022 toe.

Stand van zaken MIRT-projecten en -programma's

Ten opzichte van het MIRT Overzicht 2022 zijn er negen 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:

- Nadere uitwerking rivierengebied (NURG)
- Maatregelpakket Verzorgingsplaatsen
- A15 Papendrecht-Sliedrecht
- Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn
- PHS Spooromgeving Geldermalsen
- Beter en Meer; Be- en bijsturing van de toekomst
- Programma Booggeluid
- Zwolle-Herfte
- Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)

De volgende MIRT-projecten hebben een fasewisseling ondergaan:

Van verkenning naar planning en studies
- A2 Deil-'s Hertogenbosch-Vught

Van planning en studies naar aanleg
- Emplacement Den Haag Centraal
- Maaslijn
- Multimodale knoop Schiphol (deels naar aanleg, deels nog planning en studies)
- Kribverlaging Pannerdensch Kanaal

Wijzigingen ten opzichte van het MIRT Overzicht 2022

Van aanleg naar planning en studies
- A28/A1 Knooppunt Hoevelaken

Vervallen projecten
- Het onderzoek Corridor Rotterdam-Antwerpen (CRA) is komen te vervallen en krijgt een vervolg in het nieuwe Programma Goederenvervoercorridor Zuid
- Adaptief programma Brainport City is komen te vervallen en wordt opgevolgd door MIRT onderzoek Verstedelijking en mobiliteit Brainportregio

In dit MIRT Overzicht zijn de volgende nieuwe MIRT-trajecten opgenomen
- MIRT Onderzoek Deltaplan voor het Noorden/Lelylijn
- MIRT Onderzoek Verstedelijking en mobiliteit Brainportregio
- Programma Goederdenvervoercorridor Zuid
- Planning en studies Zandsuppletie Galgeplaat (ZWD)

Financiële verantwoording afgeronde projecten
Op basis van het advies van de Algemene Rekenkamer bij het *verantwoordingsonderzoek over 2021* wordt in het MIRT-overzicht voortaan bij afgeronde projecten een nacalculatie opgenomen van het gerealiseerde budget ten opzichte van het begrote budget. Deze gegevens zijn in het hoofdstuk Gerealiseerde projecten per project toegelicht.

TEN-T

Naar aanleiding van het Schriftelijk Overleg Fiche: Verordening trans-Europese transportnetwerken (TEN-T) en mededeling verlenging van TEN-T netwerk naar naburige derde landen van de vaste commis¬sie van Infrastructuur en Waterstaat op 21 maart 2022 heeft het kabinet toegezegd dat vanaf het MIRT Overzicht 2023 duidelijk aangegeven wordt welke nationale projecten bijdragen aan het TEN-T netwerk. In aanvulling op de algemene toelichting over het Transport- en investeringsbeleid van de EU in Nederland zijn daarom dit jaar de projectbladen die bijdragen aan het TEN-T netwerk herkenbaar gemaakt door middel van een icoon. Verder is op de betreffende bladen toegelicht wat de bijdrage is aan het TEN-T netwerk.

Toelichting op de project- en programmabladen

Opbouw van het MIRT Overzicht

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 naast een herkenbaar icoon zijn eigen unieke steunkleur; een onderzoek heeft een paarse kleur, een verkenning heeft een gele kleur, de planning en studies een groene, de aanleg een rode en de programma's hebben een oranje kleur. Door het document heen zijn ook de bladen van projecten die bijdragen aan het TEN-T netwerk aangemerkt met een icoon.

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, wordt per MIRT-regio gestart met de bladen van het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma van die regio. Direct hierna volgen de projecten binnen de betreffende programma's op zelfstandige projectbladen in de volgorde Onderzoek, Verkenning, Planning en studies en Aanlegfase. Deze zijn herkenbaar gemaakt met het logo van het betreffende programma in de rechterbovenhoek. Daarna zijn de overige, niet-programmagerelateerde projectbladen weergegeven in dezelfde volgorde.

Bovenstaande indeling is terug te zien voor de programma's Metropoolregio Amsterdam (SBaB) en Metropoolregio Utrecht (U Ned) in Noordwest-Nederland, Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MoVe) in Zuidwest-Nederland en SmartwayZ.NL in Zuid-Nederland. Het programma Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost en het programma Goederenvervoercorridor Zuid zijn 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

MIRT Onderzoek

Tijdlijn projecthistorie
- Aanleiding en doel
- Planning
- Betrokkenen

MIRT Verkenning

Tijdlijn projecthistorie
- Opgave
- Oplossing
- Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
- Planning
- Betrokkenen
- TEN-T (vermeld indien van toepassing)
- Financiën (vermeld indien van toepassing)

Planning en studies

Tijdlijn projecthistorie
- Opgave
- Oplossing (inclusief eventuele inpassingsmaatregelen)
- Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
- Planning
- Politiek/bestuurlijk
- TEN-T (vermeld indien van toepassing)
- Financiën inclusief tabel die budget en openstelling weergeeft vanaf MIRT Overzicht 2019

Aanlegfase
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 2019
  - inclusief tabel die gerealiseerd budget weergeeft vanaf 2019
  - Vanaf het MIRT Overzicht 2018 is ook het percentage gerealiseerd in de tabel aangegeven

Toelichting op de onderdelen project- en programmabladen

Toelichting op de wijzigingen met betrekking tot eerdergenoemde punten die zich tussen het uitkomen van het vorige en het huidige MIRT Overzicht – dus in de periode september 2021 tot juli 2022 – hebben voorgedaan. Omdat het MIRT Overzicht als bijstuk bij de Rijksbegroting het jaartal van die begroting draagt, worden de wijzigingen in dit MIRT Overzicht 2023 ten opzichte van het MIRT Overzicht 2022 vermeld onder 2023. 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 vijf 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 IenW.

Planning
De planning van het project of programma, met aandacht voor de start van de aanleg 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 dan wel oplevering. Het MIRT Overzicht 2023 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 en 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 planning en studies- en aanlegbladen 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.

Toelichting op de project- en programmabladen

In de tabel wordt vijf jaar teruggekeken, 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 IenW 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.

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 aanlegbladen 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.

Politiek/bestuurlijk

Onder dit kopje wordt informatie gegeven over de politieke en bestuurlijke afspraken en mijlpalen van de ministeries van IenW, EZK, LNV en BZK/VRO (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 planning- en studiefase 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 Mobiliteitsfonds, het Deltafonds of Hoofdstuk XII staat hierbij aangegeven en, als dat van toepassing is, ook bijdragen van de regio.

Gerealiseerde projecten 2022

Maatregelpakket Verzorgingsplaatsen

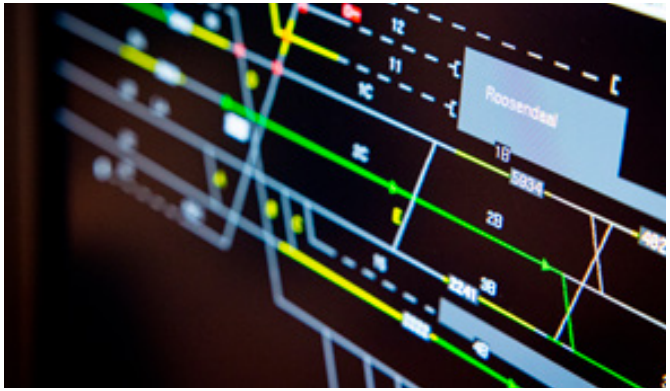
Allereerst zijn zo'n 190 extra parkeerplaatsen aangelegd op de internationale corridors. Het gaat daarbij om circa 10 locaties langs of bij de A1, A2, A12, A15 en A50. Daarnaast zijn op of in de nabijheid van internationale corridors circa 410 extra parkeerplaatsen gehuurd. Verder is op 11 locaties langs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

Het gerealiseerde budget is € 25 mln.; dit is 100 % van het oorspronkelijke budget van € 25 mln. uit startjaar 2015.

Be- en Bijsturing

Het Verbeterprogramma Be- en Bijsturing van de Toekomst (BBT) heeft de afgelopen jaren diverse verbeterinitiatieven gerealiseerd. Meest in het oog springend is de frequentieverhoging op de corridor Amsterdam-Utrecht-Eindhoven in 2018. In de jaren daarna is o.a. gewerkt aan de change aanpak binnen de ProRail Verkeersleiding en aan de Procesoptimalisatie Spoorgoederenvervoer. Tevens is de be- en bijsturing van het treinverkeer verder geautomatiseerd door ontwikkeling van automatische solvers voor de inzet van versperringsmaatregelen. Hierdoor is ProRail Verkeersleiding in staat meer treinen te laten rijden bij behoud van prestaties en is de basis gelegd voor nieuwe frequentieverhogingen, zoals op de corridor Rotterdam-Schiphol-Arnhem (ETMET RoSA).

Het gerealiseerde budget is € 16 mln.; dit is 107 % van het oorspronkelijke budget van € 15 mln. uit startjaar 2017.



Booggeluid

Booggeluid is het hoge, piepende geluid dat kan klinken als een trein door een bocht rijdt. Op diverse plaatsen in Nederland hebben omwonenden hiervan hinder. Door de plaatsing van een zogeheten 'Stationair conditioneringssysteem' vermindert de overlast aanzienlijk. Zo'n SCS is een 'smeerinstallatie' naast de rails: vanuit deze kastjes wordt een biologisch afbreekbare substantie op de spoorstaaf gespoten. Dit zorgt voor veel minder booggeluid. Deze smeerinstallaties zijn geplaatst in vijf gemeenten waar de hinder het grootst was: Deventer, Hilversum, Leiden, Nijmegen en Soest. Bovendien heeft in Deventer een 'redesign' van sporen en wissels plaatsgevonden.

Het gerealiseerde budget is € 2 mln.; dit is 50 %* van het oorspronkelijke budget van € 4 mln. uit startjaar 2018.

** Het gerealiseerde budget kan verschillen ten opzichte van het oorspronkelijk budget. Er zijn meerdere factoren die hiertoe kunnen leiden o.a.: scopewijziging, het samenvoegen of splitsen van maatregelen, indexatie, het overhevelen van budgetten naar overheden en uitvoerende partijen, uitvoeringsvraagstukken en het voordoen van exogene risico's e.d. De projectspecifieke toelichting kunt u vinden onder projecthistorie in eerdere MIRT Overzichten.*

Nadere uitwerking rivierengebied (NURG)

Het aankopen van landbouwgronden in uiterwaarden en die inrichten als natuur draagt bij aan de aanleg 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.

Het gerealiseerde budget is € 121 mln.; dit is 99 % van het oorspronkelijke budget van € 122 mln. uit startjaar 2013.
Er staat nog budget in 2022, 2024 en 2027 voor afronding restwerken (€ 0,591 mln.).

A15 Papendrecht – Sliedrecht

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. Hiertoe is een weefvak met vluchtstrook op de noordbaan aangelegd (tussen Sliedrecht-West en Papendrecht-N3) en 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.

Het gerealiseerde budget is € 22 mln.; dit is 367 %* van het oorspronkelijke budget van € 6 mln. uit startjaar 2017.

** Het gerealiseerde budget kan verschillen ten opzichte van het oorspronkelijk budget. Er zijn meerdere factoren die hiertoe kunnen leiden o.a.: scopewijziging, het samenvoegen of splitsen van maatregelen, indexatie, het overhevelen van budgetten naar overheden en uitvoerende partijen, uitvoeringsvraagstukken en het voordoen van exogene risico's e.d. De projectspecifieke toelichting kunt u vinden onder projecthistorie in eerdere MIRT Overzichten.*

Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)

Het station en het gebied worden integraal ontwikkeld tot toplocatie voor wonen, Euregionale ondernemingen en voorzieningen. Het bestaande station is vervangen door een ov-terminal.

Het gerealiseerde budget is € 7,5 mln.; dit is 84% van het oorspronkelijke budget van € 8,9 mln. uit startjaar 2010.

PHS: Spooromgeving Geldermalsen

In de knoop Geldermalsen zijn diverse aanpassingen aan het spoor doorgevoerd:

- er is een apart spoor aangelegd voor de treinen van en naar Dordrecht;
- twee overwegen zijn vervangen door 3 onderdoorgangen;
- er is een Rondweg om het dorp Tricht aangelegd;
- er zijn geluids- en trillingswerende voorzieningen gerealiseerd;
- het emplacement is aangepakt.

Op het station van Geldermalsen zijn er twee perrons bijgekomen, is het centrale perron ingekort en is de loopbrug vervangen door een reizigerstunnel. Daarnaast zijn de in- en uitgangen van het station aangepakt. Met al deze werkzaamheden zitten stoptreinen en intercity's elkaar niet langer in de weg, waardoor een robuustere dienstregeling kan worden gereden. Daarnaast is de veiligheid rond het spoor verbeterd en is het historische stationsgebouw van Geldermalsen in oude, maar tevens moderne stijl hersteld.

Het gerealiseerde budget is € 141 mln.; dit is 252 %* van het oorspronkelijke budget van € 56 mln. uit startjaar 2017.

** Het gerealiseerde budget kan verschillen ten opzichte van het oorspronkelijk budget. Er zijn meerdere factoren die hiertoe kunnen leiden o.a.: scopewijziging, het samenvoegen of splitsen van maatregelen, indexatie, het overhevelen van budgetten naar overheden en uitvoerende partijen, uitvoeringsvraagstukken en het voordoen van exogene risico's e.d. De projectspecifieke toelichting kunt u vinden onder projecthistorie in eerdere MIRT Overzichten.*

Zwolle - Herfte

Afgelopen jaren is het spoor tussen Zwolle en Herfte uitgebreid naar vier sporen met een vrije kruising. Hierdoor ondervinden de treinen van Zwolle richting Leeuwarden/Groningen en van Zwolle richting Emmen geen hinder meer van elkaar. Daarnaast is het Zwolse spooremplacement aangepast zodat de treinen richting Enschede en Deventer tegelijk met de trein naar Leeuwarden/Groningen kunnen. De reistijd tussen midden-Nederland en het Noorden is nu korter, de aansluitingen op regionale treinen in het Noorden zijn beter, er is een derde en een vierde trein per uur tussen Zwolle en Leeuwarden mogelijk en de betrouwbaarheid en robuustheid is hiermee verhoogd.

Het gerealiseerde budget is € 266 mln.; dit is 140,5 %* van het oorspronkelijke budget van € 189 mln. uit startjaar 2015.

** Het gerealiseerde budget kan verschillen ten opzichte van het oorspronkelijk budget. Er zijn meerdere factoren die hiertoe kunnen leiden o.a.: scopewijziging, het samenvoegen of splitsen van maatregelen, indexatie, het overhevelen van budgetten naar overheden en uitvoerende partijen, uitvoeringsvraagstukken en het voordoen van exogene risico's e.d. De projectspecifieke toelichting kunt u vinden onder projecthistorie in eerdere MIRT Overzichten.*

RSP

Met het niet doorgaan van de Zuiderzeelijn in 2007 is destijds besloten wel te komen tot een Regionaal Specifiek Pakket (RSP) waarmee de economie en bereikbaarheid in Noord-Nederland verder kon worden ontwikkeld. Naast een aantal concrete projecten stelden de provincies Groningen, Fryslân, Drenthe en Flevoland ieder afzonderlijk een serie projecten vast op het gebied van verkeer en vervoer en daarnaast een programma van economische projecten. Nu alle projecten zijn aangelegd of in aanleg zijn, kan het RSP als onderdeel van het MIRT-programma worden afgesloten, zoals ook vastgesteld in het BO MIRT van november 2019 (Kamerstukken II, vergaderjaar 2019-2020, 35300-A-57).

Het gerealiseerde budget is € 663 mln.; dit is 53 %* van het oorspronkelijke budget van € 1249 mln. uit startjaar 2013.

** Het gerealiseerde budget kan verschillen ten opzichte van het oorspronkelijk budget. Er zijn meerdere factoren die hiertoe kunnen leiden o.a.: scopewijziging, het samenvoegen of splitsen van maatregelen, indexatie, het overhevelen van budgetten naar overheden en uitvoerende partijen, uitvoeringsvraagstukken en het voordoen van exogene risico's e.d. De projectspecifieke toelichting kunt u vinden onder projecthistorie in eerdere MIRT Overzichten.*

Gerealiseerde projecten 2022

Op deze kaart zijn alle projecten te zien die in 2022 zijn afgerond.

1. Be- en Bijsturing van de toekomst *
2. Maatregelpakket Verzorgingsplaatsen *
3. Booggeluid
4. Nadere uitwerking rivierengebied (NURG) *
5. A15 Papendrecht – Sliedrecht
6. Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)
7. PHS Spooromgeving Geldermalsen
8. Zwolle - Herfte
9. Regiospecifiek Pakket (RSP)

* niet op de kaart

Gerealiseerde projecten 2018-2022

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

Gerealiseerde projecten 2022

1. Be- en Bijsturing van de toekomst *
2. Maatregelpakket Verzorgingsplaatsen *
3. Booggeluid
4. Nadere uitwerking rivierengebied (NURG) *
5. A15 Papendrecht – Sliedrecht
6. Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)
7. PHS Spooromgeving Geldermalsen
8. Zwolle - Herfte
9. Regiospecifiek Pakket (RSP)

Gerealiseerde projecten 2021

10. Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)*
11. Beter en meer/Verbeteraanpak trein*
12. Plan van Aanpak Goederen Emplacementen (PAGE) risicoreductie*
13. Rotterdamsebaan
14. Capaciteitsuitbreiding overnachtingplaatsen Merwedes
15. Stadshavens Rotterdam
16. A76 Aansluiting Nuth
17. Sterke regio's: Oost-Nederland

Gerealiseerde projecten 2020

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

Gerealiseerde projecten 2019

24. Aanleg ATBvv A2 corridor en Brabantroute (niet op kaart)
25. A27/A1 Utrecht - knooppunt Eemnes - aansluiting Bunschoten - Spakenburg
26. Amsterdam CS, fietsenstalling
27. Noord-Zuidlijn
28. Lekkanaal: derde kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen
29. A4 Vlietland - N14
30. Legger Vlieland en Terschelling
31. Vaarweg Lemmer - Delfzijl, fase 1
32. Wilhelminakanaal Tilburg
33. Quick wins binnenhavens (niet op kaart)
34. Optimalisering goederencorridor Rotterdam - Genua (niet op kaart)

Gerealiseerde projecten 2018

35. A1 Apeldoorn-Zuid - Beekbergen
36. A6/A7 knooppunt Joure
37. Intensivering spoor in steden fase 1 en fase 2*
38. N18 Varsseveld - Enschede
39. N31 Harlingen (traverse Harlingen)
40. N35 Zwolle - Wijthmen
41. Regionet, fase 1
42. Ruimte voor de rivier*
43. Sterke regio's: Zuid-Nederland
44. Sterke regio's: Zuidwest-Nederland
45. Utrecht Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject, VINEX)
46. Verruiming vaarweg Eemshaven - Noordzee
47. Venlo logistiek multimodaal knooppunt
48. Wielingen

* niet op de kaart

Nationaal

- MIRT Onderzoeken
- Totaalkaart MIRT Projecten
- Projectenkaart Hoofdwegen
- Projectenkaart Spoorwegen en Openbaar Vervoer
- Projectenkaart Vaarwegen
- Projectenkaart Water
- Nationaal File top 50
- Nationaal Transport- en investeringsbeleid van de EU in Nederland
- Projectenoverzicht
- Project- en programmabladen

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. Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (valt onder SBaB programma)
4. MIRT Onderzoek Netwerkstrategie HWN/OWN Brainport Eindhoven (valt onder SmartwayZ.NL programma)
5. MIRT Onderzoek Verstedelijking en mobiliteit Brainportregio
6. Onderzoek Sluis Grave
7. Gebiedsgericht MIRT Onderzoek bereikbaarheid Zwolle en omgeving
8. Haven Werkendam
9. MIRT Onderzoek Traject Havikerwaard-Fraterwaard-Olburgerwaard
10. MIRT onderzoek Deltaplan voor het Noorden/Lelylijn

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 Zeewolde - Knooppunt Eemnes (valt onder MRA programma)
4. A27/A12 Ring Utrecht
5. A28/A1 Knooppunt Hoevelaken
6. A6 Almere Oostvaarders-Lelystad
7. A7/A8 Amsterdam-Hoorn
8. A9 Rottepolderplein (valt onder SBaB programma)
9. Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)
10. ZuidasDok
11. Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (valt onder SBaB programma)
12. A4 Burgerveen-N14
13. A4 Haaglanden-N14
14. A15 Papendrecht-Gorinchem (valt onder GVC programma)
15. A16 Rotterdam
16. A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Knooppunt Gouwe
17. A24 Blankenburgverbinding
18. Oeververbindingen Rotterdam (valt onder MoVe programma)
19. Rijnlandroute
20. Tijdelijke tolheffing A24 Blankenburgverbinding
21. A2 Deil-'s Hertogenbosch-Vught
22. A2 Het Vonderen-Kerensheide
23. A27 Houten-Hooipolder
24. A58 Tilburg-Breda (valt onder SmartwayZ.NL programma)
25. A67 Leenderheide-Geldrop (valt onder SmartwayZ.NL programma)
26. A67/A73 knooppunt Zaarderheiken
27. InnoVA58 (valt onder SmartwayZ.NL programma)
28. MIRT Onderzoek Netwerkstrategie HWN/OWN Brainport Eindhoven (valt onder SmartwayZ.NL programma)
29. MIRT Onderzoek Verstedelijking en mobiliteit Brainportregio
30. N65 Vught-Haaren
31. A1 Apeldoorn-Azelo
32. A1/A30 Barneveld
33. A1/A35 Knooppunt Azelo-Buren
34. A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15)
35. A28 Amersfoort-Hoogeveen
36. A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven
37. Gebiedsgericht MIRT Onderzoek bereikbaarheid Zwolle en omgeving
38. N35 Nijverdal-Wierden
39. N35 Wijthmen-Nijverdal
40. N50 Kampen-Kampen-Zuid
41. Tijdelijke tolheffing A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15)
42. A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2
43. N33 Zuidbroek-Appingedam

Spoorwegen en Openbaar Vervoer

44. Amsterdam Bay Area (valt onder SBaB programma)
45. Amsterdam CS, Cuypershal
46. Multimodale knoop Schiphol
47. Ombouw Amstelveenlijn (hoogwaardige tramverbinding)
48. OV en Wonen in de regio Utrecht (valt onder U Ned programma)
49. PHS Alkmaar - Amsterdam
50. PHS Amsterdam
51. Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (valt onder SBaB programma)
52. Calandbrug (Theemswegtrace)
53. CID Binckhorst (valt onder MoVe programma)
54. Emplacement Den Haag Centraal
55. HOV-Net Zuid-Holland Noord
56. PHS Rijswijk Rotterdam
57. Sloelijn + Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn
58. Spooraansluitingen Tweede Maasvlakte
59. Hub Den Bosch
60. Maaslijn
61. PHS Meteren Boxtel
62. Toekomstvast Spoor Zuidoost-NL (valt onder SmartwayZ.NL programma)
63. Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)
64. PHS Ede
65. PHS Nijmegen
66. Quickscan Decentraal Spoor: Oost-Nederland
67. Traject Oost
68. MIRT onderzoek Deltaplan voor het Noorden/ Lelylijn
69. Sporendriehoek Noord-Nederland

Vaarwegen

70. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer
71. De Zaan (Wilhelminasluis)
72. Lichteren Buitenhaven Ijmuiden en Energiehaven
73. Vaarweg IJsselmeer-Meppel
74. Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam-Lemmer)
75. Zeetoegang IJmond
76. Capaciteit Volkeraksluizen
77. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek
78. Nieuwe sluis Terneuzen
79. Project Mainportontwikkeling Rotterdam
80. Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil
81. Maasroute, modernisering fase 2
82. Onderzoek Sluis Grave
83. Wilhelminakanaal Sluis 2
84. Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)
85. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel
86. Toekomstvisie Waal (Lobith en Haaften)
87. Twentekanalen, verruiming (fase 2)
88. Sluis Kornwerderzand
89. Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2

Water

90. Afsluitdijk
91. Dijkversterking Marken
92. Markermeer-IJmeer
93. Noord Hollandse Markermeerkust
94. Oostvaardersoevers
95. Reevesluis
96. Wieringerhoek
97. Besluit beheer Haringvlietsluizen
98. Getij Grevelingen
99. Planning en Studies Zandsuppletie Galgeplaat (ZWD)
100. Vooroeververdediging en Herstel Steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde
101. Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum
102. Grensmaas
103. Lob van Gennep
104. Meanderende Maas
105. Oeffelt
106. Zandmaas
107. Haven Werkendam
108. Havikerwaard-Fraterwaard-Olburgerwaard
109. IJsseldelta fase 2
110. Kribverlaging Pannerdensch Kanaal
111. Rivierklimaatpark IJsselpoort
112. Buitendijkse Slibsedimentatie Eems-Dollard
113. Ecologische Waterkwaliteit Friese IJsselmeerkust
114. Eemszijl en Groote Polder
115. Koehool-Lauwersmeer
116. Lauwersmeer-Vierhuizergat

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 Zeewolde - Knooppunt Eemnes (valt onder MRA programma)
4. A27/A12 Ring Utrecht
5. A28/A1 Knooppunt Hoevelaken
6. A6 Almere Oostvaarders-Lelystad
7. A7/A8 Amsterdam-Hoorn
8. A9 Rottepolderplein (valt onder SBaB programma)
9. Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)
10. ZuidasDok
11. Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (valt onder SBaB programma)
12. A4 Burgerveen-N14
13. A4 Haaglanden-N14
14. A15 Papendrecht-Gorinchem (valt onder GVC programma)
15. A16 Rotterdam
16. A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Knooppunt Gouwe
17. A24 Blankenburgverbinding
18. Oeververbindingen Rotterdam (valt onder MoVe programma)
19. Rijnlandroute
20. Tijdelijke tolheffing A24 Blankenburgverbinding
21. A2 Deil-'s Hertogenbosch-Vught
22. A2 Het Vonderen-Kerensheide
23. A27 Houten-Hooipolder
24. A58 Tilburg-Breda (valt onder SmartwayZ.NL programma)
25. A67 Leenderheide-Geldrop (valt onder SmartwayZ.NL programma)
26. A67/A73 knooppunt Zaarderheiken
27. InnoVA58 (valt onder SmartwayZ.NL programma)
28. MIRT Onderzoek Netwerkstrategie HWN/OWN Brainport Eindhoven (valt onder SmartwayZ.NL programma)
29. MIRT Onderzoek Verstedelijking en mobiliteit Brainportregio
30. N65 Vught-Haaren
31. A1 Apeldoorn-Azelo
32. A1/A30 Barneveld
33. A1/A35 Knooppunt Azelo-Buren
34. A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15)
35. A28 Amersfoort-Hoogeveen
36. A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven
37. Gebiedsgericht MIRT Onderzoek bereikbaarheid Zwolle en omgeving
38. N35 Nijverdal-Wierden
39. N35 Wijthmen-Nijverdal
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

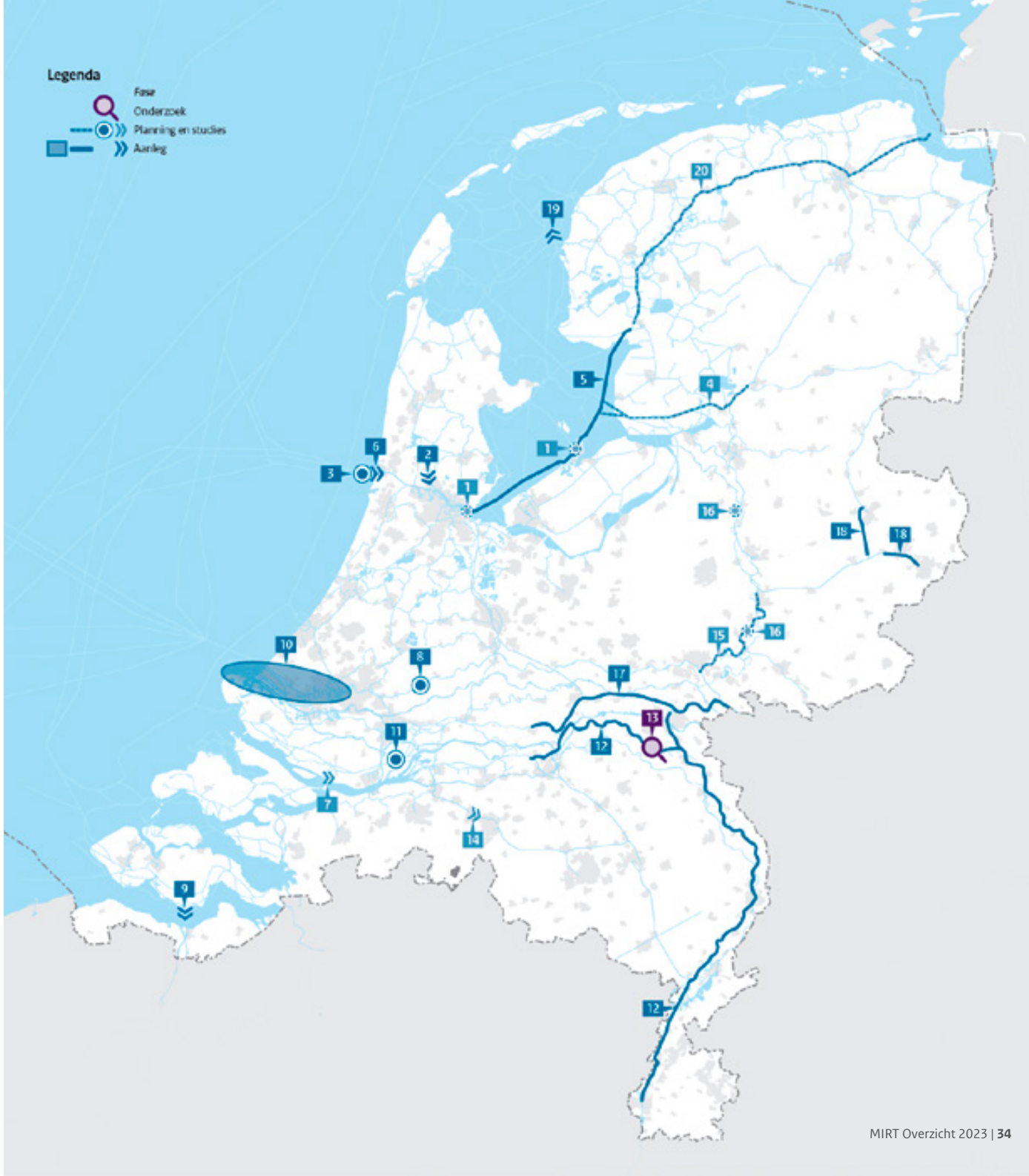
Op deze kaart staan alle lopende projecten weergegeven van de modaliteit Spoorwegen en Openbaar Vervoer, met uitzondering van de nationale projecten.

1. Amsterdam Bay Area (valt onder SBaB programma)
2. Amsterdam CS, Cuypershal
3. Multimodale knoop Schiphol
4. Ombouw Amstelveenlijn (hoogwaardige tramverbinding)
5. OV en Wonen in de regio Utrecht (valt onder U Ned programma)
6. PHS Alkmaar - Amsterdam
7. PHS Amsterdam
8. Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (valt onder SBaB programma)
9. Calandbrug (Theemswegtrace)
10. CID Binckhorst (valt onder MoVe programma)
11. Emplacement Den Haag Centraal
12. HOV-Net Zuid-Holland Noord
13. PHS Rijswijk Rotterdam
14. Sloelijn + Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn
15. Spooraansluitingen Tweede Maasvlakte
16. Hub Den Bosch
17. Maaslijn
18. PHS Meteren Boxtel
19. Toekomstvast Spoor Zuidoost-NL (valt onder SmartwayZ.NL programma)
20. Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)
21. PHS Ede
22. PHS Nijmegen
23. Quickscan Decentraal Spoor: Oost-Nederland
24. Traject Oost
25. MIRT onderzoek Deltaplan voor het Noorden/Lelylijn
26. 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. Lichteren 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. Nieuwe sluis Terneuzen
10. Project Mainportontwikkeling Rotterdam
11. Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil
12. Maasroute, modernisering fase 2
13. Onderzoek Sluis Grave
14. Wilhelminakanaal Sluis 2
15. Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)
16. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel
17. Toekomstvisie Waal (Lobith en Haaften)
18. Twentekanalen, 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. Noord Hollandse Markermeerkust
5. Oostvaardersoevers
6. Reevesluis
7. Wieringerhoek
8. Besluit beheer Haringvlietsluizen
9. Getij Grevelingen
10. Planning en Studies Zandsuppletie Galgeplaat (ZWD)
11. Vooroeververdiging en Herstel Steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde
12. Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum
13. Grensmaas
14. Lob van Gennep
15. Meanderende Maas
16. Oeffelt
17. Zandmaas
18. Haven Werkendam
19. Havikerwaard-Fraterwaard-Olburgerwaard
20. IJsseldelta fase 2
21. Kribverlaging Pannerdensch Kanaal
22. Rivierklimaatpart IJsselpoort
23. Buitendijkse Slibsedimentatie Eems-Dollard
24. Ecologische Waterkwaliteit Friese IJsselmeerkust
25. Eemszijl en Groote Polder
26. Koehool-Lauwersmeer
27. Lauwersmeer-Vierhuizergat

Nationaal File top 50

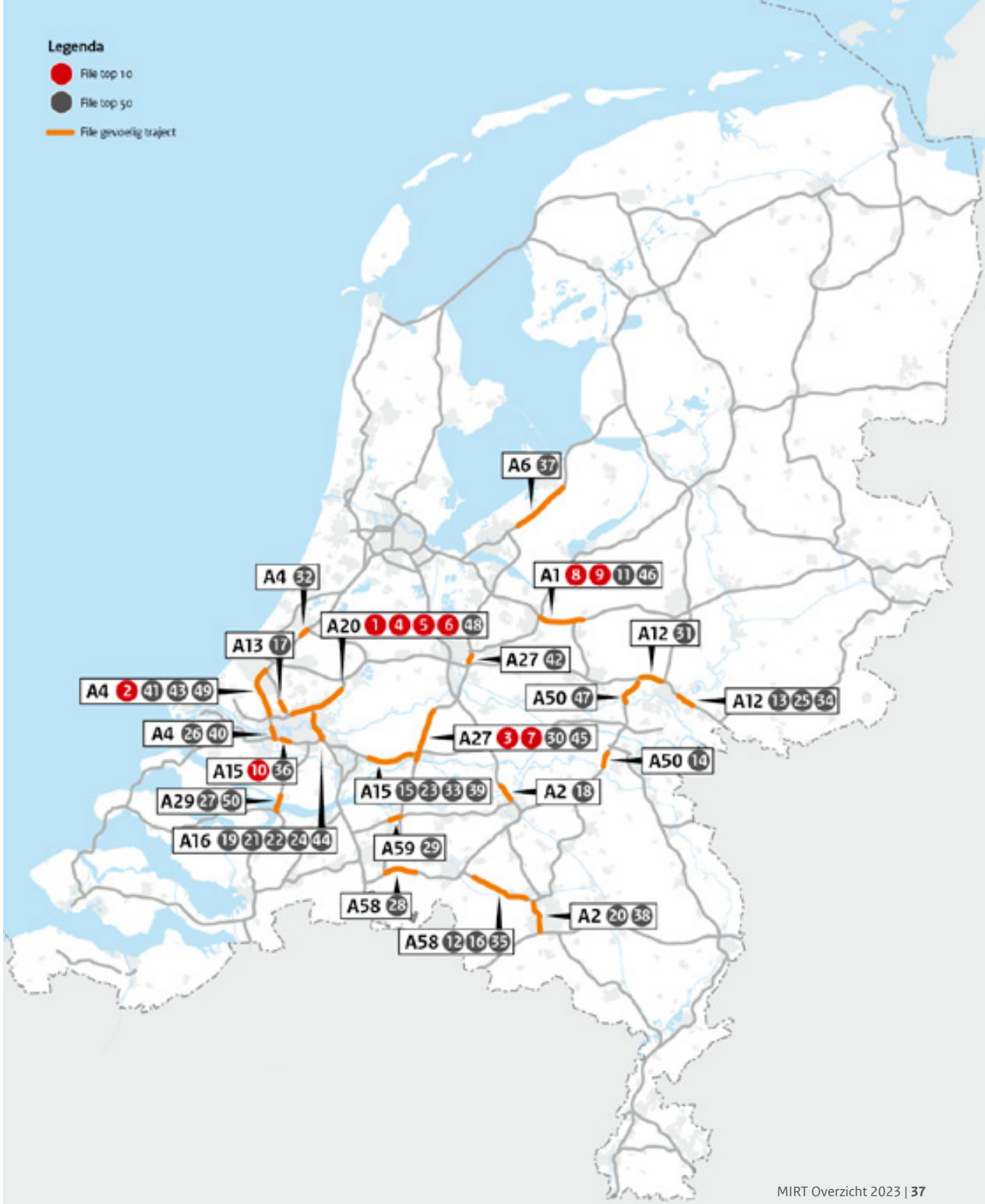
Op verzoek van de Tweede Kamer (TK 31305, nr. 115) wordt sinds 2009 in het MIRT Overzicht de meest recente File Top 50 weergegeven. Het ministerie van IenW werkt aan het oplossen van deze en andere fileknelpunten uit de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA, voorheen NMCA). Hiermee wordt prioriteit gegeven aan de grootste knelpunten zoals is verzocht in de motie-Sharpe (TK 32123, nr. 123) en zoals is verzocht in de motie-Dijkstra door in asfalt te blijven investeren en daarbij de voormalig genoemde 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.

Rijkswaterstaat heeft de File Top 50 samengesteld op basis van filegegevens van mei 2021 tot en met april 2022. De File Top 50 wordt berekend 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

1. **A20 Hoek van Holland - Gouda**
   tussen Rotterdam-Noord en Rotterdam-Crooswijk
2. **A4 Den Haag - Rotterdam**
   tussen Delft en KP Kethelplein-noord
3. **A27 Utrecht - Gorinchem**
   tussen Lexmond en Noordeloos
4. **A20 Gouda - Hoek van Holland**
   tussen Moordrecht en Nieuwerkerk aan den IJssel
5. **A20 Hoek van Holland - Gouda**
   tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Moordrecht
6. **A20 Gouda - Hoek van Holland**
   tussen Rotterdam-Crooswijk en Rotterdam-Noord
7. **A27 Gorinchem - Breda**
   tussen Industrieterrein Avelingen en Merwedebrug
8. **A1 Apeldoorn - Amersfoort**
   tussen KP Barneveld en Hoevelaken
9. **A1 Amersfoort - Amsterdam**
   tussen KP Hoevelaken en Amersfoort-Noord
10. **A15 Gorinchem - Rotterdam Maasvlakte**
    bij KP Benelux
11. **A1 Amersfoort - Apeldoorn**
    tussen Hoevelaken en KP Barneveld
12. **A58 Tilburg - Eindhoven**
    tussen Moergestel en Oirschot
13. **A12 Oberhausen - Arnhem**
    tussen Zevenaar en Duiven
14. **A50 Oss - Eindhoven**
    bij KP Bankhoef
15. **A15 Ridderkerk - Gorinchem**
    tussen Sliedrecht-West en Sliedrecht-Oost
16. **A58 Tilburg - Eindhoven**
    tussen Oirschot en Best
17. **A13 Rijswijk - Rotterdam**
    tussen Rotterdam the Hague en KP Kleinpolderplein
18. **A2 's-Hertogenbosch - Utrecht**
    tussen KP Empel en Kerkdriel
19. **A16 Breda - Rotterdam**
    tussen KP Ridderkerk-Noord en Rotterdam-Kralingen
20. **A2 Eindhoven - 's-Hertogenbosch**
    tussen KP De Hogt en KP Batadorp
21. **A16 Rotterdam - Breda**
    tussen Rotterdam-Feijenoord en KP Ridderkerk-Noord
22. **A16 Breda - Rotterdam**
    tussen Rotterdam-Kralingen en Rotterdam-Prins Alexander
23. **A15 RIdderkerk - Gorinchem**
    tussen Hardinxveld-Giessendam en KP Gorinchem
24. **A16 Rotterdam - Breda**
    tussen hoofdrijbaan Rotterdam-Kralingen en Rotterdam-Feijenoord
25. **A12 Oberhausen - Arnhem**
    tussen Westervoort en KP Velperbroek
26. **A4 Den Haag - Rotterdam**
    tussen Beneluxtunnel en KP Benelux
27. **A4 Rotterdam - Sabina**
    tussen Numansdorp en KP Hellegatsplein
28. **A58 Tilburg - Breda**
    tussen Tilburg-Reeshof en Bavel
29. **A59 Zonzeel - 's-Hertogenbosh**
    tussen Oosterhout en Raamsdonksveer
30. **A27 Gorinchem - Utrecht**
    tussen Noordeloos en Lexmond
31. **A12 Utrecht - Arnhem**
    tussen KP Grijsoord en KP Waterberg
32. **A4 Amsterdam - Den Haag**
    tussen Zoeterwoude-Rijndijk en Zoeterwoude-Dorp
33. **A15 Gorinchem - Ridderkerk**
    tussen KP Gorinchem en Hardinxveld-Giessendam
34. **A12 Arnhem - Oberhausen**
    tussen Duiven en Zevenaar
35. **A58 Eindhoven - Tilburg**
    tussen Oirschot en Moergestel
36. **A15 Gorinchem - Rotterdam Maasvlakte**
    tussen Rotterdam-Charlois en KP Benelux
37. **A6 Muiden - Lelystad**
    tussen Almere Buiten-Oost en Lelystad-airport
38. **A2 Eindhoven - 's-Hertogenbosch**
    tussen KP Batadorp en KP De Hogt
39. **A15 Gorinchem - Ridderkerk**
    tussen Sliedrecht-Oost en Sliedrecht-West
40. **A4 Den Haag - Rotterdam**
    bij Beneluxtunnel
41. **A4 Rotterdam - Den Haag**
    tussen Delft en Den Hoorn
42. **A27 Almere - Utrecht**
    tussen KP Rijnsweerd en KP Lunetten
43. **A4 Rotterdam - Den Haag**
    tussen Rijswijk Plaspoelpolder en Rijswijk Centrum
44. **A16 Breda - Rotterdam**
    bij KP Terbregseplein
45. **A27 Breda - Gorinchem**
    tussen Werkendam en Brug over de Merwede
46. **A1 Amersfoort - Apeldoorn**
    tussen KP Barneveld en Voorthuizen
47. **A50 Oss - Arnhem**
    tussen Renkum en KP Grijsoord
48. **A20 Hoek van Holland - Gouda**
    tussen Rotterdam-Crooswijk en KP Terbregseplein
49. **A4 Den Haag - Rotterdam**
    tussen Rijswijk en Den Haag-Zuid /Wippolderlaan
50. **A4 KP Sabina - Rotterdam**
    tussen KP Hellegatsplein en Numansdorp



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 naast een uitgebreid netwerk ook een kernnetwerk vastgesteld, met negen multimodale TEN-T corridors als belangrijkste vervoersaders. 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. Ook garandeert het netwerk vlot internationaal vervoer van personen, wat in 2021 extra tot uiting komt in het Europese themajaar the European Year of Rail.
Het TEN-T netwerk beslaat een groot deel van de hoofdverbindingen in Nederland. Ook belangrijke grensoverschrijdende verbindingen zijn onderdeel van het TEN-T. Het is bijna vanzelfsprekend dat ook veel MIRT-projecten werden en worden uitgevoerd op het TEN-T.
Het ministerie van IenW, belangrijke stakeholders en meerdere Nederlandse provincies werken intensief samen met de Europese Commissie 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 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, digitale infrastructuur en energie. Voor de nieuwe programmaperiode 2021-2027 is daar een bedrag van € 33,7 mld. in opgenomen waarvan € 25,8 mld. voor de aanleg van het TEN-T.

De CEF is een populaire financieringsfaciliteit bij Nederlandse provincies, stakeholders (waaronder de zeehavens, binnenvaartsector en ProRail) en de nationale overheid. In de periode 2014-2020 werd aan 103 projecten met Nederlandse betrokkenheid totaal € 670 mln. toegewezen, hetgeen heeft bijgedragen aan ruim € 2 mld. aan investeringen. Enkele voorbeelden van de projecten die een financiële bijdrage kregen zijn:

Spoorvervoer

- Spoorvervoer
- Calandspoorbrug/ Theemswegtracé in Rotterdam
- Grensovergangen (Wunderline, Gent-Terneuzen, Zevenaar-Oberhausen)
- Voorbereiding sanering spoorwegovergangen (Venlo, Apeldoorn, Amersfoort)

Wegvervoer

- Veilige truckparkeerplaatsen (Zuid-Holland, Zeeland, Noord-Brabant en Limburg)
- Elektrische bussen en laadinfrastructuur (Rotterdam, Amstelland, Haarlem-IJmond)
- H2- en E-laadstations langs het TEN-T netwerk
- Verbetering verkeersmanagement en -veiligheid via ITS-projecten

Nationaal Transport- en investeringsbeleid van de EU in Nederland

Binnenvaart en maritiem

- Investeringen in Liquefied Natural Gas voor de scheepvaart (zee- en binnenvaart)
- Opwaardering van vaarwegen (Gent-Terneuzen, Twentekanaal, Maasroute, Ligplaatsen Spijk)
- Onderzoek walstroomvoorzieningen Amsterdam en Rotterdam

Luchtvaart

- Nederlandse investeringen in het gezamenlijk Europese luchtruim door implementatie van het programma SESAR (Single European Sky ATM Research)

Multimodaal

- Verbetering van multimodale aansluitingen (Rotterdam en Moerdijk)
- Digitalisering van fietsparkeersystemen bij enkele grote treinstations
- Overslagvoorzieningen (Bergen op Zoom, Venlo, Heijen, Rotterdam)

Voor de periode 2021-2027 zijn in de eerste oproep 12 aanvragen gehonoreerd, waarbij aan Nederlandse deelnemers € 54 mln. werd toegewezen.

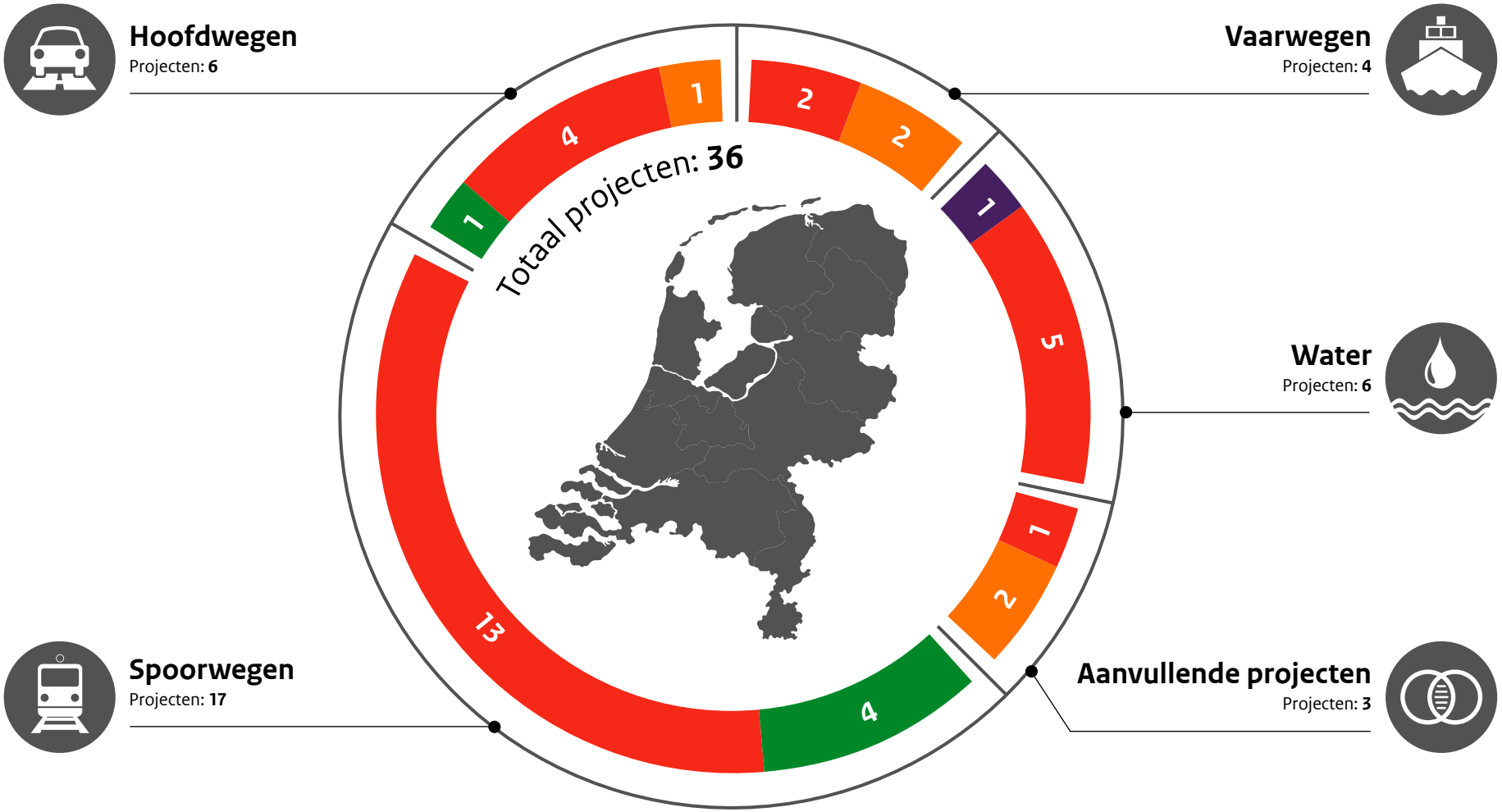
Relatie MIRT en TEN-T/CEF

In deze uitgave van het MIRT laten we voor het eerst zien welke MIRT-projecten uitgevoerd worden op delen van het TEN-T netwerk. Tevens hebben we op de MIRT-bladen van deze projecten aangegeven of er CEF-subsidie aan Nederland is toegewezen aan dit project.

Op de website van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland staat een overzicht van alle Nederlandse projecten, waaraan CEF-subsidie is toegewezen. Ook is hier informatie te vinden over de MIRT-projecten die sinds 2014 op het TEN-T netwerk uitgevoerd werden en worden.

Projecten op het Nederlands deel van het TEN-T netwerk
https://ez.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=33b1acd65fa84a6593fc6332b20f0935

Nationaal Projectenoverzicht



Onderzoek | Verkenning | Planning en studies | Aanleg | Programma's

Gebied **Nationaal**
Fase **Programma**

Programma Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 De Toekomstagenda 2030 Topcorridors is in 2020 vastgesteld.

2019 Het programma is nieuw 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 een 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 als verbinding tussen mainports en havens, knooppunten en achterland. 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 Zuidoost bepaald.

In 2020 is de toekomstagenda Corridorontwikkeling 2030 vastgesteld. De ambitie hierbij is om in 2030 topcorridors te hebben, die de basis vormen voor de logistieke toppositie 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.

Gebied **Nationaal**
Fase **Programma**

Programma Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost

(vervolg)

Opbouw van het programma

In het Programma Goederenvervoercorridors werken Rijk, regionale overheden, het Havenbedrijf Rotterdam, de Topsector Logistiek, marktpartijen en kennisinstellingen samen. Het programma is georganiseerd rondom de vijf strategische pijlers uit de toekomstagenda 2030:

- Toekomstbestendige verbindingen tussen Mainport Rotterdam en het Europese achterland;
- (Inter)nationale multimodale bereikbaarheid van het knooppuntennetwerk;
- Duurzame ruimtelijk-economische ontwikkeling van strategische knooppunten;
- Verduurzaming van de Oost- en Zuidoost-Topcorridors;
- State-of-the-art digitale voorzieningen.

De corridorpartijen maken in het BO MIRT jaarlijks bestuurlijke afspraken over maatregelen en acties die zij gezamenlijk uitvoeren in het programma. De Toekomstagenda geeft hierbij voor de periode tot 2030 richting met een gezamenlijk en samenhangend toekomstperspectief voor vijf pijlers en een routekaart met de focus voor de samenwerking en gezamenlijke investeringen op de korte (tot 2025), middellange (2025-2030) en lange termijn (na 2030). De maatregelen en acties waarover afspraken worden gemaakt in het BO MIRT, worden opgenomen in het uitvoeringsplan dat jaarlijks kan worden geactualiseerd. Iedere corridorpartij voert één of meerdere acties uit namens alle corridorpartijen, vanuit een integrale, multimodale en gezamenlijke goederencorridorbenadering.

Planning

Het betreft een doorlopend programma. Planningen voor de geprioriteerde deelprojecten die onderdeel vormen van het programma zijn in de tabel in dit blad opgenomen. De geprioriteerde deelprojecten die momenteel worden opgepakt, zijn in de tabel van dit blad weergegeven en maken onderdeel uit van het jaarlijkse uitvoeringsplan.

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 de ministeries van IenW en BZK, 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 € 675 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.

De corridorpartijen maken in het BO MIRT jaarlijks bestuurlijke afspraken over maatregelen en acties die zij gezamenlijk uitvoeren in het programma. De Toekomstagenda geeft hierbij voor de periode tot 2030 richting met een gezamenlijk en samenhangend toekomstperspectief voor vijf pijlers en een routekaart met de focus voor de samenwerking en gezamenlijke investeringen op de korte (tot 2025), middellange (2025-2030) en lange termijn (na 2030). De maatregelen en acties waarover afspraken worden gemaakt in het BO MIRT, worden opgenomen in het uitvoeringsplan dat jaarlijks kan worden geactualiseerd. Iedere corridorpartij voert één of meerdere acties uit namens alle corridorpartijen, vanuit een integrale, multimodale en gezamenlijke goederencorridorbenadering.

Gebied **Nationaal**
Fase **Programma**

Programma Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost

(vervolg)

Strategische pijler	Deelprojecten
Toekomstbestendige verbindingen tussen Mainport Rotterdam en het Europese achterland	Robuuste vaarwegen
	MIRT Verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem
	Truckparkings
	Verkenning 740 meter lange treinen
	Buisleidingen
	Integrale ketenoptimalisatie containerbinnenvaart
	Optimalisatie wegtransport
	Optimalisatie railvervoer Indigo
(Inter)nationale multimodale bereikbaarheid van het knooppuntennetwerk	Kademuren
	Spoorgoederenknoop Venlo
	Last mile spoor
	Afslag 38 knooppunt Nijmegen
Duurzame ruimtelijk-economische ontwikkeling van strategische knooppunten	Ruimtelijke economische sturing bedrijventerreinen
	Railterminal Gelderland
	Pilots bovengemiddelde knooppunten - bedrijventerreinen
Verduurzaming van de Oost- en Zuidoost-Topcorridors	Clean Energy Hubs
	Modal shift aanpak
	Walstroom ligplaatsen
	Zero Emissie Services
	Verslogistiek
	Afvalstromen van weg naar water
State-of-the-art digitale voorzieningen	Digitalisering containervervoer

Gebied **Nationaal**
Fase **Programma**

Programma Goederenvervoercorridor Zuid

Projecthistorie
Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Dit programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

In het BO MIRT 2020 is besloten tot een MIRT-onderzoek naar de haalbaarheid van een integraal corridorprogramma Zuid (goederenstroom Amsterdam-Rotterdam–Antwerpen e.v.). Dit onderzoek is uitgevoerd in gezamenlijke opdracht van het ministerie van IenW, de betrokken provincies en zeehavenbedrijven). Het onderzoek is afgerond in het voorjaar van 2022. De bevindingen van het eerdere onderzoek naar de corridor Rotterdam-Antwerpen zijn hierin meegenomen. Op grond hiervan is in de programmaraad i.o. unaniem besloten tot de start van een corridorprogramma.

Opbouw van het programma

Het programma start met een nadere invulling van het programma rond de volgende thema's:

- Borgen goede bereikbaarheid (inclusief modal shift)
- Versnellen verduurzaming
- Benutten kansen energietransitie in de corridor
- Digitalisering
- Er wordt toegewerkt naar vaststelling van het programma in het BO MIRT (inclusief financiering en de bijbehorende maatregelen)

Hierbij zal nadrukkelijk worden aangesloten bij het MIRT-programma voor de Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost. Het programma zal ook ingaan op de samenwerking met de Vlaamse corridorpartners

Planning

Het betreft een doorlopend programma.

MIRT-projecten onder dit programma

N.v.t.

Betrokken partijen

De betrokken partijen naast het ministerie van IenW zijn de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Noord-Brabant, Zeeland, de havenbedrijven Amsterdam, Rotterdam, Moerdijk, Nord Sea Ports en de Logsitieke Alliantie.

Financiën

Er wordt voor maatregelen uit het programma op voorhand geen extra geld vrijgemaakt. Eventuele financiering van maatregelen maakt onderdeel uit van de besluitvorming in het BO MIRT 2022. Voor het programmamanagement in 2022 is op basis van een verdeling (50 %-50 %) een budget van € 200.000 afgesproken.

Overzicht deelprojecten

Nader te bepalen.

Gebied **Nationaal**
Fase **Programma**

Programma Fiets

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Het project is vanaf 2018 opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

Nederland ziet zich gesteld voor een groot aantal maatschappelijke opgaven op het gebied van economie, woningbouw en verstedelijking, bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid, klimaat en duurzaamheid en leefbaarheid. Groeiend fietsgebruik draagt mede bij aan het oplossen van deze urgente maatschappelijke opgaven. Het goed en veilig geleiden van deze groei en de bijkomende uitdagingen op het gebied van verkeersveiligheid en het toenemende ruimtebeslag vergt structurele en langjarige investeringen in fietsinfrastructuur. Investeringen in fietsinfrastructuur zijn snel uit te voeren, zeer kosteneffectief en de maatschappelijke baten zijn hoger dan de kosten.

De grote opgaven van nu, waaronder de woningbouwopgave, maken het noodzakelijk om de komende tijd een extra grote stap te zetten. De fiets moet enerzijds een grotere rol pakken als duurzame, gezonde en ruimte-efficiënte vervoerwijze; anderzijds wordt de ruimte steeds schaarser en zijn ook voor het fietsnetwerk grotere keuzes en investeringen nodig.

Nederland staat voor een grote verstedelijkingsopgave. In tien jaar tijd moeten een miljoen nieuwe woningen worden gebouwd, bijna geheel binnen het in stedelijk gebied. Voor het bereikbaar en daarmee leefbaar houden van de groeiende steden heeft de fiets een sleutelpositie. Omdat investeringen in fietsinfrastructuur snel zijn uit te voeren en zeer kosteneffectief zijn, maar ook omdat kiezen voor de fiets leidt tot een klimaatbestendige, gezonde en leefbare stad. Zonder de fiets, in combinatie met lopen en OV, bij de ontsluiting van de nieuwe woningen centraal te stellen, zal het niet lukken de woningbouwopgave te realiseren.

Ambities

Om ervoor te zorgen dat de Schaalsprong Fiets daadwerkelijk wordt gerealiseerd, hebben regio en Rijk tijdens de Bestuurlijke Overleggen MIRT van november 2020 afgesproken een Nationaal Toekomstbeeld Fiets op te stellen. De Tweede Kamer is hierover in november 2020 geïnformeerd via de MIRT-brief. In samenhang daarmee hebben de

partijen ‘gezamenlijk de ambitie uitgesproken om de potentie van de fiets, als volwaardige modaliteit en oplossing voor een aantal maatschappelijke opgaven, meer structureel onderdeel te maken van bestuurlijke en financiële afspraken zowel binnen de eigen bestuurslaag als ook tussen de verschillende bestuurslagen.’

Dit sluit goed aan bij de overgang van Infrastructuurfonds naar Mobiliteitsfonds, dat is ingericht om integrale, gebiedsgerichte mobiliteitsoplossingen te bekostigen. In het Mobiliteitsfonds kan de fiets structureel worden meegenomen in de afweging.

Inmiddels ligt er met het Nationaal Toekomstbeeld fiets (NTF) een landsdekkende opgave voor fietsinfrastructuur. Het NTF is opgebouwd uit een ‘optelsom’ van regionale Fietsnetwerkplannen.

Gebied **Nationaal**
Fase **Programma**

Programma Fiets

(vervolg)

De ambitie is de fiets als volwaardige modaliteit en effectieve oplossing in te zetten voor de nationale opgaven op gebied van woningbouw en verstedelijking, bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid, klimaat, duurzaamheid en leefbaarheid.

Als tussenstap is afgesproken in maart 2021 de opgave op hoofdlijnen te schetsen. Op 8 maart 2021 is het NTF op hoofdlijnen publiekelijk gelanceerd en naar de Tweede Kamer gestuurd. In het kader van het NTF op Hoofdlijnen is becijferd dat het tot 2040 om een investering van zo'n € 13 mld. euro gaat. Zo'n grote investering vraagt om samenwerking tussen Rijk, provincies, vervoerregio's en gemeenten. Daarnaast maakt de aard van de ingrepen vaak dat overheden samen aan de slag moeten, met behulp van maatschappelijke partners. Om deze samenwerking succesvol te laten zijn, moet er een gedeeld beeld van de toekomst zijn. Als het gaat om de verantwoordelijkheidsverdeling voor fietsinfrastructuur geldt dat deze primair bij provincies, vervoerregio's en gemeenten ligt. Het Rijk is medeverantwoordelijk voor fietsparkeren bij treinstations en fietsroutes lopend over areaal van Rijkswaterstaat.

Doel van het NTF is het groeiende aantal fietsers veilig de ruimte te geven. En om meer mensen te stimuleren de fiets te pakken naar het werk. In het NTF staan daarom drie thema's centraal:

1. Vlot en veilig doorfietsen
   Een landelijk dekkend netwerk van hoofdfietsroutes waarop vlot en veilig doorgefietst kan worden. Het zijn de hoofdfietsroutes in stad en regio, binnen en buiten de bebouwde kom waarmee snel op werk, school, station of andere belangrijke bestemmingen gekomen kan worden.

2. Moeiteloos en veilig je fiets stallen
   Op knooppunten, in binnensteden en andere drukke plekken waar veel extra huizen (bij)gebouwd worden. Zodat de fiets makkelijk onderdeel wordt van de reis.

3. Benutten van de potentie
   Iedereen die fietst, draagt bij aan de betere doorstroming op de weg, en minder drukte in het OV. Gezien de grote mobiliteitsopgave waar Nederland voor staat, is flankerend beleid van belang, gericht op het benutten van de potentie van de fiets. Daarom wordt bijvoorbeeld ingezet op meer fietsers, het fietsen van langere afstanden aantrekke¬lijker maken en langer doortrappen.

Het belang van de fiets wordt in verschillende beleidsvisies onderschreven. In de 2e Etappe Schaalsprong Fiets van Tour de Force is de ambitie benoemd om te komen tot meer en veiliger fietsgebruik in Nederland: 20 % meer fietskilometers in 2027 (t.o.v. 2017). Dit wordt ook erkend in de nationale Mobiliteitsvisie 2040 die stelt dat de (elektrische) fiets een goedkope, gezonde en duurzame modaliteit is voor afstanden tot 15 kilometer en daarnaast een belangrijke schakel in de ketenreis.

Het NTF op Hoofdlijnen en het NTF zijn tot stand gebracht vanuit Tour de Force. Dit is een in 2015 opgerichte samenwerking tussen overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en platforms die zich inzetten voor een sterker fietsbeleid in Nederland. Omdat fiets-infrastructuur geen maatschappelijke waarde heeft zonder fietsers die er gebruik van maken, is ook fietsstimulering als thema in het NTF opgenomen.

In het NTF is verder uitgewerkt hoe de fiets kan bijdragen aan het oplossen van de maatschappelijke opgaven en welke aanpak daarbij voorzien wordt. De kwantificering van het totaal aan maatregelen uit het NTF op Hoofdlijnen is behouden omdat dit een krachtige illustratie is van hoe groot de noodzakelijke Schaalsprong Fiets is. Daarbij zijn de inzichten, getallen en bedragen geactualiseerd.

Gebied **Nationaal**
Fase **Programma**

Programma Fiets

(vervolg)

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 is nog eens € 75 mln. voor cofinanciering van fietsparkeerplekken bij stations en innovaties op dit terrein toegevoegd. De fiets is een volwaardig alternatief voor andere modaliteiten en maakt daarom integraal onderdeel uit van de Bestuurlijke Overleggen MIRT. Voor alle snelfietsroutes zijn 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.

In het coalitieakkoord van het kabinet-Rutte IV heeft het kabinet aangeven de woningbouw te willen versnellen naar rond de 100.000 woningen per jaar. Om ervoor te zorgen dat de nieuwe woningen goed ontsloten en bereikbaar zijn per ov, fiets en auto, maakt het kabinet voor de komende tien jaar in totaal € 7,5 mld. vrij. Bij de bouw van nieuwe woonwijken wordt ook gekeken naar de kansen die de fiets biedt. In de eerste ronde versnellingsafspraken voor de woningbouw in juni 2022 heeft het kabinet in totaal € 370 mln. uitgetrokken voor infrastructuurprojecten met een rol voor de fiets.

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)

Gebied **Nationaal**
Fase **Programma**

Programma Integraal Riviermanagement (IRM)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Het programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

Het Programma Integraal Riviermanagement (IRM) richt zich op de opgaven en kansen in het rivierengebied in de periode tot 2050, met een doorkijk naar 2100. Om doordachte keuzes te kunnen maken voor maatregelen in het rivierengebied, wordt een integrale visie op het rivierengebied ontwikkeld. In de visie worden vanuit de verschillende functies van de rivier – zoals scheepvaart, natuur en ecologische waterkwaliteit, zoetwaterbeschikbaarheid en inname voor drinkwatervoorziening, ruimtelijke economische ontwikkeling en hoogwaterveiligheid – en bijbehorende doelen keuzes gemaakt over de toekomstige afvoer- en bergingscapaciteit en bodemligging van de rivieren.
De integrale visie wordt vastgelegd in een Programma onder de Omgevingswet. Hierin krijgen de te maken beleidskeuzes een plek. Daarnaast worden in het Programma onder de Omgevingswet IRM-maatregelen benoemd die invulling geven aan ambities die volgen uit deze beleidskeuzes. Het gaat niet om op zichzelf staande maatregelen, maar maatregelen die onderdeel uitmaken van een logisch geheel en een na te streven eindbeeld, passend bij het gedrag van de rivier, rekening houdend met en recht doend aan de diverse rivierfuncties.

Opbouw van het programma en planning

Om te kunnen komen tot het programma onder de Omgevingswet IRM is een planproces gestart. Onderstaand schema geeft een overzicht van de verschillende producten (bouwstenen) die in het kader van het planproces worden opgesteld.
Ter voorbereiding op de keuze voor het voorkeursalternatief worden kansrijke alternatieven samengesteld (NKA). Bij de samenstelling van de alternatieven wordt gebruikgemaakt van het Beeld op de Rivieren (BoR), de Systeembeschouwing en de Notitie Realistische Beleidsopties (NRB). De effecten van de alternatieven worden onderzocht en gerapporteerd in het plan-MER en de MKBA. Mede op basis van de informatie uit deze rapporten wordt een Voorkeursalternatief (VKA) bepaald. Het Voorkeursalternatief (VKA) wordt, samen met de Werkwijze die momenteel voor IRM wordt ontwikkeld, vastgelegd in een Programma onder de Omgevingswet (POW). In 2023 zal deze naar verwachting gereed zijn.

MIRT-projecten onder dit programma

In het BO MIRT van november 2020 zijn negen pilotprojecten voor IRM langs Rijn en Maas aangewezen. In de pilotprojecten worden integrale oplossingen onderzocht voor lokale, al dan niet sectorale vraagstukken of worden ontwikkelkansen geïdentificeerd. De kansen en dilemma's die lokaal worden ervaren kunnen van betekenis zijn voor de keuzes die zich op het schaalniveau van de rivieren aandienen. De pilots voeden zo het bouwen van de alternatieven voor het Programma IRM. De pilots worden op hun beurt gevoed met de systeemkennis van het programma IRM. De aangewezen pilots zijn:

- Maasoevers Maastricht
- Verlagen Dam Lateraalkanaal nabij Roermond
- Samenwerkende uitwerking ten noorden van Venlo
- Alem en fort Sint Andries
- Afweging doorstroombaar maken landhoofd Gelderse zijde A2
- Hoogwaterveiligheid 's-Hertogenbosch, Crèvecoeur
- Werkendam
- Havikerwaard, Fraterwaard en Olburgerwaard
- Dijkverlegging Paddenpol

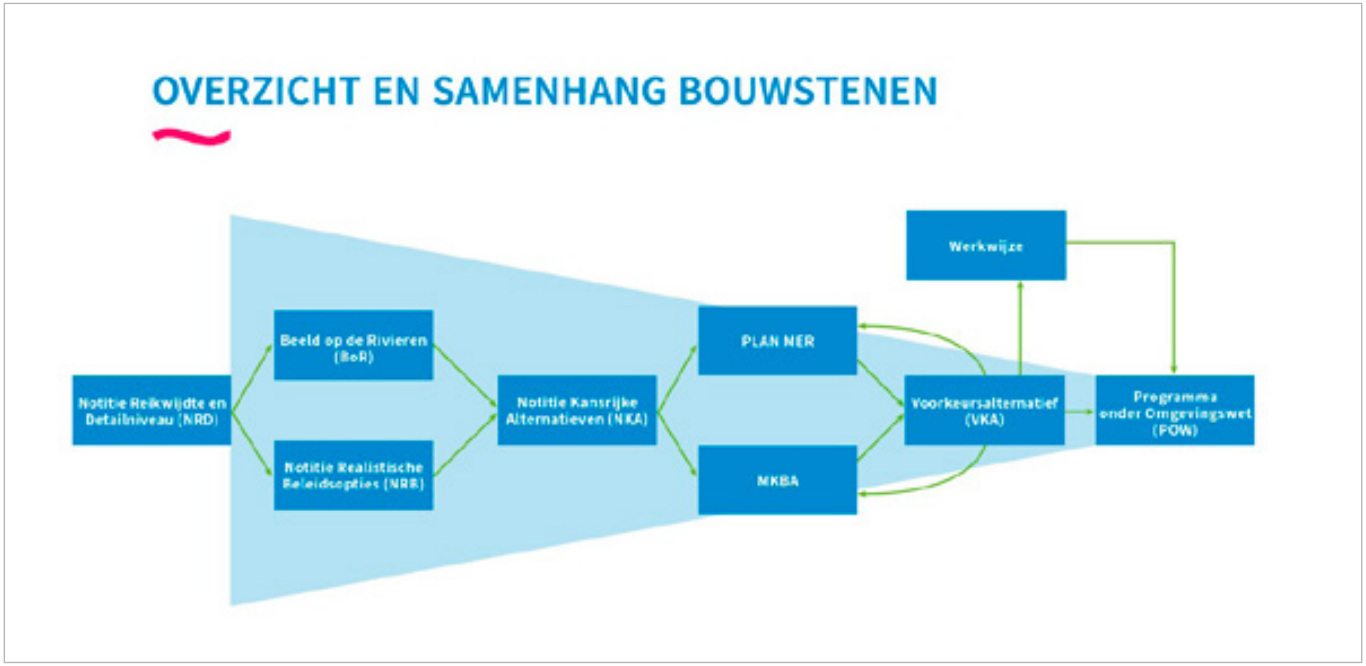
Gebied **Nationaal**
Fase **Programma**

Programma Integraal Riviermanagement (IRM)

(vervolg)

Betrokken partijen

Rijk en regio werken samen met maatschappelijke organisaties, andere belangenorganisaties en kennisinstellingen samen aan het Programma Integraal Riviermanagement. Meer informatie over het Programma Integraal Riviermanagement is te vinden op *www.bouwplaatsirm.nl*.



Gebied **Nationaal**
Fase **Programma**

Investeringsimpuls Verkeersveiligheid

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Tweede tranche investeringsimpuls verkeersveiligheid (€ 100 mln.)

2021 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2020 Eerste tranche investeringsimpuls verkeersveiligheid (€ 165 mln.)

Opgave

De urgentie om de verkeersveiligheid te verbeteren blijft onverminderd hoog. De daling van het aantal verkeersdoden stagneert en het aantal verkeersgewonden neemt toe. Op gemeentelijke en provinciale wegen vallen de meeste slachtoffers (circa 80 %).

Oplossing

Een extra impuls om de verkeersveiligheid van het onderliggend wegennet (wegen in beheer van gemeenten, provincies en waterschappen) te verbeteren.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De investeringsimpuls verkeersveiligheid draagt bij aan een het verkeersveiliger maken van de infrastructuur, een van de thema's van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Een veilig ingerichte weg kan ongevallen voorkomen en de letselernst van ongevallen beperken.

Planning

De cofinanciering vanuit het Rijk (maximaal 50 %) wordt via verschillende tranches ingezet. Eind 2020 is de eerste tranche (€ 165 mln.) verstrekt. Meer dan 200 provincies, gemeenten en waterschappen hebben een rijksbijdrage ontvangen voor maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren, zoals de ontwikkeling van vrijliggende fietspaden, het verbreden van fietspaden, de ontwikkeling van veilige oversteekplaatsen en het inrichten van schoolzones. In 2022 wordt de tweede tranche verleend (€ 100 mln.).

Politiek en 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) afgesproken om een extra impuls te geven aan het verbeteren van de verkeersveiligheid van het onderliggend wegennet. Het Rijk heeft hier voor een investeringsbedrag van € 500 mln. tot 2030 vrijgemaakt.

Financiën

Het Rijk heeft tot 2030 € 500 mln. beschikbaar voor de investeringsimpuls verkeersveiligheid. Dit geld wordt in verschillende tranches ingezet. In 2022 wordt de tweede tranche verleend.

Gebied **Nationaal**
Fase **Onderzoek**

Programmatische Aanpak Grote Wateren

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 In 2021 zijn meerdere projecten uit het programma gestart, deze hebben een eigen MIRT-blad gekregen. De ministers hebben de Tweede Kamer op 4 november 2020 nader geïnformeerd over aanvullende projecten waarvoor in de tweede tranche middelen zijn gereserveerd.

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, vaargeulverruimingen, inpolderingen en peilbeheer hebben bijgedragen aan een welvarend 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 maatregelen voor de Kaderrichtlijn Water komen de doelen van deze richtlijn voor het hoofdwatersysteem in beeld. Voor het behalen van Natura 2000-doelen en een transitie naar toekomstbestendige grote wateren 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.

Met de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) werken LNV en IenW samen met regionale overheden, maatschappelijke organisaties en marktpartijen aan deze ambitie. Tot circa 2050 worden de nodige 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, het terugbrengen van natuurlijke dynamiek, het versterken van het estuarien karakter van de delta en het 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, aanleg en monitoring van de projecten in hun onderlinge samenhang te regisseren. Zo krijgt de vereiste ecologische impuls effectief gestalte. Rijkswaterstaat, Staatsbosbeheer 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 Rijkswaterstaat, Staatsbosbeheer 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 in de regel de MIRT-systematiek.

Gebied **Nationaal**
Fase **Onderzoek**

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.). Eind 2020 is ook voor de resterende € 40 mln. besloten. De komende jaren worden voor de volgende projecten het MIRT-traject doorlopen:

- Oostvaardersoevers;
- Vergroten laag-dynamisch riviermilieu: aanleg 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;
- Kustontwikkeling Eemszijlen (voorheen Binnendijkse slibsedimentatie/Groote Polder fase 1&2);
- Noord-Hollandse Markermeerkust;
- Wieringerhoek;
- Marker Wadden-Verlengde Fase 1;
- Zandsuppletie Galgeplaat.

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

Derde tranche

In hun Kamerbrief van 8 maart 2022 over de voortgang en kaders voor de derde tranche projecten in het kader van de Programmatische Aanpak Grote Wateren (Kamerstuk 27625, nr. 565) hebben de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister voor Natuur en Stikstof aangegeven dat zij eind 2022 een derde tranche van PAGW-projecten willen selecteren. Voor deze derde tranche stellen de ministers het voor de jaren 2030 tot en met 2033 voor PAGW beschikbare Rijksbudget van € 347,2 mln. beschikbaar. Dit budget is ter financiering van zowel de projectkosten (onderzoek, verkenning, planuitwerking, aanleg, monitoring en evaluatie en 10 jaar beheer en onderhoud), de programma-brede activiteiten, als de apparaatskosten van de uitvoeringsorganisaties Rijkswaterstaat, Staatsbosbeheer en de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. De benodigde verkenning, planuitwerking en marktbenadering voor de in 2022 te selecteren projecten zullen in 2029 gereed moeten zijn zodat deze projecten uiterlijk eind 2033 gerealiseerd zijn.

Betrokken partijen

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Tijdelijke tolheffing A24 Blankenburgverbinding en A12/A15 Ressen – Oudbroeken (ViA15)

Projecthistorie
Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2017 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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 tolopgave voor de Blankenburgverbinding bedraagt € 344 mln. en voor de ViA15 € 312 mln. (prijspeil 2021). Dit is de netto contante waarde en is begroot op Artikel MF 12.04. Bij tolheffing wordt uitgegaan van een periode van 25 jaar. Als de tolopgave eerder wordt gerealiseerd, dan zal de tolheffing worden beëindigd. Op MF Artikel 12.03.02 staat een tolreservering opgenomen van € 115 mln. Daarnaast staan op Artikel MF 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 handhavingsplan die aan de Staten-Generaal worden voorgehangen. De tolheffing wordt in de komende jaren voorbereid. Daarbij wordt rekening gehouden met de implementatie van de Europese richtlijn betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer (de EETS-richtlijn).
De aanleg 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 handhavingsplan die aan de Staten-Generaal worden voorgehangen, uiterlijk vier weken voordat de tolheffing van start gaat.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Grensoverschrijdend Spoorvervoer

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023

Conform de BO-MIRT afspraken is € 17,5 mln. overgeboekt naar de beleidsbegroting HXII en vandaaruit overgemaakt naar de provincie Limburg ten behoeve van Heerlen-Landgraaf. Daarnaast is € 4,4 mln. overgeboekt naar het programma Exploitatie, onderhoud en vernieuwing (EOV) (Artikel MF 13.02) ter dekking van de kosten voor onderhoud van in beheer genomen aanlegprojecten. Vanuit de generieke investeringsruimte is € 1,4 mln. toegevoegd ter dekking van de kostenstijging bij het deelproject Opheffen ATBNG & NABO's Landgraaf-Grens.

2022

Conform de BO MIRT-afspraken met de regio van eind 2020 (TK 35570 A, nr. 45) is een voorlopige reservering gemaakt van € 10 mln. voor een bijdrage aan de benodigde investerings- en BOV-kosten op Nederlands grondgebied voor de re-activatie voor personenvervoer van de spoorverbinding tussen Coevorden en Neuenhaus. Daarnaast is voor de reistijdversnelling van de IC Amsterdam-Berlijn € 50 mln. toegevoegd voor studie- en investeringskosten voor de benodigde infrastructuur in Nederland. Zoals ook benoemd in de Kamerbrief over de nachttrein Wenen (TK 29984, nr. 920) wordt aan NS een subsidie beschikt met een maximum van € 6,7 mln. voor het dekken van het exploitatietekort voor het doortrekken van de nachttrein Wenen/Innsbruck-Düsseldorf naar Amsterdam en vice versa. Het genoemde bedrag is overgeboekt naar de beleidsbegroting HXII van waaruit de subsidie wordt verstrekt en verantwoord. In het kader van de rijksbijdrage aan de twee bouwstappen

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.

Vanuit het ministerie van IenW is € 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.

Naast de bijdrage vanuit het Actieprogramma Regionaal OV uit 2008 heeft het ministerie van IenW € 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 CEF-subsidie voor de aanleg, maakt de start van de planning en studies mogelijk.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Grensoverschrijdend Spoorvervoer

(vervolg)

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

van de Wunderline van € 17 mln. (prijspeil 2015), is het Rijk, via een Specifieke Uitkering (SpUk) aan de provincie Groningen, overgegaan tot uitbetaling van haar bijdrage aan de eerste bouwstap ad € 13,7 mln. Deze bouwstap zal in combinatie met het herstel van de Friesenbrücke eind 2024 door DB Netz een reistijdverkorting van 17 minuten realiseren.
Het genoemde bedrag is overgeboekt naar de beleidsbegroting HXII van waaruit de subsidie wordt verstrekt en verantwoord. Op basis van de resultaten van het onderzoek door ProRail naar toekomstvaste maatregelen voor aanleg van een directe verbinding Eindhoven-Düsseldorf is een pakket toekomstvaste maatregelen voor emplacementen Eindhoven en Venlo uitgewerkt. Voor de aanleg van dit pakket dat ook bijdraagt aan het rijden van een extra internationale trein, een oplossing voor het NMCA-knelpunt Eindhoven-Helmond en verbetering van bediening Blerick, Deurne, Horst-Sevenum is aanvullend € 15 mln. gereserveerd.

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

Het ministerie van IenW heeft met de provincie Limburg en het Duitse Verkehrsverbund 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.
In 2019 is € 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 veel andere voordelen op het gebied van comfort biedt.
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.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het uitgebreide netwerk van het Europese TEN-T programma. Het project is mede mogelijk gemaakt door Europese subsidie vanuit het CEF.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Grensoverschrijdend Spoorvervoer

(vervolg)

TEN-T

Financiën

Taakstellend budget: € 115 mln. Voor inzet van het budget tot op heden: zie de vermelde bedragen achter de genoemde oplossingen (Artikel MF 13.03.04).

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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 exploitatietekort 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).

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 Verkehrverbund 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 € 0,25 mln. betaald. In 2017 wordt € 0,5 mln. overgemaakt voor de jaren 2016 en 2017.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2023	115	Divers
MIRT 2022	130	Divers
MIRT 2021	71	Divers
MIRT 2020	61	Divers
MIRT 2019	60	Divers
MIRT 2013	88	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	22	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	9	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies en Aanleg**

Spoorcapaciteit 2030

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Er is € 0,9 mln. overgeboekt van Spoorcapaciteit 2030 naar PHS (MF 17.10) omdat de voorziene studie naar het ingroeimodel op de PHS-corridor Alkmaar-Amsterdam binnen PHS wordt uitgevoerd. Daarnaast is het vrijgevallen budget à € 1,8 mln. van Verbeteraanpak Trein treincorridor Amsterdam-Eindhoven toegevoegd aan Spoorcapaciteit 2030, omdat Beter en Meer Verbeteraanpak Trein is opgegaan in Spoorcapaciteit 2030. Tenslotte is € 2,2 mln. overgeboekt naar het programma Exploitatie, onderhoud en vernieuwing (EOV) voor in beheer genomen aangelegde infrastructuur.

2022 Het projectbudget is verhoogd met € 87 mln. vanuit de investeringsruimte Spoor (aanvullende middelen van het Regeerakkoord Artikelonderdeel 20.05) voor diverse maatregelen zoals verzwaring van tractie- en energievoorziening en perronverlengingen in de verschillende delen van het land. Daarnaast is € 15 mln. toegevoegd voor verdere voorbereidende stappen voor een systeemkeuze in de tractie-energievoorziening (Kamerstuk 35570-A nr. 45) en € 1,2 mln. vanuit het programma Verbeteraanpak Trein zijnde de vrijval binnen dit programma. Daarnaast is voor de aanleg van de scope van Overwegen Gilze en Rijen € 2,5 mln. overgeboekt naar het programma Overwegen (LVO). Tenslotte is vanuit het projectbudget

Opgave

Het vervoer per spoor groeit naar verwachting op langere termijn (enigszins vertraagd door Covid-19). Met de MIRT-projecten investeren we in extra capaciteit om deze groei op te vangen (bijv. PHS). Dat lost niet alle knelpunten op. Daarom zijn aanpassingen aan de spoorinfrastructuur nodig naast de reeds voorziene MIRT-projecten.

Oplossing

Met gerichte investeringen lossen we geïdentificeerde knelpunten op, waardoor verbeteringen in de dienstregeling daadwerkelijk mogelijk worden. Hiermee werken we toe naar een basis die verdere doorgroei – zoals voorzien in Toekomstbeeld OV 2040 – mogelijk maakt. Het gaat in hoofdzaak om de volgende soorten maatregelen:

- Investeringen 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 zorgen we ervoor dat spoorvervoer ook op de middellange termijn voldoende capaciteit en kwaliteit heeft om in de vervoersvraag te voorzien en dat deze veilig, betrouwbaar en betaalbaar is.

Planning

In 2019 is het proces gestart om voor de middellange termijn 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.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies en Aanleg**

Spoorcapaciteit 2030

(vervolg)

ProRail levert jaarlijks infrastructuuraanpassingen op die vervolgens productstappen in de treindienst mogelijk maken. Spoorcapaciteit is zodoende een programma met een voortrollende portefeuille van (deel) projecten die elk een eigen status (nog te starten, in planuitwerking, in realisatie of opgeleverd) en planning hebben.

Politiek/bestuurlijk

ProRail werkt samen met IenW en vervoerders om twee tot zeven jaar vooruit te kijken naar gewenste verbeteringen in de dienstregeling. ProRail, NS en ministerie vertalen de gewenste verbeteringen in een gezamenlijk proces naar concrete investeringen voor de komende jaren.

Uitvoering

Dit is een jaarlijks proces waarin parallel infrastructuurmaatregelen in onderzoek en in uitvoering zijn.

Financiën

Taakstellend budget € 250 mln. (Artikel MF 13.03.01).

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

Spoorcapaciteit 2030 € 1,9 mln. overgeboekt naar PHS Amsterdam om de corridor Alkmaar-Amsterdam toekomstvast aan te leggen door het aanleggen van aanvullende seinen en € 1,5 mln. voor het toekomstvast aanleggen van PHS Rotterdam-Rijswijk door een perronverlenging op Rotterdam CS.

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.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2023	250	Divers
MIRT 2022	240	Divers
MIRT 2021	138	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	112	Divers
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	16	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	35	15 %
2020	12	9 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies en Aanleg**

Spoorcapaciteit 2030

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 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.

- 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.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen en goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023

Er is € 2,9 mln. overgeboekt naar het programma Exploitatie, onderhoud en vernieuwing (EOV) ter dekking van de kosten voor onderhoud van in beheer genomen aanlegprojecten. Daarnaast was binnen het budget Spoorcapaciteit 2030 rekening gehouden met uitgaven voor het onderzoek naar een ingroeimodel Alkmaar-Amsterdam. Omdat deze studie wordt uitgevoerd binnen PHS is het hiervoor gereserveerde budget ad € 0,9 mln. overgeboekt van Spoorcapaciteit 2030 naar PHS. De wisselsaneringen à € 2,7 mln. die waren voorzien vanuit PHS worden gecombineerd met het Behandelen en Opstellen-project Watergraafsmeer. Vanuit de voor de stikstofproblematiek gereserveerde middelen is € 7,5 mln. toegevoegd ten behoeve van de stikstofproblematiek bij de deelprojecten PHS Meteren-Boxtel en PHS Boxtel. De scope seinoptimalisatie Gouda-Woerden wordt gelet op de efficiency uitgevoerd binnen het project 'Saneren Oudewater' (onderdeel van het programma EOV). Om die reden is deze scope en het bijbehorende budget ad € 4,2 mln. overgeboekt naar dit programma. De scope (inclusief het bijbehorende budget ad € 3,2 mln.) met betrekking tot trillingsmaatregelen van het deelproject Sporen in den Bosch (eerder opgenomen binnen het project Nazorg personenvervoer) is ondergebracht bij project PHS Nazorg. Conform de zesde voortgangsrapportage PHS is opleverdatum verschoven naar 2029 (Kamerstukken II 2021/22, 32 404, nr. 113).

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:

- hoogfrequent spoorvervoer op de drukste trajecten in de Randstad;
- samenhangende regionale ov-systemen waarvan het spoorvervoer – met name de sprinters – de ruggengraat vormt;
- kwalitatief goede reistijden naar de landsdelen;
- 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; routering van goederenvervoer in Zuid-Nederland.

De planning en studies 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. Aanleg 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 aanleg zijn, staan apart opgenomen in dit MIRT Overzicht, volgens de indeling die in de basisrapportage PHS is aangegeven.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen en goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022

Bij het BO MIRT in het najaar 2020 zijn afspraken gemaakt met de regio over integrale aanpak van de hub-functie en transferproblematiek bij station Den Bosch in een op te starten MIRT Verkenning. Vanuit Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is hiervoor € 40 mln. beschikbaar gesteld, waarmee transfermaatregelen binnen PHS vervallen. Deze gelden zijn overgeboekt naar artikelonderdeel 20.01 Verkenningen. Daarnaast is voor de aanleg van de scope van Overwegen Gilze en Rijen € 4,3 mln. overgeboekt naar het Overwegenprogramma, is € 1,3 mln. overgeboekt naar het programma onderhoud vanwege areaalgroei (Amsterdam Sloterdijk en Perronverlenging Bunnik-Rhenen) en 1,0 mln. voor het 24/7 bereikbaar moeten zijn van de VL-post ten behoeve van PHS Amsterdam. In mei 2021 is een bestuursovereenkomst getekend tussen het Rijk, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Vught over de aanleg van de verdiepte spoorligging in Vught. In deze bestuursovereenkomst is onder meer afgesproken dat de 3 financiers hun financiële bijdragen voor de aanleg rechtstreeks overmaken naar ProRail. Binnen het projectbudget PHS was echter rekening gehouden met de bijdragen van de provincie en de gemeente. Om die reden is zowel de ontvangst- als de uitgavenbegroting verlaagd met € 130,6 mln. Vanuit het programma Behandelen en Opstellen is behoefte aan extra opstelcapaciteit in de regio. Deze uitbreiding wordt meegenomen in de

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

TEN-T

(vervolg)

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 SAAL en is gezien de lagere goederenprognoses de routering Oost-Nederland teruggebracht van twee goederenpaden per uur naar één goederenpad per uur (scopereductie ter grootte van € 300 mln.) (TK, 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 2029 in plaats van tot en met 2020. De invulling van de corridor SAAL is vastgesteld met het besluit van 28 augustus 2013 (TK, 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 voort te zetten met negen doorgaande perronsporen (TK, 32 404, nr. 86).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Indienststelling
MIRT 2023	3.648	Divers
MIRT 2022	3.518	Divers
MIRT 2021	3.645	Divers
MIRT 2020	3.604	Divers
MIRT 2019 (conform basisrapportage PHS)	3.467	Divers
verschil t.o.v. eerste begrotingsjaar in mln. €	51	Divers
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	177	Divers

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

Samen met regionale partijen, vervoerders en ProRail is in september 2020 het besluit genomen voor een maakbaar treindienstmodel SAAL (TK 32404, nr. 101). Dit model wordt in detail uitgewerkt, waarmee ook meer duidelijkheid komt over de financieel benodigde middelen. Via de VGR wordt de Kamer geïnformeerd over de status hiervan.

TEN-T

Het programma omvat projecten die onderdeel uitmaken van het kernnetwerk en van het uitgebreide netwerk van het Europese TEN-T programma. De projecten liggen deels op de Rhine-Alpine, de North Sea-Baltic en de North Sea-Mediterranean corridors.

Financiën

Voor PHS is een programmabudget beschikbaar van in totaal € 3.648 mln. (incl. bijdrage derden) (Artikel MF 17.10). Van dit PHS-budget is € 2.293 mln. in aanlegfase (zie o.a. de diverse separate aanlegbladen).

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen en goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

TEN-T

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

uitwerking van PHS Nijmegen. Om die reden is de hiervoor gereserveerde € 6,2 mln. toegevoegd aan PHS-budget. Daarnaast is de integrale aanpak van emplacement Venlo voorzien als onderdeel van Toekomstvast Spoor Zuid-Nederland. De opgave voor 740 m. opstelruimte op Venlo wordt daarom overgedragen vanuit PHS naar het programma Toekomstvast Spoor Zuid-Nederland (Artikel MF 13.03.04) inclusief het hiervoor binnen PHS gereserveerde budget ad € 24,6 mln.

2021 Er is € 8 mln. overgeboekt naar het programma EOV ter dekking van de kosten voor onderhoud van in aanleg genomen projecten. Het onderdeel Tractie Energievoorziening (TEV) binnen PHS is expliciet gemaakt in een separaat aanleg blad. De onderdelen Perronverlengingen Bunnik-Rhenen 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 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 SAAL terug te zien.

Aanleg

Omschrijving	Aantal maatregelen	Taakstellend Budget in mln. €	Gerealiseerd budget t/m 2021 in mln. €	Oplevering
Separaat opgenomen projecten	*Zie afzonderlijke MIRT-bladen voor projecten in aanleg*	*2.102*	*292*	
Separaat < 50 mln.		191	79	
Afgeronde projecten		413	405	
Totaal		2.706		

Verkenning/planning en studies

Omschrijving	Maatregelen	Taakstellend Budget in mln. €	Oplevering
Diverse afgeronde opdrachten & (plan)studies		38	Afgerond
Kosten Planuitwerking PHS		243	
PHS corridors (zie basisrapportage met toelichting per corridor)		662	
Reizigerscorridor Alkmaar-Amsterdam			
Reizigerscorridor Amsterdam-Utrecht-Eindhoven			
Reizigerscorridor Schiphol-Utrecht-Arnhem/Nijmegen			
Reizigerscorridor Breda-Eindhoven			
Routeringgoederenvervoer Zuid-Nederland			
Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL MLT)			
Totaal		**942**	
Totaal beschikbaar (deel aanleg Rijk)		**3.648**	

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen en goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

TEN-T

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

Het MIRT-blad is aangesloten op de basisrapportage PHS zoals deze in mei 2019 aan de Tweede Kamer is gezonden. Dit betekent dat de kortetermijnmaatregelen van 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 aanleg waarvoor ook aparte bladen zijn). Ten opzichte van de begroting 2019 is het programmabudget gewijzigd vanwege diverse afspraken in het lopende jaar:

- afspraken Guisweg: – € 28,5 mln.
- overboeking naar Onderhoud vanwege areaalgroei: – € 21,8 mln.
- overboeking naar Programma Fietsparkeren van de vaste bijdrage voor de aanleg 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 opstelterrein 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.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Hoofdwegen en Verkeersveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Meer Veilig

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 De eerdere toevoeging van € 6,3 mln. voor het project Zanddijk is gecorrigeerd, omdat dit project niet wordt verantwoord op de begrotingspost Meer Veilig.

2022 Er is € 6,3 mln. aan het programma Meer Veilig toegevoegd voor de uitvoering van het maatregelpakket Zanddijk.

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 vervolgprogramma Meer Veilig is toegevoegd aan de middelen van Meer Veilig 3.

2016 De reservering voor de verbetering van de N35 Wijthmen-Nijverdal (€ 5 mln.) is apart opgenomen in de begroting.

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 ontwikkeling 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, verwijderen van obstakels in de berm of het realiseren van lokale filebeveiligingssystemen. Het programma Meer Veilig 3 is inmiddels vrijwel helemaal gerealiseerd. Binnen Meer Veilig zijn ook de extra veiligheidsmaatregelen op de N36 uitgevoerd naar aanleiding van de motie-Visser (TK 29398, nr. 551).

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 is in de periode 2018-2021 uitgevoerd. De tweede tranche maatregelen is gestart in 2019; de derde tranche is gestart in 2020. De maatregelen worden vanwege efficiency veelal uitgevoerd in combinatie met ander reeds gepland onderhoud.

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.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Hoofdwegen en Verkeersveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Meer Veilig

(vervolg)

De Tweede Kamer is op 23 april 2018 geïnformeerd over de inzet van deze middelen (TK 34775-A nr. 64). Planning is deze maatregelen zoveel mogelijk in de periode 2022-2025 te realiseren.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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

Planning

2015-2018: Aanleg maatregelen uit het programma Meer Veilig 3
2018-2021: Aanleg eerste tranche-maatregelen uit het vervolgprogramma
2019-2022: Aanleg tweede tranche-maatregelen
2020-2024: Aanleg derde tranche-maatregelen
2022-2025: Aanleg 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 vervolgpakket wordt uitgevoerd in de periode 2018-2022. De maatregelen aan de N-wegen worden uitgevoerd in de periode 2020-2024.

Financiën

Taakstellend budget: € 115 mln. (Artikel MF 12.03.01 en Artikel MF 12.03.02). Het budget is exclusief de verbetering op de N35 Wijthmen-Nijverdal naar aanleiding van de Kamermotie-Elias/Kuiken (TK 33400 A, nr. 55).

De beschikbare middelen van het vervolgprogramma 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.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	115	
MIRT 2022	119	
MIRT 2021	111	2015-2020
MIRT 2020	105	2015-2020
MIRT 2019	129	n.t.b.
MIRT 2015	40	2015-2018
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	75	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	6	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	78	68 %
2020	38	32 %
2019	38	34 %
2018	38	36 %
2017	27	34 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Hoofdwegen en spoorwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Binnen de MJPG-middelen heeft een herverdeling van middelen plaatsgevonden tussen artikel 12 en 13 van het Mobiliteitsfonds gelet op de gevorderde realisatie van saneringsmaatregelen en meest actuele ramingen.

2022 De wetswijziging voor het indienen van de saneringsplannen op uiterlijk 31-12-2023 is aangenomen door de Tweede en Eerste Kamer. In de wijziging is vastgelegd dat de gevelisolatiemaatregelen uiterlijk op 31-12-2025 moeten zijn uitgevoerd. De wetswijziging is ingegaan per 1-1-2021.

2021 Er is besloten om de uitvoering van het volledige saneringsprogramma onder voorwaarden uit te voeren. Het budget voor het MJPG-programma is opgehoogd naar € 1.093 mln.

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.

Opgave

Verkeer op (spoor)wegen veroorzaakt geluidhinder. Reductie van dit verkeersgeluid is een belangrijk onderdeel van het rijksbeleid. Mede door de grote verkeersgroei is een extra aanpak nodig om de overlast door de Rijksinfrastructuur te beperken. Tevens is in de naleving geborgd dat geluidhinder als gevolg van verdere groei van het verkeer niet leidt tot vergroting van de geluidhinder.

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 doelmatigheidscriterium bepaalt welke maatregelen financieel doelmatig zijn. Voorbeelden zijn stille wegdekken, stille spoorconstructies, geluidsschermen of isolatie van gevels. Het streven is de geluidsbelastingen 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
2020-2027: Uitvoering saneringsmaatregelen. De uitvoering van de maatregelen vindt plaats na het onherroepelijk worden van de vaststelling van de saneringsplannen. De uitvoering van de bronmaatregelen wordt gecombineerd met het geplande groot onderhoud aan de weg en loopt daardoor door na 2027.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Hoofdwegen en spoorwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG)

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2014 De planning is aangepast aan het herstel van het geluidregister en de bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend regeerakkoord.

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 (TK 32252, nr. 56). 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 (TK 32252, nr. 58). Gezien het budgetgestuurde karakter is het uitgangspunt om de bewoners op de hoogst belaste locaties te beschermen met efficiënte 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 is in 2020 ten aanzien van het MJPG een definitief besluit genomen over de inzet van de benodigde (extra) middelen.

Uitvoering

Het gerealiseerde budget betreft de uitvoering van de PreNoMo-sanering, het uitwerken van de planning en studiefase en het realiseren van saneringsmaatregelen binnen aanlegprojecten en in het kader van de vastgestelde saneringsplannen.

Financiën

Programmabudget: € 1.154 mln. De MJPG-middelen staan verdeeld over de volgende begrotingsposten: Artikel MF 12 (€528 mln); Artikel MF 13 (€582 mln); Hoofdstuk XII artikel 20 (€44 mln).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €
MIRT 2023	1.154
MIRT 2022	1.111
MIRT 2021	1.093
MIRT 2020	919
MIRT 2019	898
MIRT 2018	868
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	335
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	93

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	248	20 %
2020	215	18 %
2019	187	17 %
2018	147	16 %
2017	120	13 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Projecthistorie
Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2018 Dit project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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 overal 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 (TK 30175, nr. 339).

Het doel is een permanente verbetering van de luchtkwaliteit om minimaal 50 % gezondheidswinst te realiseren uit binnenlandse bronnen in 2030, en daarbij toe te werken naar het overal in Nederland voldoen aan 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, bestaande uit een combinatie van generiek bronbeleid als locatiespecifieke maatregelen.

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 NO_2 en PM_{10} in 2020 onder de Europese grenswaarden. Voor $PM_{2,5}$ is in 2020 geen sprake van een overschrijding van de grenswaarde. Zolang er nog (dreigende) overschrijdingen bestaan (thans nog in een enkele drukke straat en in nabijheid van intensieve veehouderijen), 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 (en in 2018 aangevuld met extra maatregelen in het kader van aanpassing NSL) tot het moment waarop de Omgevingswet in werking treedt.

Politiek/bestuurlijk
De beleidsdoorlichting van het NSL is gestart in 2018 en in 2019 afgerond. De Kamer is op 2 juli 2019 geïnformeerd over de uitkomsten (TK 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 (TK 30175, nr. 340). Zowel de uitkomsten van de beleidsdoorlichting NSL als het IBO zijn betrokken bij de uitwerking van het SLA. Bij de brief van 2 juli 2019 is de Kamer geïnformeerd over de hoofdlijnen hiervan (TK 30175, nr 339) en op 13 januari 2020 over het pakket aan maatregelen in het op die datum ondertekende akkoord (TK 30175, nr 343). Het SLA werd op 13 januari 2020 ondertekend door in totaal 46 partijen. Inmiddels nemen ruim 100 partijen deel, waaronder alle provincies. Dit aantal blijft groeien. Voor de uitvoering heeft het Rijk van 2020 t/m 2023 maximaal € 50 mln. gereserveerd. Met het SLA wordt ingezet op een permanente verbetering van de luchtkwaliteit, en wordt toegewerkt naar de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie in 2030.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

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 hoofdwegennet. 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 (Zie art. 20 Lucht en Geluid: *http://www.rijksbegroting.nl/2016/verantwoording/jaarverslag*). Uit de monitoringsrapportage NSL blijkt dat de grenswaarde voor NO_2, conform de verwachting van vorig jaar, in 2020 nergens in Nederland meer is overschreden. Daarmee wordt voor het eerst in heel Nederland voldaan aan de Europese grenswaarden voor NO_2. Voor PM_{10} geldt dat in 2020 overal in Nederland wordt voldaan aan de PM_{10}-jaarnorm. De etmaalnorm voor PM_{10} wordt vooral lokaal overschreden in enkele gebieden met intensieve veehouderij. In 2023 treedt de Omgevingswet in werking.
De resterende middelen NSL zijn naar de Investeringsruimte geboekt.

1. Het recentste monitoringrapport is op 15 december 2021 aan de Kamer aangeboden (TK 30175, nr. 393)
2. Staatscourant 2016, nr. 66050
3. Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2019

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €
MIRT 2023	3
MIRT 2022	3
MIRT 2021	3
MIRT 2020	204
MIRT 2019	201
MIRT 2018	198
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	195
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	3

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	0	0 %
2020	0	0 %
2019	0	0 %
2018	0	0 %

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

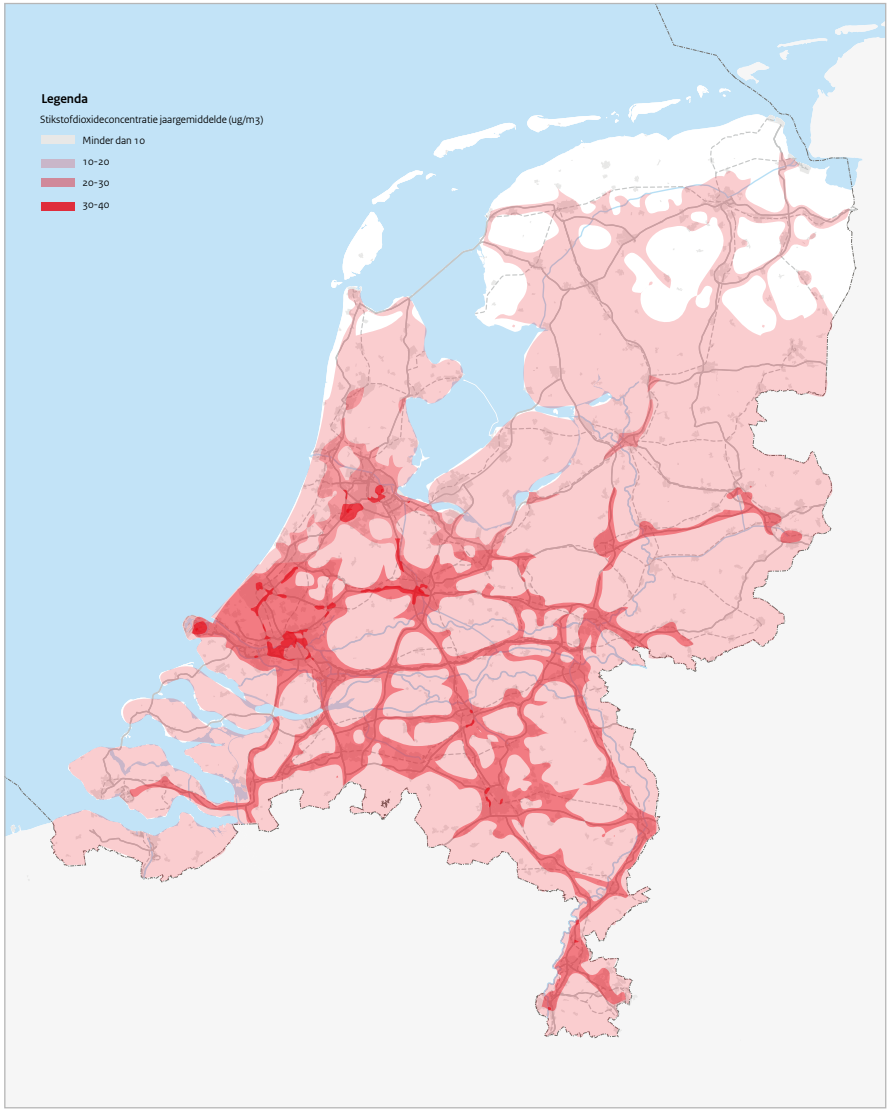
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

(vervolg)



Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Programma Vervanging & Renovatie - Hoofdwegen

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Het programmabudget voor realisatie van het uitvoeringsprogramma is gestegen van € 4.587 mln. naar € 5.196 mln. Belangrijkste mutaties betreffen de toevoeging van het voor 2036 gereserveerde budget ad € 276 mln., de toevoeging van de indexering ad € 207 mln., de toevoeging van aanvullend budget voor brandwerendheid tunnels ad € 126 mln., de toevoeging van budget voor herstel brandwerendheid Coentunnel ad € 38 mln. en de overboeking van € 23 mln. naar het project Ring Utrecht voor de vervanging van de tuien van de Galecopperbrug.

2022 Het budget is gestegen van € 3.364 mln. naar € 4.587 mln. door toevoeging van de reservering in de periode 2031-2035 ad € 1.253 mln., prijsbijstelling ad € 56 mln. en toegevoegd budget voor de tijdelijke versterking van de Rozenoordbrug ad € 15 mln. en door overboekingen naar de projecten Ring Utrecht (€ 17 mln.) en A27 Houten Hooipolder (€ 84 mln.) voor de VenR opgave in die projecten.

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.

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. Het project gaat dan over naar de realisatiefase.

Ook de aanpak van de brandwerendheid van tunnels is onderdeel van de begrotingsreeks voor VenR. Om de wegtunnels aantoonbaar te laten voldoen aan de wettelijke normen voor brandwerendheid is in 2018 besloten om hittewerende bekleding aan te brengen (kenmerk: 29 296, nr. 34). Het gaat daarbij om de wegtunnels opgeleverd in de periode 2000 – 2017. Op 24 december 2022 is de Kamer geïnformeerd (kenmerk: 29296, nr. 41) dat uit nader onderzoek is gebleken dat het op grote schaal aanbrengen van hittewerende bekleding in landtunnels mogelijk achterwege kan worden gelaten of slechts in beperkte mate hoeft te worden aangebracht.

Dit vereist wel dat voor de verschillende landstunnels gezamenlijk met de gemeente (bevoegd gezag) tunnelspecifiek onderzoek wordt uitgevoerd. Samen met de desbetreffende gemeenten wordt momenteel gekeken naar de planning van het vervolgtraject en de prioritering welke tunnels als eerste onderzocht worden.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Door het vervangen of renoveren van objecten en onderdelen worden de beschikbaarheid en veiligheid van het hoofdwegennet op lange termijn geborgd, zodat kan worden 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 ook gekeken naar eventuele verstandige, aanvullende investeringen in het kader van beleidsdoelstellingen zoals bereikbaarheid, duurzaamheid en klimaatadaptatie. Het primaire doel blijft echter het borgen van de beschikbaarheid en veiligheid van de Rijksnetwerken.

Uitvoering

Rijkswaterstaat voert de projecten uit (zie bijgaande tabel).

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Programma Vervanging & Renovatie - Hoofdwegen

(vervolg)

Financiën

Voor de totale vervangings- en renovatieopgave van het hoofdwegennet is in de periode 2012 tot en met 2036 een bedrag van € 5.196 mln. beschikbaar.

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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.).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €
MIRT 2023	5.196
MIRT 2022	4.587
MIRT 2021	3.364
MIRT 2020	3.125
MIRT 2018	3.172
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	2.024
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	427

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	1.047	20 %
2020	896	20 %
2019	769	23 %
2018	707	23 %
2017	659	21 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Programma Vervanging & Renovatie - Hoofdwegen

(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 € 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.).

Planning en studies

1. A20 Giessenbruggen
2. A28 spoortunnel Hoogeveen
3. A29 wegfundering en kunstwerken
4. A4/A20 Kethelplein
5. A7 brug Westerwoldse AA
6. A7 draaibruggen Afsluitdijk
7. N99 Balgzandbrug
8. Den Helder-Texel: aanleginrichtingen
9. Geluidsscherm A28 Harderwijk
10. Geluidsscherm A58/A17
11. Geluidsschermen A10
12. Technische installaties in tunnels Zuid- en Noord-Holland
13. Kunstwerken A20 Bijdorp
14. N3 Papendrechtse brug
15. A44 Kunstwerken
16. Definitieve Suurhoffbrug
17. Objecten IJsselmeergebied
18. Vlaketunnel & Dampoortaquaduct

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Programma Vervanging & Renovatie - Hoofdwegen

(vervolg)

Aanleg

1. 1e Heinenoordtunnel
2. A76 Zuidelijke viaduct Daelderweg/Nuth
3. Kunstwerk Hattemerbroek
4. Viaduct Hoog Burel
5. Roer/Swalmentunnel
6. A12 IJsselbrug
7. A32 vervangen wegfundering
8. N99 Kooybrug
9. A29 renovatie Haringvlietbrug
10. A10 Versterking Rozenoordbrug
11. Brug over de Noord
12. Hooivaartse brug
13. Vervanging ARMCO duikers A7 en N33
14. Van Brienenoordbrug

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Programma Vervanging & Renovatie - Hoofdwegen

(vervolg)

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend Budget in mln. €	Gerealiseerd budget t/m 2020 in mln.	Openstelling
3B-tunnels	Aanleg uniforme bouwblokken voor de bediening en besturing van tunnels	13	5	divers
Heinenoordtunnel	Renovatie eerste Heinenoordtunnel	184	37	2025
A73 Roer-Swalmentunnel	Renovatie tunnels	34	0	2024
A12 IJsselbruggen	Renovatie stalen bruggen	69	12	2025
A32	Vervangen wegfundering	30	0	2022
Kooybrug	Renovatie van de Kooybrug	18	2	2023
A29 Renovatie Haringvlietbrug	Renovatie van beweegbare deel van de Haringvlietbrug	72	0	2024
Van Brienenoordbrug	Vervanging en renovatie van de Van Brienenoordbrug	635	39	2029
Brug de Noord	Renovatie beweegbare deel Brug de Noord	19	0	2025
Rozenoordbrug	Versterking Rozenoordbrug	16	5	2022
Overig	Onderzoek en projecten < € 10 mln.	82	30	2022-2026
Planning- en studiefase tranche 3 projecten		8	7	
Reservering aanleg tranche 3 projecten		30	0	
Planning- en studiefase tranche 4		36	7	
Voorbereiding realisatie tranche 4		10	0	
Totaal toebedeeld aan programma stalen kunstwerken		406	406	
Totaal toegedeeld aan VenR projecten		1.789	632	
Reservering VenR tranche 4 en verder		2.560	0	
Programma Intelligente Wegkantsystemen		261	2	
Brandwerendheid tunnels uitvoering		47	6	
Brandwerendheid tunnels reservering		132	2	
Totalen		**5.196**	**1.047**	
Waarvan verplicht		48 %		

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Beter en Meer: Verbeteraanpak Stations

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 De uitwerking van de alternatieve profilerings- en wayfindingmogelijkheden is vertraagd en de uitrol van (mogelijke) verbeteracties zal grotendeels in 2023 plaatsvinden.

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 Onderhoud en vernieuwing (Artikel 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 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 spoorsysteem. 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.

Planning

2022: Het opstellen van de Stationsagenda heeft vertraging opgelopen, waardoor ook de herijking van de planning voor het vervolgtraject nog niet is afgerond. De prognose is dat eind 2022 de Stationsagenda afgerond is en de daarmee samenhangende herijking van het vervolgtraject. In 2023 zullen dan de verbeteracties op het gebied van wayfin-

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Beter en Meer: Verbeteraanpak Stations

(vervolg)

ding en het (blijvend) verbeteren van de ervaring en waardering van reizigers op de stations uitgevoerd kunnen worden.
2021: Verbeteracties wayfinding en afronding pilots wachtvoorzieningen Heemskerk. In kaart brengen opties om profilering van vervoerders en wayfinding op stations te versterken. Planning voor het vervolgtraject wordt in samenhang met de Stationsagenda herijkt.

Uitvoering

ProRail heeft een derde subsidiebeschikking aangevraagd voor het XL-scherm te Leiden en deze is eind 2021 verleend. Voorts is besloten om de informatiezuilen niet uit te rollen omdat er geen eenduidige conclusie kan worden getrokken uit de pilots die NS en ProRail omtrent dit thema ondernomen hebben. De alternatieven voor profilering en wayfinding waarvoor dit geld binnen dit programma geoormerkt is, worden in 2022 door IenW, ProRail en NS onderzocht. Onderdeel hiervan is ook dat bepaald wordt welk deel van het restbudget (ontstaan als gevolg van het wegvallen van de investering in informatiezuilen) besteed moet worden aan de alternatieve profilerings- en wayfinding-mogelijkheden. Andere aspecten van de Verbeteraanpak Stations zijn reeds, of worden in 2023 afgerond.

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 maatregelen-pakket 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 € 12 mln. (Artikel MF 13.03.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2023	12	2023
MIRT 2022	11	2021
MIRT 2021	11	2020
MIRT 2020	12	2020
MIRT 2019	12	2018
MIRT 2017	13	2018
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	1	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	1	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	4	36 %
2020	4	36 %
2019	4	33 %
2018	3	25 %
2017	2	15 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Fietsparkeren bij stations

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023

De huidige capaciteit aan fietsparkeerplaatsen bij OV-knooppunten is onvoldoende om te voorzien in de groeiende behoefte. Ook uit de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) 2021 blijkt dat er tot 2040 een tekort is aan fietsparkeerplekken bij stations. Als gevolg van corona is er een daling geweest van het OV gebruik en daarmee de benutting van de fietsenstallingen, maar recent onderzoek van het Kennisinstituut voor mobiliteit (KiM) laat zien dat deze daling van tijdelijke aard is. Het huidige kabinet heeft in het coalitieakkoord daarom € 50 mln. gereserveerd voor de beschikbaarheid- en ontsluiting van fietsenstallingen bij OV knopen. Deze € 50 mln is toegevoegd aan het programma Fietsparkeren. Daarnaast is ter dekking van de kosten voor onderhoud van in beheer genomen aanlegprojecten is € 6,4 mln. overgeboekt naar het programma Exploitatie, onderhoud en vernieuwing (EOV) (Artikel MF 13.02).

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 klimaatakkoord € 75 mln. beschikbaar gesteld voor de cofinanciering van investeringen in fietsenstallingen bij ov-knooppunten. Daarnaast is er € 7,8 mln. overgeboekt naar het programma Onderhoud en vernieuwing ter dekking van de kosten voor onderhoud van in aanleg genomen projecten en is € 2,25 mln. overgeboekt naar de beleidsbegroting

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 betekende 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 huidig beschikbare budgetten naar verwachting ca. 605.000 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 Actieplan Fietsparkeren bij Stations (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 en de aantrekkelijkheid van de combinatie fiets-trein.

Daarmee is er een vermindering van CO_2-uitstoot voor zover mensen van modaliteit veranderen in het voor- of natransport en wordt er gezondheidswinst behaald.

Aanleg

Start aanleg: 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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Fietsparkeren bij stations

(vervolg)

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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 aanleg 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 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 Onderhoud en vernieuwing (Artikel IF 13.02) voor de dekking van de beheer- en onderhoudskosten van de in beheer genomen programmaonderdelen.

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 bij Stations ondertekend en aan de Tweede Kamer aangeboden (TK 29 984, nr. 700). Het bevat afspraken voor de aanpak van het tekort aan fietsenstallingen 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 bij de laatste 2 deelprogramma's maximaal 40 %. Er komt meer nadruk op innovatie en betere benutting van huidige plaatsen.

Uitvoering

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

TEN-T

Het project maakt deels onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma. Het project ligt deels op de Rhine-Alpine, North Sea-Baltic en North Sea-Mediterranean corridors. Het project is mede mogelijk gemaakt door Europese subsidie vanuit het CEF.

Financiën

Totaalbudget € 582 mln. Tot en met 2012 via BenI als geoormerkt project: € 104 mln. en vanaf 2013 € 478 mln. via het aanlegprogramma Personenvervoer (Artikel MF 13.03.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2023	582	Divers
MIRT 2022	528	Divers
MIRT 2021	522	Divers
MIRT 2020	452	Divers
MIRT 2019	445	Divers
MIRT 2013	321	Divers, uiterlijk 2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	261	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	37	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	310	59 %
2020	278	53 %
2019	243	54 %
2018	211	47 %
2017	190	71 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Fietsparkeren bij stations

(vervolg)

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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 bestuurs-akkoord 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 (Artikel MF 13.08) voor een vervolg op het AFP. Daarmee kunnen, samen met de andere betrokken partijen, de stallings-problemen 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 de aanleg 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.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Kleine stations

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022
De voor het station Hoogkerk gereserveerde middelen zijn overgemaakt naar de provincie Groningen.

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.

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 ontwikkeling, 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 € 7,5 mln. (prijspeil 2022).

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 aanleg: divers

Uitvoering

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Kleine stations

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 12 mln. (deel Rijksbijdrage) (Artikel MF 13.03.01).

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2015 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.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2023	12	Divers
MIRT 2022	11	Divers
MIRT 2021	18	Divers
MIRT 2020	18	Divers
MIRT 2019	17	Divers
MIRT 2017	17	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	5	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	2	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	0	0 %
2020	0	0 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Maatregelenpakket HSL-Zuid

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023

Eind 2020 is gestart met het eerste deel van de realisatie van de geluidschermen van de HSL. Met de aanbieding van het tweede deel van de realisatie is gebleken dat het oorspronkelijke budget van € 70 mln. niet meer toereikend is. Het budget is aangepast voor inflatie, maar niet voor de veel hogere prijsstijgingen in de bouwsector. Daarnaast bleken de constructies complexer dan gedacht. Er is daarom bij de ontwerpbegroting 2022 een risicoreservering getroffen van € 43 mln. binnen de vrije ruimte van het Mobiliteitsfonds om alle beoogde maatregelen uit te kunnen voeren. Hiervan is bij de begroting 2023 € 38 mln. overgeheveld naar het budget. Daarnaast is er € 3 mln. van het budget overgeboekt naar Artikel MF 13.04 (Geïntegreerde contractvormen/PPS) in verband met het in beheer nemen van de wind- en geluidschermen en de schakelaars in de spanningssluizen. Van een aantal verbetermaatregelen blijkt de voorbereiding en doorlooptijd langer dan verwacht. Daarom schuift de einddatum van dit project op naar 2027.

2022

Er is € 2 mln. overgeboekt naar het project Nazorg personenvervoer (Artikel MF 13.03) in verband met het in beheer nemen van het testlab ERTMS.

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. Hiervoor is in 2017 € 60 mln. beschikbaar gesteld.

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 – in 2015 € 70 mln. 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 aanleg
Divers tot 2027: Oplevering

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.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Maatregelenpakket HSL-Zuid

(vervolg)

TEN-T

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-aanleg met de gemeente, de Nederlandse Stichting Geluidshinder, ProRail en het ministerie van IenW.

Uitvoering

De uitvoering van de (deel)projecten is in handen van ProRail en Infraspeed. Dit geldt ook voor het beheer. ProRail en Infraspeed werken daarbij nauw samen met NS.

TEN-T

Het project maakt deel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma. Het project ligt op de North Sea-Baltic en North Sea-Mediterranean corridors.

Financiën

Taakstellend budget: € 167 mln. (Artikel MF 13.03.01 en 13.03.04).

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2021 Een aantal deelprojecten gaat over van de planstudiefase naar de aanlegfase. 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. Deze middelen waren eerder gereserveerd onder Artikel IF 17.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2023	167	divers
MIRT 2022	131	divers
MIRT 2021	133	divers
MIRT 2020	135	divers
MIRT 2019	133	divers
MIRT 2017	130	divers
Verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	37	
Cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	8	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen en goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

PHS Tractie Energievoorziening

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Voor het verzwaren van elf bestaande onderstations en de bouw van een nieuwe is een aanvullende subsidiebeschikking afgegeven. Het projectbudget is verhoogd met € 48 mln.

2022 In verband met de aanleg van drie nieuwe onderstations is het projectbudget verhoogd met € 23 mln.

2021 Project nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

Het vergroten van de TEV-capaciteit op de verschillende PHS-corridors om zo de toekomstige frequenties van personentreinen en/of goederentreinen te faciliteren. Dit bestaat uit zowel het verzwaren van bestaande onderstations als het bouwen van nieuwe.

Oplossing

In het kader van PHS zijn TEV-maatregelen bepaald die nodig zijn om op de diverse PHS-corridors de frequenties van personentreinen 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 daarmee bij aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.
De TEV-maatregelen zijn onderdeel van het integrale maatregelpakket dat voor PHS nodig is om het aantal treinen op de PHS-corridors stap voor stap te verhogen.

Planning

2020: Start aanleg
2028: Oplevering

Uitvoering

Dit project bestaat uit een portefeuille van deelprojecten die elk een eigen status (nog te starten, in planuitwerking, in realisatie of opgeleverd) en planning hebben. Realisatie van totale portefeuille is voorzien bij het einde van PHS.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen en goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

PHS Tractie Energievoorziening

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget € 77 mln. (Artikel MF 17.10.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2023	77	Divers
MIRT 2022	26	Divers
MIRT 2021	2	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	75	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	4	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	8	31 %
2020	1	4 %
2019	0	0 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Programma Behandelen en Opstellen

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 De wisselsaneringen à € 2,7 mln. die waren voorzien vanuit het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, worden gecombineerd met het Behandelen en Opstellen-project Watergraafsmeer. Door werk met werk te maken wordt het gecombineerde project hierdoor bijna € 2 mln. goedkoper dan wanneer beide projecten afzonderlijk zouden worden uitgevoerd. Bij Rotterdam Noord ligt een kans om plannen voor behandel- en opstelcapaciteit te integreren met de 740m-ambitie op de TEN-T corridor richting Bad Bentheim. Deze plannen worden daarom uitgebreid met (een verkenning naar) goederenwachtsporen met een lengte van 740 meter. De combinatie levert een kortere doorlooptijd en daarmee lagere kosten op dan een sequentiële uitvoering van deze ambities. De hiervoor gereserveerde gelden ad € 0,3 mln. zijn toegevoegd. Ter dekking van de kosten voor onderhoud van in beheer genomen aanlegprojecten is € 0,239 mln. overgeboekt naar het programma Exploitatie, onderhoud en vernieuwing.

2022 Vanuit het programma Behandelen en Opstellen is behoefte aan extra opstelcapaciteit in de regio. Deze uitbreiding wordt meegenomen in de uitwerking van PHS Nijmegen. Om die reden is de hiervoor gereserveerde € 6,2 mln. overgeboekt naar het PHS-budget (Artikel MF 17.10.02).

2021 De binnen dit programma geraamde scope Opstellen Leeuwarden wordt uitgevoerd binnen het programma

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 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 en ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer. Waar nodig wordt extra opstelcapaciteit gerealiseerd.

Planning

Oplevering van maatregelen is divers. Indienststelling van het laatste deelproject dat nettocapaciteit toevoegt, is momenteel voorzien voor december 2025.

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 (regeerakkoord Kabinet Rutte-III).

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Programma Behandelen en Opstellen

(vervolg)

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

Kleine Functiewijzigingen. Het hiervoor geraamde budget van € 4,8 mln. is overgeboekt naar dit programma.

2020

De binnen dit programma geraamde scope Opstelterrein 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 langetermijnanalyse 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.

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.

Uitvoering

Uitvoering geschiedt in diverse deelprojecten onder aansturing van ProRail.

TEN-T

Dit project maakt deels onderdeel uit van het kernnetwerk en het uitgebreide netwerk van het Europese TEN-T programma. Het project ligt deels op de North Sea-Baltic en North Sea-Mediterranean corridors.

Financiën

Taakstellend budget € 161 mln. (Artikel MF 13.03.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2023	161	Divers
MIRT 2022	152	Divers
MIRT 2021	155	Divers
MIRT 2020	157	Divers
MIRT 2019	196	Divers
MIRT 2017	45	2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	116	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	19	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	20	13 %
2020	14	9 %
2019	11	7 %
2018	5	3 %
2017	1	2 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Overwegenaanpak

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022

Sinds 2018 zijn 67 van de 180 Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO's) uit het NABO-programma aangepakt. Om de overige 113 NABO's ook aan te kunnen pakken is besloten om de komende drie jaar ca. € 37,5 mln. per jaar extra in het NABO-programma te investeren (Kamerstukken 29 893, nr. 249). Daarnaast is voor de aanleg van de scope van Overwegen Gilze en Rijen vanuit het PHS-budget € 4,3 mln. toegevoegd en vanuit het budget Spoorcapaciteit 2030 € 2,5 mln. Onder andere met bijdragen uit deze budgetten, worden binnen het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) twee gelijkvloerse overwegen vervangen door tunnels.

2021

Voor het NABO- en het LVO-programma is aanvullend € 25 mln. vanuit de investeringsruimte Spoor (Artikel 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).

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. Een onveilige overweg wordt direct aangepakt. Toch vallen de meeste verkeersslachtoffers op het spoor nog steeds op overwegen.

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 Dalfsen nader aangescherpt, waarbij nog explicieter is ingezet op een risicogestuurde 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 risicogestuurde aanpak. Investeringen 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). Dit richt zich op de meest risicovolle beveiligde overwegen.

2. Het programma NABO. Dit richt zich op het opheffen of (innovatief) beveiligen van alle openbare en openbaar toegankelijke NABO's op het reizigersnet.

3. Het 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 aanlegfase.

Een risicogestuurde en integrale (gebiedsgerichte) aanpak van overwegen moet het aantal incidenten op overwegen verder verminderen.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Overwegenaanpak

(vervolg)

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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. (Kamerstuk 34775-A, nr. 36), en als vervolg op het LVO is een nieuwe reservering opgenomen van € 25 mln. voor overwegenaanpak (risicogestuurd).

Vanuit spoor en weg wordt de overweg in de bredere ruimtelijke context gezien. ProRail werkt in nauwe samenwerking met decentrale overheden en wegbeheerders aan maatregelen om het aantal incidenten of de kans daarop te verminderen.

Deze maatregelen kunnen zich zowel op aanpassing van het spoorsysteem 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

2001-2021: Aanleg AKI-plan en Veiligheidsknelpunten (PVVO)
2014: Start planning en studies LVO
2015: Start planning en studies Programma NABO
Start aanleg: Divers, afhankelijk van uitkomsten verkenningen en overleg met regionale partners
Oplevering: Divers

Uitvoering

Sinds 2018 zijn 94 van de 180 onbeveiligde overwegen uit het NABO-programma aangepakt.

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 capaciteitsverdeler en beheerder van het spoor, is het vervolgens de taak om de aanpak van overwegen samen met alle betrokken partijen te realiseren. Inmiddels zijn, verspreid over het land overwegen aangepakt en zijn plannen voor de verdere aanpak in voorbereiding.

TEN-T

Het project omvat delen die onderdeel uitmaken van het kernnetwerk en het uitgebreide netwerk van het Europese TEN-T programma. Het project ligt deels op de Rhine-Alpine, North Sea-Baltic en North Sea-Mediterranean corridors.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Overwegenaanpak

(vervolg)

TEN-T

Financiën

Taakstellend budget € 911 mln. (Artikel MF 13.03.01 en 13.03.04).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2023	911	Divers
MIRT 2022	889	Divers
MIRT 2021	759	Divers
MIRT 2020	728	Divers
MIRT 2019	683	Divers
MIRT 2013	378	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	533	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	53	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	474	53 %
2020	445	59 %
2019	424	58 %
2018	401	59 %
2017	378	60 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Programma ATB-Vv

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 In verband met voortdurend overleg tussen ProRail en de betrokken spoorwegondernemingen over de selectiecriteria voor nieuwe risicoseinen is de afronding van het programma in 2023 niet meer haalbaar.

2018 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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 seinpassages 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 meer dan 3.000 seinen hiermee uitgerust. Zoals toegelicht in de op 5 februari 2020 naar de Tweede Kamer gestuurde Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025 (TK 29893, nr. 242) was de inmiddels gerealiseerde zogenaamde tranche 5 van de aanleg van ATB-Vv de laatste. Alleen bij incidentele nieuwe risicoseinen zal nog ATB-Vv aangelegd worden. ProRail werkt in overleg met de betrokken spoorwegondernemingen selectiecriteria hiervoor uit. 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
2024: Totale programma gereed

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Programma ATB-Vv

(vervolg)

Uitvoering

ProRail werkt in overleg met de betrokken spoorwegondernemingen selectiecriteria uit, op basis waarvan bij nog een beperkt aantal nieuwe risicoseinen ATB-Vv aangelegd kan worden. Naar verwachting zal ProRail op basis hiervan in de tweede helft van 2022 een subsidieaanvraag indienen bij IenW.

Financiën

Taakstellend budget: € 75 mln. (Artikel MF 13.03.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2023	75	Divers
MIRT 2022	72	Divers
MIRT 2021	70	Divers
MIRT 2020	69	Divers
MIRT 2019	68	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	7	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	8	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	8	11 %
2020	8	11 %
2019	7	10 %
2018	1	1 %
2017	1	0 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Programma Emplacementen op orde

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Om aan de eisen van de omgevingsvergunningen te voldoen zijn aanpassingen aan de brandblusvoorzieningen in het havengebied van Rotterdam noodzakelijk. Het projectbudget is hiervoor opgehoogd met € 123 mln. vanuit de generieke investeringsruimte (Artikel MF 11.04).

2022 Binnen het programma PAGE was rekening gehouden met een bijdrage voor de Zuidelijke spoorboog Sittard van € 6,6 mln. Na het besluit van de gemeente Sittard-Geleen om de eerder toegezegde bijdrage aan dit project in te trekken en het feit dat er eveneens sprake bleek van een stijging van de geraamde ontwikkelingkosten is dit project stopgezet. Het resterende budget is overgeboekt naar het programma Emplacementen op orde. Dit programma heeft dezelfde doelstelling, namelijk het verhogen van de veiligheid op emplacementen.

2019 De planning is geactualiseerd. De oplevering van maatregelen is verspreid in de tijd.

2017 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

Spooremplacementen 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 kosteneffectieve 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 spooremplacementen 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 29 893, nr. 242). ProRail is gestart met de Rotterdamse havenemplacementen. 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 en 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.
2018-2022: Aanbesteden en uitvoeren programma arbomaatregelen. Verwacht décharge in 2022
2020-2023: Start realisatie brandblusvoorzieningen Rotterdam
2021-2023: Opstellen programma overige fase 1 emplacementen

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Programma Emplacementen op orde

(vervolg)

TEN-T

Politiek/bestuurlijk

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

Uitvoering

De uitvoering van de veiligheidsmaatregelen op emplacementen hangt af van de scope en de planning die momenteel in kaart worden gebracht. Voor de aanleg 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.

TEN-T

Het project omvat delen die onderdeel uitmaken van het uitgebreide netwerk van het Europese TEN-T programma.

Financiën

Taakstellend budget: € 198 mln. (Artikel MF 13.03.02).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2023	198	Divers
MIRT 2022	71	Divers
MIRT 2021	61	divers
MIRT 2020	60	divers
MIRT 2019	59	divers
MIRT 2017	58	2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	140	2020
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	9	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	19	27 %
2020	15	25 %
2019	9	15 %
2018	5	8 %
2017	1	2 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Programma Kleine Functiewijzigingen

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 De uitvoering van de scope 'Centraal beheerd gebied Den Haag Kleine Binckhorst' was binnen dit programma gepland. Besloten is om deze scope uit te voeren binnen het project Den Haag emplacement. Om die reden is € 3,6 mln. overgeboekt naar het project Den Haag emplacement.

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 Onderhoud en vernieuwing (artikelonderdeel 13.02) ter dekking van de beheer- en onderhoudskosten van het in beheer te nemen deelproject Cameratoezicht op stations.

Opgave

Het programma Kleine Functiewijzigingen is bedoeld voor:
- het oplossen van capaciteits- en kwaliteitsknelpunten in het vervoersysteem;
- het tegemoetkomen aan ingediende en toekomstige vervoerders-wensen en klantvragen.

Oplossing

Ad 1) Het programma bevat maatregelen om de capaciteit te vergroten. Zo worden knelpunten opgelost die voortkomen uit overbelast-verklaringen 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, aanleg 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 reizigerstunnels 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.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Programma Kleine Functiewijzigingen

(vervolg)

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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 (Artikel IF 13.03.01) ten behoeve van de financiering tractie energievoorziening Meppel-Leeuwarden.

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.

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.

TEN-T

Het project omvat delen die onderdeel uitmaken van het uitgebreide netwerk en het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma. Het project ligt deels op de North Sea-Mediterranean corridor.

Financiën

Taakstellend budget: € 389 mln. (Artikel MF 13.03.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2023	389	Divers
MIRT 2022	382	Divers
MIRT 2021	383	Divers
MIRT 2020	450	Divers
MIRT 2019	460	Divers
MIRT 2013	565	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	176	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	37	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	257	67 %
2020	235	62 %
2019	219	49 %
2018	201	44 %
2017	178	47 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Programma Suïcidepreventie en -afhandeling

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 De oorspronkelijke scope is afgerond. Het resterende budget behorende bij die scope wordt ingezet voor het vervolg van het programma (afschermingsmaatregelen). Daarnaast is € 10 mln. toegevoegd vanuit de generieke investeringsruimte waardoor het programma verlengd kan worden tot en met 2026. Hiermee wordt invulling gegeven aan de ambitie uit de Beleidsagenda Spoorveiligheid om het aantal suïcides op het spoor te verminderen en wordt aangesloten bij de ambities vanuit de landelijke agenda suïcidepreventie.

2020 Er is € 5 mln. overgeboekt naar het programma Onderhoud en vernieuwing (artikelonderdeel 13.02) ter dekking van de scope die binnen dit programma wordt uitgevoerd.

2018 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

Sinds 2010 vinden jaarlijks ongeveer 180 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 verder terugbrengen van het absolute aantal suïcides op het spoor. Het programma volgt een preventieaanpak, bestaande uit drie pijlers:

1. Afschermen van het spoor: De aanpak van risicolocaties en risicobaanvakken waarbij het spoor door hekken, anti-loopmatten en cameratoezicht minder toegankelijk wordt gemaakt.
2. Inzetten op interventies: Het spoorwegpersoneel opleiden in het contact met suïcidale personen en het uitbreiden van cameratoezicht en draaiboeken gericht op (snellere) interventies.
3. Maatschappij beïnvloeden: Bijdragen aan bredere maatschappelijke ontwikkelingen op het gebied van suïcidepreventie door publieksampagnes en samenwerking met relevante maatschappelijke organisaties, en het in stand houden van de strategische samenwerking met 113 Zelfmoordpreventie.

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. Met het Programma Suïcidepreventie, -afhandeling en nazorg 2017-2021 is hier in de afgelopen periode aan gewerkt, met positieve resultaten tot gevolg. Uit recent wetenschappelijk onderzoek blijkt dat maatregelen zoals die uit het programma effectief zijn, en dat deze ertoe leiden dat in Nederland jaarlijks ongeveer 85 suïcides op het spoor worden voorkomen.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Programma Suïcidepreventie en -afhandeling

(vervolg)

Met inachtneming van de evaluatie heeft ProRail aan IenW een voorstel gedaan om het huidige programma te verlengen voor de periode 2022-2026. ProRail heeft hierbij de doelstelling geformuleerd om het absolute aantal suïcides op het spoor verder reduceren.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verhogen van de veiligheid en verbeteren van de betrouwbaarheid.

Planning

2017: Projectbesluit (MIRT 3)
2017-2021: Uitvoeringsperiode
2026: Programma gereed

Politiek/bestuurlijk

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

Financiën

Taakstellend budget: € 21 mln. (Artikel MF 13.03.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2023	21	Divers
MIRT 2022	11	Divers t/m 2021
MIRT 2021	10	Divers t/m 2021
MIRT 2020	10	Divers t/m 2021
MIRT 2019	15	Divers t/m 2021
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	7	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	1	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	9	82 %
2020	5	55 %
2019	5	50 %
2018	1	7 %
2017	0	0 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Toegankelijkheid Stations

TEN-T

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 aanleg 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 %.

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

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Toegankelijkheid Stations

(vervolg)

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2018

Als gevolg van een scopeoverheveling, het (innovatief) beveiligen van onbeveiligde stationsoverpaden, 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.

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 (Artikel IF 13.08).

2014

Bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget opgehoogd met € 9,4 mln. Overbesteding van € 4,4 mln. bij BenI is afgeboekt bij het taakstellend budget voor het aanlegprogramma.

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).

TEN-T

Het project omvat delen die onderdeel uitmaken van het uitgebreide netwerk en het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma. Het project ligt deels op de North Sea-Mediterranean corridor.

Financiën

Totaalbudget: € 677 mln. Tot en met 2012 via BenI als geoormerkt project: € 163 mln. Vanaf 2013 taakstellend budget ontwikkeling programma 2013-2030: € 514 mln. (Artikel MF 13.03.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2023	677	Divers tot 2030
MIRT 2022	668	Divers tot 2030
MIRT 2021	668	Divers tot 2030
MIRT 2020	659	Divers tot 2030
MIRT 2019	656	Divers tot 2030
MIRT 2013	666	Divers tot 2030
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	11	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	42	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	502	75 %
2020	466	70 %
2019	422	64 %
2018	391	60 %
2017	359	55 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen (UPGE)

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 (geluids-schermen) 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.

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 hogerberoepszaken. Bij de derde locatie is er nog geen overeen-stemming 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 aanleg 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 een 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.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen (UPGE)

(vervolg)

Financiën

Totaalbudget € 105 mln. Tot en met 2012 via BenI als geoormerkt project € 77 mln.; vanaf 2013 taakstellend budget aanlegprogramma € 28 mln. (Artikel MF 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.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2023	105	2011/2018-2024
MIRT 2022	104	2011/2018-2024
MIRT 2021	104	2011/2018-2024
MIRT 2020	104	2011/2018-2024
MIRT 2019	107	2011/2018-2021
MIRT 2013	106	Divers t/m 2015
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	1	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	2	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	90	87 %
2020	90	87 %
2019	90	87 %
2018	90	87 %
2017	89	84 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen & goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

European Rail Traffic Management System (ERTMS)

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023

Naar aanleiding van het besluit (zie TK 2020-2021, 33652, nr. 80) om de uitrol van ERTMS op de Noordelijke Lijnen toe te voegen aan de scope van het programma ERTMS is € 60 mln. toegevoegd aan het projectbudget vanuit de hiervoor op MF 11.03 gereserveerde middelen. Daarnaast is € 1,3 mln. overgeboekt naar Exploitatie, onderhoud en vernieuwing in verband met in beheer genomen aanlegprojecten, is € 14,2 mln. aan reeds ingeboekte EU-subsidies afgeboekt (zie VGR-13) en is € 23,8 mln. aan nieuw toegezegde EU-subsidies opgenomen. In verband met de inbouw van ERTMS is € 16,4 mln. verrekend met de concessievergoeding NS. Tot slot is € 1,8 mln. toegevoegd vanuit de beleidsbegroting HXII in verband met lagere uitgaven in 2021 dan geprognosticeerd en is € 1,1 mln. overgeboekt naar RWS in verband met een onjuiste administratieve verwerking op een toegekende subsidie.

2022

Het budget is verlaagd met € 10,8 mln. Het netto financieel effect van de inbouw en upgrade van ERTMS in het materieel van NS wordt jaarlijks verrekend met de door NS te betalen concessievergoeding uit hoofde van de HRN-concessie. Op basis van een nog te ontvangen controleverklaring van de accountant van NS zal definitieve vaststelling van het verrekende bedrag plaatsvinden. Een eventueel verschil tussen het vastgestelde en het verrekende bedrag zal in aanmerking worden genomen bij het over 2021 te verrekenen bedrag.

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 (TK, 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 aanlegfase 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 planning- en studiefase naar de aanlegfase.
De opleveringsbeslissing voor de eerste fase staat gepland in 2029-2031.

Politiek/bestuurlijk

Met de programmabeslissing op 17 mei 2019 is de aanlegfase 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 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.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen & goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

European Rail Traffic Management System (ERTMS)

(vervolg)

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2021 Het budget is verlaagd met € 11 mln. doordat de eerder toegekende EU-subsidie voor de aanleg 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 planning- en studiefase naar de aanlegfase.

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.

Uitvoering

In de huidige fase, de aanlegfase, 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 2021 is besloten de scope uit te breiden met de vervroegde uitrol van ERTMS op de Noordelijke Lijnen (TK, 33652, nr. 80).

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.

TEN-T

De uitrol van ERTMS op het kernnetwerk dient uiterlijk in 2030 volbracht te zijn en het uitgebreide netwerk uiterlijk in 2050, zodat een hoogwaardig Europees netwerk ontstaat. De ontwikkelingen voor ERTMS op de Rhine-Alphine corridor, North Sea-Mediterranean corridor en de North Sea-Baltic corridor worden ieder half jaar gerapporteerd in de voortgangsrapportage van het programma ERTMS. Vanuit het CEF is momenteel € 26,4 mln. Europese subsidie verleend voor onderzoek, goederenvervoerders en/of materieeleigenaren.

Financiën

Taakstellend budget: € 2.687 mln. (Artikel MF 17.07 (periode tot en met 2030))

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2023	2.687	Divers
MIRT 2022	2.521	Divers
MIRT 2021	2.480	Divers
MIRT 2020	2.454	Divers
MIRT 2019	2.408	Divers
MIRT 2015	2.570	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	117	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	318	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	328	13 %
2020	246	10 %
2019	174	7 %
2018	0	0 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Programma Vervanging en Renovatie - Hoofdvaarwegen

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Het budget is gestegen van € 2.023 mln. naar € 2.260 mln. Belangrijkste mutaties betreffen de toevoeging van het voor 2036 gereserveerde budget € 90,4 mln. en de toevoeging van de indexatie € 148,4 mln.

2022 Er is € 675 mln. aan het programmabudget toegevoegd vanuit artikel 18 van het Infrastructuurfonds.

2021 Er is € 8 mln. overgeboekt vanuit het programma NoMo AOV.

2020 Er is € 265 mln. overgeheveld vanuit de reserve-ring 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.

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 hoofdvaar-wegennet worden ondergebracht in het Programma Vervanging en Renovatie.

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. Het project gaat dan over naar de realisatiefase.

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 hoofdnet-werk van vaarwegen gegarandeerd dat op duurzame wijze bijdraagt aan een goede en betrouwbare bereikbaarheid van de economische kerngebieden over water.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Programma Vervanging en Renovatie - Hoofdvaarwegen

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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.).

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 beleidsdoelstelling zoals bereikbaarheid, duurzaamheid en klimaatadaptatie. Het primaire doel blijft echter het borgen van de beschikbaarheid en veiligheid van de Rijksnetwerken.

Uitvoering

Rijkswaterstaat voert de projecten uit (zie bijgaande tabel).

Financiën

Voor de totale vervangings- en renovatieopgave van het hoofdvaarwegennet is in de periode 2012 tot en met 2036 een bedrag beschikbaar van € 2.260.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2023	2.260	Divers
MIRT 2022	2.023	Divers
MIRT 2021	1.325	Divers
MIRT 2020	1.306	Divers
MIRT 2019	1.143	Divers
MIRT 2018	1.142	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	1.118	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	90	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	359	16 %
2020	210	29 %
2019	259	20 %
2018	219	17 %
2017	176	28 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Programma Vervanging en Renovatie - Hoofdvaarwegen

(vervolg)

Planning en studies

1. Amsterdam-Rijnkanaal ARK: damwanden en sluisjes
2. Bediening en Besturing Brabantse Kanalen
3. Dorkwerdersluis
4. Erpsebrug
5. Lemmer-Delfzijl: renovatie kanaal
6. Bediening en Besturing Maasobjecten
7. Merwedekanaal: kades, bruggen en sluisjes
8. N202 Buitenhuizerbrug
9. N210 Algerabrug
10. N57 brug Goereese sluis
11. Prins Willem Alexandersluis
12. Schellingwouderbrug (beweegbaar deel)
13. Sluiscomplex IJmuiden, Middensluis, Noordersluis en Gemaal IJmuiden
14. Verkeersbrug Dordrecht
15. Verkeerspost Nijmegen en Dordrecht
16. Verkeerspost Schellingwoude
17. Roompot- en Grevelingensluis
18. Sluis Hansweert
19. Vervangen Radartoren Kaapduin
20. Brug Urmond
21. Objecten IJsselmeergebied
22. Sluizen Weurt en Heumen
23. Stuwen Maas

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Programma Vervanging en Renovatie - Hoofdvaarwegen

(vervolg)

Aanleg

1. Vervangen Damwanden Lemmer-Delfzijl (Eemskanaal)
2. Groot onderhoud stuwen Maas (RINK)
3. Renovatie Krammersluizen
4. Lemmer-Delfzijl: Modernisering Objectbediening
5. Lemmer-Delfzijl: Renovatie remmingwerken
6. Renovatie Draaibruggen Kanaal Gent-Terneuzen (MOBZ)
7. Renovatie Koninginnesluis (RINK)
8. Vervangen Brug 1 Nederweert
9. Vervangen Brug Itteren
10. Renovatie Prinses Marijkesluis
11. Vervangen Kelperbrug
12. Renovatie Bergse Diep- en Zandkreeksluis
13. Herinrichting Demkabocht in Amsterdam-Rijnkanaal
14. Renovatie Spijkenisserbrug
15. Renovatie Spooldersluis- en brug
16. Vervangen VTS Waddenzee

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Programma Vervanging en Renovatie - Hoofdvaarwegen

(vervolg)

Project	Taakstellend budget	Gerealiseerd	Openstelling
Afgeronde projecten	258	236	Gereed
Realisatieprojecten > 10 mln:			
Vervangen Damwanden Lemmer-Delfzijl (Eemskanaal)	21	16	2022
Groot onderhoud Stuwen Maas (Rink)	48	12	2027
Renovatie Krammersluizen	128	0	2028
Lemmer-Delfzijl: Modernisering Objectbediening	15	12	N.t.b.
Renovatie Draaibruggen Kanaal Gent-Terneuzen (MOBZ)	61	46	2022
Koninginnensluis (Rink Utrecht)	11	1	2025
Vervangen Brug Itteren	14	1	ntb
Renovatie Prinses Marijkesluis	18	0	2025
Renovatie Bergse Diep- en Zandkreeksluis	14	0	ntb
Renovatie Spijkenisserbrug	40	1	2025
Renovatie Spooldersluis en Spoolderbrug	21	0	2025
Totaal realisatieprojecten < 10 mln	32	1	Divers
Totaal projecten in voorbereiding realisatie	9	2	Divers
Totaal projecten in planfase	43	10	Divers
Onderzoek en coördinatie	47	21	Divers
Reservering (gebonden)	1.480		
Totalen	**2.260**		
Waarvan verplicht	779	359	
	34 %		

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

** Modernisering Objectbediening Zeeland (MOBZ) bestaat uit verschillende aspecten en is financieel ondergebracht bij Vervanging en Renovatie, het 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.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Walradarsystemen

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2021 Er is een extra bijdrage van Vlaanderen gekomen voor de Westerschelde (Hansweert en Ossenisse).

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 Ossenisse.

2013 Het budget is verlaagd vanwege een overboeking aan het project vaarweg Eemshaven-Noordzee ten behoeve van een Vessel Traffic Management-systeem.

Opgave

Bij de begeleiding van de scheepvaart van en naar de Nederlandse zeehavens wordt gebruikgemaakt van een aantal instrumenten. Een daarvan is het verkeersbegeleidend systeem. Hierin moet worden geïnvesteerd. Investeringen in het Schelderadarsysteem, de Eemsradarketen, 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

Toezeggingen: 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.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Walradarsystemen

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 29 mln. (Artikel MF 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 scheepvaart-bewegingen.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	29	Divers
MIRT 2022	26	Divers
MIRT 2021	26	Divers
MIRT 2020	26	Divers
MIRT 2019	26	Divers
MIRT 2013	23	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	3	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	0	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	24	83 %
2020	24	92 %
2019	24	92 %
2018	23	88 %
2017	22	85 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW (met waterschappen)**
Fase **Aanleg**

Hoogwaterbeschermingsprogramma

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Het programmabudget is met € 80 mln. verlaagd in verband met een overheveling naar het HWBP-2.

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 aanlegfase.

Opgave

Nederland wordt door primaire waterkeringen beschermd tegen overstromingen. 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 gold dat 868 kunstwerken wel aan de norm voldeden, en 799 kunstwerken 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. In 2023 worden de resultaten van de beoordelingsronde bekend. De verwachte opgave is op dit moment 1.500 kilometer dijk en circa 400 kunstwerken. Het doel is dat in 2050 alle keringen aan de nieuwe normen voldoen.

Oplossing

Voor het realiseren van de huidige opgave is in 2014 het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) opgericht. Dit is een alliantie van het Rijk en de waterschappen. Van de nu geschatte totale veiligheidsopgave van circa 1.500 kilometer bevindt momenteel 604 kilometer zich in een van de drie projectfases (verkenning-, planning en studie- of aanlegfase) en voldoet 156 kilometer weer aan de norm. Binnen het HWBP is aandacht voor de mogelijkheden van duurzaamheid. Denk hierbij aan het gebruik van gebiedseigen grond, de inzet van emissieloos materieel, circulair bouwen en natuurinclusief bouwen.

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 planning en studies als voorbereiding op de aanleg. Dertien projecten bevinden zich momenteel in de aanlegfase.

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 2036 in totaal € 6.843 mln. beschikbaar. De versterking van de Rijkskeringen is voor rekening van het Rijk. Hiervoor is tot en met 2036 € 688 mln. beschikbaar (Artikel DF 1.02.02).

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Hoogwaterbeschermingsprogramma

(vervolg)

Begrotingsjaar *	HWBP in mln. €	Projectbudget waterschaps-projecten in mln. €	Projectbudget rijksprojecten in mln. €	Budget overige programmakosten
MIRT 2023	7.692	6.856	687	149
MIRT 2022	7.054	6.277	655	122
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 2015	3.768	3.138	573	57
verschil t.o.v. eerste begrotingsjaar in mln. €	3.912	3.705	82 115	92
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	740	644	87	9

Jaar**	Totaal HWBP	Percentage gerealiseerd***	Waterschapkosten	Rijksprojecten	Overige programmakosten
2021	1.248	18 %	1.172	27	49
2020	952	16 %	889	20	43
2019	728	11 %	680	11	37
2018	542	9 %	501	10	31
2017	395	7 %	361	5	29
2016	271	6 %	250	3	18

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

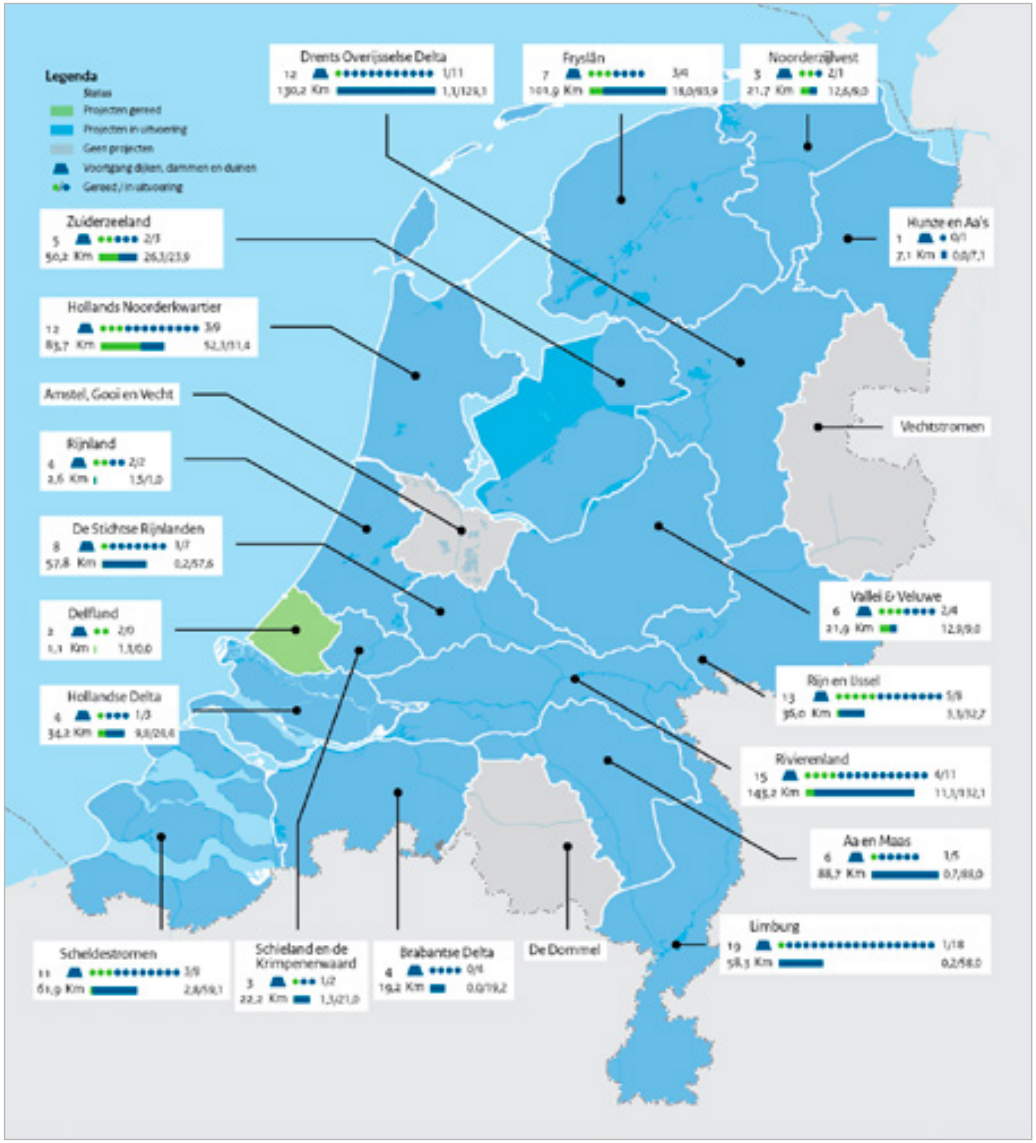
** De aanleggegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW (met waterschappen)**
Fase **Aanleg**

Hoogwaterbeschermingsprogramma

(vervolg)



Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 In 2021 is € 80 mln. toegevoegd aan het programmabudget HWBP-2. Deze wijziging betreft de verwerking van € 80 mln. budgetschuif tussen het HWBP en het HWBP-2. Daarnaast is een reservering van € 60 mln. voor het HWBP-2 in het Deltafonds opgenomen.

2022 In 2021 is extra budget voor het HWBP-2 aangevraagd.

2020 Eind 2018 is het laatste project van het HWBP-2 in aanleg 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.

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 overstromen. 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 verbeterings-werken. 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, 15, 19, 20 en 21).
Het laatste project dat wordt opgeleverd is het project dijkversterking Markermeerdijk Hoorn-Edam-Amsterdam. De in 2018 vastgestelde

mijlpaal voor oplevering van het programma in 2022 is niet langer haalbaar als gevolg van vertragingen bij dit project. Een nieuwe mijlpaal moet nog worden vastgesteld.

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).

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma
(vervolg)

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 € 2.798 mln. (Artikelen DF 1.01.01 en 1.01.02).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	2.798	2027
MIRT 2022	2.768	2022
MIRT 2021	2.688	2022
MIRT 2020	2.668	2022
MIRT 2019	2.663	2021
MIRT 2018	3.151	2021
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	353	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	92	

Gerealiseerd budget

Jaar***	Budget in mln. €	Percentage****
2021	2.376	85 %
2020	2.363	85 %
2019	2.211	83 %
2018	2.013	75 %
2017	1.791	67 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** Inmiddels is bekend dat oplevering in 2022 niet haalbaar is. Een nieuwe mijlpaal wordt nog vastgesteld.

*** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Waterveiligheid en zoetwatervoorzieningen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Programma Vervanging & Renovatie - Hoofdwatersysteem

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Er is € 106 mln. aan het programmabudget toegevoegd door verlenging van het Deltafonds naar 2036. Daarnaast is indexering 2022 toegekend (€2 mln.). Verder is voor het herstel Stuw Linne € 9 mln. en voor de tijdelijke pompen IJmuiden € 22 mln. overgeheveld naar het Onderhoudbudget.

2022 Er is € 106 mln. aan het programmabudget toegevoegd door verlenging van het Deltafonds naar 2035. Daarnaast is er indexering 2021 toegekend (€ 1 mln.). Verder is er € 26 mln. ingezet voor de tijdelijke pompen in IJmuiden.
Dit is overgeheveld naar het Onderhoudbudget.
Tot slot is € 9 mln. aangewend voor het herstel van stuw Linne. Dit is binnen de reservering V&R opgevangen.

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.

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 en 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. Het project gaat dan over naar de realisatiefase.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Door het vervangen of renoveren van objecten en onderdelen wordt het hoofwatersysteem 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 2036 een bedrag beschikbaar van € 1.327 mln. Hiervan is tot en met 2021 € 165 mln. gerealiseerd en nog €1.162 mln. beschikbaar.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Waterveiligheid en zoetwatervoorzieningen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Programma Vervanging & Renovatie - Hoofdwatersysteem

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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.).

Omschrijving	Taakstellend Budget in mln. €	Taakstellend Budget in mln. €	Openstelling
Afgeronde projecten	162	159	Gereed
Renovatie Krammersluizen	21	0	2028
Totaal realisatieprojecten < 10 mln	17	1	Divers
Totaal project in voorbereiding realisatie	13	0	Divers
Totaal projecten in planfase	9	1	Divers
Onderzoek en coördinatie	11	4	Divers
Reservering (gebonden)	1.094		
Totalen*	**1.327**		
Waarvan verplicht	234	165	
	18 %		

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €
MIRT 2023	1.327
MIRT 2022	1.250
MIRT 2021	1.168
MIRT 2020	1.061
MIRT 2019	1.223
MIRT 2018	1.117
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	441
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	51

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	165	12 %
2020	156	12 %
2019	140	12 %
2018	117	11 %
2017	83	7 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Waterveiligheid en zoetwatervoorzieningen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Programma Vervanging & Renovatie - Hoofdwatersysteem

(vervolg)

Planning en studies

1. Amsterdam-Rijnkanaal ARK: damwanden en sluisjes
2. Bediening en Besturing Maasobjecten
3. Sluiscomplex IJmuiden, Middensluis, Noordersluis en Gemaal IJmuiden
4. Objecten IJsselmeergebied
5. Sluizen Weurt en Heumen
6. Stuwen Maas

Aanleg

1. Landelijk Meetnet Water
2. Groot Onderhoud Stuwen Maas
3. Renovatie Krammersluizen

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Waterkwaliteit**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 In 2022 zijn de geactualiseerde Stroomgebiedsbeheerplannen 2022-2027 vastgesteld als wettelijke bijlage bij het Nationaal Waterprogramma.

2022 Het voorkeursalternatief voor het maatregelpakket voor de derde planperiode is opgenomen in de ontwerp Stroomgebiedsbeheerplannen. Deze zijn in maart 2021 als bijlage van het Nationaal Waterprogramma ter inzage gelegd. Parallel daaraan is een begin gemaakt met de planning en studies van dit maatregelpakket.

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 (2022-2027). Het reeds bekende maatregelpakket is geactualiseerd en aangevuld. Het budget is verhoogd met € 15 mln., waarvan € 12 mln. door indexering.

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 te bereiken (faseren; de mogelijkheden hiertoe zijn vanaf 2027 beperkt) 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 planning en studies en aanleg 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 planning en studies en de voorbereiding van de aanleg van het maatregelpakket voor de derde planperiode. Daarnaast is gestart met het opstellen van de stroomgebiedbeheerplannen voor de periode 2022-2027. De ontwerpplannen zijn 21 maart 2021 als bijlage bij het nationaal Waterprogramma voor 6 maanden ter inzage gelegd. Per 22 maart 2022 gelden de geactualiseerde stroomgebiedbeheerplannen als wettelijke bijlage bij het Nationaal Waterprogramma 2022 – 2027.

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 maatregelpakket voor de derde planperiode is vastgesteld en de planning en studies is in 2020 van start gegaan. Er is opdracht gegeven voor de planning en studies en aanleg van het maatregelpakket. Bij de uitvoering van de KRW-maatregelen lopen we tegen knelpunten als gevolg van PFAS-houdende (water) bodem en baggerspecie aan. De kosten worden nu geschat op 50 mln. euro en worden ingepast binnen het bestaande budget bestemd voor het aanvullende pakket van tranche 3. Dit pakket is bedoeld voor flexibiliteit in de uitvoering en een meer robuuste verbetering van de waterkwaliteit te realiseren. Inpassing van de kosten voor PFAS raakt daarmee niet de uitvoering van het basispakket waarmee aan de Europese resultaatsverplichting wordt voldaan.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren

(vervolg)

Financiën

Het taakstellend budget voor het gehele programma bedraagt € 1.149,5 mln. Voor de eerste planperiode was in totaal € 484,2 mln. beschikbaar (Artikel XII 12.01.03). Voor de uitvoering van de tweede en de derde planperiode is er op het Deltafonds tot 2027 € 665,3 mln. beschikbaar (Artikel DF 07.01.01).

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 Er is decharge verleend voor de eerste planperiode van de uitvoering 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 Luwtemaatregelen Hoornse Hop (€ 6 mln.).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	1.150	2027
MIRT 2022	1.123	2027
MIRT 2021	1.109	2027
MIRT 2020	1.100	2027
MIRT 2019	1.074	2027
MIRT 2013	484	2027
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	665	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	75	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	586	51 %
2020	557	50 %
2019	537	48 %
2018	507	47 %
2017	489	46 %
2016	484	46 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren

(vervolg)

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Zoetwater**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

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.

In lijn met de voorkeursvolgorde voor (regionaal) waterbeheer komt er steeds meer aandacht voor het uitgangspunt om bij het gebruik van land en watersystemen meer rekening te houden met de beschikbaarheid van zoetwater en wateroverlast. Het besef groeit dat er grenzen zijn aan de mogelijkheden om toekomstige periodes van extreme droogte of neerslag of wateroverlast met ingrepen in het watersysteem op te vangen. De langdurige droogte in 2018 en de hoogwater en wateroverlast in Limburg in 2021 hebben laten zien dat ook aanpassing van landgebruik nodig is.

Dit onderschrijft het belang om inzicht te krijgen in de beschikbaarheid van (zoet)water en de kansen op watertekorten. 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.
De droogte in de afgelopen jaren heeft de urgentie en het belang van het Deltaprogramma Zoetwater onderstreept. De eerste genomen maatregelen vanuit dit programma hebben in deze jaren hun nut reeds kunnen bewijzen, zoals het nieuwe peilbesluit voor het IJsselmeer en de Klimaatbestendige Wateraanvoer Midden-Nederland.

In 2021 is het Deltaplan Zoetwater tweede fase (2022-2027) vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Het Deltaplan Zoetwater bevat alle geprogrammeerde maatregelen en investeringen van Rijkswaterstaat, provincies en waterschappen voor de periode 2022-2027. In totaal gaat het om een maatregelenpakket van € 800 mln. Hiervan is € 250 mln. afkomstig uit het Deltafonds.
De uitvoering van het Deltaplan start in 2022. Hiertoe zijn er nieuwe Regionale Bestuursovereenkomsten gesloten en financiële afspraken gemaakt met de SPUK-regeling. Daarnaast heeft iedere zoetwaterregio een vastgestelde strategie met bijbehorende maatregelen.

Meer dan de helft van de investeringen is voorzien op de zandgronden, om de omslag te maken naar het beter vasthouden van water door meer rekening te houden met het water- en bodemsysteem. De overige maatregelen zijn gericht op het slimmer verdelen van het beschikbare water, het gebruik van alternatieve bronnen (zoals effluent en brakke kwel), een (klimaat)robuustere inrichting en beheer van het watersysteem en innovaties in onder meer de landbouw. Daarbij wordt Slim Watermanagement in de tweede fase ook benut voor het verder uitwerken en lerend implementeren van de strategie Klimaatbestendige Zoetwatervoorziening Hoofdwatersysteem (KZH). De strategie KZH gaat uit van zoetwaterbuffers en zones in het hoofdwatersysteem van waaruit zoetwater, vanuit landelijk overzicht, situationeel gestuurd wordt naar de regionale watersystemen.

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.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Zoetwater**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Deltaplan Zoetwater

(vervolg)

Planning

Er wordt nog gewerkt aan 24 maatregelen van het Deltaplan Zoetwater fase 1. Hiervan is de helft eind 2022 gereed. Circa 58 % van het Deltafondsbudget voor de eerste fase van het Deltaplan Zoetwater (2015-2021) wordt daadwerkelijk besteed in deze periode. De overige 42 % van het budget wordt gespendeerd in de periode 2022-2025.
De planning per maatregel staat beschreven in de programmering die jaarlijks wordt geactualiseerd. Deze is te vinden op *www.deltaprogramma.nl.*

Politiek/bestuurlijk

Voor de programmering van zoetwatermaatregelen voor 2016 en opvolgende jaren zijn voor fase 1 de afspraken over verantwoordelijkheden, kostenverdeling, financieel arrangement en planning via bestuursovereenkomsten per regio vastgelegd. Alle zoetwaterregio's en Rijkswaterstaat doen stapsgewijs wat nodig is. De zoetwaterregio's zijn Hoge Zandgronden Oost, Hoge Zandgronden Zuid, Rivierengebied, West-Nederland, Noord-Nederland (voorheen IJsselmeergebied) en Zuidwestelijke Delta.

In de tweede fase van het Deltaprogramma Zoetwater worden geen bestuursovereenkomsten afgesloten met de afzonderlijke zoetwaterregio's, maar wordt gewerkt met een Specifieke Uitkerings (SPUK)-regeling. In deze regeling worden de voorwaarden met betrekking tot de uitvoering van de maatregelen door de zoetwaterregio's vastgelegd.

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 2015-2021 circa € 87 mln. overgemaakt naar decentrale overheden als bijdrage voor het uitvoeren van zoetwatermaatregelen van nationaal belang conform het Deltaplan Zoetwater.
De aanleggegevens voor IenW betreffen maatregelen in het hoofdwatersysteem.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	72	2022
MIRT 2022	70	2021
MIRT 2021	76	2021
MIRT 2020	76	2021
MIRT 2018	118	2021
MIRT 2017	137	2021
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	62	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	7	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	26	36 %
2020	19	27 %
2019	13	17 %
2018	10	13 %
2017	6	8 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Zoetwater**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Deltaplan Zoetwater

(vervolg)

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Integrale gebiedsopgaven**
Ministerie **BZK**
Fase **Aanleg**

Budget Investeringen Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Er is één project (financieel) afgerond.

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 aanleg 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.

Opgave

Voor zowel het stedelijk als het landelijk gebied was het streven volgens de Nota Ruimte versterking van de ruimtelijke kwaliteit.
Bij het Budget Investeringen 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 Hollandsche 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 aanleg 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 Nereé 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.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Integrale gebiedsopgaven**
Ministerie **BZK**
Fase **Aanleg**

Budget Investeringen Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK)

(vervolg)

Noordwest-Nederland

› Gebiedsopgave
› Projectenkaart
› Projectenoverzicht
› Project- en programmabladen

Noordwest-Nederland

Noordwest-Nederland is met de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland een aantrekkelijke en economisch belangrijke regio. De regio staat voor grote, complexe en samenhangende ruimtelijke opgaven. Rijk en regio werken intensief samen aan de aanpak van de opgaven, onder meer in gezamenlijke programma's.

Noordwest-Nederland bestaat uit een polycentrisch netwerk van steden en dorpen met elk een eigen karakteristiek en kracht in een gevarieerd landschap, waarvan de kern wordt gevormd door de Metropoolregio's Amsterdam en Utrecht. Daaromheen liggen Noord-Holland Noord, regio Amersfoort, Foodvalley en Flevoland Oost en Noord, die functioneel verbonden zijn met de metropoolregio's.

Noordwest-Nederland is een aantrekkelijke en groeiende regio. Het is een gewilde plek om te wonen, werken en leven. De metropoolregio's vormen samen met de luchthaven Schiphol en de zeehavens Amsterdam een motor voor de Nederlandse economie. Vooral in het stedelijk netwerk groeit de bevolking en de werkgelegenheid. Sterke economische sectoren zijn financiële en zakelijke dienstverlening, creatieve industrie, life sciences & health en hightech systemen en materialen. Met de luchthaven Schiphol, de zeehavens Amsterdam en internationale spoorverbindingen heeft Noordwest-Nederland een goede internationale bereikbaarheid voor personen- en goederenvervoer.

Door de demografische en economische groei in samenhang met de transitieopgaven op het gebied van energie en klimaat en de druk op de leefkwaliteit staat Noordwest-Nederland voor grote ruimtelijke opgaven.

Noordwest-Nederland

Om de groei duurzaam en gezond in goede banen te leiden en oog te hebben voor de menselijke maat is samenhangende beleidsinzet nodig op het gebied van woningbouw, economie, bereikbaarheid, energie, duurzaamheid, leefbaarheid, natuur en landschap en water. Vooral de integrale aanpak van de grote woningbouwopgave heeft daarbij een hoge urgentie en prioriteit.

Mobiliteit in Noordwest-Nederland

Door de demografische en economische groei in Noordwest-Nederland neemt de mobiliteit toe. Volgens de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA 2021) worden op de lange termijn de capaciteitsgrenzen van het mobiliteitssysteem in de steden bereikt, met name in en rondom Amsterdam en Utrecht. Dit komt vooral door de sterke toename in het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. Daarnaast treden voor zowel weg als spoor bereikbaarheidsproblemen op rond Amsterdam en Utrecht, tussen de steden en op de verbindingen naar de andere landsdelen. Speciale aandacht is nodig voor een goede bereikbaarheid van de vele nieuw te bouwen woningen in Noordwest-Nederland, die met prioriteit binnen bestaand stedelijk gebied en nabij knooppunten worden gebouwd. Er is een schaalsprong in het mobiliteitssysteem nodig, vooral voor het openbaar vervoer en de fiets, om de groeiende stedelijke gebieden bereikbaar en aantrekkelijk te houden. De landelijke gebieden zullen meer afhankelijk blijven van de auto. Daar vormt behoud en beschikbaarheid van het openbaar vervoer, mede in relatie tot de bereikbaarheid van voldoende arbeidsplaatsen, de belangrijkste opgave. Voor middellange internationale afstanden is het de opgave om spoorvervoer een aantrekkelijk alternatief te laten zijn voor vliegen. Blijvende opgave is om de verkeersveiligheid, die onder druk staat door vergrijzing en het toenemend gebruik van (e-)fietsen en nieuwe vervoermiddelen, te verbeteren en de gezondheidseffecten van mobiliteit door geluid en schadelijke stoffen te verminderen.

De toenemende congestie op de weg is ook een opgave voor het goederenvervoer, net als de concurrentie tussen personen- en goederenvervoer op het spoor. Met de nieuwe zeesluis bij IJmuiden is de internationale bereikbaarheid van de havens in het Noordzeekanaalgebied op de lange termijn gegarandeerd. Leefbaarheid en veiligheid in steden en wijken vragen om duurzame oplossingen voor de distributie van goederen naar winkels én particulieren. Hetzelfde geldt voor de bouwlogistiek voor de grote woningbouwopgave.
Ten slotte kunnen de bestaande netwerken nog beter benut worden, onder meer door de krachten te bundelen rondom het afstemmen van werkzaamheden, het slimmer maken van de netwerken, het beter verknopen van modaliteiten via hubs en het toegankelijker maken van verschillende modaliteiten binnen een reis (Mobility as a Service).

Aanpak

Om de grote, complexe en samenhangende ruimtelijke opgaven in Noordwest-Nederland aan te pakken werken Rijk en regionale overheden in toenemende mate samen in een programmatische aanpak. Dat gebeurt op het gebied van verstedelijking, bereikbaarheid en leefbaarheid in verstedelijkingsstrategieën (Verstedelijkingsstrategie MRA, Ontwikkelperspectief Utrecht Nabij, Ontwikkelbeeld regio Amersfoort, Groene Metropool Arnhem-Nijmegen-Foodvalley) en in (bereikbaarheids)programma's (Samen Bouwen aan Bereikbaarheid in de Metropoolregio Amsterdam en U Ned in de Metropoolregio Utrecht). Amsterdam Noordzeekanaalgebied, Regio Schiphol, verstedelijkingsgebied MRA, Groene Hart, verstedelijkingsgebied Utrecht-Amersfoort, gebied Arnhem-Nijmegen-Foodvalley en Lelylijn zijn bovendien NOVEX-gebieden. De aanpak van onder meer waterveiligheid vindt plaats in het Deltaprogramma en in het Programma Integraal Riviermanagement (IRM). Ten slotte zijn zaken als de uitvoering van de Luchtvaartnota en de Havennota relevant.

Noordwest-Nederland Projectenkaart

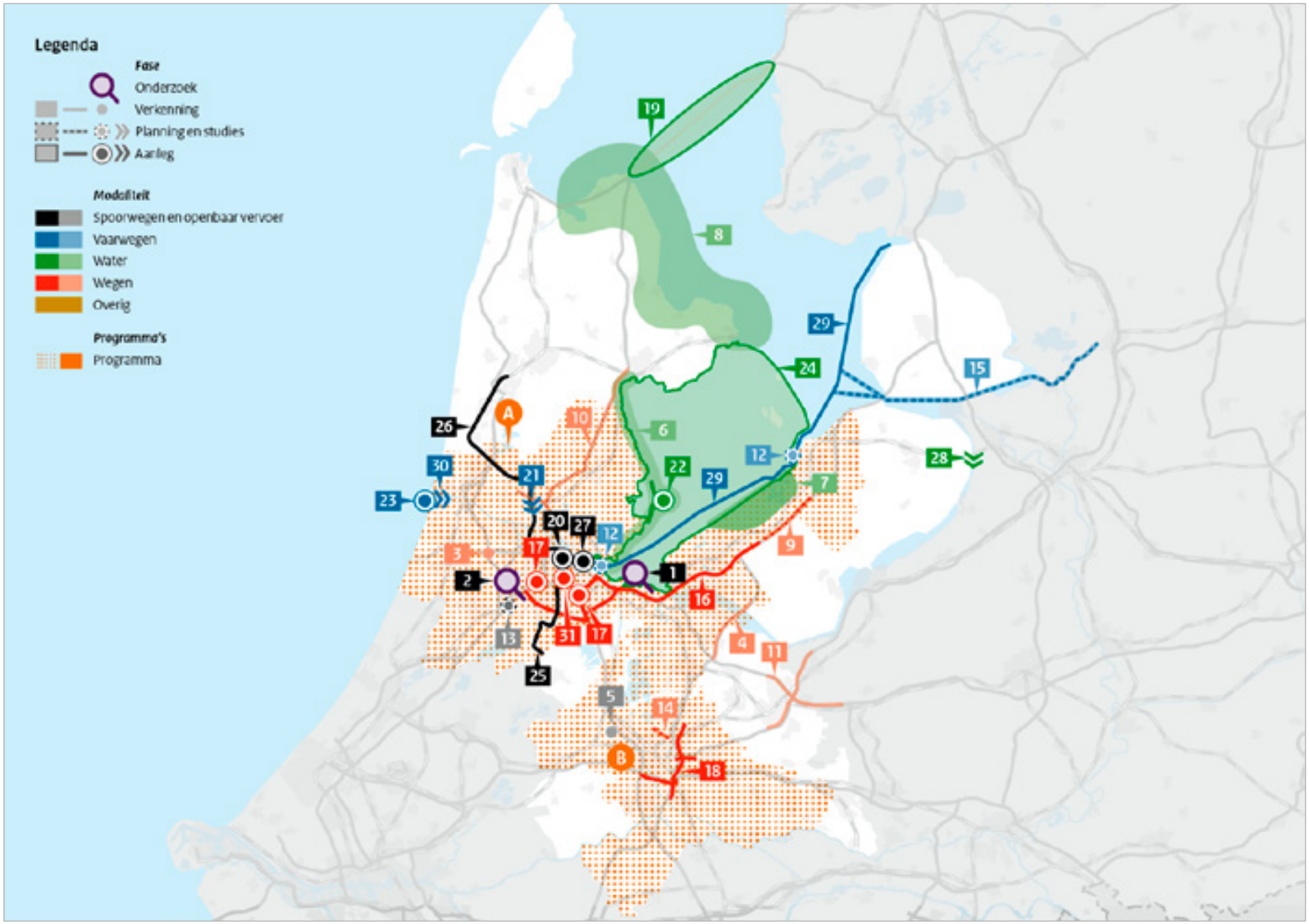
MIRT Onderzoek
1. Amsterdam Bay Area (valt onder programma SBaB)
2. Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (valt onder programma SBaB)

Verkenning
3. A9 Rottepolderplein (valt onder programma SBaB)
4. A27 Zeewolde - Knooppunt Eemnes (valt onder MRA programma)
5. OV en Wonen in de regio Utrecht (valt onder programma U Ned)
6. Noord-Hollandse Markermeerkust
7. Oostvaardersoevers
8. Wieringerhoek

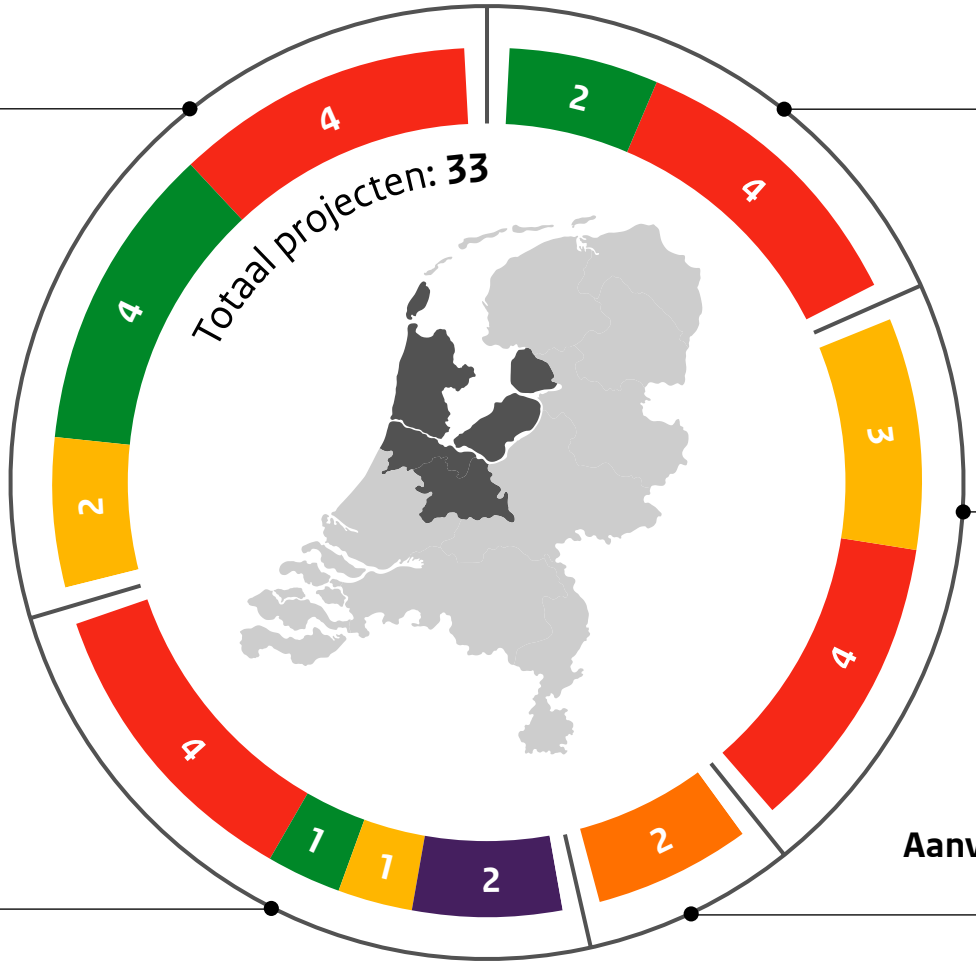
Planning en studies
9. A6 Almere Oostvaarders-Lelystad
10. A7/A8 Amsterdam-Hoorn
11. A28/A1 Knooppunt Hoevelaken
12. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer
13. Multimodale knoop Schiphol
14. Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)
15. Vaarweg IJsselmeer-Meppel

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

Programma's
A Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB)
B Programma U Ned



Noordwest-Nederland Projectenoverzicht



Hoofdwegen
Projecten: **10**

Vaarwegen
Projecten: **6**

Water
Projecten: **7**

Spoorwegen
Projecten: **8**

Aanvullende projecten
Projecten: **2**

Onderzoek | Verkenning | Planning en studies | Aanleg | Programma's

Gebied **Noordwest-Nederland**
Fase **Programma**

Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid MRA (SBaB)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 MIRT Onderzoek Amsterdam Bay Area (met name rondom Almere en IJburg) afgerond; vervolg op MIRT Onderzoek Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (ZWASH); Onderzoek Multimodaal Toekomstbeeld (MTB) 2040 en de Uitvoeringsagenda SBaB zijn allen in uitvoering.

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 (voorganger MTB) gestart.

2019 Adaptief Ontwikkelpad SBaB voor 2040 vastgesteld; MIRT Verkenning Rottepolderplein gestart.

2018 Kwartiermakersfase programma SBaB afgerond en het programma is formeel vastgesteld en gestart.

2016 Start kwartiermakersfase programma SBaB. Het programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en programmadoelen

In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) worden tot 2040 circa 250.000 woningen gebouwd en 230.000 arbeidsplaatsen gerealiseerd. Dat biedt kansen, maar de druk op de openbare ruimte en op de stedelijke en rijksnetwerken (weg, OV) neemt ook toe. Met de huidige woningbouwopgave groeit ook het aantal bewoners, bezoekers en bedrijven in stedelijk gebied en zal de druk op de mobiliteitsknelpunten, reistijdbetrouwbaarheid en verblijfskwaliteit in de MRA toenemen. Voor het realiseren van de enorme woningbouwopgave in de MRA zijn ook gezamenlijke maatregelen door zowel Rijk als regio nodig op de noodzakelijke randvoorwaarden, waaronder mobiliteit.

De ambitie (versterken concurrentiekracht MRA) is uitgewerkt in de volgende vier programmadoelen, die onderling nauw met elkaar verbonden zijn:

1. Betere bereikbaarheid van de economische toplocaties in de MRA.
2. Faciliteren van de bereikbaarheid van nieuwe woningbouw- en werkgelegenheidslocaties in de MRA.
3. Een goed functionerend daily urban system, met aandacht voor reistijd, betrouwbaarheid en beleving.
4. Het versterken van de duurzame mobiliteit en het leveren van een bijdrage aan de landelijke klimaatdoelen.

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 (en leefbaarheid) op peil te houden in relatie tot de woningbouw en om economische toplocaties bereikbaar te houden. Met het coalitieakkoord is er in 2022 een hernieuwde focus gekomen op de connectie tussen woningbouw en bereikbaarheid.

Het programma SBaB en de verstedelijkingsstrategie MRA hebben daaropvolgend een nauwere samenwerking bewerkstelligd om te komen tot een ontwikkelpad voor bereikbaarheid en verstedelijking tussen nu en 2040.

Opbouw van het programma

In 2019 hebben Rijk en regio in de programmalijn Ontwikkelpad een adaptief ontwikkelpad voor 2040 vastgesteld en daarmee een gezamenlijke koers voor de verstedelijking en bereikbaarheid bepaald. Het programma heeft een adaptief karakter. De bereikbaarheidsopgaven kunnen immers veranderen als gevolg van gewijzigde omstandigheden.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Fase **Programma**

Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid MRA (SBaB)

(vervolg)

Begin 2021 wordt de scope van het programma bepaald door de volgende vijf programmalijnen:

- Multimodaal Toekomstbeeld 2040 (MTB)
- Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (ZWASH)
- Amsterdam Bay Area (ABA)
- Uitvoeringsagenda
- Adaptief Ontwikkelpad

Het MIRT Onderzoek Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp is in 2020 afgerond. In dit onderzoek is gekeken welke impact de ruimtelijke economische ontwikkelingen en de ontwikkelingen rondom luchtvaart en internationaal treinverkeer hebben op de maatregelen voor het overige openbaar vervoer, de weg en fiets. Het Nationaal groeifonds heeft – onder een aantal voorwaarden – € 1,5 mld. toegekend voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn van Amsterdam Zuid naar Schiphol en Hoofddorp. Daarnaast wordt er in deze programmalijn ook gewerkt aan een startbeslissing voor het sluiten van de Ringlijn (tussen Amsterdam CS en Sloterdijk).

Aan de oostkant is de afgelopen twee jaar gewerkt aan het MIRT Onderzoek voor Amsterdam en Almere in het MIRT Onderzoek Amsterdam Bay Area. Het onderzoek is in 2022 afgerond.

In de programmalijn Multimodaal toekomstbeeld 2040 is de centrale vraag: Hoe blijft de Metropoolregio Amsterdam (MRA) duurzaam bereikbaar in 2040? Het Multimodaal Toekomstbeeld 2040 geeft daarmee richting aan de toekomstige besluitvorming over netwerk-investeringen en helpt deze in samenhang en in de tijd te bezien.

In de programmalijn Uitvoeringsagenda wordt de samenwerking van de deelnemende partijen concreet gemaakt in korte termijn maatregelen, door bijvoorbeeld in te zetten op werkgeversafspraken over flexibel reizen, thuiswerken en fietsgebruik en daarnaast een platform te bieden aan kleine infrastructurele maatregelen ter bevordering van multimodale knooppunten en bestaande netwerken. In deze programmalijn wordt ook gekeken naar de bereikbaarheid van zeven middelgrote steden (Bereikbare Steden) en Amsterdam in de MRA naar aanleiding van de grote woningbouwopgave in de MRA.

Naast de programmalijnen maken ook de MIRT Verkenningen Rottepolderplein/A9 en de MIRT Verkenning A27 (Almere Haven-knooppunt Eemnes) onderdeel uit van het programma.

Betrokken partijen

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

- MIRT-projecten onder dit programma
- MIRT Onderzoek Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (afgerond, voorbereiding startbeslissing Noord/Zuidlijn en sluiten Ringlijn)
- MIRT Onderzoek Amsterdam Bay Area (afgerond)
- MIRT Verkenning Rottepolderplein (lopend)
- MIRT Verkenning A27 Almere Haven-knooppunt Eemnes (voorbereiding startbeslissing)

Gebied **Noordwest-Nederland**
Fase **Onderzoek**

Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp

Programma SBaB

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 In het Coalitieakkoord van 2022 is een bijdrage gereser-veerd voor het verlengen van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp.

2022 In het BO MIRT 2020 is het MIRT Onderzoek als afgerond beschouwd, met als voorkeursoplos-singsrichtingen het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp en het sluiten van de metroringlijn tussen Isolatorweg en Amsterdam Centraal. Tevens is geconstateerd dat voor een vervolgstap in het MIRT de financiële ruimte ontbreekt. In het Nationaal Groeifonds is in 2021 een voorwaardelijke reservering van € 1.500 mln. gemaakt voor het onderdeel doortrekken Noord/Zuidlijn (nog geen Kamerstuknummer bekend: CE-AEP/21063522). Voor dit onderdeel wordt in 2022 een aangepast voorstel ingediend bij de Groeifondscommissie met daarin een volledige MKBA. Hierop is de planning aangepast. Eveneens is in het BO MIRT afgesproken gezamenlijk door te gaan met de verdere uitwerking van een integrale ontwikkelstrategie, waarin de ruimtelijke economische ontwikkelingen aansluiten op de bereikbaarheidsmaatregelen in openbaar vervoer, weg en fiets. Hiervoor zal onder andere een verdiepend onderzoek uit worden gevoerd in 2021 naar de optimale combinatie van infrastructurele maatregelen voor de opgaven op de weg in de corridor.

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), de transferveiligheid op Schiphol te waarborgen 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. In 2020 is door de versnelling woningbouw ook de ontsluiting van het nieuwe Amsterdamse stadsdeel Haven-Stad aan de scope toegevoegd.

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 is in 2020 afgerond. Voor het onderdeel doorgetrokken Noord/Zuidlijn wordt in 2022 een aangepast voorstel ingediend bij de Groeifondscommissie met daarin een volledige MKBA.

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.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Fase **Onderzoek**

Amsterdam Bay Area

Programma
SBaB

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022

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 hoofdopgaven 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 hoofdopgaven 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

Het MIRT-onderzoek is afgerond. Naar de problematiek op de weg wordt nog nader onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek wordt in het laatste kwartaal van 2022 afgerond. In het BO MIRT 2022 wordt bezien welke vervolgstappen genomen worden.

Betrokken partijen

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

Gebied **Noordwest Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

A9 Rottepolderplein

Programma SBaB

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

In het BO MIRT van maart 2018 is besloten tot een verkenning naar de ontvlechting van het Rottepolderplein (A9). Het Rottepolderplein is een 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 verkeerstromen (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 – binnen de gestelde kaders – kan worden verbeterd. Daartoe is een nadere probleemanalyse uitgevoerd en worden verschillende (technische) alternatieven uitgewerkt en beoordeeld, op basis waarvan een voorkeursalternatief kan worden geselecteerd. Uit de analyses is inmiddels naar voren gekomen dat verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt is bij deze verkenning.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het uitgebreide netwerk van het Europese TEN-T programma.

Planning

2022: Voorkeursalternatief
2023/2024: OTB

Betrokken partijen

De verkenning wordt uitgevoerd door het ministerie van IenW. Onderstaande partijen zijn nauw betrokken bij de uitwerking. In het proces worden naast deze overheden ook de relevante stakeholders in de omgeving betrokken:

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

Financiën

Er is door het ministerie van IenW € 35 mln. gereserveerd voor de aanpak van dit knooppunt op het mobiliteitsfonds.

Gebied **Noordwest Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

A27 Zeewolde - Knooppunt Eemnes

Programma SBaB

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022

Het project is nieuw opgenomen in het MIRT. In het BO MIRT van 25 november 2020 is afgesproken een MIRT Verkenning A27 Zeewolde (Almere Haven)-Knooppunt Eemnes te starten. Het project bevindt zich in de initiatieffase. Het streven is om eind 2022 de MIRT Startbeslissing voor de Verkenning A27 Almere Haven-Knooppunt Eemnes te nemen zodat daarna de MIRT Verkenning kan starten. Het onderzoek is onderdeel van het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid.

Opgave

Uit het MIRT Onderzoek Oostkant Amsterdam, de quick win-studie A27, Verbredingsopties A27 en de NMCA 2017 blijkt dat er een bereikbaarheidsknelpunt is op het tracé A27 Zeewolde-Knooppunt Eemnes. De autonome groei en de woningbouwopgave in dit gebied leidt tot een hoge filedruk nu en in de toekomst. De opgave is om de doorstroming op dit deel van de A27 te verbeteren.

Oplossing

De oplossing wordt gezien in de uitbreiding van de wegcapaciteit (verbreding) tussen Zeewolde en knooppunt Eemnes.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan het vergroten van de betrouwbaarheid van reistijd op de A27, de bereikbaarheid van woningbouwlocaties en verschillende economische locaties en het vermindert de economische schade als gevolg van files op dit traject. Tevens draagt het project bij aan het oplossen van het NMCA-knelpunt op dit tracé en levert het daarmee ook een bijdrage aan een betere betrouwbaarheid van het HOV.

Planning

N.t.b: Startbeslissing
2024: Verkenning t/m selectie voorkeursalternatief
Start planning en studies: De planning wordt na de verkenning bepaald.

Betrokken partijen

Het MIRT Onderzoek wordt uitgevoerd door het ministerie van IenW. Provincies Flevoland, Utrecht en Noord-Holland, gemeenten en waterschappen worden nauw betrokken bij het onderzoek.

Financiën

De investeringskosten voor een verbreding zijn geschat op € 29 mln. (incl. btw, prijspeil 2020). De regiobijdrage bedraagt 25 %. De 75 % bijdrage van het Rijk, € 22,87 mln. (incl. btw, prijspeil 2022) is reeds gereserveerd in de begroting.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Fase **Programma**

Programma U Ned

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 In 2020 zijn de gebiedsonderzoeken, Mobiliteitsstrategie, Knooppuntenprogramma en Aanpak 2030 opgestart en in 2021 zijn no-regret-afspraken gemaakt.

2022 Het MIRT Onderzoek 'Utrecht Nabij' is in 2020 afgerond en vastgesteld door Rijk en regio.

2020 De MIRT Verkenning 'OV en Wonen' is gestart.

2019 Het MIRT Onderzoek 'Utrecht Nabij' is nieuw opgenomen in het MIRT.

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 1e fase zijn 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 125.000 extra woningen.

- Tot 2040 komen er naar verwachting meer dan 80.000 arbeidsplaatsen bij.
- De huidige economische groei (in de regio en in de omliggende regio's) veroorzaakt 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 en 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.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Fase **Programma**

Programma U Ned

(vervolg)

Planning

In het programmaplan U Ned 2021 wordt gewerkt volgens de volgende programmalijnen:

1. Gebiedsonderzoeken: het in kaart brengen van varianten voor:
   - ruimtelijke ontwikkelrichting;
   - mobiliteitsmaatregelen;
   - fasering van/in de drie gebieden (Leidsche Rijn-Zuilen, A12-zone; Lunetten/Koningsweg-USP)

Deze programmalijnen worden gewaardeerd naar ruimtelijke kwaliteit, mobiliteitseffecten en kosten/baten (de meetlat). Het vertrekpunt hierbij is het MIRT Onderzoek 'Utrecht Nabij'.

2. Mobiliteitsstrategie 2040: het vaststellen van een multimodaal mobiliteitsnetwerk van Rijk en regio, passend bij de verstedelijking tussen nu en 2040 en de autonome mobiliteitsgroei. Het vertrekpunt hierbij is het MIRT Onderzoek 'Utrecht Nabij'.

3. Programma Knooppunten: het in beeld brengen van de kansen en voorwaarden om op bestaande regioknopen en corridors verstedelijking te kunnen realiseren. Dit betreft de integrale beoogde woonopgave, arbeidsplaatsen en toegang tot groen en landschappen in samenhang met mobiliteit.

4. Aanpak 2030: het komen tot een pakket aan stimulerings- en ontmoedigingsmaatregelen en kleine inframaatregelen op het gebied van mobiliteit dat bijdraagt aan de bereikbaarheid van de regio in de periode tot 2030, de mobiliteitstransitie verder op gang helpt én de beoogde verstedelijking mogelijk maakt.

5. Korte-termijnaanpak/Niet en Anders reizen: een goede bereikbaarheid en een gezonde leef- en werkomgeving van onze regio tot 2025 door middel van programma's, projecten en activiteiten gericht op het stimuleren van niet en anders reizen in de regio Utrecht.

6. MIRT Verkenning OV en Wonen regio Utrecht: Rijk en regio voeren een verkenning uit naar de verbetering van de ov-bereikbaarheid van het Utrecht Science Park (USP), minder belasting van de multimodale knoop Utrecht CS en de bereikbaarheid van nieuwe woningbouw. Hierbij wordt in stappen getrechterd naar een voorkeursbeslissing.

7. No-regret-maatregelen: het realiseren van maatregelen rond 2025, die bijdragen aan een goede bereikbaarheid van het USP, het ontlasten van Utrecht Centraal en het realiseren van de huidige plannen voor woon- en werklocaties zoals de Merwedekanaalzone. Rijk en regio werken het pakket aan no-regret-maatregelen verder uit tot project- en uitvoeringsbesluiten.

Betrokkenen

Het programma is een samenwerking tussen het Rijk (IenW, EZK en BZK), de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht, de U10 (zestien samenwerkende Utrechtse gemeenten), NS, ProRail en Rijkswaterstaat.

Georganiseerde stakeholders (NGO's, werkgevers, bewonersorganisaties) worden geïnformeerd en gevraagd om mee te denken.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Fase **Verkenning**

MIRT Verkenning OV en Wonen in de regio Utrecht

Programma U Ned

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 na 2030. De aanlegtermijn 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. Op basis van de voorkeursbeslissing zal de vervolgplanning 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

Budget: € 164 mln. (Artikel MF 11.01 en 13.03.04).

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Noord Hollandse Markermeerkust

Opgave

Het project Noord-Hollandse Markermeerkust is een van de projecten die onderdeel uitmaken van de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW). De Noord-Hollandse Markermeerkust is een oud cultuurlandschap, van groot belang voor zowel cultuurhistorie als de natuur. Het Markermeer is ooit ontworpen en aangelegd voor inpolderring, maar dat is nooit gebeurd. Langs een groot deel van de Markermeerkust is na alle ingrepen sprake van een harde overgang tussen het Markermeer, de binnenwateren en het achterland.
Door de harde kunstmatige kustlijn en het ontbreken van variatie in de waterdiepte, ontbreekt diversiteit in het watersysteem en is het watersysteem kwetsbaar. Langs de Noord-Hollandse Markermeerkust worden kansen gezien om de diversiteit in het watersysteem te vergroten en daarmee het watersysteem robuuster te maken. Vanwege de mogelijkheid een belangrijke bijdrage te leveren aan de doelen van de PAGW is de Noord-Hollandse Markermeerkust toegevoegd aan dit programma.

Oplossing

Doel van het project Noord-Hollandse Markermeerkust is een robuuster watersysteem, te realiseren door verbetering van de waterkwaliteit en vergroten van de biodiversiteit in het water.
Langs de Noord-Hollandse Markermeerkust worden hiervoor kansen gezien door het realiseren van bijvoorbeeld meer ondieptes met waterplanten, variërende waterdieptes, rietlanden, verbindingen tussen Markermeer en het achterland en het inunderen van grasland. Alles zodanig ingepast dat deze goed samengaan met de andere functies van het Markermeer.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project Noord-Hollandse Markermeerkust levert een bijdrage aan de doelstellingen van de PAGW, die streven naar toekomstbestendige grote wateren waar hoogwaardige natuur goed samengaat met een krachtige economie. Het project sluit aan bij eerdere initiatieven in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn (Natura 2000) en de Kaderrichtlijn Water (KRW).

Daarnaast is de Noord-Hollandse Markermeerkust onderdeel van de gebiedsagenda IJsselmeer 2050 die streeft naar een toekomstvast en klimaatbestendig IJsselmeergebied.

Planning

2023: Verkenning en voorkeursbeslissing
2024: Planning en studies en projectbeslissing
2025: Start aanleg

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Noord Hollandse Markermeerkust

(vervolg)

Betrokken partijen

Project Noord-Hollandse Markermeerkust is een samenwerkingsproject tussen Rijk (Rijkswaterstaat, Staatsbosbeheer, RVO, LNV en IenW) en regio, die gezamenlijk werken aan het regionaal Ambitieprogramma APRK (onder andere provincie Noord-Holland, gemeenten en HHNK).

Financiën

Voor het project is vanuit het Rijk € 20 mln. gereserveerd voor verkenning, planning en studies, aanleg en B&O. Daarnaast heeft de regio de intentie tot cofinanciering uitgesproken (vanuit het regionaal Ambitieprogramma).

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Oostvaardersoevers

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

Het project Oostvaardersoevers heeft tot doel:

- het Markermeer, de Oostvaardersplassen en de Lepelaarplassen onderling te verbinden tot een ecosysteem dat toekomstbestendig is: vitaal, gevarieerd en robuust genoeg om ontwikkelingen zoals klimaatverandering, verstedelijking, infrastructurele investeringen, economische groei en toenemende recreatie op te vangen.

- de maatregelen zodanig vorm te geven dat ze elkaar versterken en dit tot een aansprekend resultaat leidt: met innovatieve waterbouw wordt een aantrekkelijker, beleefbaarder en veilig merengebied gerealiseerd.

Oplossing

In de Verkenningsfase zijn drie onderzoeksalternatieven ontwikkeld die zijn beoordeeld op doelbereik, haalbaarheid en milieueffecten. Deze onderzoeksalternatieven zijn opgesteld om de hele opgave voor Oostvaardersoevers op te lossen. Op basis van de beoordeling van de alternatieven zijn elementen uit de alternatieven geselecteerd waarmee zo optimaal en effectief mogelijk de doelen bereikt kunnen worden. Deze selectie vormt het gewenste eindbeeld; het Voorkeurseindbeeld (VKE). Vervolgens is uit het VKE het voorkeursalternatief (VKA) afgeleid waarmee de eerste belangrijke stappen worden gezet om het eindbeeld te bereiken, dat financieel haalbaar is en zo optimaal mogelijk bijdraagt aan de doelen van het project. Dit VKA behelst het inlaten van water uit het Markermeer in de twee moerasgebieden en het weer uitlaten bij respectievelijk een nieuwe te maken wateruitlaat en/of het bestaande gemaal de Blocq van Kuffeler. Bij de wateruitlaat komt een luwe ondiepe zone zodat er een gradiënt kan ontstaan in het Markermeer tussen voedselrijk water en voedselarm water en een overgangsgebied met ondiepe habitats voor o.a. vis. De verwachting is dat de ministers van IenW en NenS in september 2022 een Voorkeursbeslissing nemen voor het VKA, waarmee de Verkenningsfase wordt afgerond.

De planuitwerking richt zich op het uitwerken en nader detailleren van het voorkeursalternatief met daarbij aandacht voor de doorgroei naar het toekomstperspectief (het VKE) en het verzilveren van de volgende meekoppelkansen: koppeling met de ontwikkeling van de Almeerse Poort, met Poort Lelystad-Kustvisie Lelystad, en KRW-opgave voor vismigratie bij de Blocq van Kuffeler.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Oostvaardersoevers

(vervolg)

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Oostvaardersoevers levert een bijdrage aan de doelstellingen van de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW), die streven naar toekomstbestendige grote wateren waar hoogwaardige natuur goed samengaat met een krachtige economie. Daarnaast is Oostvaardersoevers opgenomen in de Agenda IJsselmeergebied 2050 die streeft naar een toekomstvast en klimaatbestendig IJsselmeergebied.
Het project is een volgende stap in het proces om te komen tot een toekomstbestendig ecosysteem, zoals beschreven in de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM, 2013).
Ook geeft het project een impuls aan Nationaal Park Nieuw Land.

Planning

Planning en studies: 2022-2026
Aanlegfase: 2026-2031

Betrokken partijen

Oostvaardersoevers is een samenwerkingsproject tussen provincie Flevoland, Rijkswaterstaat Midden-Nederland, gemeente Almere, gemeente Lelystad, Staatsbosbeheer, RVO, het Flevo-landschap en waterschap Zuiderzeeland. Rijkswaterstaat en de provincie Flevoland treden op als initiatiefnemer van het project.

Financiën

€ 45 mln. vanuit de PAGW en € 6,6 mln. vanuit de regio.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Wieringerhoek

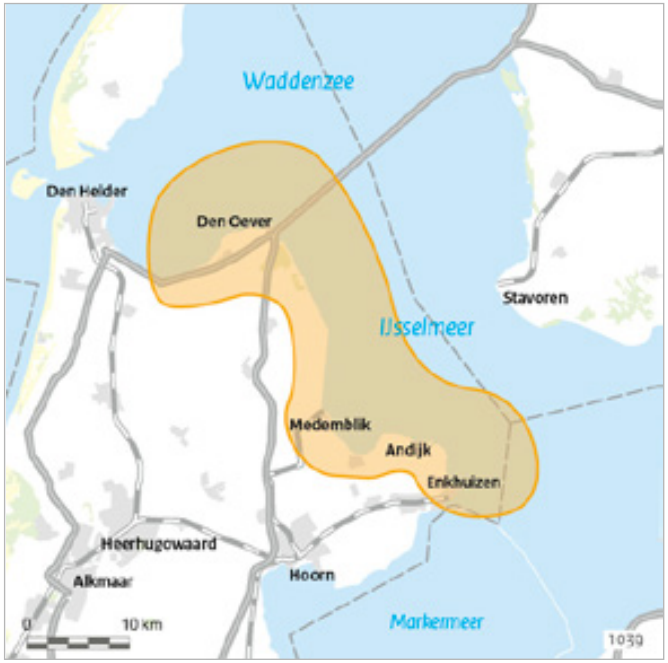
Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

Het IJsselmeergebied is onderdeel van de delta van het Rijnsysteem. Kenmerkend voor een ecologisch vitale delta is dat er veel verschillende soorten leefgebieden (habitats) zijn. Die variatie is er momenteel niet. Diep, open water is er volop. Het ontbreekt aan ondieptes met waterplanten, oevers met rietkragen en graslanden die in het voorjaar onder water staan, terwijl juist dat de habitats zijn die veel vissen, vogels en andere diersoorten nodig hebben om te paaien, voedsel te vergaren, beschutting te vinden en te overwinteren.
Daarom is het nodig die nu nog ontbrekende habitats toe te voegen, vooral langs de randen van het IJsselmeer. Het project Wieringerhoek levert daaraan een bijdrage in het noordwestelijk deel van het IJsselmeer.



Oplossing

Het maatregelenpakket zal een combinatie zijn van onderdelen uit vier onderzoeksalternatieven die in de verkenningsfase zijn onderzocht. Met maatregelen in de Wieringerhoek versterkt de ecologische robuustheid van het IJsselmeergebied door:

1. het toevoegen van ontbrekende zoetwaterleefgebieden;
2. het creëren van een geleidelijke zoet-zout-overgang;
3. de bescherming van de zoetwatervoorraad van het IJsselmeer.

Tijdens de verkenningsfase is gezocht naar mogelijkheden om zoveel mogelijk aan te haken bij lopende initiatieven, om de effectiviteit en het doelbereik van de maatregelen zo groot mogelijk te laten zijn.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Met de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) wordt beoogd toekomstbestendige en ecologisch gezonde grote wateren te realiseren waarin hoogwaardige natuur samengaat met een krachtige economie. De natuurlijke dynamiek wordt versterkt door de ecologische waterkwaliteit en de natuur van de grote wateren te verbeteren, het achterland weer met elkaar te verbinden, eerder verloren en ontbrekende leefgebieden (opnieuw) aan te leggen en door te zorgen voor geleidelijke overgangen tussen land en water en zoet en zout.
Met deze verbeteringen wordt bijgedragen aan het behalen van de doelstellingen in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn (Natura 2000) en de Kaderrichtlijn Water (KRW). Daarnaast is het project van de Agenda IJsselmeergebied 2050 die streeft naar integraliteit tussen de gebiedsopgaven en een klimaatbestendig IJsselmeergebied.

Planning

In het BO-MIRT van november 2019 is de startbeslissing genomen.
2022: Voorkeursbeslissing
2023: Planning en studies
2026: Aanleg deelprojecten

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Wieringerhoek

(vervolg)

Betrokken partijen

Vanuit PAGW: Rijkswaterstaat MN, Staatsbosbeheer, RVO, ministerie van IenW en ministerie van LNV.

Rijkswaterstaat werkt in het projectgebied van de Wieringerhoek samen met regionale overheden in het samenwerkingsverband 'Noord-Hollandse IJsselmeerkust'. Hierbij zijn betrokken: provincie Noord-Holland, gemeenten Hollands Kroon, Medemblik en Enkhuizen, Hoogheemraadschap Hollands-Noorderkwartier, drinkwaterbedrijf PWN en Rijkswaterstaat MN.

Financiën

Het betreft een reservering van Rijksbudget van € 37,5 mln. uit de PAGW dat zal worden verdeeld over enkele deelprojecten.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

A6 Almere Oostvaarders-Lelystad

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Zoals gemeld in de MIRT-brief van 9 juni 2021 (TK 35 570 A, nr. 62) is dit een van de projecten die vertraging oplopen in afwachting van het onderzoek naar de maximale rekenafstand t.a.v. stikstofuitstoot. Op dit moment is er nog geen duidelijkheid te geven over de omvang van deze vertraging en het effect op de mijlpalen van dit project.

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, aanleg en openstelling.

2019 Het project is overgegaan van de verkenning naar de planning- en studiefase.

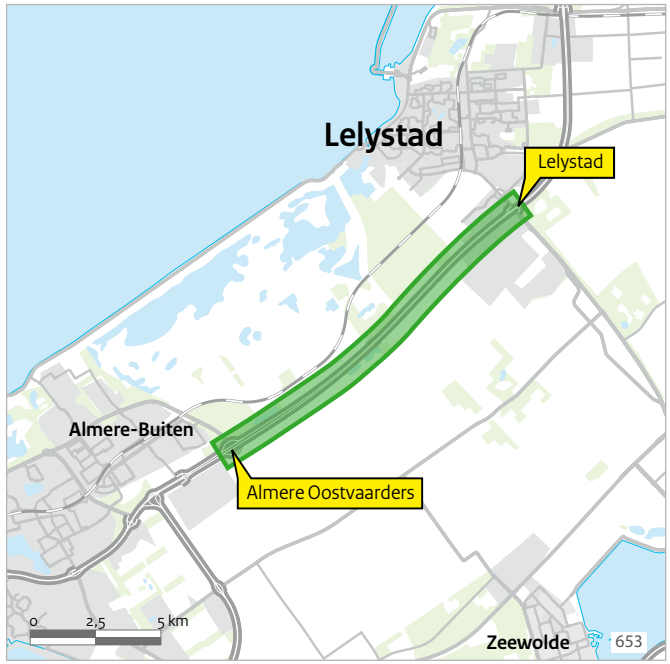
2018 Het project is overgegaan van de onderzoekfase naar de verkenningsfase.

2015 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave en oplossing

De A6 is een belangrijke verbinding voor de ontsluiting van Flevoland en voor het verkeer tussen de Randstad en het noorden van het land. Op het traject tussen Almere en Lelystad is het verkeer de laatste jaren sterk toegenomen, waardoor nu al congestie ontstaat. Verkeersanalyses geven aan dat dit de komende jaren nog zal toenemen. Het gevolg hiervan is het doorgaand verkeer steeds meer hinder zal ondervinden en de autobereikbaarheid van/naar de met name ruimtelijk-economische bestemmingen in en rond Lelystad (waaronder Lelystad Airport) verslechtert.

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. Dit voorkeursalternatief werkt RWS momenteel uit in een OTB en TB.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project verbetert de bereikbaarheid over de A6 van bestemmingen in en rond Lelystad (waaronder Lelystad Airport).

Planning

De mijlpalen voor het project zijn nader te bepalen, tot duidelijk is wanneer het project van de beschikbare capaciteit aan stikstof-deskundigen gebruik kan maken (TK 35 925 A nr. 76).

Politiek/bestuurlijk

Het Rijk heeft de rol van opdrachtgever voor planning en studies 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 die begin 2021 is opgeleverd.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

A6 Almere Oostvaarders-Lelystad

(vervolg)

TEN-T

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 duurzaamheids-opgave specifieke partijen uitgenodigd, waaronder gemeenten, het waterschap, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties, natuurbeheerders, belangengroeperingen en vertegenwoordigers namens het bedrijfsleven.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 37 uit de File Top 50.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het uitgebreide netwerk van het Europese TEN-T programma.

Financiën

Het ministerie van IenW heeft voor de aanleg van de verbreding van de A6 een budget van € 107 mln. (MF 12.03.02) gereserveerd.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	107	n.t.b.
MIRT 2022	101	n.t.b.
MIRT 2021	55	2025
MIRT 2020	53	2023
MIRT 2019	52	2023
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	55	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	10	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

A7/A8 Amsterdam-Hoorn

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2021 Start MIRT-planning en studies voor het hoofdwegennet (HWN).

2020 Partijen hebben in het BO MIRT van najaar 2018 een principebesluit genomen over het concept-voorkeursalternatief (multimodaal mobiliteits-pakket) met de afspraak zich in te zetten voor financiële dekking. De ontwerpstructuurvisie is ter inzage voorgelegd.

2019 De bestuursovereenkomst Corridor Amsterdam Hoorn (BOK CAH) is door partijen ondertekend.

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.

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 bereikbaar-heidsproblematiek op de lange termijn het grootst is aan de oostkant van het onderzochte studiegebied. De grootste knelpunten, wat betreft 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 bereikbaar-heidsopgaven, 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 investe-ringen in nieuwe infrastructuur. Deze MIRT Verkenning is eind 2019 afgerond en heeft geresulteerd in een multimodaal bereikbaarheids-pakket, vastgelegd in de BOK CAH en belegd bij betrokken partners:

- HWN Midden A8-A7 (Rijkswaterstaat)
- AVANT (Vervoerregio Amsterdam)
- Guisweg (Vervoerregio Amsterdam)
- Werkgroep Afwaarderen 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 bereikbaar-heid 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.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

A7/A8 Amsterdam-Hoorn

(vervolg)

Planning

De mijlpalen voor het project zijn nader te bepalen, tot duidelijk is wanneer het project van de beschikbare capaciteit aan stikstofdeskundigen gebruik kan maken (TK 35 925 A nr. 76).

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, infrabeheerders, vervoerders, terreinbeheerders, belangengroeperingen, kennisinstellingen en (overige) marktpartijen.

Financiën

Voor het aanpakken van de bereikbaarheidsknelpunten op het hoofdwegennet (A7 en A8) heeft het ministerie van IenW € 353 mln. gereserveerd op het Mobiliteitsfonds (Artikel MF 12.03.02).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	353	N.t.b.
MIRT 2022	335	2030-2032
MIRT 2021	330	
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	23	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	45	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

A28/A1 Knooppunt Hoevelaken

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Zoals gemeld in de MIRT-brief van 9 juni 2021 (TK 35 570 A, nr. 62) is dit een van de projecten die vertraging oplopen in afwachting van het onderzoek naar de maximale rekenafstand t.a.v. stikstofuitstoot. Op dit moment is er nog geen duidelijkheid te geven over de omvang van deze vertraging en het effect op de mijlpalen van dit project. Het taakstellend budget is opgehoogd vanwege diverse extra kosten.

2021 Door de ontbinding van het contract met de combinatie A1/A28 moet de aanleg 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/A28, 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.

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 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

De mijlpalen voor het project zijn nader te bepalen, tot duidelijk is wanneer het project van de beschikbare capaciteit aan stikstofdeskundigen gebruik kan maken. A28/A1 Knooppunt Hoevelaken is een prioritair project (TK 35 925 A, nr. 76).

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 aanleg. 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 bestuursovereenkomst. 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.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

A28/A1 Knooppunt Hoevelaken

(vervolg)

TEN-T

Het projectgebied A28/A1 Knooppunt Hoevelaken overlapt 2,5 km met het projectgebied van A1/A30 Barneveld. Uitgangspunt in het vastgestelde Voorkeursalternatief A1/A30 Barneveld is een gerealiseerd Knooppunt Hoevelaken. Wijzigingen in de planning van één van deze projecten kan vanuit het raakvlak effect hebben op de voortgang in het andere project.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 8, 9 en 11 uit de File Top 50.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma. Het project ligt op de North Sea-Baltic corridor.

Financiën

Taakstellend budget: €1.137mln. (inclusief bijdrage van derden: € 44 mln.) (Artikel MF 12.03.02).
Het budget is exclusief een reservering van € 4 mln. uit het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPG).

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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 aanlegfase.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	1.137	n.t.b.
MIRT 2022	811	n.t.b.
MIRT 2021	796	n.t.b.
MIRT 2020	785	2023-2025
MIRT 2019	774	2023-2025
MIRT 2013	676	2020
verschil t.o.v. budget eerste bergrotingsjaar in mln. €	461	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	143	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	145	18 %
2019	128	16 %
2018	105	13 %
2017	80	10 %
2016	51	7 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

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: Aanleg 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 BO MIRT 2014 is deze vertraging deels ongedaan gemaakt. De rijksbijdrage is nu vanaf 2020 beschikbaar.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)

(vervolg)

Uitvoering

Het project wordt aangestuurd door de gemeente Utrecht.
De mogelijkheden voor vervlechting van de aanbesteding en de planning en studies 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.

Financiën

De taakstellende rijksbijdrage is € 196 mln. (Artikel MF 12.03.02).
De regio draagt € 50 mln. bij. De rijksbijdrage is in 2020 met € 5 mln. verhoogd conform amendement Schonis c.s. op het wetsvoorstel Vaststelling begroting Infrastructuurfonds 2019 (35000A, nr. 30).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	196	De planning is aan de regio
MIRT 2022	187	De planning is aan de regio
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 2015	165	De planning is aan de regio
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	22	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	18	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies en Aanleg**

Multimodale knoop Schiphol

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023

In de zomer van 2021 hebben partijen gezamenlijk het besluit genomen om een van de meest urgente knelpunten van de MKS, de beperkte capaciteit van en naar de treinperrons, eerder te realiseren dan beoogd, door de (rol)trappen aan te passen en los van het maatregelenpakket MKS op te lossen. Dit betekent dat dit knelpunt volgens de nieuwe planning begin 2024 in plaats van eind 2025 is opgelost. Voor het resterend deel van de Planuitwerking is gebleken dat de uitwerking meer tijd kost dan voorzien. Dit betekent dat de Projectbeslissing niet in februari 2022 kon worden genomen. Er wordt gewerkt aan een nieuwe projectplanning. Deze boodschap is aan de Kamer gemeld (TK 35925 A nr. 24).

2021

Naar aanleiding van besluitvorming in het BO MIRT van het najaar 2019 is € 7 mln. uit het gereserveerde resterende budget MKS 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 als lange termijn. Ook middellangetermijnoplossingen vragen meer onderzoek. Hierop is de planning aangepast.

Opgave

De huidige multimodale knoop Schiphol is gebouwd in de jaren 90 en is berekend op 21,3 mln. luchtreizigers per jaar met Schiphol als bestemming of vertrekpunt. In 2017 verwerkte Schiphol al 43 mln. luchtreizigers met Schiphol als bestemming of vertrekpunt. 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 overgangsoplossing 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 planning- en studiefase.

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.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies en Aanleg**

Multimodale knoop Schiphol

(vervolg)

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2018 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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. In deze overeenkomst hebben betrokken partijen afspraken gemaakt over bijdragen aan de Voorkeursbeslissing. Voor het pakket aan maatregelen is € 237,3 mln. (pp 2018) beschikbaar gesteld door partijen, waarvan het ministerie van IenW € 78,8 mln. (pp 2018) bijdraagt.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2023	278	Divers
MIRT 2022	264	Divers
MIRT 2021	258	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	20	Divers
Cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	19	

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

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma. Het project ligt op de Rhine-Alpine, North Sea-Baltic en North Sea-Mediterranean corridor.

Financiën

Voor spoorse maatregelen rondom de multimodale knoop Schiphol heeft het ministerie van IenW € 278 mln. gereserveerd binnen het Mobiliteitsfonds (Artikel MF 13.03.01 en 13.03.04).

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer

TEN-T

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 planning en studies wordt vertraagd.

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 planning en studies 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

De mijlpalen voor het project zijn nader te bepalen, tot duidelijk is wanneer het project van de beschikbare capaciteit aan stikstofdeskundigen gebruik kan maken (TK 35 925 A nr. 76).

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma. Het project ligt op de North Sea-Baltic corridor.

Financiën

Taakstellend budget: € 7 mln. (Artikel MF 15.03.02).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	7	2025-2027
MIRT 2022	6	2025-2027
MIRT 2021	6	2025-2027
MIRT 2020	6	2025-2027
MIRT 2019	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 vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Vaarweg IJsselmeer-Meppel

TEN-T

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 aanleg van het project door middel van voorfinanciering niet aan de orde is.

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

De mijlpalen voor het project zijn nader te bepalen, tot duidelijk is wanneer het project van de beschikbare capaciteit aan stikstof-deskundigen gebruik kan maken (TK 35 925 A nr. 76).

Politiek/bestuurlijk

De planning en studiefase is medio 2012 niet 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.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma. Het project ligt op de North Sea-Baltic corridor.

Financiën

Taakstellend budget: €30 mln. (Artikel MF 15.03.02).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	30	N.t.b.
MIRT 2022	28	2023
MIRT 2021	27	2023
MIRT 2020	36	2023
MIRT 2019	36	2023
MIRT 2013	35	Na 2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	11	
Cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	2	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Vanwege de beperkende maatregelen omtrent Covid-19, is er bij het opstellen en uitwerken van een integraal wegontwerp voor de A9 Badhoevedorp-Holendrecht door de opdrachtnemer, enkele maanden vertraging opgetreden. Aangezien dit het laatste project is van het programma SAA verschuift de openstelling van zowel het project als het programma SAA van 2026 naar 2027. Dit is op 15 december 2021 met de Tweede Kamer gedeeld (TK 35925 A, nr. 24).

2022 Conform de voortgang van het programma en het dalende risicoprofiel is € 70 mln. vanuit het programma overgeboekt naar de vrije investeringsruimte van het MF.

2021 Conform de voortgang van het programma en het dalende risicoprofiel is € 80 mln. vanuit het programma overgeboekt naar de vrije investeringsruimte van het MF.

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.

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-aquaduct 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

2027: Openstelling van het laatste SAA deeltraject; A9 Badhoevedorp-Holendrecht.
De overige vier van de vijf delen van het programma zijn reeds opengesteld.

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 Karreltunnel 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.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere

TEN-T

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2016 Het taakstellend budget is opgehoogd met kosten voor onderhoud van het deel A9 Gaasperdammerweg. De scope en het budget zijn daarnaast aangepast aan gewijzigde afspraken met de regio.

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.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het kernnetwerk en uitgebreide netwerk van het Europese TEN-T programma.

Financiën

Taakstellend budget: € 5.940 mln. (inclusief bijdragen derden (€ 193 mln.), onderhoud deeltraject A1/A6, A9 Gaasperdammerweg en A6 Almere).
Artikel MF 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 onderhoud.
Bij A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere is dit gebeurd in MIRT 2014, MIRT 2016, MIRT 2018, MIRT 2020 en MIRT 2021.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	5.940	2025-2027
MIRT 2022	5.844	2025-2027
MIRT 2021	5.849	2025-2027
MIRT 2020	5.428	2025-2027
MIRT 2019	5.395	2025-2027
MIRT 2013	4.118	2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	1.822	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	548	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	2.250	38 %
2020	2.045	35 %
2019	1.866	32 %
2018	1,578	29 %
2017	1.258	23 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere

TEN-T

(vervolg)

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend budget MIRT 2023 in mln.	Gerealiseerd budget t/m 2023 in mln.	Openstelling
A10 Oost/A1 Diemen	2x4 rijstroken	141	141	2014
A1/A6	2x5 rijstroken + 2 wisselstroken 2x4 rijstroken + wisselstroken	1.888	764	2017
A9 Gaasperdammerweg	2x5 rijstroken + wisselstrook	1.224	479	2020
A6 Almere	2x4 rijstroken	398	114	2019
A9 Badhoevedorp-Holendrecht	2x4 rijstroken	1328	70	2024-2026
Projectoverstijgend	Onder andere grondaankopen, kabels en leidingen, risicoreservering, externe personeelskosten	961	682	
Totaal		**5.940**	**2.250**	

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 De aanbesteding van deelproject Knooppunt De≈Nieuwe Meer is gestart. Met de Kamerbrief van 30 april 2021 (TK 32668, nr. 17) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de raming van het tekort. Bij haalbaarheid planning geldt een voorbehoud voor besluitvorming budget.

2021 De bestuurders hebben de huidige scope van het project Zuidasdok gezamenlijk herbevestigd. Voor de voortzetting van de aanleg 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 werkpakketten. Met de Kamerbrief van 26 maart 2020 (TK 32668, nr. 15) 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.

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 vervroegd vastgesteld in 2015. Het Tracébesluit is op 18 maart 2016 vastgesteld. Op 15 augustus 2018 is het Tracébesluit onherroepelijk geworden.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2017 Het project is overgegaan naar de aanlegfase.

2015 Het taakstellend budget is afgenomen door een overboeking van de projectorganisatiekosten naar het project Zuidasdok.

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 aanlegtijd 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 aanleg 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 werkpakketten.

Financiën

Taakstellend budget: € 333 mln. (Artikel MF 12.03.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	333	
MIRT 2022	320	2032-2036
MIRT 2021	314	2032-2036
MIRT 2020	309	2028
MIRT 2019	305	2028
MIRT 2017	297	2028
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	23	
Cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	24	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	55	17 %
2020	55	17 %
2019	41	13 %
2018	35	11 %
2017	24	8 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

A27/A12 Ring Utrecht

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Op 17 november 2020 is het Tracébesluit uitgebracht gebaseerd op de scope van het Ontwerptracébesluit 2016.

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 aanleg verschuift van 2018 naar 2020. Na de vaststelling van het Tracébesluit is de projectplanning t.a.v. de aanlegfase herijkt waarbij een zorgvuldige marktbenadering en omgevingsproces voorop staat. Dit leidt ertoe dat de start aanleg 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.

Opgave

De groei van het verkeer leidt tot afwikkelingsproblemen op de Ring Utrecht en het daarop aansluitende onderliggend wegennet.

Oplossing

Dit project 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 Rijnsweerd, 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 verslechteringen 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

Bij het vaststellen van het TB in 2020 werd de realisatie verwacht in 2029. Aangezien het TB nog in procedure is bij de Raad van State is er nog onzekerheid over de planning.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

A27/A12 Ring Utrecht

(vervolg)

TEN-T

Politiek/bestuurlijk

Tijdens het BO 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). Op 17 november 2020 is het Tracébesluit uitgebracht gebaseerd op de scope van het Ontwerptracébesluit 2016.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 42 uit de File Top 50.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het uitgebreide netwerk van het Europese TEN-T programma.

Financiën

Het taakstellend budget bedraagt € 1.640 mln. (Artikel MF 12.03.01 en 12.03.02). Het budget is exclusief reservering vanwege het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPG).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	1.640	N.t.b.
MIRT 2022	1.542	N.t.b.
MIRT 2021	1.225	2029
MIRT 2020	1.206	2027-2028
MIRT 2019	1.171	2024-2026
MIRT 2015	1.134	2024-2026
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	506	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	188	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	99	6 %
2020	84	5 %
2019	65	5 %
2018	43	4 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen en Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Zuidasdok

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 De opdracht voor de realisatie van het eerste deelproject Openbaar Vervoer Terminal 1 is 15 april 2022 opgedragen aan de aannemer (TK 32668, nr. 19).

2022 De aanbestedingen van de deelprojecten OV-Terminal en Knooppunt De Nieuwe Meer, onderdeel van project A10 Knooppunten Nieuwe Meer en Amstel dat door de projectorganisatie Zuidasdok wordt uitgevoerd, zijn gestart. Met de Kamerbrief van 30 april 2021 (TK 32668, nr. 19) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de raming van het tekort.

2021 De bestuurders hebben de huidige scope van het project Zuidasdok gezamenlijk herbevestigd. Voor de voortzetting van de aanleg 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 werkpakketten. Met de Kamerbrief van 26 maart 2020 (2020D11909) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de besluitvorming die heeft plaatsgevonden.

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 ov-terminal 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 ov-terminal 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)

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen en Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Zuidasdok

(vervolg)

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 De herijkingsfase zal tot uiterlijk het eerste kwartaal 2020 lopen. Met de Kamerbrief van 23 juli 2019 (TK 32668, nr. 13) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de besluitvorming die heeftplaatsgevonden.

2019 De geactualiseerde planning na de gunning leidt tot een vertraging van twee jaar voor de start.

2017 Het project is overgegaan naar de aanlegfase.

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.

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 plaats van integraal in werkpakketten uit te voeren. Gevolg is dat de totale aanlegtijd 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 aanleg 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 werkpakketten. Met de aannemer zijn in het kader van de beëindiging afspraken gemaakt over welke nog lopende werkzaamheden afgerond zullen worden.

TEN-T

Het project maakt deel uit van het uitgebreide netwerk van het Europese TEN-T programma.

Financiën

Taakstellend budget: € 1.802 mln. De gemeente Amsterdam draagt hiervan € 240 mln. bij, en voor de openbaar vervoerterminal dragen de provincie Noord-Holland € 87 mln. en de Vervoerregio Amsterdam € 198 mln. bij. Onderdeel van het taakstellend budget is tevens een subsidie van de EU van € 3 mln. en bijdrage van de NS van € 77 mln. voor de Brittenpassage, de Minervapassage en aanvullende commerciële voorzieningen van het station (Artikel MF 17.08). Er zijn scope-wijzigingen die hebben geleid tot verhoging van de bijdragen van partijen conform de bestuursovereenkomst uit 2012.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	1.802	
MIRT 2022	1.724	2032-2036
MIRT 2021	1.692	2032-2036
MIRT 2020	1.671	2028
MIRT 2019	1.643	2028
MIRT 2017	1.584	2028
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	218	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	177	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	541	30
2020	481	28 %
2019	390	23 %
2018	300	18 %
2017	220	13 %
2016	134	8 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Amsterdam CS, Cuypershal

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 De aanbesteding van het project is door ProRail mislukt verklaard, omdat de inschrijvingen beduidend hoger waren dan het beschikbare budget. In overleg tussen ministerie en ProRail is prioriteit gelegd bij realisatie van transfervoorzieningen om veiligheid en comfort voor de reizigers te verzekeren en de uitvoering van het project PHS Amsterdam Centraal te vergemakkelijken. De overige werkzaamheden, met name restauratie, worden gerealiseerd na PHS Amsterdam Centraal.

2022 De lange voorbereiding van het project heeft ertoe geleid dat het project in 2022 zal worden afgerond en niet in 2020 zoals eerder is gemeld. Dat is op tijd voor de werkzaamheden in het project PHS Amsterdam CS.

2021 Voor de renovatie van de Cuypershal heeft ProRail zorgvuldig de aanbesteding voorbereid; dat heeft tot vertraging met twee jaar van de aanleg 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

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 gereedkomen 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: Aanleg Middentunnel
2014-2022: Aanleg Cuypersgebouw
2023-2024: Aanleg transfervoorzieningen
Na 2030: restauratie Cuypershal

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Amsterdam CS, Cuypershal

(vervolg)

TEN-T

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).

TEN-T

Het project maakt deel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma. Het project ligt op de North Sea-Baltic, Rhine-Alpine en North Sea-Mediterranean corridors.

Financiën

Taakstellend budget: € 27 mln. exclusief subsidie provincie Noord-Holland (Artikel MF 13.03.01).

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

ronden; indien het budget toereikend is, worden ook werkzaamheden (met name het terugbrengen van rijtuigkappen) 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 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 gevergd. De geplande oplevering is hierdoor verschoven naar 2020.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Oplevering
MIRT 2023	27	2012-2023/2024
MIRT 2022	27	2012-2022
MIRT 2021	27	2012-2022
MIRT 2020	26	2012-2020
MIRT 2019	26	2012-2020
MIRT 2013	37	2012-2016
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	10	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	2	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	17	63 %
2020	17	63 %
2019	17	65 %
2018	17	65 %
2017	17	65 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

PHS Alkmaar-Amsterdam

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De hoofddoelstelling van PHS om op de drukste trajecten in het land te komen tot hoogfrequent spoorvervoer en een toekomstvaste routering van het goederenvervoer, is vertaald naar hoeveel treinen extra gaan rijden op welke trajecten en welke maatregelen daarvoor nodig zijn. Op de PHS-corridor Alkmaar-Amsterdam gaat het bij een hoogfrequente treindienst om zes intercity's per uur tussen Alkmaar en Amsterdam en zes sprinters per uur tussen Uitgeest en Amsterdam. Ook moet incidenteel goederenvervoer worden gefaciliteerd. Om dat mogelijk te maken moet het bestaande spoor worden aangepast. Ook is er meer plek nodig voor het parkeren van treinstellen.

Oplossing

Op de corridor Alkmaar-Amsterdam zijn, om de PHS-dienstregeling toe te kunnen passen, de volgende maatregelen noodzakelijk:

- Heerhugowaard: het realiseren van een nieuw opstelterrein voor reizigerstreinen (met zes opstelsporen en service- en personeelsvoorzieningen) op het bedrijventerrein de Vaandel.
- Uitgeest: herinrichting van het stationsemplacement, verplaatsen van het goederenkeerspoor, het realiseren van een onderstation en het aanpassen van het stationsgebied. In het stationsgebied vindt een verandering plaats van de sporenlay-out, worden de perrons gewijzigd, wordt een extra eilandperron toegevoegd (om het treinverkeer op de Zaanlijn (Amsterdam-Alkmaar) en Kennemerlijn (Haarlem-Alkmaar) te kunnen ontvlechten) en wordt over het spoor een traverse (loopbrug) gerealiseerd. Tevens worden er hekwerken rondom het stationsgebied gebouwd.
- Het aanpassen van vijftien overwegen langs het tracé Alkmaar-Amsterdam voor de verbetering van de overwegveiligheid. Aanpassingen bestaan onder andere uit het vrijleggen of herstructureren van fiets- en voetpaden, en het plaatsen van overwegbomen.
- Het realiseren van compenserende en mitigerende maatregelen zoals geluidmaatregelen, natuurmaatregelen en watercompensatie.

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 en bijdragen aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

Planning

2021: OTB
Eind 2022/begin 2023: TB
2023: Start aanleg
2027-2028: Indienststelling

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

PHS Alkmaar-Amsterdam

(vervolg)

Uitvoering

Voor de aanleg van de belangrijkste infrastructurele aanpassingen wordt gestuurd op 2025 (Heerhugowaard) en 2026 (Uitgeest).

Politiek/bestuurlijk

Op 3 maart 2021 is het OTB volgens planning gepubliceerd.
De volledige hoogfrequente dienstregeling op de corridor Alkmaar-Amsterdam kan gereden worden als de laatste bouwstap op Amsterdam Centraal gereed is. Deze kan pas worden aangelegd na oplevering van het derde perron bij station Amsterdam Zuid. De planning hiervan is mede afhankelijk van de aanleg van het project ZuidasDok en de aanleg van het derde perron bij station Amsterdam Zuid. Over Zuidasdok is eerder gemeld dat de oplevering kan doorschuiven naar 2036. Het komend jaar wordt onderzocht welke tussentijdse verbeteringen voor de reizigers en vervoerders mogelijk zijn op de corridor Alkmaar-Amsterdam.

TEN-T

Het project maakt deel uit van het uitgebreide netwerk van het Europese TEN-T programma. Het project is mede mogelijk gemaakt door Europese subsidie vanuit het CEF.

Financiën

Taakstellend budget € 27 mln. (Artikel MF 17.10.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Indienststelling
MIRT 2023	27	2027-2028
MIRT 2022	10	2027-2028
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	17	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	1	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	6	60 %
2020	0	0

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

PHS Amsterdam

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 In verband met voorbereidende werkzaamheden voor het deelproject PHS Aziëhaven is een voorbeschikking afgegeven van € 2,4 mln.

2022 Voor het project zijn diverse aanlegbeschikkingen verleend, waaronder voor Amsterdam Centraal (faseovergang). Hierop is het projectbudget in het MIRT-blad aangepast. Bij het Tracébesluit is ook de planning van het project geactualiseerd. Vanuit het projectbudget Spoorcapaciteit 2030 is € 1,9 mln. toegevoegd voor het toekomstvast aanleggen van de corridor Alkmaar-Amsterdam door het aanleggen van aanvullende seinen.

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 in het aantal reizigers zien. 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 aan de infrastructuur nodig:

- 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 aangelegd.
- De stalen spoorbruggen over 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-deur reistijd, verbeteren van het reisgemak, verbeteren van de betrouwbaarheid en bijdragen aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

PHS Amsterdam

(vervolg)

TEN-T

Planning

2021: TB
2021: Start aanleg
2030-2032: Indienststelling*

* Dit betreft circa 90 % van de aanleg. Het laatste deel wordt gerealiseerd nadat het derde perron op Amsterdam Zuid in gebruik is genomen.

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. Dit besluit is uitgewerkt in een Tracébesluit PHS Amsterdam Centraal dat in 2021 is vastgesteld.

Uitvoering

ProRail heeft opdracht om het werk uit te voeren. In 2019 is een aanlegbesluit genomen voor de maatregelen in het Amsterdamse havengebied. Na vaststelling van het Tracébesluit is aan ProRail, naast beschikkingen voor kleine maatregelen in het projectgebied en het havengebied, een beschikking verleend voor de aanpassingen rondom Amsterdam Centraal.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma. Het project ligt op de Rhine-Alpine en North Sea-Baltic corridors.

Financiën

Taakstellend budget: € 870 mln. (Artikel MF 17.10.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Indienststelling
MIRT 2023	870	2030-2032
MIRT 2022	829	2030-2032
MIRT 2021	138	2027-2029
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	732	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	57	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	82	10 %
2020	40	20 %
2019	10	28 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Regionale/lokale infrastructuur**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Ombouw Amstelveenlijn (hoogwaardige tramverbinding)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 De vervoerregio Amsterdam heeft voor de verlenging naar Uithoorn besloten tot een bouwtermijn van vier jaar. Dit houdt in dat het project in 2024 gereed is.

2021 De aanleg 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 aanlegfase. De vervoerregio heeft nog in 2016 de aanlegbeschikking 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.

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

2020-2024: Oplevering

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 december 2020 is het tracé tussen Amsterdam Zuid en Amstelveen Westwijk, inclusief het emplacement in de Legmeerpolder, in dienst gesteld. In 2024 zal het laatste deel, de verlenging naar Uithoorn, worden opgeleverd.

Financiën

Taakstellend budget: € 83 mln. (Artikel MF 14.01.03).

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Regionale/lokale infrastructuur**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Ombouw Amstelveenlijn (hoogwaardige tramverbinding)

(vervolg)

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2023	83	2020-2024
MIRT 2022	81	2020-2024
MIRT 2021	81	2020-2022
MIRT 2020	80	2020
MIRT 2019	79	2020
MIRT 2013	75	2019
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	8	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	8	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	54	67 %
2020	54	67 %
2019	38	48 %
2018	12	15 %
2017	12	15 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

De Zaan (Wilhelminasluis)

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 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.

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 planning en studies 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 kolklengte van circa 156 m.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan een vlotte en efficiënte scheepvaartafwikkeling op de Zaan.

Planning

2013: Start aanleg
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 bestuursovereenkomst gesloten. Hierin zijn de afspraken over de aanleg, de kostenverdeling en de verdeling van eigendom, onderhoud van de vernieuwing van de Wilhelminasluis beschreven. Met de ondertekening van deze overeenkomst Vaart in de Zaan is het project van de planning- en studiefase overgegaan naar de aanlegfase.
Andere voorgenomen en gerealiseerde maatregelen voor verbetering van de bevaarbaarheid van de Zaan behoren niet tot dit project.
De provincie Noord-Holland coördineert de aanleg.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

De Zaan (Wilhelminasluis)

(vervolg)

TEN-T

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma. Het project ligt op de North Sea-Baltic corridor.

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 MF 15.03.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	13	2020
MIRT 2022	13	2020
MIRT 2021	13	2020
MIRT 2020	13	2020
MIRT 2019	13	2020
MIRT 2013	13	2019
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	0	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	10	77 %
2020	10	77 %
2019	10	77 %
2018	10	77 %
2017	10	77 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Lichteren Buitenhaven IJmuiden en Energiehaven

TEN-T

Opgave

Veel bulkschepen die bestemd zijn voor de haven van Amsterdam worden zo diep afgeladen dat ze vóór het sluizencomplex IJmuiden moeten worden 'gelichterd' (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 lichtercapaciteit (2 mln. ton kolen per jaar). In de planning en studiefase 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

Planning

N.t.b.

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Eind 2020 is middels een specifieke uitkering € 27,6 mln. overgeheveld naar de regio voor het inrichten van de Energiehaven. Doel van de specifieke uitkering is het saneren van een baggerdepot en de aanleg van een werkhaven die voornamelijk bestemd is voor werkzaamheden in het kader van de energietransitie zoals werkzaamheden voor de aanleg en onderhoud van windparken op zee.

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 herbezinning op de toekomstvaste 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.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Lichteren Buitenhaven IJmuiden en Energiehaven

(vervolg)

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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.

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.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma. Het project ligt op de North Sea-Baltic en Rhine-Alpine corridors.

Financiën

Taakstellend budget: € 39 mln., waarvan € 2,4 mln. op Artikel 15.03.02 MF en € 36,6 mln. op Artikel 15.03.01 MF.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	39	N.t.b
MIRT 2022	39	N.t.b
MIRT 2021	65	N.t.b.
MIRT 2020	65	N.t.b.
MIRT 2019	65	N.t.b.
MIRT 2014	65	2017
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	28	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	3	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	3,8	10 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam-Lemmer)

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 In 2018 is de laatste zandwinconcessie uitgegeven voor deeltraject 4.

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.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma. Het project ligt op de North Sea-Baltic corridor.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Verbeteren vaargeul (Amsterdam-Lemmer)

(vervolg)

TEN-T

Financiën

Taakstellend budget: € 12 mln.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	12	Afhankelijk van zandwinning (deeltraject 1, 4, 6)
MIRT 2022	12	Afhankelijk van zandwinning (deeltraject 1, 4, 6)
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 2013	13	Voor 2015
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	1	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	0	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	12	100 %
2020	12	100 %
2019	12	100 %
2018	12	100 %
2017	12	100 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Zeetoegang IJmond

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Zeesluis IJmuiden is 26 januari 2022 door de Koning in gebruik genomen. De bouwfase is afgerond en de 26 jaar durende exploitatiefase van het DBFM-contract is ingegaan.

2022 Om de selectieve onttrekking te kunnen realiseren is € 67 mln. extra budget beschikbaar gesteld. Dit i.v.m. de complexiteit van het project, benodigde uitvoeringstijd en extra beheersmaatregelen. De verwachte ingebruikname van de selectieve onttrekking is eind 2024 voorzien.

2021 De aanbesteding voor selectieve onttrekking (ter bestrijding van de toename verzilting) is in 2020 gestart.

2020 Door vertraging en eerder opgetreden projectrisico'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 deurkassen 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 onderhoud vanwege de omzetting van het contract naar DBFM.

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 planning en studies 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 sluizencomplex 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

Zeesluis IJmuiden is 26 januari 2022 in gebruik genomen.

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.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Zeetoegang IJmond

(vervolg)

TEN-T

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 milieueffectrapport. 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.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma. Het project ligt op de North Sea-Baltic, North Sea-Mediterranean en Rhine-Alpine corridors. Het project is mede mogelijk gemaakt door Europese subsidie vanuit het CEF.

Financiën

Het totale budget is € 1.220 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, onderhoud (Artikel MF 15.04.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	1.220	
MIRT 2022	1.057	2022
MIRT 2021	1038	2022
MIRT 2020	1021	2022
MIRT 2019	940	2022
MIRT 2016	660	2019
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	560	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	132	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	336	28 %
2020	118	10 %
2019	95	9 %
2018	77	8 %
2017	69	7 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Afsluitdijk

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023

Met de opdrachtnemer zijn nieuwe afspraken gemaakt ten aanzien van scope, planning en financiën als gevolg van de eerder aangeleverde en onvolledige ontwerp-uitgangspunten.
De renovatie van de bestaande spuisluizen in Den Oever en Kornwerderzand ligt niet langer bij de opdrachtnemer en zal opnieuw worden aanbesteed. Met uitzondering van de renovatie van de bestaande spuimiddelen blijft de eindoplevering van de vernieuwde Afsluitdijk staan op 2025. Het taakstellend budget van het project Afsluitdijk is opgehoogd met een bedrag van in totaal € 374 mln . uit het Deltafonds naar in totaal € 2.154 mln. Rijkswaterstaat en de opdrachtnemer vragen een Commissie van Deskundigen om advies bij het oplossen van een aantal resterende geschilpunten. De kosten die hieruit volgen worden betaald vanuit het opgehoogde projectbudget.

2022

De ontwerpen van de nieuwe en bestaande spuisluizen zijn aangepast om deze objecten bestand te maken tegen bepaalde combinaties van waterstanden en golfhoogtes, waar in het oorspronkelijke ontwerp nog geen rekening mee was gehouden. De uitvoeringsplanning van het project wordt hierdoor aangepast. Eerste beeld is dat de eindoplevering van de vernieuwde Afsluitdijk wijzigt naar 2025.

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 CO_2-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 2025 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 aanleg 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.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Afsluitdijk

(vervolg)

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 aanlegfase.

2015 In 2014 zijn de projecten Versterking Afsluitdijk en Extra Spuicapaciteit in de begroting samengevoegd.

Uitvoering

Rijkswaterstaat is begin 2012 gestart met de planning en studies.
De projectopdracht omvat het opleveren van een projectbeslissing en de voorbereiding van de aanleg. Het DBFM-contract is in 2018 gegund.
In 2018 is de combinatie Levvel gestart met de aanleg.

Financiën

Taakstellend budget: € 2.154 mln. (inclusief bijdragen derden (€ 17 mln.) en onderhoud). Het taakstellend budget van het project is opgehoogd met een bedrag van in totaal € 374 mln. Deze budgetophoging hangt samen met afspraken tussen Rijkswaterstaat en de opdrachtnemer over de vergoeding van een deel van de kosten door extra werkzaamheden samenhangend met ontwerpwijzigingen en met de herijking van de risicoreservering binnen het projectbudget (€ 324 mln.), alsmede een budgetophoging als gevolg van gemaakte Covid-19 kosten (€ 7mln) en prijsbijstelling 2022 (€ 43 mln.)
Voor projecten met een DBFM-contract wordt het budget ten tijde van de gunning opgehoogd vanuit de middelen voor onderhoud. Bij de Afsluitdijk is dit gebeurd in MIRT 2019.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	2.154	
MIRT 2022	1.780	2025
MIRT 2021	1.621	2022
MIRT 2020	1.613	2022
MIRT 2019	1.571	2022
MIRT 2016	831	2022
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	1338	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	174	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	166	9 %
2020	115	6 %
2019	51	3 %
2018	30	2 %
2017	10	1 %
2016	5	1 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Dijkversterking Marken

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Medio 2021 is het project conform planning gegund.

2022 Eind 2020 is het Projectplan Waterwet vastgesteld waarmee de planning- en studiefase is afgerond en het project verder gaat met de voorbereiding aanleg.

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 planning en studies.

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 planning en studies en start van de aanleg 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.

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.

Oplossing

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

2023: Start aanleg
2025-2027: Openstelling
2026-2028: Oplevering

Betrokken partijen

De planning en studies is uitgevoerd door Rijkswaterstaat. Het bevoegd gezag is de provincie Noord-Holland. In de planning en studiefase is nauw samengewerkt met de gemeente Waterland en het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. De overdracht van de kering van het Rijk aan het hoogheemraadschap na afronding van de aanleg van de dijkversterking is nog onderwerp van gesprek.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Dijkversterking Marken

(vervolg)

Financiën

Het taakstellend budget is (binnen het Hoogwaterbeschermings-programma) € 61 mln. (Artikel DF 1.02.02).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	61	2025-2027
MIRT 2022	58	2025-2027
MIRT 2021	56	2025-2027
MIRT 2020	50	2023
MIRT 2019	49	2023
MIRT 2017	48	2022
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	13	
Cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	7	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	7	12 %
2020	6	12 %
2019	6	12 %
2018	5	10 %
2017	3	6 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW en EZK**
Fase **Aanleg**

Markermeer-IJmeer

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Eind 2020 is besloten tot de ontwikkeling van twee extra eilanden voor de Marker Wadden, de zogenaamde 'verlengde fase 1 Marker Wadden', waarvoor de aanleg in 2021 is gestart als aanvulling op de eerste fase Marker Wadden. Oplevering is in 2023 voorzien.

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 planning en studies 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 aanlegbudget circa € 9 mln. Het Rijk heeft een extra bijdrage van € 7 mln. aan het project Marker Wadden gegeven.

Opgave

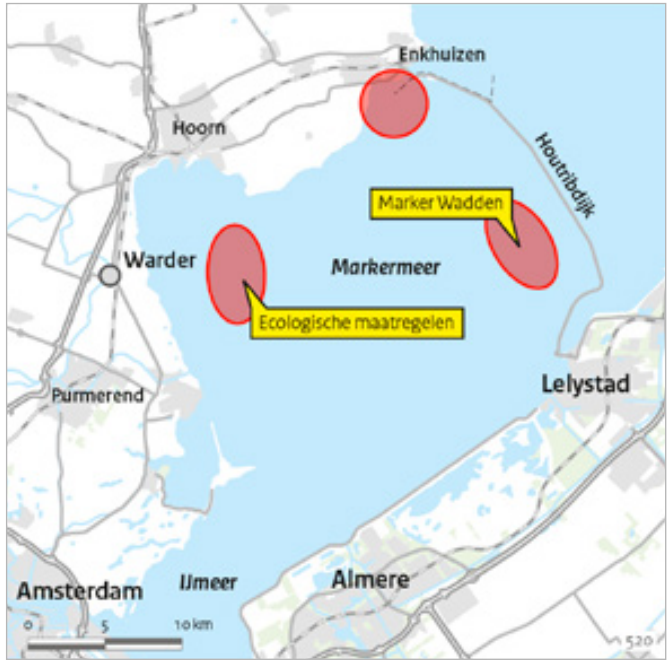
De ecologische kwaliteit van het Markermeer en het IJmeer is in de jaren 90 van de vorige eeuw fors achteruitgegaan. De doelen uit Natura 2000 en de Kaderrichtlijn Water worden niet bereikt. De ambitie is om de kwaliteit te verbeteren voor natuur, recreatie en landschap. In de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer (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 (aanleg)
Een van de maatregelen om in het Markermeer-IJmeer een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES) te creëren, was de Luwtemaatregel Hoornse Hop. De partijen die samen de Luwtemaatregel 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 planning- en studiefase. Dit nadat was gebleken dat de luwtemaatregelen niet de verwachte effecten zouden 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 (aanleg)
In dit project wordt – gefaseerd in de tijd – met behulp van slib uit het Markermeer een moerasland aangelegd met een bijbehorend onder-waterlandschap. 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 ontwikkeling 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 opengegaan voor publiek. Eind 2020 is de eerste fase Marker Wadden gerealiseerd.

Verlengde fase 1 Marker Wadden (aanleg)
In november 2020 is besloten om de eerste fase van de Marker Wadden uit te breiden en extra eilanden te realiseren, de zgn. 'verlengde fase 1 Marker Wadden'. Deze verlengde fase 1 maakt onderdeel uit van de tweede tranche van de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW), zie Kamerstuk 27625-523.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW en EZK**
Fase **Aanleg**

Markermeer-IJmeer

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2017 Het budget is opgehoogd met € 6 mln. als gevolg van het combineren met een maatregel uit de Kaderrichtlijn Water (KRW). De aanleg van Luwtemaatregelen Hoornse Hop gaat niet door. Afhankelijk van de uitkomsten van de verkenning naar alternatieve maatregelen kunnen vanaf 2018 verdere stappen worden gezet (planning- en studiefase, aanleg).

2016 Het project Marker Wadden is een jaar vertraagd.

Met de verlengde eerste fase worden twee extra eilanden bij de Marker Wadden gerealiseerd.
De oppervlakte van de Marker Wadden groeit hiermee van ca. 900 ha naar ca. 1.200 ha. De verlengde fase 1 Marker Wadden wordt uitgevoerd in 2021-2023.

Bijdrage aan oplossing beleidsdoelstelling

De projecten dragen bij aan de verbetering van de waterkwaliteit en de toekomstbestendigheid van het Markermeer-IJmeer, waarin hoogwaardige natuur samengaat met een krachtige economie. Daarnaast wordt de toepassing van slimme (preventieve) maatregelen en projecten onder andere ter verbetering van Nederlandse water-expertise gestimuleerd.

Planning

2020: Eerste fase Marker Wadden gereed
2020: Trintelzand B gereed
2022: Oplevering laatste maatregel Noord-Hollandse kust Markermeer
2023: Verlengde fase 1 Marker Wadden gereed

Financiën

Ecologische Maatregelen Markermeer:
Totaal voorbereiding: € 1 mln.
Totaal aanleg: € 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).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT2023	10	2021-2022
MIRT 2022	10	2021-2022
MIRT 2021	10	2021-2022
MIRT 2020	10	2021-2022
MIRT 2019	11	2021-2022
MIRT 2015	8	2021-2022
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	2	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	1	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	8	80 %
2020	8	80 %
2019	1	10 %
2018	1	10 %
2017	1	9 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW en EZK**
Fase **Aanleg**

Markermeer-IJmeer

(vervolg)

Marker Wadden, eerste fase:
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.).

Marker Wadden, verlengde fase 1:
Financiering door ministerie van IenW en LNV vanuit 2e tranche PAGW (€ 10 mln.), provincie Flevoland (€ 1 mln.) en Natuurmonumenten (€ 1 mln.).

Een bedrag van € 5,796 mln. is in 2021 overgeheveld van het ministerie van IenW naar het ministerie van Landbouw Natuur en Voedselkwaliteit. Het ministerie van LNV draagt zorg voor storting in het groenfonds.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	37	2020
MIRT 2022	37	2020
MIRT 2021	37	2020
MIRT 2020	37	2020
MIRT 2019	38	2020
MIRT 2015	30	2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	7	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	0	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	37	100 %
2020	37	100 %
2019	37	100 %
2018	37	100 %
2017	36	94 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Reevesluis

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 De Reevesluis is in 2021 opengesteld.

2019 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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 is een schutsluis, geschikt voor schepen met CEMT-klasse IVa, een spuisluis met spuioppervlak van 40 m2 en een vismigratiemogelijkheid aangelegd. Daarnaast zit in de scope van dit perceel het verwijderen van de oude IJsseldijk, dit kan starten 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 en het totale watersysteem in werking gesteld.

Planning

2021: Oplevering Reevesluiscomplex
2023: Watersysteem in werking door het verwijderen van de oude IJsseldijk

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.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Reevesluis

(vervolg)

Uitvoering

In november 2017 is gestart met aanleg van de Reevesluis, deze werkzaamheden zijn in 2021 afgerond waarmee het Reevesluiscomplex is opengesteld. Alleen het verwijderen van de oude IJsseldijk resteert nog. Dit staat gepland voor 2023.

Financiën

Het taakstellende budget voor de Reevesluis bedraagt € 96 mln. inclusief € 2 mln. reservering voor duurzaamheid en energieneutraliteit van de sluis.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	96	2021
MIRT 2022	95	2021
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. €	3	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	91	97 %
2020	85	89 %
2019	75	79 %
2018	39	41 %
2017	21	22 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Zuidwest-Nederland

- Gebiedsopgave
- Projectenkaart
- Projectenoverzicht
- Project- en programmabladen

Zuidwest-Nederland

De MIRT-regio Zuidwest-Nederland is met de provincies Zuid-Holland en Zeeland veelzijdig en divers.

Zuid-Holland heeft met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag een hoge bevolkingsdichtheid en is sterk verstedelijkt. Zuid-Holland huisvest de haven van Rotterdam en grote internationale bedrijven waarmee de internationale concurrentiekracht van deze regio wordt bepaald. Daarbij staan de glastuinbouw in de Greenports, een sterk midden- en kleinbedrijf, de maakindustrie, universiteiten en kennisinstituten hoog aangeschreven. Deze regio levert daarmee een belangrijke bijdrage aan de Nederlandse economie.

Zeeland is met haar natuurlijke ligging in de Zuidwestelijke Delta, karakteristieke dorpen, natuurlijke kustlijn, polders en natuur dunner bevolkt. Met de grensoverschrijdende haven North Sea Port (Vlissingen, Terneuzen en Gent) beschikt Zeeland over een sterk zeehavencomplex met goede achterlandverbindingen. Daarbij zorgt de kustzone in deze regio in de eerste plaats voor een natuurlijke verdediging tegen overstromingen en levert het toerisme een belangrijke economische bijdrage.

De Zuidwestelijke Delta is dankzij de Deltawerken één van de meest veilige delta's ter wereld. Het is een uniek gebied dat voor de uitdaging staat om het evenwicht tussen veiligheid, economie, zoetwatervoorziening en ecologie goed te bewaken.

Zuidwest-Nederland

Mobiliteit in Zuidwest-Nederland

In de Zuidelijke Randstad is capaciteitsuitbreiding noodzakelijk om op (spoor)wegen knelpunten op te lossen, een optimale bereikbaarheid en de groei van de steden op te vangen en dit zoveel mogelijk duurzaam te faciliteren. Om in Zuid-Holland de forse woningbouwopgave van 200.000-230.000 nieuwe woningen in 2030 te kunnen realiseren is een schaalsprong in het openbaar vervoer noodzakelijk. Het gaat dan om de verbetering van de Oude Lijn, de bestaande spoorlijn tussen Leiden, Rotterdam, Den Haag en Dordrecht, ruggengraat van het OV in de Zuidelijke Randstad. Deze verbinding wordt zodanig verbeterd dat er in de toekomst elke 5 minuten een trein rijdt en er 80-100 % meer reizigers vervoerd worden.
Ook worden bestaande stations verbeterd en nieuwe stations aangelegd om de verstedelijking te faciliteren. Betrouwbare en snellere metro-, tram- en snelbusverbindingen zorgen voor een breed bereik. Zo worden de economische kerngebieden, bestaande en nieuwe woongebieden en wetenschap en onderwijs beter verbonden.

Naast de mobiliteitstransitie in de steden hebben de energietransitie in de steden en de havens, de overgang naar een circulaire economie, een duurzame leefomgeving en het verbeteren van de verkeersveiligheid een enorme impact op de ontwikkeling van de mobiliteit in Zuidwest-Nederland. Zo wordt in Zuid-Holland nagedacht over het ontwikkelen van regionale bouw- en energiehubs voor het versnellen en verduurzamen van bouwopgaven en het leveren van duurzame energie. Dat kan leiden tot winst in het bouwtempo en minder transportbewegingen en daarmee tot minder uitstoot van CO_2, stikstof en fijnstof.

In Zeeland werken Rijk en regiopartijen samen met stakeholders uit het bedrijfsleven, onderwijs en overheden om duurzame, innovatieve mobiliteitsvormen verder te ontwikkelen. Zeeland is hiermee de regio om innovatieve mobiliteitsconcepten in een meer dunbevolkt gebied met landsgrensoverschrijdende verbindingen uit te testen.

In Zuidwest-Nederland neemt het belang van een goede goederenvervoercorridor en het versterken van de samenwerking tussen de zeehavens inclusief grensoverschrijdende verbindingen toe. Bij de havens gaat het vervolgens om het borgen van de goede balans tussen de ontwikkeling van de havens, woningbouw en leefomgevingskwaliteit. Hiervoor is naast de Rotterdamse haven ook het North Sea Port District aangewezen als NOVEX-gebied waarbij de grote opgaven worden opgepakt in nauwe samenwerking met Vlaanderen.

Aanpak

In de Zuidelijke Randstad wordt programmatisch gewerkt aan integrale ontwikkeling van mobiliteit en verstedelijking door nauwe samenwerking tussen Rijk, regionale overheden (provincie en gemeenten), en vervoerders. Zo werken partijen in het CID-Binckhorst in Den Haag aan het mogelijk maken van verstedelijking, het oplossen van ov- en wegknelpunten en het bevorderen van gezamenlijke ov- en fietsambities en een groene leefomgeving.

Met de uitstekende ligging van de havens van Rotterdam en North Sea Port aan internationale goedervervoercorridors liggen er kansen om de bereikbaarheid via het water, multimodaal én grensoverschrijdend op te pakken. Kern is ook hier om met regionale en internationale partners samen te werken om de ontbrekende schakels, zoals het goederenspoor Gent-Terneuzen, in de vervoersystemen op te lossen en opgaven in energietransitie en leefbaarheidsvraagstukken gereed te maken voor de toekomst.

De aanpak van wateropgaven wordt geborgd in het Deltaprogramma, waarvan het doel is Nederland te beschermen tegen overstromingen, te zorgen voor voldoende zoetwater en de inrichting van het land klimaatbestendig te maken. Een goede samenwerking in de Zuidwestelijke Delta is ook noodzakelijk bij de aanpak van de gevolgen van klimaatverandering voor de waterveiligheid, zoetwaterbeschikbaarheid, regionale economie, ecologie en het landschap.

Zuidwest-Nederland Projectenkaart

Verkenning

1. A15 Papendrecht-Gorinchem
2. CID Binckhorst (valt onder MoVe programma)
3. Oeververbindingen Rotterdam (valt onder MoVe programma)

Planning en studies

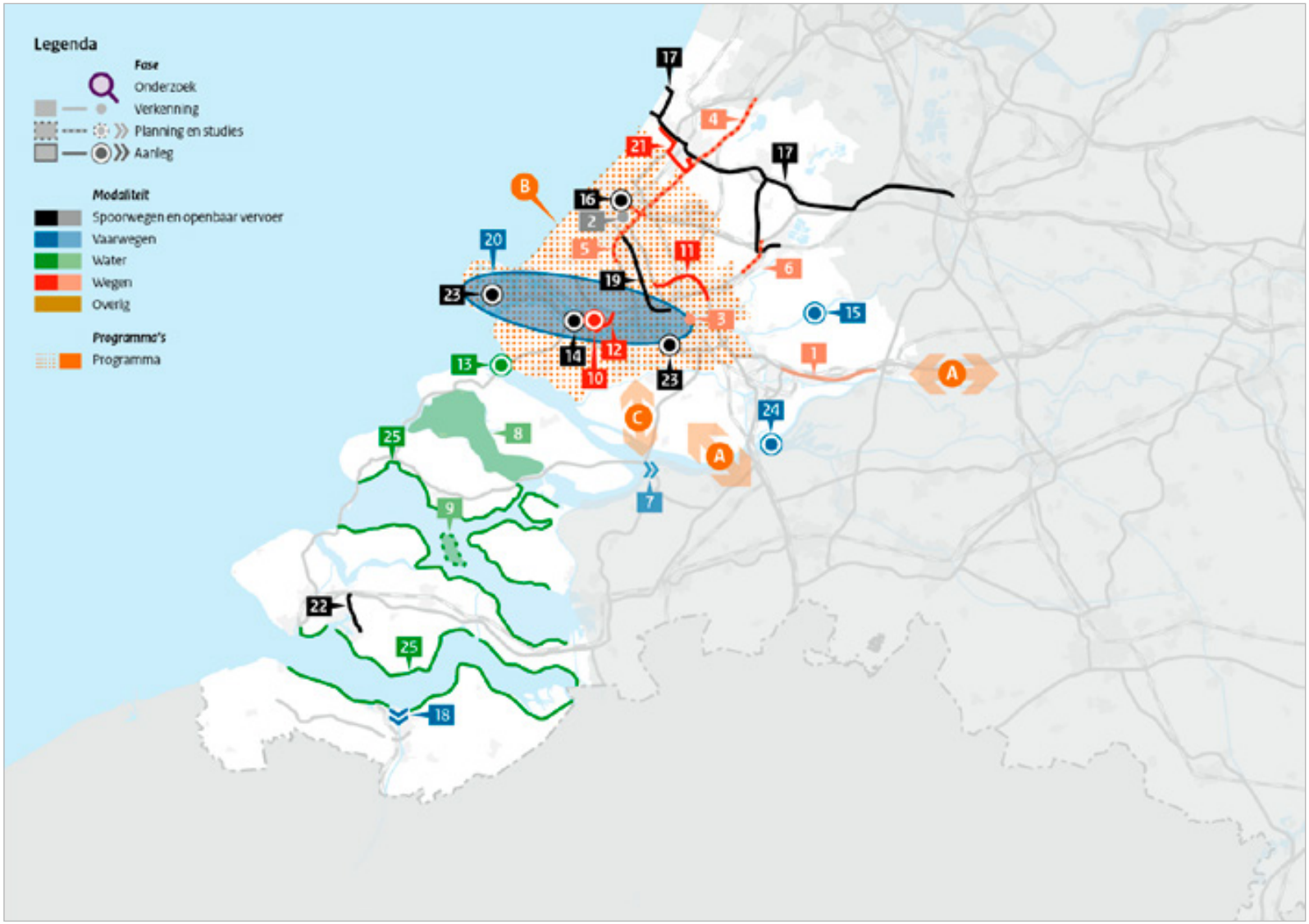
4. A4 Burgerveen-N14
5. A4 Haaglanden-N14
6. A20 Nieuwerkerk aan de IJssel-Gouda
7. Capaciteit Volkeraksluizen
8. Getij Grevelingen
9. Planning en Studies Zandsuppletie Galgeplaat (ZWD)
10. Tijdelijke tolheffing A24 Blankenburgverbinding

Aanleg

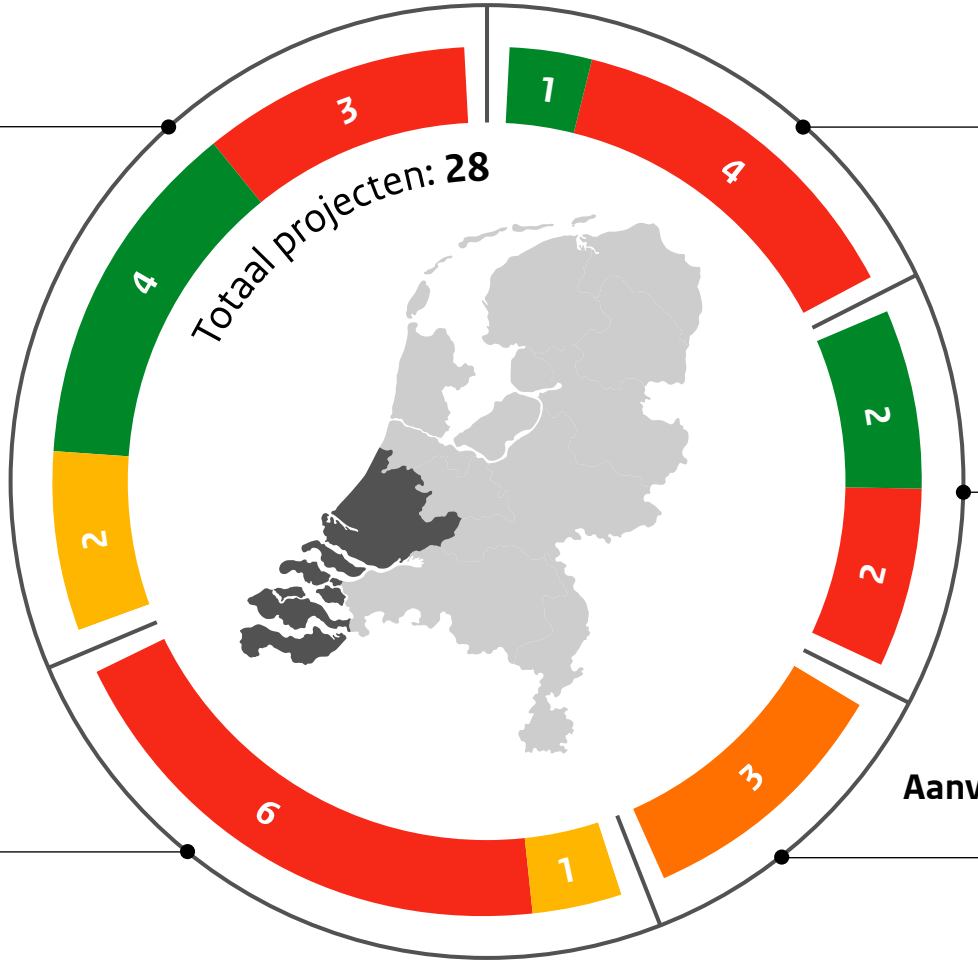
11. A16 Rotterdam
12. A24 Blankenburgverbinding
13. Besluit beheer Haringvlietsluizen
14. Calandbrug (Theemswegtrace)
15. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek
16. Emplacement Den Haag Centraal
17. HOV-Net Zuid-Holland Noord
18. Nieuwe sluis Terneuzen
19. PHS Rijswijk Rotterdam
20. Project Mainportontwikkeling Rotterdam
21. Rijnlandroute
22. Sloelijn + Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn
23. Spooraansluitingen Tweede Maasvlakte
24. Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil
25. Vooroeververdiging en Herstel Steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde

Programma's

A Programma Goederencorridor Oost en Zuidoost
B Programma MoVe Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag
C Programma Goederenvervoercorridor Zuid



Zuidwest-Nederland Projectenoverzicht



Hoofdwegen
Projecten: **9**

Vaarwegen
Projecten: **5**

Water
Projecten: **4**

Spoorwegen
Projecten: **7**

Aanvullende projecten
Projecten: **3**

Onderzoek | Verkenning | Planning en studies | Aanleg | Programma's

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Fase **Programma**

Programma MoVe Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Voor het Nationaal Groeifonds is een voorstel ingediend voor financiering van Infrastructuur en Knooppunten Oude Lijn, Randstadrail/metronet en de HOV-corridor Leiden-Zoetermeer, inclusief een regionaal voorstel voor cofinanciering.

2021 De Preverkenning Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking (MOVV) is afgerond.

2020 De Preverkenningen Oeververbindingen Rotterdam en CID Binckhorst zijn overgegaan in MIRT Verkenningen, de Adaptieve Ontwikkelstrategie Metropolitaan OV en Verstedelijking is afgerond.

2019 Het eerste programmajaar is afgerond met een set aan afspraken in BO MIRT.

2018 Het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe) is van start gegaan.

2017 De kwartiermakersfase is afgerond en de gecombineerde analyse- en oplossingsrichting-fase is gestart.

Aanleiding en doel

Uit de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA) is gebleken dat op termijn bereikbaarheidsknelpunten zullen optreden in de regio Rotterdam-Den Haag, zelfs in het lage economische groeiscenario.
Ook na aanleg van drie nieuwe verbindingen in het gebied: A4 Delft-Schiedam, A16 Rotterdam, de A24 Blankenburgverbinding en Programma Hoogfrequent Spoorcorridor Den Haag-Rotterdam-Breda.
Het MIRT Onderzoek is afgerond in de zomer van 2017. Het programma MoVe werkt dat verder uit 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, vergroting van de agglomeratiekracht 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 is door een besluit in het BO MIRT van 15 maart 2018 gestart. Onderdeel van het programma zijn de MIRT Verkenningen Oeververbindingen regio Rotterdam en CID-Binckhorst. Verder zijn twee gebiedsuitwerkingen afgerond: Aanpak Bereikbaarheid Voorne-Putten en Haven Rotterdam, en Greenport 3.0 Westland. In 2020 is de Preverkenning Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking afgerond. In 2021 wordt dit verder uitgewerkt in een voorstel voor startbesluit MIRT Verkenning Infrastructuur en Knooppunten Oude Lijn, financieringsvoorstellen voor vergroting van de capaciteit van de RandstadRail, en een langetermijn-ontwikkelperspectief voor drie OV-corridors Leiden-Zoetermeer, Zoetermeer-Rotterdam en Koningscorridor. Dat ontwikkelperspectief is eind 2021 afgerond. Voor de Oude Lijn, RandstadRail/metronet en Leiden-Zoetermeer is een voorstel ingediend bij het Nationaal Groeifonds, dat daarvoor minimaal € 1 mld. heeft gereserveerd.

Daarnaast is een onderzoek afgerond naar bouwlogistieke hubs in relatie tot de regionale bouwopgave en zero-emissie-zones, en naar de logistieke relaties tussen de mainport en de greenport. Een integrale netwerkstrategie, die naast OV ook automobiliteit en fiets omvat, is in 2021 opgestart.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Fase **Programma**

Programma MoVe Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag

(vervolg)

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, HTM, RET), netwerkbeheerders (RWS, ProRail) en voor het uitvoeren van het Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad met de Verstedelijkingsalliantie (acht gemeenten langs Oude Lijn en Zoetermeer).

MIRT-projecten onder dit programma

Onder dit programma lopen de MIRT Verkenning Oeververbindingen Rotterdam en de MIRT Verkenning CID-Binckhorst.

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 wandel- en 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.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Oeververbindingen Rotterdam

Programma MoVe

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-verkenningsfase.

Er zijn vijf projectdoelstellingen vastgesteld:

- Oplossen NMCA-knelpunt A16 Van Brienenoordcorridor;
- Oplossen NMCA-knelpunten stedelijk ov;
- Verstedelijking in relatie tot vergroten agglomeratiekracht;
- Vergroten stedelijke leefkwaliteit;
- Vergroten van kansen voor mensen (bereikbaarheid banen verbeteren).

Oplossing

Uit het MIRT Onderzoek bereikbaarheid Rotterdam Den Haag en de pre-verkenningsfase 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

2022: Voorkeursbeslissing

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 (eind) 2022 de Voorkeursbeslissing te nemen.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Oeververbindingen Rotterdam

(vervolg)

Programma MoVe

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 NMCA-knelpunt 19, 21, 22, 24 en 44 uit de File Top 50.

Financiën

Bij de start van de verkenning hebben Rijk en regio afgesproken dat € 200 miljoen ter beschikking staat voor oplossingen die bijdragen aan het aanpakken van het NMCA-knelpunt A16 Van Brienenoordcorridor. Op basis van de eindresultaten van de MIRT Verkenning en de voorgenomen Voorkeursbeslissing zullen de bijdragen van Rijk en regio worden bepaald.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

CID-Binckhorst

Programma MoVe

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 In 2022 is er € 4,5 mln. overgeheveld naar de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH) ten behoeve van de cofinanciering van de studiekosten van de MIRT Verkenning en voor de uitvoering van maatregelen uit No Regretpakket.

2022 Project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

In het BO MIRT van november 2020 is besloten tot deze MIRT Verkenning naar mogelijke mobiliteitsmaatregelen om de bereikbaarheid van het Central Innovation District-Binckhorst te verbeteren, in het licht van de ontwikkelambities ten aanzien van woningbouw en arbeidsvoorzieningen. De Verkenning richt zich op drie samenhangende centrale opgaven:

- Mogelijk maken van de verstedelijking en het versterken van de economische kracht van de (inter)nationale toplocaties CID en Binckhorst, door in iedere ontwikkelfase een passende duurzame mobiliteit aan te bieden.
- Voorkomen, verminderen en/of oplossen van NMCA-knelpunten in het (regionaal) ov en het voorkomen van extra belasting op het hoofdwegennet.
- Bijdragen aan het realiseren van gezamenlijke ov- en fietsambities.

De lange doorlooptijd van de gebiedsontwikkeling CID-Binckhorst (meer dan twintig jaar) maakt een adaptieve aanpak noodzakelijk. Daarbij worden de mobiliteitsmaatregelen gefaseerd uitgevoerd, in aansluiting op de feitelijke ontwikkeling van de verstedelijking.
De keuzes voor de doorontwikkeling van het mobiliteitssysteem worden afgestemd op de stand van zaken van de gebiedsontwikkeling en ontwikkelingen in de omgeving.
Als eerste stap wordt in de periode tot 2025 een No Regretpakket uitgevoerd dat bestaat uit een aantal voorbereidende maatregelen om het gebruik van de fiets en ov te stimuleren.

Oplossing

De bereikbaarheid van CID-Binckhorst vraagt om pakketten van samenhangende maatregelen voor de verschillende modaliteiten.
Deze samenhangende pakketten van mobiliteitsmaatregelen bestaan uit:
1. smart mobility
2. langzaam verkeer
3. ruimtegebruik
4. kwaliteitsverhoging openbaar vervoer
5. hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

CID-Binckhorst

(vervolg)

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project levert een bijdrage aan het voorkomen, verminderen en/of oplossen van NMCA-knelpunten in het (regionaal) ov en het voorkomen van extra belasting op het hoofdwegennet. Daarnaast draagt het bij aan de verstedelijkingsopgave van de regio.

Planning

In het BO MIRT van november 2020 is de Startbeslissing genomen. De Nota van Antwoord in het kader van de terinzagelegging van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is begin maart 2021 vastgesteld. Het streven is om in het BO MIRT najaar 2022 te komen tot een gedragen bestuurlijke voorkeur, waarna de Voorkeursbeslissing in het voorjaar van 2023 kan worden genomen.

Betrokken partijen

Deze MIRT Verkenning heeft zes opdrachtgevers, te weten: gemeente Den Haag, gemeente Leidschendam-Voorburg, provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH), het ministerie van BZK en het ministerie van IenW.

Financiën

Rijk en regio hebben tijdens BO MIRT 2020 voor de MIRT Verkenning CID-Binckhorst gezamenlijk € 150 mln. gereserveerd (zicht op 75 procent bekostiging). Het Rijk heeft daartoe € 50 mln. (incl. btw) gereserveerd en de regio € 100 mln. Daarnaast hebben Rijk en regio in 2019 middelen gereserveerd voor de uitvoering van maatregelen uit het No Regretpakket CID Binckhorst (€ 137,7 mln. excl. btw). Het Rijk heeft toen € 50 mln. incl btw gereserveerd. Na indexatie en na het overhevelen van € 4,5 mln. bestemd voor uitvoering maatregelen No Regretpakket en bijdrage aan de studiekosten van de MIRT Verkenning resteert een bedrag van € 104,5 mln.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

A15 Papendrecht-Gorinchem

TEN-T

Programma Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 In het BO MIRT van najaar 2020 is het beschikbare budget opgehoogd met € 375 mln.

2020 In het BO MIRT van najaar 2018 zijn afspraken gemaakt over een kortetermijn-maatregelpakket 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 wegenknelpunten waarvoor geen procedures nodig zijn.

In aanvulling hierop is in het BO MIRT van najaar 2018 afgesproken dat over de periode 2019-2022 een kortetermijn-maatregelpakket 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 kortetermijn-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.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

A15 Papendrecht-Gorinchem

(vervolg)

TEN-T

Programma Goederen-vervoercorridors Oost en Zuidoost

Planning
2024: Voorkeursbeslissing

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 15, 23, 33 en 39 uit de File Top 50.

TEN-T
Dit project maakt onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma. Het project ligt op de Rhine-Alpine corridor.

Financiën
Er is in totaal € 772 mln. gereserveerd voor de verbreding van de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem (MF Artikel 11.01). Dit is inclusief een bijdrage van € 30 mln. door de provincie Zuid-Holland. In het BO MIRT van najaar 2020 is het beschikbare budget met € 375 mln. opgehoogd. Dit was noodzakelijk nadat op basis van nieuwe inzichten bleek dat er ingrijpendere maatregelen noodzakelijk zijn aan bestaande kunstwerken en het wegdek dan eerder verondersteld.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

A4 Burgerveen-N14

TEN-T

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 Tracéwetprocedure uitgebreid met een Structuurvisie. Nadat medio 2020 de Structuurvisie is gepubliceerd is de planning en studies gestart.

2020 Eind 2018 is het budget met € 80 mln. verhoogd, bestemd voor de aanleg 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 kan worden verminderd 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 bij de verdiepte ligging ter hoogte van de N11. Dit geldt ook rond de aansluitingen. Om die reden is de aansluiting A4/N11 aan de scope van het project toegevoegd. In de verkenningsfase is een aantal verkeersveiligheidsknelpunten geïdentificeerd, welke bijdragen aan de verminderde doorstroming. Deze knelpunten worden in de planning en studies nader beschouwd. Tevens 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. Ook worden maatregelen op het gebied van verkeersmanagement en smart mobility beschouwd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project levert een bijdrage aan de bereikbaarheid van (diverse economisch belangrijke locaties in) de Randstad, vermindert de economische schade als gevolg van files op dit traject en draagt het bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Planning

De mijlpalen voor het project zijn nader te bepalen, tot duidelijk is wanneer het project van de beschikbare capaciteit aan stikstofdeskundigen gebruik kan maken (TK 35 925 A nr. 76).

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 planning en studie gestart.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

A4 Burgerveen-N14

(vervolg)

TEN-T

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 32 uit de File Top 50.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het kernnetwerk en van het Europese TEN-T programma.

Financiën

Voor de problematiek op de A4 tussen Knooppunt Burgerveen en de N14 is in totaal € 248 mln. gereserveerd. Het aanvankelijke budget van € 50 mln. is verhoogd met € 120 mln. extra rijksbijdrage, bestemd voor de aanleg van een nieuw Ringvaartaquaduct in zuidelijke richting met vier rijstroken op de plaats van het huidige aquaduct. Voor de aanleg van de verbreding is € 61 mln. extra rijksbijdrage toegevoegd. Op basis van een meer specifieke raming is het budget geactualiseerd en geïndexeerd.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	248	N.t.b.
MIRT 2022	236	2029-2031
MIRT 2021	231	
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	17	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	18	

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

A4 Haaglanden-N14

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Zoals gemeld in de MIRT-brief van 9 juni 2021 (Kamerstuk 35 570 A, nr. 62) is dit een van de projecten die vertraging oplopen in afwachting van het onderzoek naar de maximale reken-afstand t.a.v. stikstofuitstoot. Op dit moment is er nog geen duidelijkheid te geven over de omvang van deze vertraging en het effect op de mijlpalen van dit project

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 Passage en Poorten & Inprikkers) uit 2012 gevalideerd.

2018 De planning en studies A4 Passage Den Haag (inclusief de werkzaamheden aan de N14) is gestart.

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 voormalig Stadsgewest Haaglanden. In 2012 is de Rijksstructuurvisie (A4 Passage en Poorten & 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 aanleg van de rijksonderdelen.
Uit de validiteitstoets bij de planning en studies 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 vernieuwing/ aanpassing van een aantal kunstwerken, waaronder de spoorviaducten bij Rijswijk en Leidschendam-Voorburg.

Oplossing

Deze planning en studies betreft de nadere uitwerking van de werk-zaamheden 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

De mijlpalen voor het project zijn nader te bepalen, tot duidelijk is wanneer het project van de beschikbare capaciteit aan stikstof-deskundigen gebruik kan maken. A4 Haaglanden – N14 is een prioritair project (TK 35 925 A nr. 76).

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

A4 Haaglanden-N14

(vervolg)

TEN-T

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 het voormalig stadsgewest Haaglanden (opgegaan in 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 vernieuwing van de genoemde spoorviaducten. Behalve deze (semi)overheden zijn ook verschillende stakeholders

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 2, 26, 43 en 49 uit de File Top 50.

TEN-T

Dit project maakt deels onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma. Het project ligt op de North Sea-Baltic corridor.

Financiën

Het Rijk heeft € 726 mln. gereserveerd (prijspeil 2022) (Artikel MF 12.03.02). In 2019 is het MIRT-budget van € 467 mln. verhoogd met een extra rijksbijdrage van € 145 mln., voornamelijk ten behoeve van de vervanging van de spoorviaducten. In 2020 is een extra rijksbijdrage van € 56 mln. toegevoegd vanuit de budgetten voor Beheer & Onderhoud en Vervanging, 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.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	726	n.t.b.
MIRT 2022	692	n.t.b.
MIRT 2021	676	2026-2028
MIRT 2020	467	2026-2028
MIRT 2019	460	2026-2028
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	273	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	80	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Knooppunt Gouwe

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 De aanbesteding voor de ingenieursdiensten is succesvol afgerond en de MIRT-planning en studie is gestart. Binnen de opdracht wordt tevens de voorbereiding voor de aanleg uitgewerkt. Op basis van de planning en studie wordt de projectplanning geactualiseerd.

2021 Het budget is aangepast conform de kosten-raming behorend bij de Voorkeursbeslissing. Het project is vertraagd omdat er geen inschrij-vingen van ingenieursdiensten zijn binnen-gekomen voor de MIRT-planning en studies. 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 planning- en studiefase 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 aan den 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 aan den 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.

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 Gouda.

Planning

De mijlpalen voor het project zijn nader te bepalen, tot duidelijk is wanneer het project van de beschikbare capaciteit aan stikstof-deskundigen gebruik kan maken. A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Knooppunt Gouwe is een prioritair project (TK 35 925 A nr. 76).

Politiek/bestuurlijk

De MIRT-planning en studies wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat in nauwe samenwerking met de bestuurlijke partners uit de regio.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Knooppunt Gouwe

(vervolg)

TEN-T

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 4 en 5 uit de File Top 50.

Uitvoering

De aanleg vindt plaats in de periode 2025-2028, openstelling is voorzien in de periode 2028-2030.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het uitgebreide netwerk van het Europese TEN-T programma.

Financiën

Het taakstellend budget voor dit project is € 139 mln. en € 6 mln. voor aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen. In 2020 is het taakstellend budget aangepast aan de genomen voorkeursbeslissing.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	145	2028-2030
MIRT 2022	138	2028-2030
MIRT 2021	135	2026-2028
MIRT 2020	180	2026-2028
MIRT 2019	178	
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	-33	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	16	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Capaciteit Volkeraksluizen

TEN-T

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 sluizen complex van aard.

2014 Dit project is na de voorkeursbeslissing overgegaan van verkenning naar planning en studies.

Opgave

De Volkeraksluizen vormen het drukste en grootste sluizencomplex 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 planning en studies 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 2025 en 2030).

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het verkorten van de wachttijden draagt bij aan een veilige, vlotte en efficiënte doorvaart voor het scheepvaartverkeer.

Planning

De mijlpalen voor het project zijn nader te bepalen, tot duidelijk is wanneer het project van de beschikbare capaciteit aan stikstofdeskundigen gebruik kan maken. Openstelling is tevens afhankelijk van de ontwikkeling van de wachttijden.

Politiek/bestuurlijk

De quick wins zijn in 2017 gerealiseerd.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma. Het project ligt op de North Sea-Baltic, Rhine-Alpine en North Sea-Mediterranean corridors.

Financiën

Taakstellend budget vierde sluiskolk: € 1165 mln., Artikel MF 15.03.02.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	165	n.t.b.
MIRT 2022	157	2025-2027
MIRT 2021	154	2025-2027
MIRT 2020	151	2024-2026
MIRT 2019	154	2024-2026
MIRT 2014	157	2024-2026
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	14	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwatersysteem**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Getij Grevelingen

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 In december levert de Taskforce haar eindrapport op over de scope van de planning- en studiefase.

2021 Rijk en regio brengen samen € 9,5 mln. extra voor het taakstellend budget bijeen. De planning- en studiefase kan nu gestart worden. In februari heeft een expertteam advies uitgebracht over de scope van de planning- en studiefase. Kern van het advies is om, vanwege de hoge kosten en bedenkingen bij de technische haalbaarheid van getijdenenergie, het project te versoberen tot sec de hoofddoelstelling om de waterkwaliteit en de natuur duurzaam te verbeteren. De ministers van IenW en LNV hebben, na overleg met de regionale partners, in november opdracht gegeven aan een Taskforce om het advies van het expertteam uit te werken.

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 aanleg van het doorlaatmiddel ten behoeve van de Grevelingen.

Opgave

Door de uitvoering van de Deltawerken is de Grevelingen een geïsoleerd bekken geworden. De getijdendynamiek is weggevallen. Hierdoor neemt het risico op zuurstofloosheid toe. Dit proces gaat nog steeds door en is schadelijk voor de natuur en de kansen voor schelpdiervisserij, recreatie en toerisme. De centrale opgave voor de Grevelingen is dan ook het verbeteren van de waterkwaliteit voor (onderwater)natuur en als basis voor de ontwikkeling van het gebied.

Oplossing

Samen met regio en stakeholders is gewerkt aan een ontwikkelperspectief voor de Grevelingen dat bestaat uit het terugbrengen van beperkt getij door een doorlaatmiddel te maken in de Brouwersdam. Dat biedt mogelijk ook kansen voor regio en markt voor de opwekking van getijdenenergie.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het terugbrengen van beperkt getij op de Grevelingen zorgt voor een structurele verbetering van de waterkwaliteit en de (onderwater)natuur.

Planning

Het Rijk en regionale partijen hebben in 2020 de verkenningsfase afgerond, 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 hebben in 2020 na overleg met de regionale partijen de formele Voorkeursbeslissing genomen. In 2021 is na advies van een expertteam opdracht gegeven aan een taskforce om de haalbaarheid van een doorlaatmiddel te verkennen zonder getijdencentrale. Eind 2022 worden de resultaten van de Taskforce verwacht.
In eerdere MIRT Overzichten stond in dit blad ook het Volkerak-Zoommeer genoemd. 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 is vanaf het MIRT Overzicht 2022 de naam van dit projectblad omgezet in Getij Grevelingen.

De aanleg van het project Getij Grevelingen zal naar verwachting starten in het jaar 2026, en gereed zijn rond 2028.

Betrokken partijen

Vanuit het Rijk werken de ministeries van IenW en LNV samen aan het project Getij Grevelingen. Het ministerie van EZK heeft contact met regionale partijen over het initiatief voor een getijdencentrale in de Brouwersdam. Op regionaal niveau werken provincies, gemeenten en Staatsbosbeheer 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.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwatersysteem**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Getij Grevelingen

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2016 In juli 2016 is de Tweede Kamer per brief (TK 33531, nr. 6) 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 (TK 33531, nr. 7).

2015 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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. Daartoe wordt breed bestuurlijk samengewerkt.

Financiën

Taakstellend budget aanleg: € 149 mln. (inclusief bijdragen derden € 25 mln., prijspeil 2018). Het projectbudget van het project Getij Grevelingen is op dit moment voor € 105 mln. opgenomen in de planning en studies 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 aanleg ook zaken als planning en studies, onderhoud en monitoring. EZK heeft € 4,25 mln. gereserveerd voor de planning en studies van een getijdencentrale.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	149	2028-2029
MIRT 2022	149	2028-2029
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	11,7	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	3	

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwatersysteem**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Zandsuppletie Galgeplaat

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2021 Samen met regio en Natuurmonumenten is een samenwerkingsovereenkomst, inclusief plan van aanpak, opgesteld voor de planuitwerkingsfase van dit project. Aan de hand daarvan is in de BO MIRT-brief van 15 december 2021 (TK 35925-A, nr. 24) opgenomen dat de planuitwerking voor dit PAGW-project kan worden gestart.

2020 In februari is in het kader van de bestrijding van de zandhonger in de Oosterschelde de zandsuppletie Roggenplaat opgeleverd. Eind 2020 is in het BO MIRT besloten dat als vervolg hierop de planuitwerking voor de zandsuppletie Galgeplaat kan worden voorbereid (tranche 2 PAGW).

2015 Begin 2015 is aan de hand van een MIRT Verkenning de voorkeursaanpak van de zandhonger in de Oosterschelde bekendgemaakt, te lezen op *https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2015-2740.html* Op grond daarvan is als eerste project de Zandsuppletie Roggenplaat gestart.

Opgave

Sinds de aanleg van de Oosterscheldekering kalven in de Oosterschelde intergetijdengebieden zoals platen, slikken en 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, onder meer vanwege hun rol bij het invangen van oesterzaad, het bieden van beschutting en voedselaanbod voor mosselpercelen en hun betekenis voor de toeristische sector. Op langere termijn kan door de zandhonger ook de waterveiligheid in het geding zijn, omdat intergetijdengebieden op natuurlijke wijze de golfaanval op dijken dempen.

Oplossing

Rijkswaterstaat heeft in opdracht van de toenmalige ministeries van Infrastructuur en Milieu en Economische Zaken een MIRT Verkenning uitgevoerd naar de meest effectieve maatregelen voor de aanpak van de zandhonger in de Oosterschelde. Dat leverde een voorkeursaanpak op waarbij de effecten van de zandhonger worden bestreden met het suppleren van zand op intergetijdengebieden, te beginnen op de Roggenplaat. Deze locatie was het meest urgent, omdat door de zandhonger de oppervlakte en hoogte van deze plaat snel afnamen. De aanpak van andere locaties is vanaf 2025 aan de orde.

In het BO MIRT van 13 november 2014 is ingestemd met de voorkeursaanpak van de zandhonger van de Oosterschelde. Op grond daarvan is in de winter van 2019-2020 een zandsuppletie uitgevoerd op de Roggenplaat. Over de volgende zandsuppletie, uit te voeren op en in de omgeving van de Galgeplaat, is in het BO MIRT van 26 november 2020 afgesproken dat de planuitwerkingsfase van dat project kan worden voorbereid. Regio, Rijk en Natuurmonumenten hebben daartoe een samenwerkingsovereenkomst en een plan van aanpak opgesteld. Aan de hand daarvan start in 2022 de planuitwerkingsfase.

De zandsuppletieprojecten die voortkomen uit de MIRT Verkenning Zandhonger Oosterschelde maken onderdeel uit van de Programmatische Aanpak Grote Wateren.

Dat programma werkt aan toekomstbestendige grote wateren, waarin een goede waterkwaliteit en hoogwaardige natuur samengaan met een krachtige economie.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De zandsuppleties in de Oosterschelde dragen bij aan:

- Het zoveel mogelijk beperken van de achteruitgang van Natura 2000-gebieden;
- De instandhouding van de landschaps- en recreatiefunctie;
- De waterveiligheid en de regionale economie.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwatersysteem**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Zandsuppletie Galgeplaat

(vervolg)

Planning

De planuitwerking resulteert in 2024 in een met de stakeholders afgestemd ontwerp en vergunningaanvragen voor de zandsuppletie Galgeplaat en omgeving. De oplevering van het project is voorzien in de winter van 2026-2027.

Betrokken partijen

De ministeries van IenW en LNV zijn de opdrachtgevers voor het PAGW-project 'Zandsuppletie Galgeplaat en omgeving'. Vanuit de regio wordt samengewerkt met provincie Zeeland, Natuurmonumenten en Stichting Nationaal Park Oosterschelde. De gemeenten en vertegenwoordigers van de recreatie- en schelpdiersector worden actief betrokken bij voorbereiding en uitvoering van het project.

Politiek bestuurlijk

Het project maakt deel uit van tranche 2 van de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW). Het primaire doel van het project is om de achtergang van internationaal beschermde intergetijdengebieden zoveel mogelijk te beperken en zo bij te dragen aan de instandhouding van de unieke estuariene natuur van het deltagebied.

Financiën

Taakstellend budget voor het project bedraagt € 22,5 mln., bestaande uit een bijdrage van € 20 mln. vanuit de middelen van de PAGW, aangevuld met een regionale cofinanciering van € 2,5 mln. De raming voor de planuitwerking in de periode 2022-2024 is € 987.000.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	20	2026-2027
MIRT 2022	149	2028-2029
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	10	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	3	

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

A16 Rotterdam

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 De vertraging die in 2020 is opgetreden is verwerkt in de planning en financiën. De mijlpaal openstelling is hierdoor verschoven van 2024 naar 2025. Renovatie van een bestaand viaduct in de A16 ter hoogte van het knooppunt Terbregseplein blijkt noodzakelijk om A16 Rotterdam veilig te kunnen openstellen. Deze renovatie is toegevoegd aan de scope van het project.

2021 Het project heeft vertraging opgelopen als gevolg van met name de PAS- en PFAS-problematiek.

2020 Start uitvoering in februari 2019. Het project heeft vertraging opgelopen als gevolg van met name de PAS- en PFAS-problematiek. De gevolgen voor de planning en financiën worden in 2020 inzichtelijk gemaakt.

2018 Openstelling is aangepast. Dit om een gelijktijdige aanbesteding met het project Blankenburgverbinding te voorkomen.

2017 De projectnaam A13/A16 is gewijzigd naar A16 Rotterdam.

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.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma. Het project ligt op de North Sea-Baltic corridor.

Planning

2025: 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 € 102 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.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

A16 Rotterdam

(vervolg)

TEN-T

Uitvoering

Het project is in 2018 gegund. De aanleg is in 2019 gestart.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 1, 6, 17 en 48 uit de File Top 50.

Financiën

Taakstellend budget: € 1.746 mln. (inclusief bijdrage van derden: € 102 mln.). Hierbij is rekening gehouden met een PPS-taakstelling van € 45 mln. (Artikel MF 12.04.01). Het projectbudget is opgehoogd met € 125 mln. om de gevolgen van de vertraging in 2020 op te vangen. Dit omvat met name de kosten voor genomen beheersmaatregelen, het 12 maanden langer in standhouden van de projectorganisatie bij de opdrachtnemer en opdrachtgever en kosten voor het openbreken en herfinancieren van het DBFM-contract.

De renovatie van een bestaand viaduct is toegevoegd aan de scope van het project. Het projectbudget is hiertoe met € 32 mln. opgehoogd. Voor projecten met een Design, Build, Finance & Maintain-contract (DBFM) wordt het budget ten tijde van de gunning opgehoogd vanuit de middelen voor onderhoud. Bij A16 Rotterdam is dit gebeurd in MIRT 2020.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	1.746	
MIRT 2022	1.705****	2025
MIRT 2021	1.521	2022-2024
MIRT 2020	1.498	2022-2024
MIRT 2019	998	2022-2024
MIRT 2014	964	2021
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	782	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	141	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	300	17 %
2020	192	11 %
2019	129	8 %
2018	83	6 %
2017	43	4 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

**** Door een optelfout is het bedrag dat is opgenomen in het MIRT 2022 onjuist. Hier stond € 1.788 mln. terwijl dat € 1.705 mln. moest zijn. In deze tabel is deze correctie met terugwerkende kracht doorgevoerd.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

A24 Blankenburgverbinding

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Het projectbudget is met € 6 mln. opgehoogd in verband met meerkosten in de uitvoering als gevolg van Covid-19.

2022 Het projectbudget van project Blankenburgverbinding wordt opgehoogd naar € 1.975 mln., voornamelijk als gevolg van extra gemaakte kosten voor de omgang van met PFAS vervuilde grond in het projectgebied en maatregelen op het gebied van klimaatadaptatie en hiermee samenhangende nieuwe normering/ wet- en regelgeving waterveiligheid.

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 aanlegfase. Het budget is aangepast aan de bijgestelde raming bij de overgang naar aanleg. Ook is er € 1 mln. toegevoegd vanuit de Kaderrichtlijn Water.

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 aangelegd: de Blankenburgverbinding, op basis van variant Krabbeplas-West. In het Tracébesluit (TB) is deze variant als volgt uitgewerkt:

- een verbreding van de A20 tussen knooppunt Blankenburgverbinding en knooppunt Kethelplein;
- een verbinding van de A15 met de A20 ten westen van Rotterdam, dit wordt de nieuwe Rijksweg A24;
- een tunnel (Hollandtunnel) voor het wegvak tussen het spoor en de Zuidbuurt;
- een tunnel (Maasdeltatunnel) als verbinding tussen de noord- en zuidoever van het Scheur/de Nieuwe Waterweg;
- een gedeeltelijke bekostiging van de Blankenburgverbinding met tol voor alle verkeer.

Parallel aan het realiseren van het TB zal de regio het kwaliteits-programma 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 aanleg van dit project bij aan economische activiteiten in de regio.

Planning

Openstelling: 2024

Politiek/bestuurlijk

De Rijksstructuurvisie is in november 2013 vastgesteld.
Na overleg in de Tweede en Eerste Kamer is de planning- en studiefase 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.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

A24 Blankenburgverbinding

(vervolg)

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2016 Vanwege afstemming met de regio en het ingewikkelde ontwerpproces is de planning voor het Tracébesluit aangepast.

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.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van het knelpunt 10, 26, 36 en 40 uit de File Top 50.

Uitvoering

Het project wordt via een Design, Build, Finance and Maintain-contract (DBFM) uitgevoerd en is in 2017 gegund.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het uitgebreide netwerk van het Europese TEN-T programma.

Financiën

Taakstellend budget: € 2.017.
Hiervan wordt € 598 mln. (prijspeil 2022) 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 MF 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 onderhoud. Bij A24 Blankenburgverbinding is dit gebeurd in MIRT 2020.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	2.017	
MIRT 2022	1.975	2024
MIRT 2021	1.909	2024
MIRT 2020	1.800	2022-2024
MIRT 2019	1.116	2022-2024
MIRT 2017	1.090	2022-2024
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	927	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	144	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	321	16 %
2020	273	14 %
2019	201	11 %
2018	154	9 %
2017	66	6 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Rijnlandroute

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 De mijlpaal openstelling is verschoven van 2020-2022 naar 2023-2025. Door diverse oorzaken is de vertraging ontstaan in de uitvoering van N434 en Tjalmaweg bij de provincie Zuid-Holland. Bij de Europaweg is de provincie nog in overleg met de gemeente Leiden voordat de aanbesteding kan starten.

2016 Het project is overgegaan naar de aanlegfase. Provinciaal Inpassingsplan en Tracébesluiten zijn vervroegd vastgesteld in 2014.

2015 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De bereikbaarheid in de regio (hoofdwegennet 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 N434 (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.
2023-2025: Openstelling

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.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Rijnlandroute

(vervolg)

TEN-T

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 werkzaamheden aan N434, A4 en A44 zijn sinds 2017 in uitvoering en dit projectdeel is in 2023 gereed. De Tjalmaweg (N206) is sinds in 2019 in uitvoering en deze is ook in 2023 gereed. De aanbesteding van de Europaweg (N206) is in voorbereiding en deze weg zal naar verwachting in 2025 gereed zijn.

TEN-T

Dit project maakt deels onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma. Het project ligt op de North Sea-Baltic corridor.

Financiën

Taakstellende rijksbijdrage: € 561 mln. (Artikel MF 12.03.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	561	
MIRT 2022	589	De planning is aan de regio
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 2016	551	De planning is aan de regio
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	10	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	52	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	285	51 %
2020	230	39 %
2019	174	36 %
2018	141	25 %
2017	58	10 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Emplacement Den Haag Centraal

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Juridische problemen met de aanbesteding van het project hebben ertoe geleid dat werkzaamheden pas in 2025 worden afgerond. Dat leidt niet tot problemen voor de reiziger, omdat NS in de dienstregeling 2025 meer intercity's tussen Rotterdam en Leiden via Den Haag HS laat rijden in plaats van van Rotterdam naar Den Haag Centraal.

2022 Voor dit project is in 2020 een aanlegbeschikking afgegeven. Aan het project zijn de werkzaamheden vanuit het programma Kleine Functiewijzigingen op het emplacement Binckhorst toegevoegd. Om die reden is € 3,6 mln. vanuit dit programma aan het projectbudget toegevoegd.

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, geluidsemplacementen, onderhoud en kleine functie-wijzigingen) 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.

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 twee 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 aanleg
2023-2025:	Oplevering

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma.

Financiën

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Emplacement Den Haag Centraal

(vervolg)

TEN-T

Taakstellend budget: € 74 mln. (Artikel MF 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.

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2018 ProRail zal nog in 2017 een beschikking voor de planning en studies 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 aanlegbeschikking wordt ingetrokken, omdat er nu feitelijk een ander project zal worden gerealiseerd dan in deze eerdere beschikking is vastgelegd.

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.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Indienststelling
MIRT 2023	74	2023-2026
MIRT 2022	71	2023-2026
MIRT 2021	65	2023-2025
MIRT 2020	65	2023-2025
MIRT 2019	39	2023-2025
MIRT 2013	37	2015
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	37	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	8	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	15	21 %
2020	12	17 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

PHS: Rijswijk-Rotterdam

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Vanuit het projectbudget Spoorcapaciteit 2030 is € 1,5 mln. toegevoegd voor het toekomstvast aanleggen van het project door een perronverlenging op Rotterdam CS.

2021 In verband met het verlenen van de subsidie-beschikking '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 Artikel 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 planning- en studiesbudget PHS en toegevoegd aan het aanlegbudget PHS Rijswijk-Rotterdam. De planning voor oplevering is in deze fase conform begrotingsregels weergegeven met een bandbreedte van 2 jaar.

Opgave

In het kader van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer – waar het project PHS Rijswijk-Rotterdam deel van uitmaakt – worden na 2024 meer treinen afgewikkeld om meer reizigersvervoer aan te kunnen.

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 kunnen gaan rijden. Verder speelt duurzaamheid een belangrijke rol binnen dit project: station Delft Campus is 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 aanleg
2023-2026: 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 spoorkruisingen aan te leggen. 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 Metropoolregio Rotterdam-Den Haag. De kosten worden door Rijk en regio gefinancierd volgens een 50/50-verdeling.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

PHS: Rijswijk-Rotterdam

(vervolg)

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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 aanleg.weergegeven met een bandbreedte van 2 jaar.

Uitvoering

Het project is inmiddels in realisatie. De naamswijziging van Delft Zuid naar Delft Campus is doorgevoerd op 15 december 2019.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma. Rotterdam Centraal maakt onderdeel uit van alle corridors in Nederland: Rhine-Alpine, North Sea-Baltic, en North Sea-Mediterranean.

Financiën

Taakstellend budget: € 375 mln. (Artikel MF 13.03.01 en 17.10.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Indienststelling
MIRT 2023	375	2023/2026
MIRT 2022	364	2023/2026
MIRT 2021	356	2023/2025
MIRT 2020	339	2023-2025
MIRT 2019	318	2023-2025
MIRT 2017	9	2017
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	366	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	34	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	146	40 %
2020	96	27 %
2019	42	12 %
2018	11	3 %
2017	6	60 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Calandbrug (Theemswegtracé)

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 In de overeenkomst Theemswegtracé van 2016 tussen HBR en IenW is opgenomen dat IenW, naast de reeds beschikbaar gestelde € 112 mln., maximaal € 16,7 mln. aanvullend bijdraagt indien de totale projectkosten meer dan € 262 mln. zouden bedragen. Aangezien dit feit zich heeft voorgedaan is € 16,7 mln. toegevoegd aan het projectbudget vanuit de generieke investeringsruimte (Artikel MF 11.04).

2021 De renovatie van de Calandbrug kan pas van start na aanleg van het Theemswegtracé (voorzien in vierde kwartaal 2021).

2018 Het project is overgegaan naar de aanlegfase.

2016 Het project is overgegaan van verkenningsfase naar planning- en studiefase.

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 zorgdragen 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: Opleveringen
Renovatie Calandbrug
2020-2023: Planning en studies en projectbeslissing
2024: Start aanleg
2025: Oplevering

Uitvoering

Uitvoering wordt gedaan onder aansturing van het Havenbedrijf Rotterdam. In 2018 is een deel van het werk gegund (onderbouw) en in 2020 (bovenbouw).

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Calandbrug (Theemswegtracé)

(vervolg)

TEN-T

Politiek/bestuurlijk

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft in 2016 besloten het Theemswegtracé aan te leggen. Dit project bevindt zich in de afrondende fase en het nieuwe tracé is inmiddels in gebruik. Het ministerie draagt € 135 mln. bij aan de aanpassingen op het spoor en heeft € 47 mln. gereserveerd voor kleinschalige renovatie van de Calandbrug (de weg).

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma. Het project ligt op de Rhine-Alpine, de North Sea-Baltic en de North Sea-Mediterranean corridors. Het project is mede mogelijk gemaakt door Europese subsidie vanuit het CEF.

Financiën

Taakstellend budget: € 182 mln. (deel Rijk) (Artikel MF 13.03.05).
De Europese Commissie heeft € 68 mln. CEF-subsidie toegekend aan het project aan het Havenbedrijf Rotterdam.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2023	182	2020/2025
MIRT 2022	163	2020/2025
MIRT 2021	162	2020/2025
MIRT 2020	161	2020-2021
MIRT 2019	160	2020/2021
MIRT 2015	157	2019
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	25	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	8	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	118	72 %
2020	118	73 %
2019	118	73 %
2018	118	74 %
2017	118	74 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De aanleggegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Sloelijn en Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Op basis van een inventarisatie van de nog uit te voeren werkzaamheden, de nog te verwachten kosten en het risico-dossier bleek het verantwoord het projectbudget onvoorzien te verlagen met € 0,9 mln. Dit bedrag is toegevoegd aan de investeringsruimte Spoor (Artikel MF 11.04).

2022 Op basis van een inventarisatie van de nog uit te voeren werkzaamheden, de nog te verwachten kosten en het risico-dossier bleek het verantwoord het projectbudget onvoorzien te verlagen met € 1 mln. Dit bedrag is toegevoegd aan de investeringsruimte Spoor (artikelonderdeel 20.05). Het laatste aan te leggen geluidsscherm (Bergen op Zoom) kan pas worden aangelegd na het saneren van spoor 304.

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 (Artikel MF 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).

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 die Roosendaal wil ontwikkelen heen.

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

2023/2024: Werkzaamheden aan het laatste scherm, perceel 5, nabij de Parallelweg in Bergen op Zoom. In het eerste kwartaal van 2023 wordt spoor 304 gesaneerd, waarna het geluidscherm gebouwd kan worden. Naar verwachting zijn deze werkzaamheden eind 2023 afgerond.
2024: Project gereed

Politiek/bestuurlijk

Convenanten: overeenkomst tussen Zeeland Seaports, N.V. Westerscheldetunnel en voormalig ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Sloelijn en Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn (vervolg)

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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 complexheid rond de buitendienststellingen en conditionering maakt een langere uitvoeringstijd noodzakelijk.

Uitvoering

De bouw van het deelproject Sloelijn is als een Design & 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 één locatie na (Bergen op Zoom), uitgevoerd. Naar verwachting zullen de werkzaamheden voor het laatste scherm in Bergen op Zoom eind 2023 worden afgerond.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma. Het project ligt op de Rhine-Alpine en North Sea-Mediterranean corridors.

Financiën

Taakstellend budget: € 22 mln. Dit betreft alleen het budget voor de geluidsmaatregelen op de Zeeuwse Lijn. De Sloelijn is opgeleverd en gerealiseerde uitgaven zijn uit het budget gehaald (Artikel MF 13.03.02).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2022	22	divers
MIRT 2021	24	divers
MIRT 2020	27	divers
MIRT 2019	27	divers
MIRT 2013	18	2016
MIRT 2013	18	2016
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	4	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	1	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	20	87 %
2020	20	83 %
2019	19	70 %
2018	18	67 %
2017	13	48 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Spooraansluitingen Tweede Maasvlakte

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2013 Het project is overgegaan naar de aanlegfase.

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 spooremplacementen moet meegroeien met de verwachte vervoerstoename. 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 spooremplacement Maasvlakte West;
1b) herinrichting van het spooremplacement Waalhaven Zuid;
1c) procesverbeteringen waaronder verkorte proces- en verblijftijden op de emplacementen 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 spooremplacement 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 planning en studies voor Waalhaven Zuid, deelproject 1b, die naar verwachting in 2023/2024 overgaat naar de aanlegfase. Voor de overige deelprojecten wordt een prioriteitenlijst opgesteld, omdat de verwachte kosten het resterende budget overstijgen. Voor Kijfhoek wordt gezamenlijk gewerkt aan een langetermijnvisie.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Spooraansluitingen Tweede Maasvlakte

TEN-T

(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.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma. Het project ligt op de Rhine-Alpine, North Sea-Baltic en North Sea-Mediterranean corridors. Het project is mede mogelijk gemaakt door Europese subsidie vanuit het CEF.

Financiën

Beschikbaar budget: € 239 mln. Hierin is deelproject 2a, het aan te leggen emplacement Maasvlakte Zuid, niet opgenomen (dit wordt gefinancierd door Havenbedrijf Rotterdam) (Artikel MF 13.03.02 en 13.03.04).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Indienststelling
MIRT 2023	239	Divers
MIRT 2022	231	Divers
MIRT 2021	227	Divers
MIRT 2020	225	Divers
MIRT 2019	222	Divers
MIRT 2013	212	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	27	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	26	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	73	32 %
2020	73	32 %
2019	72	32 %
2018	72	33 %
2017	72	33 %
2016	72	33 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Regionale/lokale infrastructuur**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

HOV-Net Zuid-Holland Noord

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 langetermijnoplossing 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.

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 den Rijn door te trekken naar Utrecht. Het besluit voor de langetermijnoplossing wordt naar verwachting richting 2022 genomen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het doel van het project is het 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 aanleg
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).

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Regionale/lokale infrastructuur**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

HOV-Net Zuid-Holland Noord

(vervolg)

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.
In het BO 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 baanstabiliteitsproblematiek (TK 34 775 A, nr. 76) kan deze variant in ieder geval niet op korte termijn ingevoerd worden. In het BO MIRT van najaar 2019 is als kortetermijn-oplossing besloten de huidige spitspendel Leiden-Alphen aan den 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.

Voor het deelproject Leiden-Utrecht zijn de kortetermijnmaatregelen in december 2021 opgeleverd waardoor nu in de brede spits 4x per uur een trein rijdt tussen deze steden. Voor de langetermijnoplossing zijn afspraken gemaakt over realisatie van station Hazerswoude en frequentieverhoging naar 4x per uur gedurende de hele dag; de planning wordt op dit moment uitgewerkt. In het deelproject Leiden-Katwijk/Noordwijk is fase 1 in 2021 opgeleverd.

Financiën

Voor HOV-net Zuid-Holland Noord is een rijksbijdrage van € 225 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 MF 14.01.03). De subsidiebeschikking is in december 2014 verleend.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2023	225	Divers
MIRT 2022	217	Divers
MIRT 2021	213	Divers
MIRT 2020	211	Divers
MIRT 2019	208	2021-2023
MIRT 2014	202	2018
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	23	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	23	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	63	29 %
2020	58	27 %
2019	57	27 %
2018	55	26 %
2017	40	20 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Het project is in ujtvoering vanaf september 2021. De aanleg van walstroom is aan de scope toegevoegd als gevolg van de stikstofproblematiek en de wens van de Minister om alle ligplaatsen van walstroom te voorzien. De openstelling wordt verwacht in 2023. Dit is vertraagd door de aanleg van walstroom, extra flora- en faunaonderzoek en benodigde vergunningen.

2021 Het bestemmingsplan is definitief vastgesteld en de aanbesteding voor de aanleg is opgestart.

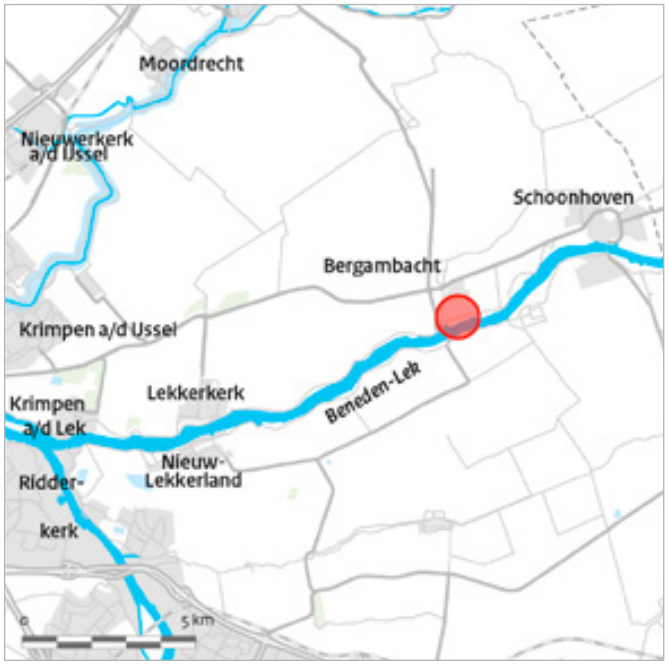
2020 Tegen het bestemmingsplan is beroep ingesteld waardoor eerst een uitspraak van de Raad van State nodig was. Dit heeft geleid tot vertraging bij de vervanging van de kademuur. De openstelling wordt daardoor in 2023 verwacht.

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 aanlegfase. De openstelling is verlaat vanwege vertragingen in de bestemmingsplanprocedure van de gemeente.

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 aan te leggen, is bij Bergambacht.



Oplossing

De planning en studies 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 milieueffectrapportage (m.e.r.). Dit 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 aanleg
2023: Openstelling verwacht

Politiek/bestuurlijk

De bestemmingsplanprocedure door de (gefuseerde) gemeente heeft extra tijd gevergd.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek

(vervolg)

TEN-T

Uitvoering

De start van de uitvoering is vertraagd door de aanleg van walstroom, extra flora- en fauna-onderzoek en benodigde vergunningen.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het uitgebreide netwerk van het Europese TEN-T programma. Het project ligt op de North Sea-Baltic en North Sea-Mediterranean corridors.

Financiën

Taakstellend budget: € 14 mln. (Artikel MF 15.03.01).

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2016

Zowel de start van de aanleg als de openstelling is vertraagd, omdat voor de voorbereiding meer tijd nodig was en er rekening gehouden moest worden met het broedseizoen.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	14	2023
MIRT 2022	14	2022
MIRT 2021	13	2022
MIRT 2020	13	2023
MIRT 2019	13	2019
MIRT 2017	12	2019
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	2	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	2	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	5	38 %
2020	2	13 %
2019	1	8 %
2018	1	8 %
2017	1	8 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Nieuwe Sluis Terneuzen

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Het projectbudget is opgehoogd met de Nederlandse bijdrage voor toegekende middelen COVID. Daarnaast heeft Vlaanderen ook een aanvullende bijdrage gedaan in 2021.

2022 Het projectbudget is opgehoogd met de Nederlandse bijdrage voor PFAS en tussen Vlaanderen en Nederland overeengekomen wijzigingen. Daarnaast heeft Nederland de kosten voor de aangepaste dienstenbrug/ dienstensteiger van de dienstenhaven voorgefinancierd.

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 aanlegfase.
Hierbij is de planning geactualiseerd.

Opgave

Door de ontwikkelingen in afmetingen van zeeschepen en toenemende congestie voor de binnenvaart wordt het sluizencomplex in Terneuzen als steeds groter knelpunt ervaren. Daarnaast is er sprake van een betrouwbaarheidsprobleem van de sluis.

Oplossing

In opdracht van de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie (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 sluizencomplex 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 scheep-vaartafwikkeling.

Planning

De opleverdatum van maart 2023 is niet langer haalbaar als gevolg van Covid, aanwezigheid van PFAS en vondst van objecten in de ondergrond. Een nieuwe datum is nog niet bekend, omdat de effecten op de planning nog beoordeeld worden.

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 Scheldecommissie (VNSC) van 19 maart 2012 waarmee het voorkeurs-alternatief is vastgelegd. Hierop heeft de minister besloten tot de planning en studies voor het projectalternatief Grote Zeesluis.
Op 5 februari 2015 hebben Vlaanderen en Nederland een verdrag gesloten over de aanleg 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 planning- en studiefase is gebleken dat D&C als contractvorm meer voordelen biedt dan uitvoering via een geïntegreerd DBFM-contract. Gunning heeft in 2017 plaatsgevonden.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma. Het project ligt op de North Sea-Mediterranean corridor. Het project is mede mogelijk gemaakt door Europese subsidie vanuit het CEF.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Nieuwe Sluis Terneuzen

(vervolg)

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2014 De planning- en studiefase is gestart. De planning is dat het Tracébesluit eind 2015 wordt vastgesteld.

Financiën

Het totale projectbudget voor de NST in de begroting 2023 bedraagt € 1.058mln., inclusief bijdragen van derden. Het ministerie van IenW levert een bijdrage van € 259 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 MF 15.03.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	1058	2023
MIRT 2022	1.028	2023
MIRT 2021	223	2023
MIRT 2020	200	2022
MIRT 2019	193	2022
MIRT 2017	189	2022
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	869	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	65	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	723	68 %
2020	554	54 %
2019	361	37 %
2018	190	20 %
2017	76	7 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 De evaluatie van de veiligheidssituatie op de splitsing is afgerond.

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 planning- en studiefase 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 verkeersituatie gemonitord.

In 2021 is de evaluatie van de veiligheidssituatie afgerond en wordt gekeken of er aanvullende maatregelen nodig zijn. Zoals aangegeven in de MIRT-brief van juni 2022 (TK 35 925 A, nr. 76), heeft de Minister besloten om geen verdere investering te doen in dit project. In afwachting van de budgettaire afronding staat het project nog in het MIRT-overzicht.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De maatregelen dragen bij aan het waarborgen van de (nautische) veiligheid.

Planning

2020-2021: Herijking evaluatie veiligheidssituatie splitsing
2025-2027: Afhankelijk van evaluatie: openstelling eventuele overige maatregelen

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil

(vervolg)

TEN-T

Financiën

Taakstellend budget is € 10 mln. waarvan resterend € 9 mln. op Artikel MF 15.03.02 en € 1 mln. betreft het reeds uitgevoerde maatregelen-pakket op Artikel MF 15.03.01.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	10	2025-2027
MIRT 2022	10	2025-2027
MIRT 2021	10	2025-2027
MIRT 2020	9	2025-2027
MIRT 2019	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 vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Vooroeververdediging en Herstel steenbekleding Oosterschelde en Westerschelde

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 De aanleg van vooroeververdediging cluster 3 is afgerond. De decharge is in voorbereiding.

2021 De aanleg 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 projectbudget 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.

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.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Vooroeververdediging en Herstel steenbekleding Oosterschelde en Westerschelde

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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).

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.

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 voornemen kenbaar gemaakt om de overeenkomst daarna niet te verlengen. Hierover worden nu afspraken gemaakt tussen de betrokken partijen.

Uitvoering

De aanleg van de vooroeververdediging (cluster 3) is afgerond. De decharge is in voorbereiding. Het herstel steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde is in 2015 afgerond.

Financiën

Taakstellend budget: € 830 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.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	830	2023
MIRT 2022	828	2023
MIRT 2021	827	2023
MIRT 2020	820	2023
MIRT 2019	812	2021
MIRT 2013	836	2015
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	PM	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	PM	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	803	97 %
2019	780	93 %
2018	778	95 %
2017	770	95 %
2016	768	94 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Zoetwater**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Besluit Beheer Haringvlietsluizen

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 aanlegfase.

2014 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT. Er is € 41,4 mln. van Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren naar dit project overgeheveld.

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 sluizen 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 m^3/s) gaan de sluizen 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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Zoetwater**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Besluit Beheer Haringvlietsluizen

(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

Overheden en belangenorganisaties begeleiden het 'Lerend implementeren' van het Kierbesluit in de klankbordgroep van het project.

Financiën

Voor dit project is vanuit het Rijk in totaal circa € 84 mln. beschikbaar. (Artikel DF 2.02.02). De bijdrage van Hollandse Delta en Evides is bij elkaar € 4 mln.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	84	2018 / 2029
MIRT 2022	84	2018 / 2029
MIRT 2021	83	2018
MIRT 2020	76	2018
MIRT 2019	76	2018
MIRT 2015	76	2018
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	8	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	2	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	75	89 %
2020	74	88 %
2019	73	88 %
2018	73	96 %
2017	67	88 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Groot project**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Project Mainportontwikkeling Rotterdam

TEN-T

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 Breeddiep 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 aanleg van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR). PMR is een project met een dubbele doelstelling: versterking van de positie van de mainport door aanleg 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 Breeddiep 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. In 2018 is de aanleg van terrein K2 ten behoeve van het offshore center (70 ha) afgerond. In 2019 is de verdieping van de Nieuwe Waterweg afgerond.

De doelstelling wordt in de volgende deelprojecten gerealiseerd:
Landaanwinning inclusief verplichte natuurcompensatie;
750 ha natuur- en recreatiegebied (drie projecten van respectievelijk 600, 100 en 50 ha);
Bestaand Rotterdams Gebied (BRG), uiteenvallend in leefbaarheids-projecten 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 aanleg 640 ha uitgeefbaar haventerrein) was in 2013 gereed. De aanleg van de overige haventerreinen (360 ha) wordt afhankelijk van de marktvraag 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).

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Groot project**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Project Mainportontwikkeling Rotterdam

(vervolg)

TEN-T

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan het versterken van de internationale concurrentiepositie van de mainport.

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 Buijtenland van Rhoon (600 ha) is in 2018 het nieuwe streefbeeld vastgesteld; daadwerkelijke aanleg hiervan volgt na 2021)
2033: Invulling modal shift-doelstellingen
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.
Het uitbreken van de coronacrisis heeft ertoe geleid dat de looptijd van het programma BRG met een jaar is verlengd, zonder gevolgen voor de leefbaarheidsdoelstellingen.

De Tweede Kamer heeft in 2006 PMR als Groot Project aangemerkt volgens de Regeling Grote Projecten (RGP). De minister van IenW heeft, op verzoek van de Kamer, een eindevaluatie opgesteld conform RGP. De Kamer is in 2020 de procedure gestart tot beëindiging van de status Groot Project voor PMR. PMR is in belangrijke mate gerealiseerd en succesvol gebleken, maar het is nog niet af. Er resteren een aantal wezenlijke opgaven waarvan nu nog niet met zekerheid kan worden gesteld dat de doelstelling daarvoor wordt bereikt. De evaluatie geeft daarom ook aanbevelingen voor de borging van de verdere uitvoering en monitoring van de nog resterende opgaven.

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.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma. Het project ligt op de North Sea-Baltic, North Sea-Mediterranean en Rhine-Alpine corridors.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Groot project**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Project Mainportontwikkeling Rotterdam

(vervolg)

TEN-T

Financiën

Bijdrage van het ministerie van IenW: € 1.169 mln. Andere rijksbijdrage € 142 mln. De uitgekeerde prijsbijstelling 2022 is € 2 mln.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	1.169	2040
MIRT 2022	1.168	2040
MIRT 2021	1.165	2040
MIRT 2020	1.164	2040
MIRT 2019	1.162	2040
MIRT 2013	1.188	2040
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	24	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	4	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	1.100	94 %
2019	1.096	94 %
2018	1.080	93 %
2017	1.060	91 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Zuid-Nederland

› Gebiedsopgave
› Projectenkaart
› Projectenoverzicht
› Project- en programmabladen

Zuid-Nederland

De MIRT-regio Zuid-Nederland beslaat de provincies Limburg en Noord-Brabant. Kenmerkend zijn de vele middelgrote steden, maakindustrie en agrifoodsector.

Noord-Brabant bestaat uit een geïntegreerd geheel van stedelijke regio's en netwerken, ingebed in een agrarisch natuurlandschap (het Brabant Mozaïek). Het polycentrische netwerk van steden en dorpen is sterk verbonden met stedelijke regio's zoals de Randstad, Antwerpen en andere stedelijke regio's in Noordwest-Europa.

Noord-Brabant speelt een belangrijke rol op het gebied van agrifood, hightech, logistiek en industrie met een combinatie van onderzoeks- en kennisinstellingen, kennisintensieve bedrijven en hoogwaardige maakindustrie. De economie is concurrerend en internationaal georiënteerd. Dit is te danken aan een goede fysieke en digitale infrastructuur, toonaangevende bedrijven en een sterke kennis- en innovatiekracht in combinatie met een netwerk van aantrekkelijke steden en dorpen in een groene leefomgeving.

Ook Limburg is gelegen tussen de Nederlandse en Belgische mainports en het Ruhrgebied. Agrifood, chemie, materialen, (hightech) maakindustrie en lifescience zijn perspectiefrijke economische sectoren.
Deze sectoren hebben ruimte nodig om te kunnen groeien en om te verduurzamen richting een circulaire economie, inclusief energietransitie. Limburg kent ook een grote logistieke sector en vrijetijdseconomie.

Naast de (economische) groei speelt ook de wateropgave in Zuid-Nederland. Deze opgave kent veel facetten: overlast, droogte, kwaliteit, veiligheid en zoetwatervoorziening.

Zuid-Nederland

Mobiliteit in Zuid-Nederland

Een belangrijke opgave is het verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijven en campussen in stedelijke regio's. De 'first & last mile' is daarbij een prioriteit. Bereikbaarheidsvraagstukken worden opgepakt vanuit een evenwichtige afweging tussen modaliteiten waarbij steeds meer vraaggestuurd wordt gewerkt en gezocht wordt naar nieuwe vormen van gedeelde mobiliteit. Bijzondere aandacht vraagt het openbaar vervoer, waar het vizier gericht is op de aanleg van het Toekomstbeeld OV2040. Daarnaast kan het voorkomen en verduurzamen van mobiliteit door werkgeversaanpak en het maken van slimme keuzes in verstedelijking een belangrijke bijdrage leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid.

Ook het goederentransport, in het bijzonder het vervoer over de corridors tussen mainports, de bovengemiddelde knooppunten Moerdijk, Tilburg, Venlo en Sittard-Geleen (Chemelot) en verder over de grenzen is een opgave. Meerdere van dergelijke corridors doorsnijden Noord-Brabant en Limburg. Het gaat om betere bereikbaarheid, optimale benutting van infrastructuur, externe veiligheid en de verschuiving van goederenvervoer van weg naar water, spoor en buisleidingen.

Opgaven op het gebied van verduurzaming en veiligheid spelen bij alle vormen van verkeer en vervoer. De verkeersveiligheid in Noord-Brabant en Limburg is al jaren beneden het Nederlands gemiddelde.
De inrichting van de mobiliteitsnetwerken kan in belangrijke mate bijdragen aan de verbetering hiervan. Aandacht vraagt ook het vervoer naar de binnensteden waarbij ingezet wordt op zero-emissie en slimme distributie. Een bijzonder vraagstuk is de toegang tot mobiliteit voor inwoners; zowel fysiek als financieel. Dit speelt nadrukkelijk in de gebieden met krimpende bevolkingsaantallen.

Aanpak

Rijk en regio werken in programma's en projecten samen aan de mobiliteit- en wateropgaven in Zuid-Nederland, zoals in het Programma Goederenvervoercorridors en SmartwayZ.NL. Ook wordt in Noord-Brabant gewerkt aan verstedelijkingsstrategieën, waarin de woonopgave in samenhang met bereikbaarheid wordt beschouwd.
De aanpak van waterveiligheid wordt geborgd in het Deltaprogramma, waarvan het doel is Nederland te beschermen tegen overstromingen, te zorgen voor voldoende zoetwater en de inrichting van het land klimaatbestendig te maken. In het Programma Integraal Riviermanagement (IRM) werken regionale overheden en het Rijk vanuit één gezamenlijke visie samen aan een veilig, bevaarbaar, vitaal en aantrekkelijk Maas- en Rijngebied.

Zuid-Nederland Projectenkaart

MIRT Onderzoek

1. MIRT Onderzoek Netwerkstrategie HWN/OWN Brainport Eindhoven (valt onder SmartwayZ.NL programma)
2. MIRT Onderzoek Verstedelijking en mobiliteit Brainportregio (valt onder SmartwayZ.NL programma)
3. Onderzoek Sluis Grave

Verkenning

4. A58 Tilburg-Breda (valt onder SmartwayZ.NL programma)
5. Hub 's-Hertogenbosch

Planning en studies

6. A2 Deil-'s Hertogenbosch-Vught
7. A67/A73 knooppunt Zaarderheiken
8. A67 Leenderheide-Geldrop (valt onder SmartwayZ.NL programma)
9. InnoVA58 (valt onder SmartwayZ.NL programma)
10. Lob van Gennep
11. Meanderende Maas
12. Oeffelt
13. Toekomstvast Spoor Zuidoost-NL
14. Wilhelminakanaal Sluis 2

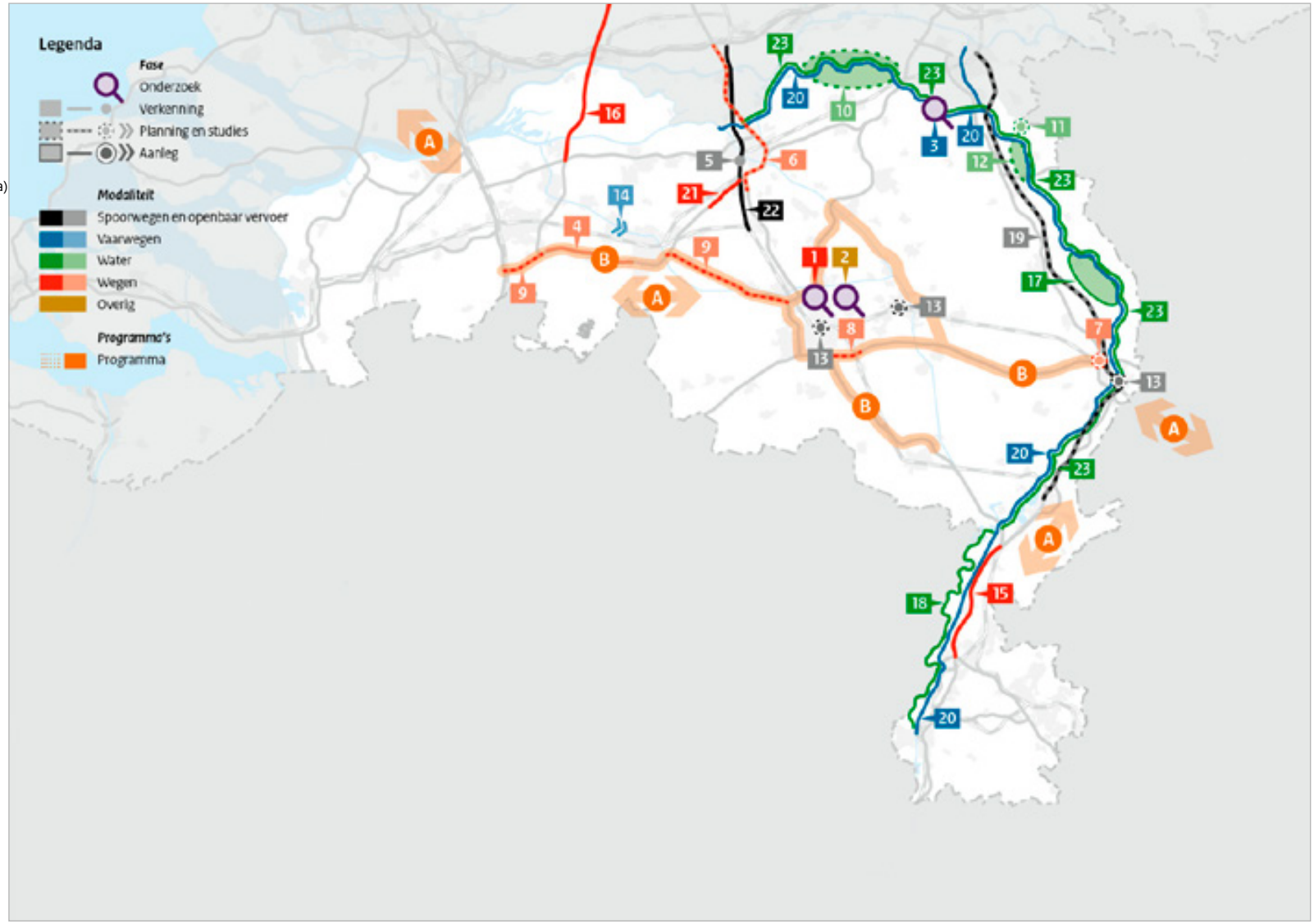
Aanleg

15. A2 Het Vonderen-Kerensheide
16. A27 Houten-Hooipolder
17. Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum
18. Grensmaas
19. Maaslijn
20. Maasroute, modernisering fase 2
21. N65 Vught-Haaren
22. PHS Meteren Boxtel
23. Zandmaas

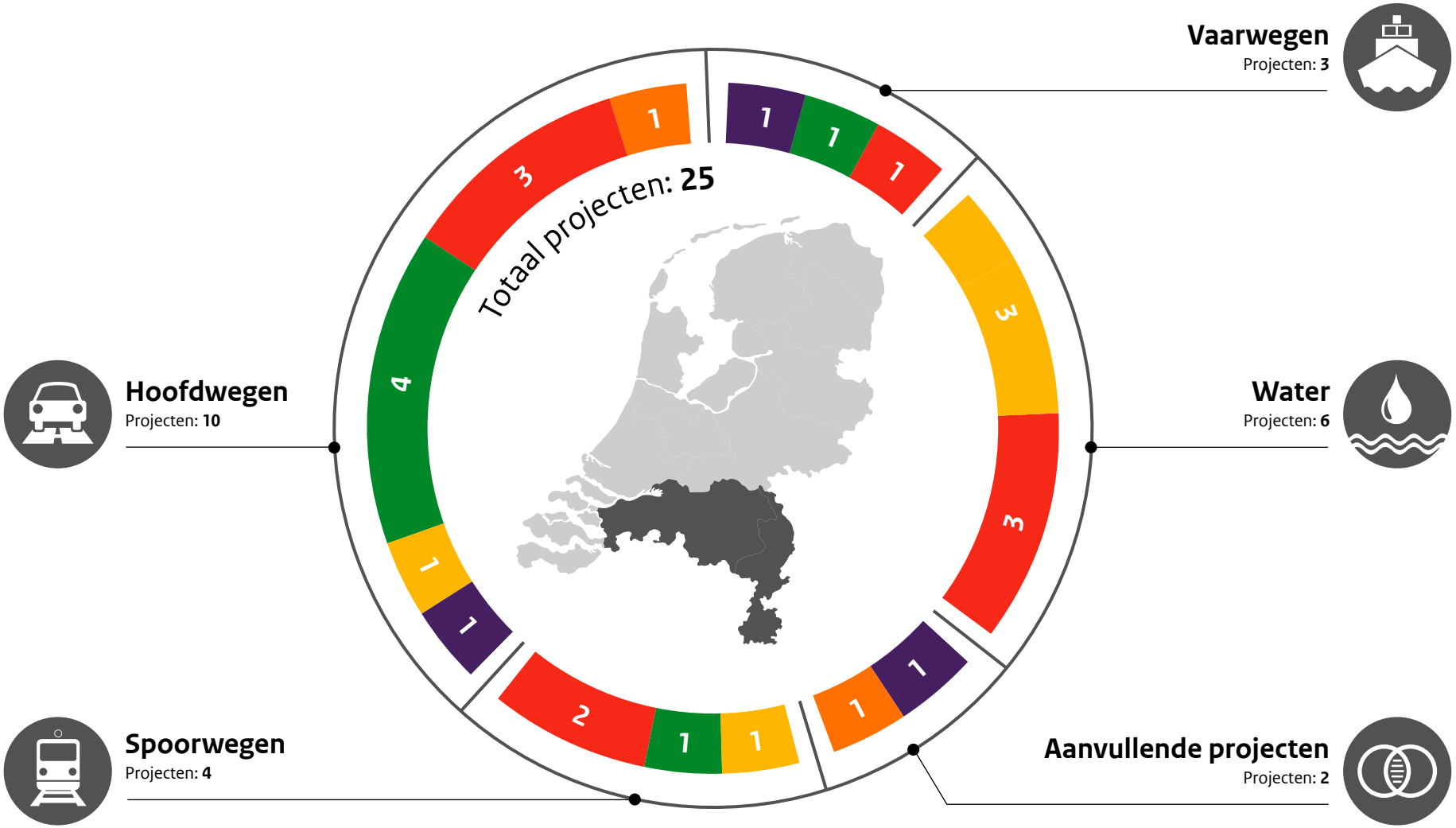
Programma's

A Programma Goederencorridor Zuidoost

B Programma SmartwayZ.NL



Zuid-Nederland Projectenoverzicht



Gebied **Zuid-Nederland**
Fase **Programma**

Programma SmartwayZ.NL

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Rijk en regio besluiten om de bereikbaarheids- en verstedelijkingsvraagstukken in de Brainportregio (zie het blad 'Verstedelijking en mobiliteit Brainportregio') onder te brengen bij de programmaraad SmartwayZ.NL.

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 aanleg van smart mobility en daarmee de bereikbaarheid te verbeteren is vastgesteld.

2020 De ontwerprijksstructuurvisie 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-regret-pakket uitgewerkt.

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 zijn 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.

Gebied **Zuid-Nederland**
Fase **Programma**

Programma SmartwayZ.NL

(vervolg)

MIRT-projecten onder dit programma

- A58 Tilburg-Breda
- A67 Leenderheide-Geldrop
- InnovA58
- Vervolg afspraken MIRT Onderzoek 'Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport' waaronder
- MIRT Onderzoek Netwerkstrategie HWN/OWN Brainport Eindhoven
- Toekomstvast Spoor Zuidoost-Nederland

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-regret-pakket 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.

Het programma is adaptief 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.

In het BOL van april 2021 is besloten dat naast bereikbaarheid en Smart Mobility ook het thema verstedelijking voortaan integraal onderdeel uitmaakt van het SmartwayZ.NL programma.

Meer informatie

www.smartwayz.nl

Gebied **Zuid-Nederland**
Fase **Onderzoek**

MIRT Onderzoek Netwerkstrategie HWN/OWN Brainport Eindhoven

Programma
SmartwayZ.NL

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 In 2021 is het vervolg MIRT Onderzoek uitgevoerd. Vanwege het niet doorgaan van het BO MIRT eind 2021 (demissionair kabinet) is besluitvorming van investeringsbeslissingen voor de Brainport Eindhoven naar 2022 verschoven.

2022 Na besluitvorming in BO MIRT 2020 is besloten om een vervolg MIRT Onderzoek uit te voeren naar de netwerkstrategie voor het Hoofdwegennet (HWN) en het Onderliggend Wegennet (OWN) voor de Brainport Eindhoven.

Aanleiding en doel

Aanleiding is een integraal en gebiedsgericht MIRT Onderzoek naar de verstedelijking en bereikbaarheid van Brainport Eindhoven dat in 2020 is uitgevoerd. Doel was om een onderbouwd en gedeeld beeld te krijgen tussen Rijk en regio over de urgentie, de aard, omvang, onderbouwing en aanpak van de samenhangende verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgaven in deze regio voor de lange termijn (2030-2040).
Het MIRT Onderzoek heeft de samenhang van diverse opgaven in beeld gebracht en door de integrale blik nieuwe oplossingen geboden. Op basis van dit beeld zijn tijdens het BO MIRT in november 2020 strategische hoofdkeuzes gemaakt over een adaptief ontwikkelpad inclusief maatregelpakket voor Brainport Eindhoven ten aanzien van de verstedelijkingsopgave en de mobiliteitstransitie.
Ten aanzien van mobiliteit is de hoofdkeuze gemaakt voor een vergaande mobiliteitstransitie en daarmee een verschuiving van autogebruik naar meer ov-gebruik, duurzame deelmobiliteit en verplaatsingen met de fiets en te voet, aangevuld met gerichte maatregelen ten behoeve van de autobereikbaarheid.

Borgen van een toekomstvaste bereikbare regio vraagt – naast een mobiliteitstransitie – ook om infrastructureel ingrijpen in het bestaande wegennet. Door de verstedelijkingsstrategie (verdichting binnen de Ring Eindhoven) vindt er een verschuiving plaats in de problemen die te maken hebben met bereikbaarheid per auto.

In 2021 is een meerjarige netwerkstrategie onderzocht voor het hoofdwegennet (HWN) en onderliggend wegennet (OWN) in Brainport Eindhoven tot ten minste 2040. Daarvoor is een netwerkstudie uitgevoerd naar kansrijke, robuuste en samenhangende oplossingen voor het HWN/ OWN met alle daarvoor benodigde relevante beslisinformatie die kan resulteren in een vervolgbesluit. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met Rijk, provincie Noord-Brabant en de Brainportregio en in nauwe samenhang met de andere deelopgaven die momenteel als onderdeel van de afspraken uit het BO-MIRT 2020 en de Brainport Nationale Actieagenda nader worden uitgewerkt. Het betreft dan

nadere uitwerking afspraken op het gebied van verstedelijking, Eindhoven Internationale Knoop-XL, de bereikbaarheid van de economische toplocaties, de Mobiliteitstransitie (Hubs, (H)OV en fiets) en het wegennetwerk.

Planning

2021: Netwerkstrategie, ontwikkelen van kansrijke oplossingen, verzamelen van relevante beslisinformatie voor het BO MIRT 2021.

Betrokkenen

Het Rijk (IenW en BZK) en de gemeente Eindhoven zijn gezamenlijk opdrachtgever van dit vervolg MIRT Onderzoek. Ook zal er afstemming plaatsvinden met andere gemeenten (Stedelijk Gebied Eindhoven en Metropoolregio Eindhoven), de provincie, het bedrijfsleven, aanbieders van mobiliteitsdiensten en kennisinstellingen binnen de Brainportregio.

Gebied **Zuid-Nederland**
Fase **Onderzoek**

MIRT Onderzoek Verstedelijking en mobiliteit Brainportregio

Programma
SmartwayZ.NL

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2021 Rijk en regio besluiten om de bereikbaarheids- en verstedelijkingsvraagstukken in de Brainportregio onder te brengen bij de programmaraad SmartwayZ.NL.

2020 Rijk en regio stemmen in met de uitkomsten van het MIRT Onderzoek Verstedelijking en mobiliteit Brainport en zetten in op het uitwerken van de voorkeursrichting voor verstedelijking via de vier hoofdopgaven (verstedelijkingsakkoord SGE, Multimodale Knoop Eindhoven, mobiliteitstransitie met HOV/hub/fiets en HWN/OWN).

Aanleiding en doel

Om gezamenlijk tot een beeld te komen over de aard en omvang van de verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgave hebben het Rijk, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Eindhoven in 2020 een MIRT-onderzoek uitgevoerd. Onderzocht is hoe de regio zich richting 2040 kan ontwikkelen met een potentiële groei van 62.000 woningen en 72.000 arbeidsplaatsen. Het MIRT Onderzoek 2020 is formeel afgerond. Vervolgafspraken uit het MIRT Onderzoek 2020 zijn/worden in 2021 en 2022 verder uitgewerkt.

Het belangrijkste inzicht van het MIRT Onderzoek is dat het één niet zonder het ander kan; verstedelijking en bereikbaarheid zijn wederzijds afhankelijk. Het MIRT Onderzoek heeft daarbij geresulteerd in een voorkeursmodel voor verstedelijking en het vastleggen van vier hoofdopgaven (verstedelijkingsakkoord SGE, Multimodale Knoop Eindhoven, mobiliteitstransitie met HOV/hub/fiets en HWN/OWN).

Tijdens het BO MIRT op 25 november 2020 is afgesproken deze verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgave samen met de provincie, gemeenten in het stedelijk gebied Eindhoven en de waterschappen nader uit te werken binnen het programma SmartwayZ.NL.

Planning

Rijk en regio hebben op het BO Leefomgeving Zuid 2022 het verstedelijkingsakkoord getekend en streven ernaar om voldoende beslisinformatie te hebben om op het BO MIRT 2022 een besluit te kunnen nemen aangaande de schaalsprong OV en spoor, inclusief de Multimodale Knoop Eindhoven en de mobiliteitstransitie.

Betrokken partijen

Gemeente Eindhoven (trekker), het Rijk (ministeries van BZK, IenW en EZK), de provincie Noord-Brabant, provincie Limburg, Waterschap Aa en Maas, Eindhoven Airport, NS, Brainport Development, gemeente Helmond en regiogemeenten (met name de gemeenten Best, Oirschot en Veldhoven) werken hierin samen.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

A58 Tilburg-Breda

Programma
SmartwayZ.NL

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Afronding van de Verkenning is vertraagd, met name vanwege stikstof.

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 bereikbaarheids-opgaven 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 kortetermijn-oplossingen 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.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

A58 Tilburg-Breda

(vervolg)

Programma *SmartwayZ.NL*

TEN-T

Planning
2023: Voorkeursbeslissing

Betrokken partijen
De provincies Noord-Brabant en Limburg, de gemeenten Tilburg en Breda en de SmartwayZ.NL-partners.

TEN-T
Dit project maakt onderdeel uit van het uitgebreide netwerk van het Europese TEN-T programma.

Financiën
De raming van de kosten van de meest voor de hand liggende variant in de eerder uitgevoerde onderzoeken bedroeg € 70 mln. (inclusief btw). Hierbij is uitgegaan van een smalle extra rijstrook, de innovatiestrook. Conform de MIRT-spelregels is bij het starten van de verkenning 75 % van het budget van de meest voor de hand liggende oplossingsrichting gereserveerd, in casu € 52,5 mln. (inclusief btw, prijspeil 2018).

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 (prijspeil 2017).

File Top 50
Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 12, 16, 28 en 35 uit de File Top 50.

Meer informatie
www.SmartwayZ.NL

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

A67 Leenderheide-Geldrop

Programma *SmartwayZ.NL*

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2021 In december is de afspraak gemaakt in de programmaraad SmartwayZ.NL over maatregelpakket en budget. Daarna is in voorjaar 2020 de structuurvisie voor dit project vastgesteld. Het project is overgegaan naar planning en studies.

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 maatregelpakket. In 2020 is de Structuurvisie A67 Leenderheide-Zaarderheiken vastgesteld.
Er is een planning- en studiefase gestart 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 vestigingsklimaat van Brainport Zuidoost-Nederland en Greenport Venlo zijn benoemd als opgaven van nationaal belang.

Planning

De mijlpalen voor het project zijn nader te bepalen, tot duidelijk is wanneer het project van de beschikbare capaciteit aan stikstofdeskundigen gebruik kan maken (TK 35 925 A nr. 76).

Betrokken partijen

Provincies Noord-Brabant en Limburg en alle aanliggende gemeenten en andere bestuurlijke organen zijn bij het project betrokken.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

A67 Leenderheide-Geldrop

(vervolg)

Programma
SmartwayZ.NL

TEN-T

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma.

Financiën

Het budget voor A67 Leenderheide-Geldrop bedraagt € 162 mln. inclusief een regionale bijdrage van ca. € 39 mln. Tevens is conform de motie Dijkstra c.s. (TK 35000 A, nr. 39) € 48 mln. beschikbaar voor het programma SmartwayZ.NL. Daarnaast is € 6 mln. beschikbaar voor niet-weggebonden smart maatregelen op het traject A67 uit generiek programmabudget SmartwayZ.NL.

Meer informatie

www.smartwayz.nl

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	162	
MIRT 2022	156	
MIRT 2021	157	
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	6	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	6	

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

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

InnovA58

Programma
SmartwayZ.NL

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022
De aanhoudende onzekerheid rondom de stikstofproblematiek zorgt bij beide trajecten voor een vertraging van oplevering van het Ontwerptracébesluit en het Tracébesluit. Dit heeft voor het totale project een latere openstelling tot gevolg.

2021
De stikstofproblematiek zorgt bij beide trajecten voor een vertraging van oplevering van het Ontwerptracébesluit 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 planstudiefase.

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.

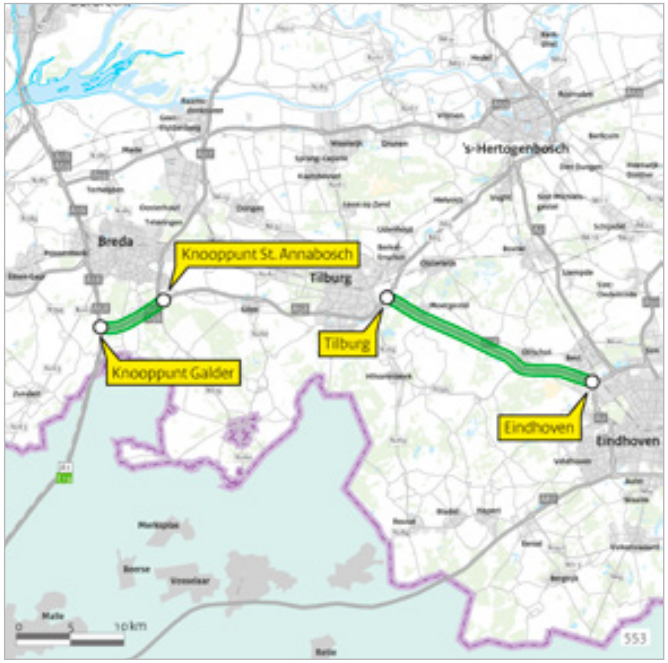
Oplossing

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 van 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 van 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 planning en studies 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 2021-2026. 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.



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.

Planning

De mijlpalen voor het project zijn nader te bepalen, tot duidelijk is wanneer het project van de beschikbare capaciteit aan stikstof-deskundigen gebruik kan maken (TK 35 925 A nr. 76).

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

InnovA58

(vervolg)

Programma *SmartwayZ.NL*

TEN-T

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 planstudies 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.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het uitgebreide netwerk van het Europese TEN-T programma.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 13, 16 en 35 uit de File Top 50.

Financiën

Het taakstellend budget voor het project InnovA58 is vastgesteld op € 459 mln (prijspeil 2022), inclusief de € 10 mln. voor het living lab. Het budget is exclusief reservering uit het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPG) en reservering binnen de begroting voor het verhoogd risicoprofiel van Eindhoven-Tilburg als gevolg van het innovatieve karakter van het project.

Meer informatie *www.smartwayz.nl*

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling Eindhoven Tilburg	Openstelling St. Annabosch Galder
MIRT 2023	459	2030-2032**	2030-2032**
MIRT 2022	435	2030-2032	2030-2032
MIRT 2021	425	2023-2026	2025-2029
MIRT 2020	412	2022-2024	2022-2024
MIRT 2019	412	2022-2024	2022-2024
MIRT 2017	401	2022-2024	2022-2024
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	58		
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	58		

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** zodra duidelijkheid is over de stikstofproblematiek kan de planning worden geactualiseerd

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Toekomstvast Spoor Zuidoost-NL

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Project nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

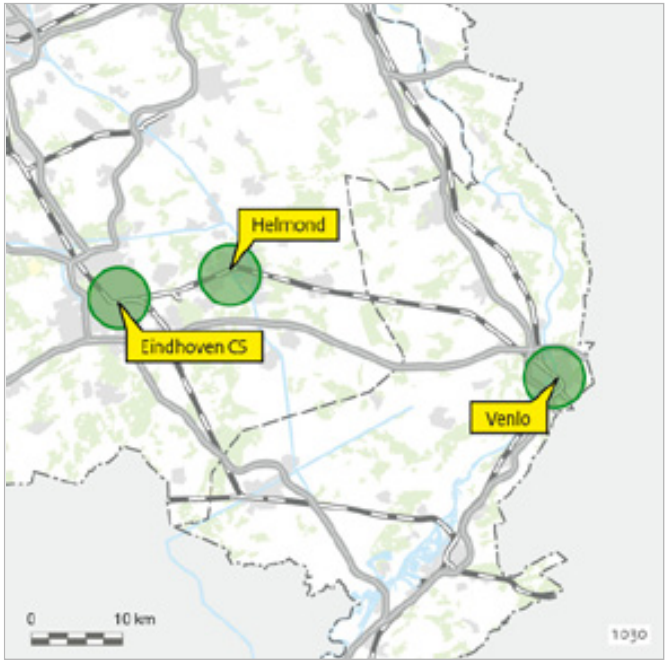
De groei van het spoorvervoer in Zuidoost-Nederland vraagt vanwege de grote onderlinge samenhang om een integrale studie. De integrale studie Emplacement Eindhoven wordt opgestart om toekomstige opgaven voor (inter)nationaal personen- en goederenvervoer op spoorknopen Eindhoven en Helmond te ondervangen. Daarnaast wordt de lopende integrale studie Emplacement Venlo binnen Toekomstvast Spoor Zuidoost-Nederland geïntegreerd.

In Eindhoven/Helmond komen de volgende opgaven bij elkaar:
1. Resterende opgave NMCA-knelpunt Eindhoven-Helmond.
2. 2Verwachte (inter-)nationale reizigersgroei door extra IC's in binnenland, de internationale trein Eindhoven-Düsseldorf en toenemende verstedelijking in de Brainportregio en specifiek in het stationsgebied van Eindhoven en Helmond.
3. Groei van het goederenvervoer over de Brabantroute richting Venlo/ Duitsland (Ruhrgebied).

Voor emplacement Venlo gaat het om de volgende bestaande opgaven en toekomstige ontwikkelingen:
- het inpassen van 740 meter lange wachtsporen voor goederen-treinen;
- een nieuwe spanningssluis voor treinen van en naar Duitsland;
- het opstellen van reizigerstreinen;
- transferproblematiek;
- verlenging van het perron voor internationale trein Eindhoven-Düsseldorf;
- geluid en externe veiligheid.

Oplossing

Doel van het project Toekomstvast Spoor Zuidoost-Nederland is om de benodigde infrastructurele maatregelen door ProRail voor vergroting van de spoor- en perroncapaciteit op genoemde emplacementen te vergroten middels een adaptief ontwikkelpad. Hierbij wordt gebruikgemaakt van inzichten uit Toekomstbeeld OV 2030 (doorkijk 2040) en het MIRT Onderzoek Verstedelijking & Bereikbaarheid Brainport. De impact van de mobiliteitstransitie en verstedelijking is nadrukkelijk onderdeel van het adaptief ontwikkelpad.
De woningbouw- en verstedelijkingsopgave rondom Eindhoven CS en station Helmond zal door betrokken partijen worden afgestemd met ontwikkelingen op het emplacement, o.a. door de ruimtelijke inpassingsstudie. Hierbij wordt er afgestemd met de Woondeal en het verstedelijkingsakkoord dat in 2022 wordt vastgesteld.



Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Toekomstvast Spoor Zuidoost-NL

(vervolg)

TEN-T

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De integrale studie Toekomstvast Spoor Zuidoost-Nederland draagt bij aan het accommoderen van de groei van het spoorvervoer in Zuid-Nederland en de verdere netwerkontwikkeling van het spoor op een aantal belangrijke corridors op het nationale netwerk, de (inter-) nationale bereikbaarheid van de Brainportregio en logistieke hub Venlo en aan de ruimtelijke-economische ontwikkeling van de regio Zuid, inclusief afstemming met de verstedelijkingsopgave.

Planning

2022: (Tussentijdse) uitkomsten studie (adaptief ontwikkelpad) op BO MIRT Zuid. De streefplanning is vervolgens:

2022: Start vervolgstudies
2026: Start aanleg urgente opgaven
2028: Start aanleg opgaven TBOV 2030

Politiek/bestuurlijk

In opdracht van het ministerie van IenW voert ProRail de integrale studie uit. Dit gebeurt in afstemming met betrokken partijen in de regio: provincie Noord-Brabant, provincie Limburg, gemeente Eindhoven, gemeente Helmond en gemeente Venlo. In andere trajecten, zoals de ruimtelijke inpassingsstudie of de woningbouwopgave in Eindhoven/ Helmond, zal ook afstemming zijn met NS en het ministerie van BZK.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het uitgebreide netwerk van het Europese TEN-T programma.

Financiën

Taakstellend Budget € 107 mln. (Artikel MF 13.03.04)

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2023	107	Divers
MIRT 2022	101	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	6	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	5	

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

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Vaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Onderzoek**

Onderzoek Sluis Grave

Projecthistorie
Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Dit onderzoek is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

Het huidige sluiscomplex in Grave is, gezien zijn enkele sluiskolk en zijn geringe afmeting, zeer kwetsbaar voor storingen en congestie en niet in staat om de maatgevende klasse Vb-schepen op de Maascorridor te kunnen laten passeren. Hierdoor kan de gehele Maascorridor feitelijk niet optimaal worden benut. Dit beeld wordt bevestigd door diverse IenW-onderzoeken waaronder het onderzoek Robuuste Vaarwegen Goederenvervoercorridors (GVC) en de IMA-2021 (voorheen NMCA).

De kwetsbaarheid van sluis Grave doet zich voornamelijk voor in periodes van droogte zoals in 2018, toen het waterpeil op de Waal maandenlang aanzienlijk lager was dan het waterpeil op de gestuwde Maas. Als gevolg hiervan kon de reguliere route vanuit Maas via de Waal naar Rotterdam voor beladen schepen niet optimaal worden benut. De oost-westverbinding van de Maas werd daarmee voor veel schepen economisch gezien een veel interessanter vaarwegalternatief, met enorm lange wachttijden bij sluis Grave tot gevolg. Verder bleef dit vaarwegalternatief buiten bereik voor grote klasse Vb-schepen die noodgedwongen slechts half beladen de reguliere route via de Waal dienden te blijven gebruiken. Klimaatstudies die IenW sindsdien heeft laten uitvoeren laten zien dat periodes van laag water in de toekomst frequenter zullen voorkomen.

Een nieuwe tweede grote sluiskolk bij Grave en het gelijktijdig verdiepen van de kabels en leidingen bij Niftrik zorgt ervoor dat de schutcapaciteit van het sluiscomplex wordt vergroot terwijl tegelijkertijd ook maatgevende klasse Vb-schepen in periodes van laag water optimaal gebruik kunnen gaan maken van de oost-westverbinding. Tevens wordt het sluiscomplex met de extra sluiskolk minder gevoelig voor storingen en onderhoudssluitingen waardoor de grootste robuustheidsknelpunten voor beide corridors (goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost) kunnen worden opgelost.
Naast de economische meerwaarde van een tweede (toekomstbestendige) sluiskolk in Grave en de verdiepte leidingenstraat bij Niftrik voor de gehele Maascorridor wordt in het MIRT Onderzoek ook gekeken naar

de meerwaarde van de samenhang van de bouw en ontwikkeling van een nieuwe sluis(kolk) Grave in relatie tot de V&R-opgave van de op het complex gelegen stuw Grave en de John S. Thomsonbrug, die beiden hun einde levensduur bereiken. Het MIRT Onderzoek zal derhalve worden onderverdeeld in twee deelonderzoeken:

- Een onderzoek naar de economische meerwaarde van een nieuwe grote sluiskolk Grave voor de gehele Maascorridor.
- Een onderzoek naar de meerwaarde van de samenhang van de bouw en ontwikkeling van een nieuwe sluis(kolk) Grave in relatie tot de V&R-opgaves van nieuw stuwcomplex Grave en de John S. Thompsonbrug.

Planning

2022: Afronding

Betrokken partijen

IenW betrekt provincies, gemeenten, waterschappen en overige corridorpartijen op de GVC Oost en Zuidoost.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Hub ’s-Hertogenbosch

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 De start van de MIRT Verkenning is een jaar later dan aanvankelijk gedacht, omdat er meer tijd nodig bleek om afspraken over voldoende bijdragen van betrokken partijen te maken. Daarnaast bleek uit de voorbereidingen dat de aanpak op onderdelen complexer is dan gedacht, waardoor meer tijd is ingeruimd voor de verdere stappen in dit project.

2022 Project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

Station ‘s-Hertogenbosch is een van de mooie voorbeelden waar verschillende opgaven en belangen samenkomen. Er speelt zowel een opgave om het station toekomstbestendig te maken, als om een kwaliteitssprong en schaalsprong te realiseren. Door dit niet sectoraal of in delen te doen (pleisters plakken), maar integraal op te pakken wordt gewerkt volgens de wijze van knooppuntontwikkeling zoals het TBOV voorstaat.

De oplossing van het transferknelpunt op ’s-Hertogenbosch (perrons, passerelle) is, o.a. vanuit veiligheidsperspectief, urgent en moet met inachtneming van doelstelling PHS ultimo 2030 gerealiseerd zijn. Tegelijkertijd moet rekening worden gehouden met de binnen Toekomstbeeld OV (TBOV) en NMCA voorziene reizigersgroei en groei van het treinverkeer in komend decennium. In het kader van TBOV zijn door ProRail de daarbij voor 2030 noodzakelijke spooraanpassingen gebaseerd op een extra zijperron 8 voor station ’s-Hertogenbosch voorgesteld en deels uitgewerkt. Deze maatregelen zijn onderdeel van de eerste stap in de landelijke ontwikkelagenda van TBOV.

Bepalend voor de opgave is de vormgeving van de transferverbinding van, naar en tussen de treinen, bussen en fietsen zoals door ProRail onderzocht. Deze moet zowel voldoen aan de scope-eisen vanuit PHS transferknelpunt ‘s-Hertogenbosch als aan de gewenste nieuwe sporenlay-out om een dienstregeling 2030 in het kader van TBOV te faciliteren. Met voorziene aanpassingen in het kader van PHS Meteren-Boxtel en het nieuwe beveiligingssysteem ERTMS vraagt ook de sporenlay-out een integrale benadering. Het hiertoe gewenste zijperron 8 is niet te realiseren op de huidige passerelle.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Hub ’s-Hertogenbosch

(vervolg)

TEN-T

Oplossing

Er ontstaat met een integrale oplossing voor knooppuntontwikkeling stationsomgeving ‘s-Hertogenbosch een hoogwaardig mobiliteits-knooppunt, waarin de noodzakelijke vergroting van de transfercapaci-teit is meegenomen, de (multimodale) reis wordt vergemakkelijkt en de verblijfskwaliteit van het station sterk wordt verbeterd. De kwaliteit van de infrastructuur en het mobiliteitsaanbod komt daarmee beter in balans met de kwaliteit van het knooppunt. Ook zullen de PHS-investeringen beter renderen. Concreet gaat het daarbij om investerin-gen in een nieuw (zij)perron, vernieuwing traverse, stationshal centrum, aanleg stationshal/ontvangstdomein westzijde, upgrade busstation inclusief wachtvoorzieningen en aanpassing van de voorpleinen.

Om een antwoord te bieden op de geïnventariseerde knelpunten en ambities is een integrale visie opgesteld. Deze visie gaat uit van een stedelijke as Binnenstad-Paleiskwartier (stedelijk knooppunt) welke samenvalt met de stationsas (ov-knoop). Langs deze as ontwikkelen de capaciteit, de kwaliteit van de ov-hub en de verstedelijking zich in samenhang. Het MIRT Onderzoek is gericht op de eerste ontwikkelfase (2030), in de tweede ontwikkelfase is er ook ruimte om de woning-bouwopgave in de stationsomgeving te betrekken met betrokkenheid van BZK.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Een integrale oplossing voor de knooppuntontwikkeling van station ’s-Hertogenbosch draagt bij aan de bereikbaarheid en veiligheid van de spoorknoop en ondervangt verwachte reizigersgroei (TBOV/NMCA). Ook past de knooppuntontwikkeling in de wijze waarop ‘Ketens & Knopen’ binnen TBOV opereert. Na de eerste ontwikkelfase (2030) waar de MIRT Verkenning op is gericht, kan ook de woningbouwopgave middels betrokkenheid van BZK worden betrokken.

Planning

2021: Start MIRT Verkenning
2023: Resultaten MIRT Verkenning
2024-2025: Planning en studies
2025-2026: Voorbereiding aanleg
2026-2030 Aanleg

Betrokken partijen

Opdrachtgevers voor het verkennend onderzoek zijn de gemeente ‘s-Hertogenbosch, provincie Noord-Brabant, NS en ProRail (in opdracht van IenW, via PHS-lijn) geweest. De MIRT Verkenning is door de gemeente, provincie en IenW gestart. In de tweede ontwikkelfase (na 2030) is het denkbaar dat ook het ministerie van BZK aanhaakt gegeven de woningbouwopgave in de stationsomgeving.

TEN-T

Dit project maakt (deels) onderdeel uit van het uitgebreide netwerk van het Europese TEN-T programma.

Financiën

Er is in totaal € 70 mln. gereserveerd (Artikel MF 11.01 en 13.03.04).

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Lob van Gennep

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Voorkeursbeslissing is genomen en de plan- en studiefase is gestart.

2021 Verkenning is afgerond.

2020 Startbeslissing is genomen en de verkenning van de Lob van Gennep is gestart.

2018 Project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De Lob van Gennep is een laaggelegen gebied tussen Gennep 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

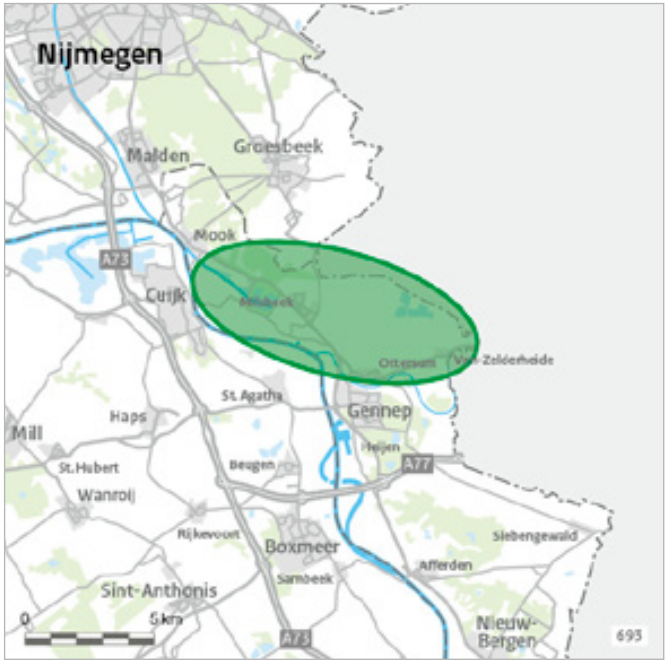
De verkenning heeft geleid tot een voorkeursalternatief waarbij de waterveiligheid in het gebied verbetert overeenkomstig de waterveiligheidsnorm; er sprake is van een waterstandsverlaging stroomafwaarts en de ruimtelijke kwaliteit verbetert. Dit alternatief is het meest kostenefficiënt, heeft het minste effect op milieu en leefomgeving en kan op het meeste lokale draagvlak rekenen. Dit is vastgelegd in een bestuursovereenkomst tussen Rijk en regio.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De Lob van Gennep is onderdeel van het Regionaal Voorstel Maas waarover Rijk en regio in het BO MIRT van oktober 2016 afspraken hebben gemaakt. Het is ook één van de twaalf systeemmaatregelen die de minister van Infrastructuur en Waterstaat in de Waterbrief van najaar 2017 (TK 27625, 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. De verkenning is 2021 afgerond. De planuitwerkingsfase vindt naar verwachting plaats in 2022-2024, de realisatie is gepland in 2024-2026.



Betrokken partijen

Lob van Gennep is een gezamenlijk project van gemeente Gennep, gemeente Mook en Middelaar, waterschap Limburg, waterschap Aa en Maas, provincies Limburg, Noord-Brabant en Gelderland en het Rijk; zij zijn de initiatiefnemers. Het project gaat in de planuitwerkingsfase verder als project binnen het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP). Daarbij zal het waterschap Limburg het projectbesluit nemen, met instemming van Gedeputeerde Staten van Limburg.

Financiën

De totale kosten voor het project, inclusief de afgeronde verkenning, worden geraamd op €180,3 miljoen. Als Rijksbijdrage is op het Deltafonds €18,3mln. gereserveerd. De overige financiën komen voort uit de HWBP-bijdrage (€141,9 mln.) en vanuit de regio partijen (€20,1 mln.).

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

A67/A73 knooppunt Zaarderheiken

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Zoals gemeld in de MIRT-brief van 9 juni 2021 (TK 35 570 A, nr. 62) is dit een van de projecten die vertraging oplopen in afwachting van het onderzoek naar de maximale rekenafstand t.a.v. stikstofuitstoot. Op dit moment is er nog geen duidelijkheid te geven over de omvang van deze vertraging en het effect op de mijlpalen van dit project.

2021 Door een langere doorlooptijd van de totstandkoming van het Ontwerptracébesluit (OTB) is de mijlpaal OTB doorgeschoven naar 2020. Inmiddels is het OTB getekend.

2019 Ten opzichte van de startbeslissing zijn de mijlpalen met een 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.

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. Een 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

De mijlpalen voor het project zijn nader te bepalen, tot duidelijk is wanneer het project van de beschikbare capaciteit aan stikstofdeskundigen gebruik kan maken. A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken is een prioritair project (TK 35 925 A nr. 76).

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

A67/A73 knooppunt Zaarderheiken

(vervolg)

TEN-T

Politiek/bestuurlijk

In januari 2017 is de Startbeslissing Knooppunt A67/A73 Zaarderheiken door de minister ondertekend. De Startbeslissing vloeit voort uit de met de provincie Limburg gesloten bestuursovereenkomst van 23 juni 2014. Op 11 maart 2021 is de wijziging van deze bestuursovereenkomst ondertekend. Hierin is aanvullend vastgelegd dat het financiële risico van overschrijding van het projectbudget gelijkelijk verdeeld wordt over Rijk en provincie.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het uitgebreide netwerk en het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma.

Financiën

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.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	5	n.t.b.
MIRT 2022	4	n.t.b.
MIRT 2021	5	2021-2022
MIRT 2020	5	2021-2022
MIRT 2019	5	2021-2022
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	0	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Vaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Wilhelminakanaal Sluis II

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Uit een marktconsultatie met bouwende partijen is gebleken dat de uitvoeringsperiode vanwege de complexiteit van het project langer moet zijn. Op basis hiervan is de planning geactualiseerd, waarbij de ingebruikname is uitgesteld van eind 2023 naar 2025. Tenslotte is het bestaande budget opgehoogd met € 5 mln. voor dekking van de verwachte kostenstijging als gevolg van indexering en nieuwe eisen aan stikstofberekening.

2021 De planning en studies kost meer tijd, waardoor de projectbeslissing vertraagd is. De openstelling blijft staan op 2023.

2020 Nieuwe planning en studies 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 sluizen 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

De mijlpalen voor het project zijn nader te bepalen, tot duidelijk is wanneer het project van de beschikbare capaciteit aan stikstofdeskundigen gebruik kan maken (TK 35 925 A nr. 76).

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Vaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Wilhelminakanaal Sluis II

(vervolg)

TEN-T

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 van 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 is in 2021 bekrachtigd middels een bestuursovereenkomst.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma. Het project ligt op de North Sea-Mediterranean corridor.

Financiën

Beschikbaar aanlegbudget: € 82 mln. waarvan € 7 mln. op Artikel MF 15.03.01 en € 75 mln. op Artikel MF 15.03.02.
De kosten zijn voor 70 % voor rekening van het Rijk en 30 % voor de regio (provincie Noord-Brabant en gemeente Tilburg).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	82	N.t.b.
MIRT 2022	78	2025
MIRT 2021	70	2023
MIRT 2020	73	2023
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	11	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	7	

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

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

A2 Deil-'s Hertogenbosch-Vught

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Na ondertekening van de bestuursovereenkomst zal het voorkeursalternatief worden vastgesteld en de Nota van Antwoord worden gepubliceerd. Daarmee is de verkenning afgerond en gaat het project over naar de planuitwerkingsfase.

2022 De planning is geactualiseerd. Vanwege benodigde aanvullende uitwerkingen t.a.v. verkeersveiligheid en bestuurlijke besluitvorming die langer duurden dan verwacht, kon het voorkeursalternatief niet in 2020 worden vastgesteld. Dit werkt door in de rest van de planning.

2019 Het project is overgegaan naar de verkenningsfase.

2017 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De A2 kent op en tussen de knooppunten Deil en Vught problemen met doorstroming. Op nationaal niveau is dit wegvak een groot knelpunt. 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 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 beleidsoplossing

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

De mijlpalen voor het project zijn nader te bepalen, tot duidelijk is wanneer het project van de beschikbare capaciteit aan stikstofdeskundigen gebruik kan maken (TK 35 925 A nr. 76).

Politiek/bestuurlijk

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.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 18 uit de File Top 50.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

A2 Deil-'s Hertogenbosch-Vught

(vervolg)

TEN-T

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het uitgebreide netwerk van het Europese TEN-T programma.

Financiën

Het Rijk heeft € 894 mln. gereserveerd in het Mobiliteitsfonds (Artikel MF 11.01) voor structurele verbreding van dit deel van de A2.
De regionale partijen reserveren in totaal maximaal € 45 mln. voor het pakket aan brede mobiliteitsmaatregelen vanaf 2025 als onderdeel van het Voorkeursalternatief. Het ministerie van IenW heeft tevens € 24 mln. (inclusief btw) gereserveerd voor kortetermijnmaatregelen tot 2025.
De regionale partners hebben hiervoor € 27,6 mln. (exclusief btw) gereserveerd.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	894	
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	0	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Meanderende Maas

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 In september 2020 is de Bestuursovereenkomst Planning en studiefase Meanderende Maas ondertekend door de deelnemende partijen. In februari 2021 is een addendum bij deze bestuursovereenkomst gepubliceerd vanwege een scopewijziging ter realisatie van doelen de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) en Natuur Netwerk Brabant (NNB).

2020 Medio 2020 is het voorkeursbesluit voorzien, alsmede de start van de planning- en studiefase.

2019 In december 2019 heeft de Stuurgroep met het voorkeursalternatief ingestemd.

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.

Opgave

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. Tijdens de verkenning zijn de PAGW-doelen voor toekomstbestendige grote wateren waarin hoogwaardige natuur goed samengaat met een krachtige economie toegevoegd aan het project.

Oplossing

Het project Meanderende Maas gaat de dijk van Ravenstein tot aan de sluis bij Lith versterken, de Maas aan Gelderse én Brabantse zijde meer ruimte geven en levert met gebiedsgerichte maatregelen een bijdrage aan de 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 heeft geleid tot een besluit over één integraal voorkeursalternatief voor de beoogde rivierverruiming, dijkversterking en gebiedsontwikkeling. In de verkenning is 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. De rivierverruiming biedt bovendien kansen om de PAGW-opgave mee te nemen. 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 en tegelijkertijd de ecologische waterkwaliteit en natuur te verbeteren.

Planning

De planning en studie loopt t/m 2022. De stuurgroep heeft in december 2019 het voorkeursalternatief vastgesteld, de vaststelling van de interprovinciale structuurvisie was medio 2020. De Kamer is bij brief van 10 juli 2020 geïnformeerd over het voorkeursbesluit van de minister (TK 27625, nr. 508).
De bestuursovereenkomst voor de planning- en studiefase is gepubliceerd in de Staatscourant van 7 september 2020. Op 22 februari 2021 is een addendum bij deze bestuursovereenkomst gepubliceerd vanwege een scopewijziging ter realisatie van doelen PAGW en NNB.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Meanderende Maas

(vervolg)

Betrokken partijen

De projectpartners zijn: waterschap Aa en Maas (trekker van het project), provincie Noord-Brabant, gemeente Oss, ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, provincie Gelderland, gemeente West Maas en Waal, gemeente Wijchen, waterschap Rivierenland en Natuurmonumenten.

Uitvoering

Het project valt onder zowel het nationale Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) als het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT).
In het Hoogwaterbeschermingsprogramma werken de waterschappen en Rijkswaterstaat op basis van 50/50-financiering samen aan grootste dijkversterkingsoperatie ooit sinds de Deltawerken.

Financiën

Als Rijksbijdrage is op het Deltafonds € 27,7 mln. gereserveerd voor rivierverruimende maatregelen, € 10,2 mln. voor maatregelen die bijdragen aan de doelen van de PAGW en € 5,3 mln. voor KRW-maatregelen. Deze bedragen zijn incl. BTW met prijspeil 2021 en worden jaarlijks geïndexeerd met de IBOI, zoals gehanteerd door het ministerie van Financiën.

Het HWBP heeft €135,8 mln. (incl. btw, prijspeil 2019) in haar programmering opgenomen, ten behoeve van de verwachte aanleg¬kosten voor de waterveiligheidsopgaven, gebaseerd op een sober en doelmatige dijkontwerp Voor de planning en studiekosten wordt een reservering opgenomen van €13,8 mln. (incl. btw, prijspeil 2019) en wordt €4,1 mln. (incl. btw, prijspeil 2019) beschikbaar gesteld aan het Project, als bijdrage aan de vermeden kosten dijkversterking op de dijktrajecten Cuijk-Ravenstein en Boxmeer-Cuijk, als gevolg van de waterstandsdaling die door het Project Meanderende Maas wordt gerealiseerd.

De regionale bijdrage van de overige partners is in totaal € 87,6 mln. Alle regiobijdragen zijn incl. BTW, prijspeil 2019 en zullen niet worden geïndexeerd.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	43*	2023-2025
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	0	

* Alleen Rijksbijdrage, excl. bijdrage HWBP en Regio.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Oeffelt

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2021 Rijk en regio hebben met de ondertekening van de Bestuursovereenkomst afspraken gemaakt over de studiefase.

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 planning en studie 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 doorstroomopening bij de brug op twee plaatsen (circa 250 meter nabij de Maas en 120 meter buitendijks bij de Viltsche Graaf). Tevens wordt de uiterwaarde (weerd) gelegen bij de brug circa 1 meter verlaagd (Ruimte voor de Rivier). Deze maatregelen leiden tot een totale verlaging van de waterstand bij hoog water van 21 centimeter. Het is daarmee een kosteneffectieve maatregel.
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 stroomop- en afwaarts 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. Juli 2021 is de planning en studie formeel gestart door ondertekening van een bestuursovereenkomst voor de planuitwerkingsfase. Er wordt toegewerkt naar een mogelijke projectbeslissing in september 2022.

Betrokken partijen

De provincie Noord-Brabant is de trekker van de planuitwerkingsfase. De samenwerking en de afstemming met Rijk, Brabantse en Limburgse partijen die er in eerdere fasen bij betrokken zijn, worden voortgezet.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Oeffelt

(vervolg)

Financiën

De start van de planning en studiefase 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.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	36	2024
MIRT 2022	36	2024
MIRT 2021	36	2024
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

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

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

A2 Het Vonderen-Kerensheide

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Het taakstellend budget is in 2022, naast de jaarlijkse indexatie, met € 35 mln. opgehoogd als gevolg van (hogere) kosten voor het verplaatsen van kabels en leidingen, extra benodigd zand en het treffen van 'minder hinder' maatregelen.

2022 Het Tracébesluit is 7 april 2021 onherroepelijk geworden en daarmee is het project van de planning en studies overgegaan naar de aanlegfase.

2021 Het Tracébesluit is 9 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 aanleg 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 ontwerpwijzigingen. De start van de aanleg en de openstelling blijven ongewijzigd.

2015 Dit project is overgegaan van verkenning naar de planning- en studiefase.

Opgave

Op het tracé van de A2 in Midden-Limburg zijn spitsstroken geopend tussen de knooppunten Het Vonderen en Kerensheide. Ook is knooppunt Kerensheide uitgebreid met een fly-over. Dit tracé is onderdeel van de corridor op autosnelwegniveau die Zuid- en Midden-Limburg met de rest van het land verbindt en met België en Duitsland. 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 aanleg
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.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

A2 Het Vonderen-Kerensheide

(vervolg)

TEN-T

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het uitgebreide netwerk van het Europese TEN-T programma.

Financiën

Het taakstellend budget bedraagt €337 mln. (Artikel MF 12.03.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	337	2025-2027
MIRT 2022	287	2025-2027
MIRT 2021	278	2025-2027
MIRT 2020	273	2025-2027
MIRT 2019	269	2025-2027
MIRT 2015	256	2025-2027
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	81	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	40	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

A27 Houten-Hooipolder

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Eind 2020 is het Tracébesluit onherroepelijk geworden waardoor het project naar de aanlegfase is overgegaan. Daarnaast is het taakstellend budget met € 248 mln. aangevuld. Aanleiding hiervoor waren de slechtere staat van het areaal, het besluit om de doorvaarthoogte van de Merwedebrug te verhogen en de marktconforme stijging van engineeringskosten. Tevens zijn de mijlpalen verschoven vanwege het later onherroepelijk worden van het Tracébesluit en de extra tijd die benodigd was voor een zorgvuldige voorbereiding van de aanleg en aanbesteding.

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.

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 aanleg 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 aangelegd. 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

2023: Start aanleg
2029-2031: Openstelling Zuid (Everdingen-Hooipolder)
2029-2031: 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. In 2019 is er een bestuurlijke overeenkomst gesloten met de provincie Utrecht en de gemeentes Nieuwegein en Vijfheerenlanden. Hierin is afgesproken dat zij voor € 6,4 mln. bijdragen aan de fietsver-

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

A27 Houten-Hooipolder

(vervolg)

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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.

binding op de Hagesteinsebrug. Deze fietsverbinding is opgenomen in het TB.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het uitgebreide netwerk van het Europese TEN-T programma.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 3, 7, 30 en 45 uit de File Top 50.

Financiën

Taakstellend budget: € 1.932 mln. (prijspeil 2022). 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 versobering, 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.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	1.932	Beide trajectdelen 2029-2031
MIRT 2022	1.843	Beide trajectdelen 2029-2031
MIRT 2021	1.470	
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 2015	787	2023-2025
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	1.056	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	131	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	77	4 %
2020	57	3 %
2019	34	2 %
2018	17	1 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

N65 Vught-Haaren

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 De gunning heeft medio 2021 plaatsgevonden. Realisatie start na het onherroepelijk worden van de bestemmingsplannen.

2022 Op 7 juli 2020 is de aangepaste bestuursovereenkomst getekend en eind 2020 heeft IenW het eerste deel van de rijksbijdrage voor de N65 Vught-Haaren aan de provincie Noord-Brabant betaald.

2021 In het BO MIRT van 21 november 2019 is afgesproken dat de provincie Noord-Brabant voor de aanleg van het project gaat zorgen. 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).

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 planning en studies 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 aanleg
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.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

N65 Vught-Haaren

(vervolg)

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.

Uitvoering

De provincie Noord-Brabant is in 2021 bezig met de aanbesteding van de aanleg.

Financiën

Het resterende projectbudget bedraagt €97 mln. en wordt in 2023 en 2024 uitgekeerd aan de provincie Noord-Brabant ten behoeve van de aanleg van dit project. Binnen het projectbudget is €9 mln. beschikbaar ten behoeve van geluidssanering als onderdeel van het MJPG (Artikel MF 12.03).

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2017 Op 27 juni 2016 is de voorkeursbeslissing naar de Tweede Kamer gestuurd. Het project is overgegaan naar de planning- en studiefase.

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.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT2023	97	2024-2026
MIRT 2022	94	2024-2026
MIRT 2021	92	Planning aan de regio
MIRT 2020	121	2024-2026
MIRT 2019	109	Eind 2023
MIRT 2017	107	eind 2023
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	30	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	5	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	47	50 %
2020	0	0 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederen en personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

PHS Meteren-Boxtel

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 In verband met de faseovergang van het deelproject Den Bosch-Vught is € 385,4 mln. toegevoegd vanuit het planuitwerkingsbudget (Artikel MF 17.10.02). Tussen Den Bosch en Vught wordt een 4e spoor en een vrije kruising aangelegd en in Vught wordt het spoor verdiept. Tezamen met de aan te leggen verbindingsboog bij Meteren ontstaat een nieuwe route voor goederentreinen en wordt de Brabantroute (de spoorlijn door Dordrecht, Breda en Tilburg) ontlast.

2022 In verband met het afgeven van de aanleg-beschikking Zuidwestboog Meteren is het projectbudget verhoogd met € 182 mln.

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 stikstof-problematiek. 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.

Opgave

De vraag naar treinvervoer op de corridor Amsterdam-Eindhoven groeit, en er is behoefte aan een toekomstvaste routering 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 MIRT Projectbeslissing
2028-2029: Oplevering

Politiek/bestuurlijk

Voor de maatregelen in Vught, onder andere de verdiepte ligging, is in 2015 een bestuursovereenkomst gesloten. Deze is in 2021 vervangen door een nieuwe bestuursovereenkomst , die is toegespitst op de aanlegfase. In 2019 zijn extra middelen beschikbaar gesteld binnen PHS voor aanvullende maatregelen om de ergste toename van omgevings-hinder op dit traject te beperken.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederen en personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

PHS Meteren-Boxtel

(vervolg)

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 In verband met aanvullende subsidiebeschikking (conditionerende werkzaamheden, o.a. grondaankopen en verlegging kabels en leidingen) is € 41 mln. toegevoegd vanuit het planning en studiesbudget PHS aan het projectbudget PHS Meteren-Boxtel. De aanlegplanning is toegevoegd (incl. bandbreedte conform begrotingsregels).

2017 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het uitgebreide netwerk van het Europese TEN-T programma.

Uitvoering

Aansturing geschiedt door ProRail. In deze fase van het project vindt grondaankoop plaats.

Financiën

Taakstellend budget € 684 mln. (Artikel MF 13.03.01 en 17.10.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Indienststelling
MIRT 2023	684	2028-2029
MIRT 2022	264	2028-2029
MIRT 2021	77	2028-2029
MIRT 2020	53	2026-2028
MIRT 2019	52	2026-2028
MIRT 2017	10	2017
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	674	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	39	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	41	16 %
2020	27	10 %
2019	23	43 %
2018	11	21 %
2017	7	70 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **OV en Spoor**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Maaslijn

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023

Medio 2020 hebben het Rijk en de provincie Limburg bestuurlijke afspraken gemaakt over een financieel arrangement en aansturing van het project Maaslijn. Dit is gemeld in een brief aan de Kamer (TK 35 570 A, nr. 89). Deze afspraken zijn juridisch verankerd in een addendum bij de Bestuursovereenkomst Maaslijn (Staatscourant 27 december 2021, nr. 48349). Hierin is vastgelegd is dat het Rijk een aanvullende bijdrage doet aan het taakstellend budget Maaslijn. De totaal gereserveerde bijdrage van het Rijk komt daarmee op € 148 mln. (pp 2021).
In december 2021 is de Voorkeursbeslissing genomen, waarmee de Realisatiefase is gestart. Dit is gemeld in een brief aan de Kamer (TK 35 925 A, nr. 18). Er zijn grote gevolgen naar aanleiding van de oorlog in Oekraïne voor de levering van materialen voor spoorprojecten en daarmee ook de Maaslijn. Duidelijk is dat de eerder beoogde planning van 2024 niet langer haalbaar is. De precieze effecten zijn nog ongewis. Over deze ontwikkelingen is op 20 april 2022 een brief aan de Kamer gezonden (TK 35 925 A, nr. 69).

2021

Beschikbare middelen vanuit MF-begroting 2020, eerdere risicoreservering en aan de regio beschikbare gestelde middelen zijn conform bestuurlijke afspraken samengevoegd. Gelet op de gecombineerde omvang van het projectbudget is het project nieuw opgenomen in het MIRT Overzicht.

Opgave

De Maaslijn is een enkelvoudige spoorverbinding in het spoorwegnet tussen Nijmegen, Venlo en Roermond. De IMA 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 het 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 een 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 duurzamer maar ook robuuster spoornetwerk.

Planning

2021: Projectbeslissing, start aanlegfase
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. Rijk en Limburg hebben in juli 2021 aanvullende afspraken gemaakt over financiën en samenwerking om de hogere kostenraming af te dekken (Kamerstuk 35570-A, nr. 89). De financiële verwerking zal plaatsvinden bij de Voorjaarsnota 2022.

Uitvoering

De scope is gezamenlijk met alle partijen (nogmaals) vastgesteld bij het nemen van de Projectbeslissing in december 2021. Het project wordt uitgevoerd door ProRail in opdracht van het Rijk en de provincie Limburg. In november 2021 is het Provinciaal Inpassingsplan vastgesteld door de Provinciale Staten van Noord-Brabant en Limburg.
In verband met de oorlog in Oekraïne zijn er dermate grote gevolgen voor de materiaalketen dat ProRail als aanbestedende dienst heeft besloten om de aanbesteding te heroverwegen.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **OV en Spoor**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Maaslijn

(vervolg)

Momenteel wordt er een nieuw aanbestedingsdossier opgesteld. Dit betekent dat de planning vooralsnog onzeker is.

Financiën

Op 27 december 2021 zijn in een Addendum (Staatscourant, nr. 48349) bij de Bestuursovereenkomst Maaslijn nieuwe afspraken vastgelegd tussen Rijk en regio ten aanzien van financiering, risicoverdeling en governance. Het taakstellend budget dat in dit Addendum is opgenomen, bedraagt € 266 mln. (excl. btw, pp 2020). De bijdrage van IenW aan het project Maaslijn bedraagt € 155,6 mln. (incl. btw, pp 2022). De andere bijdragen komen van de provincies Limburg, Gelderland en Noord-Brabant.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Openstelling
MIRT 2023	156	2024
MIRT 2022	45	2024
MIRT 2021	44	2024
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	112	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	9	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Maasroute, Modernisering fase 2

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 De openstelling is uitgesteld naar eind 2027. Door de slechte staat van de waterdichte bodem is een lekkage in de bodem van het Julianakanaal ontstaan. Om verder te kunnen werken is het noodzakelijk dat de lekkage eerst wordt gedicht. Hiervoor is het budget met € 24,8 mln. verhoogd.

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. Het taakstellend budget is met € 10,7 mln. verhoogd.

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 planning- en studiefase naar aanlegfase. Het taakstellend budget is daarom

Opgave

De groei van het goederenvervoer over water en de schaalvergroting van de schepen leiden tot lange wachttijden bij de sluizen. 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 accommodeert 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 sluizen 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 sluizen en de vaarweg draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige afwikkeling van de scheepvaart.

Planning

2027: Openstelling

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Maasroute, Modernisering fase 2

(vervolg)

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

verhoogd met € 27,4 mln. Een aanbestedings-meevaller voor sluis Limmel van € 14 mln. is in mindering gebracht op het taakstellend budget en is aan de investeringsruimte toegevoegd.

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.

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.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma. Het project ligt op de North Sea-Mediterranean corridor. Het project is mede mogelijk gemaakt door Europese subsidie vanuit het CEF.

Financiën

Taakstellend budget: € 776 mln., waarvan € 684 mln. op Artikel MF 15.03.01 en € 92 mln. voor sluis Limmel op Artikel MF 15.04.01.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	776	2027
MIRT 2022	748	2023
MIRT 2021	732	2023
MIRT 2020	729	2023
MIRT 2019	721	2018
MIRT 2013	636	2018
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	140	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	15	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	632	81 %
2020	621	85 %
2019	608	83 %
2018	596	82 %
2017	569	79 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

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.

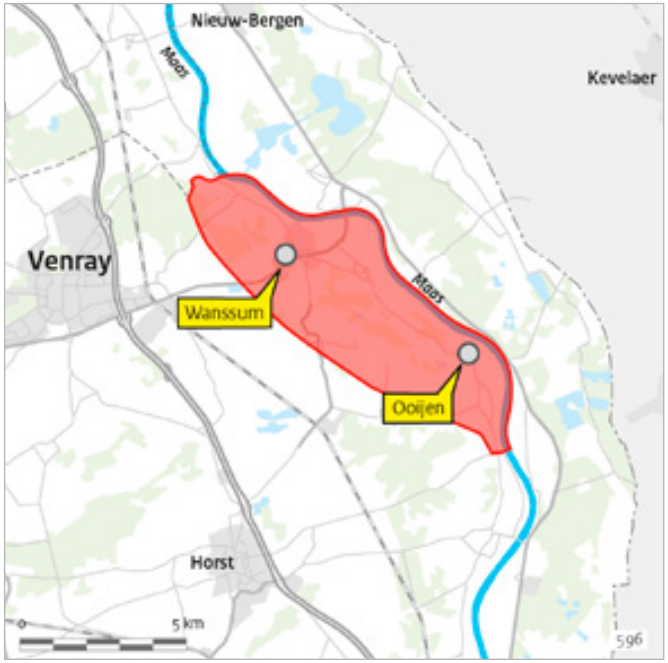
2017 Het project is overgegaan naar de aanlegfase. Hierbij is tevens bij Najaarsnota 2016 € 10.057 mln. overgeboekt naar het Provinciefonds.

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 waterveiligheids-doelstelling 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 3.275 m^3/s, 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 aanleggen 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 aanleg
2020: Waterveiligheidsdoelstelling bereikt
2021: Afronding project
2023: Opleveringsbeslissing (MIRT 4) is gestart.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

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 planning en studies. Op 12 oktober 2016 is de bestuursovereenkomst voor de aanlegfase 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. In 2021 is het project gereedgekomen. De opleveringsbeslissing wordt in 2023 verwacht.

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.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	Volledig budget overgeheveld**	2021
MIRT 2022	Volledig budget overgeheveld**	2021
MIRT 2021	Volledig budget overgeheveld**	2022
MIRT 2020	Volledig budget overgeheveld**	2022
MIRT 2019	Volledig budget overgeheveld**	2022
MIRT 2014	121	2022
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	N.v.t.	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	0	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Grensmaas

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Meevaller in de risicoreservering (€ 3 mln.).

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

2017: Doelstelling waterveiligheid 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.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Grensmaas

(vervolg)

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 hiermee verlengd tot 2027. Vergunningsaanvragen voor langere grindwinning zijn ingediend bij de provincie Limburg.

Uitvoering

Er vindt nog grindwinning plaats op de locaties Koeweide/Trierveld.

Financiën

Taakstellend budget: € 115 mln. (hierbij is gecorrigeerd voor de € 40 mln. voortkomend uit de Leningsovereenkomst Grensmaas, zie onder Politiek/bestuurlijk) (Artikel DF 1.01.04).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	115	2027
MIRT 2022	115	2027
MIRT 2021	117	2027
MIRT 2020	116	2027
MIRT 2019	153	2024****
MIRT 2013	146	2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	31	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	8	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	90	78 %
2020	86	75 %
2019	84	72 %
2018	81	70 %
2017	78	51 %
2016	72	48 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Zandmaas

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Decharge van de Zandmaas is in voorbereiding.

2022 Het taakstellend budget is in 2021 omlaag bijgesteld met € 5 mln. in verband met een meevaller m.b.t. een grondaankoop.

2020 In 2018 is een addendum getekend bij de overeenkomst Sluitstukkaden Waterschap Limburg. Hierbij is het resterend budget van het Zandmaasprogramma 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 provincie-fonds in verband met de gereserveerde bijdrage aan de gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum, zoals overeengekomen in de Bestuursovereenkomst inzake planstudie Sluitstukkaden Maasdal in 2010.

2017 In 2016 worden de doelstellingen voor water-veiligheid 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.

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 het aanleggen 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.
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 is 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

In 2012 heeft een scope-wijziging plaatsgevonden in verband met de uitbreiding van het retentiebekken nabij het Lateraalkanaal-West.
In 2013 is de scope natuur in de Zandmaas gewijzigd. De uitvoering van de Zandmaas is gereed. Decharge wordt voorbereid.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Zandmaas

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 399 mln. (Artikel DF 1.01.04).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	399	2021
MIRT 2022	398	2021
MIRT 2021	401	2020
MIRT 2020	400	2020
MIRT 2019	399	2020
MIRT 2013	397	2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	2	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	13	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2021	362	91 %
2020	346	87 %
2019	342	86 %
2018	329	82 %
2017	322	81 %
2016	307	77 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Oost-Nederland

- Gebiedsopgave
- Projectenkaart
- Projectenoverzicht
- Project- en programmabladen

Oost-Nederland

Oost-Nederland omvat de provincies Gelderland en Overijssel. Deze provincies kennen een grote verscheidenheid aan middelgrote steden, dorpen en landschappen en veel groen, wat ze aantrekkelijk maakt om te wonen en te recreëren. Belangrijk in de veelzijdige economie zijn een aantal kennisclusters, maakindustrie en bedrijven in de agri-foodsector.

Samen hebben deze provincies ruim 3,2 miljoen inwoners.
In met name Arnhem, Nijmegen, Foodvalley en rond Zwolle groeit de bevolking, evenals in een aantal middelgrote steden. In sommige delen van de Achterhoek en van het oosten van Overijssel is een lichte daling van de bevolking te zien, veelal in combinatie met vergrijzing.
Oost-Nederland kenmerkt zich door een grote verscheidenheid aan steden, dorpen en landschappen. De karakteristieke binnensteden, de dorpskernen, het historisch agrarisch landschap en de vele landgoederen maken het landsdeel een aantrekkelijke plek om te wonen, te werken en te recreëren. De regio bezit 40 % van het Nederlandse natuuroppervlak en is daarmee de groenste regio van Nederland.

Oost-Nederland heeft een gunstige centrale ligging ten opzichte van economische kerngebieden in binnen- en buitenland, zoals de Randstad, Noord-Brabant en in Duitsland. In de economie van Oost-Nederland zijn land- en tuinbouw belangrijke sectoren. Dat geldt ook voor gezondheid, hightech, energie, logistiek, creatieve maakindustrie en toerisme en recreatie. Oost-Nederland heeft bovendien een aantal sterke kennisgedreven economische clusters, in het bijzonder rond de universiteiten van Wageningen, Twente en Nijmegen.

Oost-Nederland

Mobiliteit in Oost-Nederland

De voornaamste transportassen naar andere landsdelen zijn de A1, A12, A15, A28, A50, de spoorverbindingen van Utrecht richting Arnhem en Nijmegen, en verder naar het Rijn-Ruhrgebied, van Amersfoort naar het grote spoorwegenknooppunt Zwolle, van daar richting het noorden, en van Amersfoort richting Apeldoorn, Deventer en richting Twente. De rivieren Nederrijn, Waal en IJssel, en de Twentekanalen en het Maas-Waalkanaal zijn belangrijke waterwegen voor het goederenvervoer. Door Oost-Nederland lopen twee (internationale) oost-west-corridors voor het goederenvervoer, de North Sea-Baltic corridor (via Noordzeehavens en Twente) en de Rhine-Alpine corridor (via Noordzeehavens, de regio rond Arnhem en Nijmegen en de Betuweroute).

De druk op de woningmarkt is ook in delen van Oost-Nederland hoog. Rijk en provincie hebben in 2020 afspraken gemaakt over de bouwambitie tot en met 2030. Tegen de achtergrond van het programma Woningbouw zullen deze ambities komend jaar opnieuw worden bezien. De nieuwe afspraken zullen worden opgenomen in de landsdekkende regionale woondeals. Voor Arnhem, Nijmegen, Foodvalley en de regio Zwolle worden verstedelijkingsstrategieën ontwikkeld. Daarin worden woonopgaven en bereikbaarheidsopgaven in samenhang uitgewerkt, samen met leefbaarheid en economie.
De regio Zwolle is tevens benoemd tot grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie. Daarnaast maken de gebieden Spoorzone in Zwolle en het Stationsgebied en de Kanaalzone in Nijmegen onderdeel uit van de grootschalige woningbouwlocaties.
In juni 2022 hebben ook Foodvalley en Arnhem Oost de status gekregen van grootschalig woningbouwgebied.

Ter verbetering van de bereikbaarheid wordt ingezet op het beter benutten van het bestaande hoofdnetwerk. De focus ligt op het ontwikkelen van een robuust, veilig, slim en duurzaam mobiliteitssysteem tussen de stedelijke regio's en economische kernzones.

Bijzondere aandacht is er voor opgaven binnen de contouren van het Toekomstbeeld OV, zowel voor nationale verbindingen als de internationale richting Duitsland. Ook het goederentransport vraagt aandacht. Het gaat om betere bereikbaarheid, optimale benutting van infrastructuur, maar ook om verschuiving van goederenvervoer van weg naar water en spoor.

Opgaven op het gebied van verduurzaming en veiligheid spelen bij alle vormen van verkeer en vervoer. In Oost-Nederland speelt veiligheid in het bijzonder op N-wegen en gelijkvloerse spoorwegovergangen.
De landelijke trends van vergrijzing en toenemend gebruik van de (elektrische) fiets vragen ook in Oost-Nederland zorg voor verkeersveiligheid. Tot slot vraagt verduurzaming van het regionaal spoor aandacht.

Aanpak

Rijk en regio werken in programma's en projecten samen aan de verstedelijkings-, mobiliteits- en wateropgaven in Oost-Nederland, zoals in het Programma Goederenvervoercorridors, en projecten als PHS Ede en Nijmegen, knooppunt A1/A30 bij Barneveld en het Rivierklimaatpark IJsselpoort.

De aanpak van waterveiligheid wordt geborgd in het Deltaprogramma, waarvan het doel is Nederland te beschermen tegen overstromingen en te zorgen voor voldoende zoetwater en voor een klimaatbestendige inrichting van het land. In het Programma Integraal Riviermanagement (IRM) werken regionale overheden en het Rijk vanuit één gezamenlijke visie samen aan een veilig, bevaarbaar, vitaal en aantrekkelijk Maas- en Rijngebied.

Oost-Nederland Projectenkaart

MIRT Onderzoek

1. Gebiedsgericht MIRT Onderzoek bereikbaarheid Zwolle en omgeving
2. Haven Werkendam
3. Havikerwaard-Fraterwaard-Olburgerwaard

Verkenning

4. A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven & Corridor Nijmegen-Eindhoven
5. N35 Wijthmen-Nijverdal

Planning en studies

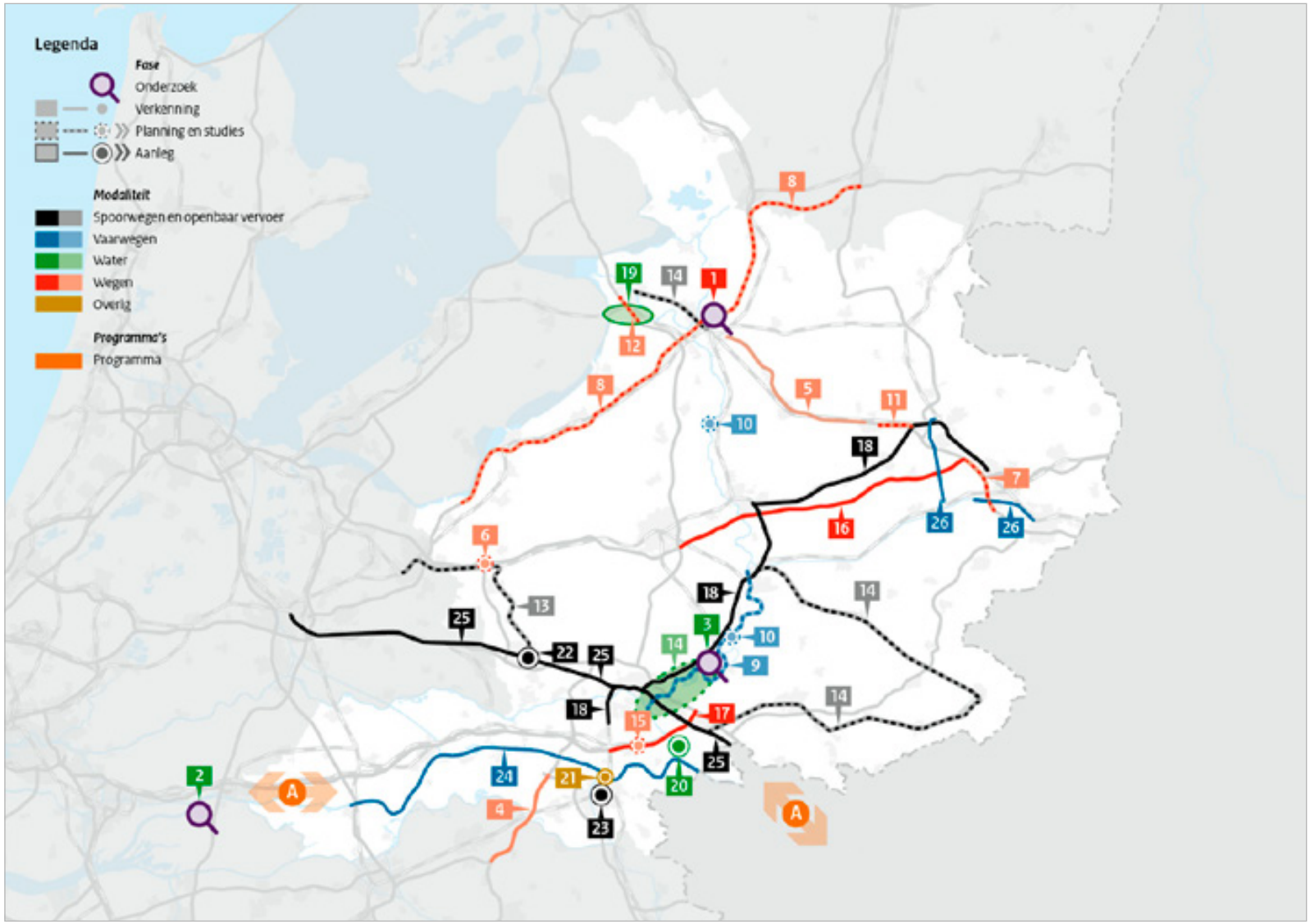
6. A1/A30 Barneveld
7. A1/A35 Knooppunt Azelo - Buren
8. A28 Amersfoort - Hoogeveen
9. Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)
10. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel
11. N35 Nijverdal - Wierden
12. N50 Kampen-Kampen-Zuid
13. Quickscan Decentraal Spoor: Oost-Nederland
14. Rivierklimaatpark IJsselpoort
15. Tijdelijke tolheffing ViA15

Aanleg

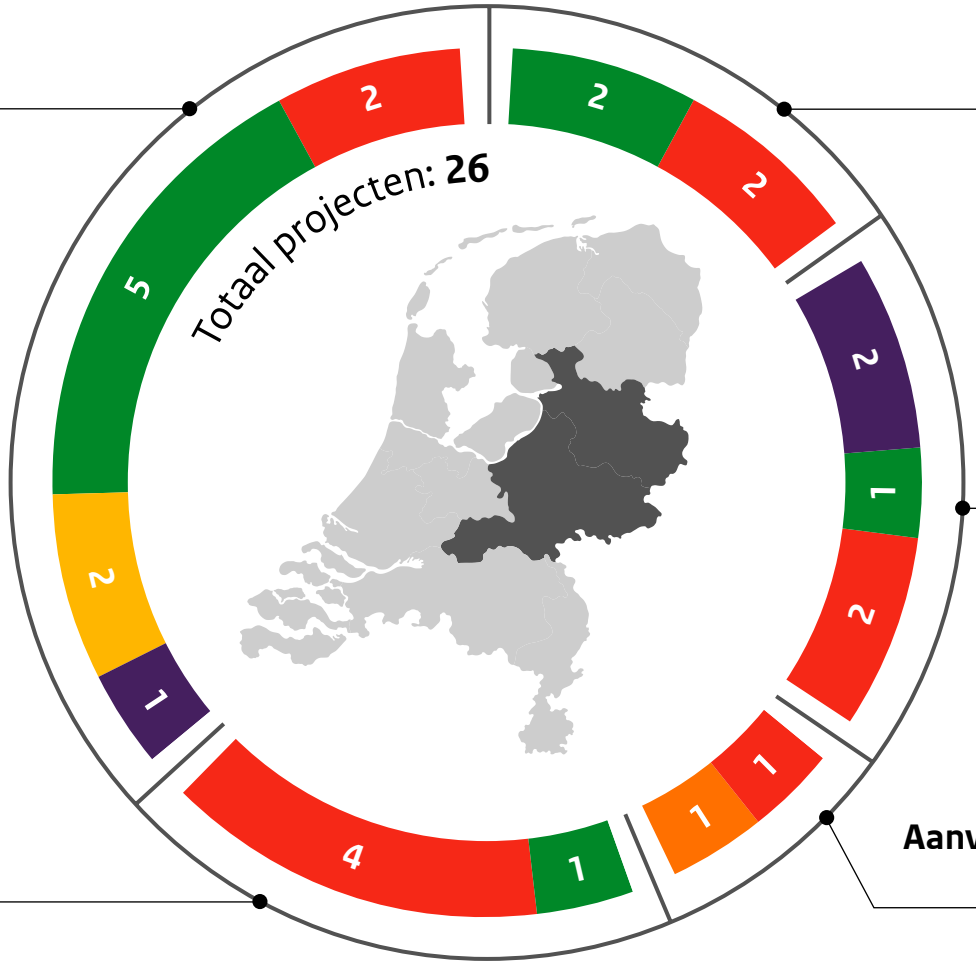
16. A1 Apeldoorn-Azelo
17. A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15)
18. Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)
19. IJsseldelta fase 2
20. Kribverlaging Pannerdensch Kanaal
21. Nijmegen omarmt de Waal (Waalfront)
22. PHS Ede
23. PHS Nijmegen
24. Toekomstvisie Waal
25. Traject Oost
26. Twentekanalen, verruiming (fase 2)

Programma

A Programma Goederencorridor Oost en Zuidoost



Oost-Nederland Projectenoverzicht



Hoofdwegen
Projecten: **10**

Vaarwegen
Projecten: **4**

Water
Projecten: **5**

Spoorwegen
Projecten: **5**

Aanvullende projecten
Projecten: **2**

Onderzoek | Verkenning | Planning en studies | Aanleg | Programma's

Gebied **Oost-Nederland**
Fase **Onderzoek**

Gebiedsgericht MIRT Onderzoek bereikbaarheid Zwolle en omgeving

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Uitvoering van de onderzoeken Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle en het gebiedsgerichte MIRT Onderzoek Zwolle en omgeving.

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

In het BO Leefomgeving van juni 2022 is de koers van de verstedelijkingsstrategie voor de regio Zwolle, “Warme Harten in een Klimaatadaptieve Delta”, onderschreven.
Rijk en regio werken toe naar een uitgewerkte verstedelijkingsstrategie inclusief adaptief ontwikkelprogramma (fasering) en verstedelijkingsafspraken in het BO MIRT van najaar 2022. In samenhang daarmee zal een maatregelenpakket worden voorgesteld dat voortkomt uit het Gebiedsgerichte MIRT-onderzoek Zwolle en omgeving.

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.

Gebied **Oost-Nederland**
Fase **Onderzoek**

Haven Werkendam

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2021 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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;

- Uitwerking van verschillende varianten voor de havenuitbreiding en de gevolgen daarvan;
- Het helder maken van mogelijke en noodzakelijke verbindingen tussen de korte- en de langetermijnopgaven;
- Uitwerking en optimalisering 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 dijkringen 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

Het MIRT Onderzoek is november 2021 afgerond. Zodra meer duidelijkheid is over de opgaven uit HWBP en mogelijk IRM worden afspraken gemaakt over een vervolg.

Betrokken partijen

Rijk en regio (gemeente Altena, provincie Noord-Brabant, provincie Gelderland en waterschap Rivierenland).

Gebied **Oost-Nederland**
Fase **Onderzoek**

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 water-kwaliteit, 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

Het MIRT Onderzoek is in april 2021 afgerond. Geconcludeerd is dat op basis van dit onderzoek nog geen Startbeslissing genomen kan worden. Bekeken wordt of als vervolgstap eerst nog nader onderzoek uitgevoerd kan worden naar mogelijke integrale oplossingsrichtingen. Als resultaat van dit vervolgonderzoek kan dan geformuleerd worden hoe de gewenste nadere uitwerking voor het gebied HFO verder vorm kan krijgen en of al dan niet een MIRT Verkenning gewenst is.

Betrokken partijen

Rijk en regio (provincie Gelderland, gemeente Rheden, gemeente Bronckhorst, gemeente Doesburg, Rijkswaterstaat, waterschap Rijn en IJssel), en overige partijen (LTO, K3, Landgoederen Middachten, Twickel en Gestichten van Weldadigheid).

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven & corridor Nijmegen-Eindhoven

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2021 De MIRT Verkenning is gestart

Opgave

In 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 wordt € 26 mln. gereserveerd. 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. De opgave voor de strategische agenda is om mobiliteitsoplossingen te zoeken voor de corridor Nijmegen-Eindhoven.

Oplossing

De MIRT Verkenning onderzoekt de uitbreiding van de wegcapaciteit op het gedeelte Ewijk-Bankhoef-Paalgraven als oplossing. De oplossing voor de corridor Nijmegen-Eindhoven wordt gevonden in een breed pakket aan (flankerende) maatregelen.

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 in het gebied.

Planning

2023: Voorkeursbeslissing

Afronding van de MIRT Verkenning A50 wordt voorzien in 2023.
De uitgangspunten voor uitwerking van de strategische agenda corridor Nijmegen-Eindhoven zijn in het najaar 2021 vastgesteld.
In 2022 wordt een start gemaakt met de uitwerking van deze maatregelen.

Betrokken partijen

Direct betrokkenen: provincie Gelderland en provincie Noord-Brabant.
Participatie: gemeenten, maatschappelijke organisaties, waterschappen, vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, omwonenden en relevante stakeholders.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het uitgebreide netwerk van het Europese TEN-T programma.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 14 uit de File Top 50.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

N35 Wijthmen-Nijverdal

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 De startbeslissing is genomen en daarmee is de MIRT Verkenning gestart.

Opgave

Op het BO MIRT 2020 hebben het Rijk en de provincie Overijssel het besluit genomen om een Verkenning te starten naar de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal. Op basis van eerder geïnventariseerde problemen bestaat de opgave uit:

- Het verbeteren van de verkeersveiligheid.
- Het verbeteren van de bereikbaarheid tussen de regio Zwolle en de regio Twente middels het verbeteren van de doorstroming op de N35, waarbij de weginrichtring van de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal gaat aansluiten bij het wegtype stroomweg voor doorgaand verkeer. Hierbij wordt rekening gehouden met de bereikbaarheid voor overig verkeer middels een adequate aansluiting van het onderliggend wegennet op de N35.
- Het verminderen van de barrièrewerking en daarmee verbetering van de leefbaarheid.

Oplossing

In de MIRT Verkenning worden diverse alternatieven onderzocht gericht op verbetering van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. In de startbeslissing is opgenomen dat in de Verkenning in ieder geval de volgende alternatieven worden onderzocht:

- het nul-alternatief (referentie-alternatief);
- het nul-plus alternatief (verbetering van de inrichting van de weg, zonder uit te gaan van capaciteitsuitbreiding op de N35);
- het BO-MIRT-2020-alternatief (waarbij een stap wordt gezet in het opwaarderen van dit gedeelte van de N35 tot een stroomweg).

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Vanuit de Omgevingsagenda Oost wordt ingezet op het versterken van de economische topsectoren in de regio's Twente en Zwolle (Tech, Med-tech en Energy). Daarbij wordt ingezet op het versterken van het vestigingsklimaat.

Een randvoorwaarde voor een verdere economische groei van de regio's Zwolle en Twente is een goede bereikbaarheid, in dit geval via de N35 die beide regio's met elkaar verbindt. Het verbeteren van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid langs de N35 versterkt de positie van Twente en Zwolle.

Planning

2024: Voorkeursbeslissing

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

N35 Wijthmen-Nijverdal

(vervolg)

Betrokken partijen

Verantwoordelijk: zowel het Rijk als de provincie Overijssel zijn opdrachtgever voor deze Verkenning.
Direct betrokken partijen: gemeenten Raalte, Hellendoorn en Dalfsen.
Participatie: overige gemeenten, maatschappelijke organisaties, waterschappen, vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, omwonenden en relevante stakeholders.

Financiën

Het Rijk heeft € 100 mln. gereserveerd op het Mobiliteitsfonds (prijspeil 2020). Daarnaast heeft ook de provincie Overijssel € 100 mln. gereserveerd.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

A1/A30 Barneveld

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Het voorkeursalternatief is begin 2021 vastgesteld en daarmee is de verkenning overgegaan naar de planning en studies.

2021 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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

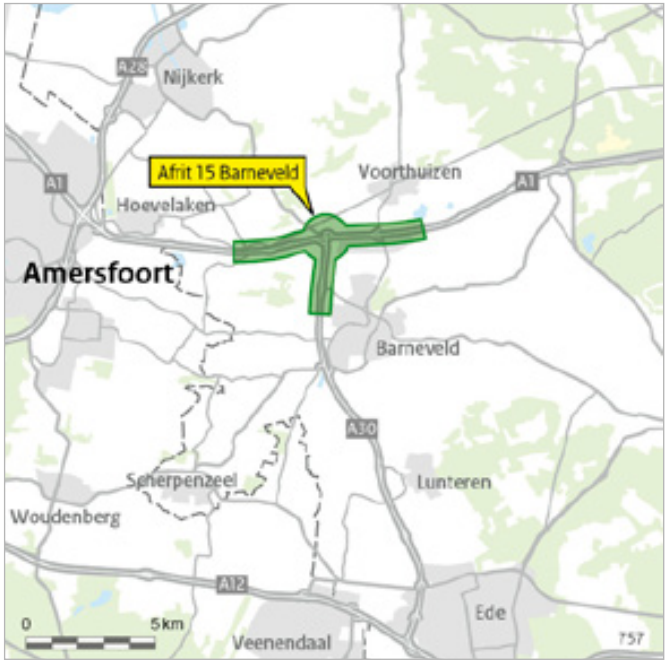
Het project draagt bij aan het vergroten van de betrouwbaarheid van reistijd op de A1, de bereikbaarheid van verschillende economische locaties en de verkeersveiligheid. Daarnaast vermindert het de economische schade als gevolg van files op dit traject.

Planning

De mijlpalen voor het project zijn nader te bepalen, tot duidelijk is wanneer het project van de beschikbare capaciteit aan stikstofdeskundigen gebruik kan maken. A1/A30 Barneveld is een prioritair project (TK 35 925 A nr. 76).

Politiek/bestuurlijk

Het ministerie van IenW voert de maatregelen aan de A1/A30 ter hoogte Barneveld uit. Deze maatregelen zijn onderdeel van de bestuursovereenkomst met de provincie Gelderland, de gemeente Barneveld en de Regio Foodvalley. Ook het Waterschap Vallei en Veluwe is betrokken. ProRail wordt betrokken bij de aanpassing van het spoorviaduct ter hoogte van Barneveld. Behalve deze (semi)overheden zijn ook verschillende stakeholders uit de regio en omwonenden betrokken.



Het projectgebied A1/A30 Barneveld overlapt 2,5 km met het projectgebied van A28/A1 Knooppunt Hoevelaken. Uitgangspunt in het vastgestelde voorkeursalternatief A1/A30 Barneveld is een aangelegd knooppunt Hoevelaken. Wijzigingen in de planning van één van deze projecten kunnen vanuit het raakvlak effect hebben op de voortgang in het andere project.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

A1/A30 Barneveld

(vervolg)

TEN-T

TEN-T
Dit project maakt onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma. Het project ligt op de North Sea-Baltic corridor.

File Top 50
Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 8, 11 en 46 uit de File Top 50.

Financiën
Er is een bijdrage van € 89 mln. gereserveerd op het MF(Artikel 12.03.02). Hierbij is rekening gehouden met bijdragen van de provincie Gelderland (€ 10,5 mln.) en van de regio Foodvalley (€ 1 mln.).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Openstelling
MIRT 2023	89	n.t.b.
MIRT 2022	89	n.t.b.
MIRT 2021	42	n.t.b.
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	47	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	7	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

A1/A35 Knooppunt Azelo-Buren

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Op het BO MIRT 2020 is afgesproken dat het Rijk € 5 mln. beschikbaar stelt voor de aanleg van een weefvak op de A35 tussen de toerit Delden en de afrit Hengelo-Zuid.

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.

Opgave

De A1/A35 tussen de knooppunten Azelo en Buren is een druk bereden wegvak. De A1 verbindt de Randstad met het noorden van Duitsland, de Baltische staten en Scandinavië en de A35 verbindt Twente via de N35 met Zwolle en richting het oosten met Duitsland. Bij het Notaoverleg (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.
Uit het onderzoek bleek dat de vele weefbewegingen in combinatie met de aard van het verkeer (bovengemiddeld veel (zwaar) vrachtverkeer) op dit traject in toenemende mate congestie en verkeersveiligheidsproblemen veroorzaken.

Oplossing

Na afronding van het verkorte MIRT Onderzoek A1/A35 en het verder uitwerken van de geïdentificeerde oplossingsrichtingen, is op het BO MIRT 2020 besloten om over te gaan tot de aanleg van een weefvak op de A35 tussen de toerit Delden en de afrit Hengelo-Zuid. Het Rijk stelt hiervoor € 5 mln. (incl. btw) beschikbaar.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De aanleg van een weefvak haalt de reeds aanwezige filekiem weg en draagt daardoor bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid.

Planning

De mijlpalen voor het project zijn nader te bepalen, tot duidelijk is wanneer het project van de beschikbare capaciteit aan stikstofdeskundigen gebruik kan maken (TK 35 925 A nr. 76).

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

A1/A35 Knooppunt Azelo-Buren

(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

Op het NO MIRT in 2017 is een motie van het lid Von Martels aangenomen om te komen tot een structurele oplossing op het stuk A1/AA35 tussen de knooppunten Azelo en Buren en op het NO MIRT 2018 is een motie van het lid Van Aalst aangenomen om het gesprek met de regio te starten over de aanpak van de A1/A35 Azelo-Buren. Dit heeft op het BO MIRT 2020 geleid tot de afspraak om een weefvak aan te leggen.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Openstelling
MIRT 2023	5	N.t.b.
MIRT 2022	5	N.t.b.
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	0	

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

A28 Amersfoort-Hoogeveen

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Naar aanleiding van de afspraken op het BO MIRT 2020, is het project overgegaan naar de planning- en studiefase.

2021 Het MIRT Onderzoek is afgerond. In het BO MIRT van 2020 zijn afspraken 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.

Opgave

In het regeerakkoord Rutte III staat de A28 benoemd als een 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.

Oplossing

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. Op het BO MIRT 2020 zijn bovenstaande afspraken bestuurlijk nogmaals bevestigd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De maatregelen dragen bij aan de verbetering van de verkeersveiligheid en daarmee ook aan de doorstroming op de A28.

Planning

De planning- en studiefase zal een doorlooptijd hebben tot begin 2023. In het tweede kwartaal van 2023 kan met regionale partijen besluitvorming plaatsvinden. Het streven is om de maatregelen uiterlijk 2026 te hebben gerealiseerd.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

A28 Amersfoort-Hoogeveen

(vervolg)

TEN-T

Politiek/bestuurlijk

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.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het uitgebreide netwerk van het Europese TEN-T programma.

Financiën

Bij het BO MIRT zijn afspraken gemaakt over de financiering van de verschillende maatregelenpakketten.
Het Rijk heeft € 32 mln. gereserveerd voor uitwerking en aanleg van het pakket aan gerichte infrastructurele maatregelen (incl. btw, risico-reservering en indexering)

Voor de A28 corridor Noord-Veluwe investeren de provincie Gelderland en de regio Noord-Veluwe in het mobiliteitsprogramma Noord-Veluwe Bereikbaar (NVB). Voor 2021 zijn 19 projecten voorzien met een totale waarde van € 1,407 mln.

De provincie Drenthe en haar regionale partners investeren tussen 2020 en 2024 circa € 25 mln. in een breed pakket van maatregelen (o.a. het stimuleren van logistieke hubs, een werkgeversaanpak, optimalisatie van het onderliggende wegennet (N375) en gebiedsontwikkeling/ stationsontwikkeling Meppel en Hoogeveen).

Voor Zwolle en omgeving wordt een gebiedsgericht MIRT Onderzoek bereikbaarheid in relatie tot verstedelijking uitgevoerd. Rapportage en maatregelen worden geagendeerd voor het BO MIRT 2021.

De bestaande projecten slim en duurzaam/werkgeversaanpak in de regio Zwolle worden voortgezet en in overleg met de Regio Zwolle geïntensiveerd en 'op maat' gemaakt voor de A28. De provincie Overijssel stelt daarbij in 2021 € 0,7 mln. beschikbaar voor deze aanpak.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Openstelling
MIRT 2023	59	2026
MIRT 2022	57	2026
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	2	

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

N35 Nijverdal-Wierden

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 De uitspraak van de Raad van State op 30 december 2020 leidt tot vernietiging van het TB omdat deze op het PAS gebaseerd was. Hierdoor moet er een nieuw TB worden opgesteld.

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 bestuursovereenkomst 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 Nijverdal-Wierden.

2016 Gezamenlijk met de regio is het voorkeursalternatief vastgesteld en het project is overgegaan naar de planning- en studiefase. 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 Nijverdal-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-autoweg 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 Nijverdal en Wierden van een 2x1-weg met gelijkvloerse aansluitingen naar een 2x2-weg. In Nijverdal 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

De mijlpalen voor het project zijn nader te bepalen, tot duidelijk is wanneer het project van de beschikbare capaciteit aan stikstofdeskundigen gebruik kan maken. N35 Nijverdal – Wierden is een prioritair project (TK 35 925 A nr. 76).

Politiek/bestuurlijk

In 2010 is gestart met een MIRT Verkenning. In de verkenning zijn verschillende alternatieven onderzocht, waaronder een variant op een initiatief van een aantal omwonenden. Op 2 maart 2015 is het voorkeursalternatief vastgesteld (Noordvariant met ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal). De Noordvariant is opnieuw in beeld gekomen op initiatief van omwonenden en de regionale overheden. De afspraken met de regio zijn vastgelegd in een bestuursovereenkomst van 2 maart 2015.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

N35 Nijverdal-Wierden

(vervolg)

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 planning en studies leidt tot vertraging.
Op 30 december 2020 heeft de Raad van State het TB vernietigd omdat het op het PAS gebaseerd was.

Financiën

Taakstellend budget: € 119 mln. (inclusief bijdrage van de regio: € 64 mln.) (Artikel MF 12.03.02). Het budget is verlaagd vanwege een overboeking naar het MJPO voor realisatie van het ecoduct Notterveld.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Openstelling
MIRT 2023	119	n.t.b.
MIRT 2022	120	n.t.b.
MIRT 2021	117	2023-2025
MIRT 2020	121	2022-2024
MIRT 2019	107	2022-2024
MIRT 2016	122	n.t.b.
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	-3	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	15	

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

N50 Kampen-Kampen-Zuid

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Zoals gemeld in de MIRT-brief van 9 juni 2021 (TK 35 570 A, nr. 62) is dit een van de projecten die vertraging oplopen in afwachting van het onderzoek naar de maximale rekenafstand t.a.v. stikstofuitstoot. Op dit moment is er nog geen duidelijkheid te geven over de omvang van deze vertraging en het effect op de mijlpalen van dit project

2019 Het project is nieuw toegevoegd aan het MIRT.

Opgave

In de huidige situatie is op het wegvak Kampen-Kampen-Zuid regelmatig sprake van filevorming in de spitsperioden. 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 planning- en studiefase 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 verkeers-veiligheid verder verbetert.

Planning

De mijlpalen voor het project zijn nader te bepalen, tot duidelijk is wanneer het project van de beschikbare capaciteit aan stikstofdeskundigen gebruik kan maken. N50 Kampen – Kampen Zuid ken is een prioritair project (TK 35 925 A nr. 76).

Politiek/bestuurlijk

Tijdens het BO MIRT in het najaar van 2017 is met de regio overeen-gekomen 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.

In 2021 is gebleken dat het taakstellend budget van €10 mln. niet voldoende is voor de voorgenomen maatregelen. Er is een tekort van ongeveer €5 mln., dat verdeeld wordt tussen Rijk en regio. Het tekort wordt veroorzaakt door prijsstijgingen, aangescherpte verkeersveiligheids-normen en gewijzigde uitgangspunten voor de kostenraming. In 2022 is de Rijksbijdrage daarom verhoogd tot € 8 mln.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Openstelling
MIRT 2023	8	n.t.b.
MIRT 2022	5	n.t.b.
MIRT 2021	5	2022-2024
MIRT 2020	5	2022-2024
MIRT 2019	5	2022-2024
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	3	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	0	

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Quickscan Decentraal Spoor: Oost-Nederland

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Er is € 6,2 mln. overgeboekt naar het programma Regionale knelpunten ter dekking van de geactualiseerde kostenraming van het project verbetermaatregelen Zwolle-Enschede.

2021 In het projectbudget was rekening gehouden met 50 % bijdrage vanuit de regio. Aangezien de kosten van een aantal van de gerealiseerde projecten uiteindelijk lager zijn uitgevallen 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 planning en studies en aanleg 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 aanleg 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 aanleg later plaatsvinden.

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 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)
2023: Oplevering perronoverkluizing station Apeldoorn

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.

In het BO MIRT van 2020 hebben Rijk en regio afgesproken zich in te spannen voor de aanleg van een perronoverkluizing op station Apeldoorn voor een robuustere dienstregeling, met ieder een vaste bijdrage van maximaal € 1,2 mln. Deze bijdrage is inmiddels toegezegd. Eveneens is afgesproken (opnieuw) naar de mogelijkheid te kijken om op de verbinding Apeldoorn-Zutphen-Winterswijk een directe treinverbinding te realiseren. Onderzoeksresultaten moeten uitwijzen of dit een passende maatregel is. Tot die tijd is de aanpak van de transfercapaciteit op station Zutphen uitgesteld.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

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 aanleg 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 aanleg later plaatsvinden.

2014 Diverse projecten kennen een langere doorlooptijd dan bij de start was aangenomen, onder andere veroorzaakt door benodigde grondverwerving en bijbehorende procedures.

Uitvoering

De provincie Gelderland heeft medegedeeld geen noodzaak meer te zien voor een 2e 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 overwegschakeling bij Lunteren wordt in 2020 verwacht. Tevens wordt opnieuw bekeken of er de transfercapaciteit op station Zutphen moet worden aangepakt.

Financiën

Taakstellend budget is € 27 mln., inclusief de bijdragen van de provincie Gelderland en de voormalige Stadsregio Arnhem-Nijmegen (Artikel MF 13.03.04 en 13.03.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Gereed
MIRT 2023	27	2011-2023/divers
MIRT 2022	33	2011-2022
MIRT 2021	33	2011-2022
MIRT 2020	36	2011-2020
MIRT 2019	35	2011-2020
MIRT 2013	23	2011-2014
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	4	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	2	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Er is ca. € 0,7 mln. vanuit dit project toegevoegd aan het MIRT-project Rivierklimaatpark IJsselpoot

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.

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 planning en studies 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.

Planning

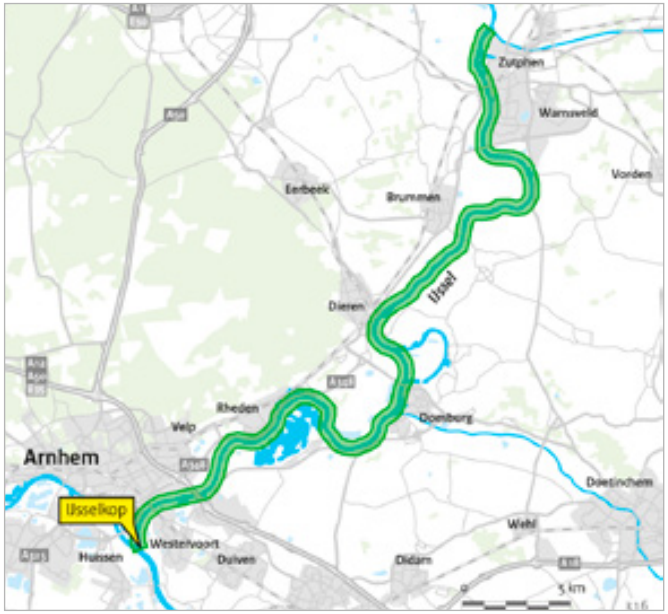
Openstelling n.t.b.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma. Het project ligt op de North Sea-Baltic corridor.

Financiën

Taakstellend budget: € 39 mln. (Artikel MF 15.03.02). Er is € 8,3 mln. gereserveerd voor het integrale MIRT-project Rivierklimaatpark IJsselpoort, bestemd voor de scheepvaartopgaven op dit deeltraject dat onderdeel uitmaakt van de Boven-IJssel.



Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Openstelling
MIRT 2023	39	N.t.b.
MIRT 2022	37	2026-2028
MIRT 2021	36	2026-2028
MIRT 2020	36	2026-2028
MIRT 2019	36	2026-2028
MIRT 2013	36	2023
Verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	2	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	1	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel

TEN-T

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 planning en studies is later gestart, omdat het samenstellen van een team voor de planning en studies extra tijd heeft gekost.

2015 Najaar 2013 is de voorkeursbeslissing genomen.

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 planning en studies gestart voor de mogelijke aanleg van een overnachtingshaven aan de Boven-IJssel. In 2013 is de Voorkeursbeslissing genomen om ligplaatsen in de Valeplas ten oosten van Arnhem aan te leggen. Op basis van een actuele prognose is besloten om elf ligplaatsen aan te leggen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het aanleggen van ligplaatsen op de IJssel draagt bij een veilige en efficiënte scheepvaart.

Planning

N.t.b.

Voor dit project wordt nog nader onderzocht welke invloed het onderzoek naar de maximale rekenafstand t.a.v. stikstofuitstoot heeft op de planning.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel

TEN-T

(vervolg)

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.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma. Het project ligt op de North Sea-Baltic corridor.

Financiën

Taakstellend budget: € 30 mln. waarvan € 29 mln. op Artikel MF 15.03.02 en een ontwikkelbudget van € 1 mln. op Artikel MF 15.03.01.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Openstelling
MIRT 2023	30	N.t.b.
MIRT 2022	29	2023-2024
MIRT 2021	28	2023-2024
MIRT 2020	28	2021-2022
MIRT 2019	28	2021-2022
MIRT 2014	28	2018-2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	2	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	2	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Rivierklimaatpark IJsselpoort

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 De planuitwerking is gestart.

2020 De voorkeursbeslissing is genomen.

2018 De verkenningsfase is met een jaar verlengd.

2017 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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.

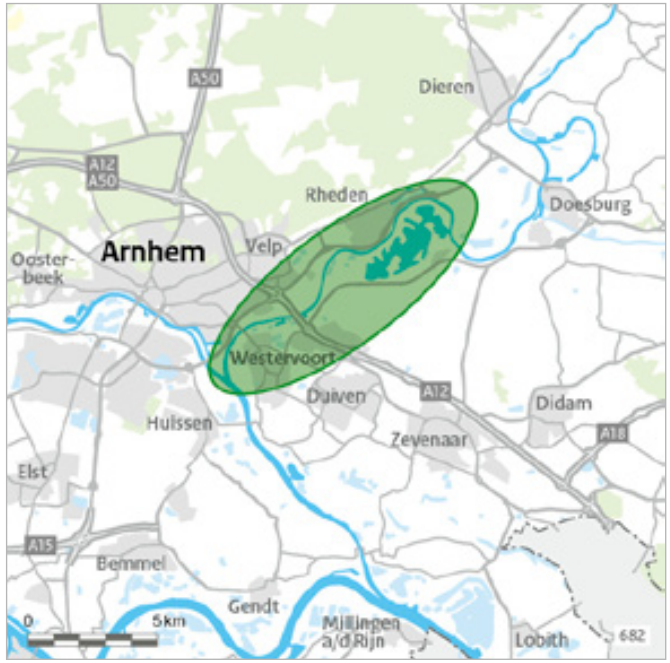
Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Een veilige afvoer van rivierwater draagt bij aan de bescherming tegen overstroming. De leefbaarheid bij klimaatverandering in de toekomst wordt verhoogd.

Planning

2024 Projectbeslissing
2024-2027 Aanleg van deelprojecten
2028 Openstelling

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 verkenningsfase 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 genomen in oktober 2020.



Politiek/bestuurlijk

Het ministerie van IenW trekt de MIRT-planuitwerking en werkt nauw samen met Rijkswaterstaat, provincie Gelderland, de gemeenten Rheden, Zevenaar, Westervoort, Duiven, en Arnhem, Natuurmonumenten, waterschap Rijn en IJssel, lokale bedrijven, terreinbeherende organisaties, burgers, agrariërs en belangenorganisaties werken nauw samen in deze gebiedsontwikkeling.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma. Het project ligt op de North Sea-Baltic corridor.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Rivierklimaatpark IJsselpoort

(vervolg)

TEN-T

Financiën

Alle opgenomen bedragen komen voort uit de samenwerkingsovereenkomst, zijn in miljoenen € en zijn prijspeil 2019, incl. BTW.
In het Deltafonds is voor Rivierklimaatpark IJsselpoort € 25,8 mln. gereserveerd voor rivierverruimende maatregelen. In het Infrafonds is € 8,33 mln. gereserveerd voor scheepvaartmaatregelen. Voor KRW-maatregelen is € 6,21 mln. gereserveerd. De provincie Gelderland heeft voor IJsselpoort € 14,41 mln. gereserveerd. Natuurmonumenten heeft € 0,18 mln. beschikbaar voor de natuurontwikkeling in het Rivierklimaatpark. Daarnaast kan de besparing op de dijkversterkingskosten vanuit het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) worden ingezet voor rivierverruimende maatregelen. Gemeente Arnhem €0,11 mln. Gemeente Zevenaar €1,43 mln. Gemeente Rheden €0,39 mln. Gemeente Westervoort €1,58 mln. en Particuliere investeringen €0,75 mln. Bovenstaande zijn exclusief 1,2 mln. EPK inhuur (prijspeil 2021).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Openstelling
MIRT 2023	64	2028
MIRT 2022	62	2023
MIRT 2021	60	2023
MIRT 2020	39	2023
MIRT 2019	39	2023
MIRT 2017	39	2023
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	25	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	4	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

A1 Apeldoorn-Azelo

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Opdracht voor Fase 2B is op 22 maart 2022 verstrekt.

2022 In september 2020 is de extra rijstrook tussen Twello en Rijssen opengesteld. Begin juni 2021 is het verbrede tracé tussen Rijssen en Azelo opengesteld. Hiermee zijn fase 1 en 2a van het project afgerond. Het budget om fase 2b te kunnen realiseren is toegenomen door o.a. aangepaste ontwerprichtlijnen en aanvullende risicoreservering (€ 9,1 mln.). Daarnaast is er ook een extra bijdrage van derden ontvangen (€ 2,8 mln.).

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 derdaen 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.

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 nevendoelstellingen, 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.
Openstelling begrotingsjaar MIRT 2023:
Fase 1 en 2A: 2020-2022
Fase 2B: 2023-2025

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 planning en studies van dit project afgerond.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

A1 Apeldoorn-Azelo

(vervolg)

TEN-T

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 is tegelijkertijd uitgevoerd met fase 1. De onderhoudswerkzaamheden hebben onderdeel uitgemaakt van de versnelde uitvoering van fase 2A. Fase 2B is in oktober 2020 separaat op de markt gezet, opdracht is verstrekt op 22 maart 2022.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma. Het project ligt op de North Sea-Baltic corridor.

Financiën

Taakstellend budget: € 479 mln. (inclusief bijdrage regio: € 120 mln.). Daarnaast financiert de regio een bedrag van € 29 mln. voor (Artikel MF 12.03.02). Het budget is exclusief reservering vanwege het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPG) van € 0,7 mln.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2023	479	
MIRT 2022	468	Fase 1 2020-2022 en Fase 2 2023-2025
MIRT 2021	453	Fase 1 2020-2022 en Fase 2 2023-2025
MIRT 2020	447	Fase 1 2020-2022 en Fase 2 2023-2025
MIRT 2019	440	Fase 1 2020-2022 en Fase 2 2026-2028
MIRT 2015	420	Fase 1 2019-2021 en Fase 2 2026-2028
verschil t.o.v. budget in eerste begrotingsjaar in mln. €	59	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	46	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln.	Percentage***
2021	243	51 %
2020	207	44 %
2019	95	21 %
2018	29	6 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15)

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Na de tussenuitspraak van de Raad van State in januari 2021 is op 13 september 2021 een wijzigingstracébesluit met de nadere motivering inzake stikstof bij de Raad van State ingediend.

2022 De Raad van State heeft op 20 januari 2021 in een tussenuitspraak over het (gewijzigde) Tracébesluit gevraagd om een nadere onderbouwing op twee onderdelen. Tevens is het taakstellend budget verhoogd naar € 1.101 mln. vanwege indexering en vertragingskosten.

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 aanleg is afhankelijk van de uitspraak van de Raad van State over het (gewijzigde) Tracébesluit.

2019 Uitvoeringsbesluit en start aanleg zijn afhankelijk van de uitspraak van de Raad van State over de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS-regeling).

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

Zoals gemeld in de MIRT-brief van 9 juni 2021 (TK 35 570 A, nr. 62) is dit één van de projecten dat vertraging op loopt in afwachting van het onderzoek naar de maximale rekenafstand t.a.v. stikstofuitstoot. Op dit moment is er nog geen duidelijkheid te geven over de omvang van deze vertraging en het effect op de mijlpalen van dit project.

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 bij Groessen op 6 meter onder maaiveld aan te leggen.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15)

(vervolg)

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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.

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 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 planning en studies 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 tolheffing 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. Inmiddels heeft de Raad van State op 20 januari 2021 in een tussenuitspraak over het (gewijzigde) Tracébesluit gevraagd om een nadere onderbouwing met betrekking tot de gehanteerde rekenafstand voor stikstofdepositie. De overige beroepsgronden zijn door de Raad van State ongegrond verklaard.

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 aanbestedingstraject is inmiddels afgerond. De definitieve gunning heeft in december 2019 plaatsgevonden.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma. Het project ligt op de Rhine-Alpine corridor. Het project is mede mogelijk gemaakt door Europese subsidie vanuit het CEF.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 13, 25, 34 en 47 uit de File Top 50.

Financiën

Taakstellend budget: € 1.394 mln. (inclusief bijdrage regio). Hiervan zal € 532 mln. door tol worden opgebracht (netto contant) (Artikel MF 12.03.01 en MF 12.04.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Openstelling
MIRT 2023	1.394	N.t.b.
MIRT 2022	1.301	N.t.b.
MIRT 2021	1.035	2022-2024
MIRT 2020	869	2022-2024
MIRT 2019	843	2022-2024
MIRT 2013	804	2018
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	590	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	128	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln.	Percentage***
2021	340	24 %
2020	195	18 %
2019	102	8 %
2018	70	8 %
2017	45	5 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

PHS Ede

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Als gevolg van een opgetreden kostenstijging door marktwerking is het projectbudget verhoogd met € 5,4 mln., gedekt vanuit het budget planuitwerking PHS (Artikel MF 17.10.02).

2021 De scope van PHS Ede is aangepast om vertragingskosten 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 Wissel is € 3,2 mln. toegevoegd vanuit het planning en studiesbudget PHS.

2018 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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 de 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 PHS en draagt bij aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

Planning

2017: Start uitvoering
2022: 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.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma. Het project ligt op de Rhine-Alpine corridor.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

PHS Ede

(vervolg)

TEN-T

Uitvoering

In het voorjaar van 2021 is het eerste deel van de totale werkzaamheden gegund en is vervolgens de uitvoering gestart. Het PHS-deel wordt in 2022 opgeleverd. Eind 2024 wordt het totale project inclusief OV-knoop naar verwachting opgeleverd.

Financiën

Taakstellend budget: € 61 mln. (Artikel MF 17.10.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Indienststelling
MIRT 2023	61	2024
MIRT 2022	53	2024
MIRT 2021	52	2021
MIRT 2020	47	2021
MIRT 2019	46	2021
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	18	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	6	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln.	Percentage***
2021	8	15 %
2020	5	10 %
2019	3	6 %
2018	2	4 %
2017	2	5 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

PHS Nijmegen

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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 functionele aanpassingen aan station Nijmegen nodig.

Oplossing

Binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) zijn ook aanpassingen aan station Nijmegen en het spooremplacement nodig om een hoogfrequente dienstregeling mogelijk te maken met elke tien minuten een IC-verbinding richting Utrecht en verder. Onderdeel daarvan is het vergroten van de transfercapaciteit van het station (inclusief nieuw perron en sporen) en de opstelcapaciteit voor reizigers-materieel.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project maakt onderdeel uit van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en draagt bij aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

Planning

2021: Ontwerp-Tracébesluit
2022: Tracébesluit en projectbeslissing
2023: Gunning van opdracht
2027: Indienststelling

Uitvoering

Het Tracébesluit is in het voorjaar van 2022 gepubliceerd. De projectbeslissing is voorzien voor het najaar van 2022, waarna de aanbesteding en aanleg kan starten. In de loop van 2022 zijn het Tracébesluit en de projectbeslissing voorzien, waarna aanleg kan starten. De oplevering is vooralsnog gepland voor 2027, maar dit wordt bij de projectbeslissing definitief bepaald.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

PHS Nijmegen

(vervolg)

TEN-T

Politiek/bestuurlijk

De gemeente Nijmegen is opdrachtgever en risicodragend financier voor een tweede entree aan de westzijde van station Nijmegen.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het uitgebreide netwerk van het Europese TEN-T programma.

Financiën

Taakstellend aanlegbudget vooruitlopend op definitief aanlegbudget bedraagt € 10 mln. (Artikel MF 17.10.01). Definitief budget wordt vastgesteld en beschikbaar gesteld bij projectbeslissing in het najaar van 2022.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Indienststelling
MIRT 2023	10	2027
MIRT 2022	10	2027
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln.	Percentage***
2021	1	10 %
2020	0	0

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Traject Oost

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Het deelproject Driebergen-Zeist is in dienst gesteld. Op basis van de door ProRail uitgevoerde inventarisatie van de nog uit te voeren activiteiten, de nog te verwachten kosten en het risico-dossier bleek het verantwoord om € 16,8 mln. van het projectbudget onvoorzien vrij te laten vallen. Dit bedrag is toegevoegd aan de generieke investeringsruimte (Artikel MF 11.04). Daarnaast is € 2,6 mln. overgeboekt naar de MIRT-post Nazorg (Artikel MF 13.03).

2022 Op basis van een inventarisatie van de nog uit te voeren werkzaamheden, de nog te verwachten kosten en het risico-dossier bleek het verantwoord het projectbudget onvoorzien te verlagen met € 3 mln. Dit bedrag is toegevoegd aan de investeringsruimte Spoor (artikelonderdeel 20.05).

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.

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 zouden kiezen in plaats van de auto of het vliegtuig en om 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

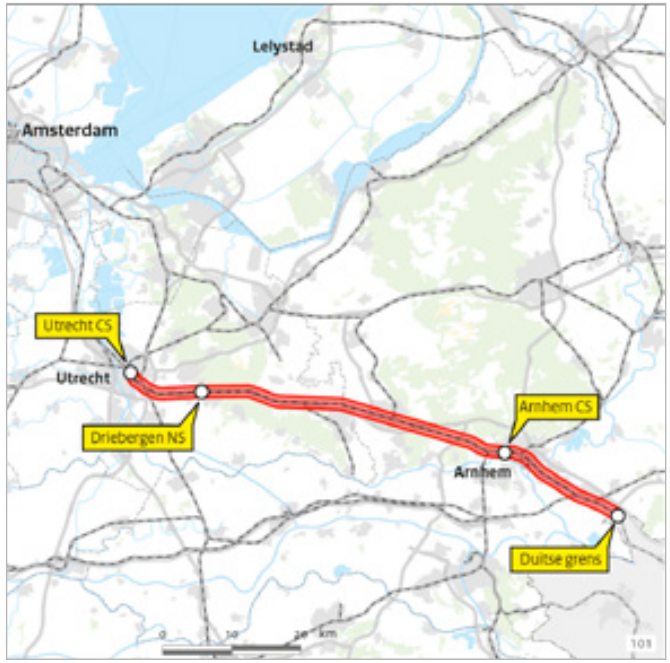
Veel deelprojecten zijn al gerealiseerd in de periode 2002-2005, maar ook in de afgelopen jaren. Resterend project is de spoorondergang van de N226 in Maarsbergen. Oplevering daarvan is voorzien voor eind 2025.

Politiek/bestuurlijk

In een convenant met de regio zijn de verschillende verbetermaatregelen nader uitgewerkt.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma. Het project ligt op de Rhine-Alpine corridor.



Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Traject Oost

(vervolg)

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2013

De stijging van het projectbudget met € 24 mln. wordt verklaard door aanvullende veiligheidseisen aan het spoor (€ 13 mln.) en prijsstijgingen ten opzichte van de basisraming sinds 2005 (€ 10 mln.) alsmede hogere planning- en studiekosten om te komen tot een breed gedragen ontwerp (€ 1 mln). Het project gaat over van de planning- en studiefase naar de aanlegfase.

Uitvoering

Voor de spoorwegonderdoorgang in Maarsbergen zijn vergunningsprocedures en voorbereidende werkzaamheden in het voorjaar van 2021 gestart. Ook is het Provinciaal Inpassingsplan in 2021 onherroepelijk geworden. Volgens de huidige planning starten de werkzaamheden medio 2023 en zijn deze eind 2025 afgerond.

Financiën

Taakstellend budget € 220 mln. (Artikel MF 13.03.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Indienststelling
MIRT 2023	220	Divers
MIRT 2022	238	Divers
MIRT 2021	240	Divers
MIRT 2020	239	Divers
MIRT 2019	237	Divers
MIRT 2013	228	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	8	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	15	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln.	Percentage***
2021	189	79 %
2020	189	79 %
2019	167	70 %
2018	140	59 %
2017	93	40 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederenvervoer**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)

TEN-T

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. Overwegen 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 aanleg
2020-2023: Diverse opleveringen

Politiek/bestuurlijk

Toezeggingen: 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.

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Het deelproject Rheden is geconfronteerd met een kostenstijging veroorzaakt door de plaatselijk complexe treinbeveiliging, waar in het verleden te weinig rekening mee is gehouden. Hiervoor is extra engineering nodig en is een extra treinvrije periode van zeven dagen nodig gedurende de bouw. Daarnaast is er sprake van duurdere grondstoffen en onverwachte prijsstijgingen op de aannemersmarkt. Tot slot moet de onderdoorgang robuuster worden uitgevoerd dan ingeschat, als gevolg van de hoge grondwaterstand in het aangrenzende natuurgebied. Vanuit de generieke investeringsruimte (Artikel MF 11.04) is € 3,75 mln. toegevoegd ter dekking van de kostenstijging.

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 Spoor.

2019 De planning is aangepast op de maatregelen bij Borne. Daarmee wijzigt de einddatum van het programma NaNOV.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederenvervoer**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV) (vervolg)

TEN-T

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het uitgebreide netwerk en het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma. Het deel Deventer-Hengelo ligt op de North Sea-Baltic corridor.

Financiën

Taakstellend budget: € 143 mln. (Artikel MF 13.03.02 en 13.05.02).

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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 aanleg 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.

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).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Indienstelling
MIRT 2023	143	Divers
MIRT 2022	138	Divers
MIRT 2021	137	Divers
MIRT 2020	136	Divers
MIRT 2019	140	Divers
MIRT 2013	151	2010-2015
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	8	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	8	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln.	Percentage***
2021	111	83 %
2020	105	77 %
2019	98	72 %
2018	93	67 %
2017	81	58 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Toekomstvisie Waal

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Een onderzoek naar de restbehoefte aan ligplaatsen op het traject Haaften-Lobith is afgerond.

2021 Schop in de grond: realisatieopdracht van de nieuwe haven in de Beijenwaard bij Spijk.

2020 Gunning realisatieopdracht van de nieuwe haven in de Beijenwaard bij Spijk.
Het provinciaal inpassingsplan Spijk is onherroepelijk verklaard door de Raad van State.
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 aanleg gegaan, onder voorbehoud dat het Provinciaal Inpassingsplan onherroepelijk wordt. Daarna zal worden bezien of en wanneer extra overnachtingsplaatsen bij Weurt nodig zijn.

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 aanleg 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 haventoegang en de verlenging van de ligplaatsen in Haaften is in 2017 opgeleverd. De modernisering van Tuindorp is in 2017 opengesteld. De planning- en studiefase voor de overnachtingshaven Lobith is uitgevoerd door de provincie Gelderland. Rijkswaterstaat zorgt voor de aanleg.

Er is een onderzoek uitgevoerd naar de resterende behoefte aan ligplaatsen op het traject Haaften-Lobith. Dit onderzoek is opgeleverd, er zal nog besluitvorming plaatsvinden over het vervolg.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De maatregelen aan de vaarweg dragen bij aan een vlotte, efficiënte en veilige afwikkeling van de scheepvaart. De aanleg van overnachtings-

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Toekomstvisie Waal

(vervolg)

TEN-T

haven draagt bij aan de veiligheid van en bereikbaarheid voor de scheepvaart.

Planning

Na 2020: Aanpak resterende problematiek ligplaatsen Haaften-Lobith
2024: Openstelling Lobith (nieuwe haven in de Beijenwaard)

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. Het werk is zodoende aanbesteed met een Design & Construct-contract met gebruikmaking van de Best Value-aanpak.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma. Het project ligt op de North Sea-Baltic en Rhine-Alpine corridors. Het project is mede mogelijk gemaakt door Europese subsidie vanuit het CEF.

Financiën

Taakstellend budget: € 145 mln. waarvan € 142 mln. op Artikel MF 15.03.01 en € 3 mln. op Artikel MF 15.03.02. Het projectbudget is toegenomen met € 5 mln. Dit als gevolg van het toekennen van de prijsbijstelling 2022 (€ 4 mln.) en het ontvangen van een CEF-subsidie voor de overnachtingshaven Spijk (€ 1 mln.).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Openstelling
MIRT 2023	145	2024
MIRT 2022	140	2022-2024
MIRT 2021	138	2022-2024
MIRT 2020	136	2022-2024
MIRT 2019	134	2019-2021
MIRT 2013	128	divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	17	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	13	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln.	Percentage***
2021	63	43 %
2020	37	27 %
2019	33	24 %
2018	30	23 %
2017	23	17 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Twentekanalen, verruiming (fase 2)

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Het projectbudget is met € 12 mln. opgehoogd vanwege het aanpassen van de uitvoeringsmethode gezien de grote scheefstand van de huidige damwanden. Daarnaast is het projectbudget opgehoogd ter compensatie voor de extra gemaakte kosten i.v.m. corona en is er CEF-subsidie ontvangen.

2022 Het project is eind 2020 gegund. Start aanleg heeft in het voorjaar van 2021 plaatsgevonden.

2021 De aanbesteding is najaar 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 grondwaterbeheersingproblematiek.

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.

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

2021-2023: Aanleg
2023: Openstelling

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN-T-programma. Het project ligt op de North Sea-Baltic corridor. Het project is mede mogelijk gemaakt door Europese subsidie vanuit het CEF. De subsidie aanvraag voor de regio Twente bedroeg € 11 mln. Hiervan is circa € 6 mln. voor de Verruiming Twentekanalen fase 2.

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.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Twentekanalen, verruiming (fase 2)

(vervolg)

TEN-T

Financiën

Taakstellend budget: € 194 mln (exclusief onderhoudsbudgetten)
(Artikel MF 15.03.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Openstelling
MIRT 2023	194	2023
MIRT 2022	176	2023
MIRT 2021	172	2023
MIRT 2020	169	2023
MIRT 2019	95	2019
MIRT 2017	37	2019
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	157	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	20	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln.	Percentage***
2021	64	33 %
2020	17	10 %
2019	10	6 %
2018	6	4 %
2017	5	6 %
2016	2	5 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Krib- en oeververlaging Pannerdensch Kanaal

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 In 2022 is de Projectbeslissing genomen en is gestart met de aanlegfase.

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 planning en studies. 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.

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 waterveiligheids-doelstelling zoals geformuleerd in de Planologische Kernbeslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier, en een bijdrage leveren aan de aanleg 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 35 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 waterstandsdaling in het kader van het programma Ruimte voor de Rivier.

Planning

2022: Projectbeslissing
2023: Openstelling

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Krib- en oeververlaging Pannerdensch Kanaal
(vervolg)

TEN-T

Politiek/bestuurlijk
In 2022 is de projectbeslissing genomen.

Uitvoering
In de zomer van 2022 zullen de werkzaamheden buiten starten.

TEN-T
Dit project maakt onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN-T programma. Het project ligt op de North Sea-Baltic corridor.

Financiën
Het budget bedraagt € 31 miljoen (pp 2022). Het project maakt geen deel uit van het PKB Ruimte voor de Rivier-basispakket en wordt apart gefinancierd uit het Deltafonds. Dit budget is inclusief €1,5 miljoen voor klimaatneutrale en circulaire infraprojecten.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Openstelling
MIRT 2023	31	2023
MIRT 2022	20	2023
MIRT 2021	19	2023
MIRT 2020	19	2023
MIRT 2019	19	2023
MIRT 2017	18	2019
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	13	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	1	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

IJsseldelta Fase 2 regionale percelen

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023

De aanpassing van het budget betreft met name de vrijval van het resterend budget van de Drontermeerdijk en toevoeging van de prijsbijstelling 2022. De verwachting is dat voor dit project de Waterveiligheidsdoelstelling in 2023 wordt gerealiseerd. De vertraging zit met name bij het deelproject de N307 in combinatie met amoveren van Roggebotsluis en Roggebotkering en is het gevolg van diverse problemen in de uitvoering, waarbij ook effecten van Covid en de Oekraïne-crisis met verminderde leveringszekerheid een rol spelen.

2022

Eind 2020 zijn de resterende twee projectbeslissingen vastgesteld van de regionale percelen N307/Roggebotsluis en recreatieterreinen. Voor het vaststellen van eerstgenoemde projectbeslissing zijn de kosten toegenomen als gevolg van het nader uitwerken en detailleren van het ontwerp en raming. Met name voor het grotere beweegbare deel van de brug en de langere benodigde bruglengte als gevolg van de bredere doorvaartbreedte.

2020

In 2019 is de projectbeslissing vastgesteld van het regionale perceel Versterking Drontermeerdijk. Voor de aanleg 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.

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 ten zuiden van Kampen een hoogwatergeul aangelegd. 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 hoeven 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) aangelegd.

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 (aanleg 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
2023: Realisatie waterveiligheidsdoelstelling

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

IJsseldelta Fase 2 regionale percelen

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 Bij de Najaarsnota 2017 en Voorjaarsnota 2018 is in totaal € 80,6 mln. overgeheveld naar de aanlegfase 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 Planning en studies 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 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.

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 Planning en studies IJsseldelta fase 2 ondertekend door de minister van Infrastructuur en Milieu en de betrokken regionale partijen.

In 2019 is de projectbeslissing van het regionale perceel versterking Drontermeerdijk vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Eind 2020 zijn de twee resterende projectbeslissingen van de regionale percelen N307/Roggebotsluis en Recreatieterreinen 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 2023 € 105 mln. De aanpassing van het budget in de begroting 2023 betreft de vrijval van het resterend budget van onder andere de Drontermeerdijk en toevoeging van de prijsbijstelling 2022.
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 Planning en studies IJsseldelta fase 2 afgesproken zich in te spannen om de geraamde aanlegkosten binnen het taakstellend budget te brengen.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Openstelling
MIRT 2023	105	2023 (realisatie)
MIRT 2022	116	PM
MIRT 2021	84	2022
MIRT 2020	83	2022
MIRT 2019	81**	2022
MIRT 2017	121	2022
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	16	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €		

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

** Vanwege overheveling van budget voor aanleg van Reevesluis met een eigen MIRT-blad.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Integrale gebiedsopgaven**
Ministerie **BZK**
Fase **Aanleg**

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 planconform wordt uitgevoerd en er geen significante afwijkingen meer zijn te verwachten.

2019

Door de portefeuilleverdeling 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.

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.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Integrale gebiedsopgaven**
Ministerie **BZK**
Fase **Aanleg**

Nijmegen omarmt de Waal (Waalfront)

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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.

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 aanleg
Voltooiing van het totale plan was voorzien rond 2021; die is nu voorzien in 2027.
De tweede stadsbrug van Nijmegen is inmiddels gerealiseerd.

Noord-Nederland

› Gebiedsopgave
› Projectenkaart
› Projectenoverzicht
› Project- en programmabladen

Noord-Nederland

De provincies Groningen, Friesland en Drenthe vormen samen de MIRT-regio Noord-Nederland. Deze regio kenmerkt zich door een netwerk van middelgrote steden en kleinere kernen, grote open landschappen en veel water.

Met ruim 1,7 miljoen inwoners en vier grote steden, een aantal middelgrote steden en vier bewoonde eilanden is in Noord-Nederland sprake van een beperkte mate van verstedelijking. De regio kent een grote diversiteit in ruimtelijk-economische structuur, welvaart en groeikracht.

In de stedelijke regio's en met name de regio Groningen - Assen zijn de bevolkings- en werkgelegenheidsdichtheid hoog en nemen deze toe. In delen van het landelijk gebied zijn de bevolkings- en de werkgelegenheidsdichtheid juist relatief laag en nemen deze (licht) af. Vanwege de grote stapeling van ruimtelijk-fysieke opgaven is het Groninger aardbevingsgebied aangewezen als NOVEX-gebied.
De noordelijke economie kenmerkt zich door een relatief geringe omvang en een hoog aandeel MKB en maakindustrie. Groningen, Friesland en Drenthe samen zijn goed voor een kleine 8 % van het bruto regionaal product. Noord-Nederland (of delen daarvan) is gespecialiseerd in agro & food, energie, water(technologie), hightech systemen en materialen, life sciences & health, logistiek en chemie.
De afname van de beschikbaarheid van fossiele brand- en grondstoffen vraagt om duurzame energieopwekking en hergebruik van (rest) producten en grondstoffen. Noord-Nederland ziet dan ook grote kansen in de productie van groene waterstof en circulaire economie.

Noord-Nederland

De Waddenzee is een belangrijk natuurgebied en Unesco Werelderfgoed. Hoofddoelstelling is een duurzame bescherming en ontwikkeling als natuurgebied en het behoud van het unieke open landschap. Dit in samenhang met de duurzame ontwikkeling van economische functies zoals recreatie, visserij, delfstoffenwinning en scheepvaart (onder andere de zeehavens in Groningen en Friesland).

De Friese meren en wateren en de Drentse/Friese natuur zijn toeristisch-economisch belangrijk in het Noorden. De wateropgave in Noord-Nederland kent veel facetten: overlast, droogte, verzilting, (ecologische) kwaliteit, veiligheid en zoetwatervoorziening.

Mobiliteit in Noord-Nederland

De voornaamste transportassen van en naar de andere landsdelen 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.

Ter verbetering van de bereikbaarheid wordt ingezet op het beter benutten van het bestaande hoofdnetwerk en de contouren van het Toekomstbeeld OV. Daarbij ligt de focus op het ontwikkelen van een robuust, veilig, slim en vooral duurzaam mobiliteitssysteem tussen de stedelijke regio's en economische kernzones in (Noord-)Nederland en de (inter)nationale kerngebieden in Noordoost- Europa. Belangrijk voor de leefbaarheid in Noord-Nederland is de aansluiting van het landelijk gebied met de auto, fiets en ov via de hubs/ketenknooppunten op de hoofdnetwerken. Bijzonder vraagstuk is daarbij de toegankelijkheid en de betaalbaarheid van dat mobiliteitssysteem. Daarnaast vragen de bereikbaarheid van de Waddeneilanden en een sterke verbinding met de Randstad bijzondere aandacht.

Opgaven op het gebied van verduurzaming en veiligheid spelen bij alle vormen van verkeer en vervoer. In Noord-Nederland vormt de veiligheid, met name op N-wegen en gelijkvloerse spoorwegovergangen, een opgave. De inrichting van de mobiliteitsnetwerken kan in belangrijke mate bijdragen aan de verbetering hiervan. Aandacht vraagt ook de verduurzaming van het regionaal spoor en het vervoer naar de binnensteden en historische kernen, waarbij ingezet wordt op zero-emissie en slimme distributie.

Aanpak

Rijk en regio werken in programma's en projecten samen aan de mobiliteits- en wateropgaven in Noord-Nederland, zoals in het programma Veilig, Slim en Duurzaam, het opwaarderen van de vaarweg Lemmer-Delfzijl, de afronding van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn en spoorprogramma Noord-Nederland, de sluis Kornwerderzand en het MIRT Onderzoek Deltaplan voor het Noorden/ Lelylijn. In de regio Groningen-Assen wordt gewerkt aan de verstedelijkingsstrategie, waarin de woonopgave in samenhang met bereikbaarheid wordt beschouwd.

De aanpak van wateropgaven wordt geborgd in het Deltaprogramma, waarvan het doel is Nederland te beschermen tegen overstromingen, te zorgen voor voldoende zoetwater en het klimaatbestendig maken van de inrichting van het land. In het kader van de Agenda voor het Waddengebied, en onder andere de Programma's Zoetwater, IJsselmeergebied, Eems-Dollard 2050, de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) en het Hoogwaterbeschermingsprogramma werken Rijk en regionale overheden vanuit gezamenlijke visies samen.

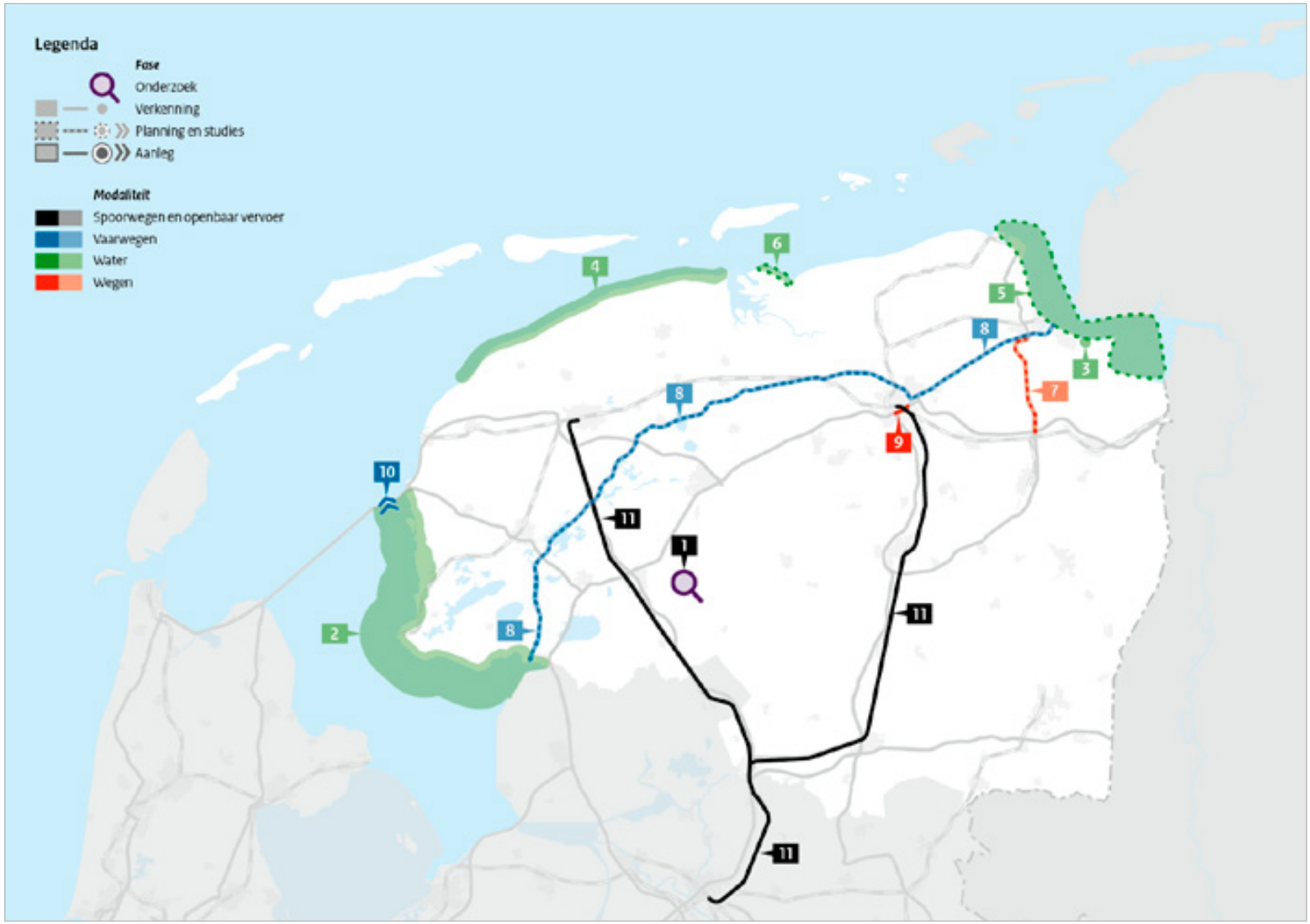
Noord-Nederland Projectenkaart

Onderzoek
1. MIRT onderzoek Deltaplan voor het Noorden/Lelylijn

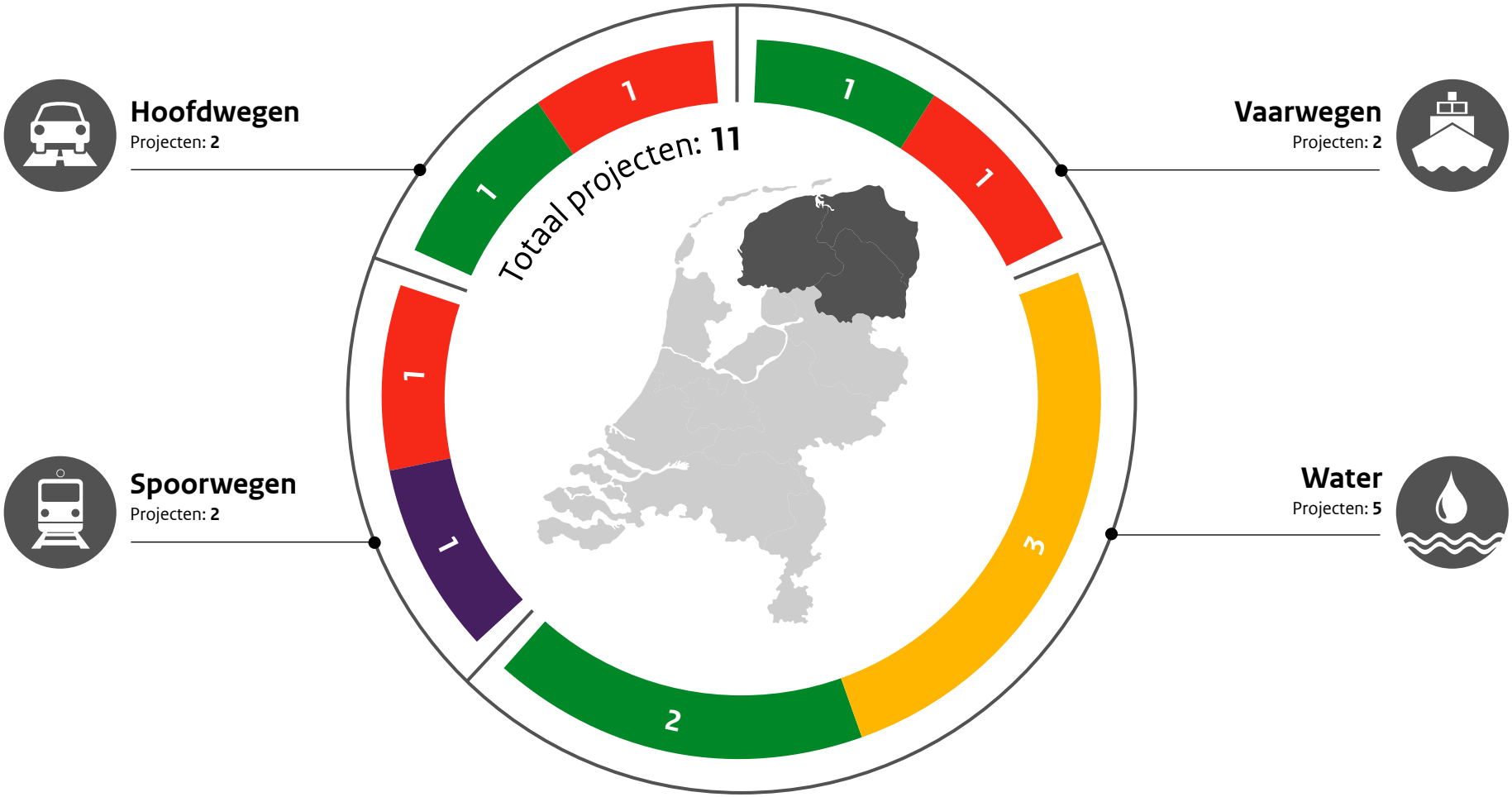
Verkenning
2. Ecologische Waterkwaliteit Friese IJsselmeerkust
3. Eemszijl en Groote Polder
4. Koehool-Lauwersmeer

Planning en studies
5. Pilot Buitendijkse Slibsedimentatie Eems-Dollard
6. Lauwersmeer-Vierhuizergat
7. N33 Zuidbroek-Appingedam
8. Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2

Aanleg
9. A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2
10. Sluis Kornwerderzand
11. Sporendriehoek Noord-Nederland



Noord-Nederland Projectenoverzicht



Onderzoek Verkenning Planning en studies Aanleg Programma's

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Onderzoek**

Deltaplan voor het Noorden/Lelylijn

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Om uitwerking te geven aan de ambitie uit het coalitieakkoord is een gezamenlijk MIRT Onderzoek gestart om in de komende ca. 2 jaar de benodigde beslisinformatie op tafel te krijgen, de begroting sluitend te maken en zo in deze kabinetsperiode een (go/no go) startbeslissing voor een MIRT Verkenning te kunnen nemen. Daarnaast is de Lelylijn door het ministerie van BZK aangewezen als NOVEX-gebied.

Aanleiding en doel

Met het coalitieakkoord 'Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst' is ca. € 3 mld. gereserveerd om op termijn met medefinanciering vanuit de regio en uit Europese fondsen een Lelylijn aan te kunnen leggen. Daarbij is ook aangegeven dat in de komende periode wordt uitgewerkt hoe de Lelylijn in het kader van het Deltaplan voor het Noorden, kan bijdragen aan versterking van de economie van het Noorden, de ontsluiting van nieuw te ontwikkelen woningbouwgebieden en betere internationale treinverbindingen met het noorden van Duitsland.

Planning

Startbeslissing (go/no go) MIRT Verkenning in deze kabinetsperiode

Betrokken partijen

Regio: provincies Drenthe, Flevoland, Friesland, Groningen en verschillende gemeenten en waterschappen.
Rijk: ministeries van IenW, BZK en EZK.

Via een breed participatietraject zullen van meet af aan alle omwonenden en de bredere regio in de besluitvorming worden meegenomen.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Ecologische Waterkwaliteit Friese IJsselmeerkust

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

In de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) werken Rijk, regio en maatschappelijke organisaties aan toekomstbestendige grote wateren, waar hoogwaardige natuur samengaat met een krachtige economie. Het project Ecologische waterkwaliteit Friese IJsselmeerkust is één van de projecten die onderdeel uitmaken van de PAGW.
Met het project Ecologische waterkwaliteit Friese IJsselmeerkust wordt gewerkt aan het behoud en de versterking van bijzondere natuurwaarden van de IJsselmeerkust, met kleinschalige maatregelen.
Het doel van het project is het verbeteren en creëren van leefgebieden voor vogels en vissen en het verbinden van binnendijks en buitendijks gebied om de robuustheid van het ecosysteem te versterken.
Het streven is om maatregelen zo uit te werken dat economische en maatschappelijke meerwaarde ontstaat.

Oplossing

In de MIRT Verkenningsfase wordt gewerkt aan het opstellen van een Voorkeursalternatief, dat in de MIRT planning- en studiefase verder wordt uitgewerkt. Mogelijke oplossingsrichtingen die worden beschouwd zijn de aanleg van meer en grotere ondiepe zones en overgangen in waterdiepten, het maken van luwere delen met helder water, het verhogen van de effectiviteit van bestaande visverbindingen en de aanleg van nieuwe verbindingen, en het creëren van gebieden met natuurlijker peildynamiek. Tijdens de MIRT Verkenningsfase wordt ook onderzocht hoe een koppeling gemaakt kan worden met regionale ambities die zijn beschreven in het Ambitiedocument Het Friese IJsselmeerkustgebied.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project ecologische waterkwaliteit Friese IJsselmeerkust levert een bijdrage aan de doelstellingen van de Programmatische Aanpak grote Wateren, die streven naar toekomstbestendige grote wateren waar hoogwaardige natuur goed samengaat met een krachtige economie. Daarnaast is het project is opgenomen in de Agenda IJsselmeergebied 2050 die streeft naar een toekomstvast en klimaatbestendig IJsselmeergebied.

Planning

2023: Voorkeursbeslissing
2024: Projectbeslissing
2025-2032: Aanleg

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Ecologische Waterkwaliteit Friese IJsselmeerkust

(vervolg)

Betrokken partijen

Rijkswaterstaat, provincie Fryslân, gemeenten Súdwest Fryslân en De Fryske Marren, wetterskip Fryslân, It Fryske Gea, Rijksdienst Voor Ondernemend Nederland (RVO) en Staatsbosbeheer werken samen aan de uitwerking van het project.
Belangrijke besluiten over het project, zoals de bestuurlijke MIRT-voorkeurs- en projectbeslissing, worden genomen door de minister van IenW mede namens de minister van LNV. Rijkswaterstaat en provincie Fryslân treden gezamenlijk op als initiatiefnemers van het project.

Financiën

Het ministerie van IenW heeft voor de uitvoering van het project een (integraal) budget van € 8 mln. euro gereserveerd.
Daarnaast is door provincie Fryslân, gemeente Súdwest Fryslân en het Wetterskip de intentie tot co-financiering uitgesproken. De mogelijkheden voor co-financiering, ook van andere partijen, worden in de MIRT Verkenningsfase verder onderzocht.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Eemszijlen Groote Polder

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De Eems-Dollard is een van de twee estuaria die er in Nederland nog zijn: plekken waar het zoete water van een rivier geleidelijk overgaat in het zoute water van de zee, waardoor brak water ontstaat. Dit levert unieke omstandigheden voor planten en dieren op. De zorgwekkende staat van de natuur is de aanleiding voor ED2050: het gaat niet goed met de Eems-Dollard, deze is ernstig vertroebeld. Daarnaast spelen in het gebied grote opgaven voor natuurherstel, zoetwatervoorziening, klimaat, bodemdaling, veenoxidatie, energie en infrastructuur die vragen om een samenhangende benadering. Tegelijkertijd staat ook de leefbaarheid onder druk en zijn er forse uitdagingen om het gebied aantrekkelijker te maken om er te (blijven) wonen, werken en verblijven.

Oplossing

Overheden, bedrijven en natuurorganisaties hebben in het Programma ED 2050 de handen ineengeslagen om de natuur, economie en leefbaarheid te versterken en te streven naar een vitale toekomstbestendige kustzone waar ze functies van natuur, recreatie/toerisme, economie en waterveiligheid zoveel mogelijk willen koppelen. Zo zijn er mogelijkheden binnendijks, buiten de N2000-gebieden, voor slibinvang uit het estuarium in combinatie met de ontwikkeling van natuurzones met meerdere gradiënten.
Binnen het Programma ED 2050 wordt met behulp van PAGW gewerkt aan het project Eemszijlen-Groote polder. De eerste fase daarvan betreft inrichting van circa 40 ha binnendijkse slibinvang, gecombineerd met natuurontwikkeling. In het verlengde daarvan wordt daarom nagedacht over de opschaling van de verschillende pilots die gericht zijn op natuurherstel en het invangen van slib en die tegelijkertijd bijdragen aan andere doelen in het gebied, zoals (tweede fase) een grootschalige zoet-zout-overgang en de recreatie en leefbaarheid in het centrum van Delfzijl en rondom Termunterzijl/Termunten.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Met de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) wordt beoogd toekomstbestendige en ecologisch gezonde grote wateren te realiseren waarin hoogwaardige natuur samengaat met een krachtige economie. De natuurlijke dynamiek wordt versterkt door de ecologische waterkwaliteit en de natuur van de grote wateren te verbeteren, het achterland weer met elkaar te verbinden, eerder verloren en ontbrekende leefgebieden (opnieuw) aan te leggen en door te zorgen voor geleidelijke overgangen tussen land en water en zoet en zout.
Met deze verbeteringen wordt bijgedragen aan het behalen van de doelstellingen in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn (Natura 2000) en de Kaderrichtlijn Water (KRW).

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Eemszijlen Groote Polder

(vervolg)

Planning

2021/22: Verkenning
2022/23: Voorkeurs-beslissing
2024: Planning en studies

Verkenning wordt voortgezet in 2022, waarbij ook wordt gekeken naar een meer integrale benadering van slibsedimentatie langs de kust in plaats van binnen- en buitendijks apart. In 2022 ook uitvraag voor 3e tranche PAGW hetgeen mogelijk gevolgen kan hebben voor doorgang project in deze vorm.

Betrokken partijen

Provincie Groningen, LNV, IenW, waterschap Hunze en Aa, Groninger Landschap, gemeente Eemsdelta, Groningen Seaports.

Financiën

Via PAGW is € 15 mln. gereserveerd (inclusief EPK, IK en 10 jaar onderhoud).

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Koehool-Lauwersmeer

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De Waddenzee is Unesco Werelderfgoed en 's werelds grootste aaneengesloten systeem van zand- en slibvlakten die droogvallen tijdens eb. Door bedijking, landaanwinning en afsluitingen van zeearmen is veel van het oorspronkelijke intergetijdengebied verdwenen. Overgangen van land naar water en van zoetwater naar zoutwater werden abrupt. Verbindingen met het achterland zijn afgesloten. Daarnaast zijn er veel menselijke activiteiten in het gebied zoals visserij, toerisme en baggeren voor de scheepvaart.
Al deze factoren hebben, samen met de gevolgen van klimaatverandering en intrede van exoten, invloed op het mariene ecosysteem.
De visstand is onvoldoende en het voedselweb is incompleet. Vooral grote vissen, toppredatoren en biobouwers, zoals zeegras, ontbreken. Omdat er onvoldoende geschikt leefgebied is, is de Waddenzee een zwakke schakel geworden in de Oost-Atlantische migratieroute van trekvogels (flyway) en de levenscyclus van trekvissen (swimway).

Oplossing

De hoofdstrategie is om te sturen op processen en het aanpassen van het menselijk gebruik aan deze fundamentele kenmerken. Het gebied met rust laten is daarbij belangrijker dan doen. Aan de randen van de Waddenzee zouden maatregelen genomen moeten worden om de overgangen van het Wad naar het land (weer) te verzachten en eerder verloren of ontbrekende leefgebieden aan te leggen. De nu lopende dijkversterkingstrajecten van de Waddenzeedijken, waaronder Koehool-Lauwersmeer, bieden hiervoor volop koppelkansen.
Samen met de omgeving zijn begin 2021 kansen besproken voor de landbouw, ecologie (PAGW) en gebiedsopgaven. Het ging daarbij om concrete ideeën, bestaande initiatieven en mogelijke zorgen.
De deelnemers vertegenwoordigden diverse groepen, zoals dorpsbelangen, landbouwverenigingen, natuurorganisaties en gemeenten.

De opgehaalde ideeën en initiatieven zijn ingedeeld in varianten per dijksectie en worden nu verder uitgewerkt. In de loop van 2022 heeft per dijksectie een inhoudelijke analyse van PAGW initiatieven plaatsgevonden en is in beeld welke maatregelen verder zullen worden meegenomen in het gebiedsproces van het Fries Programma Waddenkust. Daar worden de initiatieven getoetst op maatschappelijke haalbaarheid. Initiatieven die deze toets doorstaan gaan verder naar de planuitwerkingsfase.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Met de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) wordt beoogd toekomstbestendige en ecologisch gezonde grote wateren te realiseren waarin hoogwaardige natuur samengaat met een krachtige economie. De natuurlijke dynamiek wordt versterkt door de ecologische waterkwaliteit en de natuur van de grote wateren te verbeteren, het achterland weer met elkaar te verbinden, eerder verloren en ontbrekende leefgebieden (opnieuw) aan te leggen en door te zorgen voor geleidelijke overgangen tussen land en water en zoet en zout.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Koehool-Lauwersmeer

(vervolg)

Met verbetering van de ecologische waterkwaliteit en de natuur wordt bijgedragen aan het behalen van de doelstellingen in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn (Natura 2000) en de Kaderrichtlijn Water (KRW).

Planning

2022: Voorkeursbesluit
2023-2024: Planning en studies
2024/2025-2028: Aanleg

Betrokken partijen

Rijkwaterstaat, wetterskip Fryslan, LNV en IenW, provincie Fryslân

Financiën

Geschatte kosten € 50 mln. (inclusief EPK, IK en tien jaar onderhoud).Via PAGW is voor dit project 75 % gereserveerd, t.w.v. € 37.5 mln.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

N33 Zuidbroek-Appingedam

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Als gevolg van de landelijke stikstof problematiek kan het Tracébesluit niet worden afgerond.

2022 In januari 2021 is een wijzigingsovereenkomst gesloten tussen opdrachtgever en opdrachtnemer bij het project Zuidelijke Ringweg Groningen. Als gevolg daarvan heeft de provincie Groningen € 59,2 mln. van het projectbudget voor de N33 Zuidbroek-Appingedam overgeboekt naar het project Zuidelijke Ringweg Groningen. Er vinden gesprekken plaats tussen de provincie Groningen en het ministerie van IenW over de consequenties voor het project N33 Zuidbroek-Appingedam. Totdat er duidelijkheid is over de financiën N33 wordt het taakstellende budget gehandhaafd.

2021 Door een langere doorlooptijd van de planning en studies vertraagt het project. Daarbij is in de aanlegfase extra tijd nodig voor hergebruik van de oorspronkelijke weg en het beheersen van het risico van specifieke bodemcondities. Hierdoor wordt de openstelling van het project met twee jaar doorgeschoven.

2020 Het project is na de Voorkeursbeslissing overgegaan van de verkenningsfase naar planning en studies. 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.

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

De mijlpalen voor het project zijn nader te bepalen, tot duidelijk is wanneer het project van de beschikbare capaciteit aan stikstofdeskundigen gebruik kan maken (TK 35 925 A nr. 76).

Politiek/bestuurlijk

Na een uitgebreide participatie is in 2018 het voorkeursalternatief vastgesteld. Daarop is het ontwerp-Tracébesluit op 9 juni 2020 vastgesteld.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

N33 Zuidbroek-Appingedam

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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 aanleg en openstelling.

2018 Omdat de aanbesteding van de planning en studies is vertraagd, wordt ook het Tracébesluit later vastgesteld.

Financiën

Taakstellend budget: € 110 mln. (inclusief een initiële bijdrage van de regio € 88 mln.(prijspeil 2016)) (Artikel MF 12.03.02).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Openstelling
MIRT 2023	110	n.t.b.
MIRT 2022	104	n.t.b.
MIRT 2021	102	2026
MIRT 2020	100	2022-2024
MIRT 2019	99	2021-2023
MIRT 2017	96	2021-2023
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	14	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	14	

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023

Er is op dit moment onvoldoende programmabudget om het hele fase-2 aanlegprogramma uit te voeren. In overleg met de regionale bestuurders is daarom eind 2021 een prioritering afgesproken om 4 bruggen (Kootstertille, Spannenburg, Gerrit Krolbrug en Paddepoelsterbrug) met voorrang aan te pakken. Het budget voor de bruggen wordt gelijk verdeeld over de provincies zodat ca €70 mln. kan worden ingezet per provincie. De andere bruggen worden later weer opgepakt als er nieuwe middelen beschikbaar zijn.

2022

In 2020 is in het BO MIRT besloten om medio 2021 de voorkeursbeslissing voor de Friese bruggen Oude Schouw, Schuilenburg en Uitwellingerga en een startbeslissing voor een gebiedsgerichte verkenning Kootstertille-Schuilenburg te nemen. Verder is in het BO MIRT 2020 besloten om te gaan investeren in vervanging van de industriële automatisering op de objecten op de HLD en hier aanvullend € 118 mln. voor beschikbaar te stellen.

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-planning en studies. Dit wordt nu aangepakt, met vertraging tot gevolg.

Opgave

De hoofdvaarweg ontsluit Groningen en Fryslân 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 vernieuwing en verbetering van de vaarweg, met name bij de bruggen en sluizen. De hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl wordt geschikter gemaakt voor klasse Va scheepvaartverkeer.

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.

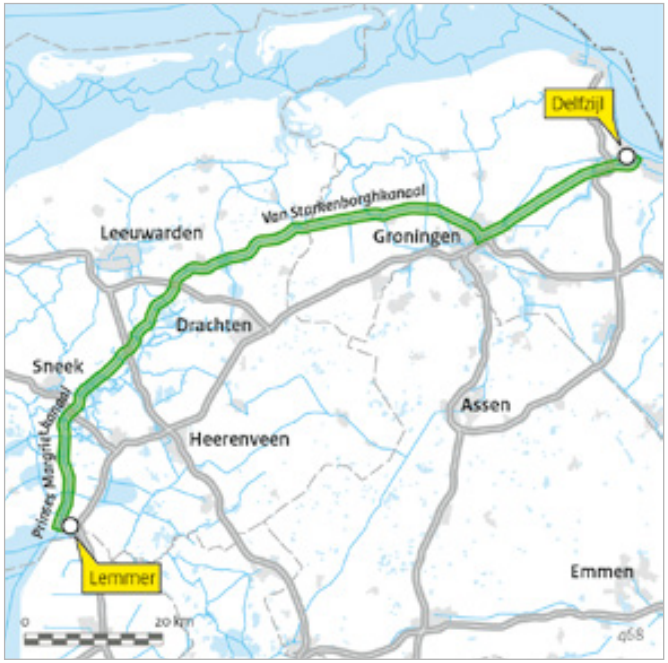
Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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 aanleg 2024)
Openstelling Paddepoelsterbrug: 2024-2026 (start aanleg 2023)*
Openstelling Busbaanbrug: N.t.b.
Openstelling Oude Schouw, Spannenburg en Uitwellingerga: 2027 (start aanleg 2024)**
Openstelling Kootstertille en Schuilenburg: 2025-2027 (start aanleg 2024)***

** Planning en uitvoering door gemeente Groningen*
*** Oude Schouw en Uitwellingerga planning nader te bepalen*
**** Schuilenburg planning nader te bepalen*



Politiek/bestuurlijk

In 2014 is het onderhoud van het Prinses Margrietkanaal, het Van Starkenborghkanaal en het Eemskanaal formeel in eigendom en beheer overgedragen van de provincies Groningen en Fryslân aan Rijkwaterstaat. De kanalen vormen gezamenlijk de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. In de periode 2014-2018 hebben de provincies Groningen en Fryslân samen met Rijkswaterstaat intensief samengewerkt aan de ontwikkeling, onderhoud en investeringen van de HLD. Vanaf 2019 wordt de aanleg, vernieuwing 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.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2

(vervolg)

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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 aanleg 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 aanleg gestart in 2018.

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.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN T-programma. Het project ligt op de North Sea-Balticcorridor.

Financiën

Het taakstellend budget voor dit project is € 233 mln. waarvan op

€ 191 mln. op artikel MF 15.03.02 en € 41 mln. op artikel MF 15.03.01. Daarnaast is € 65 mln. gereserveerd voor de drie Friese bruggen Oude Schouw, Schuilenburg en Uitwellingerga.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Openstelling
MIRT 2023	233	2024-2028
MIRT 2022	237	2024-2028
MIRT 2021	105	2024-2028
MIRT 2020	102	2023-2025
MIRT 2019	102	2023-2025
MIRT 2014	102	2023
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	131	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	17	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Pilot Buitendijkse Slibsedimentatie

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De Eems-Dollard is een van de twee estuaria die er in Nederland nog zijn: plekken waar het zoete water van een rivier geleidelijk overgaat in het zoute water van de zee, waardoor brak water ontstaat.
Dit levert unieke omstandigheden voor planten en dieren op.
De zorgwekkende staat van de natuur is de aanleiding voor ED2050: het gaat niet goed met de Eems-Dollard, deze is ernstig vertroebeld. Daarnaast spelen in het gebied grote opgaven voor natuurherstel, zoetwatervoorziening, klimaat, bodemdaling, veenoxidatie, energie en infrastructuur die vragen om een samenhangende benadering. Tegelijkertijd staat ook de leefbaarheid onder druk en zijn er forse uitdagingen om het gebied aantrekkelijker te maken om er te (blijven) wonen, werken en verblijven.

Oplossing

Overheden, bedrijven en natuurorganisaties hebben daarom in het Programma ED 2050 de handen ineengeslagen om de natuur, economie en leefbaarheid te versterken en te streven naar een vitale toekomstbestendige kustzone waar ze functies van natuur, recreatie/toerisme, economie en waterveiligheid zoveel mogelijk willen koppelen. Binnen het Programma wordt o.a. met behulp van PAGW gewerkt aan de Pilot buitendijkse slibsedimentatie. Om de ecologische kwaliteit in het Eems-Dollard-estuarium te verbeteren zijn er maatregelen nodig om de hoeveelheid slib in het water aanzienlijk te verminderen. Een belangrijke stap daarin is het ontwerpen en realiseren van een grootschalig proefproject ('pilot') om buitendijks slib op natuurlijke wijze te gaan onttrekken uit de waterkolom ('slibsedimentatie'). Met zo'n proefproject wordt het probleem aangepakt en tegelijk veel kennis opgedaan. Die kennis wordt tevens benut om de methode van het stimuleren van buitendijkse slibsedimentatie te onderzoeken en de effecten op het ecosysteem te kunnen volgen en ervan te leren. Deze kennis is noodzakelijk voor voorbereiding en besluitvorming van eventuele verdere opschaling van buitendijkse slibsedimentatie.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Met de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) wordt beoogd toekomstbestendige en ecologisch gezonde grote wateren te realiseren waarin hoogwaardige natuur samengaat met een krachtige economie. De natuurlijke dynamiek wordt versterkt door de ecologische waterkwaliteit en de natuur van de grote wateren te verbeteren, het achterland weer met elkaar te verbinden, eerder verloren en ontbrekende leefgebieden (opnieuw) aan te leggen en door te zorgen voor geleidelijke overgangen tussen land en water en zoet en zout. Met deze verbeteringen wordt bijgedragen aan het behalen van de doelstellingen in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn (Natura 2000) en de Kaderrichtlijn Water (KRW).

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Pilot Buitendijkse Slibsedimentatie

(vervolg)

Planning

2022/23: Projectbesluit
2023/24: Aanleg

Het project heeft enige vertraging opgelopen in verband met problemen bij pachten gronden voor uitvoering van de pilot.

Financiën

In het kader van PAGW is voor dit project in totaal € 9,4 mln. gereserveerd (inclusief EKP, IK en 10 jaar onderhoud).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Openstelling
MIRT 2022	9,4	2023/2024
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	0	

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

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Lauwersmeer-Vierhuizergat

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De Waddenzee is Unesco Werelderfgoed en 's werelds grootste aaneengesloten systeem van zand- en slibvlakten die droogvallen tijdens eb. Door bedijking, landaanwinning en afsluitingen van zeearmen is veel van het oorspronkelijke intergetijdengebied verdwenen. Overgangen van land naar water en van zoetwater naar zoutwater werden abrupt. Verbindingen met het achterland zijn afgesloten. Daarnaast zijn er veel menselijke activiteiten in het gebied zoals visserij, toerisme en baggeren voor de scheepvaart.
Al deze factoren hebben, samen met de gevolgen van klimaatverandering en intrede van exoten, invloed op het mariene ecosysteem.
De visstand is onvoldoende en het voedselweb is incompleet. Vooral grote vissen, toppredatoren en biobouwers, zoals zeegras, ontbreken. Omdat er onvoldoende geschikt leefgebied is, is de Waddenzee een zwakke schakel geworden in de Oost-Atlantische migratieroute van trekvogels (flyway) en de levenscyclus van trekvissen (swimway).

Oplossing

De hoofdstrategie is om te sturen op processen en het aanpassen van het menselijk gebruik aan deze fundamentele kenmerken. Het gebied met rust laten is daarbij belangrijker dan doen. Aan de randen van de Waddenzee zouden maatregelen genomen moeten worden om de overgangen van het Wad naar het land (weer) te verzachten en eerder verloren of ontbrekende leefgebieden aan te leggen. De nu lopende dijkversterkingstrajecten van de Waddenzeedijken, waaronder Lauwersmeer-Vierhuizergat, bieden hiervoor volop koppelkansen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Met de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) wordt beoogd toekomstbestendige en ecologisch gezonde grote wateren te realiseren waarin hoogwaardige natuur samengaat met een krachtige economie. De natuurlijke dynamiek wordt versterkt door de ecologische waterkwaliteit en de natuur van de grote wateren te verbeteren, het achterland weer met elkaar te verbinden, eerder verloren en ontbrekende leefgebieden (opnieuw) aan te leggen en door te zorgen voor geleidelijke overgangen tussen land en water en zoet en zout.
Met verbetering van de ecologische waterkwaliteit en de natuur wordt bijgedragen aan het behalen van de doelstellingen in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn (Natura 2000) en de Kaderrichtlijn Water (KRW).

Planning

2020-2022: Planning en studies
2023-2025: Projectbesluit en aanleg

Betrokken partijen

Waterschap Noorderzijlvest, provincie Groningen, LNV en IenW.

Financiën

Via de PAGW is er voor de ecologische maatregelen ten behoeve van de PAGW-doelen een budget van € 10 mln. gereserveerd (inclusief EPK, IK en 10 jaar onderhoud).

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Opdrachtnemer en opdrachtgever hebben afspraken gemaakt over de verdeling van kosten door vertraging en extra werkzaamheden. Daarmee komt het nieuwe taakstellend budget uit op € 836 mln. (RWS-2021/795). MIRT-mijlpaal openstelling is verschoven naar 2025.

2021 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.

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. excl. btw). De opdrachtnemer verwacht twee jaar vertraging voor openstelling door langere voorbereidings-en uitvoeringstijd. Het niet doorgaan van de zomerstremming kan tot meer vertraging leiden; voor het vervolg wordt een plan van aanpak opgesteld.

Opgave

De bereikbaarheid en de verkeersveiligheid van het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen staan onder druk. De belangrijkste oorzaak hiervan is de verkeersdrukte 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 overkluizingen. 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

2025: 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 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. Gewijzigde inzichten over de brandwerendheid van beton hebben tot aanvullende voorzieningen geleid. Door de langere voorbereidingstijd en een langere uitvoering is de openstelling vertraagd. Een onafhankelijke adviescommissie heeft advies uitgebracht over de samenwerking binnen en het verdere vervolg van het project. Op basis daarvan hebben opdrachtgever en opdrachtnemer in 2021 aanvullende afspraken gemaakt ten aanzien van financiën en planning.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2

(vervolg)

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2018 Budget opgehoogd vanuit middelen voor onderhoud.

2017 Boven op het taakstellend budget heeft de gemeente Groningen een aanvullende en kostendekkende bijdrage toegezegd (€ 3,5 mln.) voor de busbaan bij Hoogkerk.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het uitgebreide netwerk van het Europese TEN-T programma.

Financiën

Taakstellend budget: € 855 mln. (Artikel MF 12.03.01). Het taakstellend budget is in MIRT 2022 opgehoogd door provincie Groningen en het Rijk als gevolg van in 2021 met de opdrachtnemer hernieuwde afspraken ten aanzien van financiën en planning. In de uitvoering van het project wordt ook een aantal werkzaamheden voor externe opdrachtgevers meegenomen. De financiering van die kosten wordt apart geregeld.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Openstelling
MIRT 2023	855	
MIRT 2022	836	2025
MIRT 2021	714	2022-2024
MIRT 2020	700	2022-2024
MIRT 2019	689	2021-2023
MIRT 2016	666	2019-2021
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	189	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	64	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln.	Percentage***
2021	503	59 %
2020	316	39 %
2019	243	34 %
2018	201	29 %

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Sporendriehoek Noord-Nederland

TEN-T

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 de bereikbaarheidsprogramma's (Artikel MF 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).

Opgave

De bereikbaarheid en de verkeersveiligheid van het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen staan onder druk. De belangrijkste oorzaak hiervan is de verkeersdrukte op de Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) met de gelijkvloerse kruising van de A7 met de A28 op het door verkeerslichten geregelde Julianaplein.

Oplossing

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.

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 en vormen daarnaast een risicobudget. 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 betrouwbaarheid, en bijdragen aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Sporendriehoek Noord-Nederland

(vervolg)

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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). Dit bleek niet het geval te zijn, aangezien Groningen niet op de 'afrondingslijst' 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 Spoort. Zie voor toelichting het projectblad Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten.

Planning

Vanaf 2010: Start aanleg
Oplevering van de maatregelen: Divers

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.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het uitgebreide netwerk van het Europese TEN-T programma.

Financiën

Taakstellend budget: € 144 mln. (Artikel MF 13.03.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Gereed
MIRT 2023	144	Divers
MIRT 2022	141	Divers
MIRT 2021	140	Divers
MIRT 2020	136	Divers
MIRT 2019	136	Divers
MIRT 2013	172	Divers
verschil t.o.v. huidig budget in mln. €	28	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	12	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln.	Percentage***
2021	94	67 %
2020	78	56 %
2019	64	49 %
2018	63	46 %
2017	60	43 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Regionale/lokale infrastructuur**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Sluiscomplex Kornwerderzand

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Er is gestart met de technische voorbereidingen voor de werkzaamheden. Bij het realiseren van het project wordt gestart met het vervangen van de bruggen en verdiepen en verbreden van de vaargeulen. Na duidelijkheid over de markt-bijdrage wordt gestart met de verruiming van de sluis.

2021 Op 24 juni 2020 hebben de provincie Fryslân en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een bestuursovereenkomst ondertekend waardoor de aanleg van het project kan worden gestart.

2020 Dit project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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 scheeps-werven (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, water-veiligheid, kwaliteitseisen van IenW et cetera) wordt voldaan.

Planning

2020: Start aanleg 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 marktbijdrageregeling (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 als voor 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, waterveilig-heid, kwaliteitseisen van IenW et cetera) wordt voldaan.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Regionale/lokale infrastructuur**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Sluiscomplex Kornwerderzand

(vervolg)

Afgesproken is dat de risico's voor het project bij de provincie liggen. 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 € 113 mln. Deze rijksbijdrage is als volgt opgebouwd; € 97 mln. (Artikel MF 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 € 16 mln. (Artikel MF 12.02.04) heeft een overlap met eerder geprogrammeerde budgetten voor vervanging van het brugdek en de verdieping van de vaargeul (Artikel MF 15.03.02 en MF 12.02.04).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Openstelling
MIRT 2023	113	2025-2028
MIRT 2022	113	2025-2028
MIRT 2021	111	2025-2028
MIRT 2020	111	n.t.b.
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	2	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	4	

Gerealiseerd budget

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

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2021 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2021 was gerealiseerd.

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

Financiën

› Financiële uitwerking

› Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten

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 gegenereerd. 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.rijksfinancien.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 2021-2027 een beroep op de Connecting Europe Facility (CEF) van de Europese Unie (EU) met daarin middelen voor de cofinanciering van de aanleg 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 interoperabel, 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.

In het coalitieakkoord “Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst” is opgenomen dat in 2030 een systeem van ‘Betalen naar Gebruik voor alle automobiliteit’ (verder: BNG) de nog bestaande tol-tracés, waaronder de tijdelijke tolheffing die is voorzien voor de BBV en de ViA15, vervangt. Dit betekent dat vanaf 2030 een nieuwe situatie ontstaat. Tot 2030 zal, zoals gepland, tol geheven gaan worden op deze verbindingen. Met het ministerie van Financiën wordt momenteel gewerkt aan de invulling van BNG waarin ook de gevolgen voor de tijdelijke tolheffing meegenomen worden (TK 35 925 A, nr. 37).

Inzet van de middelen

De beschikbare middelen worden ingezet voor rijksprojecten (aanleg, 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 2023.

Artikel	2022	2023	2024	2025	2026	2027
IenW (XII)						
13.04 Meerjarenprogramma Bodem	115.499	130.944	148.937	150.990	142.959	143.958
20.01 Uitvoering Geluidsanering	56.151	54.838	43.487	50.667	50.793	49.966
25.01 Bijdrage BDU	1.005.694	991.493	991.492	991.599	991.599	991.599
totaal	**1.073.610**	**1.094.330**	**1.100.192**	**1.106.943**	**1.099.651**	**1.185.523**
IenW (A)						
11.01 Verkenningen	2.019	2.750	17.100	4.111	223.903	368.275
11.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	672					
11.03 Reserveringen	68.709	1.088.035	1.178.607	1.472.970	1.192.247	1.288.102
11.04 Generieke investeringsruimte	2.042	6.041	14.378	68.435	143.458	185.781
12.01 Exploitatie	4.479	4.478	4.266	4.159	4.159	4.159
12.02 Onderhoud en vernieuwing	1.279.349	1.135.979	1.228.776	1.371.067	742.576	698.813
12.03 Ontwikkeling	663.012	714.418	1.113.186	1.124.159	1.159.608	891.570
12.04 Geïntegreerde conctractvormen/PPS	606.138	514.098	887.350	616.391	628.301	677.374
12.06 Netwerkgebonden kosten HWN	840.914	776.377	672.231	673.413	600.355	589.116
13.02 Exploitatie, onderhoud en vernieuwing	1.965.307	1.990.766	1.974.893	1.968.690	1.570.185	1.635.044
13.03 Ontwikkeling	552.933	506.053	444.210	349.614	322.018	278.638
13.04 Geïntegreerde conctractvormen/PPS	198.952	202.928	180.455	175.979	176.889	174.656
13.07 Rente en aflossing			8.298.000			
14.01 grote regionale/lokale projecten	36.068	3.290	37.740	70.569	69.070	10.408
14.03 RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid	51.109					
15.01 Exploitatie	10.972	10.152	9.826	9.661	9.661	9.661
15.02 Onderhoud en vernieuwing	541.864	591.958	744.527	704.055	352.138	270.351
15.03 Ontwikkeling	379.028	219.577	210.532	290.144	693.336	262.068
15.04 Geïntegreerde conctractvormen/PPS	185.834	117.961	91.116	65.284	54.633	54.636
15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN	412.627	411.581	385.224	374.528	337.696	339.130
17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	1.335	799	700	810	690	810
17.07 ERMTS	107.712	46.074	54.226	123.354	125.816	158.998

Financiële uitwerking

Artikel	2022	2023	2024	2025	2026	2027
17.08 ZuidasDok	137.750	183.980	157.212	77.265	119.759	155.136
17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	232.905	168.809	139.159	208.484	270.482	302.400
18.06 Externe veiligheid	3.345					
totaal	**7.423.698**	**14.497.305**	**7.526.084**	**6.809.859**	**7.146.423**	**128.327**
IenW (J)						*95.802*
1.01 Grote projecten waterveiligheid	103.634	122.013	89.081	1.478	75.804	22.162
1.02 Ontwikkeling waterveiligheid	444.348	510.860	620.750	592.768	485.568	390.289
1.03 Studiekosten waterveiligheid	19.847	20.244	15.150	13.456	11.135	9.737
2.02 Ontwikkeling zoetwatervoorziening	157.093	137.886	43.020	37.811	49.311	76.488
2.03 Studiekosten Zoetwatervoorziening	4.892	4.500	4.139	7.387	2.200	2.200
3.01 Exploitatie	8.028	8.028	8.055	8.055	8.055	8.283
3.02 Onderhoud en vernieuwing	249.778	363.614	320.242	399.163	177.569	128.327
4.02 Geïntegreerde conctractvormen/PPS	128.577	243.009	193.233	103.707	91.346	95.802
5.01 Apparaat	261.761	264.444	260.910	266.893	259.725	258.806
5.02 Overige uitgaven	105.852	95.355	72.947	73.288	73.417	75.107
5.03 Investeringsruimte	4.557	12.216	23.277	30.881	19.112	142.135
5.04 Reserveringen	0	12.500	55.463	63.500	75.508	134.500
7.01 Ontwikkeling Kaderrichtlijn water	45.465	58.791	78.946	107.100	114.125	158.824
7.02 Ontwikkeling Waterkwaliteit	34.339	38.144	53.364	46.060	60.355	76.404
7.03 Studiekosten waterkwaliteit	23.291	16.844	19.653	13.786	865	765
7.02 Overige Invest.waterkwaliteit	13.156	21.767	26.288	40.760	41.374	55.967
7.03 Studiekosten waterkwaliteit	19.273	8.450	6.100	11.000	9.513	2.000
totaal	**1.405.246**	**1.328.425**	**1.711.929**	**1.484.586**	**1.356.558**	**1.373.952**

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 aanleg lager dan het plafond komt het verschil ten gunste aan het gemeente- en provinciefonds. De toevoeging of uitname wordt over het Gemeentefonds en het Provinciefonds verdeeld conform de aandelen van de gezamenlijke gemeenten en gezamenlijke provincies in het BCF in het gerealiseerde jaar.

Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten 1e helft 2022

(periode 1 januari tot 1 juli 2022)

Toelichting

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 1 juli 2022. Referentie hierbij is de voorgaande voortgangsrapportage die opgenomen is in de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat aan de voorzitter van de Tweede Kamer van 28 maart 2022 met kenmerk 2022D12100. Dat overzicht rapporteerde over de projecten in de periode van 1 januari tot 1 juli 2021. Een nadere toelichting op de projecten staat in de afzonderlijke projectbeschrijvingen van dit MIRT Overzicht 2023.

Deze rapportage heeft als peildatum 30 juni 2022.

In de tabellen zijn de projecten met de nieuwe planning voor de mijlpalen aangegeven. De voortgang ten opzichte van de vorige peildatum 31 december 2021 is hierin zichtbaar gemaakt.

De rapportage kent een aparte tabel voor de *verkenningen*. Daarvan zijn er 7: 2 in Noordwest-Nederland (was in de vorige rapportage 2), 2 in Zuid-Nederland (was 2), 2 in Zuidwest-Nederland (was 2) en 1 in Oost-Nederland (was 1).

In totaal zijn er 19 projecten in de *planuitwerkingsfase*. Dit waren er in de vorige rapportage ook 19. Hiervan zijn 15 hoofdwegenprojecten en 4 spoorwegprojecten. Er zijn geen vaarwegprojecten in deze fase.
De planuitwerkingen kennen de volgende landsdelige spreiding: 6 in Noordwest-Nederland (was 6), 3 in Zuidwest-Nederland (was 3), 4 in Zuid-Nederland (was 4), 4 in Oost-Nederland (was 4) en 1 in Noord-Nederland (was 1).

Is een Tracébesluit eenmaal onherroepelijk, dan wordt het project in de volgende rapportage niet meer opgenomen in het overzicht en gaat het project doorgaans over naar de realisatiefase.

Als enige mijlpaal in deze periode is – overeenkomstig de planning – het Tracébesluit voor het spoorwegproject PHS Nijmegen op 29 april genomen.

Toelichting wijzigingen

In de MIRT-brief van juni 2022 (35 925 A nr. 76) is de Kamer geïnformeerd over de prioritering van de MIRT-projecten op het HWN. Daarbij is aangegeven dat niet alle projecten tegelijk van de beschikbare deskundigen gebruik kunnen maken. Er moeten daarom keuzes worden gemaakt in welke volgorde deze projecten voorbereid zullen worden. Voor de prioritaire projecten zal in het najaar een indicatieve planning kunnen worden gegeven. De planning van de MIRT-projecten is daarom nader te bepalen.

Voor een beperkt aantal projecten die nog een concrete planning kenden zijn de mijlpalen daarom nader te bepalen. Dit betreft de *A7/A8 Amsterdam - Hoorn, A20 Nieuwerkerk aan den IJssel - Gouda, A67 Leenderheide - Geldrop* en *A1/A30 Barneveld*. Voor de overige projecten op het HWN waren de mijlpalen al nader te bepalen door vertragingen door de stikstofproblematiek.

- *A50 Ewijk - Bankhoef - Paalgraven:*
  Het project gaat over naar de uitgebreide tracéwetprocedure in verband met een oplossingsvariant waarbij het traject gedeeltelijk met 2 rijstroken wordt uitgebreid. Het volgen van de uitgebreide procedure leidt tot extra onderzoekslast van enkele maanden. De voorkeursbeslissing wordt daardoor in 2023 verwacht.

- *A27 Zeewolde - Eemnes (in de vorige rapportage A27 Almere Haven - Eemnes geheten):*
  Afhankelijk van het beschikbare budget, regionale bijdragen, politieke besluitvorming van woningbouwlocaties en stikstof wordt bij het BO MIRT in het najaar van 2022 besloten of een startbeslissing genomen kan worden.

- *A15 Papendrecht - Gorinchem:*
  Vanwege het complexe verkenningsgebied tussen rivier en woonkernen en als gevolg van additionele onderzoeken in verband met stikstof wordt de voorkeursbeslissing in 2024 verwacht.

- *A58 Breda - Tilburg:*
  Afronding van de verkenning is vertraagd tot 2023, met name vanwege stikstof.

- *MIRT Verkenning oeververbindingen regio Rotterdam:*
  Extra onderzoeken, onder meer naar nautische aspecten van de brugvarianten van de nieuwe stedelijke oeververbindingen, leiden ertoe dat het voorkeursalternatief in het najaar van 2022 bestuurlijk kan worden vastgesteld. Na een inspraakperiode en bespreking van het alternatief door medeoverheden kan het voorkeursbesluit in Q1 2023 genomen worden.

- *A4 Burgerveen - N14:*
  Het OTB kan niet genomen worden in verband met onzekerheid over de stikstofdepositie. Opstellen van de planning is afhankelijk van de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State over PAS.

- *InnovA58 Eindhoven - Tilburg:*
  Het OTB kan niet genomen worden in verband met onzekerheid over de stikstofdepositie. Opstellen van de planning is afhankelijk van de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State over PAS.

Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten (peildatum 31 december 2021) in tabellen

Gehanteerde afkortingen:

SB: Startbeslissing
VK: Voorkeursbeslissing
(O)TB: (Ontwerp) Tracébesluit
R: Realisatie
PHS: Programma Hoogfrequent Spoor
Knp.: knooppunt
Asw: autosnelweg
Aw: autoweg

Verkenningen

Projectnaam	Laatste mijlpaal	Geplande mijlpalen	Procedure
A9 Rottepolderplein (onderdeel van programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB))	SB Q4 2018	VK 2022	Tracéwet zonder structuurvisie
A27 Zeewolde – Eemnes (onderdeel van programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB))		SB Q4 2022	n.t.b.
Oeververbindingen regio Rotterdam (onderdeel programma MoVe)	SB Q4 2019	VK Q1 2023	Tracéwet zonder structuurvisie, waarbij per maatregel wordt onderzocht welke procedure van toepassing is (wet op de ruimtelijke ordening)
A15 Papendrecht - Gorinchem	SB Q2 2018	VK 2024	Tracéwet met structuurvisie
A2 Deil - 's Hertogenbosch - Vught	SB Q2 2018	VK 2022	Tracéwet met structuurvisie
SmartwayZ.NL: A58 Breda - Tilburg	SB Q2 2018	VK 2023	Tracéwet met structuurvisie
A50 Ewijk - Bankhoef - Paalgraven	SB Q4 2020	VK 2022	Tracéwet met structuurvisie

Planning en studies

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 2e helft 2021;
- 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 2e helft 2020	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel / Aantal km
Hoofdwegen					
A27/A12 Ring Utrecht	TB Q4 2020	R 2029	R 2029		A27 Lunetten - Rijnsweerd: Asw 4-6 wordt Asw 7-7 en A12 Oudenrijn - Lunetten: Asw 2-3-3-2 wordt Asw 3-3-3-3. 63 km
A28/A1 Knooppunt Hoevelaken	OTB/MER Q3 2018	n.t.b.	n.t.b.	Opstellen van de planning is afhankelijk van de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State over PAS.	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.	Opstellen van de planning is afhankelijk van de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State over PAS.	Asw 2x2 wordt 2x3 15 km

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2e helft 2020	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel / Aantal km
A7/A8 Amsterdam - Hoorn	VK Q4 2019	OTB Q3 2023 TB Q2 2025 R 2027	n.t.b.	In afwachting van een nieuwe planning van de MIRT-projecten op het HWN zijn de mijlpalen nader te bepalen.	A7 Hoorn - Avenhorn: Verbreding Asw met spitsstrook, Purmerend Noord - knp. Zaandam: verbreding Asw 2 rijstroken; A8 knp. Zaandam - Coenplein: verbreding Asw 2 rijstroken en A10 ingebruikname extra rijstroken Coentunnel. 28 km
Spoorwegen					
Amsterdam CS	TB Q1 2021	R 2021-2029/2032	R 2021-2029/2032	De planning is mede afhankelijk van de realisatie van het project derde perron Amsterdam Zuid. De oplevering 2029/2032 betreft de onderdelen die onafhankelijk van project 'derde perron' gerealiseerd kunnen worden.	Spoorvernieuwing aan beide zijden 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	OTB Q1 2021	TB 2022 R 2022-2028	TB 2022 R 2022-2028		Maatregelen om de frequentieverhoging naar 6 intercity's op dit traject mogelijk te maken.

Zuidwest-Nederland (Zuid-Holland en Zeeland)

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2e helft 2020	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel / Aantal km
Hoofdwegen					
A4 Burgerveen - N14	VKB Q2 2020	OTB 2022 TB 2023 R 2026	N.t.b.	Opstellen van de planning is afhankelijk van de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State over PAS.	np. Burgerveen - verdiepte ligging bij Leiden: verbreding Asw 1 rijkstrook. Vervanging Ringvaartaquaduct Haarlemmermeer in zuidelijke richting. Aansluiting Hoogmade - Aansluiting N11: verbreding Asw 2 rijstroken. Aansluiting N11 - aansluiting N14: verbreding Asw met 1 rijstrook. 27 km
A4 Haaglanden - N14	OTB Q2 2020	N.t.b.	N.t.b.	Opstellen van de planning is afhankelijk van de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State over PAS.	Aansluiting N14 - Aansluiting Den Hoorn: nieuwe parallelstructuur van Asw 2x2 rijstroken. Den Hoorn - Ketheltunnel: verbreding Asw tot 2x3. Verbeteren van de doorstroming op de kruisingen van de N14. 19 km (waarvan 5 km 2x2)
A20 Nieuwerkerk aan den IJssel - Gouda	VK Q1 2019	OTB Q2 2023 TB Q1 2024 R 2025-2028	N.t.b.	In afwachting van een nieuwe planning van de MIRT-projecten op het HWN zijn de mijlpalen nader te bepalen.	Asw 2x2 naar Asw 2x3. 12 km

Zuid-Nederland (Noord-Brabant en Limburg)

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2e helft 2020	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel / Aantal km
Hoofdwegen					
SmartwayZ.NL: InnovA58 Sint Annabosch - Galder Eindhoven - Tilburg	Q4 2015 Bestuurlijk voorkeursalternatief	Sint Annabosch - Galder: n.t.b. Eindhoven-Tilburg: OTB Q1 2022 TB Q1 2023	Sint Annabosch - Galder: N.t.b. Eindhoven-Tilburg: N.t.b.	Opstellen van de planning is afhankelijk van de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State over PAS.	Asw 2x2 wordt Asw 2x3. Sint Annabosch - Galder: 7 km en Eindhoven-Tilburg: 28 km
A67 Leenderheide - Geldrop	VK Q1 2020	OTB 2023 TB 2024	n.t.b.	In afwachting van een nieuwe planning van de MIRT-projecten op het HWN zijn de mijlpalen nader te bepalen.	Asw: toevoegen 3de rijstrook zuidelijke baan en toevoegen weefstrook noordelijke baan. Aanpassing knooppunt Geldrop. Pakket van maatregelen Korte termijn en Smart Mobility.
A67/A73 knooppunt Zaarderheiken	SB Q1 2017	n.t.b.	n.t.b.	Opstellen van de planning is afhankelijk van de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State over PAS.	Uitbreiding van de parallelbaan A73 met extra rijbaan. 1 km
Spoorwegen					
Meteren - Boxtel	TB Q2 2020	R 2020-2028/29	R 2020-2028/29		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 2e helft 2020	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel / Aantal km
Hoofdwegen					
A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15)	TB Q1 2017	n.t.b.	n.t.b.	Opstellen van de planning is afhankelijk van de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State over PAS.	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.	n.t.b.	Opstellen van de planning is afhankelijk van de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State over PAS.	Aw 2x1 wordt aw 2x2 21 km
N50 Kampen - Kampen Zuid	SB Q4 2017	n.t.b.	n.t.b.	Opstellen van de planning is afhankelijk van de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State over PAS.	Aw 2x1 wordt Aw 2x2. 3 km
A1/A30 Barneveld	VK Q1 2021	OTB 2023 TB 2024	n.t.b.	In afwachting van een nieuwe planning van de MIRT-projecten op het HWN zijn de mijlpalen nader te bepalen.	A1: Asw 2x2 wordt Asw 2x3; Verbeteren aansluiting A30. 7 km
Spoorwegen					
PHS Nijmegen	TB Q2 2022	TB 2022 R 2022-2028	R 2022-2028		Uitbreiding van spoor- en transfercapaciteit van het station om het klaar te maken voor PHS.

Noord-Nederland (Drenthe, Friesland en Groningen)

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2e helft 2020	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel / Aantal km
Hoofdwegen					
N33 Zuidbroek - Appingedam	OTB Q2 2020	N.t.b.	N.t.b.	Opstellen van de planning is afhankelijk van de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State over PAS.	Aw 2x1 wordt Aw 2x2. 20 km