

MIRT Overzicht 2025

Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

Begin met lezen →

MIRT Overzicht 2025

Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Aangeboden aan de voorzitters van de Eerste Kamer en Tweede Kamer der Staten-Generaal

door de minister van Infrastructuur en Waterstaat en
de staatssecretaris van Openbaar Vervoer en Milieu

Colofon

Uitgave:
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, mede namens het
Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Grafisch ontwerp, vormgeving en redactie:
Sabel Communicatie, Bilthoven

Kaarten:
CartoNext, Utrecht

Fotografie:
Freddy Schinkel
Gerhard van Roon / Kunst en Vliegwerk
Mediatheek Rijksoverheid
Paul Voorham
Tineke Dijkstra
Ton Borsboom
Prorail

Het MIRT Overzicht 2025 is ook beschikbaar via
www.mirtoverzicht.nl



Inhoud

Voorwoord en leeswijzer 5

Over het MIRT 9

Nationaal 26

Noordwest-Nederland 144

Zuidwest-Nederland 213

Zuid-Nederland 275

Oost-Nederland 330

Noord-Nederland 381

Financiële uitwerking en voortgangsrapportage 416



Voorwoord

Wanneer je Nederland vanuit de lucht bekijkt, valt meteen de goed georganiseerde en doordachte infrastructuur op. Zoals dijken en dammen die ons waterrijke land omarmen en ervoor zorgen dat we droge voeten houden. Indrukwekkende waterwerken, zoals de Afsluitdijk en de Deltawerken, die ons beschermen tegen overstromingen. Mainports, die ons wereldwijd verbinden. Spoorlijnen en snelwegen die ervoor zorgen dat steden en dorpen snel en soepel bereikbaar zijn. Ingenieuze verkeersknooppunten, fly-overs, tunnels en rotondes, die maken dat alles doorstroomt. En fietspaden, waarmee we gezond en veilig op school, werk en bij voorzieningen kunnen komen. Onze infrastructuur is een toonbeeld van effectiviteit en innovatie, wereldwijd bewonderd en nagevolgd.

De grootste prestatie is niet om aan de top te komen, maar om daar te blijven. Daarom werkt IenW aan een mega-onderhoudsbeurt van onze wegen, spoor, waterwerken en vaarwegen. Het is zelfs de grootste ooit. En daar gaan we voorlopig mee door, want de instandhouding van bestaande infrastructuur is van cruciaal belang voor de bereikbaarheid van ons land. Daarnaast werken we aan een nog betere samenwerking tussen en met (mede)overheden, marktpartijen, ingenieursbureaus en kennisinstellingen. Want alleen samen kunnen we deze megaklus klaren.

De mobiliteit in Nederland zal de komende periode naar verwachting blijven toenemen. Daarom blijft het belangrijk ook in te zetten op aanleg. We werken met volle kracht door aan lopende wegprojecten zoals A2 Vonderen-Kerensheide en A27 Houten-Hooipolder. Als er voldoende personeel en vergunningsruimte is en de financiële middelen er zijn, worden de 17 gepauzeerde aanlegprojecten gefaseerd opgepakt. Daarnaast zijn de Nedersaksenlijn (Groningen-Almelo/Enschede), de OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer en de bevaarbaarheid van de IJssel, prioriteiten. Voor het spoorvervoer is in de grensregio's een goede verbinding met de buurlanden essentieel.

Ondanks dat we veel minder nieuwe infrastructuur kunnen aanleggen dan we zouden willen, zijn er genoeg mijlpalen: de nieuwe overnachtingshaven in Spijk bijvoorbeeld, waar schippers en bemanningen veilig kunnen rusten. De krib- en oeververlaging in het Pannerdensch Kanaal, de ombouw van de Amstelveenlijn, de Reevesluis, de openstelling van een deel van de Rijnlandroute (de nieuwe provinciale weg N434 en de Corbulotunnel) en de Zuidelijke Ringweg Groningen. Ook zijn in het Brainportconvenant van maart 2024 afspraken gemaakt over de ontsluiting van de Brainportregio.

En dan kijken we in het laatste kwartaal van 2024 nog uit naar de opening van de Blankenburgverbinding, die de Rotterdamse haven beter bereikbaar maakt. En natuurlijk naar de Nieuwe Sluis Terneuzen, die de toegang tot de havens van Terneuzen en Gent verbetert. Maar ook de afronding van diverse deelprojecten van het Programma Hoogfrequent Spoor, zoals de oplevering van het traject Delft - Rijswijk en de UK-terminal voor beveiligd vertrek naar Londen. We mogen trots zijn op deze en al die andere projecten. Ze zorgen ervoor dat Nederland bereikbaar blijft, we naar werk en familie kunnen blijven gaan, dat de pakketbezorger op tijd voor de deur staat en supermarkten kunnen worden bevoorraad. Bekijk alles nog eens gerust in dit MIRT-overzicht.

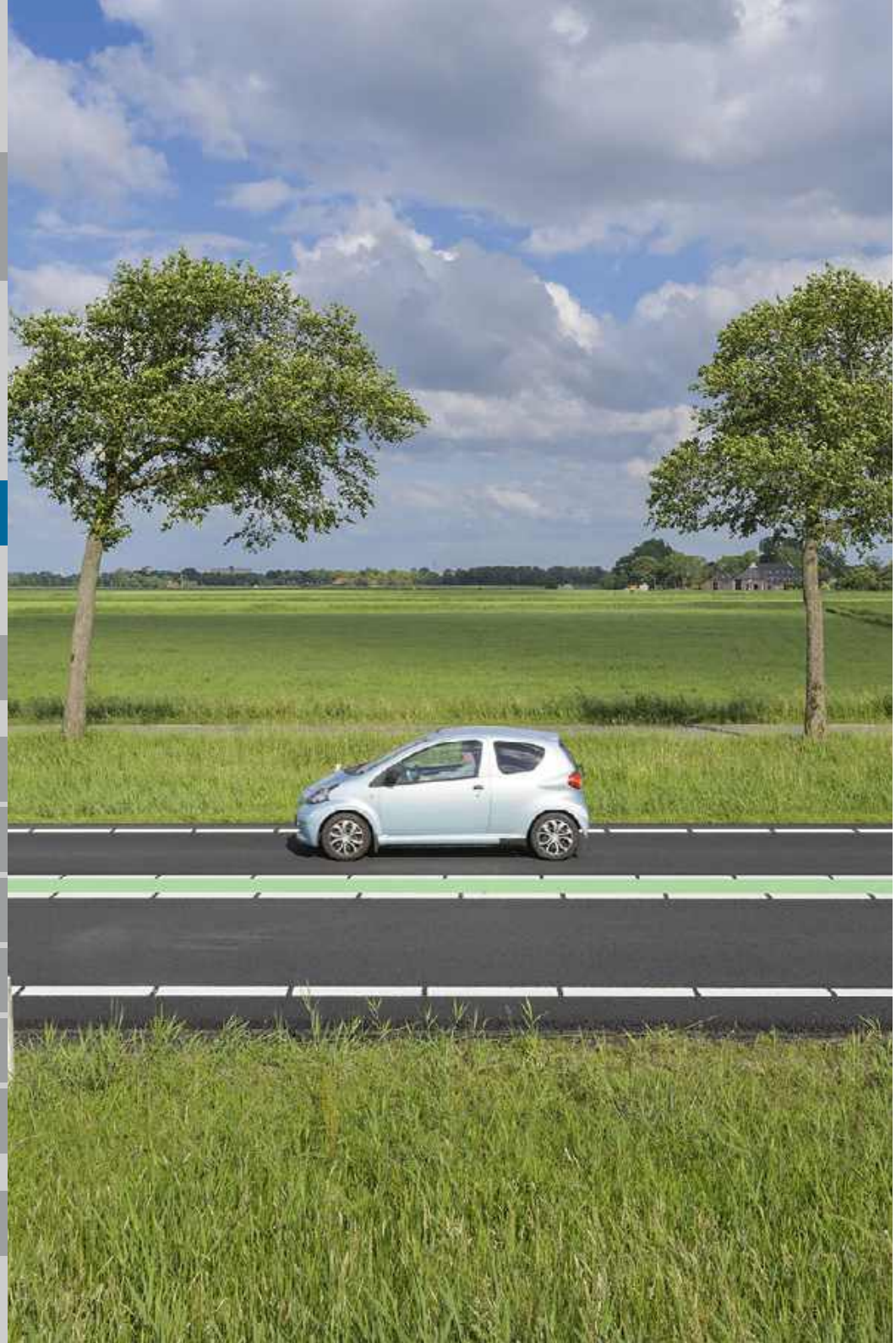
Mede namens de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening.



Barry Madlener
Minister van Infrastructuur en Waterstaat



Chris Jansen
Staatssecretaris van Openbaar Vervoer en Milieu



Leeswijzer

Voor u ligt het MIRT Overzicht 2025.
Dit 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. In het verlengde hiervan wordt informatie verleend over de herprioritering van het Mobiliteitsfonds. Ook het MIRT Overzicht is ieder jaar aan wijzigingen onderhevig. Doorgevoerde wijzigingen staan in het hoofdstuk 'Wijzigingen ten opzichte van het MIRT Overzicht 2024'. Vervolgens geven we een toelichting op de indeling en opbouw van de project- en programmabladen. Dit hoofdstuk wordt afgesloten met een overzicht van de gerealiseerde projecten van 2024 (inclusief foto's) en een overzicht van gerealiseerde projecten over de afgelopen vijf jaar.

Het hoofdstuk 'Nationaal' biedt inzicht in de lopende MIRT-projecten en -programma's op nationaal niveau. U vindt er onder meer een kaart van de lopende MIRT-onderzoeken en een kaartenreeks waarop per regio de lopende projecten en programma's staan. Omdat nationale projecten en programma's worden uitgerold over meerdere MIRT-regio's, staan die niet op deze kaarten. Naast de file top 50 over de periode 1 mei 2023 tot 30 april 2024 leest u in het onderdeel 'Transport en investeringsbeleid van de EU in Nederland' van dit hoofdstuk ook een beschrijving van het Nederlandse transportnetwerk in internationale context. Dit hoofdstuk eindigt met een weergave van alle lopende project- en programmabladen die als 'nationaal' gekenmerkt worden.

Daarna volgt voor elk van de vijf MIRT-regio's een hoofdstuk. We hanteren daarin een vaste opbouw:

- *Gebiedsopgave*
- *Projectenkaart*
- *Projectenoverzicht*
  Deze infographic maakt inzichtelijk hoeveel projecten er in een gebied zijn, onderverdeeld naar fase en modaliteit.
- *Project- en programmabladen*
  Deze beginnen per gebied met de bladen van de eventuele gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's. Direct hierna vindt u er 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 vindt u een financiële toelichting op de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten over de periode 1 januari - 30 juni 2024.

Dit MIRT Overzicht kunt u downloaden via de website: *www.mirtoverzicht.nl.*

Leeswijzer

Knoppen en iconen

Het MIRT Overzicht is een interactief document waarmee u gemakkelijk door het document kunt navigeren. Onderstaande legenda geeft uitleg in de betekenis van de knoppen, kleuren en iconen.

Knoppen menu

- Hoofdmenu en voorwoord
- Vorige pagina
- Volgende pagina
- Leeswijzer, algemene informatie MIRT
- Nationale projecten
- Projecten Noordwest-Nederland
- Projecten Zuidwest-Nederland
- Projecten Zuid-Nederland
- Projecten Oost-Nederland
- Projecten Noord-Nederland
- Financiën

Knop → Interne link

Legenda projectbladen

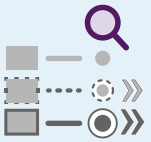
- Uitgaande link
- Programma
- Onderzoek
- Verkenning
- Planning en studies
- Realisatie

TEN-T — Project ligt op TEN-T netwerk

TEN-T CEF — Project ligt op TEN-T netwerk en wordt (deels) gefinancierd uit CEF

Programma WoMo — Project valt onder programma Woning en Mobiiteit

Legenda kaarten



Fase
Onderzoek
Verkenning
Planning en studies
Realisatie

Modaliteit
Spoor en OV
Vaarwegen
Water
Wegen

Programma's

Lijst van afkortingen MIRT Overzicht 2025

In het MIRT Overzicht gebruiken we op meerdere plaatsen afkortingen. De meest gebruikte afkortingen staan 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
DSO	Digitaal Stelsel Omgevingswet
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 VRO	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Ministerie van EZ	Ministerie van Economische Zaken
Ministerie van EZK	(Voormalig) 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 KGG	Ministerie van Klimaat en Groene Groei
Ministerie van VenW	(Voormalig) ministerie van Verkeer en Waterstaat
Ministerie van VRO	Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening
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	Bereikbaarheidsprogramma 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	Ontwerptracébesluit
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
PPC	Publiek-Private Comparator
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	Tracébesluit
TBES	Toekomstbestendig Ecologisch Systeem
TBOV	Toekomstbeeld Openbaar Vervoer
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 en renovatie
VTM	Vessel Traffic Managementsysteem
WLO	Welvaart en Leefomgeving
WoMo	Woningbouw en Mobiliteit
zoab	Zeer open asfaltbeton
ZRG	Zuidelijke Ringweg Groningen
ZZL	Zuiderzeelijn



Over het MIRT

› Het MIRT in ontwikkeling 11
› Herprioritering van het Mobiliteitsfonds 14
› Wijzigingen ten opzichte van het MIRT Overzicht 2024 16
› Toelichting op de project- en programmabladen 18
› Gerealiseerde projecten 2024 21



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).

Het MIRT heeft de volgende functies:

Begroting

Het MIRT Overzicht geeft inzicht in de achtergrond, stand van zaken en planning van projecten en programma's waarbij het Rijk in het kader van het MIRT is betrokken.

Samenwerking

Het MIRT gaat uit van 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 voor ieder van de vijf MIRT-regio's (Noordwest, Zuidwest, Zuid, Oost en Noord) en voor het programma Goederenvervoercorridors.

De minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) is verantwoordelijk voor de ruimtelijke ordening, waar via het MIRT ook een belangrijke bijdrage aan wordt geleverd. In het voorjaar vinden onder regie van de minister van VRO bestuurlijke overleggen Leefomgeving 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, beleidsartikel 26, Bijdrage Investeringsfondsen). In hoofdstuk XII van de beleidsbegroting worden de uitgaven voor de beleidsuitgaven van IenW geraamd en verantwoord. Het gaat bij die uitgaven onder meer om beleidsonderzoeken, subsidies en bijdragen aan medeoverheden en/of internationale organisaties. Ook de apparaatsuitgaven voor het kerndepartement worden begroot in de beleidsbegroting.

Integrale Mobiliteitsanalyse 2021

Om een beeld te krijgen van de mobiliteitsontwikkeling en -opgaven op de lange termijn, voert IenW de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) uit. De meest recente IMA dateert uit 2021 (IMA 2021) met een update in 2023. Normaliter publiceert het ministerie van IenW de IMA elke vier jaar, maar vanwege de vervroegde Tweede Kamerverkiezingen is besloten om in december 2023 een update van de IMA 2021 uit te brengen. De volgende Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) wordt naar verwachting eind 2026 uitgebracht.

Het MIRT in ontwikkeling

De Integrale Mobiliteitsanalyse voorziet het nieuwe kabinet van inzichten op de lange termijn mobiliteitsontwikkeling en effecten daarvan op verkeersveiligheid en emissies, en potentiële bereikbaarheids- en mobiliteitsopgaven op de hoofdnetwerken van weg, spoor en water en in gebieden. Met de IMA 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 ging de IMA 2021 in op:

- de ontwikkeling van de verkeersveiligheid en de verkeersveiligheidsopgaven met betrekking tot het hoofdwegennet en transferknelpunten 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 voorzieningen.

De update van 2023 gaat daarnaast in op nieuwe ontwikkelingen t.a.v.:

- Wagenpark en kosten van de auto
- Herprioritering Mobiliteitsfonds/MIRT
- Grootschalige NOVEX Woningbouwlocaties
- Actualisatie van maatschappelijke kosten verkeersveiligheid
- Openbaar Vervoer

De IMA 2021 met haar update uit 2023 is een startpunt voor het vaststellen van de opgaven en het gesprek over mogelijke oplossingsrichtingen.

De volgende IMA baseert zich onder meer op de verkeersgegevens van 2023, de nieuwe Welvaart en Leefomgeving Scenario's van PBL (verwacht 2025) en post-covid gedragseffecten uit 2023 en 2024. Rekening houdend met verwerkingstijden van de modellen, vormt eind 2026 de eerste mogelijkheid voor publicatie van de IMA.

Mobiliteitsvisie 2050

De principes van de Mobiliteitsvisie 2050 worden toegepast bij het uitwerken van de diverse concrete opgaven op het terrein van bereikbaarheid en mobiliteit.

De centrale ambitie is dat iedereen het recht heeft om zich te kunnen verplaatsen over de weg, met het openbaar vervoer, door de lucht en over het water. Dit vanuit de overtuiging dat bereikbaarheid een voorwaarde is voor een samenleving waarin iedereen kan meedoen en waaraan iedereen kan bijdragen. Door het beleidsperspectief te verbreden, zijn infrastructuur en mobiliteit geen doel op zich, maar dragen zij, net als de nabijheid van voorzieningen (zoals zorg, onderwijs, wonen en werken) bij aan het bereiken van vitale maatschappelijk-economische functies en aan de leveringszekerheid van goederen. Bereikbaarheid is daarmee meer dan voorheen een gezamenlijke verantwoordelijkheid van het Rijk, medeoverheden, gebruikers en belanghebbenden.

In de afgelopen maanden zijn potentiële bereikbaarheidsdoelen voor personen- en goederenvervoer uitgewerkt in een aantal varianten. Op dit moment wordt informatie verzameld om de invulling van bereikbaarheidsdoelen verder te verkennen:

- een analyse naar de bereikbaarheid van voorzieningen in Nederland vanuit het perspectief van de verschillende geformuleerde varianten van bereikbaarheidsdoelen;
- een nationale burgerraadpleging om informatie te verkrijgen over de prioriteiten die door burgers gesteld worden bij het realiseren van bereikbaarheid;
- een analyse van gebiedscasussen om scherp te stellen wat het werken met bereikbaarheidsdoelen in de gebieden vraagt qua inhoud en qua proces.

De resultaten hiervan zullen worden neergelegd in een beslisdocument op basis waarvan het kabinet een afweging maakt over bereikbaarheidsdoelen.



Het MIRT in ontwikkeling

Een beweging van aanleg naar instandhouding

Nederland staat voor de grootste instandhoudingsopgave ooit. De huidige infrastructuur is op leeftijd en wordt intensief gebruikt. De infrastructuur in Nederland is van wereldklasse en de uitdaging is om dat zo te houden zodat Nederland bereikbaar en veilig blijft. Maar de ontwikkeling en het onderhoud van wegen, spoor- en vaarwegenworden sterk bemoeilijkt door stikstofproblematiek, personeelstekorten, financiële tekorten en onder meer door stijgende prijzen in de bouw. In 2023 is daarom besloten tot een verschuiving van financiële middelen en personele capaciteit naar instandhouding van het hoofdwegennet en hoofdvaarwegennet. Ook voor het spoorwegennet is gewerkt aan maatregelen om te komen tot een stabiel, langjarig en robuust instandhoudingsniveau van de Nederlandse spoorinfrastructuur vanaf 2026.

Met de keuze om de hoogste prioriteit te geven aan de instandhouding van de netwerken verschuift ook het zwaartepunt van de investeringen in de infrastructuur naar onderhoud en vernieuwing. De ruimte voor het aanleggen van nieuwe infrastructuur is beperkt. Dat een groot aantal aanlegprojecten nu nog niet wordt opgepakt, heeft gevolgen voor de bereikbaarheid. De toekomstige opgaven worden hierdoor groter. Er wordt immers ook nog een autonome groei van de mobiliteit verwacht. IenW blijft daarom zoeken naar mogelijkheden om de bereikbaarheid in de tussentijd op peil te houden en te verbeteren binnen de bestaande budgetten en capaciteit. De daarbij te maken afwegingen en eventueel te nemen maatregelen krijgen vorm in afstemming met de regio's. Meer informatie vindt u op het blad 'Herprioritering van het Mobiliteitsfonds' op de volgende pagina.

De Omgevingswet en het MIRT

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. In deze wet zijn verschillende bestaande wetten opgegaan. De Omgevingswet zorgt voor minder en meer overzichtelijke regels, een samenhangende benadering van de leefomgeving, ruimte voor lokaal maatwerk en een betere en snellere besluitvorming.

Waar bij MIRT-projecten veelal richting een Tracébesluit werd gewerkt, bestaat deze figuur onder de Omgevingswet niet meer. In plaats daarvan wordt een Projectbesluit genomen. Hierbij ligt (nog) meer de nadruk op inspraak van burgers en samenwerking met andere overheden, waardoor projecten zoveel mogelijk lokaal maatwerk bevatten. Door dit vooraf goed vast te leggen kunnen later vertragingen worden voorkomen. Het proces richting zo'n Projectbesluit lijkt daarnaast erg op de oude procedure. Er blijft gewerkt worden via de MIRT-systematiek van Onderzoek, Verkenning, Planning en Studie, en Aanleg.

Onderdeel van de invoering van de Omgevingswet is het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO). Het DSO biedt één digitaal Omgevingsloket waar initiatiefnemers, overheden en belanghebbenden snel kunnen zien wat is toegestaan in de fysieke leefomgeving. Via de regels op de kaart is in één oogopslag te zien welke regels en beleid van alle overheden er op een locatie gelden, inclusief toekomstige aanlegprojecten uit het MIRT.

Meer informatie over de Omgevingswet en het DSO vindt u op *www.aandeslagmetdeOmgevingswet.nl*

MIRT als dynamisch instrument

Het MIRT is een dynamisch instrument dat voortdurend in ontwikkeling is en wordt aangepast aan actuele (beleids)ontwikkelingen en opgedane ervaringen. Zo zijn in 2022 de MIRT-spelregels geactualiseerd.

Het is belangrijk om blijvend te kunnen anticiperen op de veranderende wereld rondom het MIRT. IenW kijkt continu naar relevante ontwikkelingen voor het MIRT, beziet voor welke opgaven het MIRT staat en aan welke oplossingsrichtingen kan worden gedacht. Onderlinge samenwerking tussen Rijk en regio vormt één van de pijlers van het MIRT. Daarom vinden er gesprekken over de ontwikkeling van het MIRT in gezamenlijkheid met de betrokken plaats.



Meer informatie

MIRT-website
www.mirtoverzicht.nl

Kennis en ervaringen op MIRT-gebied:
www.leerplatformmirt.nl

Informatie over het MIRT op rijksoverheid.nl
https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ruimtelijke-ordening-en-gebiedsontwikkeling/meerjarenprogramma-infrastructuur-ruimte-en-transport-mirt

MIRT-spelregels
https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/09/20/bijlage-geactualiseerde-mirt-spelregels



Herprioritering van het Mobiliteitsfonds

De infrastructuur en mobiliteit die gezamenlijk in Nederland zijn gerealiseerd staan internationaal hoog aangeschreven. Rijk en regio werken langjarig en multimodaal samen aan een goed bereikbaar Nederland. Via het MIRT maken Rijk en regio daar jaarlijks afspraken over, waarbij Rijksbijdragen (in beginsel) via het Mobiliteitsfonds beschikbaar worden gesteld.

In 2023 heeft IenW een aantal schuiven doorgevoerd en projecten gepauzeerd. De reden hiervoor was meerledig. Voor instandhouding van wegen en vaarwegen was meer geld nodig om de basiskwaliteit op orde te brengen. Ook waren er tekorten bij (aanleg)projecten die al in realisatie zijn. Tegelijkertijd wordt de aanleg van nieuwe wegen en vaarwegen sterk bemoeilijkt door stikstofproblematiek, personeelstekorten en stijgende prijzen in de bouw. De Kamer is hier meerdere keren over geïnformeerd.

De beslissing om geld en maakcapaciteit te schuiven en projecten te pauzeren is een pijnlijke beslissing. Maar juist met die beslissing focust IenW op wat wél kan en zet ze haar financiële middelen en capaciteit zo goed mogelijk in. Dit betekent maximale inzet op het in stand houden van de hoofdwegen en hoofdvaarwegen, net als op aanlegprojecten die reeds in realisatie zijn. Dit is hoognodig voor een bereikbaar en veilig Nederland. De beslissing heeft zich vertaald in een financiële schuif van ruim € 4 miljard voor weg- en vaarwegprojecten, waarbij gereserveerde budgetten van projecten grotendeels anders zijn ingezet.

Projecten op pauze

Concreet is met de budgetten van de volgende MIRT-projecten geschoven en deze projecten zijn door IenW gepauzeerd:

- N35 Wijthmen - Nijverdal[1]
- A9 Rottepolderplein[2]
- A58 Breda - Tilburg
- A27 Zeewolde - Eemnes
- A15 Papendrecht - Gorinchem
- A2 Deil - 's-Hertogenbosch - Vught
- Rijksbijdrage Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)
- InnovA58 Annabosch - Galder
- A67 Leenderheide - Geldrop
- A1/A35 Knooppunt Azelo - Buren
- A1/A30 Barneveld
- A4 Haaglanden - N14
- A1/A28 Knooppunt Hoevelaken
- Volkeraksluizen
- Kreekraksluizen[3]
- Vaarweg IJsselmeer – Meppel

1 Via het aangenomen amendement Heutink c.s. (Kamerstuk 36 410 A, nr. 27) heeft de Tweede Kamer het project uitgezonderd van de herprioritering.

2 De MIRT-verkenning A9 Rottepolderplein, eerder gepauzeerd, is beëindigd zonder maakbaar Voorkeursalternatief (Kamerstuk 36 410 A, nr. 22).

3 Dit betrof (nog) geen formeel MIRT-project

Herprioritering van het Mobiliteitsfonds

Weergave in het MIRT Overzicht

De opgave van de gepauzeerde projecten blijft staan. De ambitie is om die projecten op termijn te herstarten als er sprake is van voldoende financiële ruimte, personele ruimte en er zicht is op oplossingen voor stikstof. In het MIRT Overzicht blijven de gepauzeerde projecten daarom behouden. Wijzigingen in de drie randvoorwaarden (financiën, capaciteit en stikstof) worden vermeld in het betreffende projectblad van het MIRT Overzicht. De betreffende bladen zijn grijs weergeven.

Vervolgstappen

Over de herprioritering is meerdere keren met de Kamer gesproken. Ook is hier uitvoerig overleg over geweest met regionale overheden. De samenwerking tussen het Rijk en de regio wordt voortgezet. In 2024 wordt in samenwerking gewerkt aan:

- een gezamenlijke feitenbasis voor de gepauzeerde projecten;
- een regionale analyse naar de impact van pauzeren, als verdieping van de landelijke analyse (onderdeel van de update op de IMA);
- afspraken over resterende Rijksprojectbudgetten en mogelijke mitigerende maatregelen a.d.h.v. een beoordelingskader;
- een opstartstrategie.

De opgaven die ten grondslag liggen aan de gepauzeerde projecten worden door IenW geagendeerd bij het Bestuurlijk Overleg MIRT.

Meer informatie

Aanvullende informatie over de herprioritering van het Mobiliteitsfonds kunt u onder meer vinden in de Kamerbrief ‘herprioritering Mobiliteitsfonds/MIRT’ van 19 september 2023 (TK 36 410 A, nr. 8).





Wijzigingen ten opzichte van het MIRT Overzicht 2024

Ieder jaar worden er verbeterpunten doorgevoerd in het MIRT 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 kunnen de Rijksoverheid, regionale overheden, semioverheden, marktpartijen, burgers en andere geïnteresseerden het MIRT Overzicht gebruiken als naslagwerk.

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 2024 opgenomen. In dit hoofdstuk lichten we de wijzigingen ten opzichte van het MIRT Overzicht 2024 toe.

Cofinanciering vanuit regiopartijen

Aan het lid Rietkerk is tijdens het Eerste Kamerdebat Begrotingsstaten Infrastructuur en Waterstaat 2024 toegezegd om inzicht te bieden in de hoogte van cofinanciering vanuit regiopartijen voor projecten in het MIRT Overzicht. Deze informatie is vanaf het MIRT Overzicht 2025 per project onder het kopje “financiën” te vinden. Hiermee is invulling gegeven aan de toezegging.

Stand van zaken MIRT-projecten en -programma’s

De volgende MIRT-projecten ondergingen een fasewisseling:

Afgeronde projecten

- Toekomstvisie Waal
- Ombouw Amstelveenlijn (hoogwaardige tramverbinding)
- Kribverlaging Pannerdensch Kanaal
- Reevesluis

Van verkenning naar planning en studies

- Koehool-Lauwersmeer
- Derde perron Amsterdam-Zuid
- RegioExpres

Van planning en studies naar aanleg

- Pilot Buitendijkse Slibsedimentatie
- Lauwersmeer-Vierhuizergat
- Paspoort- en beveiligingsfaciliteiten op Amsterdam Centraal

Van gepauzeerd naar verkenning

- **N35 Wijthmen-Nijverdal**: Via het aangenomen amendement Heutink c.s. (Kamerstuk 36 410 A, nr. 27) heeft de Tweede Kamer het project uitgezonderd van de herprioritering.

Vervallen projecten

- **Wieringerhoek**: Er volgt geen vervolgfase binnen het MIRT voor de Wieringerhoek als geheel. Voor het deelproject PAGW maatregelen

Wijzigingen ten opzichte van het MIRT Overzicht 2024

schut- en spuicomplex Den Oever zal in de vervolgfase wel de MIRT-systematiek worden toepast en komt terug in het MIRT-overzicht van 2026.

- **A9 Rottepolderplein**: De MIRT-verkenning A9 Rottepolderplein is beëindigd zonder maakbaar Voorkeursalternatief.
- **Gebiedsgericht MIRT Onderzoek Zwolle en omgeving**: De verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle en het gebiedsgerichte MIRT-onderzoek Zwolle en omgeving zijn afgerond. Het blad is komen te vervallen.
- **Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit**: Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden, waarmee het NSL-programma is komen te vervallen. Het NSL heeft bijgedragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in Nederland door knelpunten te identificeren en samenwerking tussen overheden te faciliteren. Het stelde overheden in staat om ruimtelijke projecten te realiseren en die te onderbouwen door maatregelen te nemen om de luchtkwaliteit te bewaken. De resterende middelen voor het NSL zijn enkele jaren geleden naar de Investeringsruimte geboekt. Het recentste monitoringrapport is op 21 december 2023 aan de Kamer aangeboden (TK 30 175, nr. 453). Het NSL-programma is hiermee wettelijk afgerond. Onder de Omgevingswet geldt de verplichting om de luchtkwaliteit te monitoren. Er zal dus ook in 2024 een monitoringsrapportage luchtkwaliteit worden gepubliceerd.

Naamswijzigingen

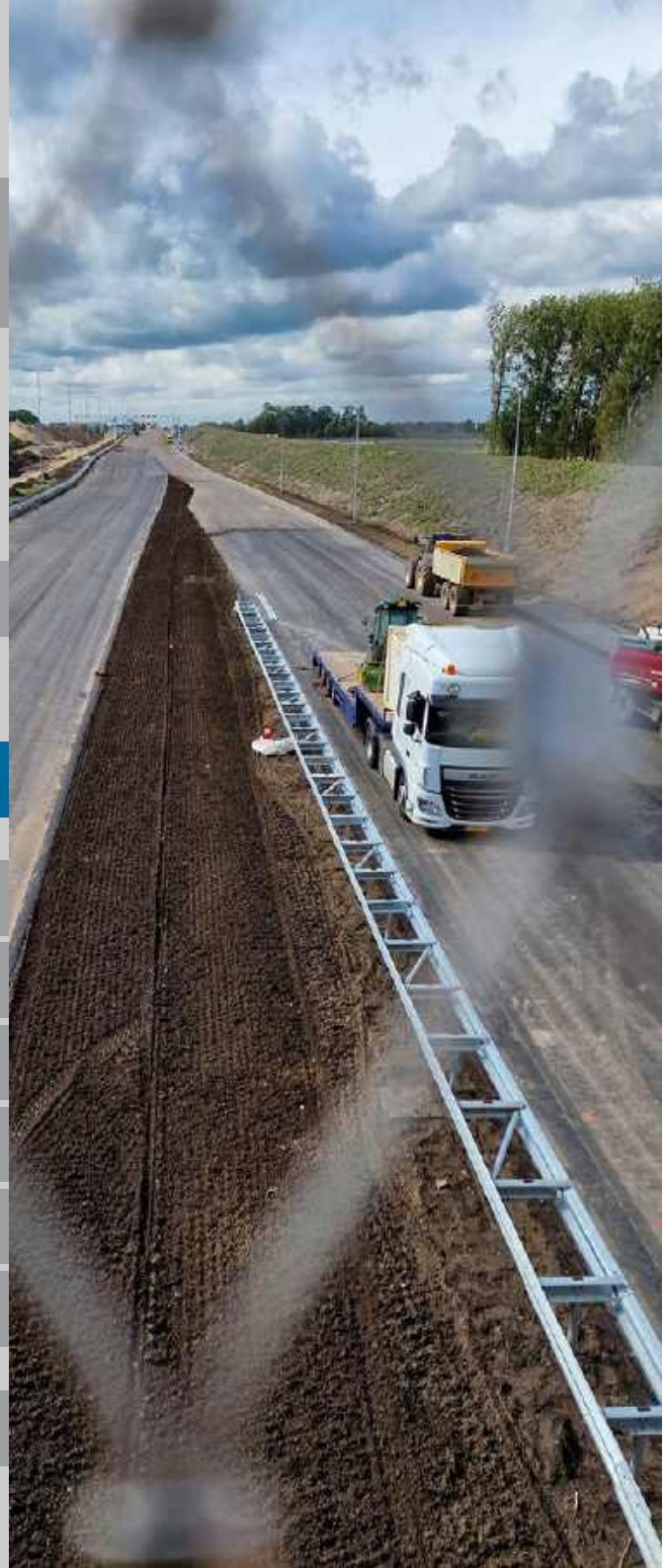
Per 1 januari 2024 zijn alle projecten binnen het programma Vervanging & Renovatie onder de noemer Vernieuwing opgenomen in de Meerjarenafspraak Instandhouding. Daarmee hebben drie bladen een andere naam gekregen:

- Programma Vervanging en Renovatie Hoofdwegen naar Programma Vernieuwing Hoofdwegen.
- Programma Vervanging en Renovatie Hoofdvaarwegen naar Programma Vernieuwing Hoofdvaarwegen.
- Programma Vervanging en Renovatie Hoofdwatersysteem naar Programma Vernieuwing Hoofdwatersysteem.

In dit MIRT Overzicht zijn de volgende nieuwe MIRT-projecten en -programma's opgenomen

- Programma Verkeersveiligheid Rijks-N-wegen
- Programma Rijkskeringen
- Onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport
- Onderzoek N33 Appingedam – Eemshaven
- Onderzoek Vrije spoorkruising Arnhem-Oost
- Onderzoek Westflank Groningen
- Verkenning BRT/HOV LeiZo
- Verkenning MerwedeLingelijn
- Planning en studies Baarlo-Hout Blerick
- Planning en Studies Randstadrail/Metronet





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 steunkleur. Een onderzoek is paars, een verkenning geel, de planning en studies groen, de aanleg rood en de programma's oranje. Projecten die gepauzeerd zijn in het kader van de herprioritering van het Mobiliteitsfonds zijn grijs. 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. Hieronder kunnen meerdere MIRT-projecten vallen. Om dit in het MIRT Overzicht inzichtelijk te maken, starten we per MIRT-regio 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 onderzoeks-, verkennings-, planning en studie- 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. Projecten en programma's die middelen hebben ontvangen vanuit het programma Woningbouw en Mobiliteit (WoMo) zijn aangemerkt met het WoMo-icoon.

Indeling van de bladen

De project- en programmabladen bouwen we volgens vastgestelde paragrafen op. De opbouw verschilt per projectfase.

Gebiedsgericht Bereikbaarheidsprogramma

- Tijdlijn projecthistorie
- Aanleiding en doel
- Opbouw van het programma
- Betrokken partijen
- MIRT-projecten onder dit programma (vermeld indien van toepassing)

Onderzoek

- Tijdlijn projecthistorie
- Aanleiding en doel
- Planning
- Betrokkenen

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 2021

Aanlegfase

- Tijdlijn projecthistorie
- Opgave
- Oplossing (inclusief eventuele inpassingmaatregelen)
- Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
- Planning
- Politiek/bestuurlijk
- TEN-T (vermeld indien van toepassing)
- Uitvoering
- Financiën
  - Inclusief tabel die budget en openstelling weergeeft vanaf MIRT Overzicht 2021
  - Inclusief tabel die gerealiseerd budget weergeeft vanaf 2018 t/m 2023
  - Vanaf het MIRT Overzicht 2018 is ook het percentage gerealiseerd budget 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 1 juli 2023 tot 31 juni 2024 – hebben voorgedaan. Omdat het MIRT Overzicht als bijstuk bij de Rijksbegroting het jaartal van die begroting draagt, worden de wijzigingen in dit MIRT Overzicht 2025 ten opzichte van het MIRT Overzicht 2024 vermeld onder 2025. 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 2025 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 miljoen 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 noemen we bij 'Openstelling'/'Indienststelling' of 'Oplevering' het jaar waarin het hele project is afgerond. Planning en afronding van deelprojecten komen onder het kopje 'Planning' op het MIRT-blad. Daarnaast geven we op de aanlegbladen informatie 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 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 2019-2024

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

Gerealiseerde projecten 2024

1. Toekomstvisie Waal
2. Ombouw Amstelveenlijn (hoogwaardige tramverbinding)
3. Kribverlaging Pannerdensch Kanaal
4. Reevesluis

Gerealiseerde projecten 2023

5. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek
6. Gebiedsontwikkeling Ooijen - Wanssum
7. Twentekanalen fase 2

Gerealiseerde projecten 2022

8. Be- en Bijsturing van de toekomst *(niet op kaart)*
9. Maatregelpakket Verzorgingsplaatsen *(niet op kaart)*
10. Booggeluid
11. Nadere uitwerking rivierengebied (NURG) *(niet op kaart)*
12. A15 Papendrecht – Sliedrecht
13. Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)
14. PHS Spooromgeving Geldermalsen
15. Zwolle - Herfte
16. Regiospecifiek Pakket (RSP)

Gerealiseerde projecten 2021

17. Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)*
18. Beter en meer/Verbeteraanpak trein *(niet op kaart)*
19. Plan van Aanpak Goederen Emplacementen (PAGE) risicoreductie *(niet op kaart)*
20. Rotterdamsebaan
21. Capaciteitsuitbreiding overnachtingplaatsen Merwedes
22. Stadshavens Rotterdam
23. A76 Aansluiting Nuth
24. Sterke regio's: Oost-Nederland

Gerealiseerde projecten 2020

25. Programma Beter Benutten
26. Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten tweede fase Herstelplan Spoor *(niet op kaart)*
27. PHS Overweg Veenendaal Klompersteeg
28. Utrecht, tram naar de Uithof
29. Vleuten-Geldermalsen (incl. Randstadspoor, fase 1)
30. Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde

Gerealiseerde projecten 2019

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



Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Regionale/lokale infrastructuur**
Ministerie **IenW**
Fase **Gerealiseerd**

Toekomstvisie Waal

TEN-T CEF

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Nieuwe haven in de Beijenwaard bij Spijk is opengesteld

2023 Een deel van het projectbudget (€ 3 miljoen) is ingezet in het kader van de herprioritering op het Mobiliteitsfonds.

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.

Realisatie

De nieuwe overnachtingshaven Spijk is sinds 1 februari 2024 toegankelijk voor het scheepvaartverkeer. De 50 extra ligplaatsen in Spijk bieden de schippers de mogelijkheid goed uitgerust en veilig hun reis aan te vatten of voort te zetten. De ligplaatsen zijn duurzaam ingericht met walstroom om daarmee ook uitstoot te beperken. Naast 50 reguliere ligplaatsen heeft de haven 2 ligplaatsen voor duwschepen met duwbakken en speciale ligplaatsen voor schepen met gevaarlijke ladingen. Met de realisatie van dit project is Toekomstvisie Waal afgerond en kan Nederland zijn rol als schakel in de logistiek en het goederenvervoer in Europa in de toekomst nog beter vervullen.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese TEN-T-programma. Het ligt op de North Sea-Baltic en de North Sea-Mediterranean corridors. De ligplaatsen in Spijk zijn gerealiseerd met een bijdrage uit CEF.

Financiën

Taakstellend budget: € 150 miljoen, waarvan € 150 miljoen op Artikel MF 15.03.01. Het projectbudget is toegenomen met € 2 miljoen. Dit als gevolg van het toekennen van de prijsbijstelling 2023 (€ 0,2 miljoen) en het ontvangen van een CEF-subsidie voor de overnachtingshaven Spijk (€ 1,9 miljoen). Voor een aantal restwerkzaamheden die afgerond moeten worden blijft nog een restbudget over.

Het budget op Artikel MF 15.03.02 bedraagt na de herprioritering op het Mobiliteitsfonds € 0. Het budget in het MIRT Overzicht 2023 op Artikel MF 15.03.02 bedroeg € 3 miljoen.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	150	2024
MIRT 2024	149	2024
MIRT 2023	145	2024
MIRT 2022	140	2022-2024
MIRT 2021	138	2022-2024
MIRT 2013	128	divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	22	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	16	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	142	95 %
2022	104	68 %
2021	63	43 %
2020	37	27 %
2019	33	24 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Regionale/lokale infrastructuur**
Ministerie **IenW**
Fase **Gerealiseerd**

Toekomstvisie Waal

TEN-T CEF

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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.



Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Regionale/lokale infrastructuur**
Ministerie **IenW**
Fase **Gerealiseerd**

Ombouw Amstelveenlijn (hoogwaardige tramverbinding)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Het project is gerealiseerd.

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.

Realisatie

In de zomer van 2024 is de volledige ombouw van de Amstelveenlijn tot hoogwaardige tramverbinding afgerond. De ombouw van de tramlijn tussen Amsterdam Zuid en Amstelveen Westwijk was in 2020 gereed. Het sluitstuk is de doortrekking van de tram naar Uithoorn. De verbinding heeft de naam Amsteltram gekregen. Daarmee is ook Uithoorn aangesloten op het regionale railnetwerk. Reizigers kunnen comfortabel en snel reizen van Uithoorn en Amstelveen naar station Amsterdam Zuid en vandaar naar alle delen van de Amsterdamse regio en via het nationale spoornetwerk naar vele bestemmingen in het binnen- en buitenland.

Tussen de Zuidas en Amstelveen-Westwijk is de bestaande Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding die bij station Amsterdam Zuid aansluit op het bestaande tram- en metronet van Amsterdam en op het spoorwegnet. De Amsteltram draagt bij aan een betere bereikbaarheid van Amstelveen, Uithoorn, de Zuidas en de binnenstad van Amsterdam. Ook verbetert de verkeersveiligheid door de aanleg van een aantal ongelijkvloerse kruisingen.



Financiën

De Vervoerregio Amsterdam was verantwoordelijk voor de uitvoering en de financiering van het project. De rijksbijdrage is in de vorm van een vast bedrag; na prijsbijstellingen is de bijdrage € 83 miljoen (artikel MF 14.01.03).

Project budget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	83	2020-2024
MIRT 2024	83	2020-2024
MIRT 2023	83	2020-2024
MIRT 2022	81	2020-2024
MIRT 2021	81	2020-2022
MIRT 2017	18	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***
2023	83	100%
2022	83	100%
2021	54	67 %
2020	54	67 %
2019	38	48 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Gerealiseerd**

Krib- en oeververlaging Pannerdensch Kanaal

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Het project is volledig gerealiseerd in 2023. In 2024 is decharge verleend voor dit project.

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 studiefase. 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.

Realisatie

Eind 2023 is het project Krib- en Oververlaging Pannerdensch Kanaal succesvol opgeleverd en is in 2024 decharge verleent aan RWS. Met het project zijn 35 kribben en 5 oevers tussen de Pannerdensche Kop en de tunnel van de Betuweroute verlaagd. Hiermee kan het rivierwater in het Pannerdensch Kanaal bij hoge waterstanden beter doorstromen, waardoor de waterstand in de Boven-Rijn bij zeer hoogwater met 5 cm daalt en de kans op overstromingen afneemt. Zo kunnen 2 miljoen mensen in het Nederlands rivierengebied veilig blijven wonen, leven en werken. Daarnaast heeft het project een positieve bijdrage geleverd aan de ambitie klimaatneutrale en circulaire Rijksinfraprojecten. Bij de uitvoering zijn de vrijkomende materialen (klei en breuksteen) maximaal hergebruikt. Daarbij zijn de werkzaamheden voor een groot deel met elektrisch (emissie-loos) materieel uitgevoerd.

Financiën

Het budget bedraagt € 32 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. €	Gereed
MIRT 2025	32	2023
MIRT 2024	32	2023
MIRT 2023	31	2023
MIRT 2022	20	2023
MIRT 2021	19	2023
MIRT 2017	18	2019
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	14	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	4	

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





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

Reevesluis

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Watersysteem is in werking getreden door het verwijderen van de oude IJsseldijk in 2023. Hiermee is het gehele project uitgevoerd en is decharge verleend in 2024. Het verschil in projectbudget is ontstaan door niet opgetreden risico's wat resulteert in een harde meevaller (€ -1 miljoen).

2022 De Reevesluis is in 2021 opengesteld.

2019 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Realisatie

Eind 2023 is met het amoveren van de voormalige IJsseldijk het project Reevesluis volledig uitgevoerd. Hiermee is watersysteem als onderdeel van het programma IJsseldelta in werking getreden. Met het gereedmaken van de waterinlaat kan bij hoogwater circa een kwart van het IJsselwater via het Reevediep worden afgevoerd richting het Drontermeer/IJsselmeer. Bij het hoogwater van december 2023 heeft het nieuw aangelegde watersysteem direct zijn meerwaarde getoond toen het Reevediep meestroomde met de IJssel.

Financiën

Het taakstellende budget voor de Reevesluis bedraagt € 96 miljoen, inclusief € 2 miljoen reservering voor duurzaamheid en energieneutraliteit van de sluis.



Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	96	2021
MIRT 2024	96	2021
MIRT 2023	96	2021
MIRT 2022	95	2021
MIRT 2021	95	2021-2022
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	3	

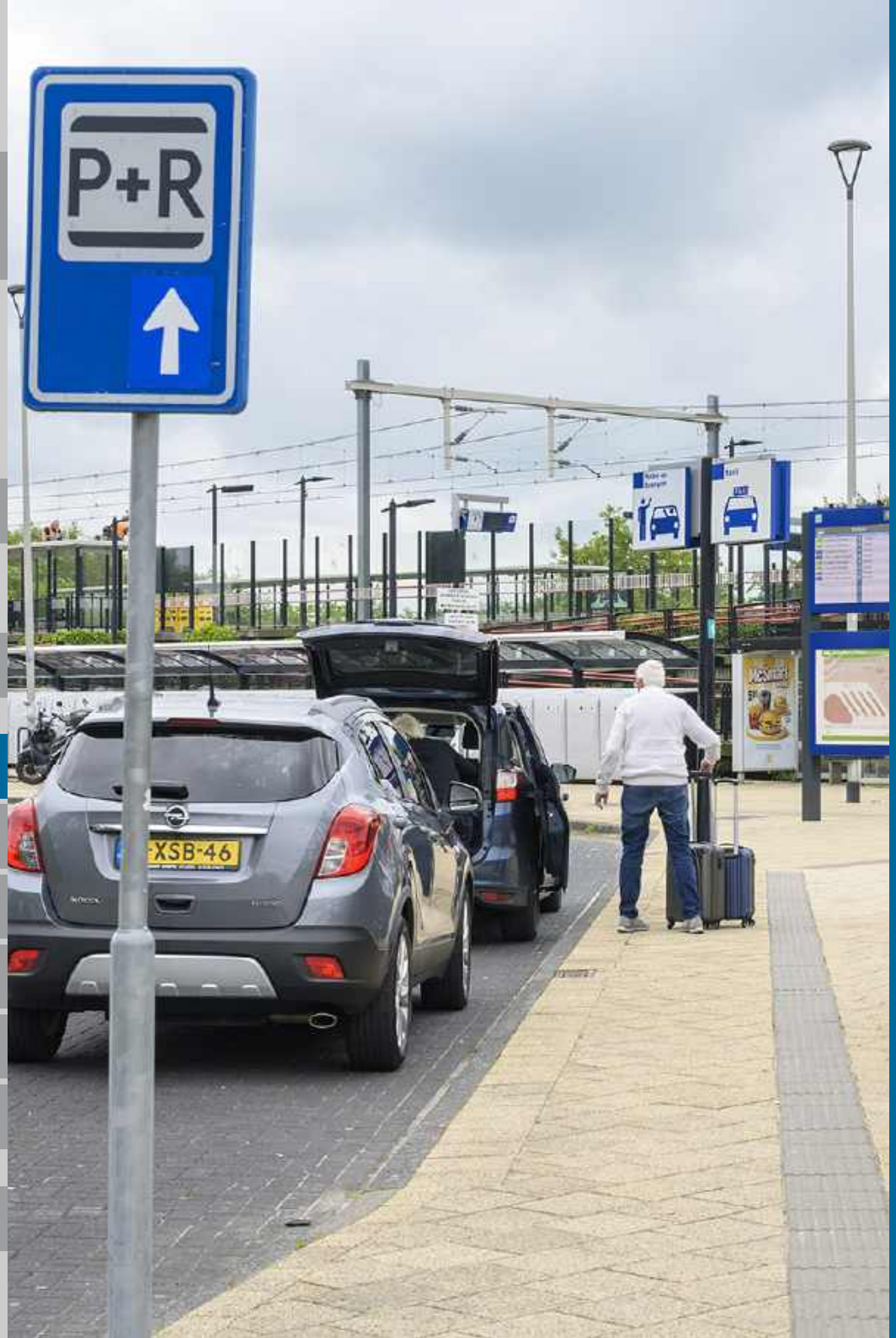
Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	93	96 %
2022	92	97 %
2021	91	97 %
2020	85	89 %
2019	75	79 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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



Nationaal

- MIRT Onderzoeken 27
- Totaalkaart MIRT Projecten 28
- Projectenkaart Hoofdwegen 29
- Projectenkaart Spoorwegen en Openbaar Vervoer 30
- Projectenkaart Vaarwegen 31
- Projectenkaart Water 32
- Nationaal File top 50 33
- Nationaal Transport- en investeringsbeleid van de EU in Nederland 35
- Projectenoverzicht 38
- Project- en programmabladen 39

Totaalkaart MIRT Onderzoeken

Op deze kaart zijn alle lopende MIRT Onderzoeken te zien.

1. Programmatische Aanpak Grote Wateren (verspreid over Nederland)
2. MIRT-onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnenburg
3. MIRT Onderzoek Netwerkstrategie HWN/OWN Brainport Eindhoven
4. MIRT Onderzoek Actualisatie MIRT onderzoek Verstedelijking en Mobiliteit Brainport
5. Havikerwaard-Fraterwaard-Beimerwaard-Olburgerwaard
6. Vrije spoorkruising Arnhem-Oost
7. HRMK Spoorbrug
8. Lelylijn
9. MIRT Onderzoek Westflank Groningen
10. N33 Appingedam - Eemshaven
11. Nedersaksenlijn



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. MIRT-onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnenburg
2. A27 Zeewolde - Eemnes (valt onder MRA programma)
3. A28/A1 Knooppunt Hoevelaken
4. A6 Almere Oostvaarders - Lelystad
5. A7/A8 Amsterdam - Hoorn
6. Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)
7. A1/A6/A9 Schiphol - Amsterdam - Almere
8. A10 Knooppunten Nieuwe Meer en Amstel
9. A27/A12 Ring Utrecht
10. ZuidasDok
11. A15 Papendrecht-Gorinchem
12. A4 Burgerveen - N14
13. A4 Haaglanden-N14
14. A16 Van Brienenoordcorridor
15. A20 Nieuwerkerk a/d IJssel - Knooppunt Gouwe
16. A16 Rotterdam
17. A24 Blankenburgverbinding
18. Rijnlandroute
19. MIRT Onderzoek Netwerkstrategie HWN/OWN Brainport Eindhoven
20. A58 Tilburg - Breda (valt onder SmartwayZ.nl)
21. A2 Deil - 's-Hertogenbosch - Vught
22. A67 / A73 knooppunt Zaarderheiken
23. A67 Leenderheide - Geldrop (valt onder SmartwayZ.nl)
24. InnovA58 (valt onder SmartwayZ.NL)
25. N65 Vught - Haaren
26. A2 Het Vonderen - Kerensheide
27. A27 Houten - Hooipolder
28. A50 Ewijk - Bankhoef - Paalgraven & Corridor Nijmegen - Eindhoven
29. N35 Wijthmen-Nijverdal
30. A1/A30 Barneveld
31. A1/A35 Knooppunt Azelo - Buren
32. A28 Amersfoort - Hoogeveen
33. N35 Nijverdal - Wierden
34. N50 Kampen - Kampen-Zuid
35. A1 Apeldoorn-Azelo
36. A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15)
37. N33 Appingedam - Eemshaven
38. N33 Zuidbroek - Appingedam
39. A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2

Spoorwegen en Openbaar Vervoer

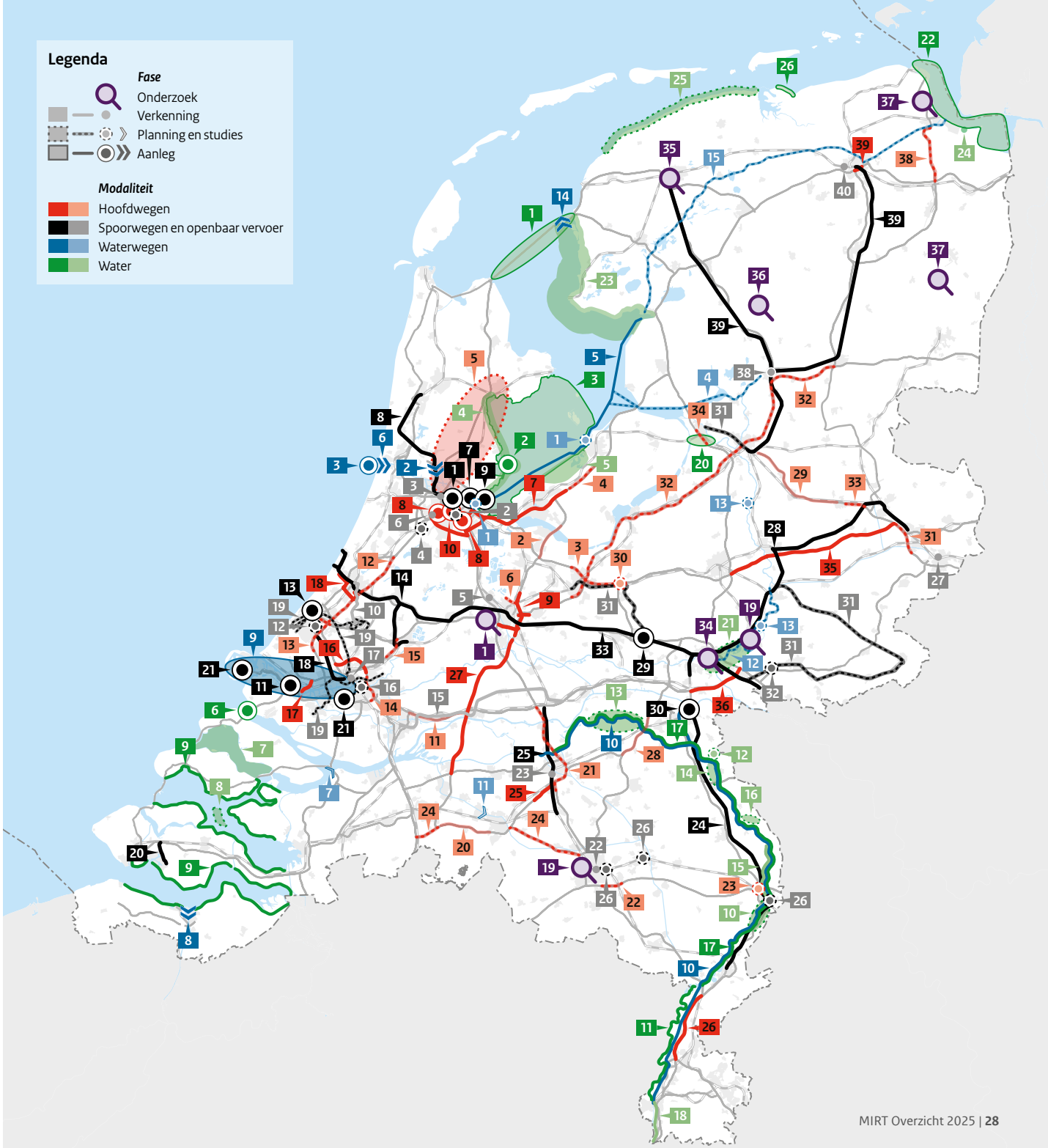
1. Amsterdam CS, Cuypershal
2. Derde perron Amsterdam Zuid
3. MIRT-verkenning OV-ontsluiting Amsterdam Sloterdijk-Amsterdam Centraal
4. Multimodale knoop Schiphol
5. OV en Wonen in de regio Utrecht (valt onder UNED programma)
6. OV-verbinding amsterdam-Haarlemmermeer
7. Paspoort- en beveiligingsfaciliteiten op Amsterdam Centraal
8. PHS Alkmaar - Amsterdam
9. PHS Amsterdam
10. BRT/HOV LeiZo
11. Calandbrug (Theemswegtrace)
12. CID Binckhorst (valt onder MoVe programma)
13. Emplacement Den-Haag Centraal
14. HOV-Net Zuid-Holland Noord
15. MerwedeLingelijn
16. Oostflank Rotterdam
17. Oude Lijn
18. PHS Rijswijk Rotterdam
19. Randstadrail/Metronet
20. Sloelijn en Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn
21. Spooraansluitingen Tweede Maasvlakte
22. Brainport Eindhoven
23. Hub 's Hertogenbosch
24. Maaslijn
25. PHS Meteren Boxtel
26. Toekomstvast Spoor Zuidoost-NL (valt onder SmartwayZ.NL programma)
27. EuregioRail: Zwolle-Twente-Münster
28. Goederenroute Elst - Deventer - Twente (NaNOV)
29. PHS Ede
30. PHS Nijmegen
31. Quickscan Decentraal Spoor: Oost-Nederland
32. RegioExpres
33. Traject Oost
34. Vrije spoorkruising Arnhem Oost
35. HRMK Spoorbrug
36. Lelylijn
37. Nedersaksenlijn
38. Spoor- en perroncapaciteit Meppel
39. Sporendriehoek Noord-Nederland
40. Station Groningen Suiker

Vaarwegen

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. Nieuwe sluis Terneuzen
9. Project Mainportontwikkeling Rotterdam
10. Maasroute, modernisering fase 2
11. Wilhelminakanaal Sluis 2
12. Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)
13. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel
14. Sluis Kornwerderzand
15. Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2

Water

1. Afsluitdijk
2. Dijkversterking Marken
3. Markermeer - IJmeer
4. Noord Hollandse Markermeerkust
5. Oostvaardersoevers
6. Besluit beheer Haringvlietsluizen
7. Getij Grevelingen (was Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer)
8. Vooroeververdediging en Herstel Steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde
9. Zandsuppletie Galgeplaat
10. Baarlo-Hout Blerick
11. Grensmaas
12. Lob van Gennep
13. Meanderende Maas (was Integrale Verkenning Ravenstein-Lith)
14. Oeffelt
15. Vierwaarden
16. Well
17. Zandmaas
18. Zuidelijk Maasdal (voorheen Maasoevers / vaarweg Maastricht)
19. Havikerwaard-Fraterwaard-Beimerwaard-Olburgerwaard
20. IJsseldelta fase 2 regionale percelen
21. Rivierklimaatpark IJsselpoort
22. Buitendijkse Slibsedimentatie Eems-Dollard
23. Ecologische Waterkwaliteit Friese IJsselmeerkust
24. Eemszijl en Groote Polder
25. Koehool-Lauwersmeer
26. Lauwersmeer-Vierhuizergat



Projectenkaart Hoofdwegen

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

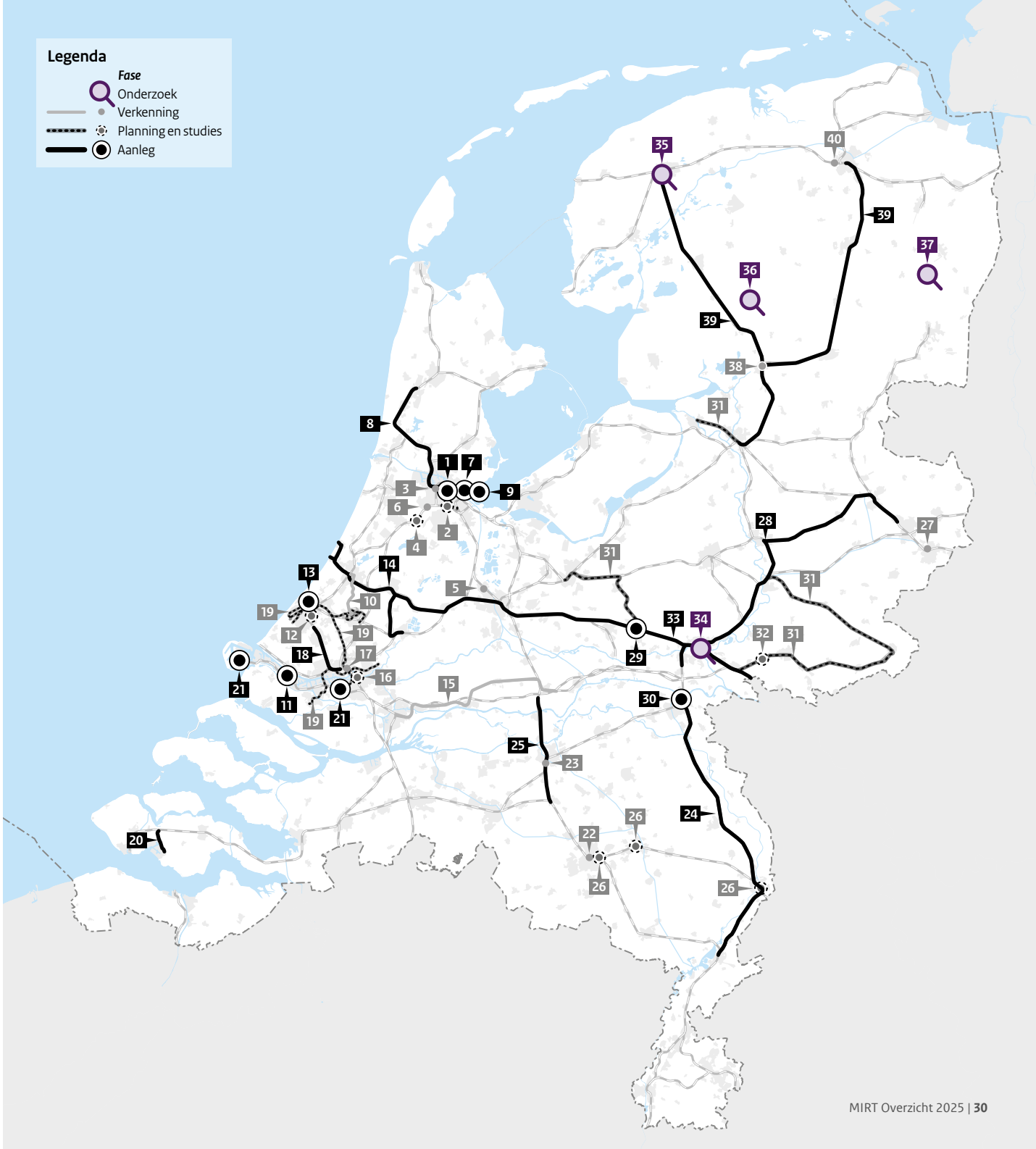
1. MIRT-onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnenburg
2. A27 Zeewolde - Eemnes (valt onder MRA programma)
3. A28/A1 Knooppunt Hoevelaken
4. A6 Almere Oostvaarders - Lelystad
5. A7/A8 Amsterdam - Hoorn
6. Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)
7. A1/A6/A9 Schiphol - Amsterdam - Almere
8. A10 Knooppunten Nieuwe Meer en Amstel
9. A27/A12 Ring Utrecht
10. ZuidasDok
11. A15 Papendrecht-Gorinchem
12. A4 Burgerveen - N14
13. A4 Haaglanden-N14
14. A16 Van Brienenoordcorridor
15. A20 Nieuwerkerk a/d IJssel - Knooppunt Gouwe
16. A16 Rotterdam
17. A24 Blankenburgverbinding
18. Rijnlandroute
19. MIRT Onderzoek Netwerkstrategie HWN/OWN Brainport Eindhoven
20. A58 Tilburg - Breda (valt onder SmartwayZ.nl)
21. A2 Deil - 's-Hertogenbosch - Vught
22. A67 / A73 knooppunt Zaarderheiken
23. A67 Leenderheide - Geldrop (valt onder SmartwayZ.nl)
24. InnovA58 (valt onder SmartwayZ.NL)
25. N65 Vught - Haaren
26. A2 Het Vonderen - Kerensheide
27. A27 Houten - Hooipolder
28. A50 Ewijk - Bankhoef - Paalgraven & Corridor Nijmegen - Eindhoven
29. N35 Wijthmen-Nijverdal
30. A1/A30 Barneveld
31. A1/A35 Knooppunt Azelo - Buren
32. A28 Amersfoort - Hoogeveen
33. N35 Nijverdal - Wierden
34. N50 Kampen - Kampen-Zuid
35. A1 Apeldoorn-Azelo
36. A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15)
37. N33 Appingedam - Eemshaven
38. N33 Zuidbroek - Appingedam
39. A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2



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 CS, Cuypershal
2. Derde perron Amsterdam Zuid
3. MIRT-verkenning OV-ontsluiting Amsterdam Sloterdijk-Amsterdam Centraal
4. Multimodale knoop Schiphol
5. OV en Wonen in de regio Utrecht (valt onder UNED programma)
6. OV-verbinding amsterdam-Haarlemmermeer
7. Paspoort- en beveiligingsfaciliteiten op Amsterdam Centraal
8. PHS Alkmaar - Amsterdam
9. PHS Amsterdam
10. BRT/HOV LeiZo
11. Calandbrug (Theemswegtrace)
12. CID Binckhorst (valt onder MoVe programma)
13. Emplacement Den-Haag Centraal
14. HOV-Net Zuid-Holland Noord
15. MerwedeLingelijn
16. Oostflank Rotterdam
17. Oude Lijn
18. PHS Rijswijk Rotterdam
19. Randstadrail/Metronet
20. Sloelijn en Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn
21. Spooraansluitingen Tweede Maasvlakte
22. Brainport Eindhoven
23. Hub 's Hertogenbosch
24. Maaslijn
25. PHS Meteren Boxtel
26. Toekomstvast Spoor Zuidoost-NL (valt onder SmartwayZ.NL programma)
27. EuregioRail: Zwolle-Twente-Münster
28. Goederenroute Elst - Deventer - Twente (NaNOV)
29. PHS Ede
30. PHS Nijmegen
31. Quickscan Decentraal Spoor: Oost-Nederland
32. RegioExpres
33. Traject Oost
34. Vrije spoorkruising Arnhem Oost
35. HRMK Spoorbrug
36. Lelylijn
37. Nedersaksenlijn
38. Spoor- en perroncapaciteit Meppel
39. Sporendriehoek Noord-Nederland
40. Station Groningen Suiker



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. Nieuwe sluis Terneuzen
9. Project Mainportontwikkeling Rotterdam
10. Maasroute, modernisering fase 2
11. Wilhelminakanaal Sluis 2
12. Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)
13. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel
14. Sluis Kornwerderzand
15. Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2



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. Besluit beheer Haringvlietsluizen
7. Getij Grevelingen (was Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer)
8. Vooroeververdiging en Herstel Steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde
9. Zandsuppletie Galgeplaat
10. Baarlo-Hout Blerick
11. Grensmaas
12. Lob van Gennep
13. Meanderende Maas (was Integrale Verkenning Ravenstein-Lith)
14. Oeffelt
15. Vierwaarden
16. Well
17. Zandmaas
18. Zuidelijk Maasdal (voorheen Maasoevers / vaarweg Maastricht)
19. Havikerwaard-Fraterwaard-Beimerwaard-Olburgerwaard
20. IJsseldelta fase 2 regionale percelen
21. Rivierklimaatpark IJsselpoort
22. Buitendijkse Slibsedimentatie Eems-Dollard
23. Ecologische Waterkwaliteit Friese IJsselmeerkust
24. Eemszijl en Groote Polder
25. Koehool-Lauwersmeer
26. Lauwersmeer-Vierhuizergat





Nationaal File top 50

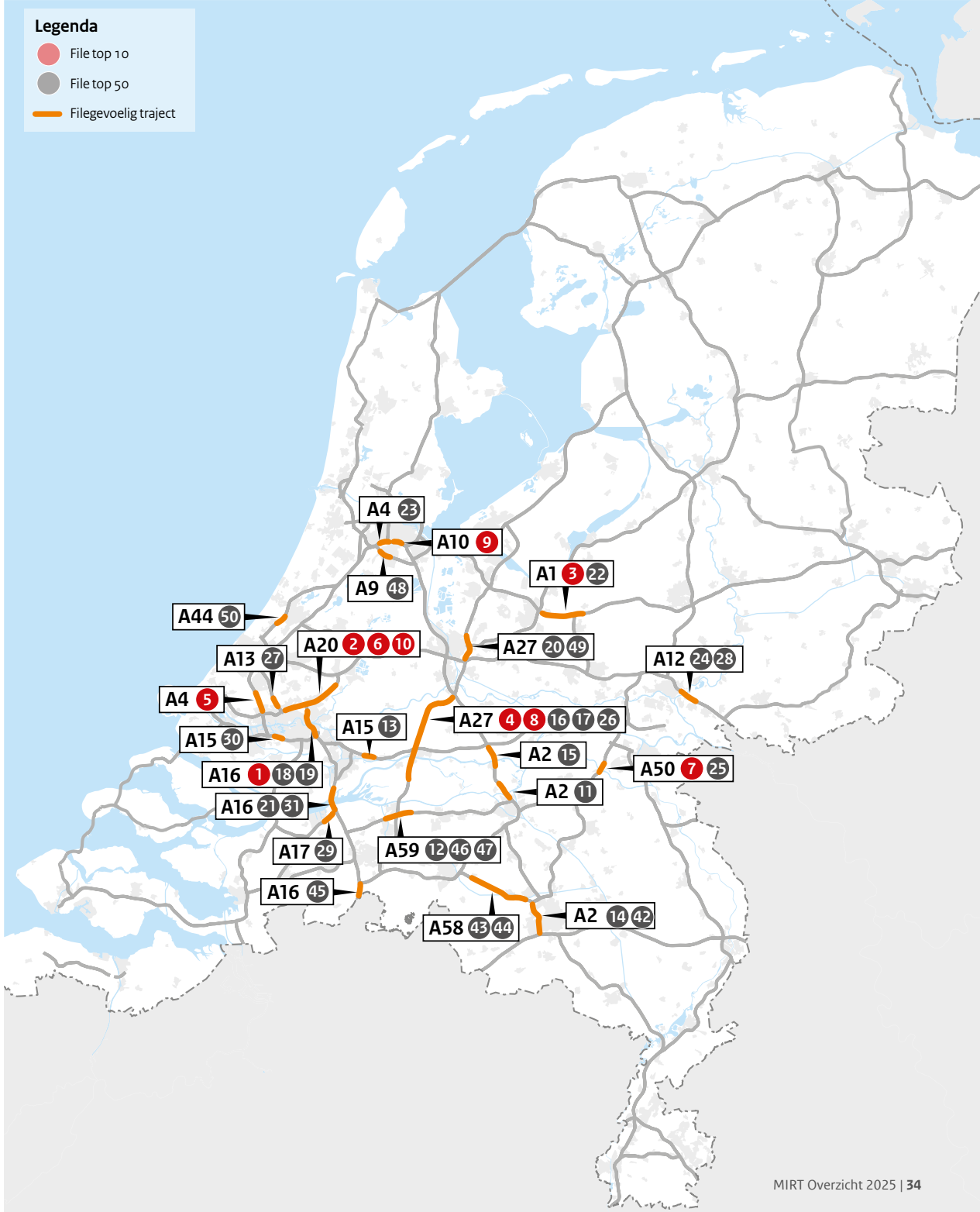
Op verzoek van de Tweede Kamer (TK 31305, nr. 115) wordt sinds 2009 in het MIRT Overzicht de meest recente file top 50 weergegeven. Het ministerie van IenW werkt aan het oplossen van deze en andere fileknelpunten uit de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA, voorheen NMCA). Hiermee geven we invulling aan de motie-Sharpe (TK 32123, nr. 123) waarin wordt verzocht prioriteit te geven aan de grootste knelpunten, en aan de motie-Dijkstra waarin wordt verzocht in asfalt te blijven investeren en daarbij de voormalig genoemde NMCA als uitgangspunt te nemen (TK 34775-XII, 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 kortetermijnmaatregelen en innovatieve verkeersmaatregelen.

Rijkswaterstaat heeft de file top 50 samengesteld op basis van filegegevens van 1 mei 2023 tot en met 30 april 2024. 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. **A16 Breda - Rotterdam**
   Bij het knooppunt Terbregseplein
2. **A20 Hoek van Holland - Gouda**
   tussen Rotterdam-Schiebroek en Rotterdam-Crooswijk
3. **A1 Apeldoorn - Amersfoort**
   tussen knooppunt Barneveld en knooppunt Hoevelaken
4. **A27 Gorinchem - Breda**
   tussen Ind. Avelingen en Werkendam
5. **A4 Den Haag - Rotterdam**
   tussen Delft en knooppunt Kethelplein
6. **A20 Gouda - Hoek van Holland**
   tussen Moordrecht en Nieuwerkerk aan den IJssel
7. **A50 Arnhem - Oss**
   tussen knooppunt Bankhoef - Maasbrug - Ravenstein
8. **A27 Breda - Gorinchem**
   tussen Werkendam en Ind. Avelingen
9. **A10 knooppunt De Nieuwe Meer - knooppunt Amstel**
   tussen Amsterdam-Oud Zuid en Amsterdam-Rivierenbuurt
10. **A20 Hoek van Holland - Gouda**
    tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Moordrecht
11. **A2 Eindhoven - 's-Hertogenbosch**
    Bij het knooppunt Empel
12. **A59 's-Hertogenbosch - Zonzeel**
    bij knooppunt Hooipolder
13. **A15 Ridderkerk - Gorinchem**
    tussen Sliedrecht-West en Sliedrecht-Oost
14. **A58 Tilburg - Eindhoven**
    bij knooppunt Batadorp
15. **A2 Utrecht - 's-Hertogenbosch**
    tussen Waardenburg en Zaltbommel
16. **A27 Utrecht - Gorinchem**
    tussen Lexmond en Noordeloos
17. **A27 Gorinchem - Utrecht**
    tussen Noordeloos en Lexmond
18. **A16 Breda - Rotterdam**
    tussen parallelbaan Rotterdam-Kralingen en einde parallelbaan
19. **A16 Rotterdam - Breda**
    Tussen Rotterdam-Centrum en Rotterdam Feijenoord
20. **A27 Almere - Utrecht**
    bij knooppunt Rijnsweerd
21. **A16 Breda - Rotterdam**
    tussen knooppunt Klaverpolder en Dordrecht-Willemsdorp
22. **A1 Amersfoort - Apeldoorn**
    tussen knooppunt Hoevelaken en knooppunt Barneveld
23. **A4 Den Haag - Amsterdam**
    bij knooppunt De Nieuwe Meer
24. **A12 Oberhausen - Arnhem**
    tussen Zevenaar en Duiven
25. **A50 Oss - Arnhem**
    tussen Ravenstein en knooppunt Bankhoef
26. **A27 Utrecht - Gorinchem**
    tussen knooppunt Everdingen en Lexmond
27. **A13 Rijswijk - Rotterdam**
    tussen Rotterdam The Hague Airport en Kleinpolderplein
28. **A12 Arnhem - Oberhausen**
    tussen Duiven en Zevenaar
29. **A17 Roosendaal- Dordrecht**
    bij knooppunt Klaverpolder
30. **A15 Gorinchem- Rotterdam Maasvlakte**
    bij parallelbaan knooppunt Benelux
31. **A16 Rotterdam - Breda**
    tussen Dordrecht-Willemsdorp en knooppunt Klaverpolder
32. **A2 Eindhoven - 's-Hertogenbosch**
    tussen knooppunt De Hogt en knooppunt Batadorp
33. **A4 Amsterdam - Den Haag**
    tussen Nieuw Vennep en Roelofarendsveen
34. **A2 's-Hertogenbosch - Utrecht**
    tussen Zaltbommel en Waardenburg
35. **A2 's-Hertogenbosch - Utrecht**
    tussen knooppunt Empel en Kerkdriel
36. **A16 Breda - Rotterdam**
    tussen KP Ridderkerk en Rotterdam-Kralingen (hoofdrijbaan)
37. **A20 Gouda - Hoek van Holland**
    tussen Rotterdam-Crooswijk en Rotterdam-Schiebroek
38. **A2 Utrecht - 's-Hertogenbosch**
    tussen knooppunt Deil en Waardenburg
39. **A44 Amsterdam - Wassenaar**
    tussen Leiden-Zuid en Wassenaar N44 Deijlerweg
40. **N57 Rotterdam - Ouddorp**
    tussen Hellevoetsluis/Niewenhoorn en Rockanje N496
41. **A15 Ridderkerk - Gorinchem**
    tussen Sliedrecht-Oost en Hardinxveld-Giessendam
42. **A2 Eindhoven - 's-Hertogenbosch**
    tussen knooppunt Batadorp en knooppunt De Hogt
43. **A58 Tilburg - Eindhoven**
    tussen Moergestel en Oirschot
44. **A58 Eindhoven - Tilburg**
    tussen Oirschot en Moergestel
45. **A16 Antwerpen - Breda**
    Tussen Ind.Hazeldonk en knooppunt Galder
46. **A59 Zonzeel - 's-Hertogenbosch**
    tussen knooppunt Hooipolder en Waspik
47. **A59 Zonzeel - 's-Hertogenbosch**
    bij knooppunt Hooipolder
48. **A9 Badhoevedorp - Diemen**
    tussen Aalsmeer en Amstelveen-Stadshart
49. **A27 Almere - Utrecht**
    tussen knooppunt Rijnsweerd en knooppunt Lunetten
50. **A44 Wassenaar - Amsterdam**
    tussen Wassenaar A44 Deijlerweg en Leiden-Zuid





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, te verduurzamen, te digitaliseren en weerbaar te maken voor de toekomst. In het TEN-T-beleid is naast een uitgebreid netwerk en een uitgebreid kernnetwerk ook een kernnetwerk vastgesteld, met negen multimodale TEN-T-corridors als belangrijkste vervoersaders. Sinds de herziening van het TEN-T lopen twee van deze kernnetwerkcorridors door Nederland:

- North Sea-Rhine-Mediterranean corridor (Ierland - Randstad - Brussel - Duisburg - Basel - Genua - Le Havre - Dijon - Marseille)
- North Sea-Baltic corridor (Randstad - Twente - Berlijn - Warschau - Baltische staten - Finland - Zweden - Kiev - Marioepol)

Het Nederlandse transportnetwerk (weg, spoor, zee- en binnenvaart, stedelijke knooppunten, (lucht)havens en terminals) 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 en veilig internationaal vervoer van personen over spoor. 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 daarom bijna vanzelfsprekend dat 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 aan de realisatie van het TEN-T.

Op basis van de huidige TEN-T-verordening (de oorspronkelijke verordening uit 2014 is dit jaar herzien) heeft de Europese Commissie een aantal instrumenten om het netwerk tot ontwikkeling te brengen:

- In de TEN-T-verordening is het netwerk op kaarten vastgelegd.
- In de verordening zijn specifieke vereisten opgenomen voor de verschillende modaliteiten, interoperabiliteit, digitalisering en alternatieve brandstoffen. Het kernnetwerk moet daar in 2030 aan voldoen, het uitgebreide kernnetwerk in 2040 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 het financieringsinstrument voor de netwerken van transport, digitale infrastructuur en energie. Voor de huidige programmaperiode 2021-2027 is in CEF een bedrag van € 33,7 miljard opgenomen, waarvan € 25,8 miljard voor de aanleg en modernisering 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 miljoen toegewezen, hetgeen heeft bijgedragen aan ruim € 2 miljard aan investeringen. In de periode 2021-2027 zijn reeds 39 aanvragen van Nederland gehonoreerd, waarbij aan Nederlandse deelnemers € 327 miljoen werd toegewezen. Enkele voorbeelden van de projecten die een financiële bijdrage kregen zijn:

Spoorvervoer

- Calandspoorbrug/Theemswegtracé in Rotterdam
- Grensovergangen (Wunderline Groningen-Duitse grens, Gent-Terneuzen, Zevenaar- Oberhausen)
- Voorbereiding en sanering spoorwegovergangen (Venlo)
- PHS Amsterdam

Wegvervoer

- Veilige truckparkeerplaatsen (Zuid-Holland, Noord-Brabant en Gelderland)
- Elektrische bussen en laadinfrastructuur (Rotterdam, Amstelland, Haarlem-IJmond)
- H2-tankstations 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

- Opwaardering van vaarwegen (Gent-Terneuzen, Twentekanaal, Maasroute, ligplaatsen Spijk)
- Onderzoek en uitrol walstroomvoorzieningen Amsterdam en Rotterdam
- Overslagvoorzieningen in Venlo, Heijen en Rotterdam

Luchtvaart

- Investeringen bij de luchtverkeersleiding in het gezamenlijk Europese luchtruim
- Elektrificering grondoperaties Schiphol

Multimodaal

- Verbetering van multimodale aansluitingen (Rotterdam en Moerdijk)
- Digitalisering van fietsparkeersystemen bij enkele grote treinstations
- Ontwikkeling Smart Mobility Hub Amsterdam Bijlmer

Relatie MIRT en TEN-T/CEF

In het MIRT Overzicht laten we zien welke MIRT-projecten uitgevoerd worden op delen van het TEN-T-netwerk. Ook geven we op de MIRT-bladen van deze projecten aan of er CEF-subsidie aan Nederland is toegewezen aan dit project.
Op de website van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (zie link hieronder) 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



Kaart: Het Nederlandse transportnetwerk (weg, spoor, zee- en binnenvaart, stedelijke knooppunten, (lucht)havens en terminals) maakt deel uit van het Europese netwerk van transportverbindingen.

Nationaal MIRT-projecten op TEN-T netwerk

Op deze kaart is te zien welke MIRT-projecten uitgevoerd worden op delen van het TEN-T netwerk.

Hoofdwegen

1. ZuidasDok
2. A27 Houten - Hooipolder
3. A16 Rotterdam
4. A1/A6/A9 Schiphol - Amsterdam - Almere
5. A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15)
6. A27/A12 Ring Utrecht
7. A1 Apeldoorn-Azelo
8. InnoVA58 (valt onder SmartwayZ.NL)
9. A4 Haaglanden-N14
10. A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2
11. A28/A1 Knooppunt Hoevelaken
12. A24 Blankenburgverbinding
13. A2 Het Vonderen - Kerensheide
14. Programma Vervanging en renovatie - hoofdwegen
15. Rijnlandroute
16. A6 Almere Oostvaarders - Lelystad
17. A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Knooppunt Gouwe
18. N33 Zuidbroek - Appingedam
19. Programma SmartwayZ.NL
20. A2 Deil - 's-Hertogenbosch - Vught
21. A67 / A73 knooppunt Zaarderheiken
22. A1/A30 Barneveld
23. A28 Amersfoort - Hoogeveen
24. A58 Tilburg - Breda (valt onder SmartwayZ.nl)
25. A15 Papendrecht-Gorinchem
26. A4 Burgerveen - N14
27. Capaciteitsverruiming A16 Van Brienenoordcorridor Rotterdam
28. A50 Ewijk - Bankhoef - Paalgraven & Corridor Nijmegen - Eindhoven
29. A1/A35 Knooppunt Azelo - Buren
30. Verkeersveiligheid Rijks-N-wegen

Spoor en OV

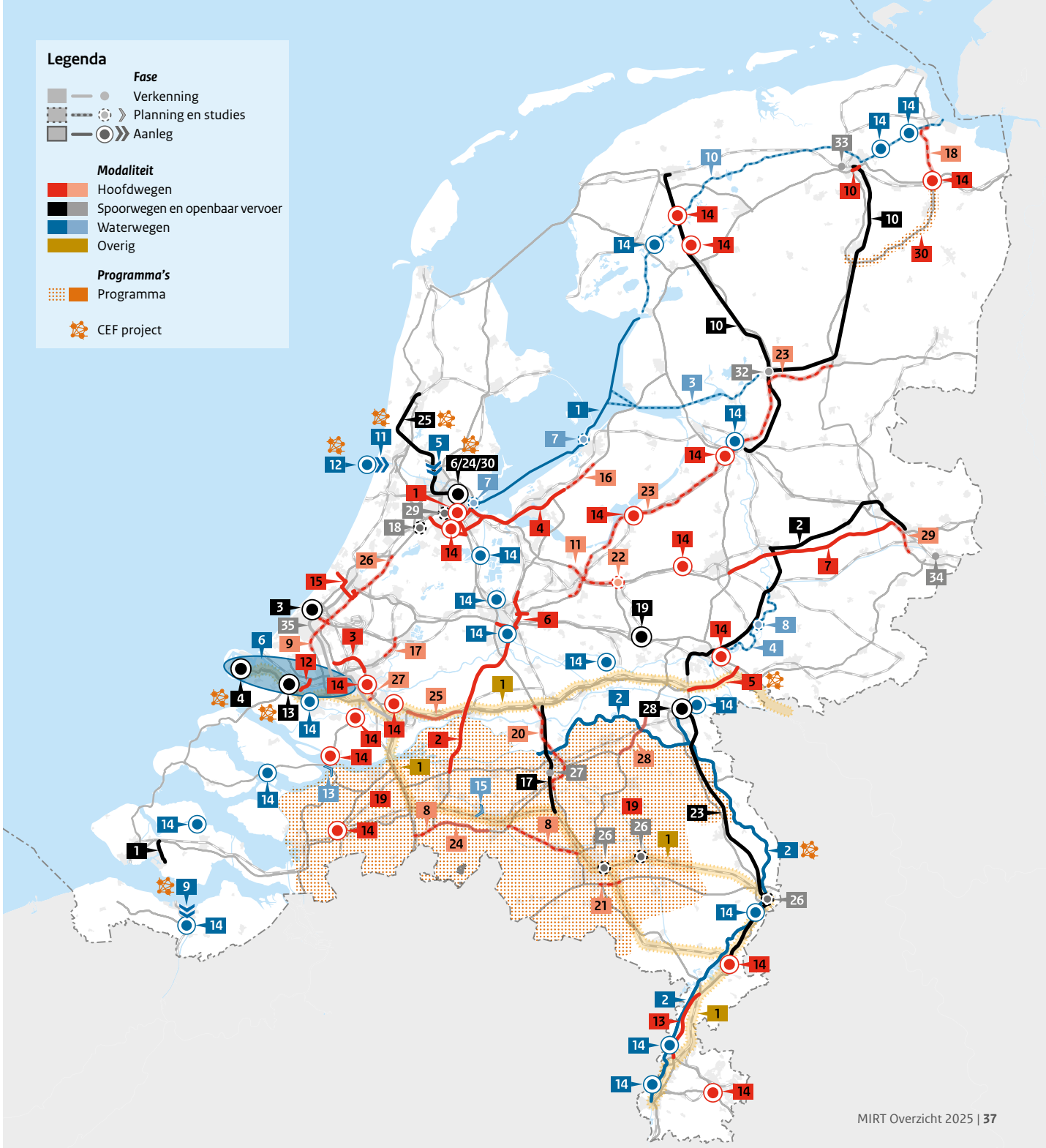
1. Sloelijn + Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn
2. Goederenroute Elst - Deventer - Twente (NaNOV)
3. Emplacement Den Haag Centraal
4. Spooraansluitingen Tweede Maasvlakte
5. Programma Hoogfrequent Spoorvervoer *(niet op kaart)*
6. Amsterdam Centraal, Cuypershal
7. Grensoverschrijdend Spoorvervoer *(niet op kaart)*
8. Toegankelijkheid Stations *(niet op kaart)*
9. Fietsparkeren bij stations *(niet op kaart)*
10. Sporendriehoek Noord-Nederland
11. Programma Kleine Functiewijzigingen *(niet op kaart)*
12. European Rail Traffic Management System (ERTMS) *(niet op kaart)*
13. Calandbrug (Theemswegtrace)
14. Programma Behandelen en Opstellen *(niet op kaart)*
15. Programma emplacementen op orde *(niet op kaart)*
16. PHS Rijswijk Rotterdam *(niet op kaart)*
17. PHS Meteren Boxtel
18. Multimodale knoop Schiphol
19. PHS Ede
20. Overwegenaanpak *(niet op kaart)*
21. Maatregelenpakket HSL-Zuid *(niet op kaart)*
22. Spoorcapaciteit 2030 *(niet op kaart)*
23. Maaslijn
24. PHS Amsterdam
25. PHS Alkmaar - Amsterdam
26. Toekomstvast Spoor Zuidoost-NL (valt onder SmartwayZ.NL programma)
27. Hub 's Hertogenbosch
28. PHS Nijmegen
29. Derde perron Amsterdam Zuid
30. Paspoort- en beveiligingsfaciliteiten op Amsterdam Centraal
31. Programma 740m treinlengte *(niet op kaart)*
32. Spoor- en perroncapaciteit Meppel
33. Station Groningen Suiker
34. EuregioRail: Zwolle-Twente-Münster
35. Oude Lijn (valt onder MoVe programma)

Vaarwegen

1. Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam - Lemmer)
2. Maasroute, modernisering fase 2
3. Vaarweg IJsselmeer - Meppel
4. Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)
5. De Zaan (Wilhelminasluis)
6. Project Mainportontwikkeling Rotterdam
7. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam - Lemmer
8. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel
9. Nieuwe sluis Terneuzen
10. Vaarweg Lemmer - Delfzijl, fase 2
11. Zeetoegang IJmond
12. Lichteren Buitenhaven Ijmuiden en Energiehaven
13. Capaciteit Volkeraksluizen
14. Programma Vervanging & renovatie - hoofdvaarwegen
15. Wilheminakanaal Sluis 2

Overige

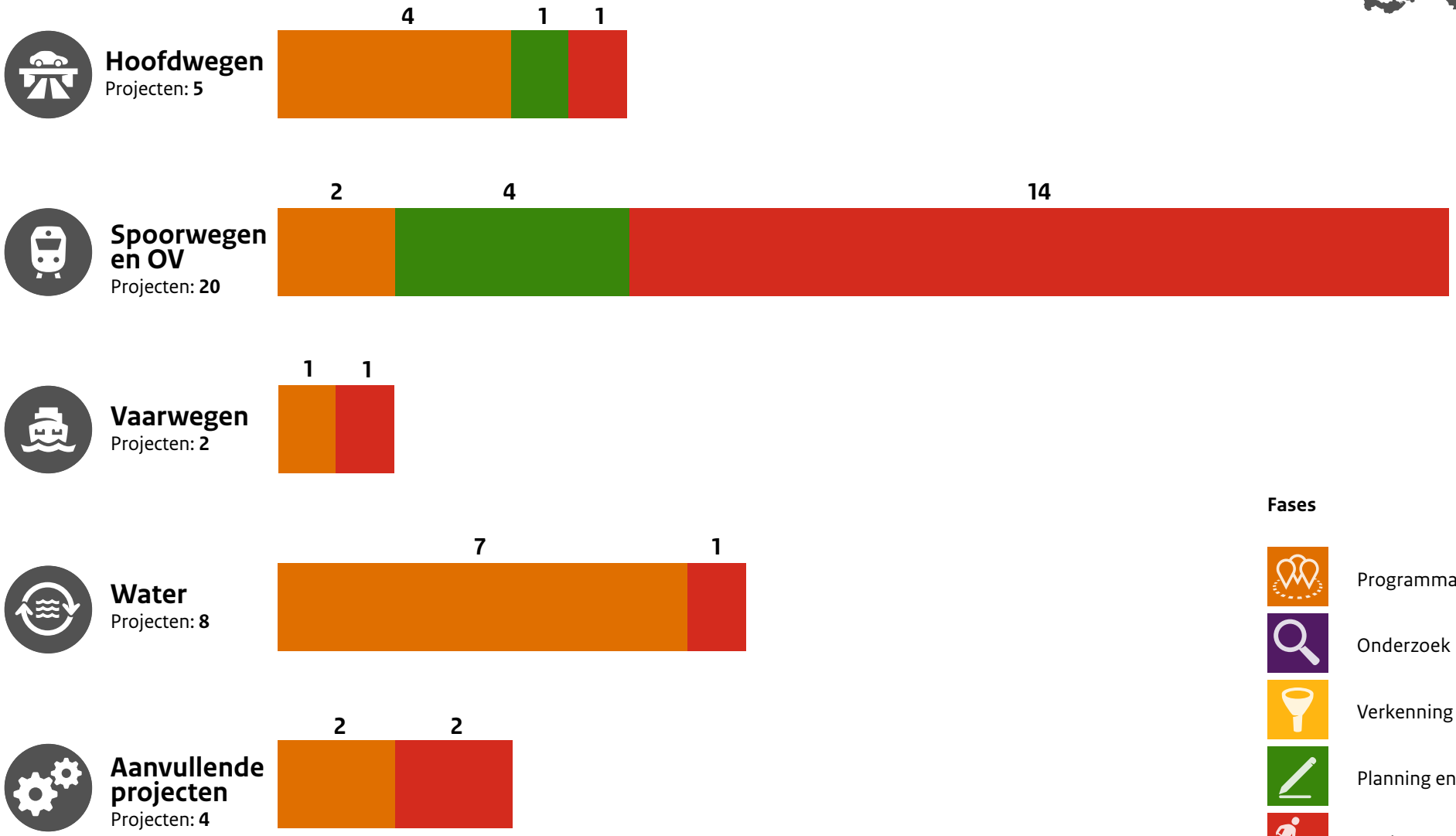
1. Programma Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost



Nationaal Projectenoverzicht

Totaal projecten: **40**





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

Programma Fiets

Projecthistorie
Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2018 Het project is opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

Nederland staat 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 en 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.

Voor de infrastructurele ontsluiting van nieuwe woningen is in het coalitieakkoord voor de komende tien jaar € 7,5 miljard opgenomen. In de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving en MIRT zijn in 2022 afspraken gemaakt om landelijk voor ongeveer € 780 miljoen mee te investeren in fietsinfrastructuur. Het gaat hierbij om onder andere betere fietsaansluitingen richting ov-knooppunten, fietstunnels, doorfietsroutes en stationsstallingen. Dit om de bereikbaarheid van nieuwe woningen te garanderen, deze woningen met de fiets te ontsluiten en bij te dragen aan de mobiliteitstransitie. Samen met cofinanciering van de regio tellen de investeringen in fietsinfrastructuur op tot een investering van meer dan € 1,1 miljard.

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

Programma Fiets

(vervolg)

Bij de ontsluiting van nieuwe woningen kijken we voor oplossingen naar het brede mobiliteitssysteem in plaats van naar individuele modaliteiten. Hierdoor bereiken we een evenwichtige verdeling in de beschikbare € 7,5 miljard.

Ambities

Om ervoor te zorgen dat de Schaalsprong Fiets daadwerkelijk wordt gerealiseerd, hebben het Rijk en de regio tijdens de Bestuurlijke Overleggen MIRT van november 2020 afgesproken een Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) op te stellen. De Tweede Kamer hebben we hierover in november 2020 geïnformeerd via de MIRT-brief. In samenhang met de aankondiging van het NTF hebben het Rijk en de regio 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 tussen de verschillende bestuurslagen.' Op 18 juli 2022 stuurden we 'NTF - een landsdekkende opgave voor fietsinfrastructuur' naar de Kamer. Het NTF is opgebouwd uit een 'optelsom' van regionale Fietsnetwerkplannen. De ambitie binnen dit NTF is om de fiets als volwaardige modaliteit en effectieve oplossing in te zetten voor de nationale opgaven op het gebied van woningbouw en verstedelijking, bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid, klimaat, duurzaamheid en leefbaarheid. 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.

De verantwoordelijkheid voor fietsinfrastructuur ligt primair bij provincies, vervoerregio's en gemeenten. Het Rijk is medeverantwoordelijk voor fietsparkeren bij treinstations en fietswegen op gronden van IenW. In het MIRT-debat van 5 juli 2023 (TK, 36200-A-99) is toegezegd de (acute) problemen op de fietswegen op gronden van IenW op te lossen. Ondertussen wordt het aantal kilometer fietswegen en de staat van deze fietswegen op de gronden van IenW in kaart gebracht. Daarnaast wordt een basiskwaliteitniveau voor fietswegen op gronden van IenW ontwikkeld. Er ligt ongeveer 2.500 kilometer aan fietswegen op grond van IenW. Op dit moment is geen geld en menskracht beschikbaar voor onderhoud van de eigen fietswegen. De Kamer zal in het voorjaar van 2025 worden geinformeerd over het basiskwaliteitniveau voor fietswegen op gronden van IenW.

In de Bestuurlijke Overleggen MIRT van november 2022 hebben het Rijk en de regio afgesproken om te komen tot een gezamenlijke meerjarige adaptieve uitvoeringsagenda fiets. De IenW uitvoeringsagenda fiets is op 25 april 2024 naar de Kamer gestuurd (TK, 34681, nr. 2).

Financiën

Het kabinet-Rutte III heeft € 100 miljoen uitgetrokken voor het versneld aanleggen van fietsroutes en het innoveren en vergroten van de stallingsmogelijkheden bij ov-knooppunten. Uit het Klimaatakkoord is nog eens € 75 miljoen 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 hebben we via de Bestuurlijke Overleggen MIRT definitieve afspraken gemaakt. Het kabinet-Rutte IV heeft € 50 miljoen vrijgemaakt voor het investeren in stationsstallingen. Daarmee kan IenW samen met gemeenten eraan blijven werken dat er ook in 2030 en 2040 voldoende stallingen beschikbaar zijn. De besteding van de middelen voor fietsparkeren (Impuls Fiets) lichten we toe in het MIRT-blad Fietsparkeren bij stations.

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

Programma Fiets

(vervolg)

In het coalitieakkoord van 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, heeft het kabinet voor de komende tien jaar in totaal € 7,5 miljard vrijgemaakt. Zoals eerder aangegeven wordt voor ongeveer € 780 miljoen landelijk meegeinvesteerd in fietsinfrastructuur.

In het Bestuurlijke Overleggen MIRT van 2023 is afgesproken om in 2024 € 18 miljoen inclusief btw te investeren in doorfietsroutes. Voor de verdeling van het geld is afgesproken dat het Rijk en de regio samen nadere criteria uitwerken voor een afweegkader. Het streven is om structureel jaarlijks € 6 miljoen inclusief btw voor doorfietsroutes in cofinanciering beschikbaar te stellen. Deze middelen zijn afkomstig uit het budget Vergroenen Reisgedrag. Voor 2024-2026 wordt een bundeling van de eerste drie tranches voor doorfietsroutes beschikbaar gesteld. Deze bundeling is op verzoek van de regionale overheden, om zo de administratieve lasten te beperken. Eind 2024 worden hier afspraken over gemaakt. Daarmee geeft IenW een impuls aan de ambitie om de komende jaren nog eens 1400 kilometer aan doorfietsroutes te realiseren.

Betrokken partijen

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten, het Interprovinciaal Overleg, de vervoerregio's en het 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 Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar

2023 De Toekomstagenda 2030 Topcorridors is in 2021 vastgesteld, en begin 2023 geactualiseerd. Naast het Programma GVC Oost en Zuidoost is een nieuw programma Goederenvervoer Zuid gestart.

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 multimodaal, efficiënt, duurzaam en veerkrachtig 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 (het internationale) achterland. Met de focus op de belangrijkste multimodale 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 randvoorwaardelijk om deze ambities mogelijk te maken.

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

Programma Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost

(vervolg)

TEN-T

Opbouw van het programma

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

- Toekomstbestendige verbindingen
- Multifunctionele bovengemiddelde knooppunten
- Duurzame topcorridors
- Digitalisering Ketens

De corridorpartijen maken in het Bestuurlijk Overleg MIRT Goederenvervoercorridors 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 vier 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 Bestuurlijk Overleg MIRT worden opgenomen in het uitvoeringsplan dat jaarlijks kan worden geactualiseerd. Iedere corridorpartij trekt één of meerdere projecten namens alle corridorpartijen, vanuit een integrale, multimodale 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 VRO, de provincies Gelderland, Limburg, Noord-Brabant en Zuid-Holland en het Havenbedrijf Rotterdam. Ook Rijkswaterstaat, ProRail en de Topsector Logistiek maken onderdeel uit van de GVC-organisatie.

TEN-T

Het programma maakt onderdeel uit van het uitgebreide netwerk, het uitgebreide kernnetwerk en het kernnetwerk van het Europese programma TEN-T en sluit aan bij de North Sea-Baltic en North Sea-Rhine-Mediterranean corridors.

Financiën

Vanuit het ministerie van IenW, de vier betrokken provincies en de havenbedrijven wordt ieder jaar budget beschikbaar gesteld voor generieke programma-activiteiten. Voor ieder project vallend onder het programma 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 heeft eerder € 160 miljoen uit het Mobiliteitsfonds toegewezen voor de uitvoering van het Programma (rijksdeel). Daarnaast heeft het Rijk € 375 miljoen ter beschikking voor een brede MIRT Verkenning A15. Dit is een onderdeel van de Goederencorridor Oost. De provincie Zuid-Holland draagt € 30 miljoen bij.

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

Programma Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost

(vervolg)

TEN-T

Strategische pijler	Deelprojecten
Toekomstbestendige verbindingen	Ligplaatsen Binnenvaart
	Sluis Grave
	7 x 24 uur bediening sluizen
	Integrale ketenoptimalisatie containerbinnenvaart
	Optimalisatie wegtransport
	Truckparkings
	Regeling SPUK Binnenhaven Voorzieningen
Multifunctionele bovengemiddelde knooppunten	Knooppuntenplan Rotterdam
	Knooppuntenplan Moerdijk
	Knooppuntenplan Nijmegen
	Knooppuntenplan Sittard-Geleen
	Knooppuntenplan Tiel
	Realisatiepact-Tilburg
	Realisatiepact-Venlo
	CEF EU subsidie trajecten
	Last-milespoor
Duurzame topcorridors	Clean energy hubs & ZES (Zero EmissionServices)
	Verslogistiek
	Walstroom
Digitalisering ketens	Rail Connected
	Optimalisatie railvervoer INDIGO
	Digitale transitie
	Living Labs Digitalisering Binnenhavens
	Living Labs Digitalisering Verslogistiek
	Living Labs Dashboard Supply Network Visibility
	GVC Informatieproducten en–Diensten Catalogus

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

Programma Goederenvervoercorridors Zuid

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 De Toekomstagenda Goederenvervoercorridor Zuid 2030 is in 2023 vastgesteld. Het programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

2022 Het programma Goederenvervoercorridors Zuid is gestart.

Aanleiding en doel

In het Bestuurlijk Overleg MIRT 2020 is besloten tot een MIRT-onderzoek naar de haalbaarheid van een integraal corridorprogramma Zuid (goederenstroom Amsterdam - Rotterdam - Antwerpen en volgende). 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 2022 in de programmaraad unaniem besloten tot de start van een corridorprogramma.



Begin 2023 is de Toekomstagenda Goederenvervoercorridor Zuid 2030 vastgesteld in de programmaraad. De ambitie is dat de corridor Zuid in 2030 mondiaal een vooraanstaande positie inneemt als een efficiënte, duurzame en leefbare goederenvervoercorridor. Het is dé duurzame verbinding tussen zee- en binnenhavens en logistieke knooppunten in Nederland. Deze versterkt de internationale concurrentiepositie van Nederlandse zeehavens, knooppunten en logistieke bedrijvigheid. De corridor Zuid faciliteert betrouwbaar, robuust, veilig en duurzaam transport van goederen en een duurzame ruimtelijke ontwikkeling van logistieke knooppunten langs de corridor.

Opbouw van het programma

In het programma Goederenvervoercorridor Zuid werken de corridor-partners samen binnen de volgende vier pijlers:

1. Toekomstbestendige verbindingen;
2. Multifunctionele bovengemiddelde knooppunten;
3. Duurzaam goederenvervoer;
4. Digitalisering ketens.

De corridorpartijen maken in het Bestuurlijk Overleg 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 vier pijlers en een routekaart met de focus voor de samenwerking en gezamenlijke initiatieven op de korte (tot 2025), middellange (2025-2030) en lange termijn (na 2030). De maatregelen en acties waarover afspraken worden gemaakt in het Bestuurlijk Overleg MIRT worden opgenomen in het uitvoeringsplan dat jaarlijks wordt geactualiseerd.

Waar mogelijk wordt nadrukkelijk aangesloten bij het MIRT-programma Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost. Het programma verkent ook de mogelijke samenwerking met de Vlaamse partijen.

Planning

Het betreft een doorlopend programma. De geprioriteerde deel-projecten die momenteel worden opgepakt, zijn in de tabel van dit blad weergegeven en maken onderdeel uit van het jaarlijkse uitvoeringsplan.

Betrokken partijen

De betrokken partijen naast het ministerie van IenW zijn de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Noord-Brabant, Zeeland, de haven-bedrijven Amsterdam, Rotterdam, Moerdijk, North Sea Port en de Logistieke Alliantie.

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

Programma Goederenvervoercorridors Zuid
(vervolg)

TEN-T

TEN-T
Het programma maakt onderdeel uit van het uitgebreide netwerk, het uitgebreide kernnetwerk en het kernnetwerk van het Europese programma TEN-T en sluit aan bij de North Sea-Baltic en North Sea-Rhine-Mediterranean corridors.

Financiën
Jaarlijks maken het ministerie van IenW, de vier provincies en havenbedrijven afspraken over de financiering van het programma. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in enerzijds programmakosten en kosten voor de onderzoeks- en voorbereidingsfase van projecten, en anderzijds kosten voor de realisatie van projecten. Voor de activiteiten in 2024 is een verdeling gehanteerd van 50% voor het Rijk en 50% voor de regio.

Strategische pijler	Deelprojecten
Toekomstbestendige verbindingen	Versterken binnenvaartvoorzieningen
	Samenwerking Vlaanderen realiseren
	Subsidiewerkgroep Europa
	Last mile spoor
	Optimalisatie wegvervoer: Truckparking
	Short sea shipping kansen
Multifunctionele bovengemiddelde knooppunten	Realisatiepact Zeeland / North Sea Port
	Realisatiepact Amsterdam
	Realisatiepact Moerdijk
	Realisatiepact Amsterdam
Duurzaam goederenvervoer	Autonoom rijden en varen
	Clean energy hubs
	Modal shift regeling
Digitalisering ketens	Participatie Living Labs Digitale Infrastructuur Logistiek
	Koppeling data last mile spoor
	Participatie digitaliseringsprojecten Rijkswaterstaat en binnenvaart
	Participatie Living Labs Verslogistiek
Overig	Onderzoek en projecten < € 10 miljoen

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Multimodaal**
Ministerie **IenW en VRO**
Fase **Programma**

Programma Woningbouw en Mobiliteit

Programma WoMo

Projecthistorie tijdlijn

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 De eerste termijn-middelen voor de mobiliteits-pakketten en woningbouw op de korte termijn door bovenplanse infrastructuur worden uitgekeerd aan de gemeenten. Hiermee start de uitvoering van de infrastructurele maatregelen die bekostigd zijn uit programma Woningbouw en Mobiliteit. In november 2024 wordt de eerste voortgangsrapportage van het programma Woningbouw en Mobiliteit gepubliceerd.

2023 In het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving 2023 zijn nadere afspraken gemaakt over de mobiliteitspak-ketten voor de NOVEX-woningbouwlocaties Oude Lijn, CID Binckhorst en MRA West.

2022 Het interdepartementale programma Woningbouw en Mobiliteit is gestart. In het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving 2022 en het Bestuurlijk Overleg MIRT 2022 zijn investeringsaf-spraken gemaakt over de inzet van de € 7,5 miljard uit het Coalitieakkoord 2021-2025 voor het ontsluiten en bereikbaar maken van nieuwe woningbouwlocaties.

Aanleiding en doel

Nederland staat voor een enorme woningbouwopgave. Tussen nu en 2040 moeten er verspreid door heel Nederland circa 981.000 nieuwe woningen bijkomen. Er wordt gebouwd in de zeventien grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties, de zeven verstedelijkingsstrategieën en daarbuiten.

Om al deze nieuwe woningen bereikbaar te houden, moeten de keuzes voor woningbouw en bereikbaarheid in samenhang gemaakt worden. Zowel op inhoud als in de planning. Voor de bereikbaarheid is het streven om de nieuwe woningbouwlocaties multimodaal en duurzaam bereikbaar te houden.

In de afgelopen Bestuurlijke Overleggen maakten de bewindspersonen van IenW en VRO bestuurlijke afspraken over de verdeling van de € 7,5 miljard voor de realisatie van infrastructuur ten behoeve van de bouw van ongeveer 400.000 nieuwe woningen. De afspraken gaan over de mobiliteits- en infrastructuurinvesteringen en over de aantallen woningen die daarmee kunnen worden ontsloten.

We hebben 105 afspraken gemaakt over bovenplanse infrastructuur-maatregelen ten behoeve van woningbouw op de korte termijn (start bouw binnen drie tot vijf jaar). Daarnaast hebben we afspraken gemaakt over meerdere mobiliteitspakketten met bovenlokale en regionale mobiliteitsinvesteringen ten behoeve van de woningbouw. Ook hebben we reserveringen gemaakt voor een aantal schaalspronginvesteringen in de zeventien grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. Als laatste hebben we afspraken gemaakt voor het versterken van de hoofdnet-werken van IenW (het hoofdspoorwegennet en het hoofdwegennet). De komende jaren worden deze afspraken verder uitgewerkt.



Betrokken partijen

IenW en VRO trekken het interdepartementale programma samen. Besluiten over de voortgang van het programma maken we gezamen-lijk. Het programma werkt nauw samen met de regionale overheden zoals gemeenten en provincies. Daarnaast stemt het programma af met de brede bereikbaarheidsprogramma's.

Financiën

Het vorige kabinet, kabinet-Rutte IV, heeft € 7,5 miljard beschikbaar gesteld voor de ontsluiting van nieuwe woningen in de zeventien grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en daarbuiten. Deze middelen zijn toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds.

De (financiële) voortgang van de afgesproken MIRT-projecten staat in de individuele projectbladen van het MIRT Overzicht. De bovenplanse infrastructuurmaatregelen ten behoeve van woningbouw op de korte termijn en de mobiliteitspakketten vallen niet onder de MIRT-spelregels.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Multimodaal**
Ministerie **IenW en VRO**
Fase **Programma**

Programma Woningbouw en Mobiliteit
(vervolg)

Programma WoMo

Over (de voortgang van) deze projecten informeren we de Tweede Kamer door middel van de voortgangsrapportage van het programma Woningbouw en Mobiliteit. De eerste voortgangsrapportage wordt in november 2024 gepubliceerd.

In het hoofdlijnenakkoord van het nieuwe kabinet-Schoof is een meerjarige investering van 2,5 miljard euro voor het ontsluiten van (nieuwe) woningbouwlocaties en het aanleggen van infrastructuur voor mobiliteit opgenomen. Deze middelen staan op de Aanvullende Post van het Ministerie van Financiën en worden overgeheveld na goedgekeurde bestedingsplannen.

Type afspraak	Totale investering
Netwerkinvesteringen	€ 2,2 miljard
Schaalsprongen	€ 2,7 miljard
Mobiliteitspakketten	€ 1,1 miljard
Woningbouw op de korte termijn door bovenplanse infrastructuur	€ 1,5 miljard

Verdeling middelen over type afspraken, prijspeil 2022

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

Investeringsimpuls Verkeersveiligheid

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Derde tranche investeringsimpuls verkeersveiligheid (€ 221 miljoen).

2023 Derde tranche investeringsimpuls verkeersveiligheid (gepland).

2022 Tweede tranche investeringsimpuls verkeersveiligheid (€ 100 miljoen).

2021 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2020 Eerste tranche investeringsimpuls verkeersveiligheid (€ 165 miljoen).

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 (infrastructuur in beheer van gemeenten, provincies en waterschappen) te verbeteren.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De investeringsimpuls verkeersveiligheid draagt bij aan 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. Daarnaast wordt specifiek ingezet op vernieuwende maatregelen gericht op de fietsveiligheid.

Planning

De cofinanciering vanuit het Rijk (maximaal 50%) wordt via verschillende tranches ingezet. Eind 2020 is de eerste tranche (€ 165 miljoen) verstrekt aan 207 medeoverheden. In 2022 is de tweede tranche verleend (€ 75 miljoen toegekend), verdeeld over 264 medeoverheden. Veelal is een Rijksbijdrage aangevraagd voor maatregelen binnen de bebouwde kom, met name om snelheidsbeperkende maatregelen te treffen zoals de aanleg van kruispuntplateaus, rotondes en het volwaardig afwaarderen van een 50 km/u-weg naar een 30 km/u-weg. Naar verwachting kunnen medeoverheden eind 2024 een aanvraag voor de derde tranche doen.

Politiek en bestuurlijk

Tijdens het Bestuurlijk Overleg Verkeersveiligheid op 11 december 2019 hebben het 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 hiervoor een investeringsbedrag van € 500 miljoen tot 2030 vrijgemaakt.

Financiën

Het Rijk heeft tot 2030 € 500 miljoen beschikbaar voor de investeringsimpuls verkeersveiligheid, waarvan € 450 miljoen voor medeoverheden om de verkeersveiligheid van het onderliggend wegennet te verbeteren en € 50 miljoen bedoeld voor vernieuwende maatregelen gericht op de fietsveiligheid. De cofinanciering vanuit het Rijk (maximaal 50%) wordt in verschillende tranches ingezet. In 2024 wordt de derde tranche verleend aan de medeoverheden.

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

Programma Vernieuwing Hoofdwegen

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024

Per 1 januari 2024 zijn alle projecten binnen het programma Vervanging & Renovatie onder de noemer Vernieuwing opgenomen in de Meerjarenafspraak Instandhouding. Hierbij krijgt de uitvoeringsorganisatie ruimte en verantwoordelijkheid om maatregelen en projecten binnen de vernieuwingsopgave te programmeren en te prioriteren. Het programmabudget is gestegen naar € 7,533 miljard. Belangrijkste mutaties betreffen de toevoeging van het voor 2038 gereserveerde budget van € 300 miljoen, de toevoeging van de indexering van € 267 miljoen, de toevoeging van de middelen uit het coalitieakkoord van € 506 miljoen.

2023

Het programmabudget is gestegen naar € 6,656 miljard. Belangrijkste mutaties betreffen de toevoeging van het voor 2037 gereserveerde budget van € 276 miljoen, de toevoeging van de indexering van € 297 miljoen, de toevoeging van de middelen uit het coalitieakkoord van € 520 miljoen, de toevoeging van extra budget vanuit de herprioritering wegen van € 372 miljoen, de toevoeging van het budget voor renovatie van de Rozenoordbrug van € 90 miljoen, overboeking van € 7 miljoen vanuit HVWN naar HWN voor het project A7 Draaibruggen den Oever, overboeking van € 83 miljoen naar het project A16 voor aanpak van kunstwerk 58 en overboeking van € 35 miljoen voor brandwerendheid tunnels.

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 en 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.

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.

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. Maar het primaire doel blijft het borgen van de beschikbaarheid en veiligheid van de Rijksnetwerken.

Uitvoering

Rijkswaterstaat voert de projecten uit (zie bijgaande tabel).

TEN-T

Delen van dit programma maken onderdeel uit van het uitgebreide netwerk en het kernnetwerk van het Europese programma TEN-T. Het project ligt op de North Sea-Baltic en de North Sea-Rhine-Mediterranean.

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

Programma Vernieuwing Hoofdwegen

(vervolg)

TEN-T

Financiën

Voor de totale vervangings- en renovatieopgave van het hoofdwegennet is in de periode 2012 tot en met 2038 een bedrag van 6.705 miljoen beschikbaar.

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Het programmabudget voor realisatie van het uitvoeringsprogramma is gestegen van € 4,587 miljard naar € 5.196 miljoen. Belangrijkste mutaties betreffen de toevoeging van het voor 2036 gereserveerde budget van € 276 miljoen, de toevoeging van de indexering van € 207 miljoen, de toevoeging van aanvullend budget voor brandwerendheid tunnels van € 126 miljoen, de toevoeging van budget voor herstel brandwerendheid Coentunnel van € 38 miljoen en de overboeking van € 23 miljoen naar het project Ring Utrecht voor de vervanging van de tuien van de Galecopperbrug.

2021 Het budget is gestegen naar € 4,587 miljard door toevoeging van de reservering in de periode 2031-2035 van € 1,253 miljard, prijsbijstelling van € 56 miljoen en toegevoegd budget voor de tijdelijke versterking van de Rozenoordbrug van € 15 miljoen en door overboekingen naar de projecten Ring Utrecht (€ 17 miljoen) en A27 Houten Hooipolder (€ 84 miljoen) voor de VenR-opgave in die projecten.

2020 Het budget is gestegen naar € 3,364 miljard. Deze stijging wordt grotendeels veroorzaakt door het opnemen van vervanging van intelligente wegkantsystemen voor de periode 2020-2027 in de VenR-opgave.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €
MIRT 2025	7.533
MIRT 2024	6.639
MIRT 2023	5.196
MIRT 2022	4.587
MIRT 2021	3.364
MIRT 2018	3.172
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	4.361
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	966

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	1.473	20 %
2022	1.213	18 %
2021	1.047	20 %
2020	896	20 %
2019	769	23 %
2017	659	21 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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

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

Programma Vernieuwing Hoofdwegen

(vervolg)

TEN-T

Projecthistorie

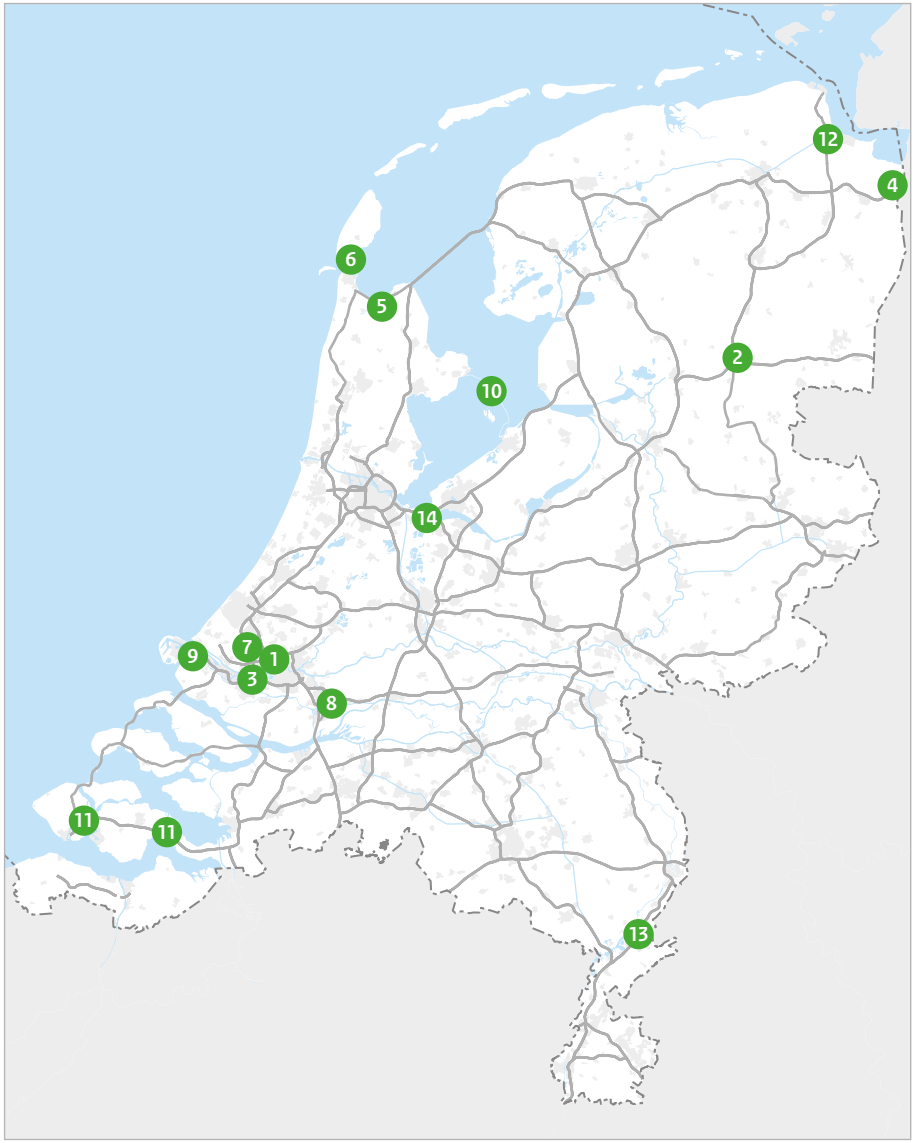
Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019

Het beschikbare programmabudget is verlaagd omdat de apparaatskosten van € 73,5 miljoen, die nodig zijn voor de uitvoering van het programma, zijn overgeboekt. Daarnaast is € 17,5 miljoen overgeboekt naar het project Ring Utrecht, ter dekking van de kosten van de renovatie van de Galecopperbrug. Een bedrag van € 9 miljoen is overgeboekt ter dekking van de kosten van het project Bouwwerk Informatie Management.
Er is € 6 miljoen toegevoegd voor het project Brandwerendheid tunnels en de indexering 2019 van € 48,5 miljoen is toegevoegd.

Planning en studies

1. A20 Giessenbruggen
2. A28 spoortunnel Hoogeveen
3. A4/A20 Kethelplein
4. A7 brug Westerwoldse AA
5. N99 Balgzandbrug
6. Den Helder-Texel: aanleginrichtingen
7. Kunstwerken A20 Blijdorp
8. N3 Papendrechtse brug
9. Definitieve Suurhoffbrug
10. Objecten IJsselmeergebied
11. Vlaketunnel & Dampoortaquaduct
12. Eelwerderbrug
13. Tweede fase renovatie A73 Roer/Swalmentunnel
14. Viaduct Naardertrekvaart



Programma Vernieuwing Hoofdwegen

(vervolg)

TEN-T

Aanleg

1. 1e Heinenoordtunnel
2. Ontwikkeling bouwblokken bediening tunnels (3B)
3. A76 Zuidelijke viaduct Daelderweg/Nuth
4. Kunstwerk Hattemerbroek
5. Viaduct Hoog Burel
6. Roer/Swalmentunnel
7. A12 IJsselbrug
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
15. A7 Draaibruggen Afsluitdijk
16. Geluidsscherm A28 Harderwijk
17. Geluidsschermen A58/A17
18. Programma technische installaties tunnels Zuid-Holland (PTZ). *(niet op kaart)*
19. Geluidsschermen A10-Noord
20. Kunstwerken A44
21. Duikers Oost-Nederland
22. Programma vervanging verlichting *(niet op kaart)*
23. Programma Herberekeningen kunstwerken *(niet op kaart)*



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

Programma Vernieuwing Hoofdwegen

TEN-T

(vervolg)

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend budget in mln. €	Gerealiseerd budget t/m 2023 in mln.	Gereed
3B-tunnels	*Aanleg uniforme bouwblokken voor de bediening en besturing van tunnels*	*14*	*13*	*2025*
Heinenoordtunnel	*Renovatie eerste Heinenoordtunnel*	*224*	*153*	*2025*
A73 Roer-Swalmentunnel	*Renovatie tunnels*	*55*	*33*	*2024*
A12 IJsselbruggen	*Renovatie stalen bruggen*	*96*	*56*	*2026*
Kooybrug	*Renovatie van de Kooybrug*	*28*	*17*	*2025*
A29 Renovatie Haringvlietbrug	*Renovatie van beweegbare deel van de Haringvlietbrug*	*94*	*70*	*2024*
Van Brienenoordbrug	*Vervanging en renovatie van de Van Brienenoordbrug*	*692*	*66*	*N.t.b.*
Brug de Noord	*Renovatie beweegbare deel Brug de Noord*	*25*	*2*	*2026*
A76 Daelderweg	*Vervanging viaduct Daelderweg*	*15*	*2*	*2025*
A7 Draaibruggen Afsluitdijk	*Vervanging draaibruggen*	*65*	*2*	*2029*
A58 geluidsschermen Roosendaal	*Renovatie geluidsschermen*	*16*	*0*	*2032*
A28 Geluidsscherm Harderwijk	*Renovatie Geluidsscherm*	*10*	*0*	*2026*
Programma Tunnels Zuid-Holland (PTZ) deel 1	*Renovatie tunnels in Zuid-Holland*	*891*	*5*	*2030-2032*
Geluidsschermen A10 Noord	*Vervangen van de geluidsschermen*	*38*	*0*	*2025*
Kunstwerken A44	*Renovatie van 4 kunstwerken in de A44*	*396*	*6*	*2030*
Programma Verlichting	*Vervangen verlichting Rijkswegen*	*47*	*0*	*2026*
Programma Herberekening Kunstwerken	*Uitvoeren van herberekeningen aan kunstwerken*	*28*	*0*	*2031*
Overig	*Onderzoek en projecten < € 10 mln.*	*30*	*11*	*Divers*
Planning- en studiefase tranche 3 projecten		12	9	Divers
Planning- en studiefase tranche 4		45	24	Divers
Planning en studiefase overig		10	0	Divers
Voorbereiding realisatie		6	0	Divers
Totaal toebedeeld aan programma stalen kunstwerken		406	406	
Totaal toegedeeld aan Vernieuwing projecten		3.481	796	
Reservering Vernieuwing tranche 4 en verder		3.220	0	
Programma Intelligente Wegkantsystemen		284	19	
Brandwerendheid tunnels uitvoering		72	6	
Brandwerendheid tunnels reservering		78	0	
Totalen		**7.533**	**1.473**	
Waarvan verplicht		1.007		

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

Verkeersdoorstroming Ringen

Programma WoMo

Projecthistorie tijdlijn

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 In 2023 heeft besluitvorming plaatsgevonden over de afbakening van de scope van het maatregelenpakket.

2023 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

In het Coalitieakkoord van het Kabinet Rutte IV is € 7,5 miljard gereserveerd voor de ontsluiting van nieuwe woningbouwlocaties. In de BO MIRT van het najaar van 2022 is afgesproken om hiervan € 300 miljoen te reserveren voor het verbeteren van de verkeers-doorstroming op de Ring Amsterdam, Ring Utrecht, Ring Rotterdam/ Den Haag en Ring Eindhoven. Deze middelen worden met name ingezet voor maatregelen op het gebied van Smart Mobility en verkeersmanagement.

Planning

In 2024 en 2025 zal verdere besluitvorming plaatsvinden over de invulling van het maatregelenpakket.

Betrokken partijen

Rijkswaterstaat is gevraagd te adviseren over een pakket van maat-regelen voor € 300 miljoen inclusief btw op prijspeil 2022, waarmee op een (kosten)effectieve wijze de verkeersdoorstroming verbeterd kan worden op de Ring Amsterdam, Ring Utrecht, Ring Rotterdam/Den Haag en Ring Eindhoven.

Het Rijk is verantwoordelijk voor het besteden van de middelen. In de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's SBaB, U Ned, MoVe en SmartwayZ.NL spreken het Rijk en de regio periodiek over de voortgang.



Financiën

Bij de Voorjaarsnota 2023 is een budget van € 300 miljoen (prijspeil 2022) beschikbaar gesteld vanuit de middelen voor Woningbouw en Mobiliteit (WoMo).

Het actuele projectbudget (prijspeil 2024) bedraagt:

- € 55 miljoen voor mobiliteitsmaatregelen Ring Eindhoven;
- € 55 miljoen voor mobiliteitsmaatregelen Ringen Metropoolregio Amsterdam (MRA);
- € 55 miljoen voor infra-optimalisatie Ringen MRA (Knooppunt Holendrecht);
- € 55 miljoen voor mobiliteitsmaatregelen Ringen Metropoolregio Utrecht (MRU)/U Ned;
- € 55 miljoen voor infra-optimalisatie A12-zone/Ring Utrecht;
- € 55 miljoen voor mobiliteitsmaatregelen Ringen Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH).

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW en VRO**
Fase **Programma**

Verkeersveiligheid Rijks-N-wegen

TEN-T

Projecthistorie tijdlijn

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Het programma is opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

Verkeersveiligheid is een van de prioriteiten van het (demissionaire) kabinet. Met het coalitieakkoord van het kabinet-Rutte IV in 2021 is € 200 miljoen gereserveerd voor het verder verbeteren van de verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen. Bij de begroting van 2023 zijn deze middelen toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds. Met het treffen van infrastructurele maatregelen, zoals het veilig inrichten van bermen of het aanbrengen van fysieke rijrichtingscheiding op enkelbaans Rijks-N-wegen, wordt beoogd het ongevalsrisico en daarmee het aantal verkeersslachtoffers op deze wegen terug te dringen. De aanpak wordt uitgevoerd in twee tranches. De uitvoering van de verkeersveiligheids-maatregelen uit tranche 1 zijn gericht op het realiseren van quick-wins op een groter aantal Rijks-N-wegen (€ 24,2 miljoen). Onder tranche 2 (€ 170,5 miljoen) valt de grootschalige integrale aanpak van een beperkt aantal trajecten, zoals het realiseren van rijbaanscheiding op de N36 en N50 Kampen-Ramspol (K-R). Er is € 5,3 miljoen gereserveerd voor proces- en programmakosten. Zie de tabellen van dit MIRT-blad voor een specificatie van de maatregelen binnen de verkeersveiligheidsaanpak van de Rijks-N-wegen.

Planning

Met de uitvoering van maatregelenpakket uit tranche 1 is gestart in 2023. Rijkswaterstaat werkt momenteel aan de uitwerking van de plannen voor onder andere de N36 en de N50 Kampen - Ramspol binnen tranche 2. Binnen tranche 2 geldt dat de start van de uitvoering van het maatregelpakket voor de N36 en N50 Kampen - Ramspol is voorzien in 2028. Mogelijk kan de N50 eerder in realisatie dan de N36. Het maatregelenpakket voor overige trajecten binnen de aanpak van tranche 2 (N14, N44, N59, N915) start met de uitvoering naar verwachting in 2026.

MIRT-projecten onder dit programma

Grootschalige aanpak N36 en N50 Kampen - Ramspol door middel van realisatie van fysieke rijbaanscheiding.

N36

De N36 zal aangepakt worden middels een budget-gestuurd scenario. Hiervoor is in totaal € 125 miljoen beschikbaar. Dit scenario zet in op een standaard wegprofiel met rijbaanscheiding in de middenberm en een obstakelvrijzone of geleiderail in de zijberm, volgens de CROW-richtlijnen. In dit scenario bestaat de mogelijkheid om bij de (34) kunstwerken op de N36 maatwerk te leveren en kunstwerken gefaseerd aan te pakken (bijvoorbeeld bij vervangings- en renovatieopgaven). Deze mogelijkheid is van belang voor het realiseren van een standaard wegprofiel over de rest van de N36. Hierbij wordt actief op zoek gegaan naar mogelijkheden om werkzaamheden te combineren met de geplande beheer- en onderhoudsopgave, om zo kosten te besparen. Op deze manier wordt met het beschikbare budget ingezet op het realiseren van een zo groot mogelijk aantal kilometers met rijbaanscheiding.

N50 Kampen-Ramspol

Bij de N50 Kampen - Ramspol wordt het uitgangspunt gehanteerd van een standaard wegprofiel met een reguliere rijbaanscheiding en obstakelvrije zone in de buitenberm van 10 meter, conform CROW-richtlijn. Op locaties waar een obstakelvrijezone in de berm niet kosteneffectief te realiseren is, zal een geleiderail worden geplaatst conform de CROW-richtlijnen. Hiervoor is in totaal € 21 miljoen beschikbaar.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW en VRO**
Fase **Programma**

Verkeersveiligheid Rijks-N-wegen

(vervolg)

TEN-T

Betrokken partijen

Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de realisatie van het maatregelenpakket en werkt in samenwerking met regionale overheden aan de voorbereidingen en realisatie van de diverse verkeersveiligheidsmaatregelen.

TEN-T

Dit project ligt deels op het uitgebreide netwerk van het Europese programma TEN-T (N33).

Financiën

Met het coalitieakkoord van het kabinet Rutte IV in 2021 is € 200 miljoen gereserveerd voor het verder verbeteren van de verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen. Bij de begroting van 2023 zijn deze middelen toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds. De middelen van € 10 miljoen die beschikbaar zijn voor bermmaatregelen op de N36 binnen het programma Meer Veilig zijn toegevoegd aan de middelen voor de N36 (€ 115 miljoen) binnen de aanpak van de € 200 miljoen voor Rijks-N-wegen. Met een amendement zijn middelen beschikbaar gesteld voor het financiële tekort (€ 1,2 miljoen) voor het project 'Traverse Lievelde' op de N18. De financiële tekorten op de N18 zijn daarmee opgelost. De resterende middelen (€ 5,8 miljoen) zijn toegevoegd aan de aanpak van de € 200 miljoen voor Rijks-N-wegen. Samen met de regio wordt bekeken hoe de middelen effectief ingezet kunnen worden binnen de huidige aanpak van de € 200 miljoen.

Op onderstaande Rijks-N-wegen worden maatregelen genomen vanuit de € 200 miljoen.

De regio draagt bij aan beide tranches van het programma:

- N9 rotonde Kogendijk: de regio (Alkmaar, Bergen en provincie Zuid-Holland) draagt circa € 5 miljoen bij.
- N18 Lichtenvoortseweg: de gemeente Oude IJsselstreek zal een nader te bepalen financiële bijdrage leveren.
- N59 rotonde Zierikzee: de gemeente Schouwen-Duiveland draagt ca. € 1 miljoen bij.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW en VRO**
Fase **Programma**

Verkeersveiligheid Rijks-N-wegen

(vervolg)

TEN-T

Tranche 1

Traject	Maatregel	Budget
N9	Diverse verkeersveiligheidsmaatregelen, waaronder het aanleggen van een fietstunnel in combinatie met een turborotonde bij de kruising N9/Kogendijk.	
N99	Diverse verkeersveiligheidsmaatregelen, waaronder het aanbrengen van bermverharding en het aanpassen van in- en uitvoegmogelijkheden.	
N33	Diverse verkeersveiligheidsmaatregelen, waaronder lage scheidingsmarkering en verbetering van de bermveiligheid.	
N18	Op dit traject wordt het laatste ongeregelde kruispunt voorzien van verkeerslichten.	
N57 en N59	Op deze trajecten wordt over een lengte van circa 67 kilometer een onderbroken, lage scheidingsmarkering (gebra-balkjes) aangebracht tussen de rijstroken.	
N11, N18, N31, N32, N33, N35, N50, N57, N59 en N61	Op deze trajecten worden diverse bermmaatregelen getroffen, zoals het aanbrengen van geleiderails.	
	Reservering onvoorziene kosten (10%).	
Totaal tranche 1		**€ 24,2 miljoen**

Tranche 2

Traject	Maatregel	Budget
N36 (Almelo/Wierden-Ommen)	Grootschalige aanpak met fysieke rijrichtingscheiding als uitgangspunt.	
N50 (Kampen-Ramspol)	Grootschalige aanpak met fysieke rijrichtingscheiding als uitgangspunt.	
N14, N44, N59, N915	Locatiespecifieke maatregelen.	
N14	Snelheid reducerende maatregelen voor en nabij kruisingen.	
N44	Parallelvoorziening aanbrengen, verbreding rijbaan.	
N59	Aanpassing of reconstructie van rotonde, kruispunten en oversteekplekken.	
N915	Afscherming lichtmasten binnen de obstakelvrije zone.	
	Reservering onvoorziene kosten (10%).	
Totaal tranche 2		**€ 170,5 miljoen**

Verkeersveiligheid Rijks-N-wegen

(vervolg)

TEN-T



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

Programma Integraal Riviermanagement (IRM)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Het Ontwerp Programma onder de Omgevingswet is vastgesteld in de ministerraad.

2022 Het programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

De gevolgen van klimaatverandering en van bodemerosie, en de schaarse ruimte voor de verschillende functies in het rivierengebied, maken een integrale aanpak van het riviersysteem nodig.

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. De ambitie is te komen tot een toekomstbestendig riviersysteem dat als systeem goed functioneert en meervoudig bruikbaar is. Een systeem dat zichzelf zoveel mogelijk op basis van natuurlijke processen in stand houdt én daarbij de fysieke condities heeft om de volgende vijf rivierfuncties zoveel mogelijk te faciliteren:

- waterafvoer (t.b.v. bescherming tegen overstromingen);
- zoetwaterbeschikbaarheid en drinkwatervoorziening;
- natuur en ecologische waterkwaliteit;
- bevaarbaarheid;
- regionale economische ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit.

Dit vergt een integrale aanpak in lijn met de Omgevingswet en vanuit een gezamenlijk systeembelang met respect voor en zorgvuldige afweging van sectorale belangen.

Het Ontwerp Programma IRM bevat beleidskeuzes voor de benodigde fysieke systeemkenmerken:

- rivierbodemligging en sedimenthuishouding;
- afvoer- en bergingscapaciteit.

Het Ontwerp Programma IRM bevat tevens een grove indicatie van de ruimtelijke consequenties en de eerste stappen voor de benodigde samenwerking en doorontwikkeling van IRM.



Proces en planning

In de ‘eerste fase’ tot 2029 worden de beleidskeuzes en de gezamenlijke slagkracht doorontwikkeld. Daarna volgt in de ‘tweede fase’ de uitvoering van maatregelen om de benodigde systeemkenmerken te realiseren. Ondertussen gaan lopende projecten, mits no regret, door. Gedurende de eerste fase worden in 2026 nationale systeemkeuzes gemaakt.

Tot medio 2026

A. Beleidsvorming nationale systeemkeuzes

IRM levert voorstellen voor de herijking van het Deltaprogramma 2027; besluitvorming vindt plaats in de Ministerraad. Het Rijk borgt vanuit haar systeemverantwoordelijkheid de nationale systeemkeuzes in het herijkte Nationaal Water Programma 2028-2033 (NWP).

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

Programma Integraal Riviermanagement (IRM)

(vervolg)

Voor Rijntakken en Maas:
- Langetermijnbeeld (redeneerlijn) op de systeemkenmerken waarmee de vijf rivierfuncties zo goed mogelijk kunnen worden bediend, de ruimtelijke consequenties daarvan en een richtinggevende uitspraak over rivierverruiming.
- Nationale keuzes voor rivierbodemligging en sedimenthuishouding voor de eroderende riviertrajecten van de Rijntakken en voor de Gemeenschappelijke Maas, inclusief het type maatregelen, en daarmee zicht op maatregelen die verdroging van uiterwaarden tegengaan, de bevaarbaarheid bevorderen en – voor de Rijntakken – de gewenste afvoerverdeling bij lage rivierafvoeren faciliteren.
- Beperkte aanscherping binnendijkse ruimteclaim (op basis van beschikbare kennis incl. nieuwe Deltascenario's) als input voor de Nota Ruimte en provinciale ruimtelijke plannen; alsmede voorstellen voor besluiten over bestaande Bkl-reserveringen mits te baseren op een quick scan.

Voor Rijntakken:
- De bij laagwater te faciliteren verdeling over de Rijntakken; dit is de voor DP Zoetwater relevante maakbare verdeling en input voor besluitvorming over Deltaprogramma Zoetwater.
- Antwoord op de vraag of het beleid 'Lek ontzien' ook na 2050 gehandhaafd kan blijven.

Voor Maas:
- Keuze hoe om te gaan met zomerbedverdiepingen en flessenhalzen, en kaders voor startbesluit vervanging en renovatie stuwen, als doorvertaling vanuit bovengenoemde keuzes voor rivierbodemligging en sedimenthuishouding (en aanscherping ruimteclaim).
- Keuzes over systeemmaatregelen/topvervlakking Maas.

B. Verbinding nationale kaders met gebieden

Gebiedsuitwerkingen resulteren na twee jaar in de volgende tussenresultaten: (1) een toets op werkhypotheses voor nationale systeemkeuzes, (2) een beeld op de ruimtelijke consequenties als input voor Nota Ruimte, provinciale ruimtelijke plannen en binnendijkse reserveringen, en (3) een indicatie van benodigde maatregelen.

Voor Rijntakken:
- Tussenresultaten gebiedsuitwerking Splitsingspuntengebied (Gelderse Poort inclusief HBFO).

Voor Maas:
- Tussenresultaten gebiedsuitwerking Morfodynamiek Maas, te beginnen in de Gemeenschappelijke Maas.

C. Ontwikkeling gezamenlijke slagkracht

Voor Rijntakken en Maas:
- Quick wins in stroomlijning uitvoeringsprogramma's en uitvoering van experimenten in gebieden, bijvoorbeeld in Vierwaarden.
- Concept spelregelkader Integraal Gebiedsgericht Samenwerken.
- Internationale agendering: juridische analyse, gezamenlijk proces en gezamenlijke doelen.

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

Programma Integraal Riviermanagement (IRM)

(vervolg)

Tot in 2029

Het eindbeeld van de hele eerste fase is een vastgesteld herijkt Ontwerp Programma IRM in 2029 met daarin:

Inhoudelijk:
- de nationale systeemkeuzes, ook de kaders voor afvoer- en bergingscapaciteit op basis van nieuw onderzoek;
- de benodigde binnendijkse ruimteclaim inclusief voorstellen voor Bkl-reserveringen;
- gebiedsuitwerkingen; aanvullend op Splitsingspuntengebied en Morfodynamiek Maas ook IJssel-Vechtdelta, Midden-Waal en Rijn-Maasmonding;

maatregelpakketten voor de eerste zes jaar (2030-2035) voor de gebiedsuitwerkingen plus daaraan gerelateerde trajecten, inclusief (financiële) onderbouwing, uitgewerkt op het niveau van het PKB Ruimte voor de Rivier, zodat nut en noodzaak van maatregelen niet meer op projectniveau juridisch onderbouwd hoeven te worden.

Organisatorisch:
- een geïmplementeerd nieuw spelregelkader voor integrale programmering etc.;
- een werkend proces voor samenwerking in internationaal verband, grensoverschrijdend op systeemniveau en op niveau regionale watersystemen;
- uitvoeringsstrategieën voor Rijn, Maas en het nationale schaalniveau.

MIRT-projecten onder dit programma

In het Bestuurlijk Overleg 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. In het Bestuurlijk Overleg MIRT van november 2022 is geconstateerd dat twee pilots zijn afgerond. Tevens is besloten tot het opstarten van zes nieuwe pilots. De pilots leiden niet automatisch tot MIRT-projecten.

De aangewezen pilots zijn:
- Zuidelijk Maasdal (voorheen: Maasoevers Maastricht)
- Verlagen Dam Lateraalkanaal nabij Roermond
- Vierwaarden (voorheen Samenwerkende uitwerking ten noorden van Venlo)
- Alem en fort Sint Andries
- Hoogwaterveiligheid 's-Hertogenbosch, Crèvecoeur
- Havikerwaard, Breimerwaard, Fraterwaard en Olburgerwaard
- Dijkverlegging Paddenpol
- Midden-Waal
- Preverkenning Gelderse Poort
- Droogte IJsselvallei
- Veilige Vecht
- Suppletieproject Midden-Waal
- Suppletieproject Grensmaas

Betrokken partijen

IenW, LNV en VRO werken samen met zes provincies, negen waterschappen en gemeenten langs de Maas en Rijn, met inbreng van maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen. Wanneer de uitwerking van plannen per gebied start, ook met inbreng van burgers en ondernemers. Meer informatie over het programma IRM is te vinden op *www.bouwplaatsirm.nl*.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Programma**

Programma Rijkskeringen

Projecthistorie tijdlijn
Toelichtingen op de wijzigingen per begrotingsjaar

2024 Het programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

Rijkswaterstaat (RWS) beheert 201 kilometer primaire Rijkskeringen (waaronder 6 stormvloedkeringen), sluizen, dijken, dammen en duinen en 523 kilometer regionale Rijkskeringen, die vooral uit kanaaldijken bestaan. Als beheerder heeft RWS de wettelijke taak om de Rijkskeringen aan de veiligheidseisen te laten voldoen. Het Programma Rijkskeringen is samengesteld om de deskundigheid te bundelen en samen met de regionale diensten van RWS de beoordeling, de voorbereiding voor te nemen maatregelen en de programmering efficiënter en effectiever uit te voeren.

Planning

In de zomer van 2022 zijn de beoordelingen op basis van de WBI2017 van alle primaire keringen in beheerder van Rijkswaterstaat afgerond. De uitkomsten hiervan zijn opgezet in handelingsperspectieven voor te nemen maatregelen en worden momenteel geprogrammeerd en dienen uiterlijk in 2050 te zijn uitgevoerd.

De beoordeling van de regionale keringen is eind 2020 afgerond en heeft op basis van de Leidraad Toetsen op Veiligheid Regionale Waterkeringen (LTV2015) en het Voorschrift Toetsen Veiligheid (VTV2016) plaatsgevonden. Ook hiervan zijn de uitkomsten omgezet in handelingsperspectieven voor te nemen maatregelen. Deze maatregelen dienen uiterlijk in 2032 te zijn uitgevoerd.

MIRT-projecten onder dit programma

De projecten onder dit programma staan vermeld op de bijbehorende kaarten ‘Primaire keringen’ en ‘Regionale keringen’.

Betrokken partijen

RWS is de uitvoerder van de projecten. In de legenda bij de kaart is aangegeven waar sprake is van samenloop met de betreffende waterschappen. Dit betekent dat een traject zowel het waterschap voor een deel als beheerder heeft en voor een deel RWS. Financieel is de betreffende beheerder voor het eigen deel verantwoordelijk.

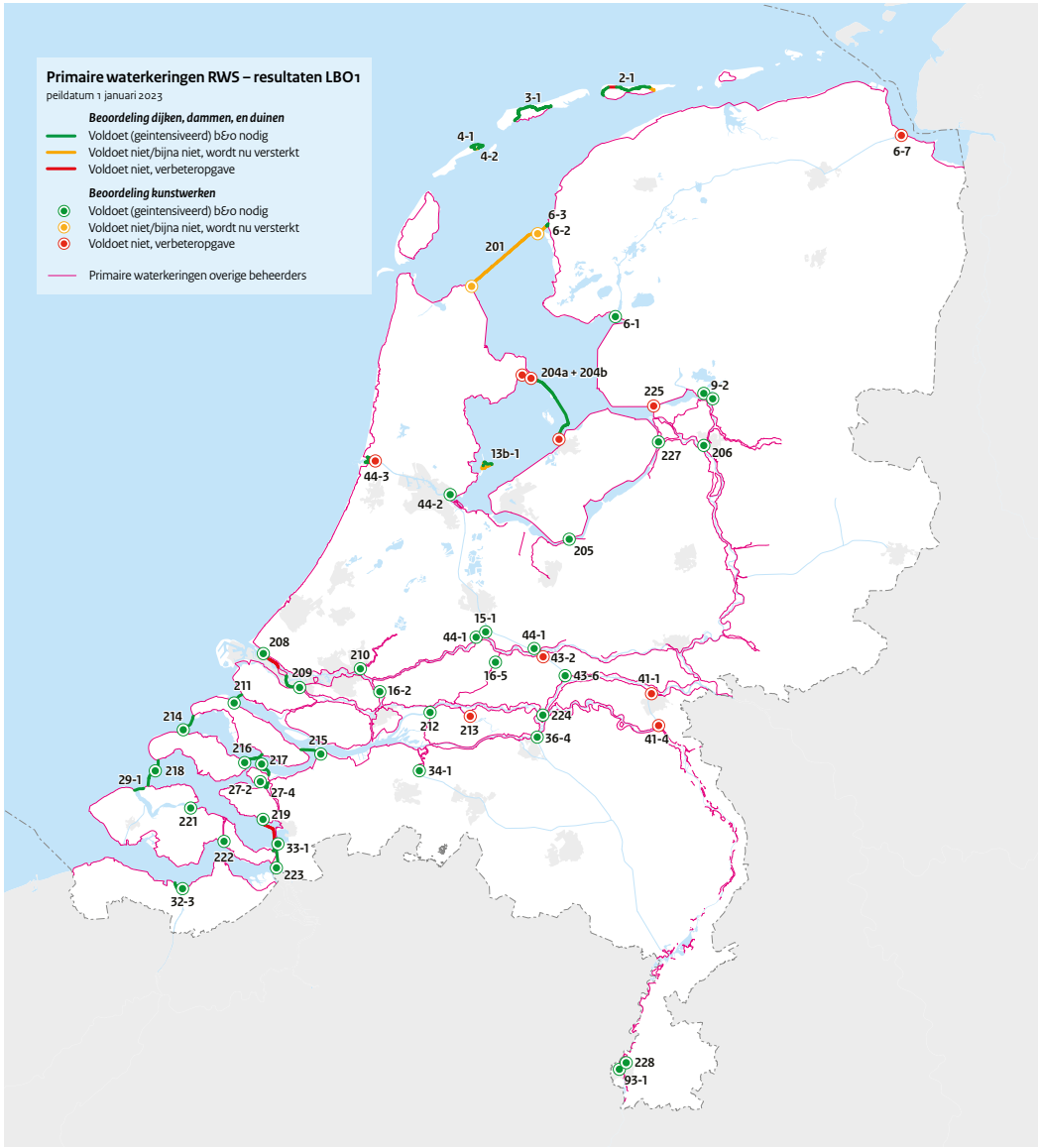
Financiën

Voor het totale pakket aan versterkingsmaatregelen van de primaire waterkeringen in beheer van RWS is in de periode 2018 tot en met 2032 een bedrag beschikbaar van € 5,866 miljard. Voor het pakket aan versterkingsmaatregelen van de regionale keringen in beheer van RWS is in de periode 2018-2032 een bedrag van € 9,443 miljard beschikbaar.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Programma**

Programma Rijkskeringen

(vervolg)



Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Programma**

Programma Rijkskeringen

(vervolg)



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

Programma Venieuwing Hoofdvaarwegen

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024

Per 1 januari 2024 zijn alle projecten binnen het programma Vervanging & Renovatie onder de noemer Vernieuwing opgenomen in de Meerjarenafspraak Instandhouding. Hierbij krijgt de uitvoeringsorganisatie ruimte en verantwoordelijkheid om maatregelen en projecten binnen de vernieuwingsopgave te programmeren en te prioriteren. Het budget is gestegen naar € 3,542 miljard. Mutaties zijn: toevoeging van het voor 2038 gereserveerde budget (€ 157 miljoen), toevoeging CA-middelen (€ 117 miljoen), toevoeging indexering (€ 85 miljoen), toevoeging compensatie excessieve prijsstijgingen (€ 76 miljoen), toevoeging B&O-middelen aan het project TB3 (€ 32 miljoen), Bijdrage aan TNO voor onderzoek (-€ 5 miljoen), overdracht objecten langs de HLD (-€ 7 miljoen).

2023

Het budget is gestegen naar € 3,087 miljard. Mutaties zijn de toevoeging van CA-middelen (€ 280 miljoen), toevoeging budget als gevolg van herprioritering op vaarwegen (€ 201 miljoen), toevoeging van het voor 2037 gereserveerde budget (€ 148 miljoen), indexering nacalculatie 2022 en 2023 (€ 157 miljoen), toevoeging B&O-budget aan het project TB3 (€ 52 miljoen), budget naar hoofdwegennet voor A7 Draaibruggen Den Oever (-€ 7 miljoen), budget naar TNO voor onderzoek (-€ 1 miljoen).

Opgave

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

Oplossing

Vervanging en renovatie van objecten en onderdelen in het hoofdvaarwegennet worden ondergebracht in Programma Vernieuwing.

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 hoofdnetwerk 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 Venieuwing Hoofdvaarwegen
(vervolg)

TEN-T

Projecthistorie
Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Het budget is gestegen naar € 2,260 miljard. Belangrijkste mutaties betreffen de toevoeging van het voor 2036 gereserveerde budget € 90,4 miljoen en de toevoeging van de indexatie € 148,4 miljoen.

2021 Er is € 675 miljoen aan het programmabudget toegevoegd vanuit artikel 18 van het Infrastructuurfonds.

2020 Er is € 8 miljoen overgeboekt vanuit het programma NoMo AOV.

2019 Er is € 265 miljoen overgeheveld vanuit de reservering VenR-Hoofdwatersysteem en € 41 miljoen vanuit het programma NoMo AOV. Er is € 61 miljoen afgeschreven voor personele capaciteit, € 57 miljoen voor damwanden Twentekanalen, € 2 miljoen voor de ontwikkeling Airbim en € 2 miljoen ten behoeve van bediening op afstand op vaarweg Lemmer-Delfzijl en inspecties aan kunstwerken en compensatie btw.

2018 Er is € 8 miljoen op het programmabudget in mindering gebracht voor de bekostiging van personele capaciteit voor Vervanging en Renovatie.

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 Vernieuwing 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 programmeert en voert de projecten uit (zie bijgaande tabel).

TEN-T
Delen van dit programma maken onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese programma TEN-T. Het project ligt op de North Sea-Baltic en de North Sea-Rhine-Mediterranean corridors.

Financiën
Voor de totale vervangings- en renovatieopgave van het hoofdvaarwegennet is in de periode 2012 tot en met 2038 een bedrag beschikbaar van € 3,542 miljard.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €
MIRT 2025	3.542
MIRT 2024	3.087
MIRT 2023	2.260
MIRT 2022	2.023
MIRT 2021	1.325
MIRT 2013	1.093
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	2.449
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	417

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	433	12%
2022	397	13%
2021	359	16 %
2020	310	29 %
2019	259	20 %
2018	219	17 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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

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

Programma Venieuwing Hoofdvaarwegen

(vervolg)

TEN-T

Planfase

1. Amsterdam-Rijnkanaal ARK: damwanden, inclusief Demkabocht en sluisjes
2. Erpsebrug
3. Lemmer-Delfzijl: Renovatie kanaal
4. Bediening en Besturing Maasobjecten
5. Merwedekanaal: kades, bruggen en sluisjes
6. N202 Buitenhuizerbrug
7. N210 Algerabrug
8. N57 brug Goereese sluis
9. Schellingwouderbrug (beweegbaar deel)
10. Sluiscomplex IJmuiden, Middensluis, Noordersluis
11. Verkeersbrug Dordrecht
12. Verkeerspost Dordrecht
13. Roompotsluis, Bergse Diepsluis en Grevelingensluis
14. Vervangen Radartoren Kaapduin
15. Houtribsluis
16. Objecten IJsselmeergebied
17. Sluizen Weurt en Heumen
18. Stuwen Maas



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

Programma Venieuwing Hoofdvaarwegen

(vervolg)

TEN-T

Realisatiefase

19. Damwanden Lemmer-Delfzijl (Eemskanaal)
20. Gronst (RINK)
21. Krammersluizen
22. Lemmer-Delfzijl: Remmingswerken
23. Koninginnensluis (RINK)
24. Brug Itteren
25. Prinses Marijkesluis
26. Kelperbrug
27. Zandkreeksluis
28. Spijkenisserbrug
29. Spooldersluis- en brug
30. VTS Waddenzee
31. Verkeerspost Nijmegen
32. Brug Urmond
33. Bediening en Besturing Brabantse Kanalen
34. VTS Amsterdam-Rijnkanaal
35. Prins Willem Alexandersluis
36. Sluis Hansweert
37. Lemmer-Delfzijl: Kanaal fase 1



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

Programma Venieuwing Hoofdvaarwegen

(vervolg)

TEN-T

Project	Taakstellend budget	Gerealiseerd t/m 2022	Gereed
Afgeronde projecten	345		Gereed
Realisatieprojecten > 10 mln:			
Damwanden Lemmer-Delfzijl (Eemskanaal): vervangen damwandentussen Oostersluis-Bronsluis, Woltersum-Bloemhofbrug en Bloemhofbrug-Appingedam	21		*ntb*
Gronst (Rink): groot onderhoud aan de Stuwen Linne, Roermond, Sambeek en Belfeld in de Maas	51		*2027*
Krammersluizen: onder andere renovatie aandrijfmotoren, sluisdeuren, bewegingswerken en elektrotechnische installaties. Tevens wordt de sluis op afstand bedienbaar.	347		*2030*
Koninginnensluis (Rink Utrecht): renovatie van het complex, gelegen in het Merwedekanaal bij Nieuwegein	17		*2027*
Brug Itteren; renovatie van de stalen boogbrug over het Julianakanaal te Itteren	15		*ntb*
Prinses Marijkesluis: renovatie van het complex, gelegen in het Amsterdam-Rijnkanaal	59		*2027*
Zandkreeksluis: renovatie sluis die de verbinding vormt tussen het Veerse Meer en de Oosterschelde	16		*2027*
Spijkenisserbrug: vervanging van de bediening en besturing van de brug, gelegen over de Oude Maas	51		*2025*
Spoolderssluis en Spoolderbrug; renovatie van het complex gelegen in het Zwolle-IJsselkanaal	29		*2027*
Bediening en Besturing Brabantse Kanalen: vernieuwing, van de elektrotechnische, werktuigbouwkundige en industriële automatise-ring van beweegbare bruggen, sluizen en waterreguleringswerken van de Midden- Limburgse en Noord-Brabantse kanalen	240		*2030*
Verkeerspost Nijmegen: renovatie van de verkeerspost ten behoeve van de verkeerbegeleiding	21		*2028*
Lemmer-Delfzijl: Kanaal fase 1: vernieuwing damwanden en scheepvaartvoorzieningen op de hoofdvaarweg tussen Lemmer en Delfzijl	63		
Sluis Hansweert: vernieuwing van de sluis die voorziet in de verbinding tussen het kanaal door Zuid-Beveland en de Westerschelde.	30		
Prins Willem Alexandersluis: vernieuwing van het complex dat een afscheiding vormt tussen het IJ en het Buiten-IJ (Markermeer)	45		
VTS Waddenzee: renovatie van de installaties om het scheepvaartverkeer vlot en veilig over de Waddenzee en de zeegaten te begeleiden	11		*2027*
VTS Amsterdam-Rijnkanaal: vernieuwing van het systeem om de schepen veilig en vlot te begeleiden ten behoeve van nautische veiligheid op het drukbevaren kanaal.	28		*2025*
Totaal realisatieprojecten < 10 mln	29		Divers
Totaal projecten in voorbereiding realisatie	24		Divers
Totaal projecten in planfase	50		Divers
Onderzoek en coördinatie	67		Divers
Reservering (gebonden)	1.982		
Totalen	**3.542**		
Waarvan verplicht	1.561	433	
	44%		

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Programma**

Programmatische Aanpak Grote Wateren

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Eind 2023 zijn de plannen van aanpak van de projectvoorstellen 3e tranche opgesteld en goedgekeurd. In het voorjaar 2024 is de opdrachtbrief voor de 3e tranche richting de uitvoerende organisaties getekend. Hiermee zijn de afspraken rondom de middelen 3e tranche vastgesteld.

2023 Dit voorjaar zijn medeoverheden en maatschappelijke organisaties uitgenodigd om te reflecteren op voorstellen van het Rijk en om zelf projectvoorstellen te doen voor de derde tranche van de PAGW. Eind 2022 hebben de ministers de Tweede Kamer geïnformeerd dat dertien van de 33 projectvoorstellen zijn geselecteerd voor nadere uitwerking.

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.

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 verbinding met hun directe omgeving.

Met uitvoering van de maatregelen voor de Kaderrichtlijn Water (KRW) komen de doelen van deze richtlijn voor het hoofdwatersysteem in beeld. Voor het in stand houden van de KRW-doelen ná 2027 en het behalen van de Natura 2000-doelen met een transitie naar toekomstbestendige grote wateren is echter meer nodig. Door klimaatverandering en toenemend maatschappelijk gebruik staan de ecologische waterkwaliteit en natuur en daarmee de ecosystemen van de grote wateren onder druk. Daarom zijn nu aanvullende systeemingrepen en een transitie naar duurzaam beheer noodzakelijk om toekomstbestendige en klimaat adaptieve grote wateren te realiseren in 2050 met doorkijk naar 2100. Met ecologisch gezonde wateren en hoogwaardige natuur gaat dit goed samen 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 uitgevoerd. Rijkswaterstaat, Staatsbosbeheer, de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) en andere medeoverheden zijn daarin de uitvoerende organisaties. 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 estuariënkarakter 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. Waar dat kan werkt de PAGW integraal samen met het Hoogwaterbeschermingsprogramma,



Integraal Riviermanagement, KRW-opgave, NPLG en NOVEX in gebiedsprocessen, samen met regiopartners en Rijk.

Planning

De ambitie is om voor 2050 de nodige maatregelen te nemen om te komen tot toekomstbestendige en ecologisch gezonde 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.

Eerste tranche

Met een investering van € 95 miljoen 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.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Programma**

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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

2020 Dit programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

Programmatische Aanpak Grote Wateren

(vervolg)

Tweede tranche
Voor een tweede tranche maatregelen is € 248 miljoen van IenW en LNV gereserveerd. Eind 2019 is over een eerste pakket maatregelen in de tweede tranche besloten (in totaal € 208 miljoen). Eind 2020 is ook voor de resterende € 40 miljoen besloten. In de jaren na 2020 wordt 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
Voor een derde tranche maatregelen is € 347,2 miljoen van IenW en LNV gereserveerd. Daarvan is € 238 miljoen gereserveerd voor de volgende projecten waarvoor de komende jaren het MIRT-traject wordt doorlopen:

- in het IJsselmeergebied: Derde tranche Friese IJsselmeerkust (gedeeltelijk) en Optimaliseren Oostvaardersoevers;
- in het grote-rivierengebied: IJssel-Vechtdelta: deelprojecten Aanleg leefgebied in Ketelpolder en Ontwikkelen binnendelta Zwarte Meer/Ketelmeer, Vierwaarden en Gelderse Poort (gedeeltelijk);
- in het Waddengebied en Eems-Dollard: Eemszijlen, Toekomstbestendig Lauwersmeergebied, Boschplaat, Terschelling – Dynamiek in de Zeereep en Herstel Onderwaternatuur Waddenzee;
- in de Zuidwestelijke Delta: Aanpak zandhonger Kom Oosterschelde en Langetermijnperspectief Natuur Schelde-estuarium.

Besluitvorming over € 59,7 miljoen van het rijksbudget wordt nog aangehouden. Dit heeft in de eerste plaats te maken met het nog lopende onderzoek naar het project Getij Grevelingen. Afhankelijk van de besluitvorming over Getij Grevelingen zijn er vier projectvoorstellen die potentieel in aanmerking kunnen komen voor een reservering. Het gaat om de projecten IJssel-Vechtdelta: deelprojecten Uiterwaarden IJssel, traject Kampen-Zwolle en Uiterwaarden Vecht, traject Dalfsen - Zwarte Water; Ecologische stapsteen Maas-Waal bij Sint Andries; Getijdenmaas en Kustontwikkeling Zurich-Koehool. Besluit over doorgang Getij Grevelingen en de vier aangehouden projecten wordt genomen door het nog te vormen kabinet in 2024.

Het overige deel van het rijksbudget voor de derde tranche PAGW wordt gereserveerd voor onvoorziene kosten (€ 35 miljoen), algemene programmakosten (€ 6 miljoen) en het in 2023-2030 uitvoeren van zogenaamde PAGW-preverkenningen (€ 8 miljoen).

Betrokken partijen

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Programma**

Deltaprogramma 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, het voorkomen van bodemdaling en veenoxidatie, het tegengaan van onomkeerbare schade aan zoetwaterafhankelijke natuur, en 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 in het watersysteem op te vangen. De extreme langdurige droogte in 2018 en 2022 en het hoogwater en de 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 Deltaprogramma Zoetwater geeft uitvoering aan de Deltaplannen Zoetwater. De Deltaplannen Zoetwater 2015-2021 (fase 1) en 2022-2027 (fase 2) bevatten 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. De plannen bevatten maatregelen om het watersysteem gezonder te maken en sectoren weerbaarder te maken, bijvoorbeeld door water vast te houden, minder water te gebruiken, water te hergebruiken, water slim te verdelen en de inrichting aan te passen. Het plan bevat ook afspraken over de financiële bijdragen van het Rijk en de regio. De droogte in de afgelopen jaren heeft de urgentie en het belang van het Deltaprogramma Zoetwater onderstreept.

De gerealiseerde maatregelen uit fase 1 (zoals het nieuwe peilbesluit voor het IJsselmeer, de Klimaatbestendige Wateraanvoer Midden-Nederland, slim watermanagement, water vasthouden in de hoge zandgronden) hebben tijdens de droogte van 2022 hun nut bewezen. De realisatie van enkele grote complexe maatregelen lopen door tot en met 2026.

In 2022 is de tweede fase van het Deltaplan Zoetwater van start gegaan. 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 circa € 800 miljoen. Hiervan is € 250 miljoen. afkomstig uit het Deltafonds. 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.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Programma**

Deltaprogramma Zoetwater

(vervolg)

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De beleidsdoelstelling is Nederland voor te bereiden op de gevolgen van klimaatverandering en weerbaar te maken tegen watertekorten in 2050. De maatregelen zorgen voor een robuuster watersysteem, waarmee toenemende watertekorten (qua omvang en frequentie) beter opgevangen kunnen worden. Ook richten gebruikers hun bedrijfsvoering zo in dat ze beter met watertekorten en verzilting kunnen omgaan. Hiermee wordt de schade door droogte en verzilting beperkt.

Planning

De planning per maatregel staat beschreven in de programmering die jaarlijks wordt geactualiseerd. Deze is te vinden op: *www.deltaprogramma.nl.*

Planning fase 1 - uitvoering laatste complexe maatregelen

Circa 73% van het Deltafondsbudget voor de eerste fase van het Deltaplan Zoetwater (2015-2023) is daadwerkelijk besteed. De overige 27% van het budget wordt gespendeerd tot 2026.

Tussen 2015 en 2023 zijn 52 maatregelen ter waarde van € 135 miljoen gerealiseerd die deel uitmaken van de eerste fase van het Deltaplan Zoetwater. Een aantal kleinere maatregelen worden afgerond in 2024. Vier grote complexe uitvoeringsprojecten ter waarde van in totaal € 50,3 miljoen lopen nog door, namelijk Klimaatbestendige Wateraanvoer West-Nederland traject C, Maatregelen Versterken Friese IJsselmeerkust tot en met 2025, en Implementatie Peilbesluit IJsselmeer en Aanvoerdeel Noordervaart tot en met 2027. De langere uitvoeringstijd heeft te maken met complexe procedures, PFAS, grondposities en aanbestedingsproblemen.

De regio's krijgen 25% cofinanciering voor hun maatregelen (50% bij innovaties of bij bovenregionale maatregelen).

Planning fase 2 - uitvoering Deltaplan fase 2 (2022-2027) vanaf 2023 op stoom

De tweede fase van het Deltaprogramma Zoetwater (2022-2027) is in feite in de tweede helft van 2022 van start gegaan. De maatregel 'vergroten wateraanvoer Bloemers-Ufford van Rivierenland' is afgerond. De uitvoering van enkele maatregelen is in 2023 begonnen. De meeste maatregelen worden werkelijk uitgevoerd in of na 2024. Het is te verwachten dat de uitvoering van complexe trajecten langer zal duren dan 2027, vanwege druk op de uitvoeringkracht in de regio's, moeite met het aankopen van gronden, complexe vergunningprocedures en prijsstijgingen door inflatie.

Politiek/bestuurlijk

Voor de programmering van zoetwatermaatregelen uit de eerste fase zijn afspraken over verantwoordelijkheden, kostenverdeling, financieel arrangement en planning via bestuursovereenkomsten per regio vastgelegd.

Voor de tweede fase heeft het Rijk een specifieke uitkeringsregeling (SPUK) ingesteld (juli 2022). In deze regeling zijn de voorwaarden met betrekking tot de uitvoering van de maatregelen door de zoetwaterregio's en cofinanciering door het Deltafonds vastgelegd. De zoetwaterregio's zijn Hoge Zandgronden Oost, Hoge Zandgronden Zuid, Rivierengebied, West-Nederland, Noord-Nederland (voorheen IJsselmeergebied) en Zuidwestelijke Delta. De regio's krijgen 25% cofinanciering voor hun maatregelen (50% bij innovaties).

Maatregelen in het hoofdwatersysteem worden volledig met Deltafondsgelden bekostigd en via opdrachten van de Minister van IenW door Rijkswaterstaat geregeld.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Programma**

Deltaprogramma Zoetwater

(vervolg)

Financiën

Fase 1

Het budget voor het Deltaplan Zoetwater Fase 1 is circa € 400 miljoen op basis van cofinanciering. Het taakstellend budget voor IenW bedraagt € 159 miljoen (Artikel DF 2.02.02). Het budget is in 2020 aangevuld, in verband met jaarlijkse indexatie met een bedrag van € 25,5 miljoen. In totaal worden maatregelen ter waarde van € 185,5 miljoen bekostigd. Van het taakstellend budget is in de periode 2015-2023 circa € 135 miljoen overgemaakt naar decentrale overheden en Rijkswaterstaat als bijdrage voor het uitvoeren van zoetwatermaatregelen van nationaal belang conform het Deltaplan Zoetwater fase 1.

Projectbudget (fase 1)

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	24	2026
MIRT 2024	50	2026
MIRT 2023	65	2026
MIRT 2022	83	2026
MIRT 2021	108	2026
MIRT 2015	159	2026
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	135	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	0	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2022	18	65 %
2021	24	55 %
2020	24	42 %
2019	19	29 %
2018	11	18 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2022 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2022 was gerealiseerd.

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Programma**

Deltaprogramma Zoetwater

(vervolg)

Fase 2

Het budget voor het Deltaplan Zoetwater Fase 2 is circa € 800 miljoen op basis van cofinanciering. Het taakstellend budget voor IenW bedraagt € 250 miljoen (Artikel DF 2.02.02), exclusief mogelijke indexatie. Van het taakstellend budget is tot 2024 circa € 85 miljoen (inclusief btw-compensatie) overgemaakt naar decentrale overheden en Rijkswaterstaat. Dit is als bijdrage voor het uitvoeren van zoetwater-maatregelen van nationaal belang conform het Deltaplan Zoetwater fase 2. Hiervan is ruim € 159 miljoen verplicht tot en met 2024.

Projectbudget (fase 2)

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	225	2027
MIRT 2024	225	2027
MIRT 2023	225	2027
MIRT 2022	250	2027
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	25	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	0	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2022	25	10 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2022 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2022 was gerealiseerd.

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Programma**

Deltaprogramma Zoetwater

(vervolg)



Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW (met waterschappen)**
Fase **Programma**

Hoogwaterbeschermingsprogramma

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Het programmabudget is met € 534 miljoen verhoogd in verband met indexering en de jaarlijkse bijdrage aan het HWBP-programma.

2023 Het programmabudget is met € 428 miljoen verhoogd in verband met indexering en de jaarlijkse bijdrage aan het HWBP-programma. En in verband met een budgetoverheveling inzake rivier verruimende maatregelen.

2022 Het programmabudget is met € 80 miljoen 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 12 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 576 kilometer zich in een van de drie projectfases (verkenningsfase, planning- en studiefase of aanlegfase) en voldoet 196 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 studiefase 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 2038 in totaal € 8,058 miljard beschikbaar. De versterking van de Rijkskeringen is voor rekening van het Rijk. Hiervoor is tot en met 2038 € 757 miljoen beschikbaar (Artikel DF 1.02.02).

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW (met waterschappen)**
Fase **Programma**

Hoogwaterbeschermingsprogramma

(vervolg)

Begrotingsjaar *	HWBP in mln. €	Projectbudget waterschaps-projecten in mln. €	Projectbudget rijksprojecten in mln. €	Budget overige programmakosten
MIRT 2025	9.002	8.058	757	187
MIRT 2024	8.468	7.552	736	180
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 2015	3.768	3.138	573	57
verschil t.o.v. eerste begrotingsjaar in mln. €	5.234	4.920	184	130
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	1.285	1.124	145	15

Jaar**	Totaal HWBP	Percentage gerealiseerd***	Waterschapkosten	Rijksprojecten	Overige programmakosten
t/m 2023	2.025	22 %	1.918	43	64
t/m 2022	1.611	19 %	1.525	33	53
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

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

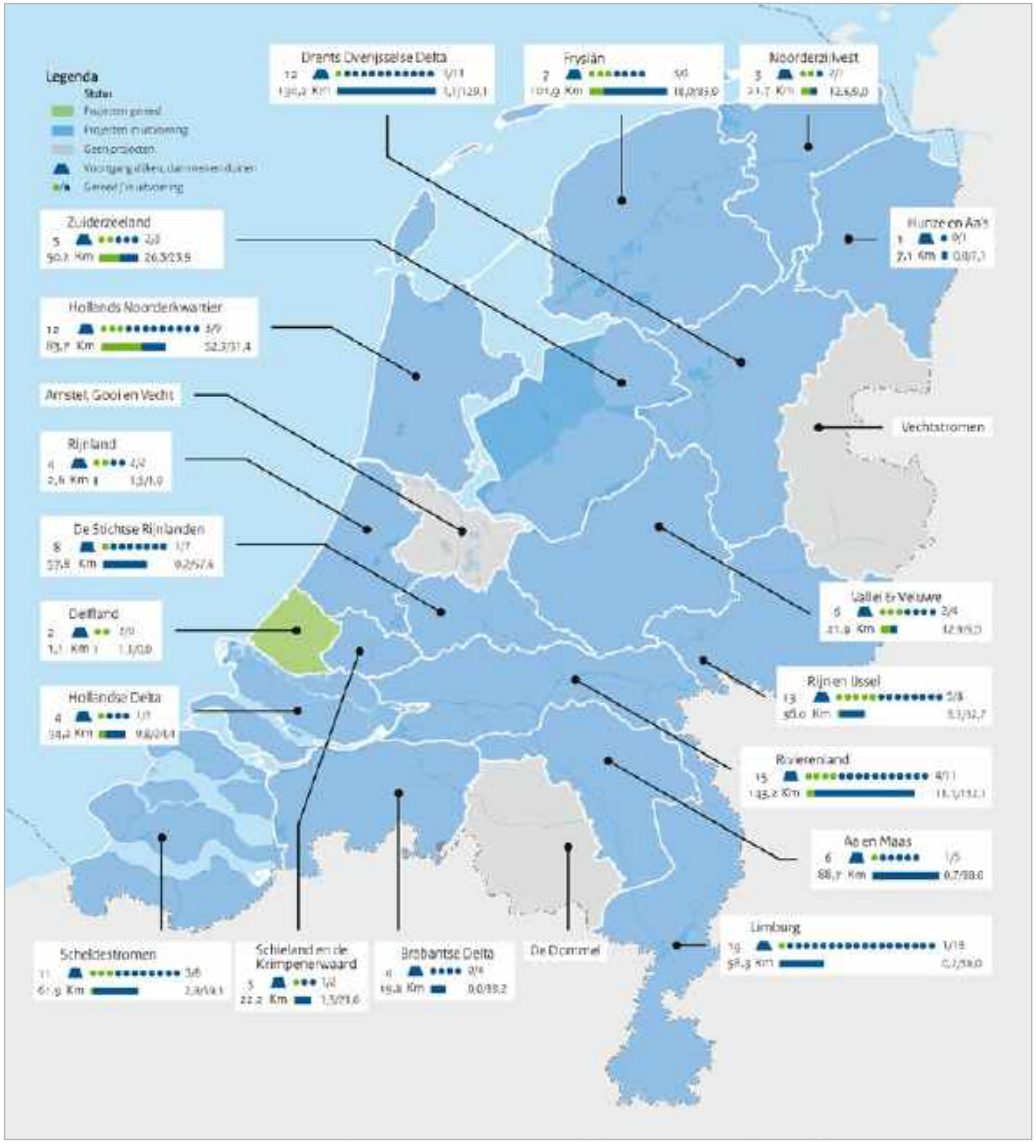
** De aanleggegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW (met waterschappen)**
Fase **Programma**

Hoogwaterbeschermingsprogramma

(vervolg)



Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Programma**

Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Het programmabudget is met € 7 miljoen verhoogd in verband met indexering.

2023 Het programmabudget is verhoogd met € 64 miljoen. Deze wijziging betreft indexering en budgetoverheveling van € 40 miljoen vanuit de reservering Deltafonds. Daarnaast is een reservering van € 20 miljoen voor het HWBP-2 in het Deltafonds opgenomen.

2022 In 2021 is € 80 miljoen toegevoegd aan het programmabudget HWBP-2. Deze wijziging betreft de verwerking van € 80 miljoen budgetschuif tussen het HWBP en het HWBP-2. Daarnaast is een reservering van € 60 miljoen voor het HWBP-2 in het Deltafonds opgenomen.

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

2019 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.

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 12 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 20 jaar niet meer aan de norm voldoen.

Oplossing

Wanneer de primaire waterkeringen niet aan de normen voldoen, zijn maatregelen zoals dijkversterking of versterking van de kunstwerken nodig. Op basis van de uitkomsten van beide toetsrondes is een planning en prioritering gemaakt voor de benodigde verbeteringswerken. Deze maatregelen (oorspronkelijk 88 in totaal) zijn opgenomen in het tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP-2). In 2015 is het project Markermeerdijk Marken, 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 **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Programma**

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 € 2,866 miljard (Artikelen DF 1.01.01 en 1.01.02).

Projecthistorie
Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2018 In de ontwerpbegroting 2018 wordt voorgesteld om € 81 miljoen 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 miljoen vrij te laten vallen ten bate van het Deltafonds.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	2.866	2027
MIRT 2024	2.859	2027
MIRT 2023	2.798	2027
MIRT 2022	2.768	2022
MIRT 2021	2.688	2022
MIRT 2018	3.151	2021
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	-285	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	120	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	2.531	88 %
2022	2.463	86 %
2021	2.376	85 %
2020	2.363	85 %
2019	2.211	83 %

* 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 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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

Programma Vernieuwing Hoofdwatersysteem

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024

Per 1 januari 2024 zijn alle projecten binnen het programma Vervanging & Renovatie onder de noemer Vernieuwing opgenomen in de Meerjarenafspraak Instandhouding. Hierbij krijgt de uitvoeringsorganisatie ruimte en verantwoordelijkheid om maatregelen en projecten binnen de vernieuwingsopgave te programmeren en te prioriteren. Het totale programmabudget is toegenomen naar € 2,163 miljard. Er is € 106 miljoen aan het programmabudget toegevoegd door verlenging van het Deltafonds naar 2038 en € 58 miljoen vanwege de indexering 2024.

2023

Het totale programmabudget is toegenomen naar € 1,999 miljard. Er is € 106 miljoen aan het programmabudget toegevoegd door verlenging van het Deltafonds naar 2037 en € 101 miljoen vanwege de indexering 2023 en nacalculatie 2022. Daarnaast is vanuit het coalitieakkoord € 466 miljoen toegevoegd aan het programmabudget. Er is budget onttrokken ten behoeve van TNO voor onderzoek (-€ 0,2 miljoen) en naar MIRT-onderzoek PAGW (-€ 1,2 miljoen).

2022

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

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 vervanging- 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 Vernieuwing 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 programma Vernieuwing 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 programmeert en voert de projecten uit (zie bijgaande tabel).

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

Programma Vernieuwing Hoofdwatersysteem

(vervolg)

Financiën

Voor de totale vervanging- en renovatieopgave van het hoofdwatersysteem is in de periode 2012 tot en met 2038 een bedrag beschikbaar van € 2,163 miljard. Hiervan is tot en met 2023 € 194 miljoen gerealiseerd.

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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

2020 Er is € 106 miljoen aan het programmabudget toegevoegd door verlenging van het Deltafonds naar 2034. Daarnaast is er indexering 2020 toegekend (€ 1 miljoen).

2019 Van het programmabudget voor vervanging en renovatie in het hoofdwatersysteem is € 265 miljoen overgeheveld naar het hoofdvaarwegennet en € 5 miljoen ingezet voor personele capaciteit.

2018 Er is € 106 miljoen aan het programmabudget toegevoegd door verlenging van het Infrastructuurfonds naar 2032. Daarnaast is indexering 2018 toegekend (€ 1 miljoen). Er is € 1 miljoen van het programmabudget in mindering gebracht voor de bekostiging van personele capaciteit voor VenR.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €
MIRT 2025	2.163
MIRT 2024	1.999
MIRT 2023	1.327
MIRT 2022	1.250
MIRT 2021	1.168
verschil t.o.v. budget eerste begrotings-jaar in mln. €	940
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	210

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	194	9 %
2022	175	12%
2021	165	12 %
2020	156	12 %
2019	140	12 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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

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

Programma Vernieuwing Hoofdwatersysteem

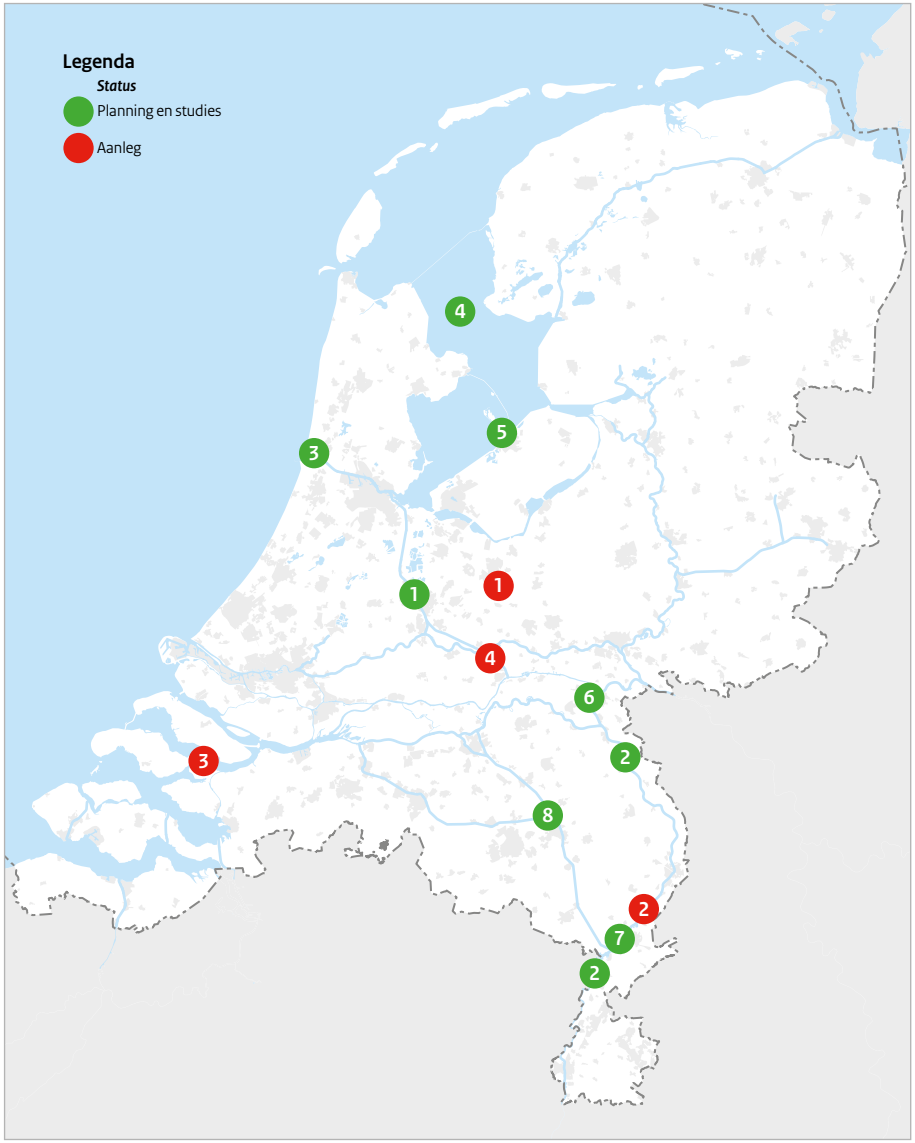
(vervolg)

Planfase

1. Amsterdam-Rijnkanaal ARK: damwanden inclusief Demkabocht en sluisjes
2. Bediening en Besturing Maasobjecten
3. Gemaalcomplex IJmuiden
4. Objecten IJsselmeergebied
5. Houtribsluis
6. Sluizen Weurt en Heumen
7. Stuwen Maas
8. Sifons en duikers Brabantse Kanalen

Realisatiefase

1. Landelijk Meetnet Water
2. Groot Onderhoud Stuwen Maas
3. Krammersluizen
4. Prinses Marijkesluizen



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.

2023 Instemming Eerste en Tweede Kamer met wijziging van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15.

2022 Contracteren van hoofddienstaanbieder en contracteren van systeem voor waarneming en registratie van voertuigpassages. Verhoging van taakstellend budget naar € 115 miljoen (prijspeil 2021).

2020 Opstart realisatiefase project tijdelijke tolheffing.

2017 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT met taakstellend budget van € 40 miljoen. Start realisatiefase project aangehouden als gevolg van verschuiven planning ingebruikname A24 en ViA15.

Opgave

Voor dekking van de taakstellende aanlegbudgetten van de A24 Blankenburgverbinding en A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15) dient op beide verbinding na ingebruikname tol te worden geheven.

De tolopgave voor de A24 Blankenburgverbinding bedraagt € 392 miljoen en voor de ViA15 € 354 miljoen (bedragen in prijspeil 2024 en in netto contante waarde). Dit bedrag is begroot op Artikel MF 12.04.



Oplossing

De Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 is op 15 maart 2016 in werking getreden. Daarin is vastgelegd dat bij de verbindingen A24 Blankenburgverbinding en A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15) tol geheven kan worden (*wetten.nl - Regeling - Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 - BWBR0037517 (overheid.nl)*)

Als de tolopgave is voldaan, inclusief de kosten om tolheffing voor te bereiden en uit te voeren, zal de tolheffing worden beëindigd. Naar verwachting wordt op beide verbindingen voor een periode van maximaal 25 jaar tol geheven.

Betrokken partijen

Het ministerie van IenW bereidt de invoering van tolheffing op beide verbindingen samen met de uitvoeringsorganisaties Dienst Wegverkeer (RDW), het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB), Rijkswaterstaat en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) voor. De RDW is de centrale uitvoeringsorganisatie voor tijdelijke tolheffing, die ook verantwoordelijk is voor de functionele aansturing van de andere betrokken uitvoeringsorganisaties.

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

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

(vervolg)

Planning

December 2024: Start tolheffing op de A24 Blankenburgverbinding.

De planning van tolheffing op de ViA15 volgt de planning van open-stelling van de ViA15. Zie hiervoor het projectblad voor de A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15).

Politiek/bestuurlijk

Op 22 september 2015 heeft de Tweede Kamer ingestemd met de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 (Wet TTH).
Op 1 december 2015 heeft de Eerste Kamer ingestemd met deze wet.

In 2023 zijn twee wetsvoorstellen ter wijziging van de Wet TTH vast-gesteld. Dit betrof wetsvoorstellen in verband met de implementatie van Europese tolheffingsregels (de EETS-richtlijn en de Eurovignetrichtlijn).

De uitwerking van de tolheffing is opgenomen in het begin 2024 gepubliceerde Uitvoeringsplan en Handhavingsplan tijdelijke tolheffing A24 Blankenburgverbinding en ViA15 (https://open.overheid.nl/documenten/02533734-afb1-41a4-bfb6-84500c021082/file).

Financiën

Op MF Artikel 12.03.02 is een reservering van € 123 miljoen (prijspeil 2023) voor de voorbereiding van tolheffing opgenomen. De tolopbrengsten dienen deze voorbereidingskosten alsook de uitvoeringskosten van tolheffing te dekken. In de bijlage Tol bij de Rijksbegroting staat een verdere specificatie van deze kosten.

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

Grensoverschrijdend Spoorvervoer

TEN-T CEF

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024

Bij het project Emmen - Coevorden - Rheine speelde een tekort van circa €14,8 miljoen. Tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT 2023 is afgesproken dat het Rijk en de regio voor eind 2023 een gezamenlijke oplossing zoeken. Bij zowel de provincie als bij het ministerie van IenW is het gelukt de financiering rond te krijgen. Het doel is dat de rechtstreekse verbinding van Coevorden naar Bentheim in 2026 gereed is en dat er elk uur een trein rijdt. De scope benodigd voor maatregelen bij het emplacement Eindhoven - Eindhoven Oost is onderdeel van het binnen dit programma opgenomen deelproject Eindhoven -Düsseldorf. In verband met de raakvlakken met PHS en om de productstap Breda - Eindhoven tijdig mogelijk te maken, wordt deze scope en het bijbehorende budget van € 17 miljoen overgeheveld naar PHS.

2023

Het binnen het programma Grensoverschrijdend Spoorvervoer gereserveerde budget van € 2,7 miljoen voor de linkerspoorbeveiliging tussen Venlo en Kaldenkirchen is toegevoegd aan het projectbudget Toekomstvast spoor Zuid-Nederland waarbinnen een verkenning loopt voor het Emplacement Venlo. De problematiek op het traject Venlo - Kaldenkirchen wordt meegenomen in deze integrale spoorverkenning. Daarnaast is € 36 miljoen toegevoegd aan het programma Grensoverschrijdend vervoer, als bijdrage aan toekomstige verbindingen.

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

Het ministerie van 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 € 6 miljoen bij. Het spoor tussen Landgraaf en de grens met Duitsland is geëlektrificeerd om met een tweede sneltrein Maastricht - Heerlen - Aken te rijden. Aan de elektrificatie van het traject Landgraaf - Duitse grens heeft het ministerie van IenW € 7,5 miljoen bijgedragen (50%) en aan de exploitatiekosten tot en met 2028 in totaal € 2,75 miljoen. 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 miljoen bij.

Vanuit het ministerie van IenW is € 17 miljoen 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.

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

Grensoverschrijdend Spoorvervoer

(vervolg)

TEN-T CEF

Eind 2023 zijn de werkzaamheden van de eerste bouwstap officieel van start gegaan. Hiermee wordt een versnelling van 17 minuten gerealiseerd op de verbinding Groningen - Bremen, beoogd in 2025.

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 miljoen Op deze manier wordt bijgedragen aan het in stand houden van de grensoverschrijdende verbinding. In 2020 heeft IenW € 15 miljoen extra gereserveerd, bovenop de € 10 miljoen die in 2018 is gereserveerd, voor de infrastructurele maatregelen die nodig zijn om de directe treindienst tussen Eindhoven en Düsseldorf vanaf 2021 mogelijk te maken. Deze maatregelen worden op dit moment uitgewerkt in de planning- en studiefase.



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.

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022

Conform de BO MIRT-afspraken is € 17,5 miljoen overgeboekt naar de beleidsbegroting HXII en van daaruit overgemaakt naar de provincie Limburg ten behoeve van Heerlen - Landgraaf. Daarnaast is € 4,4 miljoen 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 miljoen toegevoegd ter dekking van de kostenstijging bij het deelproject Opheffen ATBNG & NABO's Landgraaf - Grens.

2021

Conform de BO MIRT-afspraken met de regio van eind 2020 (TK 35570 A, nr. 45) is een voorlopige reservering gemaakt van € 10 miljoen voor een bijdrage aan de benodigde investerings- en BOV-kosten op Nederlands grondgebied voor de reactivatie voor personenvervoer van de spoorverbinding tussen Coevorden en Neuenhaus. Daarnaast is voor de reistijdversnelling van de IC Amsterdam - Berlijn € 50 miljoen 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 miljoen voor het dekken van het exploitatietekort voor het doortrekken van de nachttrein Wenen/Innsbruck - Düsseldorf naar Amsterdam en vice versa. In het kader van de

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

Grensoverschrijdend Spoorvervoer

(vervolg)

TEN-T
CEF

Om internationaal reizen per spoor nog eenvoudiger en aantrekkelijker te maken, is een goed werkend ticketingsysteem van belang. Hiervoor lopen een aantal initiatieven waar IenW bij betrokken is. Europese wet- en regelgeving is cruciaal. Helaas is het wetsvoorstel MDMS (Multimodaal Digital Mobility Services) van de Europese commissie uitgesteld. Dit wetsvoorstel moet multimodaal reizen binnen Europa vergemakkelijken. Vooruitlopend op dit wetvoorstel heeft het ministerie van IenW een non-paper gestuurd naar de Europese Commissie, met een aantal aanbevelingen op basis van de Nederlandse ervaringen met het MaaS-programma. Om het belang van een toekomstig Europees voorstel te benadrukken voert het ministerie van IenW waar mogelijk gesprekken op hoog niveau. Daarnaast werkt het ministerie van IenW samen met Duitsland en België aan een grensoverschrijdend pilot-project naar een toegankelijk en klantgericht ticketingsysteem. Er wordt gewerkt aan verdere opschaling.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren deur-tot-deurreistijd, 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 miljoen gereserveerd voor investeringen in internationale/regionale spoorweginfrastructuur. Naar aanleiding van het amendement-Koopmans/Cramer (TK 32123 A, nr. 16) is € 23,8 miljoen 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 miljoen beschikbaar gesteld.

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

rijksbijdrage aan de twee bouwstappen van de Wunderline van € 17 miljoen (prijspeil 2015), is het Rijk, via een Specifieke Uitkering aan de provincie Groningen, overgegaan tot uitbetaling van haar bijdrage aan de eerste bouwstap ad € 13,7 miljoen. 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 miljoen gereserveerd.

2020 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 miljoen toegevoegd vanuit de investeringsruimte Spoor (Artikelonderdeel 20.05). Op dit moment kunnen treinen tussen Venlo (multimodaal vervoersknooppunt) en Kaldenkirchen alleen op het rechterspoor rijden waardoor het baanvak kwetsbaar is in het geval van een versperring. Door linkerspoorbeveiliging aan te leggen kan treinverkeer bij verstoringen wel links gaan rijden.

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

Grensoverschrijdend Spoorvervoer

(vervolg)

TEN-T CEF

TEN-T

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

Financiën

Taakstellend budget: € 143 miljoen voor inzet van het budget tot op heden: zie de vermelde bedragen achter de genoemde oplossingen (Artikel MF 13.03.01 en MF 13.03.04).

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

Voor deze oplossing is € 2,5 miljoen toegevoegd vanuit de investeringsruimte Spoor (Artikelonderdeel 20.05). Er is € 4,7 miljoen 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 miljoen 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 Bestuurlijk Overleg MIRT in het najaar 2017 verhoogd met € 10 miljoen vanuit de Aanvullende Post (regeerakkoord kabinet-Rutte III) voor de verbinding Eindhoven - Düsseldorf.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	143	Divers
MIRT 2024	154	Divers
MIRT 2023	115	Divers
MIRT 2022	130	Divers
MIRT 2021	71	Divers
MIRT 2013	88	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	55	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	24	

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

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

Programma 740 meter treinlengte

TEN-T CEF

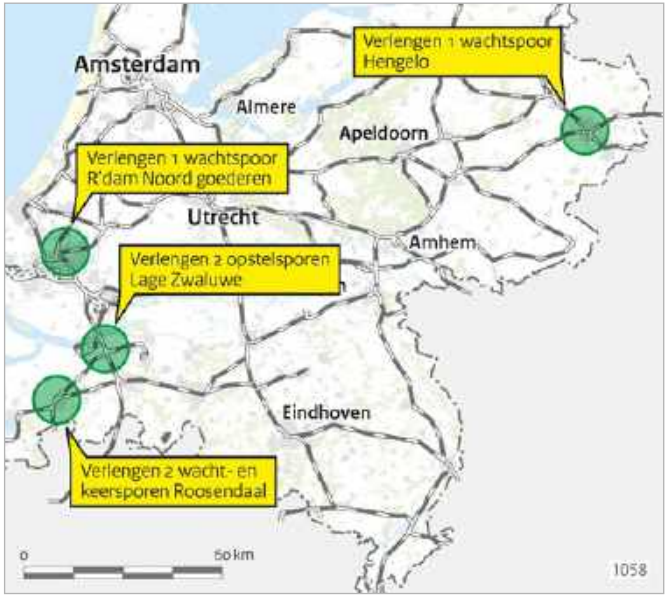
Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Het programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De TEN-T verordening (Vo 1315/2013) verplicht Nederland om op tracés die bij het kernnetwerk horen het rijden van goederentreinen met een lengte van 740 meter uiterlijk in 2030 mogelijk te maken. Voor het in dezelfde verordening benoemde 'uitgebreide netwerk' geldt deze verplichting voor 2050. In de herziening van deze verordening zal deze verplichting naar verwachting op hoofdlijnen dezelfde blijven. ProRail heeft in 2019 geïnventariseerd wat er aan emplacementen en inhaalsporen aangepast moet worden om aan deze en andere TEN-T verplichtingen te voldoen (bijlage bij TK 29984, nr. 870). Recent heeft de Kamer gevraagd om uiterlijk in het najaar van 2023 te komen met een implementatieplan (aanvaarde motie, TK36200-XII, nr. 47). Dit plan zal op basis van corridorstudies van ProRail opgesteld worden, waarbij ook aandacht zal zijn voor de behoeften die voortkomen uit militaire mobiliteit. ProRail heeft in 2023 de corridorstudie opgeleverd, maar gezien de financiële opgave voor de uitvoering van in de studie voorgestelde projecten wordt het implementatieplan uitgewerkt in samenhang met het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer. Dit wordt in de tweede helft van 2024 afgerond.



Oplossing

Daar waar sprake is van nieuwbouw van spoorinfrastructuur wordt al rekening gehouden met de TEN-T verplichtingen. Er blijven echter nog veel aanpassingen aan het spoorwegnet nodig om het rijden van treinen met een lengte van 740 meter mogelijk te maken. De aanpak richt zich op meekoppelkansen bij bestaande initiatieven voor beheer en onderhoud, de aanleg van ERTMS en voorgenomen aanpassingen. Door deze kansen te benutten kan 'werk met werk' gemaakt worden. Deze initiatieven worden ondergebracht in het programma 740 meter treinlengte. Als daar extra financiering voor beschikbaar komt, kunnen ook projecten uit het implementatieplan in het programma ondergebracht worden.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het spoorgoederenvervoer kan met langere treinen per treinpad meer vervoeren tegen lagere kosten. Dit versterkt de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer ten opzichte van andere modaliteiten. Omdat spoor belangrijke achterlandverbindingen voor de zeehavens vormt, versterkt het ook de concurrentiepositie van deze havens. Daarmee is de 'modal shift'-ambitie gediend en, omdat spoorvervoer duurzamer is dan vervoer over de weg, bijdragen aan de klimaatambities.

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

Programma 740 meter treinlengte

(vervolg)

TEN-T CEF

Planning

2023: Meekoppelkansen benutten, implementatieplan 740 meter treinlengte
2024: Start implementaties
2030: Finalisering opgave op het TEN-T kernnetwerk
2040: Finalisering opgave op het TEN-T uitgebreide kernnetwerk
2050: Finalisering opgave op het TEN-T uitgebreide netwerk

Politiek/bestuurlijk

In het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer is de TEN-T verplichting onderschreven, maar is onvoldoende financiering gevonden om de inventarisatie van ProRail uit te voeren. Nu de Kamer gevraagd heeft om een (nieuw) implementatieplan, zijn nieuwe bestuurlijke afspraken nodig over realisatie. In het BO MIRT goederen-corridors is opdracht gegeven om op de corridors Oost en Zuidoost verkenningen uit te voeren. Deze corridorstudies vormen de basis voor het implementatieplan.

TEN-T

Dit programma geeft invulling aan een verplichting uit de Europese TEN-T-verordening. Het programma wordt mede mogelijk gemaakt door een Europese subsidie uit CEF.

Financiën

Het taakstellend budget bedraagt € 106 miljoen (Artikel MF 13.03.04). Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regiopartijen.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	106	Divers
MIRT 2024	103	Divers
verschil t.o.v. eerste begrotingsjaar in mln. €	3	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	3	

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

2024

De risicoreservering voor Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is voor € 150 miljoen ingezet om op de corridor PHS Alkmaar - Amsterdam tot uitvoering over te gaan. Tegenover het resterende potentieeltekort staan voldoende beheersmaatregelen en er is ook nog een deel van de risicoreservering beschikbaar. In verband met een negatieve prijsontwikkeling, de mismatch tussen de door Financiën uitgekeerde IBOI enerzijds en de vigerende CBS-reeksen voor de spoorbouw en aanbestedingseffecten anderzijds, is het projectbudget aanvullend verhoogd met € 187 miljoen. Er is € 9,7 miljoen toegevoegd vanuit MF 11.04 aan het planuitwerkingsbudget PHS om extra kosten te dekken om de Amstelpassage als locatie voor security- en paspoortcontrole-voorzieningen te kunnen gebruiken.

De ontwikkeling van een nieuwe generatie seinen bij ProRail heeft vertraging opgelopen. Dit leidt ertoe dat spoorprojecten hun ontwerp moeten aanpassen. De oude seinen hebben een grotere omvang, waarvoor sporen verder uit elkaar moeten liggen. Bij enkele projecten, waaronder PHS Tilburg, leidt deze aanpassing tot grote meerkosten omdat werkzaamheden reeds gepland en deels uitgevoerd waren door de aannemer. Hiervoor is aanvullend € 31,4 miljoen toegevoegd, zodat het project zoveel mogelijk doorgang kan vinden en de meerkosten niet nog verder oplopen. Ten slotte wordt de binnen het programma Spoorcapaciteit 2030 geraamde scope

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 (TK 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.



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

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

Onderstation Kethel uitgevoerd binnen het programma PHS. Om die reden is € 11 miljoen overgeboekt vanuit het programma Spoorcapaciteit 2030 en toegevoegd aan het PHS-project TEV.

2023

Er is € 0,2 miljoen overgeboekt naar het programma Exploitatie, onderhoud en vernieuwing (EOV) ter dekking van de kosten voor onderhoud van in beheer genomen aanlegprojecten. Er zijn middelen vanuit het programma Spoorcapaciteit 2030 overgeboekt: € 3,6 miljoen voor de studie Baanstabiliteit Delft Campus - Schiedam, en € 1,1 miljoen voor de extra realisatiekosten van de werkzaamheden voor spoor 12 te Rotterdam. Ook is € 0,6 miljoen toegevoegd vanuit het Wegenbudget (Artikel MF 12) voor de verbreding Spoorviaduct A15. Tot slot is er € 0,9 miljoen overgeboekt naar het BCF naar aanleiding van de SPUK Contactweg Amsterdam.

2022

Er is € 2,9 miljoen overgeboekt naar het programma Exploitatie, onderhoud en vernieuwing (EOV) ter dekking van de kosten voor onderhoud van in beheer genomen aanlegprojecten. Daarnaast is € 0,9 miljoen overgeboekt vanuit het programma Spoorcapaciteit 2030 voor het onderzoek naar een ingroeimodel Alkmaar - Amsterdam. De wisselsaneringen à € 2,7 miljoen, die waren voorzien vanuit PHS, worden gecombineerd met het Behandelen en opstellen-project Watergraafsmeer.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

TEN-T

(vervolg)

Uitvoering

De voortgang van het programma wordt periodiek gemeld in de halfjaarlijkse voortgangsrapportages. ProRail werkt aan de aanleg. 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.

Politiek/bestuurlijk

Op 4 juni 2010 heeft het kabinet de voorkeursbeslissing PHS genomen. Vanwege de noodzaak tot inpassing van taakstellingen op het IF is in februari 2013 voor PHS gekozen voor een korting op SAAL, en vanwege de lagere goederenprognoses is de routering Oost-Nederland teruggebracht van twee goederenpaden per uur naar één. Dit is een scopereductie ter grootte van € 300 miljoen (TK 33 400A, nr. 48). De betreffende maatregelen in Oost-Nederland zijn daarmee geen deel meer van PHS. Op basis van de laatste VGR 2023-2 zal de oplevering van PHS-projecten gefaseerd plaatsvinden in de periode 2015 tot 2030-2031. 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).

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

Delen van dit programma maken onderdeel uit van het uitgebreide netwerk, het uitgebreide kernnetwerk en het kernnetwerk van het Europese programma TEN-T. Het project ligt op de North Sea-Baltic en de North Sea-Rhine-Mediterranean corridors.

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

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

TEN-T

(vervolg)

Financiën

Voor PHS is een programmabudget beschikbaar van in totaal € 4,319 miljard, inclusief bijdrage van derden (Artikel MF 17.10). Van dit budget is voor € 3,914 miljard aan planuitwerkings- en realisatiebeschikkingen verstrekt (stand Ontwerpbegroting 2025 en zie hiervoor onder andere de diverse separate aanlegbladen). Van het totale budget resteert € 405 miljoen als nog te beschikken.

Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regiopartijen.

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

Vanuit de voor de stikstofproblematiek gereserveerde middelen is € 7,5 miljoen toegevoegd ten behoeve van de stikstofproblematiek bij de deelprojecten PHS Meteren - Boxtel en PHS Boxtel. Vanwege de efficiëntie wordt de scope Seinoptimalisatie Gouda - Woerden uitgevoerd binnen het project Saneren Oudewater (onderdeel van het programma EOV). Daarom is deze scope en het bijbehorende budget van € 4,2 miljoen overgeboekt naar dit programma. De scope met betrekking tot trillingmaatregelen van het deelproject Sporen in Den Bosch (eerder opgenomen binnen het project Nazorg personenvervoer), inclusief het bijbehorende budget van € 3,2 miljoen, is ondergebracht bij project PHS Nazorg. Conform de zesde voortgangsrapportage PHS is de opleverdatum verschoven naar 2029 (TK 32 404, nr. 113).

2021

Vanuit PHS is € 40 miljoen beschikbaar gesteld voor de hub 's-Hertogenbosch, waarmee transfermaatregelen binnen PHS vervallen. Daarnaast is voor de aanleg van de scope van Overwegen Gilze en Rijen € 4,3 miljoen overgeboekt naar het Overwegenprogramma, € 1,3 miljoen naar het programma Onderhoud vanwege areaalgroei (Amsterdam Sloterdijk en Perronverlenging Bunnik-Rhenen) en € 1,0 miljoen voor het 24/7 bereikbaar zijn van de VL-post ten behoeve van PHS Amsterdam.
De gereserveerde € 6,2 miljoen voor extra opstelcapaciteit in de regio Nijmegen uit het programma Behandelen en Opstellen is toegevoegd aan het PHS-budget voor project PHS Nijmegen.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Indienststelling
MIRT 2025	4.319	Divers
MIRT 2024	3.788	Divers
MIRT 2023	3.648	Divers
MIRT 2022	3.518	Divers
MIRT 2021	3.645	Divers
MIRT 2019 (conform basisrapportage PHS)	3.467	Divers
verschil t.o.v. eerste begrotingsjaar in mln. €	852	Divers
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	443	Divers

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

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.

Daarnaast is de integrale aanpak van emplacement Venlo voorzien als onderdeel van Toekomstvast Spoor Zuid-Nederland. De opgave voor 740 meter opstelruimte op Venlo, inclusief het hiervoor binnen PHS gereserveerde budget van € 24,6 miljoen, wordt daarom overgedragen vanuit PHS naar het programma Toekomstvast Spoor Zuid-Nederland (Artikel MF 13.03.04).

2020 Er is € 8 miljoen 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 aanlegblad. De onderdelen Perronverlengingen Bunnik-Rhenen en Tilburg vierde perronspoor zijn toegevoegd aan de post PHS-projecten overige maatregelen (< € 50 miljoen).

2019 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 (TK 32404, 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.



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

Spoorcapaciteit 2030

Programma WoMo TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024

Het projectbudget is verhoogd met € 0,7 miljoen in verband met de vrijval binnen het programma Verbeteraanpak. Daarnaast worden verschillende Tractie Energievoorziening-maatregelen (TEV) uitgevoerd binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Hiervoor is € 11 miljoen overgeboekt.

2023

Het kabinet heeft besloten € 585 miljoen (pp 2022) uit WoMo-budget te investeren in het spoornetwerk onder de noemer Spoorcapaciteit 2030. Dit wordt geïnvesteerd in verschillende soorten infrastructuurmaatregelen, waaronder baanstabiliteit, uitbreiding van de tractie-energievoorziening en geluidsmaatregelen voor omwonenden. Hiermee verandert het programma deels van karakter, waardoor ook de opgave, planning en politiek/bestuurlijke context zijn gewijzigd.
Binnen het programma Spoorcapaciteit 2030 was € 3,4 miljoen gereserveerd voor de optimalisatiemaatregelen aan de spoorlijn Zaandam - Hoorn. Er zijn echter geen kosteneffectieve optimalisatiemaatregelen vastgesteld. Daarom is dit budget toegevoegd aan het project Guisweg (onderdeel van het programma Overwegen, Artikel MF 13.03.04).

Opgave

Het vervoer per spoor groeit naar verwachting op langere termijn. Met de MIRT-projecten investeren we in extra capaciteit om deze groei op te vangen (bijvoorbeeld PHS). Dat lost niet alle knelpunten op en de nieuwe woningbouwlocaties leiden tot extra vervoersbehoefte. Daarom zijn aanpassingen aan de spoorinfrastructuur nodig naast de reeds voorziene MIRT-projecten.

Oplossing

Met gerichte infra-investeringen lossen we geïdentificeerde knelpunten op, waardoor verbeteringen in de dienstregeling daadwerkelijk mogelijk worden. Hiermee werken we toe naar een basis die verdere doorgroei mogelijk maakt en woningbouwlocaties ontsluit. Het gaat dan concreet om investeringen in onder meer uitbreiding en verzwaring van de tractie-energievoorziening, versteviging van de spoordijken en geluidsmaatregelen. Hierdoor wordt het mogelijk meer, langere of nieuwe treinen te rijden en/of de reistijd te verkorten.

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. Met de budgettoevoeging van het Bestuurlijk Overleg MIRT 2022 is het accent gelegd op het voorzien in de extra vervoersbehoefte voortvloeiend uit de nieuwe woningbouwlocaties. Daarmee draagt het bij aan de woningbouwdoelstellingen van het kabinet-Rutte IV.



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

Spoorcapaciteit 2030

(vervolg)

Programma WoMo

TEN-T

Planning

Eind 2023 is een eerste maatregelenpakket urgente inframaatregelen à € 121 miljoen (pp. 2023) uit de woningbouwmiddelen beschikt. Hiervoor wordt met name de tractie- en energievoorziening uitgebreid en verzwaard voor een nieuwe dienstregelingsstructuur vanaf eind 2024. Voor 2024 is een volgend maatregelenpakket voorzien, op basis van eerder gestarte onderzoeken.

Politiek/bestuurlijk

ProRail werkt samen met IenW en vervoerders om de gewenste verbeteringen in de dienstregeling te bepalen en de daarvoor nodige inframaatregelen te bepalen. In het Bestuurlijk Overleg MIRT 2022 is € 585 miljoen (pp 2022) uit WoMo-budget vrijgemaakt om stapsgewijs de treindienst te verbeteren in lijn met de nieuwe HRN-concessie en zo bij te dragen aan de woningbouwopgave.

Uitvoering

In 2023 zijn inframaatregelen uit eerdere maatregelenpakketten in uitvoering en worden nieuwe maatregelenpakketten nader uitgewerkt.

TEN-T

Delen van dit programma maken onderdeel uit van het uitgebreide netwerk, het uitgebreide kernnetwerk en het kernnetwerk van het Europese programma TEN-T. Het project ligt op de North Sea-Baltic en de North Sea-Rhine-Mediterranean corridors.

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

Aangezien de studie Baanstabiliteit Delft Campus - Schiedam uitgevoerd wordt binnen de planstudie PHS, is het hiervoor benodigde bedrag van € 3,6 miljoen overgeboekt van het programma Spoorcapaciteit 2030. De middelen ten behoeve van de baanstabiliteit zijn geraamd naar het PHS-budget.
De perronverlenging van spoor 9 op Rotterdam Centraal wordt uitgevoerd binnen het PHS-project Rijswijk - Rotterdam. Om die reden is € 0,551 miljoen overgeboekt naar dit project-budget (MF 17.10.01). De realisatiekosten van de werkzaamheden voor spoor 12 te Rotterdam (onderdeel van PHS) vallen hoger uit dan eerder beschikt. Deze meerkosten worden gedekt vanuit het programma Spoorcapaciteit 2030, van waaruit ook de initiële beschikking toentertijd is gedekt. Om die reden is € 1,089 miljoen overgeboekt naar het programma PHS.
Daarnaast is € 1,416 miljoen overgeboekt naar het programma Exploitatie, onderhoud en vernieuwing (EOV) voor in beheer genomen aangelegde infrastructuur.

2022

Er is € 0,9 miljoen 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 miljoen van Verbeteraanpak Trein treincorridor Amsterdam - Eindhoven toege-

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

Spoorcapaciteit 2030

(vervolg)

Programma WoMo TEN-T

Financiën

Er is een taakstellend budget van € 884 miljoen (Artikel MF 13.03.01), waarvan € 623 miljoen vanuit de Woningbouw en Mobiliteit-middelen. Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regiopartijen.

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

voegd, omdat Beter en Meer Verbeteraanpak Trein is opgegaan in Spoorcapaciteit 2030. Tenslotte is € 2,2 miljoen overgeboekt naar het programma Exploitatie, onderhoud en vernieuwing (EOV) voor in beheer genomen aangelegde infrastructuur.

2021 Het projectbudget is verhoogd met € 87 miljoen voor diverse maatregelen, zoals verzwaring van tractie- en energievoorziening en perronverlengingen in de verschillende delen van het land. Daarnaast is € 15 miljoen toegevoegd voor verdere voorbereidende stappen voor een systeemkeuze in de tractie-energievoorziening (TK 35570-A, nr. 45) en € 1,2 miljoen 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 miljoen overgeboekt naar het programma Overwegen (LVO). Ten slotte is vanuit het projectbudget Spoorcapaciteit 2030 € 1,9 miljoen overgeboekt naar PHS Amsterdam om de corridor Alkmaar - Amsterdam toekomstvast aan te leggen door het aanleggen van aanvullende seinen, en € 1,5 miljoen voor het toekomstvast aanleggen van PHS Rotterdam - Rijswijk door een perronverlenging op Rotterdam CS.

2020 Dit programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	884	Divers
MIRT 2024	871	Divers
MIRT 2023	250	Divers
MIRT 2022	240	Divers
MIRT 2021	138	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	746	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	79	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	76	9 %
2022	56	22 %
2021	35	15 %
2020	12	9 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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

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



Budget Investeringen Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 De BIRK-subsidie voor Venlo is verlengd tot uiterlijk 31 december 2030

De BIRK-subsidie voor Dordrecht is verlengd tot uiterlijk 31 december 2024, omdat de uitvoering van het gehele project een paar maanden uitloopt.

2022 De BIRK subsidie voor Dordrecht is aangepast vanwege wijzigingen in de projectscope.

2021 De BIRK-subsidie voor Breda Stationskwartier is vastgesteld. 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 Spoorzone en Venlo Q4 een wijziging van einddatum heeft plaatsgevonden.

2019 Door de portefeuilleverdeling valt dit programma met ingang van 2018 onder de verantwoordelijkheid van VRO.

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 waardoor 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 of kwaliteitsdragers essentieel 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 hierboven, die anders niet of niet met de gewenste ruimtelijke kwaliteit van de grond zouden zijn gekomen, toch gerealiseerd worden.

Planning

Eind 2024: Afronding Dordrecht Spoorzone
Eind 2030: Afronding Venlo Q4
Later: Afronding Delft Spoorzone
Politiek/bestuurlijk
Convenanten: Delft Spoorzone.

Moties/amendementen: de belangrijkste hadden betrekking op Delft Spoorzone (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

Er is een taakstellend budget van € 418 miljoen (hoofdstuk XII, art. 13 Ruimtelijke ontwikkeling). Voor het BIRK was een initieel budget beschikbaar van € 418 miljoen ter medefinanciering van 42 projecten. Voor de jaren 2025 (Dordrecht) en 2031 (Venlo) resteert van dit budget nog € 3,36 miljoen om in tranches als voorschot uit te keren aan twee BIRK-projecten. Daarmee is het initiële budget van € 418 miljoen volledig uitgeput. BIRK in zijn geheel is dus bijna afgerond.

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

Budget Investeringen Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK)

(vervolg)



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. Alle saneringsplannen zijn ingediend

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 miljard.

2018 Er is een technische correctie van € 44 miljoen 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.

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. Ook 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 het hoofdspoorwegennet. Daarbij wordt gekozen voor een aanpak waarbij eerst de hoogst belaste locaties met efficiënte maatregelen tegen geluidhinder 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
2016-2024 Vaststelling saneringsplannen voor overige knelpunten
2020-2029: 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**



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2017 De aanpak en de planning zijn aangepast om de sanering binnen het afgesproken taakstellende budget doelmatig te kunnen realiseren.

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

Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG)

(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

Het MJPG wordt gefinancierd door het ministerie van IenW. Op 20 november 2015 is de Tweede Kamer in een brief geïnformeerd over de stand van zaken rond de uitvoering van het MJPG (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 en een prioritering van de maatregelen. De Tweede Kamer is op 1 september 2016 nader geïnformeerd over de uitwerking hiervan (TK 32252, nr. 58).

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 doelmatigheidscriterium 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

Het programmabudget is € 1.244 miljoen. De MJPG-middelen staan verdeeld over de volgende begrotingsposten: Artikel MF 12 (€ 562 miljoen); Artikel MF 13 (€ 624 miljoen); Hoofdstuk XII artikel 20 (€ 58 miljoen). Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regio.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €
MIRT 2025	1.244
MIRT 2024	1.203
MIRT 2023	1.154
MIRT 2022	1.111
MIRT 2021	1.093
MIRT 2013	868
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	509
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	182

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	317	24 %
2022	258	21 %
2021	248	20 %
2020	215	18 %
2019	187	17 %
2018	147	16 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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

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 miljoen voor het project Zanddijk is gecorrigeerd, omdat dit project niet wordt verantwoord op de begrotingspost Meer Veilig.

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

2020 Van de in 2019 toegevoegde € 50 miljoen is € 25 miljoen bestemd voor maatregelen op provinciale wegen. Deze middelen worden niet verantwoord binnen het budget voor Meer Veilig.

2019 Er is € 50 miljoen beschikbaar gesteld voor de aanpak van N-wegen voortkomend uit het regeerakkoord.

2018 De € 30 miljoen 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 miljoen) 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 Bestuurlijk Overleg MIRT in het najaar van 2017 is aangekondigd dat er € 50 miljoen beschikbaar wordt gesteld voor de aanpak van N-wegen, voortkomend uit het regeerakkoord-Rutte III. Daarvan is € 25 miljoen beschikbaar voor de aanpak van N-wegen in beheer van het Rijk en € 25 miljoen 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

Het taakstellend budget is € 117 miljoen (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 miljoen) 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 miljoen toegevoegd.

Meer Veilig 1 en 2 zijn afgerond. Voor Meer Veilig 3 is er sprake van cofinanciering door de regio voor het traject N18 (circa € 1,6 miljoen vanuit Gemeente Oost Gelre) en N35 Wijthmen-Nijverdal (€ 10 miljoen vanuit provincie Overijssel, prijspeil 2014). Er is geen sprake van cofinanciering door de regio voor Meer Veilig 4.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	117	2015-2025
MIRT 2024	115	2015-2025
MIRT 2023	115	2015-2025
MIRT 2022	119	2015-2025
MIRT 2021	111	2015-2020
MIRT 2015	40	2015-2018
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	77	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	7	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	115	98 %
2022	96	83 %
2021	78	68 %
2020	38	32 %
2019	38	34 %
2018	38	36 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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

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

Beter en Meer: Verbeteraanpak Stations

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Conform het MIRT-spelregelkader is één jaar na de indienststelling de subsidie van het deelproject VAS 2016 vastgesteld en is € 0,255 miljoen toegevoegd aan de MIRT-post Nazorg (Artikel MF 13.03.01) voor de resterende nazorgwerkzaamheden van dit project.

2022 De uitwerking van de alternatieve bewegwijzering 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 miljoen 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 miljoen overgeboekt naar het programma Onderhoud en vernieuwing (Artikel IF 13.02) ter dekking van de beheer- en onderhoudskosten van de in beheer genomen programmaonderdelen.

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.

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



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2017 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Beter en Meer: Verbeteraanpak Stations

(vervolg)

Planning

In februari 2023 is de Stationsagenda vastgesteld. Op basis van deze Stationsagenda zal in de loop van 2024 bekeken worden welke maatregelen binnen het resterende VAS-budget een bijdrage kunnen leveren aan het (blijvend) verbeteren van de ervaring en waardering van reizigers op stations. De realisatie van eventueel uit te voeren maatregelen zal niet in één bepaald jaar gereed zijn, maar zal waarschijnlijk over meerdere jaren verdeeld zijn.

Politiek/bestuurlijk

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

Uitvoering

ProRail heeft een derde subsidiebeschikking aangevraagd voor het XL-scherm te Leiden en deze is eind 2021 verleend. Verder 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 bewegwijzering 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 bewegwijzeringsmogelijkheden.

Financiën

Taakstellend budget IenW € 12 miljoen (Artikel MF 13.03.01).
Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regiopartijen.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	12	Divers
MIRT 2024	12	Divers
MIRT 2023	12	2023
MIRT 2022	11	2021
MIRT 2021	11	2020
MIRT 2017	13	2018
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	1	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	2	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	4	35 %
2022	4	36 %
2021	4	36 %
2020	4	36 %
2019	4	33 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 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 CEF

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024

In verband met de inbouw van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) is € 60 miljoen verrekend met de concessievergoeding NS. Daarnaast is € 0,3 miljoen overgeboekt naar de beleidsbegroting HXII voor de inzet van de ILT en eveneens € 0,3 miljoen ten behoeve van de inzet van de RVO. Tenslotte is € 0,5 miljoen overgeboekt naar het project HSL-Zuid ten behoeve van een onderzoek naar de aansluiting van de ERTMS-versie van het HRN op de ERTMS-versie van de HSL-Zuid.

2023

Het beproeven en testen van ERTMS op het proefbaanvak Hanzelijn kost tot 2030 € 127,2 miljoen (prijspeil 2022) meer dan opgenomen in het Kabinetsbesluit, maar is op programmaniveau vrijwel kostenneutraal (TK 33652, nr. 85). De 'studie landelijke uitrol' wordt bekostigd van een overboeking vanuit MF 11.03.02 van € 3,9 miljoen omdat het een scope-uitbreiding betreft vanuit de landelijke uitrol van ERTMS (TK 33652, nr. 85).
In verband met de inbouw van ERTMS is € 14,9 miljoen verrekend met de concessie-vergoeding NS. Daarnaast is € 4,0 miljoen toegevoegd in verband met lagere (geplande) uitgaven en is € 11,8 miljoen overgeboekt naar het programma EOV in verband met in onderhoud genomen systemen.

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. De invoering van ERTMS raakt alle partijen in de spoorsector in de kern, omdat het systeem een andere manier van (samen)werken vraagt. Het is dus niet alleen een aanpassing in techniek, maar een grote verander-opgave.

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 plannings- 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 CEF

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Naar aanleiding van het besluit (zie TK 33652) om de uitrol van ERTMS op de Noordelijke Lijnen toe te voegen aan de scope van het programma ERTMS, is € 60 miljoen toegevoegd aan het projectbudget. Daarnaast is € 1,3 miljoen overgeboekt naar Exploitatie, onderhoud en vernieuwing in verband met in beheer genomen aanlegprojecten, is € 14,2 miljoen aan reeds ingeboekte EU-subsidies afgeboekt (zie VGR-13) en is € 23,8 miljoen aan nieuw toegezegde EU-subsidies opgenomen. In verband met de inbouw van ERTMS is € 16,4 miljoen verrekend met de concessievergoeding NS. Tot slot is € 1,8 miljoen toegevoegd vanuit de beleidsbegroting HXII in verband met lagere uitgaven in 2021 dan geprognosticeerd en is € 1,1 miljoen overgeboekt naar Rijkswaterstaat in verband met een onjuiste administratieve verwerking op een toegekende subsidie.

2021 Het budget is verlaagd met € 10,8 miljoen.

2020 Het budget is verlaagd met € 11 miljoen doordat de eerder toegekende EU-subsidie voor de aanleg van ERTMS (baseline 3) op de infrastructuur tussen Kijfhoek en Roosendaal is vervallen. Daarnaast is per saldo € 1,4 miljoen overgeboekt naar de beleidsbegroting HXII ter dekking van de kosten van de opdrachtgeversunit (OGU) die via de beleidsbegroting verantwoord worden.

Op dit moment wordt de aanpak van de uitrol herzien, nadat er eind 2022 geconstateerd is dat er een hoger bedrag en langere tijd nodig is om de treinbeveiliging en gerelateerde systemen klaar te maken voor de toekomst. Er is een second opinion uitgevoerd door een commissie van internationale experts. Aan de hand van deze aanbevelingen en ervaringen uit binnen- en buitenland met de uitrol van ERTMS wordt de aanpak van de uitrol herzien.

In de twintigste voortgangsrapportage (Kamerstuk 33652, nr. 92) staat een nadere concretisering van de herijking van de aanpak door middel van tranches. Dit houdt in dat technische scope en wijze van aanpak worden bevroren met als doel focus en stabiliteit aan te brengen en te leren, voor er wordt overgegaan op de volgende stap. Dankzij deze werkwijze wordt de uitrol beter beheerst en stapsgewijs vormgegeven. Om hinder te voorkomen en te kunnen leren, zal de uitrol en het testen plaatsvinden op relatief eenvoudige en minder druk bereden baanvakken aan de randen van het spoornetwerk voordat er opgeschaald wordt. Ten slotte zal de structuur van de programmadirectie worden aangepast om een meer sturende rol in het programma te kunnen vervullen.

Uitvoering

In de huidige fase, de aanlegfase, wordt tot en met 2031 circa 345 kilometer spoor op zeven baanvakken van ERTMS voorzien. Ook 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. Begin 2024 is begonnen met het commercieel testen van ERTMS op het baanvak Amsterdam-Utrecht.

TEN-T

De uitrol van ERTMS op het kernnetwerk dient uiterlijk in 2030 volbracht te zijn, het uitgebreide kernnetwerk in 2040 en het uitgebreide netwerk uiterlijk in 2050, zodat een hoogwaardig Europees netwerk ontstaat. Nederland voldoet met de uitrolvolgorde niet volledig aan deze verplichting: de Europese Commissie is hiervan genotificeerd. De ontwikkelingen voor ERTMS op de North Sea-Rhine-Mediterranean corridor en de North Sea-Baltic corridor worden ieder half jaar gerapporteerd in de voortgangsrapportage van het programma ERTMS. Het programma wordt mede mogelijk gemaakt door een bijdrage uit CEF aan onderzoek, goederenvervoerders en/of materieel-eigenaren.

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



European Rail Traffic Management System (ERTMS)

(vervolg)

TEN-T CEF

Financiën

Het taakstellend budget is € 2,932 miljard (Artikel MF 17.07 (periode tot en met 2031)). Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regiopartijen.

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 Het programma is overgegaan naar de aanlegfase.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	2.932	Divers
MIRT 2024	2.926	Divers
MIRT 2023	2.687	Divers
MIRT 2022	2.521	Divers
MIRT 2021	2.480	Divers
MIRT 2015	2.570	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	362	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	516	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	628	22 %
2022	442	17 %
2021	328	13 %
2020	246	10 %
2019	174	7 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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

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

Fietsparkeren bij stations

TEN-T
CEF

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024

Een deel van de scope Amsterdam CS (de stallingen onder de oostelijke sporen (SOOS)) wordt overgeheveld naar het PHS-project Amsterdam Centraal, waardoor de werkzaamheden efficiënter kunnen worden uitgevoerd. Het hiermee samenhangende budget van € 44,1 miljoen is overgeboekt naar MF 17.10.

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 miljoen gereserveerd voor de beschikbaarheid en ontsluiting van fietsenstallingen bij ov-knopen. Deze € 50 miljoen is toegevoegd aan het programma Fietsparkeren. Daarnaast is ter dekking van de kosten voor onderhoud van in beheer genomen aanlegprojecten € 6,4 miljoen overgeboekt naar het programma Exploitatie, onderhoud en vernieuwing (EOV) (Artikel MF 13.02).

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 500.000e 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 circa 605.000 fietsparkeerplaatsen bij stations in Nederland in 2030.

Oplossing

In de Lange Termijn Spooragenda deel 2 (TK 29 984, 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 fietsen met bijzonder formaat, 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-deurreistijd, 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.

Planning

Start aanleg: Divers
Oplevering: Divers

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



Fietsparkeren bij stations

(vervolg)

TEN-T CEF

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2021

Vanuit het klimaatakkoord is € 75 miljoen beschikbaar gesteld voor de cofinanciering van investeringen in fietsenstallingen bij ov-knooppunten. Daarnaast is er € 7,8 miljoen overgeboekt naar het programma Onderhoud en vernieuwing ter dekking van de kosten voor onderhoud van in aanleg genomen projecten. Ook is € 2,25 miljoen overgeboekt naar de beleidsbegroting HXII, bestemd voor de beleidsontwikkeling op het gebied van de bijdrage van fiets in de keten aan de doelstellingen van het Klimaatakkoord, innovatie, monitoring en de communicatie daarover.

2020

De binnen het programma Hoogfrequent Spoorvervoer gereserveerde vaste bijdrage van € 2,2 miljoen voor de aanleg van de fietsenstallingen aan de noordzijde van het station Tilburg is overgeboekt naar het programma Fietsparkeren. Daarbinnen worden deze werkzaamheden uitgevoerd en verantwoord.

2019

In het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III wordt een extra investeringsimpuls aan de aanleg van fietsinfrastructuur gegeven (totaal € 100 miljoen), waarvan € 74 miljoen 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).

Politiek/bestuurlijk

In 2011 is het AFP naar de Tweede Kamer gestuurd (TK 32 404, 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 29 984, nr. 485) het actieplan nader ingevuld. In de loop van 2015 is de tussentijdse evaluatie van het AFP uitgevoerd (TK 29 984, 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 miljoen extra voor een aantal extra fietsparkeerprojecten. In 2017 zijn bij aanvang van het kabinet-Rutte III extra middelen beschikbaar gesteld voor fietsparkeren. Hierbovenop is vanaf 2020 een bijdrage van het Klimaatakkoord van € 75 miljoen gekomen. De bijdrage van het Rijk in deze nieuwe plannen bedraagt bij de laatste twee 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 North Sea-Baltic en North Sea-Rhine-Mediterranean corridors. Het project is mede mogelijk gemaakt door Europese subsidie vanuit het CEF .

Financiën

Het totaalbudget is € 561 miljoen. Tot en met 2012 via Beheer en Instandhouding als geoormerkt project: € 104 miljoen en vanaf 2013 € 457 miljoen via het aanlegprogramma Personenvervoer (Artikel MF 13.03.01). Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regiopartijen.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	561	Divers
MIRT 2024	597	Divers
MIRT 2023	582	Divers
MIRT 2022	528	Divers
MIRT 2021	522	Divers
MIRT 2013	321	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	240	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	60	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	345	58 %
2022	327	56 %
2021	310	59 %
2020	278	53 %
2019	243	54 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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

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

Fietsparkeren bij stations

(vervolg)

TEN-T
CEF

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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 miljoen 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.

2018 Voor de korte termijn is € 40 miljoen vrijgemaakt vanuit de investeringsruimte Spoor (Artikel MF 13.08) voor een vervolg op het AFP. Daarmee kunnen, samen met de andere betrokken partijen, de stallingsproblemen op de twaalf meest urgente plekken worden aangepakt (TK 29 984, 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 miljoen toegevoegd.

2017 De motie-Dik/Faber (TK 29 984, nr. 562) is verwerkt in de in 2015 aan NS verleende vervoer-concessie voor het hoofdrailnet.



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

Kleine stations

Opgave
Het regionale belang van het openen van een station moet worden afgewogen tegen het belang van snelle verbindingen tussen stedelijke centra en landsdelen. Deze belangenafweging speelt met name bij stations die bedacht zijn aan spoorlijnen waarop het hoofdrailnetvervoer 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 € 7,9 miljoen (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 IenW of een decentrale initiatiefnemer de opdrachtgever aan ProRail voor de aanleg van het nieuwe station.



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 miljoen) bestond voor € 32 miljoen uit gerealiseerde uitgaven voor opgeleverde stations, voor € 3,2 miljoen uit gerealiseerde en nog te realiseren uitgaven voor het station Barneveld, en voor € 42,8 miljoen 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 miljoen 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 miljoen beschikbaar te houden voor het programma Kleine stations.

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



Kleine stations

(vervolg)

Financiën

Er is een taakstellend budget van € 13 miljoen (deel Rijksbijdrage) (Artikel MF 13.03.01). Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regiopartijen.

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2016 De stations Nijmegen Goffert (december 2014) en Barneveld Zuid (februari 2015) zijn geopend.

2015 De stations Emmen Zuid en Maarheeze zijn gereed. De hiermee samenhangende gerealiseerde uitgaven van € 3,6 miljoen maken om die reden geen deel meer uit van het totale projectbudget Kleine stations.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	13	Divers
MIRT 2024	13	Divers
MIRT 2023	12	Divers
MIRT 2022	11	Divers
MIRT 2021	18	Divers
MIRT 2017	17	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	4	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	2	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	0	0 %
2022	0	0 %
2021	0	0 %
2020	0	0 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 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

Als gevolg van het plaatsen van windschermen langs de HSL-Zuid bij Bleiswijk nemen de beheerkosten voor het windwaarschuwingssysteem HSL-Zuid af. De vrijval van € 4 miljoen op het onderhoudsbudget is daarom toegevoegd aan het projectbudget ter dekking van deze investering.

2022

Met de aanbieding van het tweede deel van de realisatie is gebleken dat het oorspronkelijke budget van € 70 miljoen 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 miljoen binnen de vrije ruimte van het Mobiliteitsfonds om alle beoogde maatregelen uit te kunnen voeren. Hiervan is bij de begroting 2023 € 38 miljoen overgeheveld naar het budget. Daarnaast is er € 3 miljoen 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.

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 miljoen beschikbaar gesteld.

Daarnaast bleek bij ingebruikname van de HSL-Zuid dat de reeds geplaatste geluidschermen 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 miljoen uitgetrokken. Daarna is samen met bewoners 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 22 026, 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

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



Maatregelenpakket HSL-Zuid

(vervolg)

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2021 Er is € 2 miljoen overgeboekt naar het project Nazorg personenvervoer (Artikel MF 13.03) in verband met het in beheer nemen van het testlab ERTMS. Eind 2020 is gestart met het eerste deel van de realisatie van de geluidschermen van de HSL.

2020 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 miljoen middels een storting in het Gemeentefonds (- € 3,9 miljoen) en het btw-compensatiefonds (- € 0,8 miljoen).

2019 Nieuw opgenomen in het MIRT. Deze middelen waren eerder gereserveerd onder Artikel IF 17.

Politiek/bestuurlijk

De Tweede Kamer is op 16 juni 2017 (TK 29 984, nr. 720) en in de daaropvolgende voortgangsrapportages (TK 22026, nr. 498, 505 en 509) geïnformeerd over de samenstelling en de voortgang van het pakket aan verbetermaatregelen en geluidmaatregelen. De Tweede Kamer wordt vanaf 2022 in een reguliere Kamerbrief jaarlijks geïnformeerd over de voortgang van projecten op de HSL. De gemeenten langs de HSL-Zuid zijn regelmatig geïnformeerd over de geluidmaatregelen. In de gemeente Lansingerland heeft een intensief traject van co-creatie en co-aanleg met de gemeente, de Nederlandse Stichting Geluidshinder, ProRail en het ministerie van IenW gelopen.

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. De windschermen bij Bleiswijk zijn in 2023 gerealiseerd. Andere projecten zitten in de voorbereidende fase voor realisatie in 2024.

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-Rhine-Mediterranean corridors.

Financiën

Het taakstellend budget is € 174 miljoen (Artikel MF 13.03.01 en 13.03.04). Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regiopartijen.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	174	Divers
MIRT 2024	173	Divers
MIRT 2023	167	Divers
MIRT 2022	131	Divers
MIRT 2021	133	Divers
MIRT 2017	130	Divers
Verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	44	
Cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	10	

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

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	147	85 %
2022	131	78 %
2021	94	56 %
2020	45	34 %
2019	15	11 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 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.

2024

In verband met diverse Specifieke Uitkeringen aan de regio (SPUKs) is circa € 5 miljoen gestort in het btw-compensatiefonds (BCF). Voor de uitvoering van het risicogestuurde en datagedreven Plan van Aanpak Overwegen/Structurele Overwegverbeteraanpak (SOVA) is een budget van in totaal circa € 25 miljoen vanuit het NABO-programma (Niet Actief Beveiligde Overwegen) en het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) beschikbaar gesteld. Verder is € 7 miljoen toegevoegd vanuit MF 11.04 in verband met prijsstijgingen bij de deelprojecten Wolfheze en Gilze Rijen.

2023

Het deelproject AKI Programma en veiligheidsknelpunten (onderdeel van het programma Verbeteren Veiligheid Overwegen (PVVO)) is afgesloten, de subsidie is vastgesteld en er is € 2,1 miljoen overgeboekt naar de post Nazorg (MF 13.03.01). Naar aanleiding van de SPUK aan de gemeente Apeldoorn ten behoeve van de overweg onderdoorgang Laan van Osseveld is € 2,1 miljoen gestort in het btw-compensatiefonds en naar aanleiding van de SPUK aan de gemeente Gilze Rijen ten behoeve van het project Oosterhoutseweg € 1,9 miljoen. Bij het deelproject Guisweg is sprake van een budgettekort.

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 LVO en het programma 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 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 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. 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.

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



Overwegenaanpak

(vervolg)

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

In het Bestuurlijk Overleg MIRT 2022 is besloten om € 8,4 miljoen van de reservering voor de overweg Beverwijksestraatweg (MF 11.04.01) in te zetten voor het project Guisweg. Na deze overboeking resteert voldoende budget om de overweg Beverwijksestraatweg PHS-proof te maken. Ook is in het Bestuurlijk Overleg MIRT 2022 besloten het binnen het programma Spoorcapaciteit 2030 gereserveerde budget van € 3,4 miljoen voor de optimalisatiemaatregelen aan de spoorlijn Zaandam - Hoorn toe te voegen aan het project Guisweg om hiermee een deel van het voorziene tekort te dekken.

2022

Sinds 2018 zijn 67 van de 180 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 circa € 37,5 miljoen 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 miljoen toegevoegd en vanuit het budget Spoorcapaciteit 2030 € 2,5 miljoen. Onder andere met bijdragen uit deze budgetten, worden binnen het LVO twee gelijkvloerse overwegen vervangen door tunnels.

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
2024: Start planning en studies uitvoering Plan van Aanpak Overwegveiligheid/SOVA
Start aanleg: Divers, afhankelijk van uitkomsten verkenningen en overleg met regionale partners
Oplevering: Divers

Politiek/bestuurlijk

IenW streeft ernaar 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 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.

Uitvoering

Sinds 2018 zijn 145 van de 180 onbeveiligde overwegen uit het NABO-programma aangepakt.

TEN-T

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

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



Overwegenaanpak

(vervolg)

TEN-T

Financiën

Het taakstellend budget is € 950 miljoen (Artikel MF 13.03.01 en 13.03.04). De verbetering van overwegveiligheid is een gedeelde verantwoordelijkheid van spoor- en wegbeheerders. De overwegenaanpak bestaat uit 4 overkoepelende programma's, met daarin honderden afzonderlijke projecten voor de aanpak van specifieke overwegen. Daar waar het openbare wegen betreft is het uitgangspunt dat de wegbeheerder voorziet in 50% medefinanciering, maar dit is afhankelijk van de specifieke situatie. Per overwegproject worden afspraken gemaakt met de betrokken decentrale overheden.

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2021 Voor het NABO- en het LVO-programma is aanvullend € 25 miljoen 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 miljoen toegevoegd (ten behoeve van een hoogfrequente dienstregeling op het traject Alkmaar-Amsterdam) en vanuit de investeringsruimte Spoor is € 11,7 miljoen toegevoegd vanuit de vrijval Zaanstad (Spoorse Doorsnijdingen).

2019 Vanaf de begroting 2019 zijn de lopende overwegenprogramma's en projecten samengevoegd tot één MIRT-blad. Hierdoor wordt het overzicht op de totale overwegenaanpak vergroot. De MIRT-bladen Landelijk Verbeterprogramma Overwegen, Programma NABO en AKI Veiligheidsknelpunten komen hiermee te vervallen. Ten opzichte van de begroting 2018 is aan het Programma NABO € 25 miljoen 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 miljoen voor overwegenaanpak (risicogestuurd).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	950	Divers
MIRT 2024	938	Divers
MIRT 2023	911	Divers
MIRT 2022	889	Divers
MIRT 2021	759	Divers
MIRT 2013	378	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	572	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	85	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	608	65 %
2022	531	58 %
2021	474	53 %
2020	445	59 %
2019	424	58 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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

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

PHS Tractie Energievoorziening

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 De binnen het programma Spoorcapaciteit 2030 geraamde scope Tractie Energievoorziening (TEV) wordt uitgevoerd binnen het project PHS Tractie Energievoorziening. Het hiervoor gereserveerde bedrag van € 11 miljoen is toegevoegd aan dit project.

2023 Er is € 25,124 miljoen toegevoegd vanuit het PHS-budget planuitwerking voor een aanvullende realisatiebeschikking.

2022 Voor het verzwaren van elf bestaande onderstations en de bouw van een nieuwe is een aanvullende subsidiebeschikking afgegeven. Het projectbudget is verhoogd met € 48 miljoen.

2021 In verband met de aanleg van drie nieuwe onderstations is het projectbudget verhoogd met € 23 miljoen.

2020 Het project is 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 mede te faciliteren. De benodigde TEV-maatregelen en het moment waarop deze gereed moeten zijn, zijn 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 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: Maatregelenpakket volledig gerealiseerd

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 uiterlijk bij het einde van PHS.

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



PHS Tractie Energievoorziening

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget € 121 miljoen (Artikel MF 17.10.01). Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regiopartijen.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	121	Divers
MIRT 2024	107	Divers
MIRT 2023	77	Divers
MIRT 2022	26	Divers
MIRT 2021	2	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	119	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	11	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	29	27 %
2022	21	27 %
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 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 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 gereduceerd als een STS-passage toch plaatsvindt. Momenteel zijn meer dan 3.000 seinen hiermee uitgerust.

In de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025 (TK 29893, nr. 242), die op 5 februari 2020 naar de Tweede Kamer is gestuurd, is toegelicht dat de inmiddels gerealiseerde zogenaamde tranche 5 van de aanleg van ATB-Vv de laatste grootschalige ATB-Vv-tranche was. In tranche 6 zal alleen bij incidentele nieuwe risicoseinen en bij zogenaamde kopsporen nog ATB-Vv aangelegd worden. Op basis van een subsidieaanvraag van ProRail is medio 2023 hiervoor de subsidiebeschikking aan ProRail verstrekt.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verhogen van de veiligheid en verbeteren van de betrouwbaarheid.

Planning

2017: Start uitvoering
2026: Totale programma gereed

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



Programma ATB-Vv

(vervolg)

Uitvoering

Op basis van een subsidieaanvraag van ProRail is medio 2023 de subsidiebeschikking ATB-Vv tranche 6 aan ProRail verstrekt.

Financiën

Het taakstellend budget is € 81 miljoen (Artikel MF 13.03.01).
Er is geen sprake van cofinanciering door regiopartijen.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	81	Divers
MIRT 2024	79	Divers
MIRT 2023	75	Divers
MIRT 2022	72	Divers
MIRT 2021	70	Divers
MIRT 2018	68	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	13	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	14	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	9	12 %
2022	8	11 %
2021	8	11 %
2020	8	11 %
2019	7	10 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 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

Er is € 0,6 miljoen toegevoegd voor een pilot van ProRail over het feitelijke gebruik van behandel- en opstelcapaciteit. Daarnaast wordt binnen het B&O-project Rotterdam Noord Goederen de planuitwerking meegenomen van '740 meter goederenwachtspoor' (meekoppelkans) en is daarom € 1,21 miljoen toegevoegd vanuit het budget Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer (Artikel MF 11.03.02).

2022

Bij Rotterdam Noord ligt een kans om plannen voor behandel- en opstelcapaciteit te integreren met de 740 meter-ambitie op de TEN-T-corridor richting Bad Bentheim. De hiervoor gereserveerde gelden van € 0,3 miljoen zijn toegevoegd. Ter dekking van de kosten voor onderhoud van in beheer genomen aanlegprojecten is € 0,24 miljoen overgeboekt naar het programma Exploitatie, onderhoud en vernieuwing.

2021

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 miljoen overgeboekt naar het PHS-budget (Artikel MF 17.10.02).

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, betere 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

De oplevering van maatregelen is divers. Indienststelling van het laatste deelproject dat nettocapaciteit toevoegt, is momenteel voorzien voor 2028.

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). Hiervan is € 45 miljoen bedoeld voor het faciliteren van opstelcapaciteit. Na het gereedkomen van de integrale studie naar de lange-termijn-behoefte (2018-2030) is € 150 miljoen toegevoegd vanuit de aanvullende post (regeerakkoord Kabinet Rutte-III).



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



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020

De binnen dit programma geraamde scope Opstellen Leeuwarden wordt uitgevoerd binnen het programma Kleine Functiewijzigingen. Het hiervoor geraamde budget van € 4,8 miljoen is overgeboekt naar dit programma.

2019

De binnen dit programma geraamde scope Opstelterrein Heerhugowaard wordt uitgevoerd binnen het programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Het hiervoor geraamde budget van € 43 miljoen is overgeboekt naar PHS. Daarnaast is het projectbudget verhoogd met € 1 miljoen vanuit het programma Beter Benutten ten behoeve van de uit te voeren scope Opstellen station Leeuwarden.

2018

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 miljoen toegezegd.

Ook de naamgeving en de planning van het programma zijn hierop aangepast.

Programma Behandelen en Opstellen

(vervolg)

TEN-T

Uitvoering

Uitvoering geschiedt in diverse deelprojecten onder aansturing van ProRail.

TEN-T

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

Financiën

Het taakstellend budget is € 175 miljoen (Artikel MF 13.03). Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regiopartijen.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	175	Divers
MIRT 2024	171	Divers
MIRT 2023	161	Divers
MIRT 2022	152	Divers
MIRT 2021	155	Divers
MIRT 2017	45	2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	130	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	31	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	31	18 %
2022	24	15 %
2021	20	13 %
2020	14	9 %
2019	11	7 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 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.

2024

De brandblusvoorzieningen op de havenemplacementen Europoort, Botlek, Maasvlakte West/West-West en Waalhaven Zuid zijn voor 1 januari 2023, conform de door de het Bevoegd Gezag gestelde eisen in de vigerende vergunning, gerealiseerd. Emplacement Pernis is op 6 maart 2023 opengesteld voor handelingen met gevaarlijke stoffen. Het deelproject is daarmee afgerond. De scope 'Eenmalig spoelen op de Rotterdamse Havenemplacementen' is ontstaan omdat werkzaamheden voor brandblusvoorzieningen onder grote tijdsdruk bij slechte weersomstandigheden zijn uitgevoerd. Hierdoor is er vervuiling in de leidingen gekomen en moet het systeem eenmalig worden gespoeld. De werkzaamheden worden in 2024 afgerond. De scope wordt uitgevoerd binnen het EOV-programma. Om die reden zijn de kosten voor het uitvoeren van de alle werkzaamheden, in totaal € 21,8 miljoen, overgeboekt naar dit programma (MF 13.02)

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 miljoen vanuit de generieke investeringsruimte (Artikel MF 11.04).
De volledige realisatie van de nieuwe veiligheidsmaatregelen op het havenspoor is vertraagd.

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 2023
2020-2023: Realisatie brandblusvoorzieningen Rotterdam
2023-2024: 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 kernnetwerk en uitgebreide netwerk van het Europese TEN-T-programma.

Financiën

Het taakstellend budget is € 233 miljoen (Artikel MF 13.03.02). Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regiopartijen.

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

ProRail heeft inmiddels nieuwe blusleidingen op de emplacementen gerealiseerd, maar het is nog niet gelukt om deze met de door bevoegd gezag geëiste waterdruk te spoelen. Deze eis wordt nog onderzocht op technische haalbaarheid, waarna realisatie kan gaan plaatsvinden. Deze werkzaamheden waren aanvankelijk niet op deze manier voorzien en hiervoor moeten extra kosten worden gemaakt. Daarnaast worden op meerdere plekken in het land voorzieningen gerealiseerd naar aanleiding van de uitkomsten van het landelijk emplacementenproject. Voor de dekking daarvan is € 50 miljoen aan het programmabudget toegevoegd.

2022 Binnen het programma PAGE was rekening gehouden met een bijdrage voor de Zuidelijke spoorboog Sittard van € 6,6 miljoen. Na het besluit van de gemeente Sittard-Geleen om de eerder toegezegde bijdrage aan dit project in te trekken en het feit dat er sprake bleek van een stijging van de geraamde ontwikkelingskosten, 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.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	233	Divers
MIRT 2024	253	Divers
MIRT 2023	198	Divers
MIRT 2022	71	Divers
MIRT 2021	61	Divers
MIRT 2017	58	2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	175	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	16	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	168	66 %
2022	107	54 %
2021	19	27 %
2020	15	25 %
2019	9	15 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 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

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

2021

Binnen het programma Behandelen en Opstellen is de scope Opstellen Leeuwarden geraamd. Deze scope wordt uitgevoerd binnen het programma Kleine Functiewijzigingen. Het hierbij behorende budget van € 4,8 miljoen is toegevoegd. Bij de Miljoenennota 2019 is vanuit de aanvullende middelen van het regeerakkoord € 75 miljoen toegevoegd aan dit programma 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 miljoen ten behoeve van het project Zandvoort, overgeboekt naar het project 'Spoorcapaciteit 2030'.

2020

Er is € 12,1 miljoen overgeboekt naar het project Emplacement Den Haag Centraal. Daarnaast is er € 3,8 miljoen 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 vervoerderswensen en klantvragen.



Oplossing

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

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstellingen

Het verbeteren van de van-deur-tot-deurreistijd, het verbeteren van het reisgemak, het verhogen van de veiligheid, het verbeteren van de 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 met € 75 miljoen verhoogd vanuit de Aanvullende Post (regeerakkoord kabinet-Rutte III). Daarnaast is € 2,3 miljoen toegevoegd vanuit het projectbudget Sporendriehoek Noord-Nederland (Artikel IF 13.03.01) ten behoeve van de financiering van de tractie energievoorziening Meppel-Leeuwarden.

2018 Binnen het deelproject Watergraafsmeer worden werkzaamheden uitgevoerd in het kader van het programma Opstellen Reizigerstreinen. Om die reden is vanuit het programma Opstellen Reizigerstreinen € 2,2 miljoen overgeboekt en toegevoegd aan het programma Kleine Functiewijzigingen.

Planning

Jaarlijks wordt het meerjarenprogramma na consultatie van de vervoerders geactualiseerd.

Uitvoering

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

Maatregelen die in 2023 tot afronding kwamen:

- Vanuit het programma Kleine Functiewijzigingen is € 7,2 miljoen voor de oplossing van knelpunten in de transfercapaciteit in de tunnel van station Tilburg en op de stijgpunten naar de perrons.
- Op station Ommen is voor € 4,5 miljoen het bestaande eilandperron omgebouwd tot zijperron en is een nieuw zijperron gebouwd.
- Op station Doetinchem is voor € 3,6 miljoen het eilandperron verbreed, is perronmeubilair vervangen en zijn nieuwe opstelsporen aangelegd.
- Op station Amsterdam Zuid zijn voor het faciliteren van reizigersstromen tot 2030 voor € 2,9 miljoen korte termijn transfermaatregelen gerealiseerd.
- Op het baanvak Amsterdam - Zandvoort is € 1,3 miljoen geïnvesteerd in tractie energievoorziening, zodat tijdens evenementen twaalf treinen per richting per uur kunnen rijden.

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-Rhine-Mediterranean corridor.

Financiën

Het taakstellend budget is € 399 miljoen (Artikel MF 13.03.01). De regio heeft €21,5 miljoen gereserveerd als cofinanciering.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	399	Divers
MIRT 2024	396	Divers
MIRT 2023	389	Divers
MIRT 2022	382	Divers
MIRT 2021	383	Divers
MIRT 2013	565	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	166	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	48	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	281	71 %
2022	270	69 %
2021	257	67 %
2020	235	62 %
2019	219	49 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 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.

2022 De oorspronkelijke scope is afgerond. Het resterende budget behorende bij die scope wordt ingezet voor het vervolg van het programma (afschermingsmaatregelen). Daarnaast is € 10 miljoen 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 miljoen 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 suicides plaats op het spoor. In 2022 was dat 210. ProRail en NS hebben – naast de forse persoonlijke impact – de economische en maatschappelijke schade door suïcides op het spoor in beeld gebracht:

- circa € 1 miljoen als gevolg van verstoorde reizen per jaar;
- circa € 25 miljoen aan operationele kosten per jaar voor ProRail en vervoerders;
- circa € 38 miljoen 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 publiekscampagnes 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.

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. Het programma is inmiddels verlengd tot en met 2026.

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



Programma Suïcidepreventie en -afhandeling

(vervolg)

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verhogen van de veiligheid en verbeteren van de betrouwbaarheid.

Planning

2017: Projectbesluit
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.

Uitvoering

Door beperkte bezetting bij ProRail heeft de uitvoering van het programma in 2023 vertraging opgelopen. Inmiddels is er weer voldoende capaciteit beschikbaar en kan ProRail doorgaan met het aanpakken van de risicolocaties. De trainingen voor personeel vinden nog steeds plaats en ook wordt er onderzoek gedaan naar innovatie. Een aandachtspunt van het programma is hoe suïcidepreventie structureel kan worden geborgd na 2026. ProRail werkt hiervoor aan voorstellen.

Financiën

Het taakstellend budget bedraagt € 22 miljoen (Artikel MF 13.03.01).
Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regio.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	22	Divers
MIRT 2024	22	Divers
MIRT 2023	21	Divers
MIRT 2022	11	Divers t/m 2021
MIRT 2018	14	Divers t/m 2021
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	8	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	2	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	9	44 %
2022	9	43 %
2021	9	86 %
2020	5	55 %
2019	5	50 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 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 miljoen 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. Hierdoor gaat de lay-out van een aantal grote stations, zoals Groningen, Schiphol en Den Haag Centraal, fors 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

Het uiteindelijke doel is om het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk te maken in 2040, zoals vastgelegd in het Toekomstbeeld OV, vanwege de verplichtingen die op Nederland rusten als gevolg van de ratificatie van het VN Verdrag Handicap (2016) en vanwege verplichtingen die voortvloeien uit de Wet gelijke behandeling. Andere doelen zijn 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 miljoen 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 miljoen kan worden verlaagd. Tegelijk doet ProRail een voorstel tot scopeaanpassing van in totaal € 14 miljoen. 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 miljoen vrij. Dit is toegevoegd aan de investeringsruimte (Artikel IF 13.08).

2014

Bij de Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget opgehoogd met € 9,4 miljoen. Overbesteding van € 4,4 miljoen 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). Bij Kamerbrief van 28 juni 2021 (TK, 29984, nr. 931) is het Actualisatierapport toegankelijkheid Spoor (2021) aangeboden. Bij Kamerbrief van 19 december 2022 (TK, 23645, nr. 785) is de stand van zaken toegankelijkheid openbaar vervoer (trein, metro, tram en bus) geschetst, waaronder de vorderingen in het kader van het Implementatieplan Toegankelijkheid Spoor.

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-Rhine-Mediterranean corridor.

Financiën

Het totaalbudget is € 689 miljoen. Tot en met 2012 via BenI als geoormerkt project: € 163 miljoen. Vanaf 2013 taakstellend budget-ontwikkelingsprogramma € 526 miljoen (Artikel MF 13.03.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	689	Divers
MIRT 2024	685	Divers
MIRT 2023	677	Divers
MIRT 2022	668	Divers
MIRT 2021	668	Divers
MIRT 2013	666	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	23	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	55	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	550	80 %
2022	526	78 %
2021	502	75 %
2020	466	70 %
2019	422	64 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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

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

Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen (UPGE)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Voor de locatie Dordrecht is in 2020 de procedure afgerond. In 2021 is gestart met de uitvoering van scherm- en gevelmaatregelen die beide in 2024 worden voltooid. Voor andere locaties is nog geen overeenstemming bereikt.

2020 Er is € 3,4 miljoen 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 overeenstemming bereikt met het bevoegd gezag over de milieuvergunning.

2018 De deelprojecten op emplacementen waar extra maatregelen nodig zijn, zijn op vier locaties na afgerond. De 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.

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 zoals geluidschermen 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

Politiek/Bestuurlijk

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1 januari 2024 verschuift de bevoegdheid voor het geluid van spoorvoertuigen op spoorwegemplacementen naar het Rijk. Vóór inwerkingtreding was die bevoegdheid belegd bij gemeenten. Het programma nadert zijn voltooiing.

Uitvoering

ProRail voert het programma in opdracht van het Rijk uit.



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



Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen (UPGE)

(vervolg)

Financiën

Het totaalbudget is € 106 miljoen. Tot en met 2012 via BenI als geoormerkt project € 77 miljoen; vanaf 2013 taakstellend budget aanlegprogramma € 29 miljoen (Artikel MF 13.03.01). Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regio.

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 miljoen 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 miljoen 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 2025	106	2011/2018-2024
MIRT 2024	106	2011/2018-2024
MIRT 2023	105	2011/2018-2024
MIRT 2022	104	2011/2018-2024
MIRT 2021	104	2011/2018-2024
MIRT 2013	106	Diversen t/m 2015
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	3	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	92	87 %
2022	91	87 %
2021	90	87 %
2020	90	87 %
2019	90	87 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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

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 in 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. Hierin 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

Het taakstellend budget bedraagt: € 35 miljoen (Artikel MF 15.03.01). De investeringen in de Schelderadarketen komen voor gezamenlijke rekening van Nederland en Vlaanderen. De bijdrage vanuit Vlaanderen fluctueert per jaar, afhankelijk van het aantal scheepvaartbewegingen.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	35	Divers
MIRT 2024	29	Divers
MIRT 2023	29	Divers
MIRT 2022	26	Divers
MIRT 2021	26	Divers
MIRT 2013	23	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	12	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	1	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	29	83 %
2022	27	93 %
2021	24	83 %
2020	24	92 %
2019	24	92 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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

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



Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Het programmabudget is met € 30 miljoen toegenomen. De toename bestaat uit de indexering van € 15 miljoen, toevoegen restbudget 1e tranche van € 5 miljoen en een aanvullende opdracht Paddenpol van € 10 miljoen.

2023 In 2023 is het Impulsprogramma Kaderrichtlijn Water gestart. Daarin worden knelpunten geadresseerd die naar voren komen bij de uitvoering van de al geplande KRW-maatregelen, onder andere die uit de Stroomgebiedbeheerplannen 2022-2027.

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

2021 Het voorkeursalternatief voor het maatregelpakket voor de derde planperiode is opgenomen in de ontwerpstroomgebiedsbeheerplannen. 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.

2020 Medio 2020 is het voorkeursalternatief voor het maatregelpakket voor de derde planperiode vastgesteld.

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

2027: Oplevering derde planperiode en programma.

Politiek/bestuurlijk

De maatregelen voor de Kaderrichtlijn Water worden uitgevoerd in drie planperioden van zes jaar. Het maatregelpakket en de onderbouwing daarvan voor de derde planperiode zijn opgenomen in het Beheerplan Rijkswateren (BPRW) 2022-2027. Deze zijn opgenomen in de stroomgebiedbeheerplannen voor de periode 2022-2027. De ontwerpplannen zijn 21 maart 2021 als bijlage bij het nationaal Waterprogramma voor zes 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 en een deel van de tweede planperiode zijn inmiddels uitgevoerd. Het maatregelpakket voor de derde planperiode is vastgesteld en de planning en studies is in 2020 van start gegaan. In 2022 is de scope van de derde tranche van het KRW-verbeterprogramma geactualiseerd op basis van effectiviteit, uitvoerbaarheid en haalbaarheid van de beoogde maatregelen. Hierbij is de opgave verdeeld in een basispakket van 136 maatregelen, waarmee aan de Europese resultaatsverplichting wordt voldaan, en een aanvullend pakket van 10 maatregelen.

Het aanvullend pakket maatregelen heeft als doel om een meer robuuste verbetering van de waterkwaliteit na te streven en tegenvallers in de uitvoering van het basispakket op te vangen. De maatregelen uit het basispakket zijn opgenomen in de stroomgebiedbeheerplannen 2022-2027 en het Nationaal Water Programma.

De maatregelen uit het basispakket moeten binnen de lopende tranche gerealiseerd worden. Van deze maatregelen wordt de verkennings-, planuitwerkings- en realisatiefase doorlopen. Van de maatregelen uit het aanvullend pakket worden de verkennings- en planuitwerkingsfase doorlopen, zodat uitwisseling met maatregelen uit het basispakket mogelijk is. De realisatiefase is daarmee komen te vervallen voor deze projecten. Het daarmee vrijvallende budget wordt gebruikt voor het dekken van de meerkosten als gevolg van PFAS-verontreinigingen en planfase van het aanvullend pakket.

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



Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren

(vervolg)

Financiën

Het taakstellend budget voor het gehele programma bedraagt € 1,211 miljard. Voor de eerste planperiode was in totaal € 484,2 miljoen beschikbaar (Artikel XII 12.01.03). Voor de uitvoering van de tweede en de derde planperiode is er op het Deltafonds tot 2028 € 727 miljoen beschikbaar (Artikel DF 07.01.01).

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 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 miljoen, waarvan € 12 miljoen door indexering.

2018 Er is decharge verleend voor de eerste planperiode van de uitvoering van KRW-maatregelen. Het budget is verhoogd met € 14,4 miljoen. 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 miljoen toegevoegd door indexering.

2017 Het budget is verlaagd met € 5 miljoen als gevolg van indexering (+ € 1 miljoen) en overheveling van budget van het Verbeterprogramma naar het project Luwtemaatregelen Hoornse Hop (€ 6 miljoen).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	1.211	2027
MIRT 2024	1.182	2027
MIRT 2023	1.150	2027
MIRT 2022	1.123	2027
MIRT 2021	1.109	2027
MIRT 2013	484	2027
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	727	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	119	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	679	56 %
2022	636	54 %
2021	586	51 %
2020	557	50 %
2019	537	48 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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

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

Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren

(vervolg)





Noordwest-Nederland

› **Gebiedsopgave** 145

› **Projectenkaart** 147

› **Projectenoverzicht** 148

› **Project- en programmabladen** 149

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. De kern wordt gevormd door de Metropoolregio's Amsterdam en (MRA) Utrecht-Amersfoort. Daaromheen liggen Noord-Holland Noord, Flevoland Oost en Noord en Foodvalley, die deels 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 havens in het Noordzeekanaalgebied 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 havens in het Noordzeekanaalgebied 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 en bodem. 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 verwachte 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 in de grootschalige NOVEX woningbouwlocaties MRA West, MRA Oost, Havenstad Amsterdam, Utrecht Groot Merwede, Amersfoort Spoor- en A1-zone en Foodvalley.

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, vanuit het perspectief van de brede welvaart, behoud en beschikbaarheid van een divers aanbod van mobiliteitsmogelijkheden, mede in relatie tot de bereikbaarheid van voldoende arbeidsplaatsen en voorzieningen, de belangrijkste opgave. Voor middellange internationale afstanden is het de opgave om spoorvervoer een aantrekkelijk alternatief te laten zijn voor vliegen. Een 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 binnen het programma NOVEX in de NOVEX-gebieden MRA, Utrecht-Amersfoort, Noordzeekanaalgebied, Regio Schiphol en Groene Hart. En in de (bereikbaarheids)programma's Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) in de MRA en U Ned in Utrecht-Amersfoort. De aanpak van onder meer waterveiligheid vindt plaats in het Deltaprogramma en in het Programma Integraal Riviermanagement (IRM).





Projectenkaart Noordwest-Nederland

MIRT Onderzoek

1. MIRT-onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnenburg (valt onder U Ned programma)

Verkenning

2. A27 Zeewolde - Eemnes (valt onder MRA programma)
3. OV en Wonen in de regio Utrecht (valt onder U Ned programma)
4. OV-verbinding Amsterdam Sloterdijk-Amsterdam Centrum
5. OV-verbinding amsterdam-Haarlemmermeer
6. Noord Hollandse Markermeerkust
7. Oostvaardersoevers

Planning en studies

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

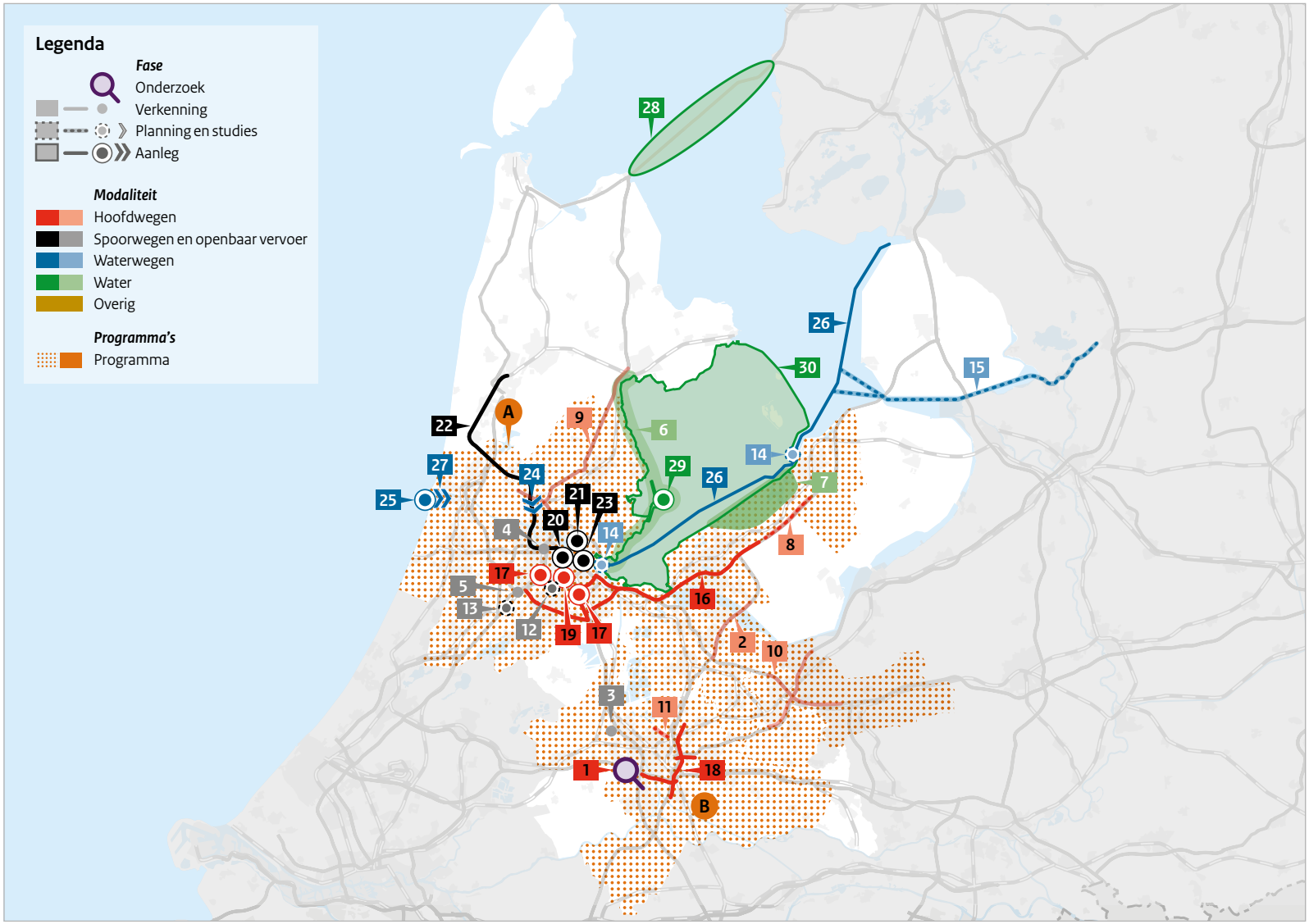
Aanleg

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

Programma's

A Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid MRA (SBaB)

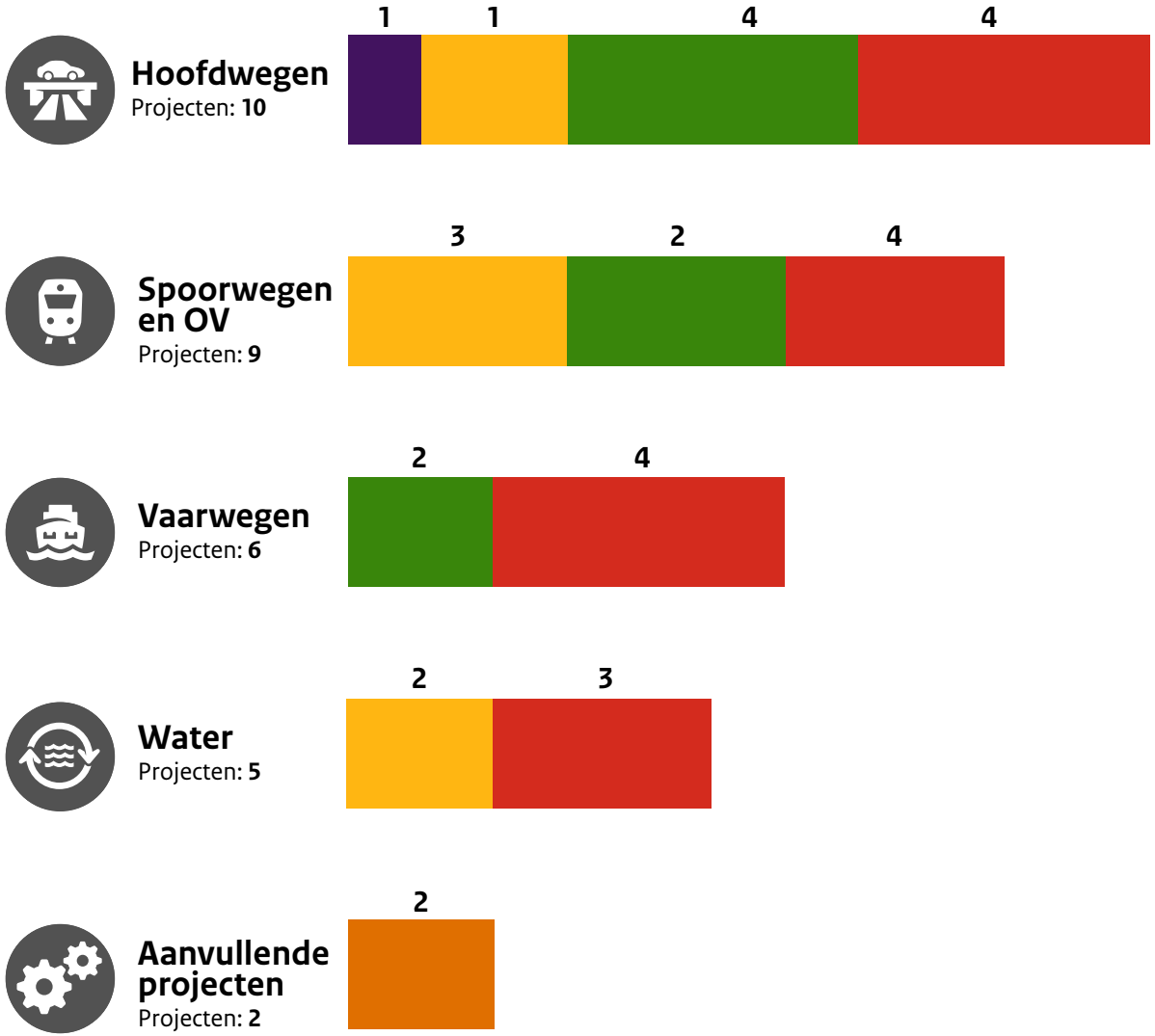
B Programma U Ned



Projectenoverzicht Noordwest-Nederland

Totaal projecten: **32**





Fases

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Multimodaal**
Ministerie **IenW en VRO**
Fase **Programma**

Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid MRA (SBaB)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024

Er is een nieuw programmaplan vastgesteld voor de periode 2024-2026 waarin de brede welvaartsdoelen leidend zijn gemaakt. Er wordt gewerkt aan de lijst van randvoorwaardelijke mobiliteitsmaatregelen die als basis dient voor de NOVEX MRA Uitvoeringsagenda en Regionale Investeringsagenda. De Samenwerkingsovereenkomst voor de MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer is getekend en de ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau is ter inzage gepubliceerd. Ook is de samenwerkingsovereenkomst voor de MIRT-verkenning OV-verbinding Sloterdijk - Amsterdam Centrum getekend.

2023

De MIRT-verkenning A9 Rottepolderplein is gepauzeerd in het kader van de herprioritering van het Mobiliteitsfonds. De startbeslissing voor de MIRT-verkenning OV-verbinding Sloterdijk - Amsterdam centrum is genomen. Er is gestart met het opstellen van een implementatieplan Voor het Multimodaal Toekomstbeeld. De uitwerking van de uitvoeringsagenda is beëindigd, alleen de activiteiten voor mobiliteitsgedrag worden voortgezet. Voor de coördinatie van de samenwerking met NOVEX MRA en Programma Woningbouw en Mobiliteit is de programmalijn Verstedelijking en Mobiliteit gestart.

Aanleiding en programmadoelen

In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) komen er naar verwachting tot 2040 250.000 woningen bij en groeit de werkgelegenheid met 230.000 arbeidsplaatsen. Hiervan worden al 175.000 woningen tot 2030 gerealiseerd. Naast deze groeiopgave staat de MRA voor de uitdaging om in 2030 55% minder CO_2 uit te stoten en in 2050 95% minder (de klimaatdoelen van de Europese Klimaatwet).



Tegelijkertijd zien we schaarste optreden op allerlei gebieden die een voortvarende aanpak van deze opgaven in de weg staan. Het is een enorme uitdaging om in deze dynamiek het huidige niveau van brede welvaart te kunnen behouden. Investeringen in schaalsprongen blijven noodzakelijk en tot dat weer kan moeten wij vol inzetten op het realiseren van een mobiliteitstransitie en slim ruimtelijk-economisch beleid.

De ambitie van SBaB is om bij te dragen aan de brede welvaart in de MRA. In het Multimodaal Toekomstbeeld zijn vijf manieren beschreven waarop mobiliteit kan bijdragen aan de brede welvaart. Wij stellen deze vijf manieren centraal in onze programmadoelen. Dit betekent een accentverschuiving ten opzichte van de programmadoelen in het programmaplan 2021-2024.

1. Een aantrekkelijke en gezonde werkomgeving, door zo veel mogelijk gezonde en ruimte-efficiënte vervoerswijzen te gebruiken.
2. Duurzame mobiliteit, door te voorzien in de levensbehoeften van de huidige generatie, zonder die van de toekomstige generaties tekort te doen.
3. Een vitale economie en verstedelijking, door het faciliteren van de voorziene woningbouw en het bereikbaar houden van de economische toplocaties en arbeidsplaatsen.
4. Een mobiliteitssysteem voor iedereen, door ervoor te zorgen dat verschillende groepen in staat zijn om de voor hen relevante activiteiten te bereiken binnen redelijke reistijd, en tegen redelijke moeite en kosten.
5. Een bereikbare regio, door het aantal knelpunten (Hierbij volgen wij de definitie van knelpunten zoals gehanteerd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) in de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA)) in de MRA te verminderen.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Multimodaal**
Ministerie **IenW en VRO**
Fase **Programma**

Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid MRA (SBaB)

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Het MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area (met name rondom Almere en IJburg) is afgerond. De startbeslissing voor de MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer is genomen. Er is vanwege onvoldoende financiële middelen nog geen startbeslissing genomen voor de MIRT-verkenning A27 knooppunt Eemnes - Zeewolde. Het onderzoek Multimodaal Toekomstbeeld (MTB) is in uitvoering.

2020 Uitvoeringsprogramma SBaB is in uitvoering. Het MIRT-onderzoek Zuidwestkant Amsterdam - Schiphol - Hoofddorp (ZWASH) en de Quick Scan Westkant zijn afgerond. Het MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area en onderzoek Netwerkstrategie (voorganger van MTB) zijn gestart.

2019 Het Adaptief Ontwikkelpad van SBaB voor 2040 is vastgesteld. De MIRT-verkenning Rottepolderplein is gestart.

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

2016 De kwartiermakersfase van het programma SBaB is gestart. Het programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opbouw van het programma

In dit programma werken Rijk en regio samen aan bereikbaarheids-oplossingen in relatie tot de verstedelijking in de MRA. Het programma is adaptief. De bereikbaarheidsopgaven kunnen immers veranderen als gevolg van gewijzigde omstandigheden. Begin 2024 wordt de scope van het programma bepaald door de volgende vijf programmalijnen:

- Slim Verstedelijken
- Spreiden en Mijden
- Multimodale netwerken
- Oostflank MRA
- Monitoren en aanjagen MTB

De programmalijn **Slim Verstedelijken** richt zich op bereikbaarheid in relatie tot verstedelijking, door de komst van extra woningen en arbeidsplaatsen. Er is een nauwe relatie met het NOVEX Ontwikkelperspectief en de NOVEX Uitvoeringsagenda (UA). Voor SBaB ligt de focus op de bereikbaarheid en het leveren van input aan de NOVEX UA hiervoor. Ook valt de Pilot programmatische bekostiging voor Amsterdam Zuidoost binnen deze programmalijn.

De programmalijn **Spreiden en Mijden** richt zich op het stimuleren en aanjagen van slim en bewust reisgedrag. Dit doen we door het mobiliteitsgedrag van de reizigers in, van en naar de MRA structureel te verduurzamen. De ambitie is om tot 2030 48.000 automijdingen per dag te realiseren en daarnaast ook de spits te mijden, zowel op de weg als in het ov. Dit doen we door ons te richten op vijf verschillende doel-groepen: werkgevers, onderwijs, bewoners, bezoekers en reizigers op een traject.

In de programmalijn **Multimodale Netwerken** staat de infrastructurele kant van de mobiliteitstransitie voor personen en goederen centraal. Het gaat hierbij om de verschillende modaliteiten, zoals weg, ov en fiets en de afstemming daartussen, via hubs. Begin 2024 zijn in deze programmalijn de volgende activiteiten belegd:

- Onderzoek naar toekomstige regiohubs (met zo'n 2000 parkeer-plaatsen)
- Netwerkvisie op Bus Rapid Transit (BRT) en coördinatie van de BRT-studies in de MRA
- Oprichten van een afstemtafel over netwerkvraagstukken van de weginfrastructuur
- Maatregelen voor een multimodaal netwerk goederenvervoer

De programmalijn **Oostflank MRA** coördineert de voortgang van de Bestuurlijk Overleg MIRT-afspraken die in 2022 zijn gemaakt over de verstedelijking en bereikbaarheid van de Oostflank van de MRA, waaronder de regionale strategische verkenning Almere Pampus en het Toekomstvast Investeringspakket (TVIP). De agendering van de voortgang van deze afspraken vindt plaats in het DO Oostflank. Binnen deze programmalijn wordt verder het Bereikbaarheidsonderzoek Lelystad Zuid en de Monitoring A27 knooppunt Eemnes - Zeewolde uitgevoerd.

Om de MTB-principes van papier naar praktijk te brengen, wordt vanuit de programmalijn **Monitoren en aanjagen MTB** twee keer per jaar een monitor uitgebracht. Door het delen van successen en knelpunten in beeld te brengen jagen wij de voortgang van de implementatie aan. De monitor resulteert ook in het faciliteren van een strategisch gesprek richting het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving en het Bestuurlijk Overleg MIRT.

MIRT-projecten onder dit programma

Naast de programmalijnen maken ook de MIRT-verkenningen OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer, OV-verbinding Sloterdijk - Amsterdam Centrum en A27 Zeewolde - Eemnes onderdeel uit van het programma.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Multimodaal**
Ministerie **IenW en VRO**
Fase **Programma**

Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid MRA (SBaB)

(vervolg)

MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer
Het MIRT-onderzoek Zuidwestkant Amsterdam - Schiphol - Hoofddorp (ZWASH) is in 2020 afgerond. In november 2022 is de startbeslissing genomen voor de MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer. In december 2023 is de samenwerkingsovereenkomst getekend en in maart 2024 is de ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau ter inzage gepubliceerd. Er wordt toegewerkt naar het nemen van een voorkeursbeslissing in 2025.

MIRT-verkenning OV-verbinding Sloterdijk - Amsterdam Centrum
In het Bestuurlijk Overleg MIRT Noordwest 2022 hebben de bestuurders van het Rijk en de regio besloten tot het uitvoeren van een MIRT-verkenning naar het verlengen van de metroringlijn. In juni 2023 is de startbeslissing genomen voor de MIRT-verkenning en volgens de planning wordt in 2024 de samenwerkingsovereenkomst getekend. Er wordt toegewerkt naar het nemen van een voorkeursbeslissing in 2026.

MIRT-verkenning A27 Zeewolde - Eemnes
In het Bestuurlijk Overleg MIRT 2022 is geconcludeerd dat er op dit moment geen zicht is op voldoende financiële middelen om de MIRT-verkenning te starten. Op dit moment wordt daarom niet meer gewerkt aan het maken van plannen voor A27 Zeewolde - Eemnes. Wel is afgesproken dat het Rijk en de regio de ontwikkelingen op het gebied van woningbouw en (auto)mobiliteit in en vanuit Almere en Flevoland blijven volgen. Het project is gepauzeerd in het kader van de herprioritering MF/MIRT. In dat proces zal met de regio gesproken worden over mogelijk aanwending van het restbudget (€ 3 miljoen) voor flankerende/mitigerende maatregelen.

MIRT-verkenning Rottepolderplein
Eind 2018 is de MIRT-verkenning A9 Rottepolderplein gestart met als doel om met beperkte ingrepen de doorstroming in het Rottepolderplein te verbeteren. Het project is vervolgens gepauzeerd in het kader van de herprioritering van het Mobiliteitsfonds. In december 2023 is de MIRT-verkenning beëindigd doordat werd geconcludeerd dat geen van de onderzochte alternatieven in voldoende mate bijdroegen aan het doelbereik. Het resterende budget (€ 5 miljoen) blijft wel binnen het MF/MIRT gekoppeld aan de opgaven. In het kader van het proces van de herprioritering MF/MIRT zal met de regio gesproken worden over mogelijk aanwending van dit restbudget voor flankerende/mitigerende maatregelen. Zodra er zicht is op voldoende financiën, stikstofruimte en capaciteit, wordt met de regio het gesprek gevoerd om tot een passende structurele aanpak te komen voor de opgaven op de A9/A200/A205. Zo mogelijk betekent dit dat op termijn een nieuwe, bredere MIRT-verkenning opgestart dient te worden.

Betrokken partijen

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Multimodaal**
Ministerie **IenW, VRO, EZK**
Fase **Programma**

Programma U Ned

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 In 2023 is het MIRT-onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnenburg gestart, de Gebiedsonderzoeken zijn in 2022 afgerond. Het NOVEX Ontwikkelperspectief Utrecht-Amersfoort is opgeleverd.

2022 In 2020 zijn de Gebiedsonderzoeken, Mobiliteitsstrategie, Knooppuntenprogramma en Aanpak 2030 opgestart en in 2021 zijn no-regret afspraken gemaakt.

2021 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 afgerond, het programma U Ned is gestart en het programma-plan U Ned op hoofdlijnen – Bereikbare, gezonde groei in de Metropoolregio Utrecht is vastgesteld.

2016 De regionale verkenning ov, de gebieds-verkenning 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 165.000 extra woningen.
- Tot 2040 komen er naar verwachting meer dan 110.000 arbeids-plaatsen 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, en de huidige en geplande ruimtelijke ontwikkelingen in en aan de randen van de stad Utrecht en Amersfoort, vergroten samen de druk op de bereikbaarheid. En dat terwijl die druk al hoog is vanwege autonome groei van alle modaliteiten.

Deze opgaven vragen om:

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

Doel van het programma U Ned:

Maatregelen ontwikkelen op het gebied van wonen, werken, leefbaar-heid en bereikbaarheid, waardoor Utrecht nu en straks haar economi-sche belofte als gezonde metropoolregio waarmaakt en de draaischijf-functie voor Nederland behoudt. Met een adaptieve aanpak nemen de samenwerkende partijen integrale besluiten om ruimte te bieden aan wonen en werken voor het gehele NOVEX gebied Utrecht-Amersfoort. in relatie tot de daarvoor gewenste bereikbaarheid via verschillende netwerken. Dit onder de randvoorwaarde van het creëren van een duurzame balans tussen groei en omgeving op een manier die uitvoerbaar en betaalbaar is.



Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Multimodaal**
Ministerie **IenW, VRO, EZK**
Fase **Programma**

Programma U Ned

(vervolg)

Opbouw van het programma

Binnen U Ned wordt er gewerkt aan een aantal programmalijnen. Deze programmalijnen worden gewaardeerd naar ruimtelijke kwaliteit, mobiliteitseffecten en kosten/baten (de meetlat). Het vertrekpunt hierbij is het gezamenlijk ontwikkelperspectief NOVEX Utrecht - Amersfoort 'Gezond groeien in nabijheid' .

Om de opgaven van het ontwikkelperspectief dichterbij te brengen worden er een aantal vervolgstappen uitgewerkt. Hierbij gaat het onder andere om:

1. Mobiliteitsstrategie 2040: in 2022 is de uitwerkingsagenda opgeleverd. Als vervolg op de mobiliteitsstrategie werken het Rijk en de regio de aanbevelingen van deze uitwerkingsagenda binnen U Ned de komende periode verder uit.

2. Regiopoorten: uitwerken kwalitatieve profielen per regiopoort en waar mogelijk versnellen lokale planvorming. Dit betreft de integrale beoogde woonopgave, arbeidsplaatsen, energie, fasering en toegang tot groen en landschappen in samenhang met mobiliteit. Hiervoor wordt een ontwikkelstrategie uitgewerkt.

3. Aanpak 2030: het komen tot een pakket aan stimulerings- en ontmoedigingsmaatregelen en kleine inframaatregelen op het gebied van mobiliteit. Dat pakket moet bijdragen aan de bereikbaarheid van de regio in de periode tot 2030, de mobiliteitstransitie verder op gang helpen én de beoogde verstedelijking mogelijk maken.

4. Kortetermijnaanpak Goedopweg. Met dit programma wordt tot 2025 gewerkt aan een goede bereikbaarheid en een gezonde leef- en werkomgeving van onze regio door middel van programma's, projecten en activiteiten gericht op het stimuleren van niet en anders reizen in de regio Utrecht.

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

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

7. MIRT-onderzoek A12-zone in combinatie met Rijnenburg: het Rijk en de regio voeren een onderzoek uit naar de integrale gebiedsontwikkeling van de A12-zone en de doorontwikkeling naar Rijnenburg. Dit doen ze met aandacht voor de benodigde bedrijfsverplaatsingen, groenstructuur, de relatie met bodem- en watersysteem/klimaatadaptatie, gezonde leefomgeving, en energienetwerken.

8. Werkgroep adaptief programmeren: met de werkgroep wordt inzicht gegeven hoe de opgaven van U Ned bekostigd kunnen worden, wat de fasering en prioritering is van de MRU opgaven en wordt een gedeelde redeneerlijn voor vervolgstappen geformuleerd.

9. Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040 - Welke mobiliteitsmaatregelen zijn nodig om de groei van wonen en werken in de regio Amersfoort op te vangen én waarmee we tegelijk de bereikbaarheid, leefbaarheid en groene kwaliteiten van de regio kunnen behouden en versterken?

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Multimodaal**
Ministerie **IenW, VRO, EZK**
Fase **Programma**

Programma U Ned

(vervolg)

10. Gebiedsonderzoek Amersfoort Spoorzone & Heuvelrugzone
    - Beslisinformatie voor ruimtelijke keuzes in de samenhangende opgaven op verstedelijking, bereikbaarheid en leefbaarheid in de Amersfoortse Spoorzone & Heuvelrugzone

11. Pilot programmatische bekostiging: Het mobiliteitspakket Amersfoort A1- en Spoorzone (vanuit Programma Woningbouw en Mobiliteit) maakt onderdeel uit van de pilot programmatische bekostiging. Met deze pilot wordt onderzocht in hoeverre, in deze gekozen vorm, de doelen van programmatische bekostiging worden behaald: een hogere mate flexibiliteit, effectieve inzet van middelen en procedurele vereenvoudiging.

12. Regionale Investeringsagenda: De samenhang tussen de opgaven en de uitvoering daarvan wordt adaptief geprogrammeerd. Daarvoor wordt er een Regionale Investeringsagenda opgesteld voor het NOVEX gebied Utrecht-Amersfoort.

Betrokkenen

Het programma is een samenwerking tussen het Rijk (IenW, EZK en VRO), de provincie Utrecht, de gemeenten Utrecht en Amersfoort, de regio Amersfoort en U10, NS, ProRail en Rijkswaterstaat.

Gebied **Noordwest Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW en VRO**
Fase **Onderzoek**

MIRT-onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnenburg

Programma U Ned

Projecthistorie tijdlijn

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

In het Bestuurlijk Overleg MIRT 2020 is het ontwikkelperspectief voor de metropoolregio Utrecht, 'Utrecht Nabij', vastgesteld. Daarbij hebben het Rijk en de regio afgesproken de ontwikkelmogelijkheden van drie gebieden, waaronder de A12-zone, verder uit te werken in gebiedsonderzoeken en een mobiliteitsstrategie te ontwikkelen.

In 2022 zijn de gebiedsonderzoeken en de mobiliteitsstrategie afgerond. Op basis daarvan hebben het Rijk en de regio in het Bestuurlijk Overleg MIRT 2022 afgesproken te starten met een multimodaal MIRT-onderzoek naar de integrale gebiedsontwikkeling van de A12-zone met doorkijk naar Rijnenburg. In dit onderzoek is er aandacht voor de benodigde bedrijfsverplaatsingen, groenstructuur, de relatie met bodem- en watersysteem/klimaatadaptatie, gezonde leefomgeving en energienetwerken.

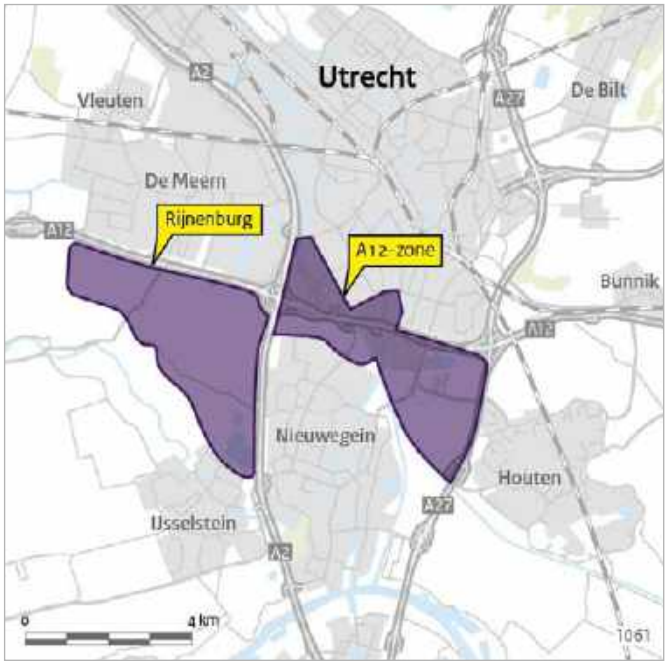
Het doel van het MIRT-onderzoek is het uitvoeren van een integraal onderzoek naar:

- de condities voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de A12-zone in samenhang met Rijnenburg;
- de bereikbaarheidsopgave van de gebieden en de regio.

Bedoeld wordt om in beeld te brengen of de condities die nodig zijn voor de ontwikkeling van de A12-zone en Rijnenburg tot nieuwe stadsdelen waar het prettig en gezond wonen en werken is, verenigbaar zijn met de oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsopgaven in de metropoolregio Utrecht. Daarbij worden ook de effecten van de ontwikkelingen in het plangebied op de omgeving onderzocht.

Planning

Het MIRT-onderzoek wordt in twee fasen uitgevoerd. De planning van het MIRT-onderzoek is erop gericht om op het Bestuurlijk Overleg MIRT 2024 over een tussentijdse rapportage te beschikken (fase 1). Op basis daarvan kunnen structurerende keuzes gemaakt worden, die na het Bestuurlijk Overleg MIRT 2024 uitgewerkt worden tot concrete onderzoeksvoorstellen voor besluitvorming op het Bestuurlijk Overleg MIRT 2025 (fase 2).



Betrokken partijen

U Ned is opdrachtgever voor het MIRT-onderzoek. Het MIRT-onderzoek heeft inhoudelijk raakvlakken met de MIRT-verkenning OV en Wonen. Daarnaast worden andere bestuurlijke en maatschappelijke partijen, zoals de provincie Utrecht, netwerkorganisatie U10 en Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, als stakeholder betrokken bij de uitwerking van het MIRT-onderzoek.

Binnen U Ned is afgesproken dat de kosten voor het onderzoek gelijk worden verdeeld tussen het Rijk (ministerie van IenW en ministerie van VRO) en de regio (gemeente Utrecht en gemeente Nieuwegein).

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

A27 Zeewolde - Eemnes

Programma SBaB

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Het Rijk en de regio constateerden eind 2022 dat er onvoldoende financiële middelen aanwezig zijn voor het MIRT-project A27 Zeewolde - knooppunt Eemnes. De startbeslissing is daarom aangehouden. Het project is gepauzeerd in het kader van de herprioritering van het Mobiliteitsfonds.

2022 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT. In het Bestuurlijk Overleg MIRT van 25 november 2020 is afgesproken een MIRT-verkenning A27 Zeewolde - 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 leiden nu en in de toekomst tot een hoge filedruk. 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;
- het verminderen van de economische schade als gevolg van files op dit traject;
- het oplossen van het NMCA-knelpunt op dit tracé en daarmee een betere betrouwbaarheid van het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV).



Planning

De herprioritering van het Mobiliteitsfonds in 2023 is van invloed op dit project. Dat betekent dat het project tot nader order gepauzeerd is. Meer informatie hierover staat in het toelichtende blad over de herprioritering aan het begin van dit MIRT Overzicht.

Betrokken partijen

Direct betrokkenen zijn de provincies Flevoland, Noord-Holland, Utrecht, de regio Gooi en Vecht en de gemeenten Blaricum, Eemnes, Laren en Almere. Ook is er participatie van maatschappelijke organisaties, waterschappen, vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, omwonenden en relevante stakeholders.

Financiën

Na de herprioritering van het Mobiliteitsfonds bedraagt de Rijksreservering voor dit project € 3 miljoen (prijspeil 2024). De Rijksreservering voorafgaand aan de herprioritering bedroeg € 23 miljoen (prijspeil 2022). De investeringskosten voor een verbreding zijn initieel geschat op € 29 miljoen (prijspeil 2020), waaraan de regio 25% zou bijdragen. Uit nader onderzoek van de kosten is een raming gekomen die fors hoger is dan verwacht werd.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Verkenning OV en Wonen in de regio Utrecht

Programma WoMo
Programma U Ned

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Het binnen het Ministerie van VRO gereserveerde budget voor dit project van € 69,4 miljoen is toegevoegd.

2023 Naar aanleiding van het Bestuurlijk Overleg MIRT 2022 is € 600 miljoen (prijspeil 2022) toegevoegd vanuit de middelen voor Woningbouw en Mobiliteit (WoMo).

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 voorkomen van overbelasting rond Utrecht Centraal;
- het Utrecht Science Park beter bereikbaar maken per ov;
- het beter bereikbaar maken per ov van nieuwe woon- en werklocaties in Utrecht-Zuidwest en Nieuwegein in 2030 en verder.

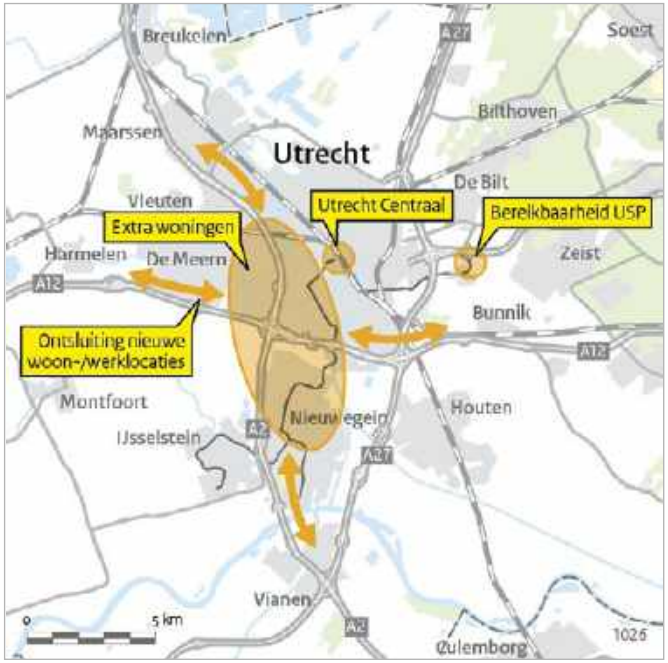
Oplossing

Het resultaat van de MIRT-verkenning is een door Rijk en regio vastgesteld pakket aan maatregelen voor de verbetering van het ov-systeem in het zuidwestelijke en oostelijke deel van de stad Utrecht en het noordelijke deel van Nieuwegein. Eén van de kansrijke maatregelen is een (grotendeels) ondergrondse Merwedelijn; een tram die Utrecht Centraal met Nieuwegein en de A12-zone verbindt.

De maatregelen moeten 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 voorzien voor 2030. Ook kunnen oplossingen naar voren komen in het participatieproces, op basis van inzichten uit het programma U Ned en andere relevante projecten.

Er wordt momenteel doorgestudeerd op vijf maatregelen. Dit zijn:

1. Een (deels) ondergrondse Merwedelijn
2. De Papendorplijn/SUNIJ-lijn
3. Busbaanopties via de Waterlinieweg
4. Een frequentieverhoging van Tram 22
5. Busbaanopties binnen het Utrecht Science Park



Voor elke maatregel zijn er verschillende invullingen onderzocht, die bouwstenen worden genoemd. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de lengte van de ondergrondse Merwedelijn, het aantal haltes op de Merwedelijn, wel of geen Papendorplijn of de route van de busbaan in het Utrecht Science Park. Er zijn vier alternatieven samengesteld uit de verschillende bouwstenen van de vijf maatregelen. Elk alternatief beoogt een aantrekkelijke en goed functionerende ov-structuur in Utrecht met ruimtelijke en stedelijke kwaliteit. Het voorkeursalternatief hoeft uiteindelijk niet identiek te zijn aan één van de vier alternatieven, maar kan ook bestaan uit een (combinatie van) bouwstenen uit de verschillende alternatieven, die effectief bleken te zijn.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Verkenning OV en Wonen in de regio Utrecht
(vervolg)

Programma WoMo
Programma U Ned

Verder onderzoek naar deze maatregelen vraagt ook aandacht voor lopen, fietsen, bestaand ov en auto om de kansrijke ov-maatregelen goed te laten functioneren. Denk bijvoorbeeld aan goede fietsverbindingen van en naar ov-haltes en de inrichting van kruispunten.

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. Dit project zorgt voor de ontsluiting en het bereikbaar maken van 25.500 woningen in de periode tot en met 2030.

Na 2030 is er potentie om nog eens 34.500 - 44.500 woningen te realiseren. Het totaal aantal mogelijk te bouwen woningen bedraagt 60.000 - 70.000, waarvan in totaal 15.250 - 26.800 woningen in de grootschalige A12-zone en 22.500 - 25.000 woningen in Rijnenburg. Daarmee draagt het bij aan de woningbouwdoelstellingen van het Kabinet Schoof I.

Planning

De MIRT-verkenning is medio 2020 gestart.
2025: Voorkeursvariant

Betrokken partijen

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

Financiën

Het taakstellend budget van dit project bedraagt € 905 miljoen, inclusief € 655 miljoen voor Woningbouw en Mobiliteit (WoMo) en ontsluiting Groot Merwede (MF 11.01). De regio draagt € 415 miljoen bij als cofinanciering, verdeeld over verschillende gemeenten en de provincie.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

OV-verbinding Sloterdijk - Amsterdam Centrum

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023

Het project is nieuw opgenomen in het MIRT Overzicht. Dit project is een vervolg op het MIRT-onderzoek Zuid- en Westkant Amsterdam Schiphol Hoofddorp (ZWASH). Het startbesluit voor de MIRT-verkenning is bekrachtigd in het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving van 15 juni 2023.

Opgave

Uit eerder uitgevoerd onderzoek is gebleken dat de bestaande ov-netwerken en stations (nationaal en lokaal/regionaal) in het noordwestelijk deel van Amsterdam op dit moment al vaak overbelast zijn. Dit wordt in de toekomst erger door de voorziene groei van inwoners en arbeidsplekken in en rond Amsterdam, in de MRA, maar ook daarbuiten. Niet in de laatste plaats hangt dit samen met de extra vervoervraag die de grootschalige gebiedsontwikkeling van Haven-Stad Zuid zal genereren.

In totaal worden er in Haven-Stad Zuid tot 2040 29.500 woningen ontwikkeld. Na 2040 komen er daar nog 23.900 bij. Wanneer Haven-Stad Zuid gereed is, betekent dat ruim 53.000 woningen. Daarnaast voorzien de plannen in 48.000 arbeidsplaatsen in Haven-Stad Zuid in het eindbeeld. De opgave is dus om het hoogwaardige ov-systeem in het noordwestelijke deel van Amsterdam te versterken en aan te sluiten op nationale en stedelijke ov-knopen.



Oplossing

Er zijn in eerdere onderzoeksfasen al diverse oplossingsrichtingen bestudeerd en onderling vergeleken. Bestuurlijk is vastgelegd (Bestuurlijk Overleg MIRT, 25 november 2020) dat het sluiten van de metro Ringlijn van Isolatorweg via de Hemknoop tot Amsterdam Centraal randvoorwaardelijk is voor de gebiedsontwikkeling Haven-Stad Zuid mogelijk te maken. Ook is vastgesteld dat deze oost-westgerichte ov-verbinding aangevuld moet worden met een noord-zuidgerichte verbinding. In het Bestuurlijk Overleg MIRT 2022 is besloten tot een MIRT-verkenning voor het eerste deel van deze ontsluiting met een doorkijk naar het volledige eindbeeld tot Amsterdam Centraal.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelen

Het project draagt bij aan het verkorten van de totale ov-reistijd en de betrouwbaarheid van reistijd in de MRA. Voor de benutting van het multimodale netwerk rond Amsterdam en op die manier vergroten van de spoorcapaciteit op regionaal, nationaal en internationaal niveau is OVSA belangrijk. Daardoor wordt de transfercapaciteit op onder andere stations Amsterdam Zuid, Amsterdam Centraal en Amsterdam Sloterdijk ontlast. Het oplossen van de diverse infra knelpunten rond Amsterdam, waaronder het vrijmaken van ruimte op het spoor en transfercapaciteit, is noodzakelijk om het Toekomstbeeld 2040 mogelijk te maken. Ook draagt het project bij aan de bereikbaarheid van de woningbouwlocatie Haven-Stad Zuid en aan de bereikbaarheid van andere locaties zoals Amsterdam Zuidoost. Het project maakt het mogelijk dat Haven-Stad Zuid zich ontwikkelt tot een bloeiende, leefbare, op ov-gebruik georiënteerde, binnenstedelijke woon- en werkwijk. Het project draagt daarmee bij aan de woningbouwdoelstellingen van het kabinet-Rutte IV, en aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam en Nederland.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**



OV-verbinding Sloterdijk - Amsterdam Centrum

(vervolg)

Planning

2023: Start MIRT-verkenning
2026: Afronding MIRT-verkenning

Betrokken partijen

De MIRT-verkenning wordt uitgevoerd door de Vervoerregio Amsterdam, de gemeente Amsterdam en het ministerie van IenW. Het Ministerie van VRO, NS, ProRail, GVB en de provincie Noord-Holland zullen nauw bij de verkenning worden betrokken.

Financiën

Het Rijk en de regio hebben gezamenlijk zicht op 100% financiering (€ 394 miljoen vanuit de regio, prijspeil 1 januari 2022) voor de aanleg voor dit eerste deel van het sluiten van de metroringlijn tussen station Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Centraal. Voor de afspraken rondom regionale cofinanciering van dit project: zie BO MIRT-afspraken 2022 (Kamerstukken II, 36200-A-9).

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Het project heeft een aanbestedingstraject voor ingenieursdiensten doorlopen. De ingenieurs zijn nu aan de slag voor de uitwerking van de producten voor de verkenning. Daarnaast is de inspraak op de ontwerp-Nota Reikwijdte en Detailniveau ingezet (Staatscourant 2024, 8692).

2023 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) wonen ruim 2,4 miljoen mensen en er is een grote dichtheid van bedrijven. Hierdoor is sprake van flinke druk op de bereikbaarheid en mobiliteit. Tussen Rijk en regio is afgesproken dat er ten opzichte van nu in 2050 ruim 325.000 woningen worden bijgebouwd. Deze extra verstedelijking verhoogt de druk op het mobiliteitssysteem verder, terwijl de wegen en het ov nu al tegen hun grenzen aanlopen.

Deze verwachte groei kan met het bestaande ov-systeem niet worden gefaciliteerd. Uit de IMA 2021 blijkt dat er in de toekomst diverse knelpunten zullen ontstaan. Het gaat dan om knelpunten in de Schipholtunnel (hoofdrailnet) en het onderliggende ov-netwerk in de MRA. Het doel is om te komen tot een voorstel waarmee deze knelpunten op te lossen zijn.

Oplossing

Door toename van bevolking, verstedelijking en (internationaal) treinverkeer wordt een toename van de af te wikkelen vervoersvraag verwacht die niet meer past op het huidig ov-systeem. Een nieuwe ov-verbinding ontlast het landelijk spoorwegnet (met name capaciteitsproblemen Schipholtunnel), vergroot de capaciteit en veiligheid op de treinperrons op de stations Schiphol Airport en Amsterdam-Zuid, ontsluit nieuwe woon- en werklocaties en maakt nieuwe regionale, nationale en internationale ov-verbindingen mogelijk.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Een nieuwe ov-verbinding levert een (forse) bijdrage aan de beleidsdoelstellingen ten aanzien van bereikbaarheid, veiligheid, betrouwbaarheid en het faciliteren van ov-verbindingen voor de regio en het (inter) nationaal ov-netwerk.

Planning

2025: Voorkeursbeslissing



Betrokken partijen

De Verkenning wordt uitgevoerd door de Dienst Bijzondere Projecten van de gemeente Amsterdam. Gedelegeerd opdrachtgevers zijn de Vervoerregio Amsterdam en het ministerie van IenW. De financiers zijn de Vervoerregio Amsterdam, het ministerie van IenW, gemeente Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland, Schiphol Area Development Company, Schiphol en NS. Deze partijen hebben met elkaar een samenwerkingsovereenkomst afgesloten (Staatscourant 2024, nr. 1439-nr. 1). Daarnaast wordt nauw samengewerkt met partijen waaronder ProRail, regionale vervoerders, marktpartijen en kennisinstellingen. Vanuit het participatieproces worden partijen direct betrokken.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer

(vervolg)

Financiën

Door het ministerie van IenW is € 872 miljoen gereserveerd (Artikel MF 14.01 en Artikel MF 11.01). Deze bijdrage is onderdeel van een grotere bijdrage van het ministerie van IenW in het kader van Zuidasdok en Derde Perron, waarvan afgesproken is dat de bijdrage van IenW gekoppeld is aan een prioriteitsstelling en dat tekorten worden gedekt uit de reservering voor de ov-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer. IenW heeft zich in de samenwerkingsovereenkomst OVAH in ieder geval gecommitteerd aan een taakstellend budget van € 33,6 miljoen (exclusief btw, prijspeil juli 2023) voor de uitvoering van het projectplan.

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

Noord-Hollandse Markermeerkust

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020

In november 2020 is door de ministers van IenW en LNV de Startbeslissing genomen en daarmee de MIRT-verkenningsfase gestart.

Opgave

Het project Noord-Hollandse Markermeerkust is een van de projecten die onderdeel uitmaakt 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 inpoldering, 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 ecosysteem en is het ecosysteem kwetsbaar. Langs de Noord-Hollandse Markermeerkust worden kansen gezien om de diversiteit in het ecosysteem te vergroten, en daarmee het ecosysteem 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.

Naar aanleiding van een voorstel van de Alliantie Markermeerdijken wordt onderzocht of zand uit een tijdelijke werkbaan voor de dijkversterking gebruikt wordt voor de realisatie van zachte land-waterovergang. Zachte land-waterovergangen leveren een belangrijke bijdrage aan de PAGW-doelen.



Oplossing

Doel van het project Noord-Hollandse Markermeerkust is de robuustheid van het ecosysteem versterken door middel van het verbeteren en creëren van leefgebieden voor vogels en vissen.

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

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

Noord-Hollandse Markermeerkust

(vervolg)

Planning

2023-2026: Verkenning en voorkeursbeslissing
2026-2029: Planning- en studiefase en projectbeslissing
2030: Start aanleg

Betrokken partijen

Vanuit het Rijk zijn betrokken Rijkswaterstaat, Staatsbosbeheer, RVO, LNV en IenW vanuit de regio, de provincie Noord-Holland, gemeenten, natuurmonumenten en HHNK.

Financiën

Voor het project is vanuit het Rijk € 20 miljoen gereserveerd voor verkenning, planning- en studiefase, 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.

2024 Opdrachtbrief m.b.t starten planstudie 2e en 3e tranche (geïntegreerd). Vaststellen vernieuwd Voorkeursalternatief op basis van het Voorkeurseindbeeld.

2022 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT en start verkenningsfase. Vaststellen Voorkeursalternatief op basis van financiën 2e tranche. Toekenning 3e tranche PAGW.

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, leefbaarder 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.

Op 6 oktober 2022 hebben de ministers van IenW en NenS de voorkeursbeslissing genomen voor het VKA. In december 2022 is vanuit de derde tranche PAGW € 65 miljoen beschikbaar gesteld om naast het VKA ook het VKE tot uitvoering te kunnen brengen. Voor de derde tranche is op 1 september 2023 een plan van aanpak ingediend dat is ingewilligd. Voor de maatregelen uit beide tranches is een gecombineerde planuitwerking gestart. De planuitwerking richt zich op het uitwerken en nader detailleren van het voorkeurseindbeeld.



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.

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



Oostvaardersoevers

(vervolg)

Planning

Planning en studies: 2023-2028
Aanlegfase: 2028-2033

Politiek/bestuurlijk

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

Financiën

Er is € 111 miljoen beschikbaar vanuit de PAGW. Hiervan komt € 1 miljoen uit de eerste tranche, € 45 miljoen uit de tweede tranche en € 65 miljoen uit de derde tranche. De regio draagt € 6,6 miljoen bij vanuit cofinanciering.

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

A6 Almere Oostvaarders - Lelystad

Programma WoMo TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Zoals gemeld in de MIRT-brief van 9 juni 2021 (TK 35570-A, nr. 62) is dit een van de projecten die vertraging oplopen in afwachting van het onderzoek naar de maximale rekenafstand ten aanzien van 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 ontwerp-tracébesluit 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 dat 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 Rijkswaterstaat momenteel uit in een ontwerp-tracébesluit en tracébesluit.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project verbetert de bereikbaarheid over de A6 van bestemmingen in en rond Lelystad (waaronder Lelystad Airport). Dit project draagt bij aan de woningbouwdoelstellingen van kabinet Rutte-IV.

Planning

De mijlpalen voor het project zijn nader te bepalen. Het opstellen van de planning is mede afhankelijk van de ontwikkelingen in het stikstofdossier.

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 miljoen (inclusief 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)

Programma WoMo

TEN-T

Betrokken partijen

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

TEN-T

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

Financiën

Het ministerie van IenW heeft voor de aanleg van de verbreding van de A6 een budget van € 149 miljoen (prijspeil 2024) gereserveerd. Hiervan is bij de Voorjaarsnota 2023 een aanvullend budget van € 30 miljoen (prijspeil 2022) beschikbaar gesteld vanuit de middelen voor Woningbouw en Mobiliteit (WoMo). Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regio.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	149	n.t.b.
MIRT 2024	144	n.t.b.
MIRT 2023	107	n.t.b.
MIRT 2022	101	n.t.b.
MIRT 2021	55	2025
MIRT 2020	53	2023
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	96	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	22	

* 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

Programma WoMo

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2021 Start MIRT-planning en studies voor het hoofdwegennet.

2020 Partijen hebben in het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2018 een principebesluit genomen over het conceptvoorkeursalternatief (multimodaal mobiliteitspakket) 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 bereikbaarheidsproblematiek 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 bereikbaarheidsopgaven, onder de naam CAH. Hierin wordt vooral gekeken naar een aanpak van de mobiliteitsknelpunten door een combinatie van mobiliteitsmaatregelen zonder direct (volledig) in te zetten op investeringen in nieuwe infrastructuur. Deze MIRT-verkenning is eind 2019 afgerond en heeft geresulteerd in een multimodaal bereikbaarheidspakket, vastgelegd in de BOK CAH en belegd bij betrokken partners:

- Hoofdwegennet 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

De hoofddoelstelling van het project is het verbeteren van de bereikbaarheid in de corridor Amsterdam - Hoorn, de A7 en A8 in het bijzonder. Daarmee wordt een bijdrage geleverd aan de ambities van het Rijk en de 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. Dit project draagt bij aan de woningbouwdoelstellingen van kabinet Rutte-IV.

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

A7/A8 Amsterdam-Hoorn

(vervolg)

Programma WoMo

Planning

De mijlpalen voor het project zijn nader te bepalen. Het opstellen van de planning is mede afhankelijk van de ontwikkelingen in het stikstofdossier.

Politiek/bestuurlijk

Er wordt samengewerkt met de ministeries van IenW en VRO, 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 € 547 miljoen (prijspeil 2024) gereserveerd op het Mobiliteitsfonds. Hiervan is bij de Voorjaarsnota 2023 een aanvullend budget van € 150 miljoen (prijspeil 2022) beschikbaar gesteld vanuit de middelen voor Woningbouw en Mobiliteit (WoMo). Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regio voor het MIRT-project A7/A8 Amsterdam-Hoorn. Echter is dit MIRT-project onderdeel van de corridor Amsterdam-Hoorn, waarbinnen de regio (mede)financier is van diverse projecten.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	547	N.t.b.
MIRT 2024	531	N.t.b.
MIRT 2023	353	N.t.b.
MIRT 2022	335	2030-2032
MIRT 2021	330	
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	217	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	81	

* 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.

2023 Het project is gepauzeerd in het kader van de herprioritering van het Mobiliteitsfonds.

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 ten aanzien van 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 stikstofproblematiek 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 Bestuurlijk Overleg 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. Een goede inpassing/vormgeving van de A1/A28 levert een bijdrage aan de verbetering van de leefbaarheid in het gebied rond deze wegen.

Planning

De herprioritering van het Mobiliteitsfonds in 2023 is van invloed op dit project. Dat betekent dat het project tot nader order gepauzeerd is. Meer informatie hierover staat in het toelichtende blad over de herprioritering aan het begin van dit MIRT Overzicht.

Politiek/bestuurlijk

In het Bestuurlijk Overleg 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 het Rijk en de regio om het project te kunnen aanbesteden zijn in juni 2013 vastgelegd in een bestuursovereenkomst. De regio levert onder andere een bijdrage voor de geluidmaatregelen en voor de verplaatsing van de verzorgingsplaats op het grondgebied van de gemeente Nijkerk.



Met het in 2019 genomen gezamenlijke besluit 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 het Rijk en de regio. Uitgangspunt in het vastgestelde voorkeursalternatief A1/A30 Barneveld is een gerealiseerd knooppunt Hoevelaken. Wijzigingen in de planning van een van deze projecten kan vanuit het raakvlak effect hebben op de voortgang in het andere project.

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

A28/A1 Knooppunt Hoevelaken

(vervolg)

TEN-T

File top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 3 en 22 uit de file top 50.

TEN-T

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

Financiën

Na de herprioritering van het Mobiliteitsfonds bedraagt het resterende budget voor dit project € 480 miljoen (prijspeil 2024), inclusief een bijdrage van de regio van € 44 miljoen als cofinanciering voor dit project. Een groot deel van het budget is al contractueel verplicht of reeds uitgegeven. Het budget is exclusief een reservering uit het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPG). Het totale project-budget voorafgaand aan de herprioritering bedroeg € 1,145 miljard (prijspeil 2022).

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 miljoen) en een extra bijdrage voor grond-kosten en onderhoud (€ 2 miljoen).

2018 Het budget is bijgesteld vanwege een bijdrage van de regio en het toevoegen van onderhouds-budget ten behoeve van de aanlegfase.

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

Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 De Rijksbijdrage van dit project is deels weggehaald in het kader van de herprioritering van het Mobiliteitsfonds.

2020 De rijksbijdrage is met € 5 miljoen 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. De herprioritering van het Mobiliteitsfonds in 2023 is van invloed op dit project. Dat betekent dat de Rijksbijdrage aan dit project deels is weggehaald. Meer informatie hierover staat in het toelichtende blad over de herprioritering aan het begin van dit MIRT Overzicht.

Politiek/bestuurlijk

De gemeente Utrecht is het bevoegd gezag voor de NRU. De aanpak van de NRU kan niet los gezien worden van het project A27/A12 Ring Utrecht. Het Tracébesluit voor de Ring Utrecht ligt momenteel voor bij de Raad van State. Eind 2023 heeft de regio een alternatief voor de Ring Utrecht gepresenteerd. Tijdens het BO MIRT 2023 spraken Rijk en regio af dat besluitvorming over de NRU plaatsvindt in samenhang met besluitvorming over het regioalternatief voor de Ring Utrecht.



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.

Financiën

Na de herprioritering van het Mobiliteitsfonds bedraagt de resterende Rijksbijdrage voor dit project € 28 miljoen (prijspeil 2024). De regio draagt € 50 miljoen bij aan dit project.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	28	De planning is aan de regio
MIRT 2024	27	De planning is aan de regio
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 2015	165	De planning is aan de regio
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	-137	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	34	

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

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

Derde perron Amsterdam Zuid

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Het project is overgaan van de verkenningsfase naar de planning- en studiefase.

2023 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

Er reizen steeds meer mensen met de trein van en naar Amsterdam. Dit leidt tot knelpunten op de stations Schiphol en Amsterdam Centraal en op de spoorlijnen van en naar deze stations. Om de vervoervraag in de regio Amsterdam tot 2030 en tot 2040 goed op te vangen zijn keuzes nodig. De toeleidende baanvakken naar Amsterdam Centraal worden zo intensief gebruikt dat verplaatsing van het internationale treinverkeer naar station Amsterdam Zuid nodig is. Zo worden de sporen rondom Amsterdam geschikt gemaakt voor de huidige en de toekomstige vraag van spoorvervoer en kan verder ingespeeld worden op nieuwe ontwikkelingen op het terrein van bereikbaarheid, woningbouw en economie.



Oplossing

Er is gekozen voor uitbreiding van station Amsterdam Zuid. In het programma Zuidasdok wordt ruimte gecreëerd die spooruitbreiding mogelijk maakt en waarvoor een ruimtelijke reservering in het bestemmingsplan is opgenomen. Dat maakt aanleg van een derde perron mogelijk met de benodigde toeleidende sporen. Uiterlijk in 2027 wordt besloten of het project Derde perron Amsterdam Zuid als laatste bouwstap wordt toegevoegd aan Zuidasdok of dat, andersom, enkele onderdelen van Zuidasdok worden toegevoegd aan het project Derde perron Amsterdam Zuid. De start van de bouw van een derde perron zal naar verwachting niet voor 2030 plaatsvinden. Het huidige zuidelijke perron wordt vervolgens omgebouwd om aanlanding van internationale treinen mogelijk te maken. Vanaf de zuidzijde van het station onder de sporen tot onder het middenperron wordt een terminal gerealiseerd ten behoeve van reizigers naar niet-Schengengebied (Verenigd Koninkrijk). Aan de oostzijde worden keersporen aangelegd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De realisatie van het derde perron op Amsterdam Zuid maakt het mogelijk meer internationale treinen naar Amsterdam Zuid te kunnen rijden, met name van en naar Londen. Deze air-rail substitutie is een duidelijke beleidswens. Daarnaast leidt de verschuiving van internationale treinen van Amsterdam Centraal naar Amsterdam Zuid tot meer capaciteit op Amsterdam Centraal voor het regionale en landelijke treinnetwerk.

Planning

2018: Start verkenning
2023: Afronding verkenning
2023: Start planning- en studiefase
2027: Keuze toevoegen bouwstap Zuidasdok of vice versa
2028-2029: Afronding planning- en studiefase en beslissing
Na 2030: Voorbereiding en start bouw

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

Derde perron Amsterdam Zuid

(vervolg)

TEN-T

Betrokken partijen

De planning- en studiefase wordt in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uitgevoerd door ProRail. Gemeente Amsterdam en Vervoersregio Amsterdam zijn medefinancier. De onderlinge verhoudingen worden in een bestuursovereenkomst vastgelegd. NS Stations is gedeeld opdrachtgever voor de terminal. De besluitvorming over deze verkenning vindt plaats in overleg met de gemeente Amsterdam en de vervoerregio Amsterdam. Daarnaast wordt NS Reizigers bij de uitvoering van de planning- en studiefase betrokken. De consumentenorganisaties zijn geïnformeerd over opzet en voortgang.

Politiek/bestuurlijk

Op 18 juni 2018 is de brief 'Uitbreiding spoor van en naar Amsterdam' (TK 32404, nr. 86) aan de Tweede Kamer aangeboden. Hierin is de keuze verwoord voor de verbouw van het station Amsterdam Centraal in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, in samenhang met de realisatie van een derde perron op het station Amsterdam Zuid. In het Bestuurlijk Overleg MIRT najaar 2022 zijn bestuurlijke afspraken gemaakt over financiering van een pakket projecten, waarvan het derde perron deel uitmaakt. Op 1 maart 2024 is de Voorkeursbeslissing MIRT-verkenning Derde perron Amsterdam Zuid gepubliceerd.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese TENT-programma. Het project zet in op een bijdrage vanuit de Connecting Europe Facility.

Financiën

Het beschikbare budget is € 429 miljoen (MF 13.03.04). De regionale bijdrage, als onderdeel van het budget, is € 58 miljoen (pp. 2023).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	429	2032
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	0	

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.

2024 Het projectbudget van het Rijk is verhoogd met € 6,6 miljoen vanwege een bijdrage van de Vervoerregio Amsterdam (VRA) voor het deelproject Stijg- en daalpunten trein/bus. Na oplevering wordt de eindafrekening opgemaakt en de definitieve bijdrage vastgesteld.

2023 Het project Multimodale Knoop Schiphol (MKS) heeft als doel om maatregelen te nemen om de verwachte reizigersgroei voor de middellange termijn op te vangen. In de BO MIRT-brief (TK 36 200, nr. 9) is aan de Kamer gemeld dat een budget van € 148,8 miljoen van MKS over wordt geheveld naar het project derde perron Amsterdam Zuid (MF 11.01.01).

2021 De betrokken partijen hebben gezamenlijk het besluit genomen om een van de meest urgente knelpunten van MKS, de beperkte capaciteit van en naar de treinperrons, eerder te realiseren dan beoogd. Dit gebeurt door de (rol)trappen aan te passen en los van het maatregelenpakket MKS op te lossen. Volgens de nieuwe planning is dit knelpunt begin 2024 in plaats van eind 2025 opgelost. Voor het resterende 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).

Opgave

De huidige multimodale knoop Schiphol is gebouwd in de jaren 90 en is berekend op 21,3 miljoen luchtreizigers per jaar met Schiphol als bestemming of vertrekpunt. In 2017 verwerkte Schiphol al 43 miljoen luchtreizigers met Schiphol als bestemming of vertrekpunt. Het treinstation Schiphol Airport is inmiddels uitgegroeid tot een van de belangrijkste stations 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 betrekking tot 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 Bestuurlijk Overleg MIRT van november 2019 is er een voorkeursbeslissing genomen. Deze wordt sindsdien verder uitgewerkt in de planning- en studiefase. Ondertussen zijn belangrijke onderdelen van het project reeds gerealiseerd (Kamerstuk 36200 A nr. 9).

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.

2020 Naar aanleiding van besluitvorming in het Bestuurlijk Overleg MIRT van het najaar van 2019 is € 7 miljoen uit het gereserveerde resterende budget MKS overgeboekt naar het programma Spoorcapaciteit 2030. Dit is ten behoeve van de landelijke dienstregeling 2023 en de hoogfrequente sprinter Schiphol/Hoofddorp - Amsterdam.

2018 In het Bestuurlijk Overleg MIRT van december 2017 is geconstateerd dat uitwerking nodig is voor zowel de middellange als de lange termijn. Ook middellange termijnoplossingen vragen meer onderzoek. Hierop is de planning aangepast.

2017 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Planning

2016: Startbeslissing voor de verkenning van Multimodale Knoop Schiphol
2019: Voorkeursbeslissing
2026: Oplevering van de maatregelen

Politiek/bestuurlijk

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 miljoen (prijspeil 2018) beschikbaar gesteld door partijen, waarvan het ministerie van IenW € 78,8 miljoen (prijspeil 2018) bijdraagt.

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 North Sea-Rhine-Mediterranean corridors.

Financiën

Voor spoorse maatregelen rondom de multimodale knoop Schiphol heeft het ministerie van IenW € 146 miljoen gereserveerd binnen het Mobiliteitsfonds (Artikel MF 13.03.01 en 13.03.04). De Vervoerregio Amsterdam (VRA) draagt circa € 69 miljoen (incl. btw, pp. 2018) bij als één van de drie financierende partijen naast IenW en Schiphol.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	146	Divers
MIRT 2024	136	Divers
MIRT 2023	278	Divers
MIRT 2022	264	Divers
MIRT 2021	258	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	112	Divers
Cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	30	

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

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 onwenselijke afmeersituaties ontstaan rond de sluiscomplexen op dit traject. Dit kan leiden tot veiligheids-problemen. Ook kunnen situaties ontstaan waarin schippers te lang door moeten varen op zoek naar een ligplaats. Hierdoor kunnen ze niet voldoen aan wet- en regelgeving voor vaar- en rusttijden.

Oplossing

In de planning- en studiefase 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. Het opstellen van de planning is mede afhankelijk van de ontwikkelingen in het stikstofdossier.

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 miljoen (Artikel MF 15.03.02). Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regiopartijen.



Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	7	n.t.b.
MIRT 2024	7	n.t.b.
MIRT 2023	7	2025-2027
MIRT 2022	6	2025-2027
MIRT 2021	6	2025-2027
MIRT 2014	6	2025-2027
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	1	
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.

2023 Het project is gepauzeerd in het kader van de herprioritering van het Mobiliteitsfonds.

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. Onderzocht 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 herprioritering van het Mobiliteitsfonds in 2023 is van invloed op dit project. Dat betekent dat het project tot nader order gepauzeerd is. Meer informatie hierover staat in het toelichtende blad over de herprioritering aan het begin van dit MIRT Overzicht.

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

Na de herprioritering van het Mobiliteitsfonds bedraagt het resterende Rijksbudget voor dit project € 0. Het budget in het MIRT Overzicht 2023 bedroeg € 30 miljoen.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Gereed
MIRT 2025	0	N.t.b.
MIRT 2024	0	N.t.b.
MIRT 2023	30	N.t.b.
MIRT 2022	28	2023
MIRT 2021	27	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 de opdrachtnemer enkele maanden vertraging opgetreden bij het opstellen en uitwerken van een integraal wegontwerp voor de A9 Badhoevedorp - Holendrecht. 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 miljoen vanuit het programma overgeboekt naar de vrije investeringsruimte van het MF.

2021 Conform de voortgang van het programma en het dalende risicoprofiel is € 80 miljoen 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 ontwerp-tracébesluit 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 al opengesteld.



Politiek/bestuurlijk

Het Rijk en de 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. Het Rijk en de regio zijn in maart 2014 overeengekomen dat de Keizer Kareltunnel 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 is in fases in 2020 open-gesteld. 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 programma TEN-T. Het project ligt deels op de North Sea-Baltic corridor.

Financiën

Er is een taakstellend budget van € 6.245 miljoen, inclusief bijdragen van derden van € 193 miljoen, voor onderhoud deeltraject A1/A6, A9 Gaasperdammerweg, A6 Almere en A9 Badhoevedorp -Holendrecht (Artikel MF 12.03.01 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. €	Gereed
MIRT 2025	6.245	2027
MIRT 2024	6.079	2027
MIRT 2023	5.940	2025-2027
MIRT 2022	5.844	2025-2027
MIRT 2021	5.849	2025-2027
MIRT 2013	4.118	2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	2.127	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	1.039	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	2.622	43 %
2022	2.426	40 %
2021	2.250	38 %
2020	2.045	35 %
2019	1.866	32 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 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.	Gereed
A10 Oost/A1 Diemen	2x4 rijstroken	141	141	2014
A1/A6	2x5 rijstroken + 2 wisselstroken 2x4 rijstroken + wisselstroken	1.912	827	2017
A9 Gaasperdammerweg	2x5 rijstroken + wisselstrook	1.205	527	2020
A6 Almere	2x4 rijstroken	400	131	2019
A9 Badhoevedorp-Holendrecht	2x4 rijstroken	1.351	58	2027
Projectoverstijgend	Onder andere grondaankopen, kabels en leidingen, risicoreservering, externe personeelskosten	1.070	742	
Totaal		**6.079**	**2.426**	

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

A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Met de kamerbrief van december 2023 (TK 32668, nr. 22) is de Kamer geïnformeerd over een verwacht tekort van € 600 - 800 miljoen voor het gehele programma Zuidasdok. Er worden scenario's uitgewerkt om verdere kostenstijging te voorkomen.

2023 In het Bestuurlijk Overleg MIRT van november 2022 is besloten tot het toekennen van aanvullend budget. Knooppunt De Nieuwe Meer is eind 2022 gegund. Voor deze gunning was aanvullend circa € 100 miljoen benodigd. Dit wordt gedekt binnen de kaders van de procedurele en financiële afspraken over deze projecten (TK 36200-A, nr. 9). In 2023 is de vervanging van de Rozenoordbrug aan de scope van Knooppunt Amstel toegevoegd.

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.

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 op- 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 verkeer en bestemmingsverkeer is noodzakelijk om invulling te geven aan de doelstelling om de bereikbaarheid van de noordelijke Randstad in het algemeen te verbeteren. In het bijzonder die van Amsterdam en de economische toplocatie Zuidas.

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 verkeer 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 ontwerp-tracébesluit 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.

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 (TK 32668, nr. 13) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de besluitvorming die heeft plaatsgevonden. In de zomer en in het najaar van 2019 zullen diverse werkzaamheden op en rond het station Amsterdam Zuid doorgang blijven vinden.

2017 Het project is overgegaan naar de 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.

File top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 9 en 23 uit de file top 50.

Financiën

Het taakstellend budget bedraagt € 833 miljoen (Artikel MF 12.03.01). Het projectbudget is gestegen door de prijsbijstelling 2024, een overboeking voor aanvullend budget i.v.m. toevoegen vervanging Rozenoordbrug aan scope ZAD, diverse overhevelingen door scopewijzigingen en bijdragen Amsterdam voor realisatie geluidschermen Schinkelkwartier (79 miljoen).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	833	2032-2036
MIRT 2024	730	2032-2036
MIRT 2023	333	2032-2036
MIRT 2022	320	2032-2036
MIRT 2021	314	2032-2036
MIRT 2017	297	2028
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	536	
Cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	91	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	96	12 %
2022	63	8 %
2021	55	17 %
2020	55	17 %
2019	41	13 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 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.

2023 Op 23 augustus 2022 is de aanpassing van het tracébesluit en de nadere onderbouwing van het stikstofonderzoek uitgebracht.

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 ten aanzien van 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 tracébesluit 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

Het opstellen van de planning is afhankelijk van de gerechtelijke procedure en van het alternatief dat wordt opgesteld door en onder verantwoordelijkheid van de regio.

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

A27/A12 Ring Utrecht

(vervolg)

TEN-T

Politiek/bestuurlijk

Tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2009 heeft het destijds vierledig bevoegd gezag de voorkeursrichting bepaald. Na een consultatie- en adviesronde over de milieueffectrapportage 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 ontwerp-tracébesluit 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 ontwerp-tracébesluit 2016. Op 23 augustus 2022 is de aanpassing van het tracébesluit en de nadere onderbouwing van het stikstofonderzoek uitgebracht.

File top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 20 en 49 uit de file top 50.

TEN-T

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

Financiën

Het taakstellend budget bedraagt € 1.773 miljoen (prijspeil 2024). Het budget is exclusief reservering vanwege het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPG). Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regiopartijen.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	1.773	N.t.b.
MIRT 2024	1.725	N.t.b.
MIRT 2023	1.640	N.t.b.
MIRT 2022	1.542	N.t.b.
MIRT 2021	1.225	2029
MIRT 2015	1.134	2024-2026
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	634	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	311	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	140	8 %
2022	121	7 %
2021	99	6 %
2020	84	5 %
2019	65	5 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 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.

2024 Met de Kamerbrief van 21 december 2023 is de Kamer geïnformeerd over een verwacht tekort van €600 - 800 miljoen voor Zuidasdok (TK 32688, nr. 22). Oorzaak hiervan zijn de huidige geopolitieke en marktomstandigheden, een risicomijdende markt en herijking van ramingen (OVT2, Tunnel en KNA). Er worden scenario's uitgewerkt om verdere kostenstijging te voorkomen. De aanbesteding van project Tunnel is dit jaar gestart.

2023 In het Bestuurlijk Overleg MIRT van november 2022 is besloten tot het toekennen van een aanvullend budget. De doorgrondings- en prijsvormingsfase van het deelproject Openbaar Vervoer Terminal 2 is in augustus 2022 gestart.

2022 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).

2021 De aanbestedingen van de deelprojecten OV-Terminal en Knooppunt De Nieuwe Meer zijn gestart. Ze zijn onderdeel van het project A10 Knooppunten Nieuwe Meer en Amstel dat door de projectorganisatie Zuidasdok wordt uitgevoerd. Met de Kamerbrief van 30 april 2021 (TK 32668, nr. 19) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de raming van het tekort.

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 de stationscapaciteit te vergroten en een efficiëntere overstap tussen trein, metro, tram en bus te realiseren. Zo wordt de ov-terminal 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. Zie projectblad A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel voor de aanpassing van de aanliggende knooppunten.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt niet alleen bij aan gemeentelijke en provinciale doelstellingen, maar ook aan de vergroting van de capaciteit van de ov-terminal en aan het verbeteren van de bereikbaarheid over de weg. 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 verbetert de leefomgeving. Ook levert dit een bijdrage 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 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.

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 werd het tracébesluit onherroepelijk.

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 uit te voeren in plaats van integraal in werkpakketten. Het 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.

TEN-T

Het spoorse deel van het project maakt deel uit van het kernnetwerk van het Europese programma TEN-T.

File top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 9 uit de file top 50.

Financiën

Het taakstellend budget is € 3,444 miljard. De gemeente Amsterdam draagt hiervan € 423 miljoen bij. Voor de openbaarvervoerterminal draagt de provincie Noord-Holland € 87 miljoen bij, en de Vervoerregio Amsterdam € 346 miljoen. Onderdeel van het taakstellend budget is tevens een EU-subsidie van € 3 miljoen en een bijdrage van de NS van € 77 miljoen voor de Brittenpassage, de Minervapassage en aanvullende commerciële voorzieningen van het station (Artikel MF 17.08). Er zijn scopewijzigingen die hebben geleid tot een verhoging van de bijdragen van partijen conform de bestuursovereenkomst uit 2012.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	3.444	2034-2036
MIRT 2024	3.169	2032-2036
MIRT 2023	1.802	2032-2036
MIRT 2022	1.724	2032-2036
MIRT 2017	1.584	2028
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	1.646	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	309	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	783	23 %
2022	607	30 %
2021	481	28 %
2020	390	23 %
2019	65	5 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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

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

Amsterdam Centraal, 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 Centraal.

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 gepaarde risico's voor de opdrachtnemer is gekozen voor samenwerking met de markt, waarbij risico's vroegtijdig in beeld gebracht kunnen worden en waar mogelijk gedeeld door opdrachtgever en opdrachtnemer. Niet alle gewenste werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd. De keuze is gemaakt allereerst alle werkzaamheden in de hal en oostvleugel af te ronden; indien het budget

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 Centraal, Cuypershal

(vervolg)

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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 Centraal 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 miljoen 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 miljoen) 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.

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).

Uitvoering

ProRail voert het project uit. Het project is in meerdere stappen in uitvoering gebracht. Het laatste onderdeel betreft de transfervoorzieningen die nodig zijn om tijdens de bouwfases van het project PHS Amsterdam CS de reizigers veilig door het station te leiden. De restauratiewerkzaamheden kunnen na voltooiing van het PHS-project in een nieuw project in uitvoering worden genomen.

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-Rhine-Mediterranean corridors.

Financiën

Het taakstellend budget is € 28 miljoen (Artikel MF 13.03.01). Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regiopartijen.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Oplevering
MIRT 2025	28	2012-2023/2024
MIRT 2024	28	2012-2023/2024
MIRT 2023	27	2012-2023/2024
MIRT 2022	27	2012-2022
MIRT 2021	27	2012-2022
MIRT 2013	37	2012-2016
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	9	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	3	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	23	82 %
2022	17	64 %
2021	17	63 %
2020	17	63 %
2019	17	65 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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

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

Paspoort- en beveiligingsfaciliteiten op Amsterdam Centraal

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Project is overgaan van fase planning en studies naar aanleg.

2023 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

Vanaf 2024 wordt station Amsterdam Centraal grootschalig verbouwd om reizigersgroei mogelijk te maken. Tegelijkertijd worden de bruggen aan de oostzijde van het station vervangen en vinden er grootschalige renovatiewerkzaamheden plaats. Vanwege de beperkte ruimte en de noodzakelijke stroom in aan- en afvoer van bouwmaterialen, is het noodzakelijk om een alternatieve locatie te realiseren voor de noodzakelijke security- en paspoortcontrolevoorzieningen voor de directe treinverbinding naar Londen vanaf Amsterdam Centraal.

Oplossing

In samenwerking met ProRail en NS wordt gewerkt aan de Amstelpassage op station Amsterdam Centraal om deze gereed te maken voor de noodzakelijke security- en paspoortcontrolevoorzieningen voor de directe treinverbinding naar Londen vanaf Amsterdam Centraal.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De nieuwe voorzieningen zijn goed voor de continuïteit van het beveiligd vertrek naar het Verenigd Koninkrijk, maar geeft ook veel ruimte voor groei op deze belangrijke verbinding. Omdat de nieuwe locatie groter is, kunnen zeker 650 reizigers per trein beveiligd naar Londen vertrekken. Dit is een groei is van circa 400 reizigers ten opzichte van de huidige situatie. Dit biedt ruimte voor de groeiende internationale mobiliteit en de transitie van vliegtuig naar trein.

Planning

2023: Start planning- en studiefase en start aanleg
2024/2025: Amstelpassage gereed

Als de internationale faciliteiten op Amsterdam Zuid klaar zijn, wordt de Amstelpassage teruggebouwd.



Politiek/bestuurlijk

In opdracht van het ministerie van IenW voeren ProRail en NS de studies uit. Dit gebeurt in afstemming met de gemeente Amsterdam en Eurostar als huidige gebruiker.

Uitvoering

De paspoort- en beveiligingsfaciliteiten in de Amstelpassage op Amsterdam Centraal worden gerealiseerd door NS Stations en ProRail. De uitvoering is voor beide delen gestart.

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

Paspoort- en beveiligingsfaciliteiten op Amsterdam Centraal

(vervolg)

TEN-T

TEN-T

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

Financiën

Het taakstellend budget voor dit project bedraagt € 22 miljoen (Artikel MF 13.03.04 en 13.03.01). Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regio.

Projectbudget

Begrotingsjaar	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	22	2024/2025
MIRT 2024	21	2024/2025
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	1	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	1	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	0	0 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

PHS Alkmaar-Amsterdam

TEN-T
CEF

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 In verband met het afgeven van de realisatiebeschikking is € 270 miljoen toegevoegd vanuit het planuitwerkingsbudget (MF 17.10.02).

2023 Op 1 december 2023 is het Tracébesluit van het project gepubliceerd. Vanwege de vertraging in de aanloop naar het Tracébesluit is de infra naar verwachting in 2029 gereed. Vanwege stikstofproblematiek bij twee voor PHS randvoorwaardelijke overwegen (de Guisweg en Beverwijkerstraatweg) is het tracébesluit vertraagd. Het streven is nu in de tweede helft van 2023 een tracébesluit te publiceren.

2022 Het 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 tussen Amsterdam en Alkmaar en de Kennemerlijn tussen Haarlem en Alkmaar te kunnen ontvlechten) en wordt over het spoor een traverse (loopbrug) gerealiseerd. Ook 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 en het goederenvervoer, verbeteren van de deur-tot-deurreistijd, verbeteren van het reisgemak, verbeteren van de betrouwbaarheid en bijdragen aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

Planning

2021: Ontwerp-tracébesluit
Tweede helft 2023: Tracébesluit
2023-2024: Start aanleg
2029: Infra gereed
2029-2030: Indienststelling

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**



PHS Alkmaar-Amsterdam

(vervolg)

TEN-T CEF

Uitvoering

Voor de aanleg van de belangrijkste infrastructurele aanpassingen wordt gestuurd op infra gereed in 2029.

Politiek/bestuurlijk

Op 3 maart 2021 is het ontwerp-tracébesluit volgens planning gepubliceerd. Op 1 december 2023 is het tracébesluit 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 (ingroeimodel).

Vanwege het uitblijven van een ongelijkvloerse oplossing voor de overweg Beverwijkerstraatweg (Castricum) is er in het tracébesluit gekozen voor een (tijdelijke) ingreep in de dienstregeling op de Kennemerlijn, zodat het aantal treinen dat over de overweg rijdt ook bij een hoogfrequente dienstregeling niet toeneemt. De uitwerking van de hiervoor geschikt bevonden varianten vindt plaats als er meer zicht komt op het ingroeimodel of anders de uiteindelijke PHS-dienstregeling. In het BO MIRT Noordwest 2023 hebben Rijk en regio aangegeven dat een ongelijkvloerse oplossing uiteindelijk het streven blijft.

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 is 298 miljoen.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	298	2029
MIRT 2024	28	2027-2028
MIRT 2023	27	2027-2028
MIRT 2022	10	2027-2028
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	270	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	3	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	12	45 %
2022	7	26 %
2021	6	60 %
2020	0	0

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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

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

PHS Amsterdam

TEN-T
CEF

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Het deelproject Amsterdam Amstel is gereed en de subsidie is per 1 januari 2024 vastgesteld. Er is een bedrag van € 0,3 miljoen overgeboekt naar de MIRT-post PHS Nazorg en de vrijval van het onbenodigde onvoorzien van € 2,2 miljoen is toegevoegd aan het planuitwerkingsbudget PHS. Daarnaast is het projectbudget verhoogd met € 68,2 miljoen naar aanleiding van prijs- en markteffecten en is € 44,1 miljoen toegevoegd vanuit het programma Fietsparkeren (MF 13.03). Omdat een deel van de oorspronkelijk binnen dat programma geraamde scope (de stallingen onder de oostelijke sporen (SOOS)) wordt overgeheveld naar het PHS project 'Amsterdam Centraal, kunnen de werkzaamheden efficiënter worden uitgevoerd.

2023 In verband met voorbereidende werkzaamheden voor het deelproject PHS Aziëhaven is een voorbeschikking afgegeven van € 2,4 miljoen.

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 miljoen toegevoegd voor het toekomstvast aanleggen van de corridor Alkmaar - Amsterdam door het aanleggen van aanvullende seinen.

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**



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2021

In het afgelopen jaar is een aantal partiële uitvoeringsbesluiten genomen. Daarmee is PHS Amsterdam separaat opgenomen in het MIRT Overzicht (voorheen onderdeel van 'Projecten < 50 miljoen').

PHS Amsterdam

(vervolg)

TEN-T CEF

Planning

2021: Tracébesluit
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 North Sea-Baltic en de North Sea-Rhine-Baltic corridors. Dit project wordt mede mogelijk gemaakt door een Europese subsidie vanuit het CEF .

Financiën

Het taakstellend budget is € 1,042 miljard (Artikel MF 17.10.01). De regio draagt € 48,8 miljoen bij als cofinanciering voor dit project.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Indienststelling
MIRT 2025	1042	2030-2032
MIRT 2024	911	2030-2032
MIRT 2023	870	2030-2032
MIRT 2022	829	2030-2032
MIRT 2021	138	2027-2029
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	904	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	118	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	214	23 %
2022	154	18 %
2021	82	10 %
2020	40	20 %
2019	10	28 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 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.

2024 De nieuwe Zaanbrug is inmiddels opgeleverd waarmee het laatste projectonderdeel van project De Zaan is afgerond. Het blad wordt volgende editie van het MIRT Overzicht als afgerond opgenomen, omdat de financiële afwikkeling van de resterende subsidie en de cumulatieve prijsbijstelling (IBOI) in 2025 zal plaatsvinden.

2023 Met de realisatie van de nieuwe Zaanbrug zal het laatste projectonderdeel van project De Zaan begin 2024 worden afgerond.

2022 De arbitragezaak is afgerond. De werkzaamheden zijn hervat en de sluis is opengesteld.

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 eind 2016/begin 2017 voorzien.

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. Ook 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 meter, een waterdiepte (tevens drempeldiepte) van 4,70 meter en een kolklengte van circa 156 meter.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan een vlotte en efficiënte scheepvaartafwikkeling op de Zaan.

Planning

2013: Start aanleg
2020: Openstelling sluis
2024: Afronding project inclusief bruggen

Uitvoering

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 en 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

De Zaan is een provinciale vaarweg. Zodoende worden de infrastructurele opgaven om deze klasse Va-vaarweg beter kunnen benutten primair vanuit de decentrale overheden gefinancierd. Aangezien de Rijksinfrastructuur (A7, A8 en A10) met de verbetering van deze onderliggende vaarweginfrastructuur wordt ontlast, heeft het Rijk besloten tot cofinanciering 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). De financiële afwikkeling van de resterende subsidie en de cumulatieve prijsbijstelling (IBOI) zal in 2025 plaatsvinden.

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2014 De opdracht tot vernieuwing van de Wilhelminasluis is in februari 2013 gegund.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	14	2025
MIRT 2024	13	2024
MIRT 2023	13	2020
MIRT 2022	13	2020
MIRT 2021	13	2020
MIRT 2013	13	2019
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	1	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	€ n.n.b. (bekend in 2025)	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2024	10	77 %
2023	10	77 %
2022	10	77 %
2021	10	77 %
2020	10	77 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 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 CEF

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 miljoen ton kolen per jaar). In de planning- en studiefase is ingegaan op de ontmanteling van het baggerspeciedepot, de aanleg van de insteekhaven, de noodzakelijke maatregelen voor een veilige en vlotte in- en uitvaart en de gevolgen van deze maatregelen voor de waterbeweging in het gebied (onder andere de stroming) en voor de leefomgeving.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan een vlotte doorvaart en de nautische veiligheid.

Planning

Nader te bepalen.

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Eind 2020 is middels een specifieke uitkering € 27,6 miljoen 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 CEF

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. Dit is nodig om de inrichting van de locatie voor haven- en bedrijfsactiviteiten mogelijk te maken of om het baggerspeciedepot weer terug te brengen 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. Ook biedt dit kansen 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 North Sea-Rhine-Mediterranean corridors. Het project wordt mede mogelijk gemaakt door een Europese subsidie uit CEF.

Financiën

Taakstellend budget: € 83 miljoen, waarvan € 35,4 miljoen op Artikel MF 15.03.02 en € 48,1 miljoen op Artikel MF 15.03.01. Bij het project Lichteren Buitenhaven IJmuiden is er geen sprake van cofinanciering. Energiehaven betreft een bijdrage vanuit IenW als cofinancier van het consortium (provincie Noord-Holland, gemeente Velsen en de Havenbedrijven Amsterdam en IJmuiden) voor het bouwen van de Energiehaven.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	83	N.t.b.
MIRT 2024	51	N.t.b.
MIRT 2023	39	N.t.b.
MIRT 2022	39	N.t.b
MIRT 2021	65	N.t.b.
MIRT 2014	65	2017
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	18	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	45	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	46	45 %
2022	n.v.t.	67 %
2021	14	36 %
2020	3,8	10 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 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.

2024 Het project wordt naar verwachting eind 2024 opgeleverd.

2023 De verwachting is dat het nautisch profiel voor de gehele vaargeul reeds in 2024 op orde zal zijn.

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: zandwinconcessies loopt tot 2024, nautisch profiel op orde in 2024.
- Deeltraject 4: zandwinconcessies loopt tot 2030, nautisch profiel op orde in 2025.
- Deeltraject 6: zandwinconcessies loopt tot 2025, nautisch profiel op orde in 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.



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

Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam - Lemmer)

(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

Taakstellend budget: € 12 miljoen. Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regiopartijen.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	12	Eind 2024
MIRT 2024	12	Afhankelijk van zandwinning (deeltraject 1, 4, 6)
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 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***
2023	12	100 %
2022	12	100 %
2021	12	100 %
2020	12	100 %
2019	12	100 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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

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

Zeetoegang IJmond

TEN-T
CEF

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Ingebruikname van de Selectieve Onttrekking is voorzien voor eind 2024.

2023 Het budget voor de Selectieve Onttrekking is in december 2022 opgehoogd met € 25,2 miljoen, vanwege de gestegen prognose als gevolg van prijsstijgingen en indexatie.

2022 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.

2021 Om de Selectieve Onttrekking te kunnen realiseren, is € 67 miljoen extra budget beschikbaar gesteld. Dit in verband met de complexiteit van het project, de benodigde uitvoeringstijd en extra beheersmaatregelen. De verwachte ingebruikname van de Selectieve Onttrekking is eind 2024 voorzien.

2020 De aanbesteding voor Selectieve Onttrekking (ter bestrijding van de toename verzilting) is in 2020 gestart.

2019 Door vertraging en eerder opgetreden projectrisico's is besloten om € 64 miljoen extra budget toe te kennen. De technische oplossing ter bestrijding van de toename verzilting is aan het MIRT-blad toegevoegd.

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.

Door het gebruik van Zeesluis IJmuiden stroomt, ten opzichte van de Noordersluis, veel meer zoutwater het Noordzeekanaal in. Dit is niet goed voor het kanaal en de omgeving. Selectieve Onttrekking gaat verdere verzilting van het Noordzeekanaal en de omgeving tegen.

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 meter bij 65 meter bij 18 meter. De opdracht was om te bezien of 70 meter breedte ook mogelijk is binnen het taakstellend budget. Inmiddels wordt gebouwd aan een sluis van 70 meter 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. De Selectieve Onttrekking zal eind 2024 in gebruik genomen worden.



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.

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



Zeetoegang IJmond

(vervolg)

TEN-T CEF

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2018 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.

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.

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 programma TEN-T. Het project ligt op de North Sea-Baltic en North Sea-Rhine-Mediterranean corridors. Het project is mede mogelijk gemaakt door Europese subsidie vanuit het CEF.

Financiën

Het totale budget is € 1.289 miljoen. 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). De cofinanciering vanuit gemeente Amsterdam bedraagt maximaal € 46,5 miljoen en vanuit provincie Noord-Holland € 39 miljoen. In totaal bedraagt de cofinanciering maximaal € 85,5 miljoen.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	1.289	2025
MIRT 2024	1.275	2022
MIRT 2023	1.220	2022
MIRT 2022	1.057	2022
MIRT 2021	1038	2022
MIRT 2016	660	2019
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	629	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	170	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	586	45 %
2022	477	38 %
2021	336	28 %
2020	118	10 %
2019	95	9 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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

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

Afsluitdijk

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 De eindoplevering van de vernieuwde Afsluitdijk is verschoven naar 2026. Uitzondering hierop is de renovatie van de bestaande spuisluizen die opnieuw zal worden aanbesteed en daardoor later in tijd gereed zal zijn.

2023 Met de opdrachtnemer zijn nieuwe afspraken gemaakt ten aanzien van scope, planning en financiën als gevolg van de eerder aangeleverde en onvolledige ontwerpuitgangspunten. 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 miljoen uit het Deltafonds naar in totaal € 2,154 miljard. 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

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 tenminste 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 in Den Oever en Kornwerderzand;
- het (gefaseerd) vergroten van de afvoercapaciteit van het bestaande spuicomplex in Den Oever.
- Bijdrage oplossing aan 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 2026 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 **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**



Afsluitdijk

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

was gehouden. De uitvoeringsplanning van het project wordt hierdoor aangepast. Eerste beeld is dat de eindoplevering van de vernieuwde Afsluitdijk wijzigt naar 2025.

2018 Het taakstellend budget is opgehoogd met kosten voor meerjarig onderhoud en financieringskosten van het project.

2017 Het budget is met € 17 miljoen 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 miljoen) vanuit het Infrastructuurfonds beschikbaar gesteld. De voorbereiding van dit Design, Build, Finance and Maintain-contract (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 studiefase. 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 bouwcombinatie Levvel gestart met de aanleg.

Financiën

Taakstellend budget: € 2,056 miljard inclusief bijdragen regiopartijen (€ 17 miljoen) en onderhoud). Het taakstellend budget van het project is verlaagd met een bedrag van in totaal € 17 miljoen. Deze budgetverlaging is een budgetoverheveling voor vast onderhoud Bestaande Spuimiddelen 2024-2030, overheveling Beheer en onderhoud voor het DBFM deel en de loon- en prijsbijstelling 2024.

De budgetdaling betreft een budgetoverheveling voor vast onderhoud BSM 2024-2030, overheveling B&O DBFM deel en loon- en prijsbijstelling 2024 voor zowel DBFM als niet DBFM (-€ 17 miljoen).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	2.056	2025
MIRT 2024	2.072	2025
MIRT 2023	2.154	2025
MIRT 2022	1.780	2025
MIRT 2021	1.621	2022
MIRT 2016	831	2022
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	1.225	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	254	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	525	26 %
2022	239	11 %
2021	166	9 %
2020	115	6 %
2019	51	3 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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

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

Dijkversterking Marken

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Start uitvoering.

2021 Eind 2020 is het Projectplan Waterwet vastgesteld waarmee de planning- en studiefase is afgerond en het project verdergaat met de voorbereiding aanleg. Medio 2021 is het project conform planning gegund.

2020 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 studiefase.

2019 Toepassing van gewijzigde ontwerpvoorschriften leidt tot een andere oplossing voor de Westkade. Afronding van de planning- en studiefase 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 studiefase 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 **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**



Dijkversterking Marken

(vervolg)

Financiën

Het taakstellend budget is (binnen het Hoogwaterbeschermingsprogramma) € 65 miljoen (Artikel DF 1.02.02). Het verschil in het budget is ontstaan door de loon- en prijsbijstelling 2024 (€ 1 miljoen). Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regiopartijen.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	65	2025-2027
MIRT 2024	64	2025-2027
MIRT 2023	61	2025-2027
MIRT 2022	58	2025-2027
MIRT 2021	56	2025-2027
MIRT 2017	48	2022
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	17	
Cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	10	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	16	25 %
2022	10	16 %
2021	7	12 %
2020	6	12 %
2019	6	12 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW en EZK**
Fase **Aanleg**

Markermeer-IJmeer

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Werkzaamheden buiten zijn afgerond. Decharge is in voorbereiding verwacht Q4 2023.

2021 De aanleg van twee extra eilanden voor Marker Wadden, de zogenaamde 'verlengde fase 1 Marker Wadden', is gestart als aanvulling op de eerste fase Marker Wadden. Oplevering is in 2023 voorzien.

2020 De uitvoering van het project Trintelzand B (ecologische maatregelen Markermeer) is gestart en gereedgekomen als onderdeel van het project Houtribdijk.

2019 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 miljoen). Hierdoor is het resterend aanlegbudget circa € 9 miljoen. Het Rijk heeft een extra bijdrage van € 7 miljoen aan het project Marker Wadden gegeven.

Opgave

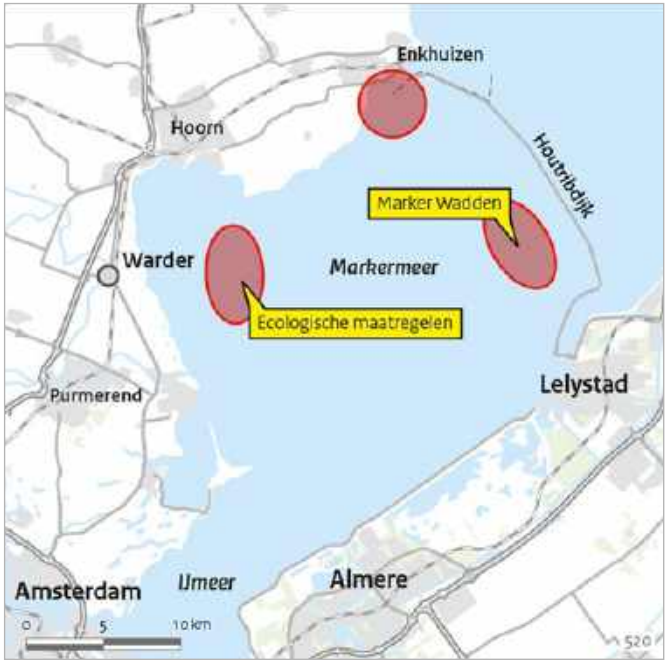
De ecologische kwaliteit van het Markermeer en het IJmeer is in de jaren 90 van de vorige eeuw fors achteruitgegaan. De doelen uit Natura 2000 en de Kaderrichtlijn Water worden niet bereikt. De ambitie is om de kwaliteit te verbeteren voor natuur, recreatie en landschap. In de Rijksstructuurvisie Amsterdam - 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 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 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 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 zogenoemde '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 **Water**
Ministerie **IenW en EZK**
Fase **Aanleg**



Markermeer-IJmeer

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2017 Het budget is opgehoogd met € 6 miljoen 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 Marker Wadden gerealiseerd. De oppervlakte van Marker Wadden groeit hiermee van circa 900 hectare naar circa 1.200 hectare. 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 waterexpertise 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 miljoen. Totaal aanleg: € 9 miljoen, bestaande uit een rijksbijdrage (€ 6 miljoen) en bijdragen van de provincies. Noord-Holland en Flevoland (elk € 1,5 miljoen) (Artikel DF 2.02.02).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	10	2023
MIRT 2024	10	2023
MIRT 2023	10	2023
MIRT 2022	10	2023
MIRT 2021	10	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***
2023	8	80 %
2022	8	80 %
2021	8	80 %
2020	8	80 %
2019	1	10 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW en EZK**
Fase **Aanleg**



Markermeer-IJmeer

(vervolg)

Marker Wadden, eerste fase:
Financiering door ministerie van EZK (€ 19 miljoen), ministerie van IenW (€ 18 miljoen), Postcodeloterij (€ 15 miljoen), provincie Flevoland (€ 6,5 miljoen), provincie Noord-Holland (€ 4 miljoen), bedrijfsleven (€ 1 miljoen) en Natuurmonumenten (€ 7,5 miljoen).

Marker Wadden, verlengde fase 1:
Financiering door ministerie van IenW en LNV vanuit tweede tranche PAGW (€ 10 miljoen), provincie Flevoland (€ 1 miljoen) en Natuurmonumenten (€ 1 miljoen).

Een bedrag van € 5,796 miljoen 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. €	Gereed
MIRT 2025	37	2020
MIRT 2024	37	2020
MIRT 2023	37	2020
MIRT 2022	37	2020
MIRT 2021	37	2020
MIRT 2015	30	2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	7	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	0	

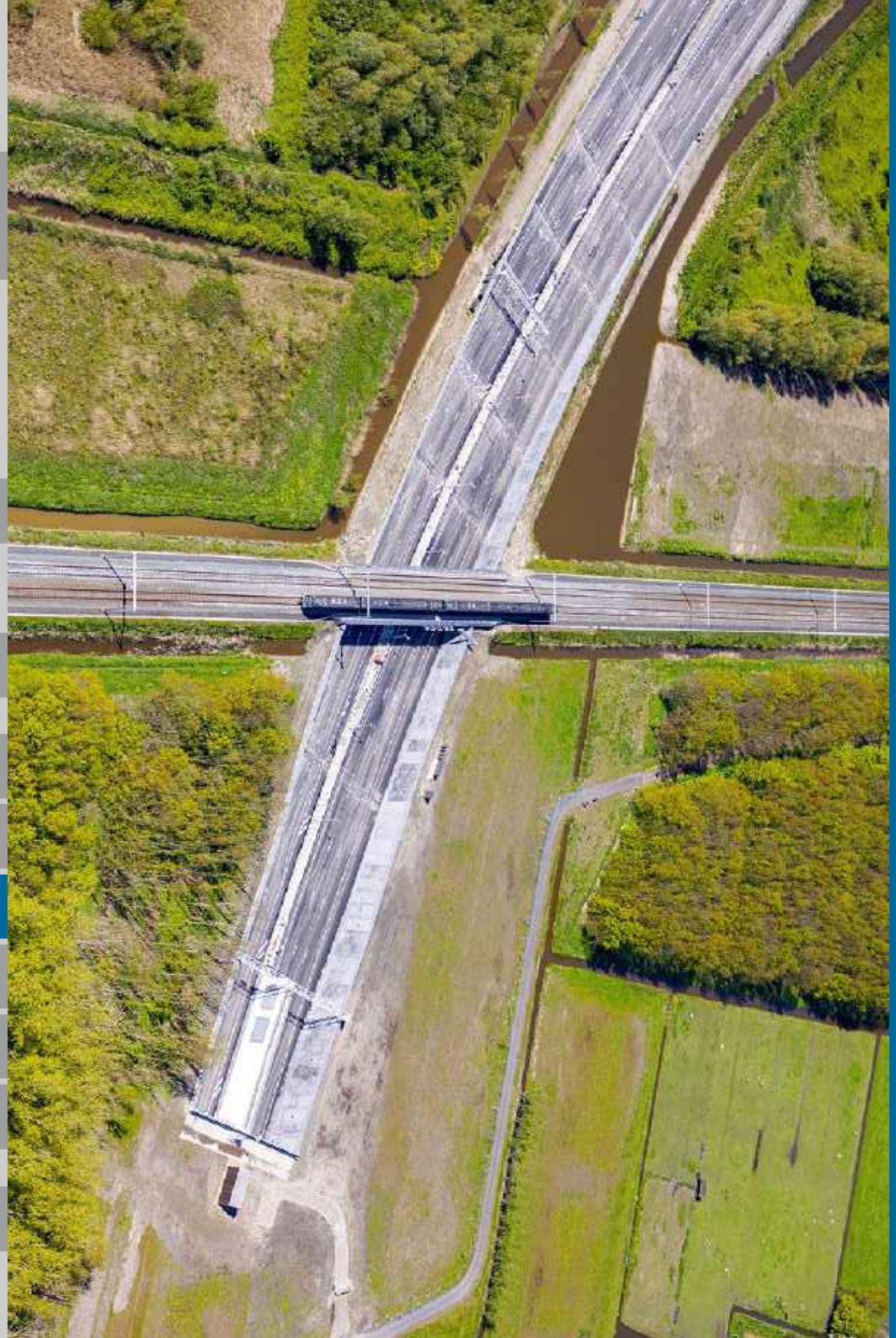
Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	37	100%
2022	37	100 %
2021	37	100 %
2020	37	100 %
2019	37	100 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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



Zuidwest-Nederland

› **Gebiedsopgave** 214

› **Projectenkaart** 216

› **Projectenoverzicht** 217

› **Project- en programmabladen** 218

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 grotendeels 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 mkb, de maakindustrie, universiteiten en kennisinstituten hoog aangeschreven. Deze provincie 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 een van de meest veilige delta's ter wereld. Het is een uniek gebied dat voor de uitdaging staat om het evenwicht tussen veiligheid, economie, leefbaarheid, zoetwatervoorziening, energievoorziening en ecologie goed te bewaken.

Mobiliteit in Zuidwest-Nederland

In de Zuidelijke Randstad is capaciteitsuitbreiding noodzakelijk om op spoorwegen, autowegen en vaarwegen knelpunten op te lossen, een optimale bereikbaarheid en de groei van de steden op te vangen en dit zoveel mogelijk duurzaam te faciliteren. De visie voor Zuid-Holland bevat de forse woningbouwopgave van zo'n 230.000 nieuwe woningen in 2030 en om dat te kunnen realiseren is een schaalsprong in het multimodale mobiliteitssysteem noodzakelijk. Het gaat dan om de



Zuidwest-Nederland

verdere ontwikkeling van de Oude Lijn, de bestaande spoorlijn tussen Leiden, Den Haag, Rotterdam en Dordrecht, ruggengraat van het ov in de Zuidelijke Randstad. Deze verbinding wordt zodanig ontwikkeld dat er in de toekomst elke 5 minuten een trein rijdt en er 80-100% meer reizigers vervoerd worden.

Bestaande stations worden verbeterd en nieuwe stations worden 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, wetenschap en onderwijs beter verbonden.

Naast de mobiliteitstransitie 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. Nabijheid van voorzieningen en de uitgangspunten van de Mobiliteitsvisie kunnen door deze innovatieve mobiliteitsconcepten in de praktijk tot uiting komen.

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.



Projectenkaart Zuidwest-Nederland

Verkenning

1. A15 Papendrecht-Gorinchem
2. Bus Rapid Transit Leiden – Zoetermeer
3. Inframaatregelen MerwedeLingelijn
4. Oude Lijn

Planning en studies

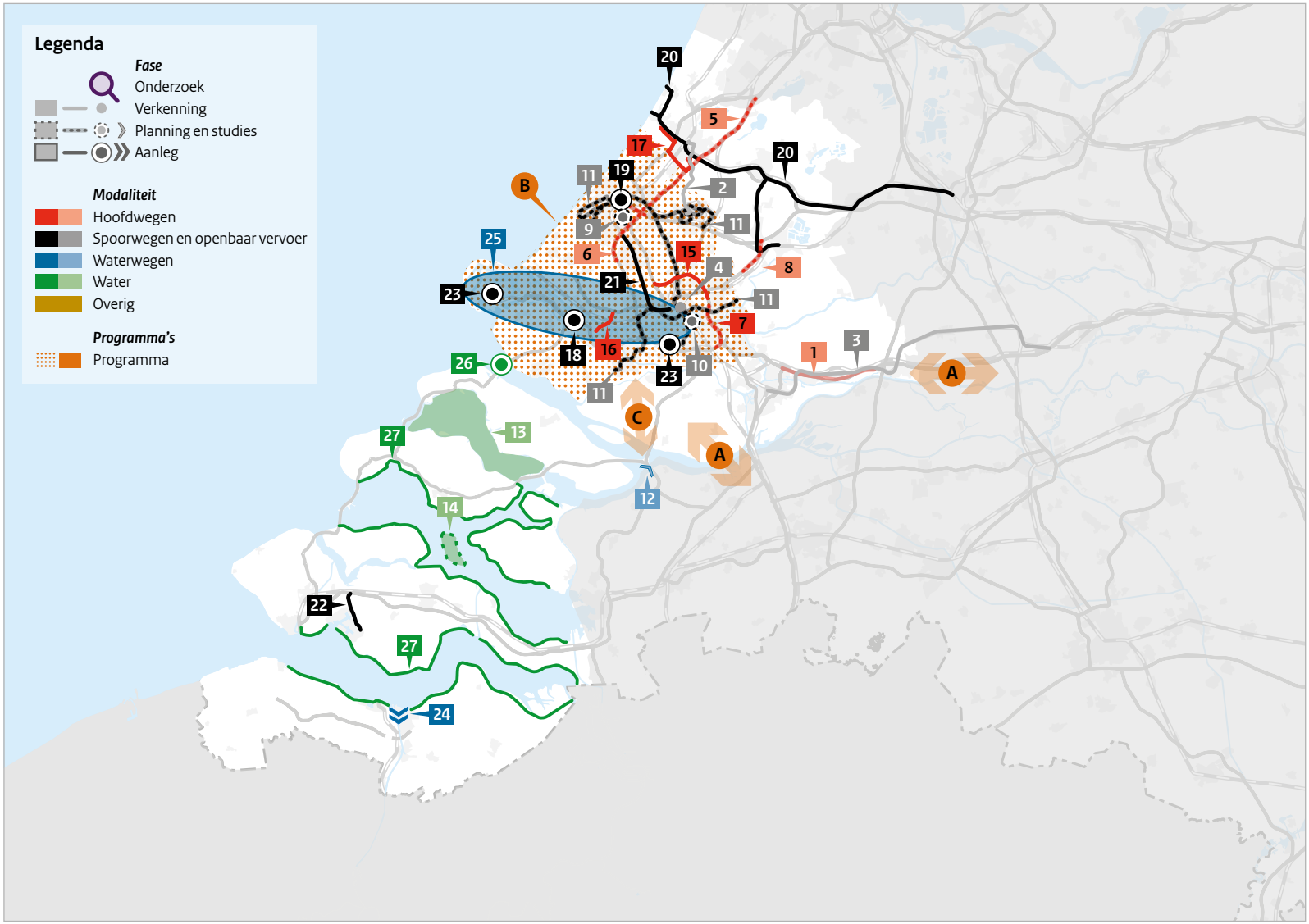
5. A4 Burgerveen - N14
6. A4 Haaglanden-N14
7. Capaciteitsverruiming A16 Van Brienenoordcorridor Rotterdam
8. A20 Nieuwerkerk a/d IJssel - Knooppunt Gouwe
9. CID Binckhorst (valt onder MoVe programma)
10. Stadsbrug, HOV en station Stadionpark, Oostflank Rotterdam
11. Randstadrail/Metronet
12. Capaciteit Volkeraksluizen
13. Getij Grevelingen (was Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer)
14. Zandsuppletie Galgeplaat

Aanleg

15. A16 Rotterdam
16. A24 Blankenburgverbinding
17. Rijnlandroute
18. Calandbrug (Theemswegtrace)
19. Emplacement Den-Haag Centraal
20. HOV-Net Zuid-Holland Noord
21. PHS Rijswijk Rotterdam
22. Sloelijn en Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn
23. Spooraansluitingen Tweede Maasvlakte
24. Nieuwe sluis Terneuzen
25. Project Mainportontwikkeling Rotterdam
26. Besluit beheer Haringvlietsluizen
27. Vooroeververdediging en Herstel Steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde

Programma's

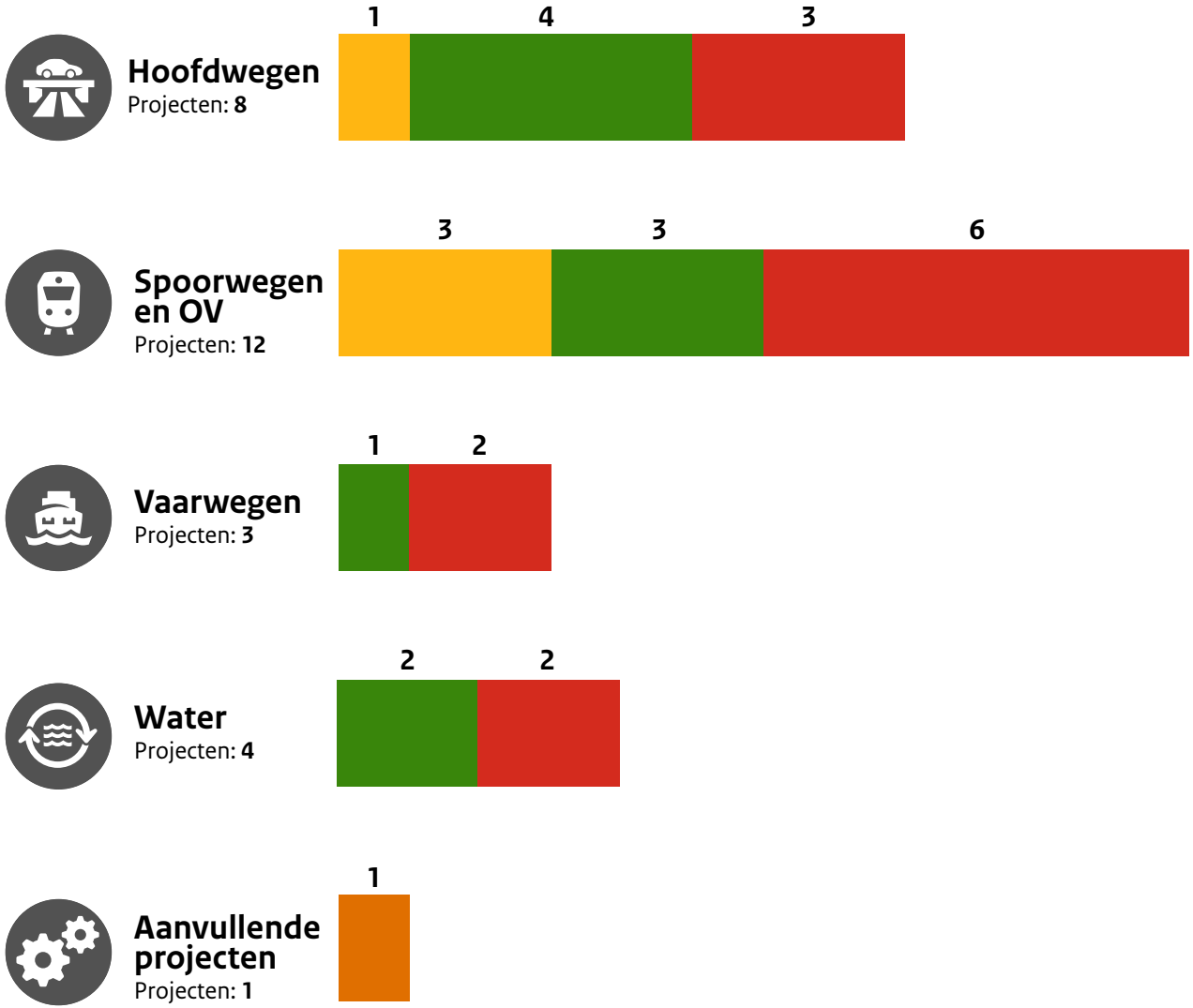
- Programma Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost
- Programma MoVe Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag
- Programma Goederenvervoercorridors Zuid



Projectenoverzicht Zuidwest-Nederland

Totaal projecten: **28**





Fases

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Multimodaal**
Ministerie **IenW en VRO**
Fase **Programma**

Programma MoVe Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024

In 2023 is de nieuwe koers voor het programma MoVe vastgesteld. Het programma MoVe richt zich op de realisatie van de MIRT-projecten. Voor de planning- en studiefase van de CID Binckhorst en de oeververbindingen Rotterdam (stadsbrug, HOV Zuidplein en station Stadionpark) zijn tussen Rijk en regio bestuursovereenkomsten gesloten. Daarnaast richt MoVe zich op de ontwikkeling van een hoogwaardig en toekomstvast mobiliteitssysteem dat aansluit bij de verstedelijking in de Zuidelijke Randstad. Hiervoor ontwikkelen Rijk en regio een multimodale en adaptieve ontwikkelstrategie. De ontwikkeling van deze strategie is een vervolg op de Adaptieve Ontwikkelstrategie Metropolitaan OV en Verstedelijking Zuidelijke Randstad (AOS MOVV) van 2019 (geüpdatet in 2023) en de in 2023 afgeronde ontwikkelstrategie Wegen, Fiets en Logistiek.

2023

De startbeslissing voor de Oude Lijn is genomen, de MIRT-verkenning Oude Lijn is gestart. De voorkeursalternatieven voor de MIRT-verkenningen CID Binckhorst en Oeververbindingen Rotterdam zijn vastgesteld. In 2023 starten we voor beide projecten met de planuitwerking. Het voorstel voor het Nationaal Groeifonds is gehonoreerd. In het Bestuurlijk Overleg MIRT 2022 hebben we een akkoord gesloten over een gezamenlijke investering van € 4,8 miljard in de bereikbaarheid in Zuid-Holland.

Aanleiding en doel

Uit de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA) bleek dat er op termijn bereikbaarheidsknelpunten zullen optreden in de regio Rotterdam - Den Haag. Zelfs in het lage economische groeiscenario en ondanks de aanleg van drie nieuwe verbindingen in het gebied: de A4 Delft - Schiedam, de A16 Rotterdam, de A24 Blankenburgverbinding en Programma Hoogfrequent Spoorcorridor Den Haag – Rotterdam - Breda.

Het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam - Den Haag is in de zomer van 2017 afgerond. In het programma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe) werken we dat onderzoek verder uit volgens de nieuwe aanpak. In die nieuwe aanpak pakken we bereikbaarheidsopgaven, waar dit relevant is, op in samenhang met duurzaamheid en de ruimtelijke opgaven in het gebied. Hierover maken we wederkerige afspraken. Stedelijke verdichting, de vergroting van de agglomeratiekracht, kansen voor mensen en de versterking van de bereikbaarheid gaan in die afspraken hand in hand. We richten ons niet alleen op infrastructuur, maar kijken breed naar mogelijke oplossingen en mogelijkheden voor het Rijk, de regio en het bedrijfsleven om hierbij op te trekken in een gelijkwaardige samenwerking. Projecten beoordelen we niet alleen op hun bijdrage aan de bereikbaarheid, maar ook op hun bijdrage aan economische versterking (agglomeratiekracht), een aantrekkelijke leefomgeving en kansen voor mensen. Rijksbelangen en regionale belangen brengen we daarbij samen.

Opbouw van het programma

Het programma MoVe is door een besluit in het Bestuurlijk Overleg MIRT van 15 maart 2018 gestart. Onderdeel van het programma zijn de MIRT-verkenning Oude Lijn, de planning- en studiefase Oeververbindingen regio Rotterdam en de planning- en studiefase CID-Binckhorst. Verder lopen er twee gebiedsuitwerkingen: Aanpak Bereikbaarheid Voorne-Putten en Haven Rotterdam, en gebiedsuitwerking Greenport 3.0 Westland. Voor de Oude Lijn, RandstadRail/metronet en Bus Rapid Transport Leiden-Zoetermeer hebben we een voorstel ingediend bij het Nationaal Groeifonds, dat daarvoor minimaal € 1 miljard heeft gereserveerd. In 2022 is de startbeslissing voor de



Oude Lijn genomen. Voor de MIRT-verkenningen Oeververbindingen regio Rotterdam en CID-Binckhorst is het voorkeursalternatief vastgesteld. Samen met investeringen in de vergroting van de capaciteit van de RandstadRail/metronet en de studie naar de BRT Leiden - Zoetermeer. In het Bestuurlijk Overleg MIRT 2022 is de Rijk-regio afspraak gemaakt om voor maar liefst € 4,8 miljard te investeren in de bovenstaande projecten.

Daarnaast hebben we een onderzoek afgerond naar maatregelen voor verslogistiek. In 2023 hebben we bekeken of we de Ontwikkelagenda Verslogistiek kunnen onderbrengen in het programma Goederencorridors. Nader onderzoek moet in 2024 leiden tot een overdracht. In 2023 hebben we de Adaptieve Ontwikkelstrategie Wegen,

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Multimodaal**
Ministerie **IenW en VRO**
Fase **Programma**

Programma MoVe Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Voor het Nationaal Groeifonds hebben we een voorstel ingediend voor de 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 het Bestuurlijk Overleg MIRT.

2018 Het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe) is van start gegaan.

Fiets en Logistiek Zuidelijke Randstad afgerond. In de periode 2024-2025 integreren we deze strategie met de adaptieve ontwikkelstrategie voor metropolitaan openbaar vervoer om tot een multimodaal toekomstbeeld te komen als basis voor een duurzaam en multimodaal mobiliteitssysteem van de toekomst. Begin 2023 hadden we een heroriëntatie, waarin we de ambitie, doelen en prioritaire activiteiten voor het programma MoVe voor de komende jaren vaststelden.

Betrokken partijen

MoVe is een samenwerking tussen het Rijk (IenW en VRO), de provincie Zuid-Holland, de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en de gemeenten Rotterdam en Den Haag. In verschillende projecten werken we samen met onder andere vervoerders (NS, HTM, RET) en netwerkbeheerders (Rijkswaterstaat, ProRail). Daarnaast werken we voor het uitvoeren van het Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad samen met de Verstedelijkingsalliantie (acht gemeenten langs Oude Lijn en Zoetermeer). Inmiddels werken we intensief samen met NOVEX Zuidelijke Randstad.

MIRT-projecten onder dit programma

Onder dit programma lopen de MIRT-verkenning Oude Lijn, de planning- en studiefase Oostflank Rotterdam (dit is een uitvloeisel van de MIRT-verkenning Oeververbindingen Rotterdam) en de planning- en studiefase CID Binckhorst.
De ambities van MoVe hebben we vertaald in de volgende strategische en operationele doelen:

- Binnenstedelijke verdichting woningbouw: langs de Oude Lijn (hoofdspoor Leiden - Dordrecht) en de regionale corridors van Hoogwaardig OV (Den Haag - Zoetermeer, Den Haag - Rotterdam, metro Rotterdam, Zoetermeer - Leiden, Zoetermeer - Rotterdam) concentreren we de woningbouw. Dit versterkt het gebruik van het openbaar vervoer en mitigeert de groei van het autoverkeer.
- Schaalsprong Metropolitaan OV: in samenhang met bovengenoemde verdichting tillen we het openbaar vervoer stapsgewijs naar een hoger plan. Dat wil zeggen: frequenter, betrouwbaarder, met meer kwaliteit en met goede stationslocaties waar andere modaliteiten, zoals de S-Bahn, aanlanden waardoor de catchment area van het ov toeneemt.
- Gezonde mobiliteit: we verbinden woon-werklocaties beter door binnen- en interstedelijke wandel- en fietsroutes te versterken en fietsvoorzieningen op HOV-knopen te verbeteren.
- Ketenintegratie en mobiliteitstransitie: we verbeteren de doorstroming op de wegen door slimmer gebruik te maken van bestaande capaciteit. Dat doen we door (auto)mobiliteit duurzamer en slimmer te maken, de integratie van modaliteiten te verbeteren en de autodruk in de binnensteden te verminderen (middels flankerend beleid).
- Efficiëntere logistiek: we versterken de logistieke relaties binnen de regio – zowel tussen mainport en greenports als tussen bouwlogistiek en stadslogistiek – zonder dat de druk op de wegen daarmee net zo hard toeneemt. Dat doen we door middel van modal shift, slimme distributie, nieuwe technologieën en gedragsverandering. Hierbij richten we ons met name op bouw- en stadslogistiek.

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.

2023 Het project is gepauzeerd in het kader van de herprioritering van het Mobiliteitsfonds.

2022 In het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2020 is het beschikbare budget opgehoogd met € 375 miljoen.

2020 In het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2018 zijn afspraken gemaakt over een korte termijn-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 A15 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 een oplossing 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 ook 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 Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2018 afgesproken dat over de periode 2019-2022 een korte termijn-maatregelpakket voor de A15 wordt uitgevoerd, waaronder ook maatregelen voor het traject Papendrecht - Gorinchem. Het gaat hierbij onder andere om maatregelen voor 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 al lopen, waaronder de korte termijn-fileaanpak, hinderbeperkende maatregelen bij MIRT-projecten en Slim en Duurzaam.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan de doorstroming en de betrouwbaarheid op de A15 op het traject Papendrecht - Gorinchem. Dit traject is van belang voor de Ruimtelijk Economische Ontwikkelstrategie (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

De herprioritering van het Mobiliteitsfonds in 2023 is van invloed op dit project. Dat betekent dat het project tot nader order gepauzeerd is. Meer informatie hierover staat in het toelichtende blad over de herprioritering aan het begin van dit MIRT Overzicht.

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 13 en 41 uit de file top 50.

TEN-T

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

Financiën

Na de herprioritering van het Mobiliteitsfonds bedraagt de reservering voor dit project € 138 miljoen (prijspeil 2024), inclusief een regionale bijdrage van € 30 miljoen. De reservering voorafgaand aan de herprioritering bedroeg € 778 miljoen (prijspeil 2022), eveneens inclusief een regionale bijdrage van € 30 miljoen.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **OV**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Bus Rapid Transit Leiden - Zoetermeer

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024

Project nieuw opgenomen in het MIRT. De financiering van het Rijksdeel van dit project is afkomstig vanuit het budget Nationaal Groeifonds (NGF) Oude Lijn.

Opgave

In het Bestuurlijk Overleg MIRT Zuidwest van 10 november 2022 is besloten dat er, als onderdeel van het programma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe), een verkenning gestart zal gaan worden naar Bus Rapid Transit (BRT) Leiden-Zoetermeer (LeiZo). Deze verkenning moet leiden tot maatregelen en ontwikkelrichtingen voor diverse toekomstjaren om de ov-lijn hoogwaardig te laten functioneren met meer reizigers, mede door de omliggende verstedelijkingsontwikkelingen.

Oplossing

Er wordt breed gekeken naar ontwikkelrichtingen en maatregelen, zoals hoge frequenties, voldoende capaciteit in de bus, snellere doorstroming en hoog comfort. De uitkomsten van de verkenning leiden er in de volgende fase toe dat op diverse onderdelen van de ov-lijn maatregelen nader worden onderzocht op effectiviteit en kosten. Daarbij kan gedacht worden aan het voorstellen van concrete maatregelen voor een planstudie of het inbrengen van wensen en eisen bij aanpalende projecten met een bredere scope dan ov.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Een goed functionerende HOV-verbinding tussen steden waar grote verstedelijkingsontwikkelingen gepland zijn biedt een volwaardig duurzaam vervoersalternatief. Dit is van belang voor de economische ontwikkeling van aanliggende gemeenten en de bereikbaarheid van werk, voorzieningen, sociale activiteiten van inwoners en bezoekers. Bovendien zal dit het onderliggend wegennet en het hoofdwegennet (A4 en A12) ontlasten.

Planning

In 2024 wordt de verkenning afgerond en zullen afspraken gemaakt worden over de vervolgstappen.

Betrokken partijen

Provincie Zuid-Holland is trekker van het project. Overige direct betrokken partijen zijn het ministerie van IenW, Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de gemeenten Leiden, Zoetermeer, Zoeterwoude en Leidschendam-Voorburg.



Financiën

Binnen MoVe-verband is een budget gereserveerd op basis Rijk/regio = 50/50. Voor het Rijk is dat € 37 miljoen (prijspeil 2024, inclusief btw). Binnen de regio zullen nadere afspraken gemaakt worden over de verdeling, afhankelijk van waar de baten van maatregelen neerslaan. In de volgende fase van het project zal een bestuursovereenkomst opgesteld worden tussen betrokken partijen waarin onder meer afspraken zullen worden gemaakt over de verdeling van de financiën voor de studiefase en de uitvoeringsfase.

Het taakstellend budget is € 37 miljoen (MF 11.01).

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **OV en spoor**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Inframaatregelen MerwedeLingeLijn

Projecthistorie
Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave
In de periode 2028-2030 wordt het spoorbeveiligingssysteem ERTMS aangelegd op en rondom station Dordrecht. Dat betekent dat alle treinen die daar rijden voorzien moeten zijn van ERTMS. De MerwedeLingeLijn loopt tussen Dordrecht en Geldermalsen. Voor de treinen op deze lijn is gebleken dat ombouwen naar ERTMS niet doelmatig is, waardoor is besloten tot de aanschaf van nieuwe treinen. Naast ERTMS, zijn de nieuwe treinen ook voorzien van toiletten. Om de nieuwe treinen te laten rijden tussen Dordrecht en Geldermalsen zijn aanpassingen aan het spoor benodigd. Op deze manier is het spoor klaar voor de toekomst.

Oplossing
Nieuwe treinen zijn langer en vragen meer stroom. Daarom wordt verkend welke maatregelen er nodig zijn om de perrons te verlengen en de energievoorziening te versterken. Daarnaast verkennen we de opties voor het aanleggen van extra opstelcapaciteit.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Dit project draagt bij aan het toekomstbestendig maken van de infrastructuur op de MerwedeLingeLijn zodat deze geschikt zijn voor nieuwe treinen. De nieuwe treinen dragen bij aan een succesvolle implementatie van ERTMS in Nederland en aan de toegankelijkheid van toiletten in de trein.

Planning
De verkenningsfase wordt in 2026 afgerond.

Betrokken partijen
IenW, ProRail en Provincie Zuid-Holland.

Financiën
Het taakstellend budget bedraagt € 57 miljoen. Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regiopartijen.



Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen Personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Oude Lijn

TEN-T | Programma WoMo | Programma MoVe

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Begin 2024 is het budget voor de Oude Lijn losgekoppeld van het budget voor de planstudies Randstadrail/Metronet, de verkenning HOV Leiden-Zoetermeer en de planstudie station Rotterdam Stadionpark.

2023 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De forse groei van het aantal woningen en arbeidsplaatsen in de Zuidelijke Randstad leidt tot toenemende vraag naar vervoer. Om de schaarse open en groene ruimten te behouden, is er voor gekozen de bouw van woningen en arbeidsplaatsen zoveel mogelijk binnenstedelijk te realiseren in combinatie met een schaalsprong in het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). De Oude Lijn maakt deel uit van deze schaalsprong. Het op deze manier oppakken van de ruimtelijke opgaven en de mobiliteitsopgaven, leidt ook tot vergroting van de agglomeratiekracht in de Zuidelijke Randstad.

Oplossing

In de MIRT-verkenning Oude Lijn wordt het volgende onderzocht:

- Opwaardering van vier bestaande stations (Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam Centrum en Dordrecht);
- Extra sprinters tussen Den Haag Centraal en Dordrecht (van 6 naar 8 of 12);
- Vier nieuwe stations (Rijswijk Buiten, Schiedam Kethel, Rotterdam Van Nelle en Dordrecht Leerpark).

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De oplossing moet bijdragen aan de doelstellingen van het programma MoVe (Mobiliteit en Verstedelijking) in de regio Rotterdam - Den Haag:

- Versterking van de agglomeratiekracht van de Zuidelijke Randstad;
- Duurzaam bereikbaar houden van de toplocaties (woon-werk) in de Zuidelijke Randstad;
- Vergroten van de kansen voor mensen op betaald werk (bereikbaarheid woningen en arbeidsplaatsen);
- Ontzien van het open, groene landschap.



Dit project zorgt voor de ontsluiting en het bereikbaar maken van 54.000 woningen op de elf toplocaties langs de Oude Lijn tot 2030 (exclusief CID Binckhorst en Oostflank Rotterdam). Na 2030 worden met de realisatie van de Oude Lijn op deze locaties nog eens 23.000 woningen mogelijk gemaakt. Daarmee draagt het project bij aan de woningbouwdoelstellingen van het kabinet-Rutte IV.

Planning

De MIRT-verkenning is in november 2022 gestart met het uitbrengen van de startbeslissing. De keuze van de kansrijke oplossingsrichtingen is voorzien voor eind 2024.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen Personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Oude Lijn

(vervolg)

TEN-T Programma WoMo Programma MoVe

Betrokken partijen

De MIRT-verkenning Oude Lijn is een project binnen het programma MoVe.

De betrokken partijen zijn de gemeenten Leiden, Den Haag, Schiedam, Rotterdam en Dordrecht, provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam - Den Haag, ProRail, NS, Verstedelijkingsalliantie Zuidelijke Randstad, ministeries van VRO en IenW.

Financiën

Het taakstellend Rijksbudget bedraagt € 1,402 miljard, waarvan € 682,5 miljoen (pp 2024) uit de middelen voor Woningbouw en Mobiliteit (WoMo). De regiopartijen dragen gezamenlijk € 138,6 miljoen (p.p. 2024) bij.

TEN-T

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

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

A4 Burgerveen-N14

Programma WoMo

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 De aanhoudende onzekerheid rondom de stikstofproblematiek zorgt voor een vertraging van de oplevering van het ontwerp-tracébesluit.

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 miljoen 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 de Randstad en diverse economisch belangrijke locaties daar. Ook vermindert het de economische schade als gevolg van files op dit traject en draagt het bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en het behalen van de woningbouwdoelstellingen van het kabinet-Rutte IV.

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

A4 Burgerveen-N14

(vervolg)

Programma WoMo

TEN-T

Planning

De mijlpalen voor het project zijn nader te bepalen. Het opstellen van de planning is mede afhankelijk van de ontwikkelingen in het stikstofdossier.

Politiek/bestuurlijk

De ministeries van IenW en VRO, 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. In het Bestuurlijk Overleg MIRT 2023 zijn ook afspraken gemaakt over een fietsverbinding. Het Rijk en de regio investeren gezamenlijk in het verbeteren van de fietsverbinding tussen Leidschendam-Voorburg en Leiden. De regio zal hiervoor een investering doen van € 6,46 miljoen (prijspeil 2022, inclusief btw). Het Rijk draagt € 2,67 miljoen (prijspeil 2022, inclusief btw) bij vanuit de middelen binnen het project A4 Burgerveen - N14 voor Minder Hinder tijdens de realisatie.

TEN-T

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

File top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 33 uit de file top 50.

Financiën

Voor de problematiek op de A4 tussen Knooppunt Burgerveen en de N14 is in totaal € 358 miljoen (prijspeil 2024) gereserveerd. Hiervan is bij Voorjaarsnota 2023 een aanvullend budget van € 87 miljoen (prijspeil 2024) beschikbaar gesteld vanuit de middelen voor Woningbouw en Mobiliteit (WoMo). Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regio.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	358	n.t.b.
MIRT 2024	347	n.t.b
MIRT 2023	248	n.t.b.
MIRT 2022	236	2029-2031
MIRT 2021	231	
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	127	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	55	

* 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.

2023 Het project is gepauzeerd in het kader van de herprioritering van het Mobiliteitsfonds.

2022 Zoals gemeld in de MIRT-brief van 9 juni 2021 (TK 35570-A, nr. 62) is dit een van de projecten die vertraging oplopen in afwachting van het onderzoek naar de maximale rekenafstand ten aanzien van 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 ontwerp-tracébesluit 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 bleek 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 studiefase 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 studiefase betreft de nadere uitwerking van de werkzaamheden aan de A4 (onder meer het toevoegen van een extra rijstrook op grote delen van het tracé en een parallelstructuur voor doorgaand verkeer met 2x2 rijstroken bij Den Haag) en de N14 (aanpassen van twee kruisingen in Leidschendam-Voorburg).

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan de bereikbaarheid van de regio. Ook de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio is meegenomen in dit project.



Planning

De herprioritering van het Mobiliteitsfonds in 2023 is van invloed op dit project. Dat betekent dat het project tot nader order gepauzeerd is. Meer informatie hierover staat in het toelichtende blad over de herprioritering aan het begin van dit MIRT Overzicht.

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. Naast deze (semi-)overheden zijn verschillende stakeholders betrokken.

File top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 5 uit de file top 50.

TEN-T

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

Financiën

Na de herprioritering van het Mobiliteitsfonds bedraagt het resterende Rijksbudget voor dit project € 157 miljoen (prijspeil 2024), waarvan een deel al contractueel verplicht is. Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regio.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	157	n.t.b.
MIRT 2024	153	n.t.b.
MIRT 2023	726	n.t.b.
MIRT 2022	692	n.t.b.
MIRT 2021	676	2026-2028
MIRT 2020	467	2026-2028
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	310	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	119	

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

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

Capaciteitsverruiming A16 Van Brienenoordcorridor Rotterdam

TEN-T

Programma WoMo

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT. Dit is een uitvloeisel van de MIRT-verkenning Oeververbindingen Rotterdam.

Opgave

In het Bestuurlijk Overleg MIRT van november 2022 hebben het Rijk en de regio besloten de inhoud van het voorkeursalternatief vast te stellen. Het voorkeursalternatief bestaat uit:

- een multimodale brugverbinding met een nieuwe HOV-verbinding met tramkwaliteit van Kralingse Zoom naar Zuidplein;
- station Stadionpark;
- een hoogwaardige busverbinding van Centraal Station naar Zuidplein via de Maastunnel;
- capaciteitsverruiming N210/Algeracorridor;
- capaciteitsverruiming A16 Van Brienenoordcorridor.

Het Rijk en de regio hebben verder besloten een afspraak te maken over het tot en met 2030 realiseren van circa 19.000 woningen in de Oostflank van de Rotterdamse regio en circa 16.000 woningen in de periode na 2030.

De verdere uitwerking van de A16 Van Brienenoordcorridor staat beschreven in dit MIRT-blad. De verdere uitwerking van de nieuwe oeververbinding met HOV-lijn, station stadionpark en de HOV-busverbinding Maastunnel staat beschreven in het MIRT-blad 'Oostflank Rotterdam'. De provincie Zuid-Holland neemt de verdere uitwerking van de N210/Algeracorridor ter hand. Hieraan is geen Rijksbijdrage gekoppeld.

Oplossing

Naar aanleiding van de MIRT-verkenning is een bestuurlijke voorkeur vastgesteld voor de A16 Van Brienenoordcorridor. Deze voorkeur behelst het slimmer inrichten van de weg, het toevoegen van een extra rijstrook op delen van het tracé (tussen de knooppunten Terbregseplein en Ridderkerk op de A16 en tussen de knooppunten Ridderkerk en Vaanplein op de A15) en het aanpassen van het weefvak bij de aansluiting Feijenoord.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project zorgt voor de ontsluiting en het bereikbaar maken van 35.000 woningen in de NOVEX-locatie Oostflank Rotterdam. Het betreft circa 19.000 woningen in de periode tot en met 2030 en circa 16.000 woningen na 2030. Daarmee draagt het bij aan de woningbouwdoelstellingen van het kabinet-Rutte IV.

Het project levert daarnaast een bijdrage aan het voorkomen, verminderen en/of oplossen van IMA-knelpunten op het hoofdwegennet.

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

Capaciteitsverruiming A16 Van Brienenoordcorridor Rotterdam

(vervolg)

TEN-T

Programma WoMo

Planning

De mijlpalen voor het project zijn nader te bepalen. Het opstellen van de planning is mede afhankelijk van de ontwikkelingen in het stikstofdossier.

Betrokken partijen

Het ministerie van IenW en VRO.

File top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 1, 18, 19 en 36 uit de file top 50.

TEN-T

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

Financiën

Het Rijk reserveert voor de realisatie van de ingrepen op de A16 Van Brienenoordcorridor € 290 miljoen (prijspeil 2024). Hiervan is bij de Voorjaarsnota 2023 een aanvullend budget van € 60 miljoen (prijspeil 2024) beschikbaar gesteld vanuit de middelen voor Woningbouw en Mobiliteit (WoMo). Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regio.

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.

2024 Het projectbudget is verhoogd met € 56 miljoen vanwege noodzakelijke uitbreiding van de scope van het project. De spitsstrook op de A12 van Utrecht richting Gouda/Den Haag wordt een volwaardige rijstrook en wordt doorgetrokken als derde rijstrook richting Rotterdam (A20). Daarnaast wordt tussen de aansluitingen Moordrecht en Nieuwerkerk aan den IJssel in beide richtingen de op- en afrit verbonden door een weefvak. Hierdoor ontstaat een 3+1-rijbaanindeling.

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 kostenraming behorend bij de Voorkeursbeslissing. Het project is vertraagd omdat er geen inschrijvingen van ingenieursdiensten zijn binnengekomen voor de MIRT-planning en studies. Na consultatie van de markt wordt op korte termijn een nieuwe aanbestedingsprocedure gestart.

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 a/d IJssel - Knooppunt Gouwe 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 nog niet geheel stabiel en mede afhankelijk van de ontwikkelingen in het stikstofdossier. Het Projectbesluit wordt naar huidig inzicht verwacht in 2026. Uitvoering van de werkzaamheden wordt verwacht tussen 2028-2031.

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

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 De Voorkeursbeslissing is op 11 maart 2019 vastgesteld met een taakstellend budget van € 124 miljoen en € 6 miljoen 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.

File top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 6 en 10 uit de file top 50.

Uitvoering

De uitvoering vindt naar huidig inzicht plaats tussen 2028 en 2031.

TEN-T

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

Financiën

Het taakstellend budget voor dit project is € 216 miljoen (prijspeil 2024), waarvan € 7 miljoen voor aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen. Daarnaast heeft het project de beschikking over middelen voor geluidsmaatregelen vanuit het MJPG programma. Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regio.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	216	2028-2031
MIRT 2024	153	2028-2031
MIRT 2023	145	2028-2030
MIRT 2022	138	2028-2030
MIRT 2021	135	2026-2028
MIRT 2019	178	124 mln. toegekend
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	92	t.o.v. startbudget van 124 mln.
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. € t/m 2023	35	t.o.v. startbudget van 124 mln.

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Stedelijk OV**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

CID Binckhorst

Programma WoMo

Programma MoVe

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Bij het Bestuurlijk Overleg MIRT 2022 is € 213 miljoen (prijspeil 2022) toegevoegd vanuit de WoMo-middelen. Daarnaast is een bijdrage van € 5 miljoen van VRO ten behoeve van de CID Binckhorst toegevoegd. Eind 2023 is het voorkeursbesluit genomen.

2022 In 2022 is er € 4,5 miljoen 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.

2021 Project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

In het Bestuurlijk Overleg MIRT van november 2020 is besloten deze MIRT-verkenning naar mogelijke mobiliteitsmaatregelen om de bereikbaarheid van het Central Innovation District - Binckhorst te verbeteren. Dit 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 pakketten bestaan uit:

1. Smart Mobility
2. Langzaam verkeer
3. Ruimtegebruik
4. Kwaliteitsverhoging openbaar vervoer
5. Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Stedelijk OV**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

CID Binckhorst

(vervolg)

Programma WoMo

Programma MoVe

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De oplossing moet bijdragen aan de doelstellingen van het programma MoVe (Mobiliteit en Verstedelijking in de regio Rotterdam – Den Haag):

- Versterking van de agglomeratiekracht van de zuidelijke Randstad;
- Duurzaam bereikbaar houden van de toplocaties (woon-werk) in de zuidelijke Randstad;
- Vergroten van de kansen voor mensen op betaald werk (bereikbaarheid woningen - arbeidsplaatsen);
- Ontzien van het open, groene landschap.

Dit project zorgt voor de ontsluiting en het bereikbaar maken van ruim 20.000 woningen in CID Binckhorst t/m 2030 en het mogelijk maken van circa 15.000 woningen na 2030. Daarmee draagt het project bij aan de woningbouwdoelstellingen van het kabinet-Rutte IV.

Planning

De komende jaren wordt het voorkeursalternatief verder uitgewerkt in de planning- en studiefase. Deze zal naar verwachting in 2026 worden afgerond.

Politiek/bestuurlijk

De planning- en studiefase heeft zes opdrachtgevers, te weten: gemeente Den Haag, gemeente Leidschendam-Voorburg, provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH), het Ministerie van VRO en het ministerie van IenW.

Financiën

Het taakstellend budget is € 337 miljoen (inclusief € 231 miljoen voor Woningbouw en Mobiliteit). (Prijspeil 2024)

De regio draagt circa € 273 miljoen (prijspeil 2022, inclusief btw) bij als cofinanciering voor dit project.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	337	Divers
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 **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen, Stedelijk ov en Wonen**
Ministerie **IenW en VRO**
Fase **Planning en studies**

Stadsbrug, HOV en station Stadionpark, Oostflank Rotterdam

Programma WoMo

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 In 2024 is het rijksdeel voor het station Stadionpark vanuit het budget Nationaal Groeifondsonderdeel (NGF) Oude Lijn overgeheveld naar het project Stadsbrug, HOV en station Stadionpark. Het betreft een bedrag van € 138,6 miljoen (prijspeil 2024). Begin 2024 is het voorkeursbesluit genomen.

2023 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT. Dit is een uitvloeisel van de MIRT-verkenning Oeververbindingen Rotterdam.

Opgave

In het Bestuurlijk Overleg MIRT van november 2022 hebben het Rijk en de regio besloten de inhoud van het voorkeursalternatief vast te stellen, bestaande uit:

- een multimodale brugverbinding met een nieuwe HOV-verbinding met tramkwaliteit van Kralingse Zoom naar Zuidplein;
- station Stadionpark;
- een hoogwaardige busverbinding van Rotterdam Centraal naar Zuidplein via de Maastunnel;
- capaciteitsverruiming N210/Algeracorridor (Het voorkeursalternatief betreft maximale benutting van de bestaande wegcapaciteit van de Algerabrug met een extra autorijstrook op de Algeraweg in noordelijke richting een ongelijkvloerse oplossing bij Capelseplein);
- capaciteitsverruiming A16 Van Brienenoordcorridor (Het voorkeursalternatief betreft het slimmer inrichten van de weg, het toevoegen van een extra rijstrook op delen van het tracé en het aanpassen van het weefvak bij aansluiting Feijenoord.).



De verdere uitwerking van de A16 Van Brienenoordcorridor staat beschreven in het betreffende MIRT-blad. De regio zal de verdere uitwerking van de N210/Algeracorridor ter hand nemen.

De gemeente Rotterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag voeren de verdere uitwerking van de hoogwaardige busverbinding van Centraal Station naar Zuidplein via de Maastunnel uit. De verdere uitwerking van de multimodale brugverbinding met HOV-verbinding en station Stadionpark staat beschreven in dit MIRT-blad.

Vanuit de wederkerigheid tussen investeren in bereikbaarheid en verstedelijking starten de Gemeente en MRDH met de volgende fase van de stedelijke ontwikkeling van de Oostflank van Rotterdam, bestaande uit de realisatie van 19.000 woningen tot en met 2030 en circa 16.000 woningen in de periode na 2030, waarvan 30.000 op Rotterdams grondgebied. Deze wederkerigheid is planologisch verankerd middels een herziening van de Rotterdamse Omgevingsvisie. Nadere afspraken hierover tussen partijen zijn (of worden) verder vastgelegd in de Regionale realisatieagenda Rotterdam (Woondeal) en het Ontwikkelperspectief voor de NOVEX Zuidelijke Randstad. Deze volgende fase van de stedelijke ontwikkeling dient gelijk op te lopen met de uitwerking en realisatie van het MIRT-project. Daartoe bespreken partijen eventuele tegenvallers bij de realisatie van de 19.000 woningen in de periode tot en met 2030.

De bovenstaande afspraken zijn door de betrokken partijen geformaliseerd door de herziening van de Rotterdamse Omgevingsvisie, die in december 2023 door de gemeenteraad is vastgesteld, en de ondertekening van een Bestuursovereenkomst in januari 2024. De bestuursovereenkomst bevat concrete afspraken over de verdere uitwerking van de multimodale brugverbinding met HOV-verbinding en station Stadionpark en is op 7 februari 2024 gepubliceerd in de Staastcourant (nr. 3145).

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen, Stedelijk ov en Wonen**
Ministerie **IenW en VRO**
Fase **Planning en studies**

Programma WoMo

Stadsbrug, HOV en station Stadionpark, Oostflank Rotterdam

(vervolg)

Oplossing

Multimodale brug en HOV-verbinding Kralingse Zoom - Zuidplein
In de MIRT-verkenning is een nieuwe multimodale brugverbinding met aanlandingen op de noordoever (Nesserdijk) en de zuidoever (Burgerhoutstraat) van de Nieuwe Maas vastgesteld als bestuurlijke voorkeur. In de MIRT-verkenning werd deze locatie aangeduid als Bocht A. Bij de verdere uitwerking worden zowel de waterzijdige (vlotte en veilige doorvaart van schepen) als de landzijdige (HOV, auto, fiets en voetganger) aspecten onderzocht, inclusief de aansluiting op het onderliggend wegennet voor alle modaliteiten. Voor de ov-verbinding van Kralingse Zoom naar Zuidplein wordt uitgegaan van een nieuwe HOV-verbinding met tramkwaliteit via de multimodale brug.

Station Stadionpark

Het vastgestelde voorkeursalternatief betreft de uitbreiding van het huidige evenementenstation Station Stadionpark tot een regulier treinstation, met als uitgangspunt een Sprinterbediening met een frequentie van zes keer per uur per richting. De scope bestaat uit spoorse aanpassingen, toevoeging van stationsvoorzieningen en de inrichting van de openbare ruimte rond het station.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project zorgt voor de ontsluiting en bereikbaar maken van 35.000 woningen in de NOVEX-locatie Oostflank Rotterdam. Het betreft circa 19.000 woningen in de periode tot en met 2030 en circa 16.000 woningen na 2030. Daarmee draagt het bij aan de woningbouwdoelstellingen van het kabinet-Rutte IV.

De oplossing moet ook bijdragen aan de doelstellingen van het programma MoVe (Mobiliteit en Verstedelijking in de regio Rotterdam-Den Haag):

- Versterking van de agglomeratiekracht van de zuidelijke Randstad;
- Duurzaam bereikbaar houden van de toplocaties (woon-werk) in de zuidelijke Randstad;
- Vergroten van de kansen voor mensen op betaald werk (bereikbaarheid woningen – arbeidsplaatsen);
- Ontzien van het open, groene landschap.

Planning

2023: lokale/regionale vaststelling van het bestuurlijk vastgestelde voorkeursalternatief, door middel van een partiële herziening van de Rotterdamse omgevingsvisie. Ondertekenen van een bestuursovereenkomst over de verdere uitwerking en realisatie van het Voorkeursalternatief (afgerond).

2024 en verder: De komende jaren wordt het voorkeursalternatief uitgewerkt in de planning- en studiefase. De openstelling is nog niet bekend.

Politiek/bestuurlijk

Deze MIRT-planning- en studiefase kent vier initiatiefnemers: gemeente Rotterdam, Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH), het Ministerie van VRO en het ministerie van IenW. In januari zijn de afspraken over de vervolgfase vastgelegd in een bestuursoveenkomst.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen, Stedelijk ov en Wonen**
Ministerie **IenW en VRO**
Fase **Planning en studies**

Programma WoMo

Stadsbrug, HOV en station Stadionpark, Oostflank Rotterdam

(vervolg)

Financiën

Multimodale brug en HOV-verbinding Kralingse Zoom - Zuidplein
Het Rijk en de regio hebben op basis van het vastgestelde voorkeursalternatief in 2022 gezamenlijk een bedrag van € 1,288 miljard (prijspeil 2022, inclusief btw) gereserveerd voor de planuitwerking en de realisatie van de multimodale brugverbinding met een nieuwe HOV-verbinding met tramkwaliteit van Kralingse Zoom naar Zuidplein. De totale reservering van het Rijk bedraagt 691,2 miljoen (prijspeil 2024). Dit bedrag wordt gefinancierd vanuit het WoMo-budget.

Station Stadionpark
Het Rijk en de regio hebben op basis van het vastgestelde voorkeursalternatief gezamenlijk een bedrag gereserveerd voor de planuitwerking en de realisatie van Station Stadionpark. Het rijksdeel is afkomstig uit het budget van de Nationaal Groeifondspropositie Oude Lijn en bedraagt € 138,6 miljoen (prijspeil 2024). Dit bedrag wordt voor € 38 miljoen gefinancierd vanuit het WoMo-budget.

De regio draagt € 714 miljoen (prijspeil 2022, inclusief btw) bij als cofinanciering voor dit project.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	830	n.n.b.
MIRT 2024	672	n.n.b.
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	158	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €		

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen en OV**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Randstadrail/Metronet

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024

Het project is nieuw opgenomen in het MIRT. De financiering van het Rijksdeel van dit project is afkomstig vanuit het budget Nationaal Groeifonds (NGF) Oude Lijn. In prijspeil 2024 uitgedrukt is dat een bedrag van € 275 miljoen.

Opgave

Op verschillende locaties langs de lijnen RandstadRail 2, 3 en 4, de metrolijnen E en C liggen grootschalige verstedelijkingslocaties én in de jaren tot 2030 groeit daar het aantal woningen met ruim 35.000. Het Metronet in de regio Rotterdam (C-lijn en E-lijn) en RandstadRail (lijn 3 en 4) in Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Zoetermeer zijn als regionale ov-corridors in de Zuidelijke Randstad geschikt om deze verstedelijksopgaven te ondersteunen. Het Rijk en de regio hebben de gedeelde ambitie om deze regionale ov-corridors door te ontwikkelen in aansluiting op de verstedelijking. Daartoe hebben zij samen de afgelopen jaren gewerkt aan oplossingen voor deze corridors. Deze oplossingen bestaan uit het gekoppeld rijden van de bestaande voertuigen op de RandstadRail, het verhogen van de frequentie op delen van het Metronet én het vernieuwen van de spoorbeveiliging op het samenloopdeel van de RandstadRail en het Metronet.



Oplossing (inclusief eventuele inpassingmaatregelen)

De scope van de projecten bestaat uit drie componenten:

1. Gekoppeld rijden op de RandstadRail. Hierbij is de eerste fase om bij ingebruikname per 2027 gekoppeld te gaan rijden met de railvoertuigen op RandstadRail lijn 4. Dat betekent dat de dienstregeling de gehele dag wordt uitgevoerd met twee aan elkaar gekoppelde voertuigen. Daardoor ontstaat meer capaciteit door extra frequenties en zo groeimogelijkheden voor nieuwe reizigers. Voor de tweede fase gekoppeld rijden wordt een scenarioanalyse uitgevoerd, waarbij gekeken wordt op welke lijn in het stedelijk gebied van Den Haag (2, 3 of 4) gekoppeld rijden het beste in te passen is. Het doel is om bij ingebruikname per 2029 met twaalf gekoppelde RandstadRail-voertuigen per uur door de tramtunnel Grote Marktstraat en het Samenloopdeel te rijden. Dit om de beperkt beschikbare spoortechnische capaciteit zo optimaal mogelijk in te zetten voor de reizigers.
2. Frequentieverhoging op het Metronet. Hierbij is de oplossing om in twee stappen de frequentie van het Metronet te verhogen. De eerste stap is de E-lijn bij ingebruikname per 2030, waar deze drukke metrolijn tussen Den Haag Centraal en Rotterdam Slinge elke 5 minuten gaat rijden. De tweede stap is de C-lijn (tussen Rotterdam Hoogvliet en Capelle aan den IJssel) elke 5 minuten te laten rijden per 2032. Ter ondersteuning hieraan wordt de metro-infrastructuur opgewaardeerd (tractie, stallingen, geluidsmaatregelen, overwegen). Ook wordt de capaciteit en doorstroming van station Beurs vergroot, bij ingebruikname rond 2035.
3. Het vernieuwen van de spoorbeveiliging van het Samenloopdeel (de infrastructuur waarvan de RandstadRail en het Metronet samen gebruik maken). Hiermee is in de toekomst een hogere frequentie van zowel het Metronet als de RandstadRail mogelijk te maken, bij ingebruikname tussen 2032-2035. Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling De oplossing draagt bij aan het in stand houden en

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen en OV**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Randstadrail/Metronet

(vervolg)

verbeteren van het regionale ov-systeem, als onderdeel van het totale mobiliteitssysteem in de provincie Zuid-Holland.

Planning

- Eind 2024 (Metronet) en medio 2025 (Randstadrail): Realisatiebesluit door de Metropoolregio Rotterdam Den Haag
- Eind 2025: Besluit voorkeursvariant spoorbeveiliging Samenloopdeel door de Metropoolregio Rotterdam Den Haag
- Medio 2027: Ingebruikname Randstadrail lijn 4
- 2030: Ingebruikname andere lijnen Randstadrail
- 2030: Ingebruikname Metrolijn E
- 2032: Ingebruikname metrolijn C
- 2032-2035: Afronding vernieuwing spoorbeveiliging samenloopdeel en station Beurs

Politiek/bestuurlijk

Metropoolregio Rotterdam Den Haag (bevoegd gezag regionaal ov), het ministerie van IenW, ov-bedrijven RET en HTM en de gemeenten Rotterdam en Den Haag zijn betrokken bij dit project.

In het Bestuurlijk Overleg MIRT van november 2022 zijn tussen het Rijk en de regio afspraken gemaakt over de scope en bekostiging van de projecten Metronet en Randstadrail. IenW en MRDH werken deze afspraken uit in een op te stellen bestuursovereenkomst in 2024.

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag is als bevoegd gezag voor het regionaal ov verantwoordelijk voor de nadere planning, uitwerking, realisatie en toekomstige exploitatie en beheer va de projecten. De projecten zijn onderdeel van een groter pakket afspraken over investeringen in het ov, gekoppeld aan de verstedelijkingsopgaven in de Zuidelijke Randstad.

Financiën

De gemaakte afspraak in het Bestuurlijk Overleg MIRT van november 2022 betreft een taakstellend investeringsbedrag voor de twee projecten samen van totaal € 509 miljoen (prijspeil 2022, inclusief btw), waaraan het ministerie van IenW en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag elk 50% bijdragen. Het huidig taakstellend budget van het Rijk is 275 miljoen (prijspeil 2024) (MF 14.01).

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

Capaciteit Volkeraksluizen

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Het project is gepauzeerd in het kader van de herprioritering van het Mobiliteitsfonds.

2020 De quick wins zijn in 2017 gerealiseerd. Het budget is nu aangepast.

2016 Het budget is verlaagd met € 2 miljoen 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 herprioritering van het Mobiliteitsfonds in 2023 is van invloed op dit project. Dat betekent dat het project tot nader order gepauzeerd is. Meer informatie hierover staat in het toelichtende blad over de herprioritering aan het begin van dit MIRT Overzicht.

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 en North Sea-Rhine-Mediterranean corridors.



Financiën

Na de herprioritering van het Mobiliteitsfonds bedraagt de resterende Rijksreservering voor dit project € 0 miljoen (prijspeil 2023). De Rijksreservering in het MIRT Overzicht 2023 bedroeg € 165 miljoen. Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regiopartijen.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	0	n.t.b.
MIRT 2024	0	n.t.b.
MIRT 2023	165	n.t.b.
MIRT 2022	157	2025-2027
MIRT 2021	154	2025-2027
MIRT 2014	157	2024-2026
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 **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Getij Grevelingen

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 In juni is de Tweede Kamer in de verzamelbrief voor het Commissiedebat Water geïnformeerd dat de kosten voor realisatie van het project getij Grevelingen fors hoger zijn dan oorspronkelijk geraamd. Een Taskforce van RWS raamt de kosten voor realisatie nu op ruim € 800 miljoen.

2023 In mei heeft Taskforce Getij Grevelingen haar eindrapport opgeleverd. Het onderzoek van de taskforce bevestigt dat er geen verbetering mogelijk is van de kwaliteit van het ecologische systeem Grevelingen zonder de herintroductie van getijdewerking. De taskforce concludeert ook dat de herintroductie van getijdewerking altijd meer kost dan het beschikbaar gestelde taakstellende budget.

2022 In november is de Tweede Kamer in de verzamelbrief voor het Wetgevingsoverleg Water geïnformeerd over het feit dat het opwekken van getijdenenergie niet langer onderdeel uitmaakt van het project vanwege technische en financiële onhaalbaarheid.

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 de 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 boven- en onderwaternatuur.

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. In mei 2023 is het eindrapport van de taskforce opgeleverd. Eind 2023 is in het kabinet Rutte IV afgesproken een besluit over het vervolg van het project Getij Grevelingen over te laten aan een nieuw kabinet vanwege de fors opgelopen kosten voor dit project.



In eerdere MIRT Overzichten stond in dit blad ook het Volkerak-Zoommeer genoemd. In het kader van tranche twee 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.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Getij Grevelingen

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2021 Het Rijk en de regio brengen samen € 9,5 miljoen 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 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 miljoen 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.

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.

Politiek bestuurlijk

Het project maakt deel uit van de Programmatische Aanpak Grote Wateren. Het achterliggende doel is om meer dynamiek in de Zuidwestelijke Delta te brengen. Daartoe wordt breed bestuurlijk samengewerkt.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Getij Grevelingen

(vervolg)

Financiën

Het projectbudget van het project Getij Grevelingen is € 106 miljoen (prijspeil 2023) opgenomen in de planning- en studiefase en verkenningen op artikel 7 van het Deltafonds. Op het Deltafonds zijn daarnaast aanvullende middelen van in totaal € 40 miljoen gereserveerd in de Programmatische Aanpak Grote Wateren (€ 20 miljoen) en de Investeringsruimte (€ 20 miljoen). Deze middelen betreffen naast aanleg ook zaken als planning- en studiefase, onderhoud en monitoring. EZK had € 4,25 miljoen gereserveerd voor de planning- en studiefase van een getijdencentrale. Die reservering is in 2024 vervallen vanwege het niet doorgaan van de getijdencentrale.

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2016 In juli 2016 is de Tweede Kamer per brief geïnformeerd over de financiële stand van zaken en heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen met het verzoek om voor het Wetgevingsoverleg Water geïnformeerd te worden over een gefaseerde aanpak en mogelijke financieringsconstructies. In december 2016 is een aanvullende brief over de financiële opgave en het ontwikkelperspectief voor de Grevelingen aan de Tweede Kamer verstuurd.

2015 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	146	n.t.b.
MIRT 2024	150	n.t.b.
MIRT 2023	146	2028-2029
MIRT 2022	143	2028-2029
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	10	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	12	

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Zandsuppletie Galgeplaat

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Planuitwerking en het projectbesluit wordt voorbereid.

2022 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT. Het project is overgegaan van de verkenningsfase naar de planning en studiefase.

2021 Samen met de 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 het kader van de bestrijding van de zandhonger in de Oosterschelde is in februari 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*. Op grond daarvan is als eerste project de Zandsuppletie Roggenplaat gestart.

Opgave

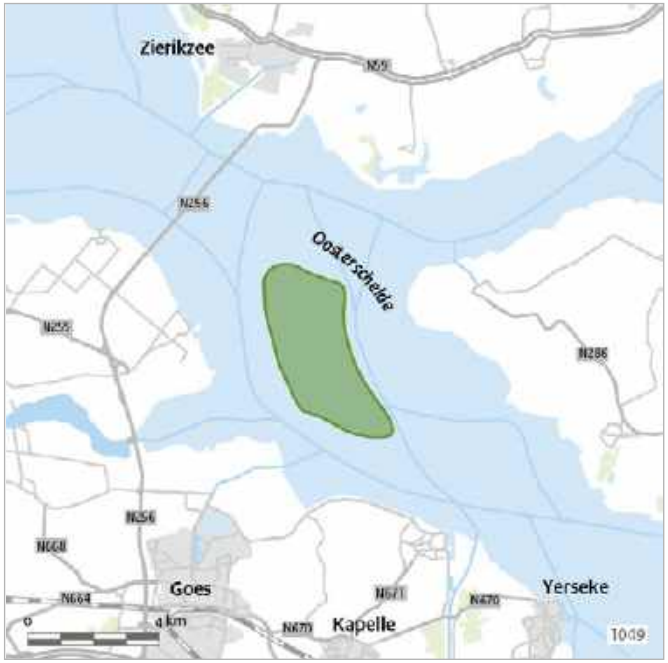
Sinds de aanleg van de Oosterscheldekering kalven in de Oosterschelde intergetijdengebieden zoals platen, slikken en schorren geleidelijk af. Dat verschijnsel staat bekend als de zandhonger van de Oosterschelde en vormt een bedreiging voor de natuur, het landschap en recreatie.

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 komen, 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 kon worden voorbereid. De regio, het Rijk en Natuurmonumenten hebben daartoe een samenwerkingsovereenkomst en een plan van aanpak opgesteld. Aan de hand daarvan startte in 2022 de planuitwerkingsfase.



De zandsuppletieprojecten die voortkomen uit de MIRT-verkenning Zandhonger Oosterschelde maken onderdeel uit van de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW). Dat programma werkt aan toekomstbestendige grote wateren, waarin een goede waterkwaliteit en hoogwaardige natuur samengaan met een krachtige economie.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Zandsuppletie Galgeplaat

(vervolg)

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.

Planning

De planuitwerking resulteert eind 2024/begin 2025 in een met de stakeholders afgestemd ontwerp en vergunningaanvragen voor de zandsuppletie Galgeplaat en omgeving. Het project wordt naar verwachting in de winter van 2026-2027 opgeleverd.

Betrokken partijen

De ministeries van IenW en LNV zijn de opdrachtgevers voor het PAGW-project 'Zandsuppletie Galgeplaat en omgeving'. Er wordt in de werkt samengewerkt met de provincie Zeeland, Natuurmonumenten en Stichting Nationaal Park Oosterschelde. Gemeenten en vertegenwoordigers van de recreatie- en schelpdiersector zijn actief bij de voorbereiding en uitvoering van het project.

Politiek-bestuurlijk

Het project maakt deel uit van tranche 2 van de 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

Het taakstellend budget voor het project bedraagt € 22,5 miljoen. Dit bestaat uit een bijdrage van € 20 miljoen vanuit de middelen van de PAGW, aangevuld met een regionale cofinanciering van € 2,5 miljoen. De raming voor de planuitwerking in de periode 2022-2024/2025 is € 0,99 miljoen.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	20	2026-2027
MIRT 2024	20	2026-2027
MIRT 2023	20	2026-2027
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 **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

A16 Rotterdam

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 De geplande openstelling blijft 2025.

2023 Het bestaande viaduct in de A16, ter hoogte van het knooppunt Terbregseplein, blijkt onvoldoende robuust om te kunnen renoveren. Er is gekozen voor een scenario van volledige vervanging, met minimale verkeershinder. Deze vervanging is toegevoegd aan de scope van het project. De gevolgen hiervan op de planning (openstelling) lijken mitigeerbaar, maar worden nog onderzocht.

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.

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 en North Sea-Rhine-Mediterranean corridors.

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 ontwerptracébesluit is in 2015 vastgesteld en in september 2015 ter inzage gelegd.



In oktober 2015 is de Inpassingovereenkomst A13/16 gesloten met de regiopartners, waarin verdere afspraken zijn gemaakt over de besteding van de regionale bijdrage aan enkele bovenwettelijke inpassingsmaatregelen. Daarbij is de eerder overeengekomen regionale bijdrage van € 100 miljoen geïndexeerd en gesplitst in een projectgebonden deel van € 92 miljoen en een niet-projectgebonden deel van € 14 miljoen.

In 2018 zijn aanvullende afspraken gemaakt. De projectgebonden regionale bijdrage komt daarmee uit op € 102 miljoen. De regio zal de € 14 miljoen besteden aan inpassingsmaatregelen die geen deel uitmaken van het tracébesluit. Het tracébesluit is vastgesteld in juni 2016 en in augustus 2016 ter inzage gelegd. In augustus 2017 is het tracébesluit onherroepelijk geworden.

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



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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.

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, 2, 27 en 37 uit de file top 50.

Financiën

Er is een taakstellend budget van € 2.062 miljoen (prijspeil 2024), inclusief een projectgebonden regionale bijdrage van € 102 miljoen (zie voor nadere toelichting: politiek/bestuurlijk). Hierbij is rekening gehouden met een PPS-taakstelling van € 45 miljoen (Artikel MF 12.04.01). De verhoging van het projectbudget komt door middel van de prijsbijstelling 2024 en excessieve prijsstijging. Het projectbudget is opgehoogd met € 269 miljoen, als gevolg van € 45 miljoen om de gevolgen van excessieve prijsstijgingen op te vangen, met € 20 miljoen voor tegenvallers, € 35 miljoen voor het brandwerendheid maken van de tunnel, € 38 miljoen vertragingskosten, € 83 miljoen voor de vervanging van kunstwerk 58 en € 2 miljoen bijdragen van derden.

De renovatie van een bestaand viaduct is toegevoegd aan de scope van het project. Het projectbudget is hiertoe met € 83 miljoen 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 het project A16 Rotterdam is dit gebeurd in het MIRT 2020.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	2.062	2025
MIRT 2024	2.021	2025
MIRT 2023	1.746	2025
MIRT 2022	1.705****	2025
MIRT 2021	1.521	2022-2024
MIRT 2014	964	2021
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	1.098	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	201	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	515	25 %
2022	345	17 %
2021	300	17 %
2020	192	11 %
2019	129	8 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 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 miljard. terwijl dat € 1,705 miljard. 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 miljoen opgehoogd in verband met meerkosten in de uitvoering als gevolg van COVID-19.

2022 Het projectbudget van project Blankenburgverbinding wordt opgehoogd naar € 1,975 miljard, voornamelijk als gevolg van extra gemaakte kosten voor de omgang van met PFAS vervuilde grond in het projectgebied, maatregelen op het gebied van klimaatadaptatie en hiermee samenhangende nieuwe normering/ wet- en regelgeving voor de 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 miljoen.

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 miljoen toegevoegd vanuit de Kaderrichtlijn Water.

Opgave

Uit de verkenning Rotterdam Vooruit is gebleken dat de doorstroming op de Ruit van Rotterdam in de nabije toekomst 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 oeververbinding ten westen van de Beneluxtunnel aangelegd: de Blankenburgverbinding, op basis van variant Krabbeplas-West. In het tracébesluit 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 tracébesluit zal de regio het kwaliteitsprogramma dat de regiopartijen hebben opgesteld verder uitwerken en realiseren. Dit programma bevat voorstellen voor projecten op het gebied van natuur, recreatie en leefbaarheid.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project zorgt voor een betere bereikbaarheid van de Rotterdamse regio. Daarmee draagt de 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 ontwerp-tracébesluit ter inzage gelegen en op 28 maart 2016 is het tracébesluit, 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 knelpunt 30 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 programma TEN-T.

Financiën

Het taakstellend budget bedraagt € 2.266 miljoen (prijspeil 2024). Hiervan wordt € 598 miljoen (prijspeil 2022) door tol opgebracht en dit is inclusief de maatregel Kaderrichtlijn Water (€ 1 miljoen). Om de tolheffing mogelijk te maken, is gelijktijdig met het tracébesluit een tolbesluit genomen (Artikel MF 12.04.01). Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regio.

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 het project A24 Blankenburg-verbinding is dit gebeurd in het MIRT 2020.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	2.266	2024
MIRT 2024	2.227	2024
MIRT 2023	2.017	2024
MIRT 2022	1.975	2024
MIRT 2021	1.909	2024
MIRT 2017	1.090	2022-2024
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	1.176	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	229	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	516	23 %
2022	391	18 %
2021	321	16 %
2020	273	14 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 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.

2024 Het taakstellend budget is verlaagd met € 6 miljoen in verband met een btw-afdracht aan het btw-compensatiefonds. Daarnaast is het budget verhoogd als gevolg van het toekennen van de prijsindexering 2024. De verlaging is per saldo € 2 miljoen. Door diverse oorzaken is vertraging ontstaan in de uitvoering van N434 en Europaweg. De N434 is op 5 juli opengesteld voor het verkeer. De Europaweg is begin 2024 gegund.

2023 Het taakstellend budget is verlaagd met € 12 miljoen, in verband met een btw-afdracht aan het btw-compensatiefonds. Daarnaast is het budget verhoogd met € 10 miljoen als gevolg van het toekennen van de prijsindexering 2023. De verlaging is per saldo € 2 miljoen.

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) moet 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 omgeving, 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.
2023-2027: Openstelling Europaweg

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 miljoen (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

A44 zijn sinds 2017 in uitvoering en dit projectdeel is in 2024 gereed. De Tjalmaweg (N206) was sinds in 2019 in uitvoering en is in 2023 in gebruik genomen. De uitvoering van de Europaweg (N206) is begin 2024 gegund en deze weg zal naar verwachting in 2027 gereed zijn.

TEN-T

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

Financiën

De taakstellende rijksbijdrage is € 557 miljoen (prijspeil 2024).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	557	De planning is aan de regio
MIRT 2024	559	De planning is aan de regio
MIRT 2023	561	De planning is aan de regio
MIRT 2022	589	De planning is aan de regio
MIRT 2021	581	De planning is aan de regio
MIRT 2016	551	De planning is aan de regio
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	6	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	66	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	408	73 %
2022	369	66 %
2021	285	51 %
2020	230	41 %
2019	174	31 %
2018	141	25 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Calandbrug (Theemswegtracé)

TEN-T
CEF

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Uit onderzoeken blijkt dat de renovatie van de Calandbrug omvangrijker en kostbaarder wordt dan aanvankelijk gedacht. Een belangrijke reden hiervoor is dat regelgeving en standaarden voor bruggen de afgelopen periode zijn aangescherpt, waardoor de scope van het project fors uitgebreid moet worden. Daarnaast spelen prijsstijgingen in de bouwsector en is er schaarste aan benodigde capaciteit. Eén van de gevolgen hiervan is dat de start van de realisatie is opgeschoven naar 2025 en de verwachte oplevering naar 2029.

2023 De Calandbrug wordt later opgeleverd dan aanvankelijk gepland, omdat ProRail onvoorzien tussentijds substantiële onderdelen van de brug heeft moeten vervangen. Oplevering staat nu in 2025-2026 gepland.

2022 In de overeenkomst Theemswegtracé tussen het Havenbedrijf Rotterdam en IenW van 2016 staat dat IenW naast de al beschikbaar gestelde € 112 miljoen maximaal € 16,7 miljoen aanvullend bijdraagt als de totale projectkosten meer dan € 262 miljoen bedragen. Aangezien dit zich heeft voorgedaan, is € 16,7 miljoen toegevoegd aan het projectbudget vanuit de generieke investeringsruimte (Artikel MF 11.04).

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 vanwege de groei van het spoorvervoer en het zeescheepvaartverkeer naar de Brittanniëhaven ook een knelpunt in de capaciteit voor het treinverkeer te verwachten. 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 het vervoer van gevaarlijke stoffen en door fietsers, voetgangers en auto's. De bewoners van met name Rozenburg ervaren geluidoverlast van de huidige brug.

Oplossing

Over de gezamenlijke aanpak en de financiering van de Calandbrug hebben het ministerie van IenM (nu IenW) 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. Het Havenbedrijf Rotterdam zal dit nieuwe spoortracé aanleggen. Het behelst de omlegging van het huidige spoortracé naar een tracé langs de Theemsweg. De Calandbrug zal na renovatie van het wegdeel alleen in gebruik blijven voor wegverkeer.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Ruimte bieden aan de groei van het goederenvervoer, het 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
2020-2024: Planning- en studiefase en projectbeslissing variant Calandbrug
2025: Start aanleg renovatie Calandbrug
2025-2029: Oplevering

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**



Calandbrug (Theemswegtracé)

(vervolg)

TEN-T CEF

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2021 De renovatie van de Calandbrug kan pas van start na de aanleg van het Theemswegtracé (voorzien in het vierde kwartaal van 2021).

2018 Het project is overgegaan naar de aanlegfase.

2016 Het project is overgegaan van de verkenningsfase naar de plannings- en studiefase.

2014 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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 miljoen bij aan de aanpassingen op het spoor en heeft daarnaast € 47 miljoen gereserveerd voor kleinschalige renovatie van de Calandbrug (de weg).

Uitvoering

Het Havenbedrijf Rotterdam stuurt de uitvoering van het Theemswegtracé aan. In 2018 is een deel van het werk gegund (onderbouw) en in 2020 (bovenbouw). ProRail voert de renovatie van de Calandbrug uit.

TEN-T

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

Financiën

Het taakstellend budget is € 188 miljoen (deel Rijk) (Artikel MF 13.03.05). Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regiopartijen.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	188	2020/2029
MIRT 2024	186	2020/2026
MIRT 2023	182	2020/2025
MIRT 2022	163	2020/2025
MIRT 2021	162	2020/2025
MIRT 2015	157	2019
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	31	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	13	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	137	73 %
2022	118	65 %
2021	118	72 %
2020	118	73 %
2019	118	73 %

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

** De aanleggegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 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.

2024 Voor het project is een herontwerp gemaakt, de planning is met een jaar verlengd en het contract met de aannemer is herzien. Ook zijn er aanvullende afspraken gemaakt over risicoverdeling (met name prijsstijgingen). De reden is dat in het oorspronkelijke ontwerp rekening was gehouden met toepassing van een nieuwe generatie seinen. Deze bleken echter nog niet beschikbaar. Daarnaast heeft ProRail extra kosten moeten maken voor toepassing van kwartsloze ballast. Het projectbudget is verhoogd met € 41 miljoen en de indienststelling is nu voorzien in 2026.

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 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 miljoen vanuit dit programma aan het projectbudget toegevoegd.

Opgave

Het emplacement Den Haag Centraal moet na 2024 meer treinen kunnen afwikkelen. In 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. Ook wordt het hele emplacement 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, verbeterendeur-tot-deurreistijd.

Planning

2020: Start aanleg
2023-2026: Oplevering

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Emplacement Den Haag Centraal

(vervolg)

TEN-T

Politiek/bestuurlijk

Er zijn voor dit project geen specifieke bestuurlijke afspraken. Realisatie van het project is randvoorwaardelijk voor het rijden van een hoogfrequente dienstregeling op de corridor Rotterdam - Leiden.

Uitvoering

Het project wordt uitgevoerd door ProRail. Het emplacement wordt in drie stappen gerealiseerd, waarbij eerst het deel naar Leiden, dan het deel naar Gouda en ten slotte het deel naar Rotterdam wordt vernieuwd.

TEN-T

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



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020

Het projectbudget is verhoogd. In het project worden vele kleinere werkzaamheden meegenomen die vanuit andere doelstellingen (toegankelijkheid, leefbaarheid en lifecyclemanagement) gewenst zijn. Daarom zijn middelen vanuit diverse landelijke programma's (toegankelijkheid, geluidsemplacementen, onderhoud en kleine functiewijzigingen) toegevoegd aan het projectbudget. Hierna resteerde nog een verschil van € 3,2 miljoen met de geactualiseerde raming van het project. Dit bedrag is toegevoegd vanuit de investeringsruimte Spoor.

2018

ProRail heeft eind 2017 een beschikking voor de planning en studies aangevraagd, waarbij tijd, geld en scope van het project opnieuw zullen worden gedefinieerd. Er is gekozen voor een meer robuust, betrouwbaar en toekomstvast ontwerp waarbij meer treinen sneller en met meer betrouwbaarheid over het emplacement kunnen rijden. Dit kan mede vanwege de invoering van het programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Het uitgangspunt is oplevering in 2023, maar 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.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Emplacement Den Haag Centraal

(vervolg)

TEN-T

Financiën

Het taakstellend budget is € 120 miljoen. (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. Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regiopartijen.

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2017 Volgens de meest 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 2025	120	2023-2026
MIRT 2024	77	2023-2026
MIRT 2023	74	2023-2026
MIRT 2022	71	2023-2026
MIRT 2021	65	2023-2025
MIRT 2013	37	2015
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	83	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	12	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	34	44 %
2022	17	22 %
2021	15	21 %
2020	12	17 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 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.

2024

Voor deelproject Spoorcorridor Leiden - Utrecht is in 2023 geconstateerd dat het beschikbare budget ontoereikend is om de gehele scope (aanleg nieuw station Hazerswoude-Rijndijk en realisatie vier keer per uur de gehele dag) te realiseren. Er worden versoberingsmaatregelen onderzocht om toch de volledige scope te realiseren. De planning zal hierop worden aangepast.

2023

In samenspraak met Provincie Zuid-Holland is besloten de afgegeven subsidiebeschikking HOV-net Zuid-Holland Noord per saldo te verlagen met € 50,5 miljoen. De verlaging is het gevolg van een aanzienlijk versmalde scope op de deelprojecten Spoorcorridor Leiden - Utrecht en Spoorcorridor Alphen aan den Rijn - Gouda. De vrijval is ingezet voor de ingediende amendementen voor Leeuwarden emplacement, Bus Rapid Transit (BRT), de pilot Toegankelijkheid deelmobiliteit en Verbeteren toegankelijkheid ov voor mensen met handicap. Daarnaast is € 33 miljoen van de genoemde vrijval ingezet ter dekking van de kosten van de het project Paspoort- & beveiligingsfaciliteiten op Amsterdam Centraal.

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 als kortetermijnoplossing besloten de huidige spitspendel Leiden - Alphen aan den Rijn door te trekken naar Utrecht en de frequentie te verhogen naar vier keer per uur in de brede spits. De langetermijnoplossing bestaat uit de aanleg van het nieuwe station Hazerswoude-Rijndijk en de realisatie van frequentieverhoging naar vier keer per uur, de gehele dag.



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 en kortetermijnoplossing deelproject Spoorcorridor Leiden - Utrecht
2026: Oplevering fase 2 van deelproject Buscorridor Leiden - Katwijk/Noordwijk
2029-2030: Oplevering langetermijnoplossing deelproject Spoorcorridor Leiden - Utrecht

Het onderdeel Leiden - Utrecht bevindt zich nog in de voorbereidende fase (verkenning en uitwerking plannen).

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Regionale/lokale infrastructuur**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**



HOV-Net Zuid-Holland Noord

(vervolg)

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.

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 Bestuurlijk Overleg MIRT van december 2017 zijn voor de spoorcorridor Leiden - Utrecht afspraken gemaakt over een betere bedieningsovereenkomst tussen de provincie Zuid-Holland en NS in de vorm van de 'versnelde intercity'-variant. Door onder andere baanstabiliteitsproblematiek (TK 34 775 A, nr. 76) kan deze variant in ieder geval niet op korte termijn ingevoerd worden. In het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2019 is als kortetermijnoplossing besloten de huidige spitspendel Leiden - Alphen aan 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 vier keer per uur een trein rijdt tussen deze steden. Voor de langetermijnoplossing zijn afspraken gemaakt over realisatie van station Hazerswoude en frequentieverhoging naar vier keer per uur gedurende de hele dag. Hiervoor loopt een verkenning en planuitwerking. In het deelproject Leiden - Katwijk/Noordwijk is fase 1 in 2021 opgeleverd.

Financiën

Voor HOV-net Zuid-Holland Noord is een rijksbijdrage van € 183 miljoen 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. De regionale bijdrage bedraagt circa € 75 miljoen (pp. 2022).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	183	Divers
MIRT 2024	180	Divers
MIRT 2023	225	Divers
MIRT 2022	217	Divers
MIRT 2021	213	Divers
MIRT 2014	202	2018
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	-19	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	32	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	70	39 %
2022	70	31 %
2021	63	29 %
2020	58	27 %
2019	57	27 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 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.

2023 De binnen het programma Spoorcapaciteit 2030 geraamde scope Perronverlening spoor 9 Rotterdam CS wordt uitgevoerd binnen het PHS-project Rijswijk-Rotterdam. Om die reden is € 0,551 miljoen toegevoegd vanuit dit programmabudget. De aannemer is gecontracteerd, de infrastructuur wordt op z'n vroegst in 2024 in gebruik genomen

2022 Vanuit het projectbudget Spoorcapaciteit 2030 is € 1,5 miljoen toegevoegd voor het toekomstvast aanleggen van het project door een perronverlenging op Rotterdam CS.

2021 In verband met het verlenen van de subsidiebeschikking 'Keren IC's op Rotterdam CS' is het projectbudget verhoogd met € 12 miljoen.

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 miljoen toegevoegd vanuit het projectbudget Sporen Schiedam.

Opgave

In het kader van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is het doel gesteld om vanaf 2024 meer treinen op het traject Rijswijk – Rotterdam te laten reiden en 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-procedure en m.e.r.-procedure
2018: Start aanleg
2024-2026: Oplevering

Politiek/bestuurlijk

Aan de Tweede Kamer is toegezegd 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 miljoen 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 een cofinanciering door het Rijk, de provincie Zuid-Holland en de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag. Het Rijk en de regio financieren de kosten volgens een 50/50-verdeling.



Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**



PHS Rijswijk-Rotterdam

(vervolg)

TEN-T

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 beide corridors in Nederland: North Sea-Baltic, en North Sea-Rhine-Mediterranean.

Financiën

Het taakstellend budget bedraagt € 388 miljoen (Artikel MF 13.03.01 en 17.10.01). De cofinanciering van de regio staat benoemd onder het kopje politiek/bestuurlijk.

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 In verband met de faseovergang is € 304 miljoen 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 twee jaar.

2018 Vanaf heden is de verwachte indienststelling van het gehele project opgenomen. Bij Slotwet 2016 is € 1 miljoen toegevoegd ten behoeve van voorbereidende werkzaamheden van de aanleg. Dit is weergegeven met een bandbreedte van twee jaar.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Indienststelling
MIRT 2025	388	2024/2026
MIRT 2024	385	2024/2026
MIRT 2023	375	2023/2026
MIRT 2022	364	2023/2026
MIRT 2021	356	2023/2025
MIRT 2017	9	2017
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	379	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	46	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	277	72 %
2022	219	58 %
2021	146	40 %
2020	96	27 %
2019	42	12 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 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 De aannemer die de sanering van spoor 304 zou uitvoeren, heeft laten weten dit niet te kunnen uitvoeren binnen de geplande treinvrije periode. De vervoerders vinden de gevraagde uitbreiding van de treinvrije periode niet acceptabel. Op dit moment is onduidelijk wanneer de sanering van spoor 304 wel zal plaatsvinden. In afwachting daarvan is de aanbesteding van het laatste aan te leggen geluidscherm in Bergen op Zoom afgebroken, om extra kosten te voorkomen.

2022 Op basis van een inventarisatie van de nog uit te voeren werkzaamheden, de nog te verwachten kosten en het risicodossier bleek het verantwoord het projectbudget onvoorzien te verlagen met € 0,9 miljoen. Dit bedrag is toegevoegd aan de investeringsruimte Spoor (Artikel MF 11.05.02).

2021 Op basis van een inventarisatie van de nog uit te voeren werkzaamheden, de nog te verwachten kosten en het risicodossier bleek het verantwoord het projectbudget onvoorzien te verlagen met € 1 miljoen. Dit bedrag is toegevoegd aan de investeringsruimte Spoor (Artikel IF 20.05.01). Het laatste aan te leggen geluidscherm (Bergen op Zoom) kan pas worden aangelegd na het saneren van spoor 304.

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 'Geluidmaatregelen Zeeuwse Lijn' zijn in 2011 verstrekt. Deze maatregelen waren een eis volgend uit het zogenaamde tracébesluit Sloe. Daarbij zijn ook aanvullende inpassingsmaatregelen uitgevoerd tegen geluidoverlast op het traject Vlissingen-Roosendaal (de Zeeuwse Lijn).

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het uitvoeren van de maatregelen draagt bij aan het behalen van de geluidnormen.

Planning

2023/2024: Werkzaamheden aan het laatste scherm, perceel 5, nabij de Parallelweg in Bergen op Zoom. De planning was in het eerste kwartaal van 2023 spoor 304 te saneren, waarna het geluidscherm gebouwd kan worden. De sanering van spoor 304 is voorwaardelijk voor het te plaatsen scherm. Dit heeft een half jaar vertraging opgelopen en zal nu uitgevoerd worden vanaf juni 2023. De nieuwe planning is om in Q3/Q4 2024 het geluidscherm te bouwen.

Politiek/bestuurlijk

Convenanten: overeenkomst tussen Zeeland Seaports, N.V. Westerscheldetunnel en voormalig ministerie van VenW.



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.

2020 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 miljoen. Dit bedrag is toegevoegd aan de investeringsruimte Spoor (Artikel IF 20.05.02).

2018 De gevelisolatie is klaar in 2017 en de plaatsing van de geluidschermen wordt eind 2018 afgerond. Op drie maatregelen is de planning aangepast (één scherm in Kapelle en twee schermen in Goes).

2014 Bij de Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget opgehoogd met € 9 miljoen als gevolg van extra maatregelen die uit het nieuwe besluit volgen.

2013 De behandeling van zienswijzen over het nieuwe pakket met geluidmaatregelen is vertraagd. De gemeente Goes heeft de oorspronkelijke oplossing (een betonnen bak) op basis van nadere studies herzien. Met de resterende geluidmaatregelen op de Zeeuwse Lijn, de bovenbouwvernieuwing in Goes en de geluidmaatregelen 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 geluidmaatregelen Zeeuwse Lijn worden op onderdelen zowel traditioneel als via een D&C-contract aanbesteed. Het project Sloelijn was in 2010 gereed. 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 North Sea-Rhine-Mediterranean corridor.

Financiën

Het taakstellend budget bedraagt € 22 miljoen. Dit betreft alleen het budget voor de geluidmaatregelen op de Zeeuwse Lijn. De Sloelijn is opgeleverd en gerealiseerde uitgaven zijn uit het budget gehaald (Artikel MF 13.03.02). Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regio.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	22	Divers
MIRT 2024	22	Divers
MIRT 2023	22	Divers
MIRT 2022	22	Divers
MIRT 2021	24	Divers
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***
2023	20	92 %
2022	20	92 %
2021	20	87 %
2020	20	83 %
2019	19	70 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Spooraansluitingen Tweede Maasvlakte

TEN-T CEF

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 CEF

(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

ProRail, Havenbedrijf Rotterdam en het ministerie van IenW werken samen om de spoorcapaciteit in het Rotterdamse havengebied zo efficiënt en effectief mogelijk te laten aansluiten bij het groeiende vervoersvolume. De integrale verkenning van 2009 is door Havenbedrijf Rotterdam en ProRail herijkt tot een logistieke visie. Aan de hand hiervan zijn in overleg met deze partijen keuzes gemaakt voor de inzet van de resterende middelen voor maatregelen, waarmee binnen prioriteitsfase 1 de capaciteit van het havenspoor beter kan worden benut.

Uitvoering

Uitvoering gebeurt door ProRail.

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 North Sea-Rhine-Mediterranean corridors. Het project is mede mogelijk gemaakt door Europese subsidie vanuit het CEF.

Financiën

Het beschikbare budget is € 254 miljoen. Hierin is deelproject 2a, het aan te leggen emplacement Maasvlakte Zuid, niet opgenomen. Dit wordt namelijk gefinancierd door Havenbedrijf Rotterdam (Artikel MF 13.03.02 en 13.03.04). Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regiopartijen.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	254	Divers
MIRT 2024	249	Divers
MIRT 2023	239	Divers
MIRT 2022	231	Divers
MIRT 2021	227	Divers
MIRT 2013	212	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	42	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	38	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	75	30 %
2022	73	31 %
2021	73	32 %
2020	73	32 %
2019	72	32 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Nieuwe Sluis Terneuzen

TEN-T CEF

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Het projectbudget is opgehoogd met € 20 mln. in verband met tegenvallers in de uitvoering. Dit bedrag heeft Nederland aan het projectbudget toegevoegd om de continuïteit van het project te kunnen garanderen. Deze verhoging is vooruitlopend op de kostenverdeling tussen Vlaanderen en Nederland en de ophoging van het projectbudget die daarop volgt.

2023 Het projectbudget is opgehoogd met de tweede tranche van de Nederlandse bijdrage voor de sanering onderlaag Schependijk. Daarnaast is de Nederlandse bijdrage verhoogd in verband met de extra gemaakte kosten PFAS. Tot slot heeft Vlaanderen in 2022 een aanvullende bijdrage gedaan.

2022 Het projectbudget is opgehoogd met de Nederlandse bijdrage voor toegekende middelen COVID-19. Daarnaast heeft Vlaanderen ook een aanvullende bijdrage gedaan in 2021.

2021 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.

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 meter x 55 meter x 16 meter.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project zorgt voor verbetering van de toegang tot de havens van Terneuzen en Gent en de scheepvaartverbinding tussen Nederland, België en Frankrijk. Dit draagt bij aan een efficiënte en veilige scheepvaartafwikkeling.

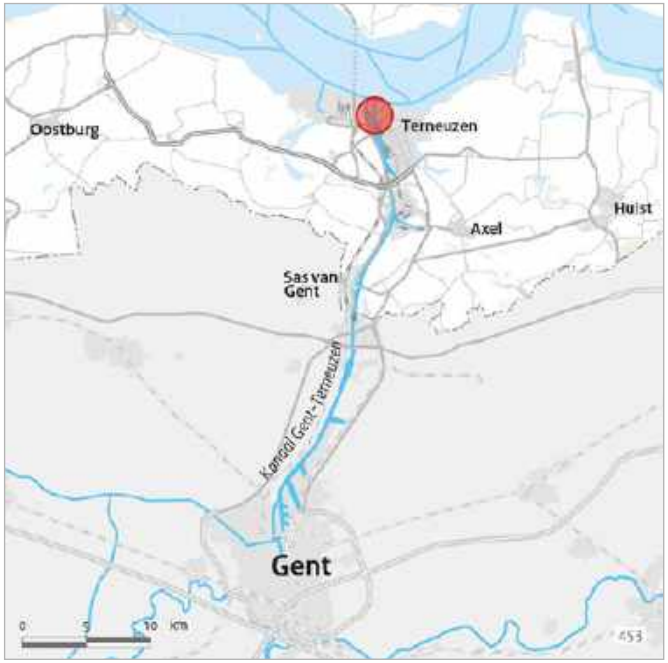
Planning

De opleverdatum van maart 2023 is niet langer haalbaar als gevolg van COVID-19, aanwezigheid van PFAS en de vondst van objecten in de ondergrond. De nieuwe datum verschuift hierdoor naar Q4 2024.

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 van 19 maart 2012 waarmee het voorkeursalternatief is vastgelegd. Hierop heeft de minister besloten tot de planning- en studiefase 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-Rhine-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 CEF

Financiën

Het totale projectbudget voor de NST in de begroting 2025bedraagt € 1.208 miljoen, inclusief bijdragen van derden. Het ministerie van IenW levert een bijdrage van € 297 miljoen 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 miljoen zoals in 2012 is overeengekomen.

Nederland levert een bijdrage van € 148 miljoen aan Vlaanderen voor de extra kosten voor kanaalaanpassingen. Vlaanderen draagt de overige kosten. Ook komt er budget uit de CEF-subsidies (€ 48 miljoen). 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).

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 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.

2019 De projectfinanciën zijn geactualiseerd. De aanbestedingsmeevaller is verwerkt in het projectbudget.

2017 Het project is overgegaan naar de aanlegfase. Hierbij is de planning geactualiseerd.

2014 De planning- en studiefase is gestart. De planning is dat het tracébesluit eind 2015 wordt vastgesteld.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	1.208	2024
MIRT 2024	1.184	2024
MIRT 2023	1.058	2023
MIRT 2022	1.028	2023
MIRT 2021	223	2023
MIRT 2017	189	2022
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	1.019	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	nvt	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	1.047	89 %
2022	892	75 %
2021	723	68 %
2020	554	54 %
2019	361	37 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 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.

2024 Het budget van € 26,9 miljoen voor de natuurcompensatie Voordelta (ten behoeve van de landaanwinning) is overgedragen aan het ministerie van LNV.

2021 Bestaand Rotterdams Gebied (BRG) en 750 hectare gereed, met uitzondering van het project Buijtenland van Rhoon (600 hectare)

2020 Eindevaluatie Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) voor Tweede Kamer conform de Regeling Grote Projecten. Status Groot Project voor PMR is beëindigd.

Verdieping Nieuwe Waterweg gereed.

2019 Het budget BRG van € 39 miljoen valt door herverkaveling (naar het Ministerie van VRO) nu onder andere rijksbijdragen. Hierdoor is ook het gerealiseerde budget gewijzigd.

2018 Aanleg van 750 hectare natuur- en recreatiegebied/ Buijtenland van Rhoon: Gebiedscoöperatieopgericht, streefbeelden vastgesteld ensamenwerkingsovereenkomst getekend. 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 hectare 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 naar 350 meter. De verbreding is in 2016 gerealiseerd. Ook wordt de Nieuwe Waterweg verdiept van NAP -15,0/-14,5 meter naar NAP -16,3 meter, 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 hectare) afgerond. In 2019 is de verdieping van de Nieuwe Waterweg afgerond.

De doelstelling wordt in de volgende deelprojecten gerealiseerd:

- Landaanwinning, inclusief verplichte natuurcompensatie;
- Aanleg van 750 hectare natuur- en recreatiegebied (drie projecten van respectievelijk 600, 100 en 50 hectare);
- Bestaand Rotterdams Gebied (BRG), uiteenvallend in leefbaarheidsprojecten en intensivering van het ruimtegebruik.



In de uitwerkingsovereenkomsten van de drie deelprojecten zijn de looptijden van de projecten opgenomen. De eerste fase van het deelproject Landaanwinning (buitencontour gereed en aanleg 640 hectare uitgeefbaar haventerrein) was in 2013 gereed. De aanleg van de overige haventerreinen (360 hectare) wordt afhankelijk van de marktvraag uitgevoerd en komt voor rekening en risico van het Havenbedrijf Rotterdam. De haventerreinen van de Tweede Maasvlakte 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 hectare, gereed in 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

2024: Start proces nieuwe ruimtelijke vaststelling natuurcompensatie Voordelta
2026: Aanleg van 750 hectare natuur- en recreatiegebied/Buijtenland van Rhoon: Realisatie van de maatregelen uit het Streefbeeld
2030: Aanleg van 750 hectare natuur- en recreatiegebied/Buijtenland van Rhoon: Doelen streefbeeld behaald
2033: Natuurcompensatie m.b.t. de landaanwinning behaald en invulling modal shift-doelstellingen
2040: Haventerreinen Tweede Maasvlakte 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, VRO 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 en North Sea-Rhine-Mediterranean corridors.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Groot project**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Project Mainportontwikkeling Rotterdam

(vervolg)

TEN-T

Financiën

De bijdrage van het ministerie van IenW is € 1,147 miljard.. Er is nog een andere rijksbijdrage van € 142 miljoen. De uitgekeerde prijsbijstelling 2024 is € 1,3 miljoen. Voor dit project is er geen cofinanciering vanuit de regio.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	1.147	2040
MIRT 2024	1.172	2040
MIRT 2023	1.169	2040
MIRT 2022	1.168	2040
MIRT 2021	1.165	2040
MIRT 2013	1.188	2040
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	41	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	5	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	1.101	96 %
2022	1.101	94 %
2021	1.100	94 %
2020	1.100	94 %
2019	1.096	94 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Water**
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 miljoen 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 **Water**
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. Tot 2018 hebben het Rijk, het waterschap en Evides samengewerkt om de innamepunten te verplaatsen. Na 2018 draagt Rijkswaterstaat zorg voor implementatie. Dat is vooral onderzoek. De stakeholders zijn nu veel breder dan alleen waterschap en Evides (in totaal zo'n 20 organisaties).

Financiën

Voor dit project is vanuit het Rijk in totaal circa € 85 miljoen beschikbaar. (Artikel DF 2.02.02). De bijdrage van Hollandse Delta en Evides is bij elkaar € 4 miljoen.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	85	2018/2030
MIRT 2024	84	2018/2029
MIRT 2023	84	2018/2029
MIRT 2022	84	2018/2029
MIRT 2021	83	2018
MIRT 2015	76	2018
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	9	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	3	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	77	91 %
2022	76	90 %
2021	75	89 %
2020	74	88 %
2019	73	88 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Vooroeververdediging en Herstel steenbekleding Oosterschelde en Westerschelde

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Er is een monitoringsverplichting, na afronding van de monitoring wordt de decharge aangevraagd

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 miljoen 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 startte het projectbureau Zeeweringen in 1997 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 miljoen 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. 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: € 827 miljoen. Dit budget is in de begroting van het Deltafonds opgenomen onder Dijkversterking en Herstel steenbekleding (Artikel DF 1.02.02). Dit is inclusief € 80 miljoen voor vooroeververdedigingen.

De budgetdaling betreft een meevaller door minder uitgaven veroorzaakt door verkregen subsidies die niet voorzien waren en de scopewijziging locatie Molenpolder (-€ 4 miljoen).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	827	2023
MIRT 2024	830	2023
MIRT 2023	830	2023
MIRT 2022	828	2023
MIRT 2021	827	2023
MIRT 2013	836	2015
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	-9	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	10	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	826	99 %
2022	826	99 %
2021	826	99 %
2020	803	97 %
2019	780	93 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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



Zuid-Nederland

› **Gebiedsopgave** 276

› **Projectenkaart** 278

› **Projectenoverzicht** 279

› **Project- en programmabladen** 280

Zuid-Nederland

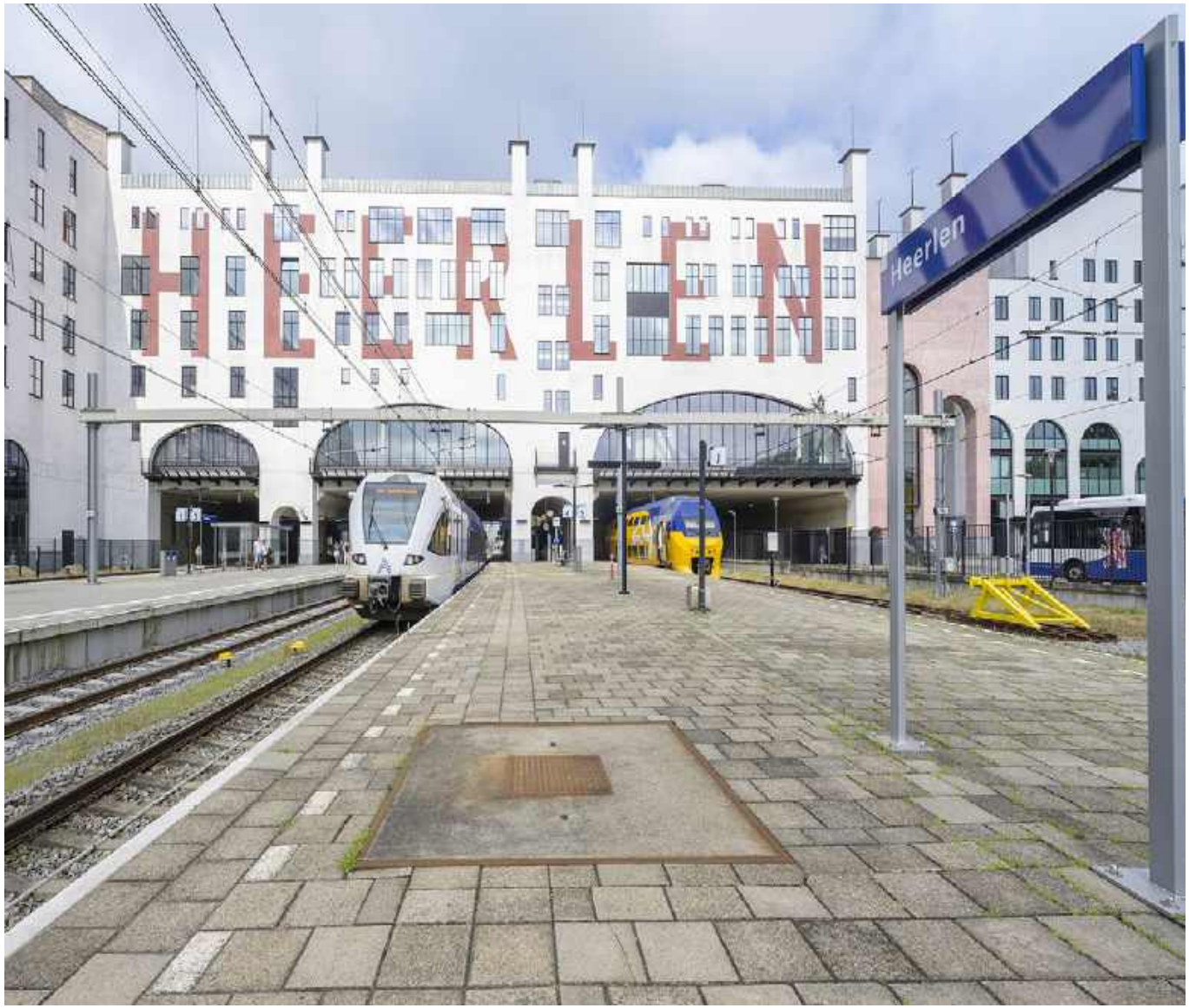
De MIRT-regio Zuid-Nederland beslaat de provincies Limburg en Noord-Brabant. Kenmerkend zijn de vele middelgrote steden, maakindustrie en agrifoodsector.

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.

Projectenkaart Zuid-Nederland

MIRT Onderzoek

1. MIRT Onderzoek Netwerkstrategie HWN/OWN Brainport Eindhoven
2. Actualisatie MIRT onderzoek Verstedelijking en Mobiliteit Brainport

Verkenning

3. A58 Tilburg - Breda (valt onder SmartwayZ.nl)
4. Brainport Eindhoven
5. Hub 's Hertogenbosch
6. Gebiedsontwikkeling Vierwaarden
7. Zuidelijk Maasdal (voorheen Maasoevers / vaarweg Maastricht)

Planning en studies

8. A2 Deil - 's-Hertogenbosch - Vught
9. A67 / A73 knooppunt Zaarderheiken
10. A67 Leenderheide - Geldrop (valt onder SmartwayZ.nl)
11. InnovA58 (valt onder SmartwayZ.NL)
12. Toekomstvast Spoor Zuidoost-NL (valt onder SmartwayZ.NL programma)
13. Wilhelminakanaal Sluis II
14. Baarlo-Hout Blerick
15. Lob van Gennep
16. Meanderende Maas (was Integrale Verkenning Ravenstein-Lith)
17. Oeffelt
18. Well

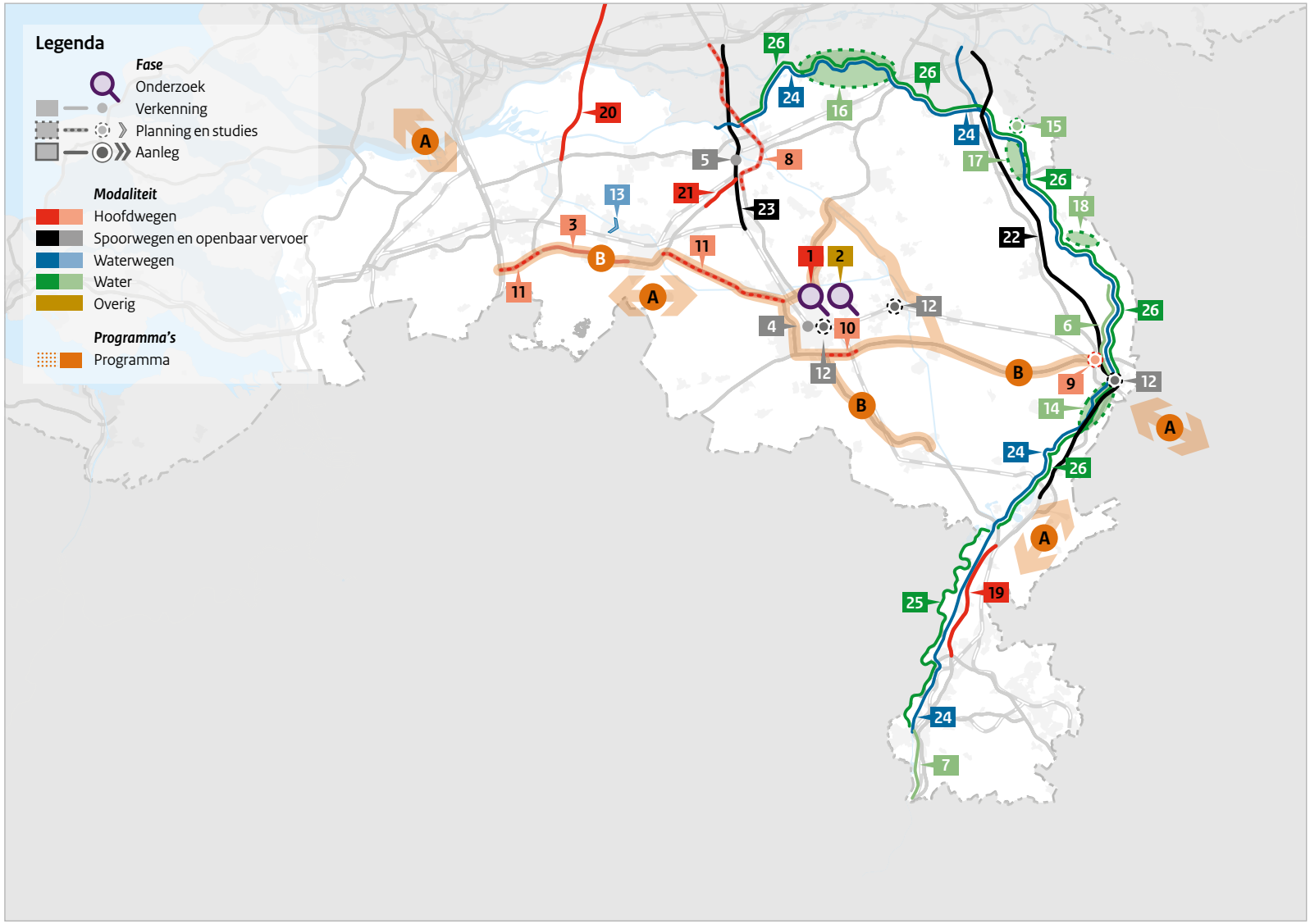
Aanleg

19. A2 Het Vonderen - Kerensheide
20. A27 Houten - Hooipolder
21. N65 Vught - Haaren
22. Maaslijn
23. PHS Meteren Boxtel
24. Maasroute, modernisering fase 2
25. Grensmaas
26. Zandmaas

Programma's

A Programma Goederenvervoerscorridors Zuid

B Programma SmartwayZ.NL



Projectenoverzicht Zuid-Nederland

Totaal projecten: **27**





Fases

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

Gebied **Zuid-Nederland**
Fase **Programma**

Programma SmartwayZ.NL

Programma *SmartwayZ.NL* **TEN-T**

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT 2023 tussen het Rijk en de regio is naar aanleiding van de strategische heroriëntatie bevestigd dat SmartwayZ.NL de integrale tafel is voor het strategisch gesprek over bereikbaarheid in Zuid-Nederland. Daarnaast werken het Rijk en de regio samen aan een multimodale agenda voor Zuid-Nederland en is een nieuw werkprogramma SmartwayZ.NL 2024-2027 vastgesteld in de Programmaraad SmartwayZ.NL.

2023 In 2023 vindt een strategische heroriëntatie plaats van het programma SmartwayZ.NL. Hierbij worden het doel en de governance van het programma tegen het licht gehouden. Aanleiding hiervoor is onder meer de herprioritering van het Mobiliteitsfonds. Deze infraprojecten vormden van oudsher een belangrijk fundament onder het programma.

2022 Het Rijk en de regio besluiten de bereikbaarheids- en verstedelijkingsvraagstukken in de Brainportregio (zie het blad 'Verstedelijking en mobiliteit Brainportregio') onder te brengen bij de programmaraad SmartwayZ.NL.

Aanleiding en doel

Het blijft van groot belang dat Zuid-Nederland toegankelijk en bereikbaar blijft voor inwoners, werknemers, bezoekers en vervoerders. De keuzes die gemaakt worden in het mobiliteitssysteem zijn van grote invloed op maatschappelijke uitdagingen, en vice versa. In de afgelopen jaren is met kennisdeling, het toepassen van innovatie en met de uitvoering van vele projecten bijgedragen aan de bereikbaarheid van Zuid-Nederland.



Vanuit het programma SmartwayZ.NL is de afgelopen ruim zeven jaar samen met Brabantse en Limburgse partners gewerkt aan slimme oplossingen om Zuid-Nederland bereikbaar te houden. Met het pauzeren van een aantal belangrijke wegenprojecten wordt het perspectief op de toekomst anders dan voorheen. De omgeving is veranderd en daarmee ook de uitdagingen. Dat vraagt om een programma dat niet enkel meer focust op het mobiliteitsdomein, maar breder kijkt. De mens staat centraal, met brede welvaart als kapstok.

Opbouw van het programma

Vanuit de brede welvaart als kapstok zijn voor het programma vijf doelen gedefinieerd:

1. Minder verplaatsingen
2. Veilige verplaatsingen
3. Gezonde en schone verplaatsingen
4. Inclusieve verplaatsingen
5. Efficiënte verplaatsingen

Het programma SmartwayZ.NL bestaat uit drie samenhangende onderdelen: Gebiedsgerichte Realisatie, Innovatie & Ontwikkeling en Shared Services. SmartwayZ.NL werkt op een programmatische basis. Dat betekent dat betrokken partijen nauw samenwerken in een netwerk om de doelstellingen van het programma te bereiken en aan te sluiten bij de behoeften van de partners. De activiteiten en projecten moeten bijdragen aan de doelstellingen van het programma en bijdragen aan het versnellen van de mobiliteitstransitie en het verbeteren van de brede welvaart in Zuid-Nederland.

Gebied **Zuid-Nederland**
Fase **Programma**

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2021 De rijksstructuurvisie, met daarin opgenomen de voorkeursbeslissing voor de A67 Leenderheide - Zaarderheiken, is vastgesteld. Ook het uitvoeringsplan is vastgesteld. Hierin staan concrete voorstellen om het programma de komende vier jaar te versnellen en daarmee de bereikbaarheid te verbeteren.

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 miljoen rijksbudget gereserveerd.

2018 Voor de A2 Weert - Eindhoven wordt geen verkenning gestart, maar wordt een no-regret-pakket uitgewerkt.

Programma SmartwayZ.NL

(vervolg)

Programma *SmartwayZ.NL*

TEN-T

MIRT-projecten (in afstemming met dit programma)

- A2 Deil - Vught (gepauzeerd)
- A2 Het Vonderen - Kerensheide (realisatie)
- A58 Tilburg - Breda (gepauzeerd)
- A67 Leenderheide - Geldrop (gepauzeerd)
- InnovA58 (het projectdeel A58 St. Annabosch - Galder is gepauzeerd; planuitwerking van het projectdeel A58 Eindhoven - Tilburg is niet gepauzeerd)
- A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken
- Vervolgafspraken MIRT-onderzoek Actualisatie MIRT onderzoek Verstedelijking en Mobiliteit Brainport, waaronder MIRT-onderzoek Netwerkstrategie HWN/OWN Brainport Eindhoven (Kamerstuk 33 009, nr. 141: Investeringen in ondernemingsklimaat microchipsector.)
- Toekomstvast Spoor Zuidoost-Nederland

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 stikstofproblematiek, financiële tekorten en schaarse uitvoeringscapaciteit is de planning van een aantal MIRT-projecten herijkt (zie voor meer informatie het betreffende MIRT-blad). De activiteiten in het programma zijn te relateren aan de volgende opgaven in Zuid-Nederland:

- Oplossingen/alternatieven voor gepauzeerde wegenprojecten (hoofdwegennet en provinciaal)
- Bereikbaarheid van verstedelijkingslocaties en dorpen
- Bereikbaarheid van maatschappelijke voorzieningen, sociale contacten en werk
- Bijdragen aan het versterken van brede welvaart (leefomgeving, veiligheid en gezondheid)

TEN-T

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

Meer informatie

www.smartwayz.nl

Gebied **Zuid-Nederland**
Fase **Onderzoek**

MIRT Onderzoek Netwerkstrategie HWN/OWN Brainport Eindhoven

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Middels het Brainport Convenant (2024) zijn aanvullende middelen vanuit het Nationaal Groeifonds beschikbaar gesteld voor de Brainportregio. Vervolgstappen in dit MIRT-project maken onderdeel uit van deze gemaakte afspraken. Uit het geactualiseerde MIRT onderzoek bleek dat de eerder vastgestelde drie varianten niet wijzigen als gevolg van de meest recente inzichten. In het Brainportconvenant (28 maart 2024) is een besluit genomen over nieuwe investeringsbeslissingen in de Brainport, waaronder een integrale MIRT-verkenning naar het hoofdwegennet/onderliggend wegennet A2/N2, de tangent Brainportlijn (tracé A2/N2) en noordwestelijke ontsluiting.

2023 Eind 2022 zijn in het BO MIRT investeringsbeslissingen genomen voor de Brainport Eindhoven. Voor de netwerkstrategie HWN/OWN Brainport Eindhoven is besloten om het MIRT-onderzoek te actualiseren met de meest recente inzichten.

2022 In 2021 is het vervolg op het MIRT-onderzoek uitgevoerd. Vanwege het niet doorgaan van het Bestuurlijk Overleg MIRT eind 2021 (demissionair kabinet) is besluitvorming van investeringsbeslissingen voor de Brainport Eindhoven naar 2022 verschoven.

2021 Na besluitvorming in het Bestuurlijk Overleg MIRT 2020 is besloten om een vervolg-MIRT-onderzoek uit te voeren naar de netwerkstrategie voor het HWN en het OWN voor de Brainport Eindhoven.

Aanleiding en doel

De aanleiding is een integraal en gebiedsgericht MIRT-onderzoek naar de verstedelijking en bereikbaarheid van Brainport Eindhoven dat in 2020 is uitgevoerd. Het doel was om een onderbouwd en gedeeld beeld te krijgen tussen het Rijk en de 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 Bestuurlijk Overleg MIRT in november 2020 strategische hoofdkeuzes gemaakt over een adaptief ontwikkelpad, inclusief maatregelpakket voor Brainport Eindhoven ten aanzien van de verstedelijkingsopgave en de mobiliteitstransitie. Voor de 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. Dit is aangevuld met gerichte maatregelen voor 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 en onderliggend wegennet in Brainport Eindhoven tot ten minste 2040. Daarvoor is een netwerkstudie uitgevoerd naar kansrijke, robuuste en samenhangende oplossingen voor het hoofdwegennet/onderliggend wegennet met alle daarvoor benodigde relevante beslisinformatie die kan resulteren in een vervolgbesluit. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met het Rijk, de 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 verder worden uitgewerkt.



Het gaat om verdere uitwerking van 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

2024: Geactualiseerd voorstel gereed

Betrokken partijen

Het Rijk (IenW en VRO) 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**
Onderwerp **Multimodale bereikbaarheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Onderzoek**

Actualisatie MIRT onderzoek Verstedelijking en Mobiliteit Brainport

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Middels het Brainport Convenant (2024) zijn aanvullende middelen vanuit het Nationaal Groeifonds beschikbaar gesteld voor de Brainportregio. Vervolgstappen in dit MIRT-project maken onderdeel uit van deze gemaakte afspraken. Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

De Brainportregio heeft de afgelopen jaren een enorme economische groei doorgemaakt. De groei van de aantallen bedrijven, werknemers en inwoners betekent ook een toenemende vraag naar woningen. In november 2020 is het MIRT-onderzoek Actualisatie MIRT onderzoek Verstedelijking en Mobiliteit Brainport afgerond. Sinds het verschijnen van dat onderzoek heeft de groei doorgezet. Dit betekent dat het afgeronde onderzoek geactualiseerd dient te worden, aansluitend op de huidige situatie.

Het onderzoek moet leiden tot een gedeelte perceptie tussen Rijk en regio over de urgentie, aard, omvang, onderbouwing en aanpak van de samenhangende opgaven op het gebied van verstedelijking en bereikbaarheid. Bij de actualisatie worden ook de voor de gebiedsontwikkelingen specifieke opgaven op het gebied van ‘aanleg energie- en warmtenet’ en andere benodigde netwerken meegenomen.

Het onderzoek heeft de volgende contouren:

- Focus op samenhang verstedelijking en mobiliteit. Waarbij ook gebiedsspecifieke opgaven op het gebied van ‘aanleg energie- en warmtenet’ en voorzieningen worden meegenomen.
- Het geografisch gebied Metropoolregio Eindhoven (21 gemeenten).



Planning

2024: Scope, contouren en reikwijdte bepalen.

Betrokken partijen

Het Rijk (IenW, VRO, EZK), de provincie Noord-Brabant, Metropoolregio Eindhoven.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

A58 Tilburg-Breda

Programma
SmartwayZ.NL

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

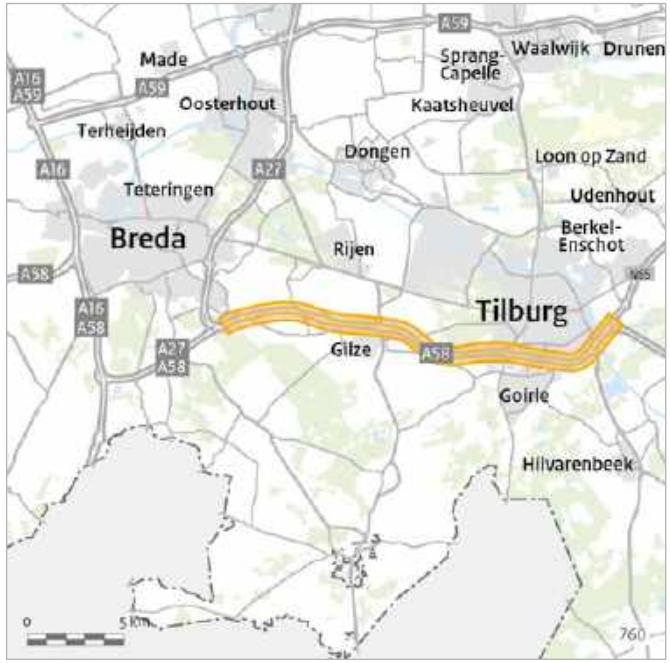
2023 Het Rijk en de regio hebben afgesproken de onderzoeksfase van de MIRT-verkenning A58 aan te houden, zonder de ontwerpstructuurvisie ter inzage te leggen. Het project is gepauzeerd in het kader van de herprioritering van het Mobiliteitsfonds.

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 bereikbaarheidsopgaven op de lange termijn in beeld worden gebracht, blijkt dat de economische verlieskosten op de A58 tussen Tilburg en Breda rond 2030 zo'n € 50 miljoen op jaarbasis bedragen. Dit, samen met de resultaten van de marktverkenning, was aanleiding een formele MIRT-verkenning te starten.



Oplossing

De oplossing ligt in capaciteitsuitbreiding, in combinatie met aan Smart Mobility-gerelateerde oplossingen die verder worden uitgewerkt binnen het programma SmartwayZ.NL. Ook kansrijke oplossingsrichtingen uit de marktverkenning A58 Tilburg - Breda zijn hier onderdeel van.

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

De herprioritering van het Mobiliteitsfonds in 2023 is van invloed op dit project. Dat betekent dat het project tot nader order gepauzeerd is. Meer informatie hierover staat in het toelichtende blad over de herprioritering aan het begin van dit MIRT Overzicht.

Betrokken partijen

De provincies Noord-Brabant en Limburg, de gemeenten Tilburg en Breda en de SmartwayZ.NL-partners zijn bij dit project betrokken.

Politiek/bestuurlijk

In de Programmaraad SmartwayZ.NL en het Bestuurlijk Overleg MIRT is de bestuurlijke voorkeur vastgesteld voor het alternatief, waarmee de A58 Tilburg - Breda wordt uitgebreid met een extra rijstrook per richting, hoofdzakelijk in de middenberm (uitbreiding 2x3 'naar binnen'). Bij voldoende budget, uitvoeringscapaciteit en stikstofruimte kan de MIRT-verkenning na actualisatie alsnog worden afgerond.

TEN-T

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

Financiën

Na de herprioritering van het Mobiliteitsfonds bedraagt de reservering voor dit project € 25 miljoen (prijspeil 2024), inclusief regionale bijdrage. De reservering voorafgaand aan de herprioritering bedroeg € 59 miljoen, inclusief regionale bijdrage (prijspeil 2022). Bij vaststelling van het voorkeursalternatief worden definitieve afspraken gemaakt over de kostenverdeling tussen het Rijk en de regio, waarbij als uitgangspunt een verdeling geldt van een derde voor de regio (tot een maximale provinciale bijdrage van € 20 miljoen exclusief btw) en twee derde voor het Rijk.

File top 50

Dit project levert samen met het project InnovA58 een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 14, 43 en 44 uit de file top 50.

Meer informatie

Ga voor meer informatie naar de website van SmartwayZ via *www.SmartwayZ.nl.*

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Brainportregio Eindhoven

Programma WoMo

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Middels het Brainport Convenant (2024) zijn aanvullende middelen vanuit het Nationaal Groeifonds beschikbaar gesteld voor de Brainportregio. Vervolgstappen in dit MIRT-project maken onderdeel uit van deze gemaakte afspraken.

Voor het openbaar vervoer in de regio Eindhoven is middels het Brainportconvenant (28 maart 2024) extra geld beschikbaar gesteld. Voor een volledig verdiepte multimodale knoop is aanvullend € 48 miljoen uit het Mobiliteitsfonds beschikbaar gesteld. Naast een aanvullende investering van € 150 miljoen vanuit het Nationaal Groeifonds een regionale bijdrage. Daarnaast zijn in het Brainportconvenant afspraken gemaakt over aanvullende bijdragen aan het multimodaal pakket, met onder andere aanvullende hubs, fietsverbindingen en een bijdrage voor de werkgeversaanpak in de regio alsmede een aanvullende bijdrage voor HOV4.

2023 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De Brainportregio is een unieke economische regio, waar een ruimtelijke schaalsprong voor werken en wonen essentieel is voor de verdere economische ontwikkeling, de economische veiligheid van Nederland en de strategische autonomie van Europa. Maar de groei heeft ook een keerzijde: het zorgt voor een toename van de mobiliteit en een toenemende druk op de woningmarkt en op de leefbaarheid.

Om de effecten en mogelijke oplossingen van de schaalsprong tot 2030 in beeld te brengen, is in 2020 een MIRT-onderzoek Actualisatie MIRT onderzoek Verstedelijking en Mobiliteit Brainport gestart. De bereikbaarheid van en naar de Brainportregio per spoor zit aan zijn maximum. Vanaf 2026 passen er geen treinen meer bij op station Eindhoven Centraal. De bestaande spoorcapaciteit belemmert de doorgroei naar hoogfrequent spoorvervoer en extra grensoverschrijdende spoorverbindingen, zoals een IC naar Aken. Daarnaast maken de bestaande knelpunten in de spoorknoop Eindhoven het spoorsysteem onvoldoende betrouwbaar en robuust.

In het convenant tussen Rijk en regio voor investeringen in het ondernemingsklimaat microchipsector is afgesproken dat de groei in de Brainport wordt gestimuleerd door wederzijdse investeringen in:

- Ontwikkeling multimodale knoop noordzijde station
- Hoogwaardige ov-verbinding HOV4
- Aanpak van de A2 en de N2
- Mobiliteitspakket voor aanvullende hubs, fietsverbindingen en werkgeversaanpak in de regio

Verder worden binnen de MRE-regio tot en met 2030 circa 45.000 woningen toegevoegd (woondeal) en er zijn afspraken gemaakt over de ruimtelijke opgave in de regio in het verstedelijkingsakkoord SGE (2001). Deze woningen en opgaven worden deels gerealiseerd binnen de twee grootschalige NOVEX woningbouwlocaties Knoop XL en HOV-4. Beide locaties vormen een nieuw, hoogstedelijk woon- en werkmilieu in het hart van de Brainportregio. Hiertoe worden op beide locaties bijna



11.500 woningen gerealiseerd tot en met 2030 en nog eens bijna 10.000 woningen na 2030.

Oplossing

De Adaptieve Ontwikkelstrategie Toekomstvast Spoor Zuidoost-Nederland heeft inzichtelijk gemaakt dat voor de ontwikkeling van het landelijke spoornetwerk (Toekomstbeeld OV) en door de snelle verwachte gebiedsontwikkeling, er vanaf 2030 extra capaciteit nodig is aan de westzijde van station Eindhoven (Westelijk Emplacement) en vanaf 2035 aan de oostzijde (vrije kruising Tongelre en acht perronsporen). Dit is nodig om de reizigersgroei vanaf Helmond op te vangen en de gewenste doorgroei aan treinproducten te kunnen bieden. Voor de noordkant van het stationsgebied van Eindhoven is de Ontwikkelvisie

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Brainportregio Eindhoven

(vervolg)

Programma WoMo

TEN-T

Fellenoord opgesteld. Deze beschrijft de voor 2040 beoogde ontwikkelingen vanuit verschillende invalshoeken: stedenbouw, bereikbaarheid, duurzaamheid en klimaatadaptatie. Voor de ontwikkeling van dit gebied en de mutimodale ov-knoop zijn de opschaling van station Eindhoven Centraal, busstation Neckerspoel en de beschikbaarheid van voldoende fietsparkeerplekken en andere transfermogelijkheden, evenals het plaats bieden aan de spoorse opgaven, van groot belang.

Hiervoor zijn de volgende mogelijke oplossingen onderzocht:

1. In aanvulling op de twee bestaande hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)-assen, wordt HOV-as 4 van het station naar Veldhoven - De Run en de High Tech Campus Eindhoven gerealiseerd.

2. Binnen de integrale uitwerking van de Multimodale Knoop (MMK) Eindhoven zijn verschillende modellen onderzocht om te komen tot een toekomstvaste oplossing voor de MMK in samenhang met de bredere gebiedsontwikkeling (Fellenoord). Ook een nieuwe stationshal en een fietsenstalling aan de noordzijde van de spoorbundel zijn onderdeel van deze opgave.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Bovenstaande oplossingen moeten helpen om de verwachte groei en capaciteitsvragen op het spoor te kunnen faciliteren.

Planning

Spoorknoop en MMK
2022: Start MIRT-verkenning
2025: Resultaten MIRT-verkenning
2025-2027: Planuitwerking en studies
2027-2032: Aanleg

Betrokken partijen

Opdrachtgevers voor het verkennend onderzoek zijn de gemeente Eindhoven, provincie Noord-Brabant, NS en ProRail (in opdracht van IenW) geweest. De MIRT-verkenning is door de gemeente, provincie, VRO en IenW gestart.

TEN-T

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

Financiën

Voor het openbaar vervoer in de regio Eindhoven heeft het Rijk € 828 miljoen gereserveerd. Dit is inclusief de in maart 2024 aanvullend beschikbaar gestelde middelen uit het convenant tussen Rijk en regio voor investeringen in het ondernemingsklimaat microchipsector. Van dit bedrag is voor de Multimodale Knoop € 512 miljoen beschikbaar gesteld vanuit Woningbouw en Mobiliteit (WoMo), € 48 miljoen uit het Mobiliteitsfonds en € 150 miljoen vanuit het Nationaal Groeifonds en een aanvullende regionale bijdrage.

Daarnaast is vanuit het Nationaal Groeifonds een bijdrage beschikbaar gesteld voor het multimodaal pakket, met onder andere aanvullende hubs, fietsverbindingen en een bijdrage voor de werkgeversaanpak in de regio alsmede een aanvullende bijdrage voor HOV4.

Het budget voor de spoorknoop staat toegelicht op het MIRT-blad voor Toekomstvast Spoor Zuid-Oost Nederland.

De regio heeft circa € 913 miljoen gereserveerd als cofinanciering voor dit project.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Hub ’s-Hertogenbosch

Programma WoMo

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Halverwege 2024 wordt de nota kansrijke oplossingen verwacht, waarop toegewerkt kan worden naar het uitwerken van een voorkeursvariant.

2023 Bij het Bestuurlijk Overleg MIRT 2022 is € 60 miljoen (prijspeil 2022) toegevoegd vanuit de WoMo-middelen.

2022 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.

2021 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

Station ‘s-Hertogenbosch is een mooi voorbeeld van het samenkomen van verschillende opgaven en belangen. 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 Toekomstbeeld OV (TBOV) voorstaat.



Onder andere vanuit veiligheidsperspectief is de oplossing van het transferknelpunt op ’s-Hertogenbosch (perrons, passerelle) urgent. Dit moet met inachtneming van doelstelling PHS uiterlijk 2030 gerealiseerd zijn. Tegelijkertijd moet rekening worden gehouden met de binnen TBOV en NMCA voorziene reizigersgroei en groei van het treinverkeer in komend decennium. Voor het TBOV zijn voor 2030 spooraanpassingen nodig. In het kader daarvan heeft ProRail 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 in 2030 de gewenste dienstregeling in het kader van TBOV te hebben. Door 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.

Oplossing

Met een integrale oplossing voor de knooppuntontwikkeling bij stationsomgeving ’s-Hertogenbosch ontstaat een hoogwaardig mobiliteitsknooppunt, waarin de noodzakelijke vergroting van de transfercapaciteit is meegenomen, de (multimodale) reis wordt vergemakkelijkt en de verblijfskwaliteit van het station sterk wordt

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Hub ’s-Hertogenbosch

(vervolg)

Programma WoMo

TEN-T

verbeterd. Ook zullen de PHS-investeringen beter tot hun recht komen. Concreet gaat het daarbij om investeringen in een nieuw (zij)perron, vernieuwing van de traverse, aanleg van stationshallen aan beide zijden van het station, een upgrade van het 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 woningbouwopgave in de stationsomgeving te betrekken met betrokkenheid van VRO.

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 de verwachte reizigersgroei (TBOV/NMCA). Ook past de knooppuntontwikkeling in de wijze waarop ‘Ketens & Knopen’ binnen TBOV opereert. De gemeente ’s-Hertogenbosch bouwt in de periode tot en met 2030 4.800 woningen en schat in dat na 2030 nog eens circa 10.000 woningen kunnen worden toegevoegd. Daarmee draagt het bij aan de woningbouwdoelstellingen van het kabinet-Rutte IV.

Planning

2021: Start MIRT-verkenning
2024: Resultaten MIRT-verkenning – fase 1 van de woningbouw, met 4.800 woningen, is gestart.
2025-2026: Planuitwerking en studies
2026-2027: Voorbereiding aanleg
2028-2030 Aanleg

Betrokken partijen

De verkenning wordt begeleid door de gemeente 's Hertogenbosch, provincie Noord-Brabant, NS, ProRail en de ministeries van VRO en IenW. Medio 2024 zijn de uitkomsten van verschillende varianten bekend en zal een keuze worden gemaakt voor het voorkeursalternatief.

TEN-T

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

Financiën

Er is in totaal € 142 miljoen gereserveerd, waarvan € 66 miljoen voor Woningbouw en Mobiliteit (WoMo) (Artikel MF 11.01 en 13.03.04). De regio heeft € 50 miljoen gereserveerd als cofinanciering voor dit project.

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

Gebiedsontwikkeling Vierwaarden

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 De verkenning is gestart. Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2022 De startbeslissing is genomen.

Opgave

Dijken en hoge gronden beschermen het gebied ten noorden van Venlo tegen hoogwater, maar deze voldoen niet aan de wettelijke normen. Tegelijkertijd ondervindt de Maas in Venlo belemmeringen in de afvoer en berging van hoogwater. De waterveiligheidsopgave voor dit gebied en de stroomopwaarts gelegen gebieden, bestaande uit een dijkversterkings- en een rivierverruimingsopgave, vormt de primaire aanleiding voor het project. Het recente hoogwater in de zomer van 2021 onderstreept de urgentie om aan de slag te gaan met de rivier en hoogwaterveiligheid. Bovendien zijn in het gebied kansen aanwezig om gebiedskwaliteiten en ruimtelijke functies te versterken en te ontwikkelen.

Oplossing

Om de waterveiligheid van het gebied op orde te krijgen, zal de oplossing een combinatie zijn van dijkversterking en rivierverruiming. Het aanpassen van de rivier en dijken biedt uitgelezen kansen om tegelijkertijd gebiedskwaliteiten en functies te versterken en uit te bouwen en daarmee een impuls te geven aan het gebied. De verkenning Vierwaarden moet leiden tot een keuze voor de uiteindelijke scope van het project en de te nemen maatregelen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Venlo-Velden is een van de twaalf systeemwerkingsmaatregelen die de minister van Infrastructuur en Waterstaat in de Waterbrief van najaar 2017 (TK 27625, nr. 409) aan de Tweede Kamer heeft gemeld. De systeemwerkingsmaatregelen zijn in het Nationaal Waterprogramma 2022-2027 verankerd en dienen om het verlies aan rivierbed als gevolg van het laten vervallen van de overstroombaarheidseis van de keringen in de Limburgse Maasvallei te compenseren. Daarnaast zorgt de dijkversterking ervoor dat de hoogwaterbescherming ook hier voor 2050 op orde is.

Planning

De verkenning is gestart in 2022 en zal afgerond worden in 2026. De planuitwerking is gepland in 2026-2029 en realisatie in 2029-2032.



Betrokken partijen

Vierwaarden is een gezamenlijk project van gemeenten Venlo en Horst aan de Maas, waterschap Limburg, provincie Limburg en het Rijk; zij zijn de initiatiefnemers. Het project gaat in de verkenning verder als project binnen zowel het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) als het MIRT. Daarbij zal het Rijk het voorkeursbesluit nemen.

Financiën

De kosten bij een integrale benadering zijn circa € 119 miljoen voor het geheel van verkenning, planuitwerking en realisatie van Vierwaarden. Als Rijksbijdrage is op het Deltafonds € 38,4 miljoen gereserveerd. De overige financiën komen voort uit de HWBP-bijdrage, PAGW-bijdrage en vanuit de regiopartijen.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Vaarwegen en Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Zuidelijk Maasdal

Projecthistorie tijdlijn

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 De startbeslissing is genomen. Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De historische binnenstad van Maastricht heeft nu geen zichtbare dijken. De huidige primaire keringen voldoen echter niet aan de wettelijke norm. Tegelijkertijd voldoet de Maas als vaarroute niet aan de toekomstige vaarklasse Vb, wat betreft de nautische veiligheid. Hiervoor dienen verschillende ingrepen te worden gedaan. Door dit in samenhang te doen en gebruik te maken van rivierverruiming als een van de oplossingsrichtingen voor waterveiligheid zal er ook meer kans ontstaan voor verbeterde inpassing, ruimtelijke kwaliteit, natuur en stedelijke ontwikkeling. De totale opgave wordt daarmee: een waterveiligheidsopgave, nautische veiligheidsopgave, ruimtelijke ontwikkeling met versterking van de ruimtelijke kwaliteit en ecologische waterkwaliteit- en natuuropgave rond de Maas tussen Eijsden en de monding van de Geul.

Oplossing

In de verkenning zullen de opgaven in samenhang onderzocht worden, waarbij dijkversterking en rivierverruiming in ieder geval onderdelen van de oplossing zijn. Vanuit het MIRT-onderzoek Zuidelijk Maasdal en de onderzoeken van RWS naar het nautisch knelpunt is al een lijst met mogelijke oplossingsrichtingen geformuleerd. In het najaar van 2023 is met de regio een uitgebreid participatieproces gestart om ook oplossingen vanuit de omgeving mee te kunnen nemen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

In 2050 moet de waterveiligheid in Nederland voldoen aan de wettelijke norm. Om de Maasroute open te stellen voor vaarklasse Vb dienen bepaalde maatregelen getroffen te worden voor de nautische veiligheid.

Planning

De verkenning start in het najaar van 2023 en zal zeker drie jaar in beslag nemen.

Betrokken Partijen

De Verkenning Zuidelijk Maasdal is een gezamenlijk project van IenW, Waterschap Limburg, Provincie Limburg, gemeente Maastricht, gemeente Meerssen en gemeente Eijsden- Margraten.


bron: RWS / J.v.Houdt

Financiën

De totale plan- en realisatiekosten inclusief de dijkversterkingsopgave zijn geraamd op € 424 miljoen (prijspeil 2022) inclusief BTW. In het Mobiliteitsfonds/Deltafonds is € 112 miljoen gereserveerd voor de meest voor de hand liggende oplossingsrichting. Deze reservering bestaat uit € 60 miljoen (prijspeil 2023) voor planvorming en realisatie van de rivierverruiming en € 52 miljoen (prijspeil 2021) voor de realisatie van de nautische knelpunten. De overige dekking komt uit een regionale toezegging van € 27 miljoen voor ruimtelijke kwaliteit en stedelijke inpassing en subsidie vanuit het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP).

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 In oktober 2022 is het voorkeursalternatief vastgesteld en zijn de stukken gepubliceerd via www.platformparticipatie.nl. Daarmee is de verkenning afgerond en is het project overgegaan naar de planuitwerkingsfase. Daarna is het project gepauzeerd in het kader van de herprioritering van het Mobiliteitsfonds.

2022 Na ondertekening van de bestuursovereenkomst wordt het voorkeursalternatief vastgesteld en de Nota van Antwoord gepubliceerd. Daarmee is de verkenning afgerond en gaat het project over naar de planuitwerkingsfase.

2021 De planning is geactualiseerd. Doordat aanvullende uitwerkingen ten aanzien van de verkeersveiligheid nodig waren en de bestuurlijke besluitvorming langer duurde 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

Op en tussen de knooppunten Deil en Vught kent de A2 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 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 de doorstroming en verkeersveiligheid op de A2 tussen het knooppunt Deil en knooppunt Vught in beide richtingen te verbeteren. 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 de multimodale bereikbaarheid door het pakket aan quick wins verbeteren.

Planning

De herprioritering van het Mobiliteitsfonds in 2023 is van invloed op dit project. Dat betekent dat het project tot nader order gepauzeerd is. Meer informatie hierover staat in het toelichtende blad over de herprioritering aan het begin van dit MIRT Overzicht.



Politiek/bestuurlijk

De MIRT-verkenning is 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 de knelpunten 11, 15, 34, 35 en 38 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 programma TEN-T.

Financiën

Na de herprioritering van het Mobiliteitsfonds bedraagt de Rijksreservering voor dit project € 126 miljoen (prijspeil 2024). Ook hebben Rijk en regio middelen beschikbaar gesteld voor kortetermijn-maatregelen tot 2025. De regionale partijen reserveren vanaf 2025 in totaal maximaal € 45 miljoen voor het pakket aan brede mobiliteits-maatregelen dat onderdeel is van het voorkeursalternatief.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	126	N.t.b.
MIRT 2024	122	N.t.b.
MIRT 2023	894	N.t.b.
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	-768	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	93	

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

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 ten aanzien van 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 totstand-koming van het ontwerp-tracébesluit is de mijlpaal ontwerp-tracébesluit doorgeschoven naar 2020. Inmiddels is het ontwer-tracébesluit 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. Het opstellen van de planning is mede afhankelijk van de beschikbare maakcapaciteit vanuit Rijkswaterstaat voor dit project en de ontwikkelingen in het stikstofdossier.

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 het Rijk en de provincie.

TEN-T

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

Financiën

Het taakstellend budget bedraagt € 5 miljoen (prijspeil 2024). De provincie Limburg heeft daaraan de helft bijgedragen als cofinanciering voor dit project. Eventueel resterend budget wordt ingezet voor de oplossing van enkele knelpunten op de A67 nabij Zaarderheiken.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	5	n.t.b.
MIRT 2024	5	n.t.b.
MIRT 2023	5	n.t.b.
MIRT 2022	4	n.t.b.
MIRT 2021	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 **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

A67 Leenderheide-Geldrop

Programma *SmartwayZ.NL*

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

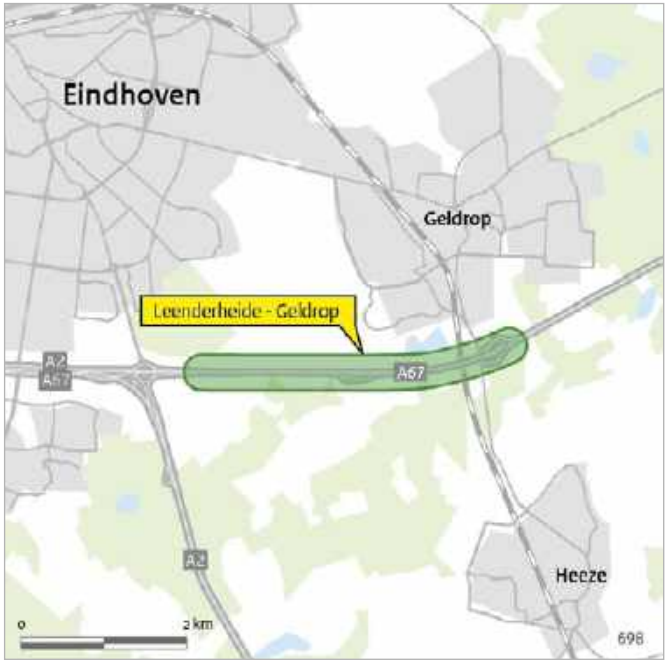
2023 Het project is gepauzeerd in het kader van de herprioritering van het Mobiliteitsfonds.

2021 In december 2019 is de afspraak gemaakt in de programmaraad SmartwayZ.NL over het 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

Het Rijk en de regio hebben in 2019 in de programmaraad SmartwayZ.NL en het Bestuurlijk Overleg 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 herprioritering van het Mobiliteitsfonds in 2023 is van invloed op dit project. Dat betekent dat het project tot nader order gepauzeerd is. Meer informatie hierover staat in het toelichtende blad over de herprioritering aan het begin van dit MIRT Overzicht.

Betrokken partijen

Provincies Noord-Brabant en Limburg en alle aanliggende gemeenten en andere bestuurlijke organen zijn bij het project betrokken.

A67 Leenderheide-Geldrop

(vervolg)

Programma *SmartwayZ.NL*

TEN-T

TEN-T

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

Financiën

Na de herprioritering van het Mobiliteitsfonds bedraagt het resterende budget voor dit project € 79 miljoen (prijspeil 2024), inclusief regionale bijdrage. Hiervan stelt het Rijk € 14 miljoen (prijspeil 2024) beschikbaar voor kleine infra- en Smartmaatregelen. De regio draagt € 39 miljoen (prijspeil 2021) bij als cofinanciering voor dit project. Deze bijdrage heeft het Rijk reeds ontvangen.

Meer informatie

Op de website *www.smartwayz.nl* staat meer informatie over dit project.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	79	N.t.b.
MIRT 2024	77	N.t.b.
MIRT 2023	162	N.t.b.
MIRT 2022	156	N.t.b.
MIRT 2021	157	N.t.b.
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	78	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	32	

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

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

InnovA58

Programma WoMo
Programma SmartwayZ.NL
TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 A58 Sint Annabosch - Galder: Vanwege de herprioritering van het Mobiliteitsfonds in 2023 is dit (deel)project tot nader order gepauzeerd.

2022 De aanhoudende onzekerheid rondom de stikstofproblematiek zorgt bij beide trajecten voor een vertraging van oplevering van het ontwerp-tracébesluit 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 ontwerp-tracébesluit 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 studiefase 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.



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. Dit project draagt bij aan de ontsluiting en bereikbaar maken van woningen. Daarmee draagt het bij aan de woningbouwdoelstellingen van het kabinet-Rutte IV.

Planning

De herprioritering van het Mobiliteitsfonds in 2023 is van invloed op het project InnovA58. Het (deel)project A58 Sint Annabosch - Galder is tot nader order gepauzeerd. Meer informatie hierover staat in het

InnovA58

(vervolg)

Programma WoMo | Programma SmartwayZ.NL | TEN-T

toelichtende blad over de herprioritering aan het begin van dit MIRT Overzicht. De mijlpalen voor het (deel)project A58 Eindhoven - Tilburg zijn nader te bepalen. Het opstellen van de planning voor dit (deel) project is mede afhankelijk van de ontwikkelingen in het stikstofdossier.

Politiek/bestuurlijk

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.

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 14, 43 en 44 uit de file top 50.

Financiën

Het Rijksbudget voor dit project bedraagt € 588 miljoen (prijspeil 2024), inclusief budget voor het living lab. Hiervan is voor het (deel)project A58 Eindhoven - Tilburg bij de Voorjaarsnota 2023 een aanvullend budget van € 126 miljoen (prijspeil 2022) toegevoegd vanuit de middelen voor Woningbouw en Mobiliteit (WoMo). Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regio.

Het budget is exclusief reservering uit het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPG).

Bekijk voor meer informatie *www.smartwayz.nl.*

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling Eindhoven Tilburg	Openstelling St. Annabosch Galder
MIRT 2025	588	n.t.b.	n.t.b.
MIRT 2024	572	n.t.b.	n.t.b.
MIRT 2023	459	2030-2032**	2030-2032**
MIRT 2022	435	2030-2032	2030-2032
MIRT 2021	425	2023-2026	2025-2029
MIRT 2017	401	2022-2024	2022-2024
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	187		
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	105		

* 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 en goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Toekomstvast Spoor Zuidoost-NL

Programma WoMo

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 In het kader van de verkenning naar het Emplacement Venlo wordt verder onderzoek gedaan naar de vervanging van de spanningssluis en het realiseren van vier wachtsporen voor goederentreinen met een lengte van 740 meter.

2022 Binnen het programma Grensoverschrijdend Spoorvervoer was een budget van € 2,7 miljoen gereserveerd voor het deelproject Linkerspoorbeveiliging tussen Venlo en Kaldenkirchen. Dit budget is toegevoegd aan het budget voor het Emplacement Venlo, dat onderdeel is van het programma Toekomstvast Spoor Zuid Nederland en waar nu een verkenning voor loopt. De problematiek op het traject Venlo - Kaldenkirchen wordt meegenomen in deze integrale spoorverkenning. Daarnaast is € 75 miljoen (prijspeil 2022) toegevoegd vanuit de WoMo-middelen. Dit wordt verder beschreven in het MIRT-blad Brainport Eindhoven.

2021 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

Vanwege de grote onderlinge samenhang vraagt de groei van het spoorvervoer in Zuidoost-Nederland om een integrale studie. De integrale studie Emplacement Eindhoven wordt opgestart om toekomstige opgaven voor (inter)nationaal personen- en goederenvervoer op de 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:

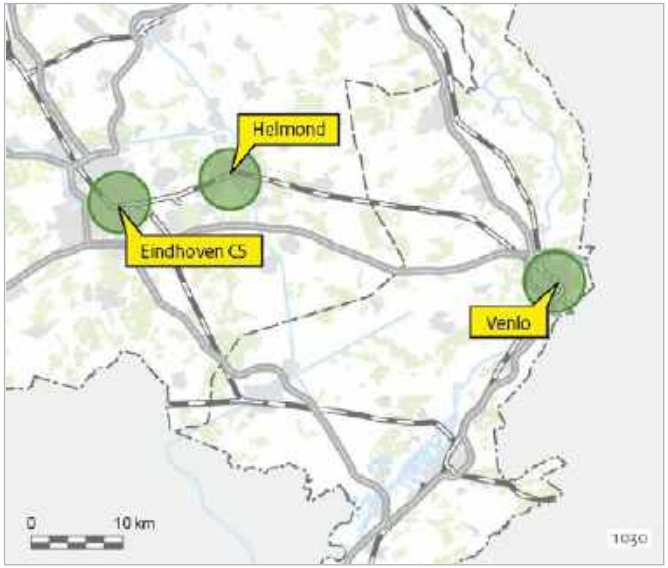
1. De resterende opgave NMCA-knelpunt Eindhoven-Helmond.
2. De verwachte (inter)nationale reizigersgroei door extra intercity-treinen in het binnenland, de internationale trein Eindhoven – Düsseldorf, en de toenemende verstedelijking in de Brainportregio en specifiek in het stationsgebied van Eindhoven en Helmond.
3. De 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 goederentreinen;
- een nieuwe spanningssluis voor treinen van en naar Duitsland;
- het opstellen van reizigerstreinen;
- de transferproblematiek;
- de verlenging van het perron voor de internationale trein Eindhoven-Düsseldorf;
- geluid en externe veiligheid.

Oplossing

Het doel van het project Toekomstvast Spoor Zuidoost-Nederland is dat ProRail met een adaptief ontwikkelpad de benodigde infrastructurele maatregelen voor de vergroting van de spoor- en perroncapaciteit op genoemde emplacementen vergroot. Hierbij wordt gebruik gemaakt



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.

Betrokken partijen zullen de woningbouw- en verstedelijkingsopgave rondom Eindhoven CS en station Helmond afstemmen met ontwikkelingen op het emplacement. Onder andere door de ruimtelijke inpassingsstudie. Hierbij stemmen ze af met de Woondeal en het verstedelijkingsakkoord dat in 2022 wordt vastgesteld.

Binnen de studie Toekomstvast Spoor Zuidoost Nederland is onderzocht wat er nodig is om de spoorknoop Eindhoven en het bredere spoornetwerk (van Eindhoven tot en met Venlo) toekomstvast te maken. Hiervoor zijn stapsgewijze oplossingsrichtingen uitgewerkt. Hiervan wordt eerste instantie de aanpassing van de sporenbundel aan de westzijde van emplacement Eindhoven gerealiseerd.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen en goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Toekomstvast Spoor Zuidoost-NL

(vervolg)

Programma WoMo

TEN-T

De aanpak van stap 2 (uitbreiding spoorkruising Tongelre) en stap 3 (uitbreiding perroncapaciteit op Eindhoven Centraal) worden wel meegenomen in het ontwerp, maar de planning van de uitwerking en realisatie hiervan is afhankelijk van nieuwe besluitvorming.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De integrale studie Toekomstvast Spoor Zuidoost-Nederland draagt bij aan het accommoderen van de groei van het spoorvervoer in ZuidNederland 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 ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio Zuid, inclusief afstemming met de verstedelijkingsopgave. Dit project draagt bij aan de ontsluiting en bereikbaar maken van woningen. Daarmee draagt het bij aan de woningbouwdoelstellingen van de Woningbouw en Mobiliteit-afspraken (2022).

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
Spoorknoop Eindhoven:
2022: Start MIRT-verkenning
2025: Resultaten MIRT-verkenning
2025-2027: Planuitwerking en studies
2027-2032: Aanleg

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	201	Divers
MIRT 2024	195	Divers
MIRT 2023	107	Divers
MIRT 2022	101	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	94	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	100	

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

Politiek/bestuurlijk

In opdracht van het ministerie van IenW voert ProRail de integrale studie uit. Dit doet ProRail 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 VRO.

TEN-T

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

Financiën

In totaal is er een taakstellend budget van € 201 miljoen (prijspeil 2024) (inclusief 82 miljoen WoMo) (Artikel MF 13.03.04). Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regiopartijen.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Vaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Wilhelminakanaal Sluis II

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Als gevolg van het stikstofdossier is de voortgang van dit project vertraagd. Inmiddels is vastgesteld dat Sluis II behoort tot de projecten die zullen worden gecontinueerd. De projectbeslissing voor de bouw van Sluis II is nu gepland voor eind 2024.

2022 Uit een marktconsultatie met bouwende partijen is gebleken dat de uitvoeringsperiode vanwege de complexiteit van het project langer moet zijn. Tenslotte is het bestaande budget opgehoogd met € 5 miljoen 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.

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. Bij het kanaalpand tussen beide sluizen is in een eerdere fase gestart met het geschikt maken voor klasse IV, maar dienen de werkzaamheden nog te worden afgerond. Het doel is om bovengemiddelde multimodale knooppunt Tilburg vanaf de zeehavens van Rotterdam en Antwerpen bereikbaar te maken voor grotere klasse IV-schepen waarmee de bereikbaarheid, de interoperabiliteit tussen weg, spoor en binnenvaart, de duurzaamheid en daarmee ook de economische logistieke ontwikkeling van de regio Tilburg op (inter)nationaal niveau kan toenemen.



Oplossing

Het kanaal wordt vanaf de instroom van de Donge tot Sluis III verruimd tot klasse IV. Op het Sluiscomplex Sluis III is naast de bestaande kleine Sluiskolk al een nieuwe grote klasse IV sluiskolk gerealiseerd. Om aan de opgave te voldoen resteert nog de sloop en herbouw van Sluis II en de opwaardering van het Wilhelminakanaal naar klasse IV tussen de instroom van de Donge en Sluis III. 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

Nader te bepalen.

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. In het bestuurlijk overleg MIRT eind 2017 hebben het Rijk en de 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.

TEN-T

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

Financiën

Beschikbaar aanlegbudget: € 98 miljoen waarvan € 16 miljoen op ArtikelMF 15.03.01 en € 82 miljoen 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. €	Gereed
MIRT 2025	98	N.t.b.
MIRT 2024	87	N.t.b.
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. €	14	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	11	

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

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Baarlo-Hout-Blerick

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Het project wordt opgenomen in het MIRT.

2023 De verkenning is afgerond en er is een voorkeursbeslissing genomen. De plan- en studiefase is gestart.

Opgave

De opgave in dit gebied betreft een waterveiligheidsopgave. De aanleiding hiervoor is dat de huidige keringen niet meer voldoen aan de normen. Doordat er een dijkversterking moet plaatsvinden is er besloten ook te kijken naar de mogelijkheden om de waterveiligheid te vergroten door middel van rivierverruiming. Door het terugleggen van de dijk, een systeemmaatregel, krijgt de rivier meer ruimte. Hierbij wordt het gebied integraal benaderd. Dat houdt in dat er naast de systeemmaatregel en de dijkversterking ook andere opgaven worden meegenomen zoals het beekherstel, KRW kwelgeulen, en het faciliteren van de transitie van het laagterras.

Oplossing (incl. eventuele inpassingmaatregelen)

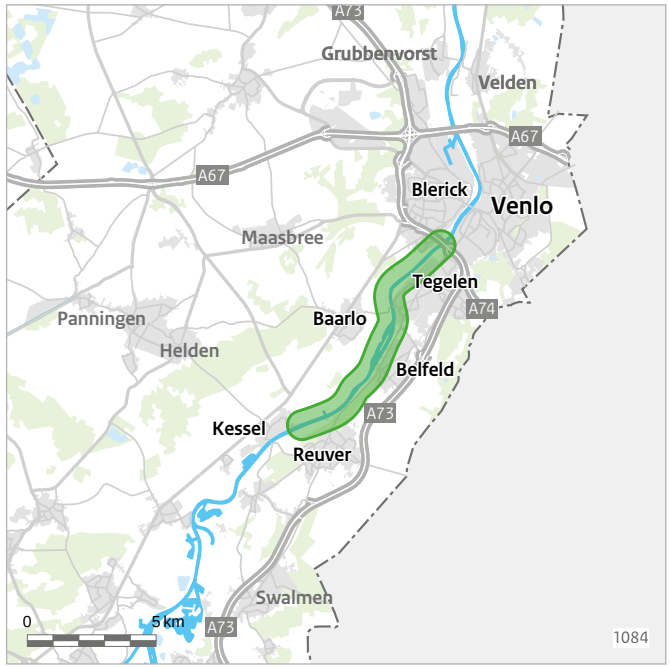
Aan het eind van de verkenning is het programma vastgesteld met een voorkeursalternatief. Hierbij is gekeken naar een integrale benadering waarbij de waterveiligheid in het gebied verbetert en de keringen aan de normen voldoen. Het programma is vastgesteld in juni 2023 door het Rijk en de regio.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De dijkverlegging bij Baarlo-Hout-Blerick is een 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 het rivierbed de verplichte overstroombaarheid van de keringen in de Limburgse Maasvallei met het toegroeien naar de nieuwe normering kan komen te vervallen. Daarnaast zorgt de dijkversterking ervoor dat de hoogwaterbescherming ook voor 2050 op orde is.

Planning

2023: Start planuitwerking
2026: Afgerond planuitwerking
2027–2029: Verwachte realisatie



Betrokken partijen

Baarlo-Hout-Blerick is een gezamenlijk project van de gemeenten Venlo en Peel en Maas, waterschap Limburg, Provincie Limburg en het Rijk. Het project gaat in de planuitwerking verder als project binnen zowel het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) als het MIRT. Daarbij zal het Rijk het projectbesluit nemen voor de dijkversterking en dijkverlegging en de KRW kwelgeulen.

Financiën

De totale kosten van het project, exclusief de afgeronde verkenning, zijn geraamd op € 119,24 miljoen. Hiervan komt € 32,6 miljoen van het MIRT, € 70,99 miljoen van het HWBP, en € 15,65 miljoen vanuit de overige partijen.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Lob van Gennep

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 De voorkeursbeslissing is genomen en de plan- en studiefase is gestart.

2021 De verkenning is afgerond.

2020 De startbeslissing is genomen en de verkenning van de Lob van Gennep is gestart.

2018 Het 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 vierkante kilometer 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

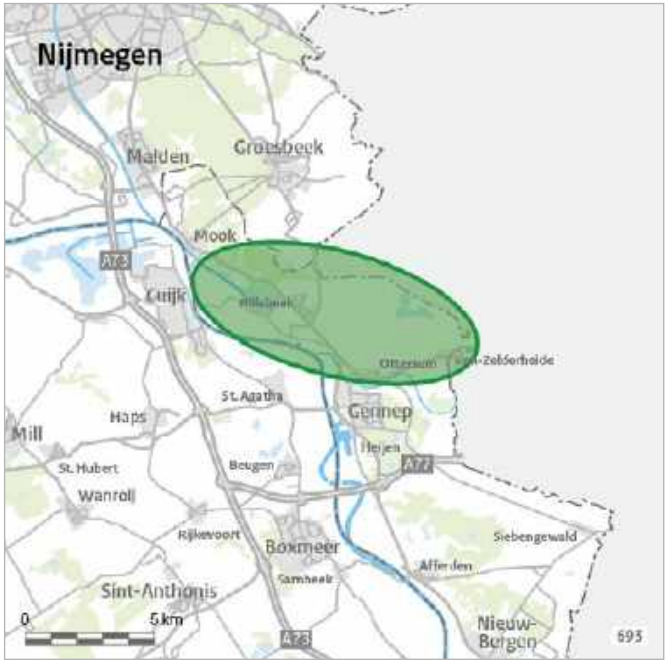
De verkenning heeft geleid tot een voorkeursalternatief waarbij de waterveiligheid in het gebied verbetert overeenkomstig de waterveiligheidsnorm; er sprake is van een waterstandsverlaging stroomafwaarts en de ruimtelijke kwaliteit verbetert. Dit alternatief is het meest kostenefficiënt, heeft het minste effect op milieu en leefomgeving en kan op het meeste lokale draagvlak rekenen. Dit is vastgelegd in een bestuursovereenkomst tussen het Rijk en de 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 een 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

In het voorjaar van 2019 is de startbeslissing genomen. De verkenning is 2021 afgerond. Momenteel vindt de planuitwerkingsfase plaats, deze wordt afgerond in 2024. De realisatie is gepland vanaf 2025.



Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Lob van Gennep

(vervolg)

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 wordt in de planuitwerkingsfase uitgevoerd 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 € 18,3 miljoen gereserveerd. De overige financiën komen voort uit de HWBP-bijdrage (€ 141,9 miljoen) en vanuit de regiopartijen (€ 20,1 miljoen).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	18,3*	2025-2027
MIRT 2024	18,3*	2025-2027
MIRT 2023	18,3*	2024-2026
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 **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Meanderende Maas

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Medio 2024 is ondertekening van de bestuursovereenkomst voor de realisatiefase voorzien.

2022 In september 2020 is de bestuursovereenkomst planuitwerkingsfase Meanderende Maas ondertekend door de deelnemende partijen. In februari 2021 is een addendum bij deze bestuursovereenkomst gepubliceerd vanwege een scopewijziging ter realisatie van doelen van 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 met gebiedsgerichte maatregelen een bijdrage leveren 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 om met voorstellen te komen voor rivierverruimende maatregelen voor de korte termijn (voor 2028). De minister gaf daarbij drie criteria mee: effectief voor waterveiligheid, meekoppelkansen en draagvlak, en cofinanciering. In het BO MIRT van oktober 2016 hebben het Rijk en de 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 studiefase loopt t/m medio 2024. 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 van de PAGW en NNB.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Water**
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 Hoogwaterbeschermings-programma (HWBP) als het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). In het HWBP werken de waterschappen en Rijkswaterstaat op basis van 50/50-financiering samen aan de grootste dijkversterkingsoperatie ooit sinds de Deltawerken.

Financiën

Als Rijksbijdrage is op het Deltafonds € 27,7 miljoen gereserveerd voor rivierverruimende maatregelen, € 10,2 miljoen voor maatregelen die bijdragen aan de doelen van de PAGW en € 5,3 miljoen voor KRW-maatregelen. Deze bedragen zijn inclusief btw met prijspeil 2021 en worden jaarlijks geïndexeerd met de IBOI, zoals gehanteerd door het ministerie van Financiën.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	43*	2024-2026
MIRT 2024	43*	2024-2026
MIRT 2023	43*	2023-2025
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. Prijspeil 2021.

Het Waterschap heeft bij het HWBP in juli 2024 een subsidie van € 385,58 miljoen (inclusief btw, prijspeil 2024) aangevraagd, ten behoeve van de verwachte aanlegkosten voor de waterveiligheids-opgaven, gebaseerd op een sober en doelmatig dijkontwerp. In de loop van 2024 wordt dit bedrag toegekend. Voor de planning en studiekosten is in december 2020 een subsidie van € 16,44 miljoen (inclusief btw, prijspeil 2020) verstrekt. € 4,1 miljoen (inclusief btw, prijspeil 2019) wordt 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 miljoen. Alle regiobijdragen zijn inclusief btw, prijspeil 2019 en zullen niet worden geïndexeerd.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Oeffelt

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2021 Het Rijk en de regio hebben met de ondertekening van de bestuursovereenkomst afspraken gemaakt over de planning- en 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 en de ruimtelijke kwaliteit.

Politiek/bestuurlijk

Bij het Bestuurlijk Overleg MIRT 2019 bleek dat aan de in 2018 gestelde voorwaarden voor het starten van de planning en studie was 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 circa 250 meter nabij de Maas. 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 hoogwater van 20 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 stroomopwaarts merkbaar.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Met het project 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 het Rijk en de 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 studiefase formeel gestart door ondertekening van een bestuursovereenkomst voor de planuitwerkingsfase. Er wordt toegewerkt naar een MIRT-3 besluit in najaar 2024.

Betrokken partijen

De provincie Noord-Brabant is de trekker van de planuitwerkingsfase. De samenwerking en de afstemming met het Rijk, Brabantse en Limburgse partijen die er in eerdere fasen bij betrokken zijn, worden voortgezet.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Oeffelt

(vervolg)

Financiën

De raming voor de planning en studiefase resulteerde in een totaalbudget van € 36 miljoen, waarvan het Rijk € 20,8 miljoen bijdraagt (Artikel DF 1.02.01). Vanuit het HWBP en Waterschap Limburg en Waterschap A en Maas is € 4,86 miljoen beschikbaar. De provincies Noord-Brabant en Limburg dragen respectievelijk € 5,5 miljoen en € 4,45 miljoen bij. De gemeente Land van Cuijk heeft € 0,5 miljoen toegezegd. In voorjaar 2022 is geconstateerd dat er onvoldoende zicht op dekking was vanwege de toegenomen kosten. Hierdoor is het project vertraagd. De verwachting is dat in de zomer van 2024 deze dekking volgt, waarna in Q4 2024 de projectbeslissing genomen kan worden.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	20,8	2025
MIRT 2024	20,8	2025
MIRT 2023	20,8	2024
MIRT 2022	20,8	2024
MIRT 2021	20,8	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 **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Well

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT. De voorkeursbeslissing is genomen en de plan- en studiefase is gestart.

2023 De verkenning is afgerond.

Opgave

Oud Well is een dorp aan de Maas. De waterveiligheid van het dorp moet verbeterd worden, aangezien de huidige keringen niet meer voldoen. Vanwege de aanpak van de dijkversterking is besloten om hier ook te kijken naar de mogelijkheden om de waterveiligheid deels te vergroten met rivierverruiming vanuit de zogenaamde systeem-werkingsmaatregelen. Een groot deel van het gebied maakt nu nog onderdeel uit van het waterbergend rivierbed. Door de Groene rivier aan te leggen heeft de rivier na de uitvoering meer ruimte en zal de waterveiligheid op orde zijn. Er is door deze maatregel ook een kans om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren, de natuur uit te breiden en te voorzien in natuurinclusieve landbouw.



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 tot in Roermond en de ruimtelijke kwaliteit verbetert. Dit alternatief is het meest kostenefficiënt, heeft het minste effect op het milieu en de leefomgeving en kan op het meeste lokale draagvlak rekenen. Dit is vastgelegd in een bestuursovereenkomst tussen het Rijk en de regio.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De Groene rivier Well is een 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 het rivierbed de verplichte overstroombaarheid van de keringen in de Limburgse Maasvallei met het toegroeien naar de nieuwe normering kan komen te vervallen.

Planning

De planuitwerkingsfase startte in 2023 en wordt afgerond in 2026. De realisatie is gepland tussen 2026 en 2029.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Well

(vervolg)

Betrokken partijen

De Groene rivier Well is een gezamenlijk project van de gemeente Bergen, Waterschap Limburg, de provincie Limburg en het Rijk. Zij zijn de initiatiefnemers. Het project gaat in de planuitwerkingsfase verder als project binnen zowel het Hoogwaterbeschermingsprogramma als Het Programma Integraal riviermanagement. Daarbij zal het Rijk het projectbesluit nemen.

Financiën

In het voorjaar van 2023 is er een Bestuursovereenkomst gesloten. Hierin is afgesproken dat de bijdrage van het Rijk € 50,65 miljoen (Artikel DF 1.02.01) is. De overige financiën komen voort uit de HWBP-bijdrage (€ 48,5 miljoen) en vanuit de regio-partijen (€ 7,25 miljoen).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	54,9	2029
MIRT 2024	53,3	2029
MIRT 2023	50,7	2029
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	4,2	

* 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.

2024 In de zomer van 2023 is de wegverbreding gegund en is het projectbudget verhoogd met € 46 miljoen. De stijging is veroorzaakt door prijsstijging en extra beheersing van projectrisico's. De Tweede Kamer is hierover op 13 juli 2023 geïnformeerd middels brief 2023D32663.

2023 De aanbesteding van het project is in 2022 gestart.

2022 Het taakstellend budget is in 2022, naast de jaarlijkse indexatie, met € 35 miljoen opgehoogd als gevolg van (hogere) kosten voor het verplaatsen van kabels en leidingen, extra benodigd zand en het treffen van 'minder hinder'-maatregelen.

2021 Het tracébesluit is 7 april 2021 onherroepelijk geworden en daarmee is het project van de planning en studies overgegaan naar de aanlegfase.

2020 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.

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. Dit gebeurt 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

2025-2027: Openstelling

Politiek/bestuurlijk

In de bestuursovereenkomst van september 2012 is afgesproken dat het Rijk en de regio een bijdrage leveren voor de opwaardering naar drie volwaardige rijstroken. De provincie Limburg draagt in 2020 een bedrag van € 35 miljoen bij. Dit bedrag wordt niet geïndexeerd. De rijksbijdrage is beschikbaar vanaf 2022. In het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2017 is afgesproken dat het Rijk bereid is al in 2020 maximaal € 35 miljoen in te zetten, als ook de regio bereid is haar bijdrage van € 35 miljoen 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**



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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.

A2 Het Vonderen-Kerensheide

(vervolg)

TEN-T

TEN-T

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

Financiën

Het taakstellend budget bedraagt €417 miljoen (Artikel MF 12.03.01). Het projectbudget is gestegen door de prijsbijstelling 2024, prijsstijgingen op scopewijziging, een overheveling voor B&O en MJPO werkzaamheden, een overheveling uit de risicoreservering prijsstijgingen en een overheveling dat voort kwam uit een scopewijziging van o.a. Dassenburcht (69 miljoen).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	417	2025-2027
MIRT 2024	348	2025-2027
MIRT 2023	337	2025-2027
MIRT 2022	287	2025-2027
MIRT 2021	278	2025-2027
MIRT 2015	256	2025-2027
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	161	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	60	

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

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	44	11%
2022	29	8%
2021	19	6%
2020	11	4%
2019	4	1%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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

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

A27 Houten-Hooipolder

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Vanwege de excessieve prijsstijging is het projectbudget middels de Voorjaarsnota 2024 met € 64 miljoen aangevuld. Daarnaast zijn in het voorjaar 2024 de werkzaamheden gestart.

2023 Begin 2023 zijn zowel het zuidelijk als noordelijk contract gegund. In beide gevallen was er sprake van een aanbestedingstegenvaller op het reguliere deel (€ 97 miljoen bij zuid en € 54 miljoen bij noord). Deze werd voornamelijk veroorzaakt door prijsstijgingseffecten en hoge indirecte kosten in verband met de complexiteit en omvang van het project.

2022 Eind 2020 is het tracébesluit onherroepelijk geworden, waardoor het project naar de aanlegfase is overgegaan. Daarnaast is het taakstellend budget met € 248 miljoen 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. Ook 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.

Opgave

Het traject A27 Houten - Hooipolder vormt een van de belangrijkste verbindingen tussen Midden- en Zuid-Nederland. Het traject is verouderd en de afgelopen jaren intensief belast door meer en zwaarder verkeer, de verkeersveiligheid staat steeds meer onder druk, en staat daarom in de file top 3. Daarnaast neemt de verkeersomvang verder toe. De voorziene reistijden voldoen niet aan de streefwaarden die in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn geformuleerd. Een toename van sluipverkeer in de omringende gemeenten zorgt voor hinder bij veel weggebruikers, de omgeving en medeoverheden.

Oplossing

De 47 kilometer lange snelweg wordt vernieuwd met toevoeging van spits- en rijstroken, nieuwe viaducten en nieuwe inrichting ten behoeve van de omgeving en natuur. 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 en verbeterd. 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 rechtsafstroken 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. Ook wordt er een aansluiting gemaakt voor bedrijventerrein Groote Haar.



Op deze manier wordt de verouderde infrastructuur verbeterd en daarmee de leefbaarheid, veiligheid en doorstroming voor de komende decennia. Dit omvangrijke project vraagt om een integrale afstemming met de omgeving, (vaar-)weggebruikers, provincies, gemeenten, waterschappen, aannemers en andere infrastructurele projecten. Daarnaast is er in het ontwerp en tijdens de werkzaamheden veel aandacht voor geluidsmaatregelen, natuur, duurzaamheid, de omgeving en historie.

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



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Het tracébesluit is op 20 december 2018 vastgesteld en op 10 januari 2019 ter visie gelegd. Ook is het budget met € 65 miljoen verhoogd vanwege het loslaten van de PPS-taakstelling en enkele correcties op de raming vanwege prijsontwikkelingen.

2019 Het taakstellend budget is verhoogd met € 56 miljoen om de vervanging van de Merwedebrug zonder pijlers in de vaarweg uit te voeren.

2018 Het taakstellend budget is verhoogd met € 389 miljoen 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 miljoen. Bij uitwerking van het ontwerp-tracébesluit 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.

A27 Houten-Hooipolder

(vervolg)

TEN-T

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan een robuuster en veiliger wegennet, vervanging en renovatie van diverse bruggen en viaducten die einde levensduur zijn, een duurzame inpassing, een betere doorstroming op het hoofdwegennet en de beperking van sluipverkeer op het onderliggend wegennet.

Planning

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. Het tracébesluit en saneringsbesluit 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 miljoen bijdragen aan de fietsverbinding op de Hagesteinsebrug. Deze fietsverbinding is opgenomen in het tracébesluit.

Uitvoering

Het project is opgedeeld in twee contracten. Beide contracten hanteren als pilot de tweefasenaanpak (zie Kamerbrief Transitie 'Op weg naar een Vitale Infrasector' voortgang 2020 van 31 maart 2021, TK 29385-111). Beide contracten zijn opgedeeld in tweefasenonderdelen en reguliere onderdelen. Contract Zuid (Everdingen - Hooipolder is eind 2022 gegund en contract Noord (Houten - Everdingen) begin 2023.

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 4, 8, 16, 17 en 26 uit de file top 50.

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

A27 Houten-Hooipolder

(vervolg)

TEN-T

Financiën

Taakstellend budget: € 2626 miljoen. 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. De B&O-middelen van € 291 miljoen (prijspeil 2022) zijn aan het projectbudget toegevoegd.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	2.626	Beide trajectdelen 2029-2031
MIRT 2024	2.492	Beide trajectdelen 2029-2031
MIRT 2023	1.932	Beide trajectdelen 2029-2031
MIRT 2022	1.843	Beide trajectdelen 2029-2031
MIRT 2021	1.470	
MIRT 2015	787	2023-2025
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	1.839	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	431	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	208	100 %
2022	124	5 %
2021	77	4 %
2020	57	3 %
2019	34	2 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 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

2024 Het Rijk en de regio onderzoeken via een taskforce of en onder welke voorwaarden een doorstart van de N65 Vught - Haaren mogelijk is.

2023 De bestemmingsplannen zijn in december 2022 door de uitspraak van de Raad van State vernietigd. Het Rijk en de regio onderzoeken nu via een taskforce of en onder welke voorwaarden een doorstart van de N65 Vught - Haaren mogelijk is.

2022 De gunning heeft medio 2021 plaatsgevonden. Realisatie start na het onherroepelijk worden van de bestemmingsplannen.

2021 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.

2020 In het Bestuurlijk Overleg 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.

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:
- De aanleg van een ongelijkvloerse kruising in Helvoirt;
- De aanleg van een ongelijkvloerse kruising bij Vught;
- Het optillen van een ongelijkvloerse kruising in Vught;
- De aanleg van een half-verdiepte ligging van een deel van de N65 in Vught;
- De aanleg van een fietstunnel;
- De 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.

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



N65 Vught-Haaren

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 In het Bestuurlijk Overleg MIRT van 21 november 2018 is het voorkeursalternatief plus (VKA+) vastgesteld met onderliggend regiobod. Het Rijk zal hiervoor aanvullend € 12,06 miljoen bijdragen aan het project N65. De regio draagt € 24,86 miljoen extra bij. Mocht er geen btw-compensatie mogelijk zijn, dan wordt het gat van € 10 miljoen op de begroting verdeeld (€ 3,3 miljoen het Rijk, € 3,3 miljoen de regio en € 3,4 miljoen bezuiniging op het project).

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.

Planning

Na vernietiging van de bestemmingsplannen door de Raad van State onderzoekt een taskforce of en onder welke voorwaarden een doorstart mogelijk is.

Politiek/bestuurlijk

Het ministerie van IenW werkt samen met de provincie Noord-Brabant (trekker van het project) en de gemeenten Vught, Haaren en 's-Hertogenbosch. Het Rijk, de provincie en gemeenten zijn gezamenlijk opdrachtgever. Bij de afronding van de verkenning hebben deze partijen in juli 2016 de bestuursovereenkomst N65 ondertekend. De bestuursovereenkomst is aangepast naar aanleiding van de afspraken uit het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2018 en 2019. Ook hebben Rijkswaterstaat en provincie Noord-Brabant een uitvoeringsovereenkomst getekend.

Uitvoering

De provincie Noord-Brabant is verantwoordelijk voor de realisatie van het project.

Financiën

Het Rijk heeft in vier gelijke tranches tussen 2020 en 2023 in totaal € 92 miljoen overgemaakt en eerder circa € 5 miljoen voorgeschoten aan de provincie Noord-Brabant. Door de jaren heen is het bedrag aangevuld via de IBOI met € 7 miljoen, waardoor de totale Rijksbijdrage aan het project circa € 104 miljoen bedraagt. Hiervan is € 9 miljoen beschikbaar ten behoeve van geluidssanering als onderdeel van het MJPG.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **OV en Spoor**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Maaslijn

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 De aanbesteding heeft plaatsgevonden en er is een aannemer aan boord voor het uitvoeren van de werkzaamheden. In verband met prijsstijgingen is het projectbudget verhoogd met € 56 miljoen.

2023 In de BO MIRT-brief (TK 36 200, nr. 9) is op 14 november 2022 aan de Kamer gemeld dat ProRail een aangepaste planning heeft gemaakt, gegeven de randvoorwaarden (zoals gevolgen van oorlog Oekraïne, onzekere markt, buitendienststelling Derde Spoor in Duitsland). Dit leidt tot een nieuwe beoogde indienststellingsdatum van uiterlijk 2027.

2022 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 dat het Rijk een aanvullende bijdrage doet aan het taakstellend budget Maaslijn. De totaal gereserveerde bijdrage van het Rijk komt daarmee op € 148 miljoen (pp 2021).

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 één naar twee uitgebreid. Dit is nodig voor een betere en robuustere dienstregeling.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De oplossing biedt ruimte aan de groei van het reizigersvervoer en goederenvervoer en het verbeteren van de betrouwbaarheid. Ook levert de oplossing een belangrijke bijdrage aan een duurzamer en robuuster spoornetwerk.

Planning

2021: Projectbeslissing, start aanlegfase
2027: Oplevering maatregelenpakket Maaslijn

Politiek/bestuurlijk

In maart 2019 hebben het 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 heeft plaatsgevonden 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 **Planning en studies**



Maaslijn

(vervolg)

TEN-T

Begin 2023 is de aanbesteding van het project opnieuw gestart door ProRail. In juli 2023 wordt verwacht dat de biedingen van de marktpartijen bekend zijn. Daarmee wordt onder andere duidelijk wat de financiële stand is.

In de brief van het Bestuurlijk Overleg MIRT is gemeld dat de herijking van de planning in verband met de gevolgen van de oorlog van Oekraïne en de te herstarten aanbesteding erop neerkomt dat de planning uitkomt op uiterlijk 2027.

TEN-T

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

Financiën

Het taakstellend budget is € 226 miljoen (MF 13.03.01 en 13.03.04). De regio draagt in totaal circa € 147 miljoen (excl. btw) bij als cofinanciering.

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Gereed
MIRT 2025	226	2027
MIRT 2024	164	2027
MIRT 2023	156	2024
MIRT 2022	45	2024
MIRT 2021	44	2024
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	182	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	23	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	11	7 %
2022	10	7 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 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.

2024
De Raad van State heeft het tracébesluit Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Meteren - Boxtel onherroepelijk verklaard. Vanwege de tijd die de Raad van State nodig heeft gehad om tot dit besluit te komen, is vertraging in de planning ontstaan en een herziene planning opgesteld waarbij de in 2021 afgesproken mijlpalen naar achteren schuiven. Het projectbudget is verhoogd met € 67,7 miljoen in verband met prijs- en markteffecten.

2023
In verband met de faseovergang van het deelproject Den Bosch - Vught is € 385,4 miljoen toegevoegd vanuit het planuitwerkingsbudget (Artikel MF 17.10.02). Tussen Den Bosch en Vught wordt een vierde spoor en een vrije kruising aangelegd en in Vught wordt het spoor verdiept. Samen 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.

2021
In verband met het afgeven van de aanleg-beschikking Zuidwestboog Meteren is het projectbudget verhoogd met € 182 miljoen.

2020
In verband met voorbereidende contract- en conditioneringswerkzaamheden is in 2020 een aanvullende subsidie verleend van € 23 miljoen.

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 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 PHS 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
2024: Onherroepelijk tracébesluit, start werkzaamheden (contract onderbouw Meteren gegund, contract voor het tijdelijk spoor in Vught gegund)
2031: Oplevering

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.

2018 In verband met aanvullende subsidiebeschikking (conditionerende werkzaamheden, onder andere grondaankopen en verlegging kabels en leidingen) is € 41 miljoen toegevoegd vanuit het planning- en studiesbudget Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) aan het projectbudget PHS Meteren - Boxtel. De aanlegplanning is toegevoegd (inclusief bandbreedte conform begrotingsregels).

2017 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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 omgevingshinder op dit traject te beperken.

TEN-T

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

Uitvoering

Aansturing geschiedt door ProRail. In deze fase van het project vindt grondaankoop plaats.

Financiën

Het taakstellend budget bedraagt € 803 miljoen (Artikel MF 13.03.01 en 17.10.01). De regio heeft €148 miljoen gereserveerd als cofinanciering voor dit project (prijspeil 2019).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Indienststelling
MIRT 2025	803	2031
MIRT 2024	716	2028-2029
MIRT 2023	681	2028-2029
MIRT 2022	264	2028-2029
MIRT 2021	77	2028-2029
MIRT 2017	10	2017
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	793	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	94	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	82	11 %
2022	59	9 %
2021	41	16 %
2020	27	10 %
2019	23	43 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Maasroute, Modernisering fase 2

TEN-T CEF

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Besluit is genomen om voor de afronding van de werkzaamheden aan het Julianakanaal deze gedeeltelijk droog te zetten en te stremmen voor de scheepvaart. Start van de afsluiting was op 12 augustus 2024. Het budget is door de gewijzigde uitvoeringsmethode met € 179 miljoen verhoogd.

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 miljoen 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 miljoen verhoogd.

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 5 oplossingsrichtingen.

Het realiseren van een vaarweg van klasse Vb met een diepgang van 3,50 meter 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 meter en op de trajecten Grave - Lith en Born - Ternaaien wordt deze hoogte 7 meter. 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 2 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 CEF

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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 '2 passeervakken' en 'verkeersmanagement' is medio 2015 overgegaan van planning- en studiefase naar aanlegfase. Het taakstellend budget is daarom verhoogd met € 27,4 miljoen Een aanbestedings-meevaller voor sluis Limmel van € 14 miljoen 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 de 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 in Limmel door middel van een Design, Build, Finance & 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-Rhine-Mediterranean corridor. Het project is mede mogelijk gemaakt door Europese subsidie vanuit het CEF.

Financiën

Taakstellend budget: € 840 miljoen, waarvan € 744 miljoen op Artikel MF 15.03.01 en € 96 miljoen voor sluis Limmel op Artikel MF 15.04.01. Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regiopartijen.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	964	2027
MIRT 2024	782	2027
MIRT 2023	776	2027
MIRT 2022	748	2023
MIRT 2021	732	2023
MIRT 2013	636	2018
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	328	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	42	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	678	81 %
2022	649	83 %
2021	632	81 %
2020	621	85 %
2019	608	83 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Grensmaas

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Er is extra budget voor de Grensmaas i.v.m. gemaakte kosten in begeleiden van vastgoed, kabel en leidingen, juridische begeleidingen en inkomsten van verkochte gronden (€ 4 miljoen).

2023 Decharge in voorbereiding.

2022 Meevaller in de risicoreservering (€ 3 miljoen).

2020 De looptijd van de overeenkomst met Consortium Grensmaas is begin 2019 met drie jaar verlengd tot 2027. De leningsovereenkomst is in 2018 komen te vervallen. Het gereserveerde budget hiervoor (€ 40 miljoen) is teruggegeven aan het Deltafonds.

2015 Het taakstellend budget is gecorrigeerd (-€ 1,7 miljoen) voor foutieve boeking ten gunste van de Zandmaas.

2014 Begin 2013 is de scope Natuur in de Grensmaas verlaagd van 1.252 hectare naar 1.208 hectare. Dit is een uitvloeisel van de herijking van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de daardoor verminderde financiële middelen voor het realiseren van de natuurdoelstelling.

Opgave

De hoogwaters op de Rijn en 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

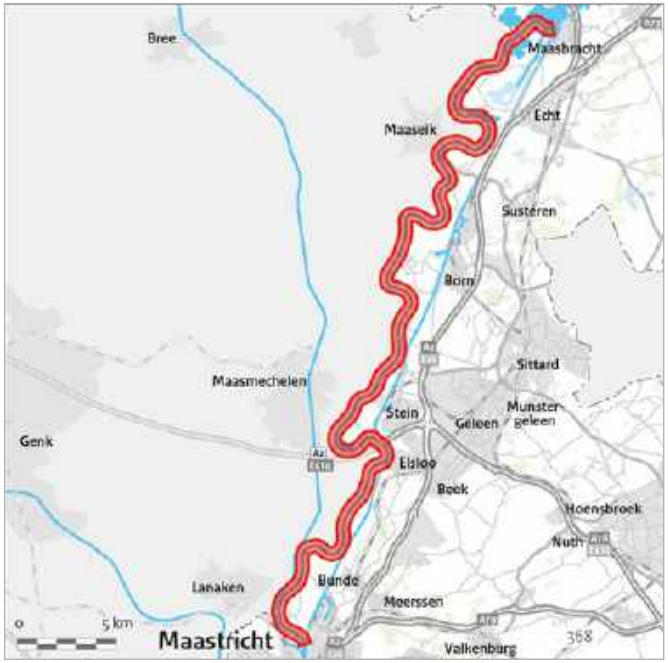
Dit project draagt bij aan de bescherming van het Maasdal tegen hoogwater. Daarnaast wordt (buiten het IenW-domein) gewerkt aan natuurontwikkeling en delfstoffenwinning.

Planning

2017: Doelstelling waterveiligheid bereikt.
2027: Delfstoffenwinning gerealiseerd.

Politiek/bestuurlijk

Convenanten: de betrokken partijen (voormalige ministerie van Verkeer en Waterstaat, LNV en de provincie Limburg) hebben het eindplan Grensmaas in december 2001 geaccordeerd. 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 de overheden en het consortium getekend en heeft de provincie Limburg het Provinciaal Omgevingsplan (POL) Grensmaas vastgesteld. In 2007 werd dit POL onherroepelijk.



Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**



Grensmaas

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2013

De nadere overeenkomst Grensmaas leidt tot wijzigingen: het betreft een twee jaar langere grindwinning en daardoor twee jaar latere oplevering van het project. De aan het project gekoppelde veiligheidsdoelstelling voor de Grensmaas blijft onveranderd. Daarnaast is door de afspraken het budget verhoogd met € 34,2 miljoen. Door de leningsovereenkomst is het budget met € 40 miljoen verhoogd.

In 2008 startte het consortium op de eerste locaties met uitvoerende werken. Begin 2012 sloten betrokken partijen de nadere overeenkomst Grensmaas (ter waarde van € 34,2 miljoen) en de Leningsovereenkomst Grensmaas (ter waarde van € 40 miljoen). Met deze investeringen heeft het consortium is een oplossing gevonden voor de verslechterde grindmarkt, waarmee de voortzetting van het project Grensmaas is veiliggesteld en de hoogwaterveiligheidsdoelstelling voor de Grensmaas overeind kan blijven.

In 2018 heeft het Consortium Grensmaas aangegeven geen gebruik te hoeven maken van de leningsovereenkomst en verviel deze. 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 verleend door de provincie Limburg.

Uitvoering

Er vindt nog grindwinning plaats op de locaties Koeweide/Trierveld, Meers en Maasband Urmond.

Financiën

Taakstellend budget: € 120 miljoen (hierbij is gecorrigeerd voor de € 40 miljoen voortkomend uit de Leningsovereenkomst Grensmaas, zie onder Politiek/bestuurlijk) (Artikel DF 1.01.04). Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regiopartijen

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	120	2027
MIRT 2024	116	2027
MIRT 2023	115	2027
MIRT 2022	115	2027
MIRT 2021	117	2027
MIRT 2013	146	2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	-26	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	10	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	94	78 %
2022	93	80 %
2021	90	78 %
2020	86	75 %
2019	84	72 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Zandmaas

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 De projectdoelstellingen zijn volledig behaald. In 2024 is decharge voorzien.

2023 Decharge van de Zandmaas is in voorbereiding.

2022 Het taakstellend budget is in 2021 omlaag bijgesteld met € 5 miljoen 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 provinciefonds in verband met de gereserveerde bijdrage aan de gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum, zoals overeengekomen in de Bestuursovereenkomst inzake planstudie Sluitstukkaden Maasdal in 2010.

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. 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 scopewijziging 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 **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Zandmaas

(vervolg)

Financiën

Het taakstellend budget is € 392 miljoen (Artikel DF 1.01.04). Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regiopartijen

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2017 In 2016 worden de doelstellingen voor waterveiligheid en de natuur bereikt. Het bereiken van de waterveiligheidsdoelstelling van de sluitstukkaden is ongewijzigd en blijft staan voor het jaar 2020.

2015 Het taakstellend budget is gecorrigeerd (+€ 1,7 miljoen) voor foutieve boeking ten laste van Grensmaas.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	392	2021
MIRT 2024	392	2021
MIRT 2023	399	2021
MIRT 2022	398	2021
MIRT 2021	401	2020
MIRT 2013	397	2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	- 5	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	14	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2023	382	97 %
2022	381	97 %
2021	362	91 %
2020	346	87 %
2019	342	86 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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



Oost-Nederland

› **Gebiedsopgave** 331

› **Projectenkaart** 333

› **Projectenoverzicht** 334

› **Project- en programmabladen** 335

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 het aantal inwoners stabiel of 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

Oost-Nederland heeft bovendien een aantal sterke kennisgedreven economische clusters, in het bijzonder rond de universiteiten van Wageningen, Twente en Nijmegen.

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-westcorridors 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. Het Rijk en de provincie hebben in 2020 afspraken gemaakt over de bouwambitie tot en met 2030. De woningbouwaantallen worden momenteel geactualiseerd. De nieuwe afspraken zullen worden opgenomen in de landsdekkende regionale woondeals. Voor Arnhem, Nijmegen, Foodvalley en de regio Zwolle werken het Rijk en de regio samen in NOVEX-gebieden. Daarin komen de grote opgaven uit de leefomgeving aan de orde, waaronder woningbouw en mobiliteit. Daarnaast hebben de Spoorzone in Zwolle, het Stationsgebied en de Kanaalzone in Nijmegen, Foodvalley en Arnhem-Oost de status van grootschalige woningbouwgebied, waar het Rijk en de regio werken aan woningbouw en mobiliteit.

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 regionale 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 binnen het Programma NOVEX in de NOVEX-gebieden Arnhem-Nijmegen-Foodvalley en NOVEX-gebied Regio Zwolle.

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.





Projectenkaart Oost-Nederland

MIRT Onderzoek

1. Vrije kruising Arnhem-Oost
2. MIRT Onderzoek Traject Havikerwaard-Beimerwaard-Fraterwaard-Olburgerwaard

Verkenning

3. A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven & Corridor Nijmegen-Eindhoven
4. N35 Wijthmen-Nijverdal
5. EuregioRail: Zwolle-Twente-Münster

Planning en studies

6. A1/A30 Barneveld
7. A1/A35 Knooppunt Azelo - Buren
8. A28 Amersfoort - Hoogeveen
9. N35 Nijverdal - Wierden
10. N50 Kampen-Kampen-Zuid
11. Quickscan Decentraal Spoor: Oost-Nederland
12. RegioExpres
13. Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)
14. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel
15. Rivierklimaatpark IJsselpoort

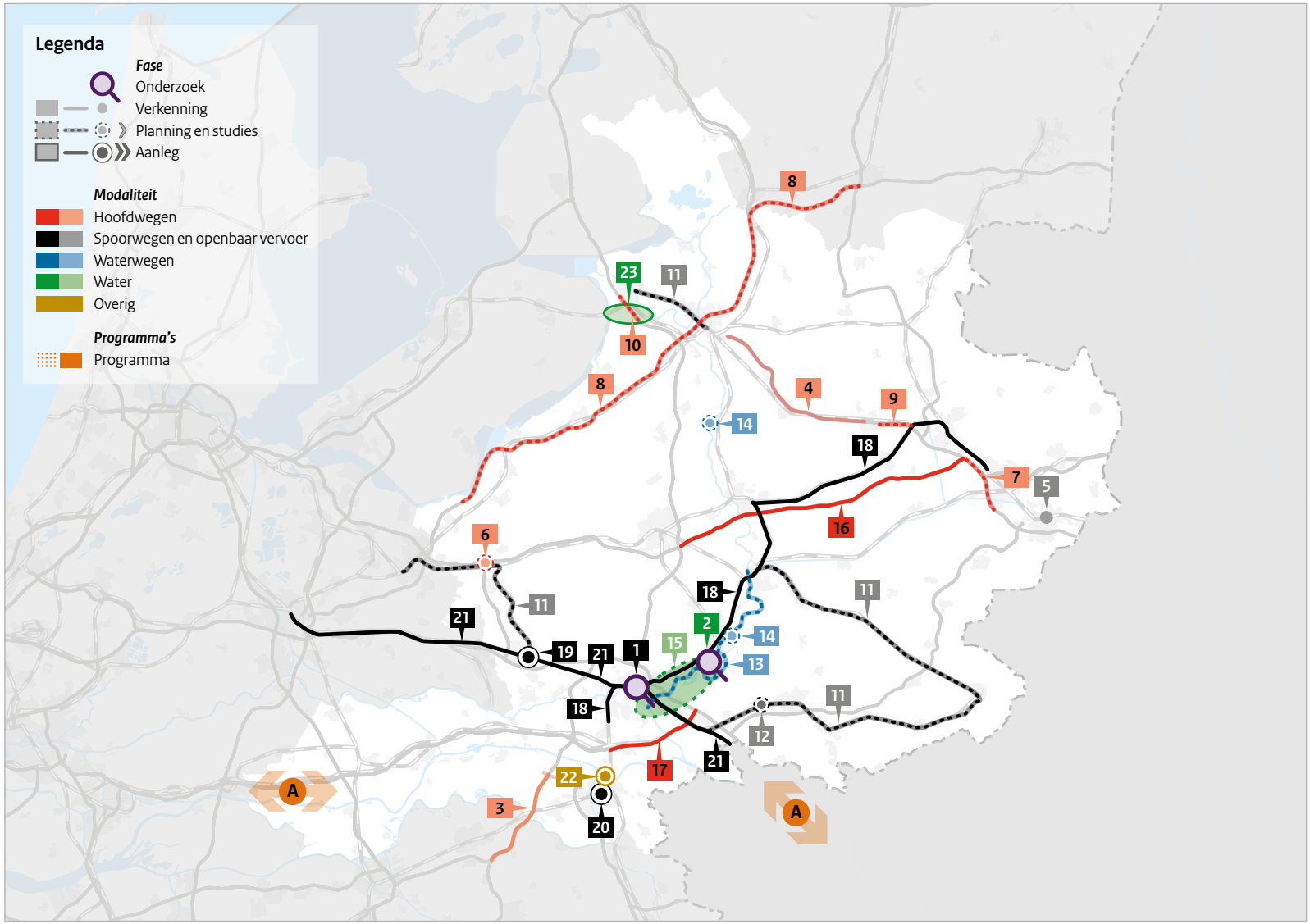
Aanleg

16. A1 Apeldoorn-Azelo
17. A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15)
18. Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)
19. PHS Ede
20. PHS Nijmegen
21. Traject Oost
22. Nijmegen omarmt de Waal (Waalfront)
23. IJsseldelta Fase 2 regionale percelen

24.

Programma

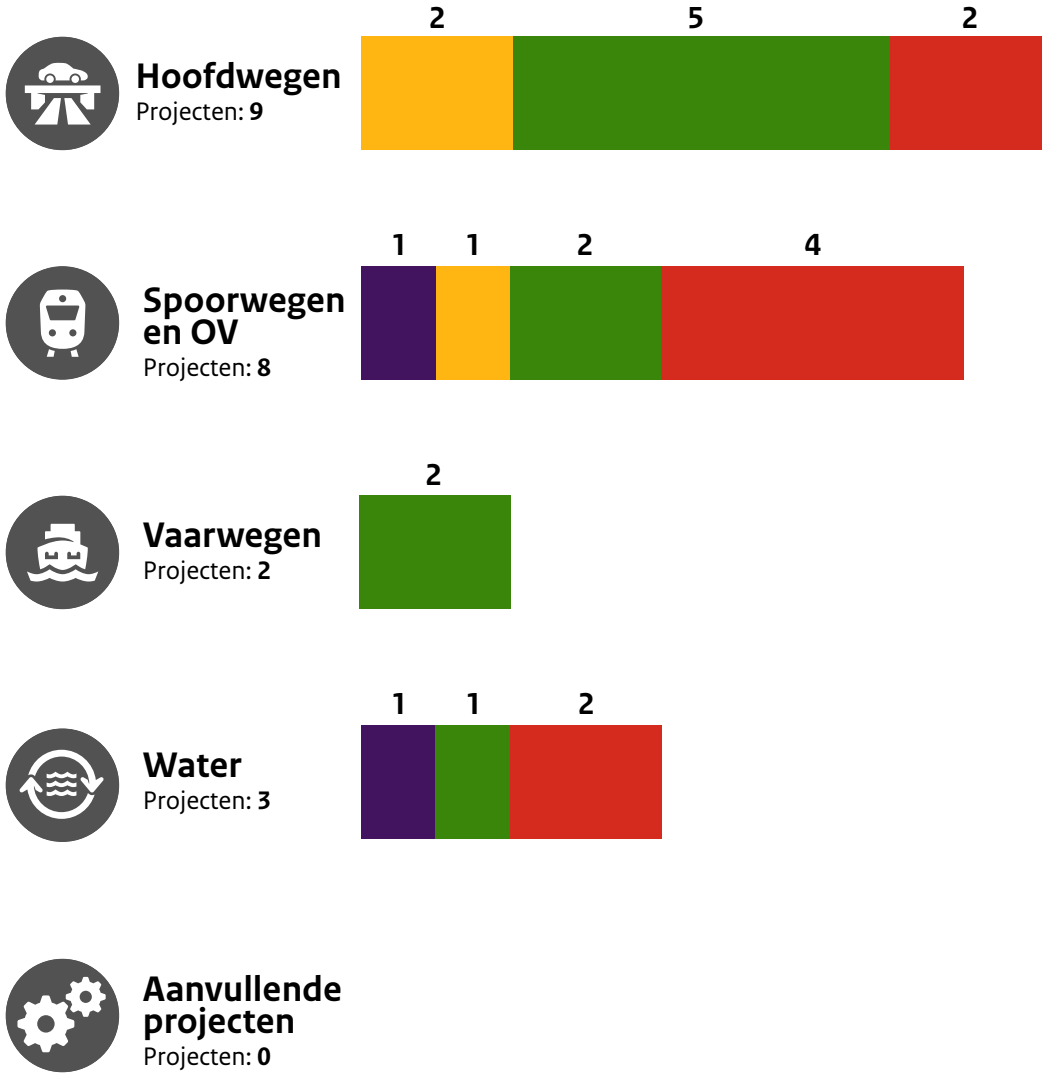
A Programma Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost



Projectenoverzicht Oost-Nederland

Totaal projecten: **22**





Fases

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Fase **Onderzoek**

Vrije Kruising Arnhem-Oost

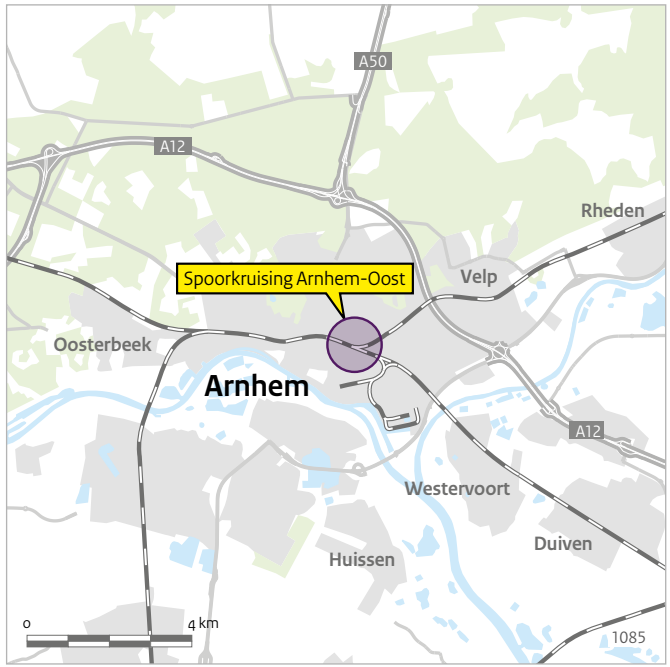
Projecthistorie
Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

In het Bestuurlijk Overleg MIRT 2022 hebben het Rijk en de regio besloten tot het starten van een MIRT-onderzoek naar de inpassing en effecten van een vrije spoorkruising in de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Spoorzone Arnhem-Oost. Een vrije kruising maakt het mogelijk dat treinen elkaar ongelijkvloers passeren. Op termijn is dit mogelijk nodig om de geambieerde dienstregeling uit Toekomstbeeld OV te kunnen realiseren.

Dit gebiedsgerichte onderzoek moet meer inzicht bieden in de mogelijke verbetering van de bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit in Arnhem-Oost en de hiermee samenhangende extra ruimte voor woningbouw bij inpassing van een vrije kruising.



Planning

2023: Bij het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving 2023 is het plan van aanpak vastgesteld.
2024: Uitvoering MIRT-onderzoek van start

Betrokken partijen

Het MIRT-onderzoek wordt uitgevoerd in opdracht van provincie Gelderland, gemeente Arnhem en de Ministerie van VRO en IenW. Dit gebeurt in afstemming met ProRail.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Water**
Fase **Onderzoek**

MIRT Onderzoek Traject Havikerwaard-Beimerwaard-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 het Rijk en de regio afgesproken een MIRT-onderzoek te starten voor het gebied rond de Havikerwaard/Olburgerwaard. Hierin worden de opgaven en kansen voor waterkwaliteit, natuur, scheepvaart, waterveiligheid, zoetwatervoorziening en ruimtelijk-economische ontwikkeling in het gebied rond de Havikerwaard/Olburgerwaard verder in beeld gebracht. Het plangebied sluit aan op het plangebied van de MIRT-verkenning Rivierklimaatpark IJsselpoort, waar opgaven op een soortgelijke integrale wijze worden opgepakt. De financieringsmogelijkheden worden onderzocht en er wordt toegewerkt naar een voorstel welke opgaven wanneer opgepakt zouden moeten worden en in welke vorm (integraal, gebiedsgericht of sectoraal).

Het plangebied omvat ruwweg de Havikerwaard, Beimerwaard, Fraterwaard en de Olburgerwaard (HBFO). 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. Als vervolgstap is nader onderzoek uitgevoerd naar mogelijke integrale oplossingsrichtingen, om vervolgens vast te kunnen stellen hoe de gewenste nadere uitwerking voor het gebied HBFO verder vorm kan krijgen en of een MIRT-verkenning gewenst is. In april 2024 is door de bestuurlijke adviesgroep HBFO geconcludeerd dat het op dat moment nog niet duidelijk was of IRM en/of PAGW leiden tot een Rijksopgave voor HBFO. De besluitvorming inzake IRM en PAGW geeft daarover nog geen duidelijkheid, de verwachting is dat dit bij de herijking Deltabeslissing Rijn in 2026 wel duidelijk zal zijn. Dit betekent dat voor de gebiedsontwikkeling HBFO nog geen MIRT-verkenning zal worden opgestart. De partners blijven in een regionaal proces via zogenaamde gebiedstafels kennis uitwisselen, bijvoorbeeld over een gebiedsagenda, over een afwegingskader van betrokken overheden of over het samenspel tussen nationale systeemkeuzes en regionale uitwerking om te komen tot een concretisering van IRM-beleidskeuzes. Zodra meer helderheid ontstaat over Rijksopgaven op de Boven-IJssel, wordt de eventuele start van een MIRT-verkenning opnieuw overwogen.

Betrokken partijen

In het MIRT-onderzoek wordt samengewerkt tussen het Rijk, provincie Gelderland, gemeente Rheden, gemeente Bronckhorst, gemeente Doesburg, Rijkswaterstaat, waterschap Rijn en IJssel, LTO, K3, de landgoederen Middachten, Twickel en Gestichten van Weldadigheid.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven & corridor Nijmegen-Eindhoven

Programma WoMo

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 In Q2 2024 is de Voorkeursbeslissing A50 Ewijk - Bankhoef - Paalgraven vastgesteld. Hiermee is de MIRT-verkenning A50 Ewijk - Bankhoef - Paalgraven afgerond.

2021 De MIRT-verkenning is gestart.

Opgave

In het Bestuurlijk Overleg MIRT 2018 hebben het Rijk en de regio besloten tot het starten van een MIRT-onderzoek A50 corridor Nijmegen - Eindhoven. Dit MIRT-onderzoek is in 2019 afgerond en vastgesteld op het Bestuurlijk Overleg MIRT 2019. In dat Bestuurlijk Overleg is afgesproken dat een startbeslissing voor een MIRT-verkenning wordt opgesteld. Ook is afgesproken dat een mobiliteitspakket met strategische agenda door de provincies Gelderland en Noord-Brabant wordt uitgewerkt. 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. Daarmee draagt het bij aan de woningbouwdoelstellingen van het kabinet-Rutte IV.

Planning

Het project A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven kent een grote stikstofopgave. Dit betekent, nu de Voorkeursbeslissing is vastgesteld, dat het nog niet duidelijk is wanneer de planning- en studiefase voor de A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven kan starten.



Betrokken partijen

Direct betrokkenen zijn de provincie Gelderland en provincie Noord-Brabant. Ook is er participatie van 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 programma TEN-T.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven & corridor Nijmegen-Eindhoven

(vervolg)

Programma WoMo

TEN-T

File top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 7 en 25 uit de file top 50.

Financiën

Voor dit project reserveert het Rijk € 452 miljoen (prijspeil 2024). Hiervan is bij de Voorjaarsnota 2024 een budget van € 360 miljoen (prijspeil 2023) toegevoegd vanuit de middelen voor Woningbouw en Mobiliteit. Voor het mobiliteitspakket met strategische agenda reserveren de provincies Gelderland en Noord-Brabant € 34 miljoen (Kamerbrief 36 410 A, nr. 15).

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

N35 Wijthmen-Nijverdal

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Via een amendement (36 410 A, nr. 27) heeft de Tweede Kamer de budgetschuif voor de verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal ongedaan gemaakt. Het eerder afgeroomde bedrag van € 94 miljoen is weer toegevoegd aan het projectbudget.

2023 Het project is gepauzeerd in het kader van de herprioritering van het Mobiliteitsfonds.

2022 De startbeslissing is genomen en daarmee is de MIRT-verkenning gestart.

Opgave

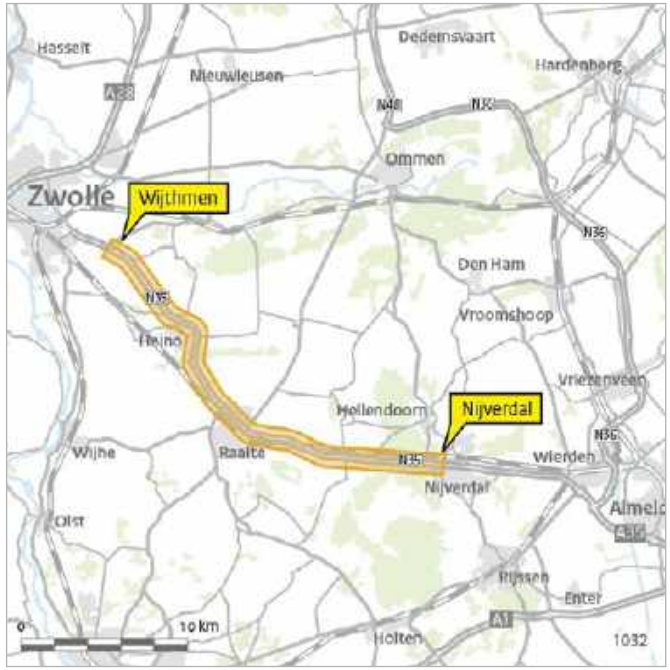
Op het Bestuurlijk Overleg MIRT 2020 hebben het Rijk en de provincie Overijssel het besluit genomen om een verkenning te starten naar de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal. Op basis van eerder geïnventariseerde problemen bestaat de opgave uit:

- Het verminderen van de barrièrewerking (oversteekbaarheid) en daarmee verbeteren van de leefbaarheid.
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid.
- Het verbeteren van de bereikbaarheid tussen de regio Zwolle en de regio Twente. Door de weginrichtring van de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal aan te laten sluiten bij het wegtype stroomweg voor doorgaand verkeer verbetert de doorstroming op de N35. Hierbij wordt rekening gehouden met de bereikbaarheid voor overig verkeer door middel van een adequate aansluiting van het onderliggende wegennet op de N35.

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 (de inrichting van de weg verbeteren, zonder uit te gaan van een capaciteitsuitbreiding op de N35);
- het BO-MIRT-2020-alternatief (een stap zetten 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 de regio's met elkaar verbindt. Het verbeteren van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid langs de N35 versterkt de positie van Twente en Zwolle.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

N35 Wijthmen-Nijverdal

(vervolg)

Planning

Initieel was de verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal onderdeel van de herprioritering van het Mobiliteitsfonds, waarbij 17 projecten zijn gepauzeerd vanwege de opeenstapeling van stikstofproblematiek en financiële en personele problematiek. Vervolgens heeft de Tweede Kamer de budgetschuif voor de verkenning ongedaan gemaakt. Voor het uitvoeren van de verkenning was reeds capaciteit beschikbaar. Naar huidig inzicht wordt de verkenning in 2025 afgerond. Bij afronding van de verkenning worden de randvoorwaarden (financiën, capaciteit en stikstof) opnieuw bezien.

Betrokken partijen

Verantwoordelijk: zowel het Rijk als de provincie Overijssel zijn opdrachtgever voor deze verkenning.

Direct betrokken partijen: de gemeenten Raalte, Hellendoorn en Dalfsen.

Participatie: overige gemeenten, maatschappelijke organisaties, waterschappen, vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, omwonenden en relevante stakeholders.

Financiën

Via een amendement (36 410 A, nr. 27) heeft de Tweede Kamer de budgetschuif voor het project ongedaan gemaakt. Het eerder afgeroomde bedrag van € 94 miljoen is weer toegevoegd aan het projectbudget. De Rijksreservering voor dit project bedraagt € 112 miljoen (prijspeil 2024). De provincie Overijssel heeft € 100 miljoen gereserveerd als cofinanciering voor dit project.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

EuregioRail: Zwolle - Twente - Münster

Programma WoMo TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 ProRail is gestart met verkenning naar zowel elektrificatie als doorkoppeling.

2023 Project nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De (grensoverschrijdende) verbinding tussen Zwolle - Twente - Münster moet verbeterd worden. Op dit moment rijden er dieseltreinen op het baanvak Enschede - Gronau, met verbindingen naar Münster en Dortmund. Aan Duitse zijde is het besluit genomen om de verbinding Gronau - Münster te elektrificeren. Duitsland wil dit in 2028 gerealiseerd hebben. Zonder aanpassingen aan de infrastructuur in Nederland zal er na 2028 geen rechtstreekse grensoverschrijdende treinverbinding meer mogelijk zijn, omdat er geen sprake is van een bovenleiding op dit traject. De volgende aanpassingen zijn daarom nodig:

1. elektrificatie van spoor tussen Enschede en de grens
2. doorkoppeling treinen op station Enschede

Beide stappen worden voor wat betreft de infrastructuur uitgewerkt in een verkenning door ProRail. Voor stap 1 is eerder al door ProRail een pré-verkenning uitgevoerd, wat op hoofdlijnen inzicht gaf in de kosten en mogelijkheden. Bij de verkenning wordt ook bekeken of er synergie mogelijk is met voorgenomen ontwikkeling van het stationsgebied, met als variant een mogelijke verdiepte ligging van het spoor.



Oplossing

Rijk en regio hebben met het Bestuurlijk Overleg MIRT 2022 besloten tot opdrachtverlening aan ProRail voor het uitvoeren van een verkenning naar de benodigde (infrastructurele) aanpassingen voor beide maatregelen, waarbij de provincie Overijssel geldt als dagelijks opdrachtgever.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De aanpassingen dragen bij aan het verbeteren van grensoverschrijdende verbindingen tussen Nederland en Duitsland. Zonder ingrijpen zal deze bestaande verbinding komen te vervallen.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

EuregioRail: Zwolle - Twente - Münster

(vervolg)

Programma WoMo TEN-T

Planning

Verkenningsfase: 2024-2025
Planuitwerkingsfase: 2025-2027 (elektrificatie)
Realisatie: 2028-2030 (elektrificatie)
Planning is mede afhankelijk van de uitkomsten van de verkenning

TEN-T

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

Betrokken partijen

Ministerie van IenW
Provincie Overijssel

Geen financiering, wel betrokken:
Gemeente Enschede
Gemeente Gronau (D) Gemeente Hengelo
Deelstaat Nordrhein-Westfalen, Nahverkehr Westfalen Lippe (NWL), concessieverlener Deutsche Bahn Energie, Deutsche Bahn Netze

Financiën

Het taakstellend budget bedraagt € 33 miljoen (Prijspeil 2024) (WoMo-middelen) (MF 11.03).

Rijk en regio zijn overeengekomen de kosten van deze verkenning op basis van 50/50 te verdelen. Het Rijk reserveert daarnaast maximaal € 30 miljoen voor realisatie, beheer en onderhoud van de eerste stap – zijnde de elektrificatie van het spoor tussen Enschede en Gronau – waarbij eveneens wordt uitgegaan van een 50/50 verdeling van de totale kosten.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	33	n.t.b.
MIRT 2024	32	n.t.b.
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	1	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	1	

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

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

A1/A30 Barneveld

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Het project is gepauzeerd in het kader van de herprioritering van het Mobiliteitsfonds.

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 herprioritering van het Mobiliteitsfonds in 2023 is van invloed op dit project. Dat betekent dat het project tot nader order gepauzeerd is. Meer informatie hierover staat in het toelichtende blad over de herprioritering aan het begin van dit MIRT Overzicht.

Politiek/bestuurlijk

Het ministerie van IenW voert de maatregelen aan de A1/A30 ter hoogte van Barneveld uit. Deze maatregelen zijn onderdeel van de bestuursovereenkomst met de provincie Gelderland, de gemeente Barneveld en Regio Foodvalley. Ook 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.



A1/A30 Barneveld

(vervolg)

TEN-T

TEN-T

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

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 3 en 22 uit de file top 50.

Financiën

Na de herprioritering van het Mobiliteitsfonds bedraagt het resterende budget voor dit project € 23 miljoen (prijspeil 2024), inclusief regionale bijdragen. De provincie Gelderland draagt € 11,5 miljoen bij als cofinanciering voor dit project. Regio Foodvalley draagt € 1 miljoen bij als cofinanciering voor dit project.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	23	n.t.b.
MIRT 2024	23	n.t.b.
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. €	19	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	0	

* 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

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Het project is gepauzeerd in het kader van de herprioritering van het Mobiliteitsfonds.

2022 Op het Bestuurlijk Overleg MIRT 2020 is afgesproken dat het Rijk € 5 miljoen 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 het Rijk en de regio samen verder uitgewerkt en in het Bestuurlijk Overleg 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 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 verkeersveiligheids-problemen veroorzaken.



Oplossing

Na afronding van het verkorte MIRT Onderzoek A1/A35 en het verder uitwerken van de geïdentificeerde oplossingsrichtingen, is op het Bestuurlijk Overleg MIRT 2020 besloten om over te gaan tot de aanleg van een weefvak op de A35 tussen de oprit Delden en de afrit Hengelo-Zuid.

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 herprioritering van het Mobiliteitsfonds in 2023 is van invloed op dit project. Dat betekent dat het project tot nader order gepauzeerd is. Meer informatie hierover staat in het toelichtende blad over de herprioritering aan het begin van dit MIRT Overzicht.

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

A1/A35 Knooppunt Azelo-Buren

(vervolg)

TEN-T

TEN-T

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

Politiek/bestuurlijk

Op het Notaoverleg 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 Notaoverleg 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 Bestuurlijk Overleg MIRT 2020 geleid tot de afspraak om een weefvak aan te leggen.

Financiën

Na de herprioritering van het Mobiliteitsfonds bedraagt het Rijksbudget voor dit project € 1 miljoen (prijspeil 2024). Het Rijksbudget voorafgaand aan de herprioritering bedroeg € 5 miljoen (prijspeil 2022). Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regio.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Gereed
MIRT 2025	1	N.t.b.
MIRT 2024	1	N.t.b.
MIRT 2023	5	N.t.b.
MIRT 2022	5	N.t.b.
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	4	
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 Bestuurlijk Overleg MIRT 2020, is het project overgegaan naar de planning- en studiefase.

2021 Het MIRT-onderzoek is afgerond. In het Bestuurlijk Overleg 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 van kabinet-Rutte III staat de A28 benoemd als een van de resterende knelpunten uit de NMCA om aangepakt te worden. Het Rijk en de 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. De maatregelen richten zich op aanpassing van de infrastructuur, dynamisch verkeersmanagement (DVM), incidentmanagement en de verzorgingsplaatsen. Hierbij wordt zoveel mogelijk aangesloten bij bestaande programma's, zoals Verzorgingsplaats van de Toekomst. 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.

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 naar huidig inzicht een doorlooptijd hebben tot halverwege 2025. Het streven is om in 2026 met realisatie van de maatregelen te starten en deze in 2028 af te ronden.



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 al bij het MIRT-onderzoek waren betrokken, ook als stakeholder worden betrokken bij de verdere uitwerking van de maatregelpakketten.

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

A28 Amersfoort-Hoogeveen

(vervolg)

TEN-T

TEN-T

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

Financiën

Bij het Bestuurlijk Overleg MIRT zijn afspraken gemaakt over de financiering van de verschillende maatregelenpakketten. Het Rijk heeft € 34 miljoen (prijspeil 2024) gereserveerd voor uitwerking en aanleg van het pakket aan gerichte infrastructurele maatregelen. 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 negentien projecten voorzien met een totale waarde van € 1,407 miljard.

De provincie Drenthe en haar regionale partners investeren tussen 2020 en 2024 circa € 25 miljoen in een breed pakket van maatregelen (onder andere het stimuleren van logistieke hubs, een werkgeversaanpak, optimalisatie van het onderliggende wegennet (N375) en gebiedsontwikkeling/stationsontwikkeling Meppel en Hoogeveen).

Het gebiedsgericht MIRT-onderzoek Zwolle en omgeving is afgerond. De resultaten zijn geagendeerd op het Bestuurlijk Overleg MIRT 2022. Daar zijn voor een groot deel van de maatregelen WoMo-middelen toegekend.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Gereed
MIRT 2025	34	2028
MIRT 2024	33	2026
MIRT 2023	59	2026
MIRT 2022	57	2026
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	-23	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	4	

* 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 tracébesluit, omdat deze op het Programma Aanpak Stikstof (PAS) gebaseerd was. Hierdoor moet er een nieuw tracébesluit worden opgesteld.

2021 De uitspraak van de Raad van State over de 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 miljoen) 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. Het opstellen van de planning is mede afhankelijk van de beschikbare maakcapaciteit vanuit Rijkswaterstaat voor dit project en de ontwikkelingen in het stikstofdossier.

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 PAS voor lopende planning en studies leidt tot vertraging. Op 30 december 2020 heeft de Raad van State het tracébesluit vernietigd, omdat het op het PAS gebaseerd was.

Financiën

Het taakstellend budget bedraagt € 129 miljoen (prijspeil 2024). Hiervan draagt de regio € 64 miljoen bij als cofinanciering voor dit project.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Gereed
MIRT 2025	129	n.t.b.
MIRT 2024	125	n.t.b.
MIRT 2023	119	n.t.b.
MIRT 2022	120	n.t.b.
MIRT 2021	117	2023-2025
MIRT 2016	122	n.t.b.
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	7	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	24	

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

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 oploopt in afwachting van het onderzoek naar de maximale rekenafstand ten aanzien van 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 opstopping 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. Het opstellen van de planning is mede afhankelijk van de beschikbare maakcapaciteit vanuit Rijkswaterstaat voor dit project en de ontwikkelingen in het stikstofdossier.

Politiek/bestuurlijk

Tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT in het najaar van 2017 is met de regio overeengekomen om de planstudie N50 Kampen - Kampen-Zuid begin 2019 te starten. In december 2017 heeft de minister van IenW de startbeslissing ondertekend.

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

N50 Kampen - Kampen-Zuid

(vervolg)

Financiën

Met de motie-Visser c.s. (TK 34550 A, nr. 25) werd de regering verzocht € 5 miljoen 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 Mobiliteitsfonds (voorheen Infrastructuurfonds). Daarnaast zou ook de regio € 5 miljoen bijdragen aan het totale beschikbare budget. In 2021 is gebleken dat het budget van € 10 miljoen niet voldoende was voor de voorgenomen maatregelen. Er was een tekort van ongeveer € 5 miljoen, dat verdeeld werd tussen het Rijk en de regio. Het tekort werd veroorzaakt door prijsstijgingen, aangescherpte verkeersveiligheidsnormen en gewijzigde uitgangspunten voor de kostenraming. In 2022 is de Rijksbijdrage daarom verhoogd tot circa € 8 miljoen. Ook de regio draagt circa € 8 miljoen bij als cofinanciering voor dit project.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Gereed
MIRT 2025	17	n.t.b.
MIRT 2024	17	n.t.b.
MIRT 2023	8	n.t.b.
MIRT 2022	5	n.t.b.
MIRT 2021	5	2022-2024
MIRT 2020	5	2022-2024
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	12	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	2	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, 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 miljoen 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 miljoen.

2019 Onder 'Oplossing' is aangegeven welke projecten aanvullend gerealiseerd en financieel afgewikkeld zijn.

2018 Er wordt rekening gehouden met aanleg tot in 2020. Dit is 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 quickscan uitgevoerd naar de marktontwikkelingen in het personenvervoer op gedecentraliseerde spoorlijnen. Hieruit bleek dat vooral de punctualiteit op een aantal lijnen in Oost-Nederland onvoldoende was.

Oplossing

ProRail heeft op basis van een effectiviteitsanalyse in beeld gebracht welke maatregelen nodig zijn om de punctualiteit te verbeteren. Voor Oost-Nederland zijn dit maatregelen op vijf lijnen. De rijksbijdragen voor de maatregelen op de lijnen Zwolle - Kampen en Nijmegen - Roermond zijn al in 2011 en 2012 aan de decentrale overheden uitgekeerd. De cofinanciering door het ministerie van IenM en de provincie Gelderland is afgesproken in het Bestuurlijk Overleg MIRT 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

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 miljoen als gevolg van de financiële bijdrage van de provincie Gelderland. Er wordt rekening 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. Dit komt onder andere door benodigde grondverwerving en bijbehorende procedures.

Politiek/bestuurlijk

Moties: de Tweede Kamer heeft eind 2007 verzocht om een quickscan 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 Bestuurlijke Overleggen MIRT van voor- en najaar 2009 hebben het Rijk en de regio afspraken gemaakt over de te nemen maatregelen en de gezamenlijke financiering (50/50) op basis van taakstellende budgetten.

In het Bestuurlijk Overleg MIRT van 2020 hebben het Rijk en de 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 miljoen. 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. In het Bestuurlijk Overleg MIRT van 2022 is besloten om het onderzoek naar de doorgaande treinverbinding niet door te zetten. Het Rijk en de regio besluiten tot nadere uitwerking van het voorkeursalternatief voor de aanpak van het transferknelpunt op station Zutphen.

Uitvoering

De provincie Gelderland heeft medegedeeld geen noodzaak meer te zien voor een tweede 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. Ook wordt opnieuw bekeken of de transfercapaciteit op station Zutphen moet worden aangepakt.

Financiën

Het taakstellend budget is € 29 miljoen, inclusief de bijdragen van de provincie Gelderland en de voormalige Stadsregio Arnhem-Nijmegen (Artikel MF 13.03.04 en 13.03.01). De regio draagt in totaal circa € 3 miljoen bij.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Gereed
MIRT 2025	29	2011-2023/divers
MIRT 2024	28	2011-2023/divers
MIRT 2023	27	2011-2023/divers
MIRT 2022	33	2011-2022
MIRT 2021	33	2011-2022
MIRT 2013	23	2011-2014
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	6	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	3	

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen en goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

RegioExpres

Programma WoMo

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Project nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De regionale spoorlijn Arnhem - Doetinchem - Winterswijk is een van de drukst bereden regionale spoorlijnen van Nederland waarbij capaciteits-problemen bestaan, met name in de spits. Met de verwachte woning-bouw zal dit enkel nog maar toenemen.

Oplossing

Met het Bestuurlijk Overleg MIRT 2022 hebben het Rijk en de regio besloten tot de gezamenlijke realisatie van de RegioExpres. Ieder bekostigt de helft van de investeringskosten van € 150 miljoen. De RegioExpres is een sneltrein op de spoorverbinding Arnhem - Doetinchem - Winterswijk die zorgt voor een sterke verbetering van de bereikbaarheid, woon- en werkomgeving en leefbaarheid in de regio's Liemers, Achterhoek en Arnhem - Nijmegen. Dit is een gebied met meer dan 700.000 inwoners waar circa 25.000 nieuwe woningen bij gaan komen. Dit is onderdeel van de Woningbouw en Mobiliteit-afspraken (2022). Op het traject Achterhoek - Arnhem zal het aantal reizigers door de komst van de RegioExpres zelfs met 40% toenemen. De sneltrein is daarmee een drager van de verstedelijking en versterking van de regionale economie. De reistijd tussen Winterswijk en Arnhem wordt verkort met 13 minuten. Voor overstappers op een IC-verbinding naar de Randstad loopt de reistijdwinst in de toekomst zelfs op tot 26 minuten.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De RegioExpres zorgt voor extra capaciteit én een snellere verbinding voor inwoners van de Achterhoek naar Arnhem en verder.

Planning

In december 2023 is het Ontwerp Provinciale Inpassingsplan door de provincie Gelderland ter inzage gelegd. De huidige planning gaat ervan uit dat de RegioExpres in 2027 gaat rijden, maar dit is sterk afhankelijk van de planologische procedure en de grondverwerving.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen en goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

RegioExpres

(vervolg)

Programma WoMo

Politiek/bestuurlijk

De planuitwerking bevindt zich in de tweede fase. Provincie en IenW hebben afspraken gemaakt over de governance.

Betrokken partijen

Ministerie van IenW
Provincie Gelderland
ProRail

Financiën

Het taakstellend budget bedraagt € 87 miljoen (WoMo) (Artikel MF 11.03). De regio draagt € 75 miljoen (pp. 2022) bij aan het project.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Gereed
MIRT 2025	87	Divers
MIRT 2024	85	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	2	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	3	

* 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 ongeveer € 0,7 miljoen vanuit dit project toegevoegd aan het MIRT-project Rivierklimaatpark IJsselpoot

2013 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 nader te bepalen.

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: € 42 miljoen (Artikel MF 15.03.02). Er is € 8,3 miljoen gereserveerd voor het integrale MIRT-project Rivierklimaatpark IJsselpoort, bestemd voor de scheepvaartopgaven op dit deeltraject dat onderdeel uitmaakt van de Boven-IJssel. Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regiopartijen.



Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Gereed
MIRT 2025	42	N.t.b.
MIRT 2024	41	N.t.b.
MIRT 2023	39	N.t.b.
MIRT 2022	37	2026-2028
MIRT 2021	36	2026-2028
MIRT 2013	36	2023
Verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	6	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	4	

* 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 studiefase 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.

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.

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

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel

(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

Taakstellend budget: € 33 miljoen waarvan € 32 miljoen op artikel MF 15.03.02 en een ontwikkelbudget van € 1 miljoen op artikel MF 15.03.01. Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regiopartijen.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Gereed
MIRT 2025	33	N.t.b.
MIRT 2024	32	N.t.b.
MIRT 2023	30	N.t.b.
MIRT 2022	29	2023-2024
MIRT 2021	28	2023-2024
MIRT 2014	28	2018-2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	5	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	6	

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Rivierklimaatpark IJsselpoort

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Er is een partieel uitvoeringsbesluit voor de Kaderrichtlijn Water-maatregelen binnen het rivierklimaatpark genomen.

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.

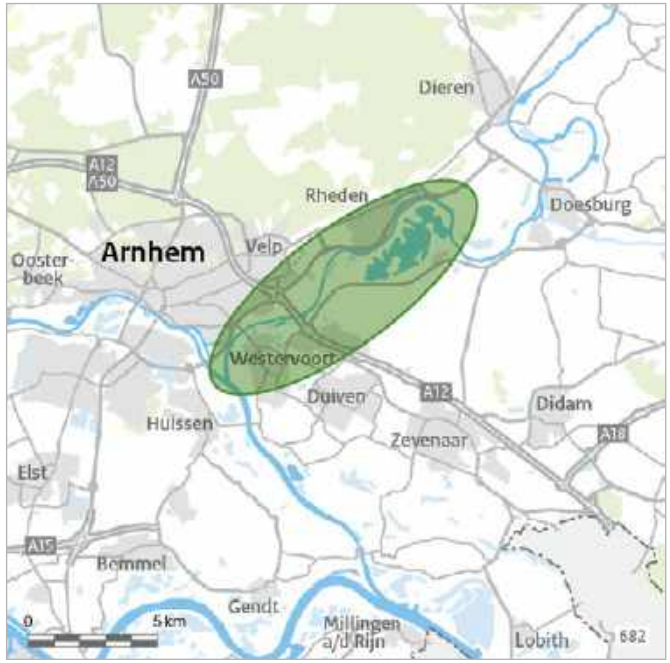
Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Een veilige afvoer van rivierwater draagt bij aan de bescherming tegen overstroming. De leefbaarheid bij klimaatverandering in de toekomst wordt verhoogd.

Planning

2026: Projectbeslissing
2026-2027: Aanleg van deelproject incl. onderdeel KRW
2026-2030: Aanleg van deelprojecten
2030: 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.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Rivierklimaatpark IJsselpoort

(vervolg)

Financiën

Alle opgenomen bedragen komen voort uit de samenwerkingsovereenkomst, zijn in miljoenen € en zijn prijspeil 2019, inclusief btw. In het Deltafonds is voor Rivierklimaatpark IJsselpoort € 25,8 miljoen gereserveerd voor rivierverruimende maatregelen binnen het Programma Integraal Riviermanagement. In het Infrafonds is € 8,33 miljoen gereserveerd voor scheepvaartmaatregelen. Voor KRW-maatregelen is € 6,21 miljoen gereserveerd. De provincie Gelderland heeft voor IJsselpoort € 14,41 miljoen gereserveerd. Natuurmonumenten heeft € 0,18 miljoen beschikbaar voor de natuur¬ontwikkeling in het Rivierklimaatpark. Daarnaast kan de besparing op de dijkversterkingskosten vanuit het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) worden ingezet voor rivierverruimende maatregelen.

Verder droeg de gemeente Arnhem € 0,11 miljoen bij. Gemeente Zevenaar € 1,43 miljoen, gemeente Rheden € 0,39 miljoen, gemeente Westervoort € 1,58 miljoen en particuliere investeringen bedroegen -€ 0,75 miljoen. Bovenstaande financiën zijn exclusief € 1,2 miljoen EPK-inhuur (prijspeil 2021).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Gereed
MIRT 2025	65	2030
MIRT 2024	64	2028
MIRT 2023	64	2028
MIRT 2022	62	2023
MIRT 2021	60	2023
MIRT 2017	39	2023
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	26	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	6	

* 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 De 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 onder andere aangepaste ontwerprichtlijnen en aanvullende risicoreservering (€ 9,1 miljoen). Daarnaast is er een extra bijdrage van derden ontvangen (€ 2,8 miljoen).

2021 De minister heeft in juni 2020 bekendgemaakt fase 2 van dit project versneld op de markt te brengen.

2020 De minister heeft in maart 2019 bekendgemaakt voor een versnelde uitvoering van fase 2 te kiezen.

2019 Het budget is toegenomen als gevolg van extra bijdragen van derden (€ 4,7 miljoen) en indexering (€ 6,5 miljoen).

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 gebruik gemaakt van de bestaande brug. Het oostelijke 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 2024:
Fase 1 en 2a: 2020-2021
Fase 2b: 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.



Het Rijk en de regio hebben gewerkt aan de MIRT-verkenning A1-zone, waarin een verkenning naar een capaciteitsuitbreiding van de A1 is geïntegreerd. Op basis van de uitkomsten van deze gezamenlijke 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 vastgesteld. Met het vaststellen van het tracébesluit is de planning- en studiefase 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 (Deventer - Deventer Oost en Rijssen - Azelo) is tegelijkertijd uitgevoerd met fase 1. De onderhoudswerk-zaamheden hebben onderdeel uitgemaakt van de versnelde uitvoering van fase 2a. Fase 2b (Apeldoorn Zuid - Twello) is in oktober 2020 separaat op de markt gezet. De opdracht is verstrekt op 22 maart 2022.

TEN-T

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

Financiën

Er is een taakstellend budget van € 493 miljoen, inclusief bijdrage van de regio van € 120 miljoen). Daarnaast financiert de regio een bedrag van € 29 miljoen voor (Artikel MF 12.03.02). Het budget is exclusief reservering voor het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPG) van € 0,7 miljoen en bijdragen duurzaamheid (KCI/SEB) van totaal € 1,8 miljoen. De voorfinanciering door de regio is in 2023 terugbetaald.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2025	493	Fase 1 2020-2021 en Fase 2 2025
MIRT 2024	489	Fase 1 2020-2021 en Fase 2 2025
MIRT 2023	479	Fase 1 2020-2021 en Fase 2 2023-2025
MIRT 2022	468	Fase 1 2020-2021 en Fase 2 2023-2025
MIRT 2021	453	Fase 1 2020-2022 en Fase 2 2023-2025
MIRT 2015	420	Fase 1 2019-2021 en Fase 2 2026-2028
verschil t.o.v. budget in eerste begrotingsjaar in mln. €	73	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	56	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln.	Percentage***
2023	345	70 %
2022	257	53 %
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 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 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 CEF

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 In maart 2024 heeft de Raad van State een 3e tussenuitspraak gedaan over het Tracébesluit van de ViA15. Er is een positief oordeel gegeven over de natuurtoets, maar ten aanzien van extern salderen is nadere onderbouwing nodig dat de stikstofruimte van de 6 agrarische bedrijven additioneel is. Pas na aanlevering van de onderbouwing door het Rijk kan er een einduitspraak worden gedaan.

2023 In een tussenuitspraak (5 april 2023) heeft de Raad van State de rekenafstand goedgekeurd. De uitspraak over de overige bezwaren tegen het tracébesluit moeten worden afgewacht voordat het project verder kan gaan.

2022 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.

2021 De Raad van State heeft op 20 januari 2021 in een tussenuitspraak over het (gewijzigde) tracébesluit gevraagd om een nadere onderbouwing op twee onderdelen. Ook is het taakstellend budget vanwege indexering en vertragingskosten verhoogd naar € 1,101 miljard.

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. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte merkt deze nieuwe verbinding aan 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 het 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

De Raad van State heeft op 6 maart 2024 een derde tussenuitspraak gedaan over het tracébesluit. Het opstellen van de planning is afhankelijk van het vervolg van de gerechtelijke procedure.



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 ondertekenden het Rijk en de regio een bestuursovereenkomst. De provincie Gelderland draagt in totaal € 360 miljoen bij aan dit project en aan het project A12 Ede-Grijsoord. De Stadsregio Arnhem Nijmegen draagt € 12,5 miljoen bij (prijspeil 2011).

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

A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15)

(vervolg)

TEN-T CEF

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Het aanbestedingstraject is afgerond. De definitieve gunning van het project vond in december 2019 plaats.

2019 Na de 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.

2018 Uitvoeringsbesluit en start aanleg zijn afhankelijk van de uitspraak van de Raad van State over de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS-regeling).

2016 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.

Bij de ondertekening van het ontwerptracébesluit 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 zes meter onder maaiveld aan te leggen. Als onderdeel van de afspraken is de bijdrage van de provincie Gelderland aan het project met € 35 miljoen verlaagd zodat de provincie maatregelen kan nemen op het onderliggend wegennet nabij het project ViA15. Daarnaast wordt de meevaller van € 20 miljoen bij het project A12 Ede - Grijsoord conform de bestuurlijke afspraken uit 2013 ingezet voor dit project.

Het tracébesluit is in maart 2017 vastgesteld. Met het vaststellen van het tracébesluit zijn de planning en studies van dit project afgerond. In afwachting van juridische procedures rondom het Programma Aanpak Stikstof (PAS) heeft de Raad van State de behandeling van de beroepen die zijn binnengekomen aangehouden. Om vertraging van het project te voorkomen, is in februari 2019 een gewijzigd tracébesluit 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.

Op 5 april 2023 heeft de Raad van State in een tussenuitspraak de gehanteerde rekenafstand goedgekeurd, maar er lopen nog andere bezwaren tegen het tracébesluit. Op 6 maart 2024 heeft de Raad van State een nieuwe tussenuitspraak gedaan inzake de ViA15. De Raad is positief over het stikstofonderzoek (de natuurtoets). Over inzet van stikstofruimte door extern salderen is nadere onderbouwing nodig door het Rijk.

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 vond in december 2019 plaats. Eind 2022 is het contract met een half jaar verlengd tot 30 juni 2023. In juni 2023 is het contract met een half jaar verlengd tot 31 december 2023.

TEN-T

Dit project maakt onderdeel uit van het kernnetwerk van het Europese programma TEN-T. Het project ligt op de North Sea-Rhine-Mediterranean 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 24 en 28 uit de File top 50.

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

A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15)

(vervolg)

TEN-T CEF

Financiën

Taakstellend budget: € 1.463 miljoen (inclusief de bijdrage van de regio: zie politiek/bestuurlijk voor een nadere toelichting). Hiervan zal € 557 miljoen door tol worden opgebracht (netto contant) (Artikel MF 12.03.01 en MF 12.04.01). Het projectbudget wordt verhoogd met € 15 miljoen en dat betreft de prijsbijstelling 2024.

De cofinanciering vanuit de regio is benoemd onder het kopje Politiek/ bestuurlijk.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Gereed
MIRT 2025	1.463	N.t.b.
MIRT 2024	1.448	N.t.b.
MIRT 2023	1.394	N.t.b.
MIRT 2022	1.301	N.t.b.
MIRT 2021	1.035	2022-2024
MIRT 2013	804	2018
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	659	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	179	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln.	Percentage***
2023	382	26 %
2022	372	26 %
2021	340	24 %
2020	195	18 %
2019	102	8 %
2018	70	8 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 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

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 De scope van het deelproject Lentsesteeg in Rheden is aangepast, omdat het niet haalbaar bleek om binnen de geplande doorlooptijd de bestemmingsplan aanpassing door te voeren en met de omgeving overeenstemming te bereiken over de verwerving van gronden. In plaats van een onderdoorgang voor langzaam verkeer wordt de niet actief beveiligde overweg nu beveiligd met een AHOB. In afwachting van afronding van de werkzaamheden is de overweg vanaf december 2023 gesloten voor het wegverkeer.

2023 De oplevering van het deeltraject Rheden is verschoven naar 2026 omdat het ontwerp is aangepast en de voorbereidingen voor de grondverwerving meer tijd in beslag nemen.

2022 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 miljoen toegevoegd ter dekking van de kostenstijging.

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) 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
2020-2026: Diverse opleveringen

Politiek/bestuurlijk

Toezeggingen: brief van de minister aan de Tweede Kamer (TK 22 589, nr. 157) over de gevolgen van het besluit geen nieuwe NOV aan te leggen en het besluit tot uitvoering NaNOV-maatregelen.

TEN-T

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederenvervoer**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**



Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV) (vervolg)

TEN-T

Financiën

Het taakstellend budget bedraagt € 145 miljoen (Artikel MF 13.03.02 en 13.05.02). Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regiopartijen.

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 In afstemming met de regio is het deelproject Onderdoorgang Kerkweg in de gemeente Rheden vervallen. Op basis van een inventarisatie van de resterende werkzaamheden en mogelijke risico's is besloten het gereserveerde budget voor programma-onvoorziene uitgaven vrij te laten vallen. In totaal is er € 4,5 miljoen toegevoegd aan de investeringsruimte Spoor (Artikel IF 20.05.02).

2019 De planning is aangepast op de maatregelen bij Borne. Daarmee wijzigt de einddatum van het programma NaNOV.

2018 ProRail heeft in overleg met de gemeente Rheden een voorkeursalternatief uitgewerkt voor een aantal overwegen. De gemeente Rheden heeft in 2017 echter afgezien van de maatregel in de tunnel overweg Kerkstraat in Velp. Van de overige maatregelen is aanleg voorzien in de periode 2020/2021.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Indienstelling
MIRT 2025	145	Divers
MIRT 2024	144	Divers
MIRT 2023	143	Divers
MIRT 2022	138	Divers
MIRT 2021	137	Divers
MIRT 2013	151	2010-2015
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	6	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	11	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln.	Percentage***
2023	119	82 %
2022	116	82 %
2021	111	83 %
2020	105	77 %
2019	98	72 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederenvervoer**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV) (vervolg)

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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 in Deventer is niet meer nodig; de vrijvallende gelden zijn toegevoegd aan de investeringsruimte (Artikel IF 13.08).

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

PHS Ede

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 In verband met een aanvullende realisatiebe-schikking is het projectbudget verhoogd met € 14,9 miljoen, gedekt vanuit het budget planuitwerking PHS (Artikel MF 17.10.02).

2022 Als gevolg van een opgetreden kostenstijging door marktwerking is het projectbudget verhoogd met € 5,4 miljoen, gedekt vanuit het budget planuitwerking PHS (Artikel MF 17.10.02).

2021 De scope van PHS Ede is aangepast om vertra-gingskosten te beperken en met een herontwerp de in de tussentijd gewijzigde PHS-dienstregeling optimaal te faciliteren. Het projectbudget is opgehoogd met € 4 miljoen 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 miljoen 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
2026: Integrale project Spoorzone Ede gereed

Politiek/bestuurlijk

Het project Spoorzone Ede is een initiatief van gemeente Ede. Zij werkt daarvoor samen met ProRail en NS. Provincie Gelderland en het ministerie van IenW hebben een vaste bijdrage. Met twee amendemen-ten op de IenW-begroting heeft de Tweede Kamer besloten € 6,6 miljoen extra beschikbaar te stellen (Tweede Kamer vergaderjaar 2023-2024, 36 410 XII nr. 25 en 36 410 A nr. 42). Dit is als aanvullende subsidie op de vaste bijdrage aan het integrale project (MF 13.03) beschikt.

Het PHS-deel binnen het integrale ov-knooppproject wordt risicodragend gefinancierd door het ministerie van IenW vanuit het programma PHS.



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, vervolgens is de uitvoering gestart. Het PHS-deel is in 2022 opgeleverd. Het treinstation is in februari 2024 in gebruik genomen. Gemeente Ede verwacht de volledige ov-knoop met alle geplande functionaliteiten begin 2026 gereed te hebben.

TEN-T

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

Financiën

Het taakstellend budget voor het PHS-deel bedraagt € 77 miljoen (Artikel MF 17.10.01). Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regiopartijen.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Indienststelling
MIRT 2025	77	2026
MIRT 2024	62	2024
MIRT 2023	61	2024
MIRT 2022	53	2024
MIRT 2021	52	2021
MIRT 2018	43	2021
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	34	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	8	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln.	Percentage***
2023	63	82 %
2022	40	66 %
2021	8	15 %
2020	5	10 %
2019	3	6 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 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.

2024 In verband met de afgifte van een aanvullende realisatiebeschikking is € 3,8 miljoen overgeboekt van het planning- en studiebudget Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en toegevoegd aan het aanlegbudget PHS Nijmegen. Het projectbudget is daarnaast verhoogd met € 10 miljoen in verband met prijs- en markteffecten.

2023 In verband met de afgifte van de realisatiebeschikking is € 161 miljoen overgeboekt van het planning- en studiebudget PHS en toegevoegd aan het aanlegbudget PHS Nijmegen.

2022 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 functionele aanpassingen aan station Nijmegen nodig.

Oplossing

Binnen het PHS zijn ook aanpassingen aan station Nijmegen en het spooremplacement nodig om een hoogfrequente dienstregeling mogelijk te maken met elke tien minuten een intercityverbinding richting Utrecht en verder. Onderdeel daarvan is het vergroten van de transfercapaciteit van het station (inclusief nieuw perron en sporen) en de opstelcapaciteit voor reizigersmaterieel.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project maakt onderdeel uit van het PHS en draagt bij aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

Planning

2021: Ontwerp-tracébesluit
2022: Tracébesluit en projectbeslissing
2024: Gunning van opdracht
2028: Indienststelling

Uitvoering

Het project is begin 2024 gegund, waarmee het in de realisatiefase zit. De indienststellingsmijlpaal is in het tracébesluit vastgesteld op december 2028, waarbij voldoende rekening gehouden wordt met de Vierdaagse en parallel uit te voeren renovatiewerkzaamheden. Vanaf dienstregeling 2029 (eind 2028) kunnen de treinen precies elke tien minuten vertrekken en aankomen zoals binnen PHS beoogd.



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. Verder is dit project het vliegwiel voor bredere herontwikkeling van de stations-omgeving. Rijk en regio hebben hiervoor in het BO MIRT 2020 bestuur-lijke afspraken gemaakt en de bijbehorende budgetten gereserveerd.

TEN-T

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

Financiën

Het taakstellend budget is € 200 miljoen (Artikel MF 17.10.01).
Er is geen regionale cofinanciering voor PHS Nijmegen. De gemeente Nijmegen is zelfstandig financier voor een tweede entree aan de westzijde van het station.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Indienststelling
MIRT 2025	200	2028
MIRT 2024	181	2028
MIRT 2023	10	2027
MIRT 2022	10	2027
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	190	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	15	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln.	Percentage***
2023	8	4 %
2022	3	29 %
2021	1	10 %
2020	0	0

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 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.

2024 De oplevering is vertraagd naar 2027 vanwege stikstof.

2023 Het deelproject Driebergen-Zeist is afgerond. Op basis van de door ProRail uitgevoerde inventarisatie van de nog uit te voeren activiteiten, de nog te verwachten kosten en het risicodossier, bleek het verantwoord om € 16,8 miljoen van het projectbudget onvoorzien vrij te laten vallen. Dit bedrag is toegevoegd aan de generieke investeringsruimte (Artikel MF 11.04). Daarnaast is € 2,6 miljoen 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 miljoen. Dit bedrag is toegevoegd aan de investeringsruimte Spoor (Artikel IF 20.05).

2016 Naar aanleiding van een gerealiseerde aanbestedingsmeevaller bij het deelproject Bunnik is het projectbudget met € 6,8 miljoen verlaagd.

2015 Bij de Slotwet 2013/Voorjaarsnota 2014 is het projectbudget opgehoogd met € 5,3 miljoen.

Opgave

In de tweede helft van de jaren 90 was er vervoersspanning op het spoor tussen Amsterdam/Schiphol en Frankfurt. Om verschillende redenen waren snelle (spoor)verbindingen van en naar mainports nodig: zodat mainports zich verder konden ontwikkelen, zodat 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 viel samen 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

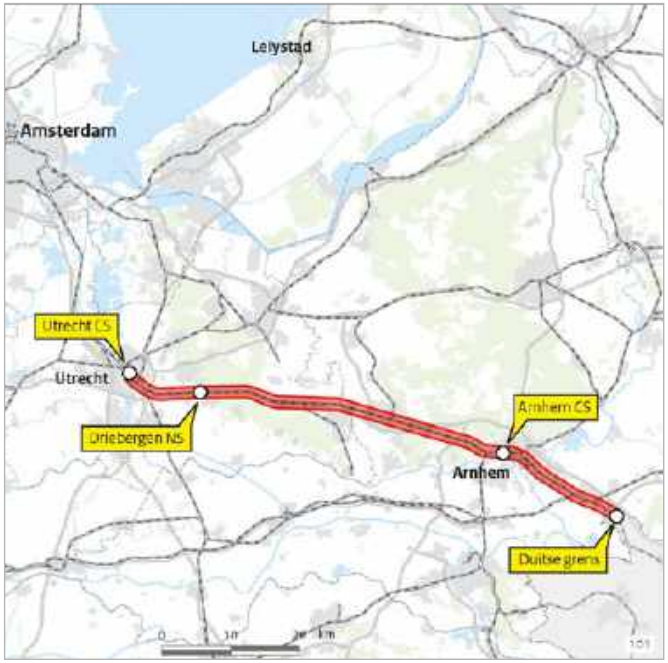
Het verhogen van de veiligheid, verbeteren van de betrouwbaarheid en bieden van ruimte aan de groei van het reizigersvervoer.

Planning

Tussen 2002 en 2005, maar ook in de afgelopen jaren, zijn veel deelprojecten gerealiseerd. Een resterend project is de spoorondergang van de N226 in Maarsbergen. In 2023 is het project gegund en begin 2024 is de uitvoering daadwerkelijk gestart. De oplevering daarvan is voorzien voor eind 2027.

Politiek/bestuurlijk

In een convenant met de regio zijn de verschillende verbetermaatregelen verder uitgewerkt.



Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**



Traject Oost

(vervolg)

TEN-T

Uitvoering

De werkzaamheden aan de spoorwegonderdoorgang in Maarsbergen zijn medio 2023 gestart. De afronding is voorzien voor eind 2027.

TEN-T

Dit project is onderdeel van het kernnetwerk van het Europese TEN-T-programma. Het project ligt op de North Sea-Rhine-Mediterranean corridor.

Financiën

Het taakstellend budget is € 223 miljoen (Artikel MF 13.03.01). Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regiopartijen.

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2014 Bij de Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget opgehoogd met € 6 miljoen.

2013 Het projectbudget is met € 24 miljoen gestegen. Dit komt door aanvullende veiligheidseisen aan het spoor (€ 13 miljoen), prijsstijgingen ten opzichte van de basisraming sinds 2005 (€ 10 miljoen) en hogere plannings- en studiekosten om te komen tot een breedgedragen ontwerp (€ 1 miljoen). Het project gaat over van de plannings- en studiefase naar de aanlegfase.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Indienststelling
MIRT 2024	223	Divers
MIRT 2023	220	Divers
MIRT 2022	238	Divers
MIRT 2021	240	Divers
MIRT 2013	228	Divers
verschil t.o.v. eerste budget begrotingsjaar in mln. €	5	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	18	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln.	Percentage***
2023	190	85 %
2022	189	86 %
2021	189	79 %
2020	189	79 %
2019	167	70 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Integrale gebiedsopgaven**
Ministerie **VRO**
Fase **Aanleg**

Nijmegen omarmt de Waal (Waalfront)

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.

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024

Binnen de gebiedsontwikkeling zijn inmiddels veel deelgebieden ontwikkeld. Zo zijn de geplande woningen voor de deelgebieden Handelskade, Koningsdaal (Zuid en Noord) en Dijkkwartier Oost inmiddels allemaal opgeleverd.
Alleen het deelgebied Waalkwartier (circa 950 woningen) moet nog ontwikkeld worden. Voor de blokken 4,5 en 6 heeft inmiddels de grondtransactie plaatsgevonden en is per juni 2024 gestart met de bouw van de parkeergarage (bouwtijd is 1 jaar). Daarna worden de woningen gebouwd (bouwtijd: 2 jaar). De geplande oplevering van de eerste woningen is eind 2027. In totaal gaat het hier om circa 500 woningen die in de periode tot 2029 allemaal opgeleverd zullen worden. Voor de blokken 1,2 en 3 (inclusief de woontoren bij de Honig) geldt dat de grond nog moet worden uitgegeven. De onderhandelingen en het definitieve woonprogramma zijn vrijwel gereed. Ook hier moet een parkeergarage worden gebouwd alvorens met de woningen kan worden gestart. Startdatum is medio 2027 waarna de laatste opleveringen van de woningen worden verwacht begin 2030. De bouwactiviteiten moeten op een beperkte locatie in samenhang worden gerealiseerd, waardoor het niet een voortdurende stroom van bouwblokken kan zijn (veiligheid, bereikbaarheid, bouwlogistiek). Dit heeft een negatief effect op de snelheid van bouwen. Dit betekent dat de looptijd van de beschikking in het geding is en daarom wordt bekeken of deze kan worden uitgesteld.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Integrale gebiedsopgaven**
Ministerie **VRO**
Fase **Aanleg**



Nijmegen omarmt de Waal (Waalfront)

(vervolg)

Aan de noordzijde van de Waal worden in het kader van de Vinexopgave 12.000 woningen gerealiseerd met een centrumgebied op de noordelijke oever van de Waal. Tegenover de historische binnenstad wordt de capaciteit van de Waal verruimd. Daarbij ondergaat het rivierenlandschap een transformatie. Ook wordt de bestaande Waalkade opnieuw onder de loep genomen en werken verschillende partijen aan natuurontwikkeling in de uiterwaarden aan beide zijden van de rivier. De tweede stadsbrug van Nijmegen is inmiddels gerealiseerd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Vanuit Nota Ruimte (2006) 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. Mogelijk wordt dit 31 december 2030.
De tweede stadsbrug van Nijmegen is inmiddels gerealiseerd.

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.

2019

Door de portefeuilleverdeling valt dit programma met ingang van 2018 onder de verantwoordelijkheid van VRO. Conform verwachting zijn de gebieden Handelskade en Koningsdaal in 2018 gerealiseerd en bewoond, met uitzondering van een deelgebied in Koningsdaal. Daar worden nog twee bouwblokken en het deelgebied Fort afgerond. De afronding van deelgebied Fort is te verwachten in 2020. In 2019 wordt een start gemaakt met de bouw in het gebied Dijkkwartier. De plannen voor het Waalkwartier voorzien in een start van de bouw vanaf 2021, met behoud van delen van het historische Honig-fabriekscomplex.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

IJsseldelta Fase 2 regionale percelen

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 De mijlpaal waterveiligheid is in 2023 behaald met de realisatie van de projecten. In 2024 worden de eindafrekening opgesteld met de provincies Flevoland en Overijssel en het waterschap. Verrekening met de provincie wordt afgewikkeld bij het opleveringsbesluit in 2025.

2023 In maart 2023 is de oeververbinding N307 opgeleverd. In 2023 wordt nog gewerkt aan het aanbrengen van de hoogwatervoorziening in het recreatiegebied Roggebot. Afronding van het project is gepland voor 2024, wanneer met de verwijdering van de IJsseldijk de waterstandsdaling van 41 cm is gerealiseerd.

2022 De aanpassing van het budget betreft met name de vrijval van het resterend budget van de Drontermeerdijk en de 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 N307 in combinatie met de sloop van de Roggebotsluis en de Roggebotkering en is het gevolg van diverse problemen in de uitvoering. Hierbij spelen ook de effecten van COVID-19 en de Oekraïne-crisis met verminderde leveringszekerheid een rol.

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 **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020

Eind 2020 zijn de resterende twee projectbeslissingen vastgesteld van de regionale percelen N307/Roggebotsluis en de recreatieterreinen. Voor het vaststellen van eerstgenoemde projectbeslissing zijn de kosten toegenomen als gevolg van het nader uitwerken en detailleren van het ontwerp en de raming. Dit is vooral gebeurt voor het grotere beweegbare deel van de brug en de langere benodigde bruglengte als gevolg van de bredere doorvaart.

2019

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 miljoen. Voor de twee resterende regionale percelen worden de projectbeslissingen in 2020 verwacht.

2018

Bij de Najaarsnota 2017 en de Voorjaarsnota 2018 is in totaal € 80,6 miljoen 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.

IJsseldelta Fase 2 regionale percelen

(vervolg)

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.

Betrokken partijen

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.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**



IJsseldelta Fase 2 regionale percelen

(vervolg)

Financiën

Het Rijk is 100% financier van de waterstaatskundige werken. Voor de drie regionale percelen is het gereserveerde budget bij begroting 2025 € 101 miljoen. 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.

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2017 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.

2016 Het project is het vervolg op het Ruimte voor de Rivier-project IJsseldelta fase 1. Fase 2 valt niet onder één van de uitvoeringprogramma's, maar is een apart MIRT-project. Het budget dat voor dit project 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.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Gereed
MIRT 2025	101	2023
MIRT 2024	101	2024
MIRT 2023	105	2023 (realisatie)
MIRT 2022	116	2023
MIRT 2021	84	2022
MIRT 2017	121	2022
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	20	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	n.n.b.	

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



Noord-Nederland

› **Gebiedsopgave** 382

› **Projectenkaart** 384

› **Projectenoverzicht** 385

› **Project- en programmabladen** 386

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, wind op zee 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 een goede bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningen in de twee grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties in Groningen en de woningbouwlocaties daarbuiten. En 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. Een 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 Deltaplan voor Noordelijk Nederland met het MIRT-onderzoek NOVEX-gebied Lelylijn, het MIRT-onderzoek Nedersaksenlijn en het verbeteren bestaand Spoor. In het NOVEX-gebied Regio Groningen - Assen wordt gewerkt aan uitvoeringsagenda die voortborduurt op het ontwikkelperspectief, waarin de woonopgave in samenhang met bereikbaarheid wordt beschouwd. NOVEX-gebieden Groningen en Groningen-Assen hebben raakvlakken met de Economische Agenda voor Groningen die in de Kabinetsreactie op de Parlementaire enquête aardgaswinning Groningen (PEGA) is afgesproken.

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.



Projectenkaart Noord-Nederland

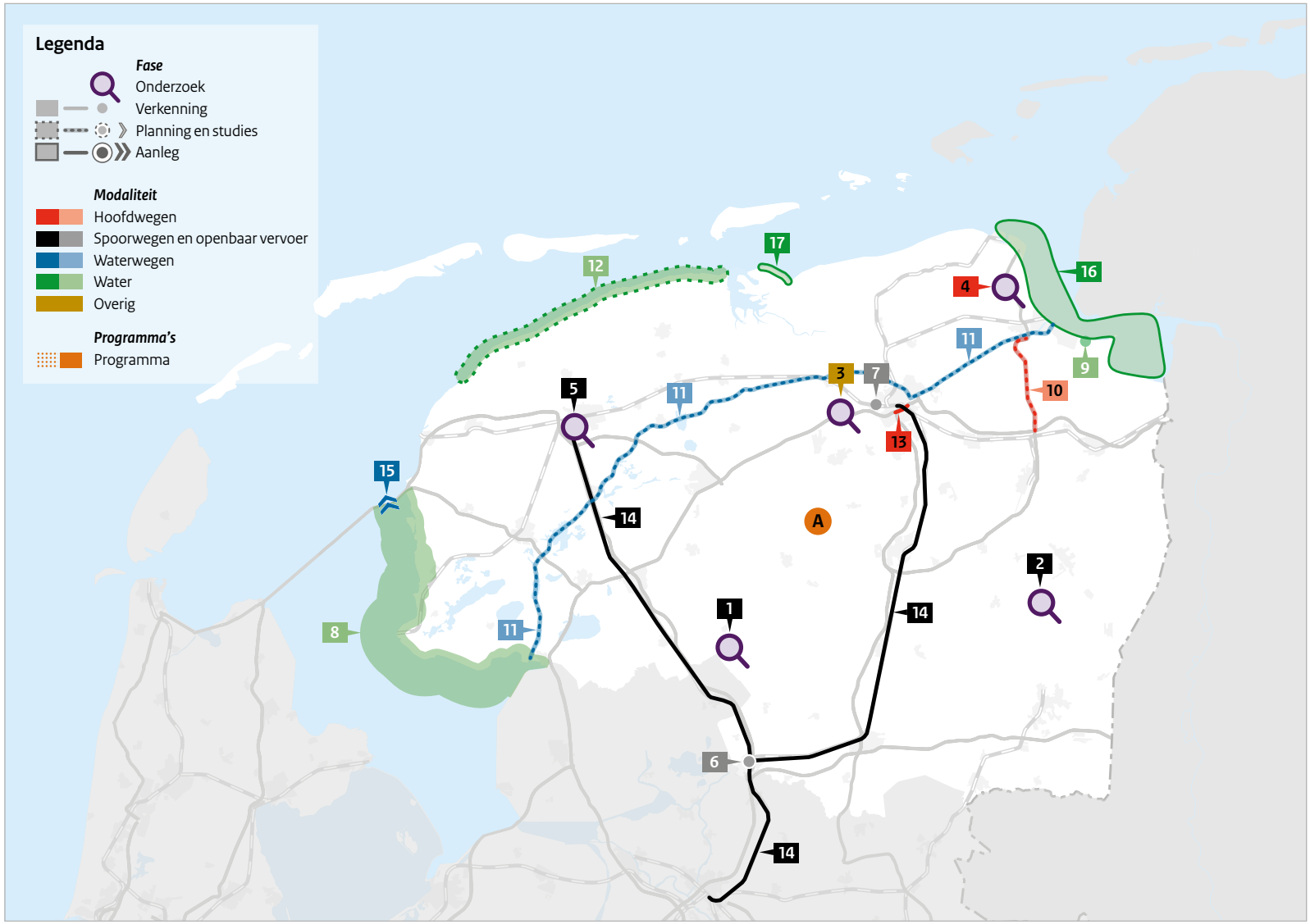
Onderzoek
1. Lelylijn
2. Nedersaksenlijn
3. Gebiedsgerichte ontsluiting Westflank Groningen
4. N33 Appingedam - Eemshaven
5. HRMK Spoorbrug

Verkenning
6. Spoor- en perroncapaciteit Meppel
7. Station Groningen Suiker
8. Ecologische Waterkwaliteit Friese IJsselmeerkust
9. Eemszijlen Groote Polder

Planning en studies
10. N33 Zuidbroek - Appingedam
11. Vaarweg Lemmer - Delfzijl, fase 2
12. Koehool-Lauwersmeer

Aanleg
13. A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2
14. Sporendriehoek Noord-Nederland
15. Sluiscomplex Kornwerderzand
16. Pilot Buitendijkse Slibsedimentatie
17. Lauwersmeer-Vierhuizergat

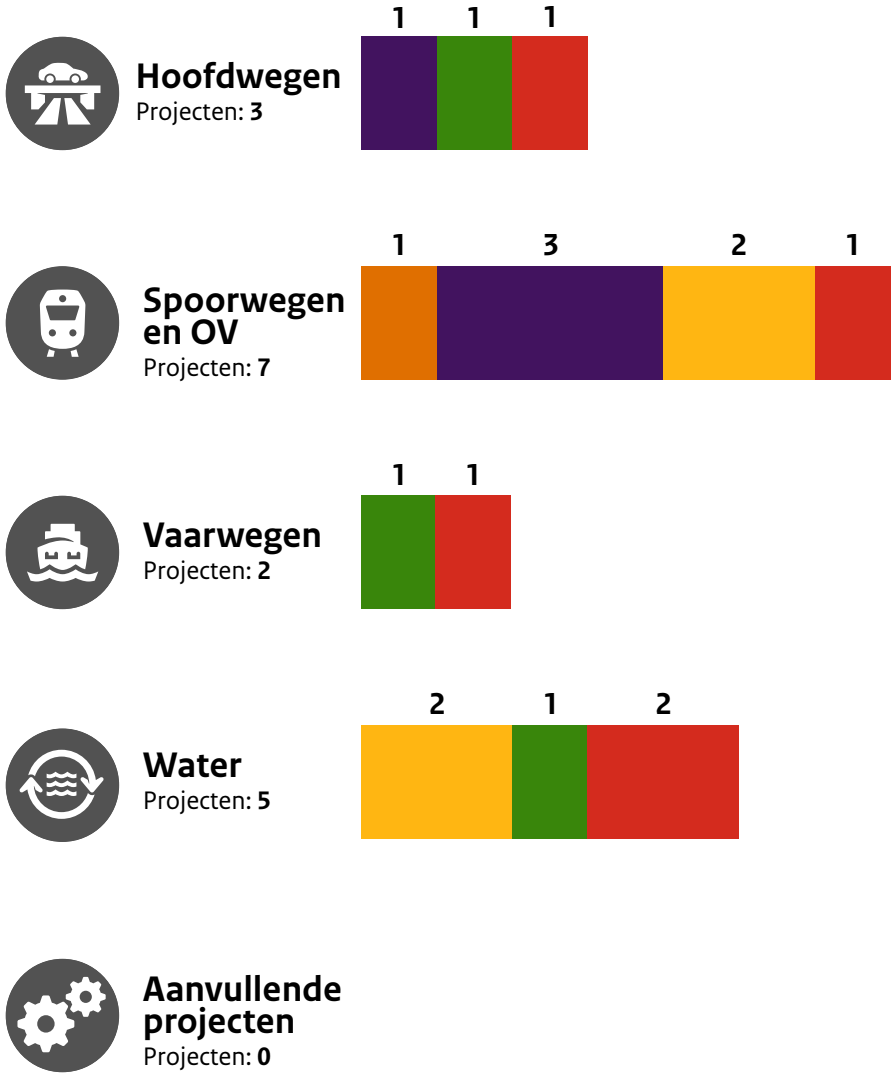
A Programma Deltaplan voor Noordelijk Nederland



Projectenoverzicht Noord-Nederland

Totaal projecten: **17**





Fases

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

Gebied **Noord-Nederland**
Fase **Programma**

Programma Deltaplan voor Noordelijk Nederland

Projecthistorie
Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Het programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

Het Deltaplan voor Noordelijk Nederland is een programma waarin naar wonen, werken en recreëren wordt gekeken. In het programma worden drie onderzoeken uitgevoerd: de MIRT-onderzoeken Lelylijn en Nedersaksenlijn en een onderzoek naar de verbeteringen op het bestaande spoor in het Noorden.

In het kader van het Deltaplan voor Noordelijk Nederland wordt gekeken hoe infrastructuur kan bijdragen aan versterking van de economie van het noorden van Nederland en de ontsluiting van nieuw te ontwikkelen woningbouwgebieden.



Planning

De onderzoeken van de Lelylijn en Nedersaksenlijn zijn in 2023 gestart. Op het Bestuurlijk Overleg MIRT 2024 worden de onderzoeken afgerond.

Betrokken partijen

Vanuit de regio zijn de provincies Drenthe, Flevoland, Fryslân, Groningen en verschillende gemeenten en waterschappen betrokken. Vanuit het Rijk de ministeries van IenW, VRO en EZK.

MIRT-projecten onder dit programma

- Onderzoek Lelylijn
- Onderzoek Nedersaksenlijn

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen en goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Onderzoek**

Lelylijn

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

In de voorbereidingsfase naar de Lelylijn wordt gekeken hoe economie, woningbouw en een betere bereikbaarheid elkaar kunnen versterken. Daarbij wordt niet alleen gekeken naar de Lelylijn, maar ook naar de samenhang met de onderzoeken naar de Nedersaksenlijn en verbeteringen van delen van het bestaande spoor; de andere twee projecten binnen het Deltaplan voor het noorden. De Lelylijn is ook een NOVEX-gebied.

In de voorbereidingsfase worden alle mogelijke alternatieven van de spoorverbinding in kaart gebracht, wat de kosten zijn en hoe we de financiering rond krijgen. Belangrijke aandachtspunten hiervoor zijn de gevolgen voor de welvaart, de bijdrage aan de landelijke woonopgave en de economische structuur van het Noorden van Nederland. We onderzoeken ook of de Lelylijn kan aansluiten op verbindingen naar andere landen. In deze fase wordt nog naar verschillende tracés gekeken, zodat de hoeken van het speelveld verkend worden en daarbij de juiste ramingen worden gemaakt.

Planning

2023: Start voorbereidingsfase
2024: In het Bestuurlijk Overleg MIRT 2024 wordt de voorbereidingsfase van het MIRT-onderzoek afgerond

Politiek/bestuurlijk

Samen met de provincies Fryslân, Groningen en Flevoland voeren de ministeries van IenW, VRO en EZK een integrale studie uit naar de kansen voor de Lelylijn. Dit gebeurt in afstemming met betrokken gemeenten in de regio en met ProRail. Het MIRT onderzoek Lelylijn maakt ook onderdeel uit van het NOVEX-gebied Lelylijn.

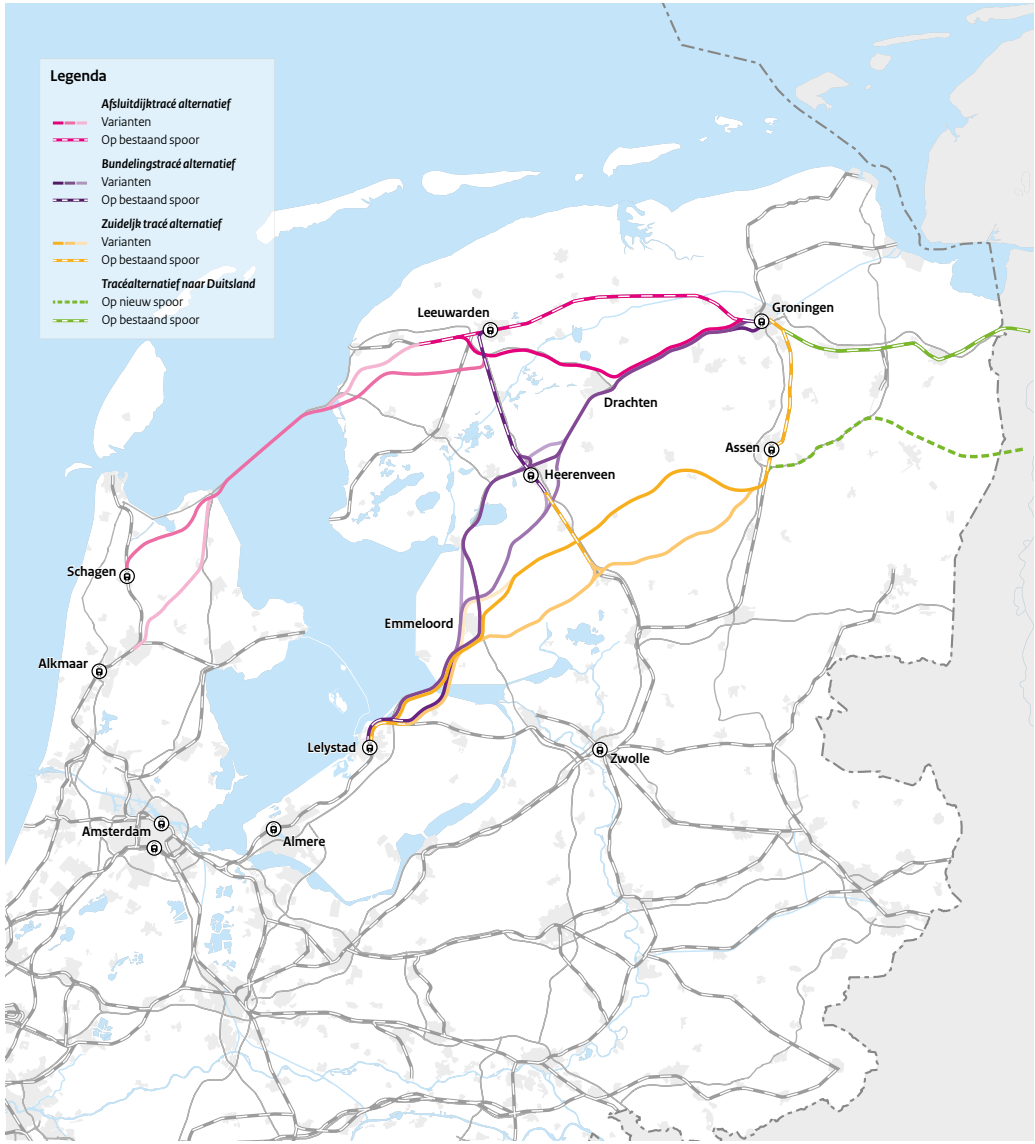
Financiën

Het taakstellend budget voor dit project bedraagt € 9 miljoen (Artikel MF 13.03.04 en MF 11.03.03). Op de aanvullende post staat daarnaast €3 miljard gereserveerd voor de Lelylijn.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen en goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Onderzoek**

Lelylijn

(vervolg)



Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen en goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Onderzoek**

Nedersaksenlijn

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

De Nedersaksenlijn is een voorgestelde directe spoorverbinding tussen Enschede en Groningen via Emmen. De Nedersaksenlijn kan een nieuwe schakel in het spoornetwerk zijn en draagt dan bij aan de robuustheid en kortere reistijden per trein. De Nedersaksenlijn en het bijbehorende woningbouwprogramma biedt vooral regionale kernen in Drenthe en Groningen een ontwikkelperspectief en een versterking van de regionale economie. De Nedersaksenlijn is een van de drie onderdelen uit het Deltaplan voor het Noorden.

In de uit te voeren onderzoeken wordt gekeken naar verschillende fasen:

1. De provincie Groningen werkt samen met ProRail aan de verbinding tussen Veendam en Stadskanaal. Voor deze eerste fase van de Nedersaksenlijn is vanuit het Rijk € 85 miljoen gereserveerd in de Kabinetsreactie op het rapport Groningers boven gas van de Parlementaire enquête aardgaswinning Groningen;
2. Tracémogelijkheden tussen Stadskanaal en Emmen;
3. Benodigde verbeteringen op het spoor tussen Groningen en Almelo/Enschede, zodat er een directe treinverbinding mogelijk wordt.



Planning

2023: De voorbereidingsfase start voor de gehele lijn en de planuitwerking voor fase 1

2024: Op het Bestuurlijk Overleg MIRT 2024 wordt de voorbereidingsfase van het MIRT-onderzoek afgerond

Betrokken partijen

In gezamenlijkheid met de provincies Drenthe, Groningen en Overijssel voeren de ministeries van IenW, VRO en EZK een integrale studie uit naar de kansen voor de Nedersaksenlijn. Dit gebeurt in afstemming met betrokken gemeenten in de regio en met ProRail.

Financiën

Het taakstellend budget voor dit project bedraagt € 89 miljoen voor het onderzoek en voor de realisatie van fase 1 (MF 13.03.04/MF 11.03).

Gebied **Noord**
Onderwerp **Multimodale bereikbaarheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Onderzoek**

Gebiedsgerichte ontsluiting Westflank Groningen

Programma WoMo

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Afronding en publicatie MIRT onderzoek gebiedsgerichte ontsluiting Westflank Groningen.

2023 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

In het gebied worden tot en met 2040 11.400 woningen gebouwd waarvan een groot deel in 2030 wordt opgeleverd. Dit onderzoek is een belangrijk onderdeel van het NOVEX-gebied Groningen-Assen.

In het BO MIRT 2022 hebben Rijk en Regio afgesproken om een gezamenlijk MIRT-onderzoek te starten naar de integrale gebiedsgerichte bereikbaarheidsopgave van de Westflank van Groningen om gezamenlijk te bepalen hoe beschikbaar gestelde middelen het beste kunnen worden besteed.

Het doel van het onderzoek is om de knelpunten, aandachtspunten, opgaven en ambities vast te stellen en om kansrijke oplossingsrichtingen in beeld te brengen voor de bereikbaarheid van het gebied.



Planning

Het MIRT onderzoek is in het eerste kwartaal van 2023 gestart en wordt in juli 2024 afgerond. Op basis van de resultaten wordt in het Bestuurlijk Overleg MIRT 2024 een ontwikkelagenda vastgesteld waarin Rijk en Regio afspraken maken over de te nemen bereikbaarheidsmaatregelen, de verdeling van de middelen en de planning voor de uitvoering van de maatregelen.

Betrokken partijen

De provincie Groningen is de trekker van het onderzoek. De opdrachtgevers van het onderzoek zijn de provincie Groningen, de gemeente Groningen, het ministerie van IenW en het ministerie van Binnenlandse Zaken.

Financiën

Het taakstellend budget vanuit het Rijk voor projecten die voortvloeien uit dit onderzoek bedraagt € 82 miljoen inclusief btw (Artikel MF 11.03.03). Minimaal eenzelfde bedrag is vanuit de provincie en de gemeente Groningen gereserveerd.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Onderzoek**

N33 Appingedam - Eemshaven

Projecthistorie tijdlijn

Toelichtingen op de wijzigingen per begrotingsjaar

2024

Tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT van 6 november 2023 hebben het Rijk en de regio besloten tot het starten van een MIRT-onderzoek naar de verbreding van de N33 tussen Appingedam en Eemshaven, inclusief de aanleg van een oeververbinding. De benodigde financiële middelen zijn in 2023 in het MIRT opgenomen vanuit 'Nij Begun'.

Aanleiding en doel

Op 24 februari 2023 heeft de parlementaire enquêtecommissie Aardgaswinning Groningen het rapport Groningers boven Gas gepresenteerd. Met de Kabinetsreactie 'Nij Begun op weg naar erkenning, herstel en perspectief', heeft het kabinet een pakket van vijftig maatregelen voor schadeherstel en versterken, welzijn en sociaal herstel en economisch perspectief gepresenteerd. Voor de uitvoering hiervan is € 22 miljard beschikbaar. Dit is inclusief middelen voor infrastructuur. Het Rijk stelt in totaal € 250 miljoen taakstellend beschikbaar voor de verbreding van de N33 Noord van Appingedam - Eemshaven inclusief realisatie van een oeververbinding (Kamerstuk 35 561, nr. 17). Betreft maatregel 35.9 : De Rijksweg N33 wordt verbreed. Hiervoor trekt het Rijk in totaal € 395 miljoen uit, in aanvulling op de hiervoor al door de Regio gereserveerde middelen) (inclusief btw) taakstellend beschikbaar voor de verbreding van de N33 Midden van Zuidbroek - Appingedam (€ 145 miljoen) en de verbreding van de N33 Noord van Appingedam - Eemshaven inclusief realisatie van een oeververbinding (€ 250 miljoen).



De doelstelling van het project is als volgt geformuleerd:

- Het verbeteren van de bereikbaarheid van en naar de Eemsdelta via de N33 Appingedam - Eemshaven, zodanig dat een bijdrage wordt geleverd aan de versterking van de regionale economie, brede welvaart en leefbaarheid van de regio en de ambities vanuit de grotere gebiedsopgave (MPZ/Novex gebied Groningen).
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid op de N33 tussen Appingedam en Eemshaven, zodanig dat in 2040 (zichtjaar NRM) wordt bijgedragen aan de landelijke streefwaarden voor verkeersveiligheid.

Planning

MIRT-onderzoek: Q2 2024 - Q4 2025

Betrokken partijen

Het ministerie van IenW, het ministerie van Defensie, provincie Groningen en omliggende gemeenten.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen en goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Onderzoek**

HRMK Spoorbrug

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 In aanloop naar het Bestuurlijk Overleg MIRT 2023 is een onderzoek uitgevoerd om benodigde informatie op te leveren om de MIRT-verkenningsfase te kunnen starten. Hieruit is gebleken dat de startbeslissing nog niet kan worden gemaakt en dat verdiepend onderzoek nodig is.

2023 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

Het ministerie van IenW, ProRail, de provincie Fryslân en de gemeente Leeuwarden zijn al enkele jaren met elkaar in gesprek over vroegtijdige vervanging van de HRMK-spoorbrug door een aquaduct. Hiermee kan een aantal zaken op het gebied van de spoorweg, waterweg en in de ruimtelijke ontwikkeling mogelijk worden gemaakt.

Planning

2023: In Bestuurlijk Overleg MIRT 2023 zijn afspraken gemaakt over een vervolgaanpak

2024: Uitvoering verdiepend onderzoek. Op basis van de uitkomsten van het verdiepend onderzoek worden er in het Bestuurlijk Overleg MIRT 2024 nadere afspraken gemaakt over het al dan niet nemen van een startbeslissing

Betrokken partijen

Het ministerie van IenW, ProRail, de provincie Fryslân en de gemeente Leeuwarden zijn betrokken bij dit project.

Financiën

Het taakstellend budget voor dit project bedraagt € 82 miljoen (Artikel MF 13.03.04). Met het amendement van de Kamerleden Van der Molen en Minhas (TK 36200-A, nr. 53) is € 75 miljoen (prijspeil 2022) beschikbaar gemaakt in het Mobiliteitsfonds voor deze vervanging. Ook is er € 25 miljoen vanuit de regio beschikbaar.



Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen, personen en goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Spoor- en perroncapaciteit Meppel

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024: Via amendement Grinwis c.s. (TK 36410-A nr. 43) is aanvullend € 40 miljoen beschikbaar gesteld om de volledige aanpak van het spoorknooppunt bij Meppel te realiseren.

2022 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

Het spoor tussen Zwolle en Meppel geldt vooralsnog als enige spoorverbinding tussen het noorden en de rest van Nederland. Hierdoor is bij verstoringen op deze verbinding een deel van Nederland niet goed bereikbaar per spoor.

Oplossing

Met het amendement van de Kamerleden Minhas en Van Ginneken (TK 36200-A, nr. 49) is € 35 miljoen beschikbaar gesteld voor de aanpak van dit knelpunt, door het verbeteren van de spoor- en perroncapaciteit bij station Meppel. Aanvullend is via amendement Grinwis c.s. (TK 36410-A nr. 43) € 40 miljoen beschikbaar gesteld om de volledige aanpak van het spoorknooppunt bij Meppel te realiseren. Dit omvat de aanpak van urgente overwegen om de robuustheid van het netwerk te verbeteren.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Met de aanleg van een extra perronspoor bij station Meppel ontstaat meer ruimte in de dienstregeling. Deze ruimte komt de betrouwbaarheid en mogelijkheid om uit te wijken bij verstoringen ten goede en kan (deels) worden gebruikt voor de inpassing van een stop op het nog te bouwen station Leeuwarden Werpsterhoeke. Daarnaast wordt onderzocht of er gelijktijdig overwegen op de trajecten rondom Meppel aangepakt kunnen worden. Er liggen veel overwegen tussen Zwolle en Meppel (minder dan elke 2 km). Dit zijn storingsgevoelige elementen op het traject. ProRail zoekt in de verkenning uit wat de beste volgordelijkheid is qua maatregelen om het spoorknooppunt zo snel mogelijk te verbeteren. Daarnaast maakt ProRail versnellingsmogelijkheden inzichtelijk.

Planning

2023: Brede verkenning door ProRail naar alle spoorgerelateerde ontwikkelingen en wensen in en rondom station Meppel. Op basis daarvan maakt ProRail een plan van aanpak voor de verkenningsfase, waarmee ook meer zicht komt op de planning van het vervolg.

2024: Rond de zomer oplevering resultaten brede verkenning ProRail, besluitvorming in Bestuurlijk Overleg MIRT 2024.



Betrokken partijen

Het ministerie van IenW, ProRail, de provincies Fryslân, Groningen, Drenthe en Overijssel, de gemeenten Leeuwarden, Groningen, Assen, Emmen en Zwolle, NS en Arriva zijn bij dit project betrokken.

TEN-T

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

Financiën

Het taakstellend budget van dit project bedraagt € 79 miljoen (Artikel MF 13.03). Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regiopartijen.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen en personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Station Groningen Suiker

Programma WoMo

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

Ten westen van het centrum van Groningen vindt op De Suikerzijde grootschalige woningbouwontwikkeling plaats: 4.300 woningen tot 2030 en 3.800 woningen na 2030. Dit is onderdeel van de Woningbouw en Mobiliteit-afspraken (2022). Het station Groningen Suiker is ook onderdeel van NOVEX-gebied Groningen. Een goed functionerend systeem van (H)OV en hubs is de ruggengraat van verstedelijking volgens de principes van de verstedelijkingsstrategie.

Oplossing

Met het Bestuurlijk Overleg MIRT 2022 zijn afspraken gemaakt om het gebied De Suikerzijde in twee fases te ontsluiten: een mobiliteitshub als eerste fase en een station Groningen Suiker als tweede fase. Voor deze tweede fase is in het MF € 88,6 miljoen (inclusief btw, prijspeil 2022) vanuit middelen voor Woningbouw en Mobiliteit beschikbaar gesteld voor de aanleg en het beheer en onderhoud van het station en van de benodigde infrastructuuraanpassingen elders om een stop op dit station in de dienstregeling mogelijk te maken. Door de regio is hiervoor € 43,1 miljoen (exclusief btw) beschikbaar gesteld. Inmiddels heeft de regio, als dagelijks opdrachtgever conform het afsprakenkader derdenwerken, ProRail opdracht gegeven een verkenning uit te voeren naar de benodigde maatregelen en bijbehorende kosten. Om het station inpasbaar te maken in de dienstregeling zijn een aantal infrastructurele maatregelen nodig. ProRail onderzoekt of deze maatregelen koppelkansen kunnen creëren doordat ze bijdragen aan andere doelen in relatie tot logistieke ontwikkelingen in Noord-Nederland. De kosten van de verkenning neemt het Rijk voor haar rekening en deze zullen worden bekostigd uit de gereserveerde € 88,6 miljoen (prijspeil 2022). De kosten zullen op een later moment worden verrekend met de regio.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Met de aanleg en indienststelling van station Groningen Suiker wordt op termijn een hoogwaardige ov-verbinding gerealiseerd voor deze grootschalige ontwikkellocatie, zowel richting Groningen als Leeuwarden. Dit project zorgt voor de ontsluiting en het bereikbaar maken van 4300 woningen in de periode tot en met 2030 en 3800 woningen in de periode na 2030.

Planning

2024: Start verkenning door ProRail
2025: Voorkeursbeslissing
2029: Projectbesluit
2032 Infra en station gereed

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen en personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Station Groningen Suiker

(vervolg)

Programma WoMo

TEN-T

In 2024 is fase 1 van de Suikerzijde gestart. Hier gaat het om 2000 woningen. Daarnaast is in de Westflank een overeenkomst gesloten met partijen om De Held III te starten. De ontwikkeling van de Reitdiepzone is al gestart en wordt verder doorontwikkeld. Ook wordt het MIRT bereikbaarheidsonderzoek Westflank afgerond in 2024.

Betrokken partijen

De regio, zijnde Provincie Groningen en gemeente Groningen, en Provincie Fryslân en het ministerie van IenW zijn betrokken als stuurgroepleden voor het station Suikerzijde. Het Ministerie van VRO is de betrokken partij voor de woningbouwontwikkeling.

TEN-T

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

Financiën

Het taakstellend budget bedraagt € 97 miljoen (Prijspeil 2024) (middelen voor Woningbouw en Mobiliteit) (MF 11.01 en 13.03).

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

Ecologische Waterkwaliteit Friese IJsselmeerkust

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Start verkenning

2020 Startbeslissing is genomen en het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

In de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) werken het Rijk, de regio en maatschappelijke organisaties aan toekomstbestendige grote wateren, waar hoogwaardige natuur samengaat met een krachtige economie.

In het project Ecologische waterkwaliteit Friese IJsselmeerkust wordt met kleinschalige maatregelen gewerkt aan het behoud en de versterking van de bijzondere natuurwaarden van de IJsselmeerkust.

Het Project heeft tot doel om langs de Friese IJsselmeerkust de robuustheid van het ecosysteem te versterken door leefgebieden voor vogels en vissen te verbeteren en te creëren en binnendijks en buitendijks gebied met elkaar te verbinden.

Oplossing

Voor dit project worden maatregelen voorbereid voor aanleg en herstel van leefgebieden op gronden die in bezit zijn van het Rijk en natuurorganisaties. Naar verwachting zorgt dat voor een vlotte uitvoering.

- In de Startbeslissing van november 2020 worden de volgende oplossingsrichtingen beschreven voor doelrealisatie:
- De aanleg van meer en grotere ondiepte zones en gradiënten in waterdiepten;
- Het realiseren van luwere delen met helder water;
- Het verhogen van de effectiviteit van bestaande visverbindingen maar de boezem en haarvaten voor zowel trekvissen als standvissen, en de aanleggen van vispassages op nieuwe locaties
- Het creëren van delen met (enig) natuurlijke peildynamiek

In de Startbeslissing zijn deze oplossingsrichtingen verder uitgewerkt tot kansrijke maatregelen op specifieke locaties. In de te starten MIRT-verkenning worden deze kansrijke maatregelen verder uitgewerkt.



In de MIRT-verkenningsfase wordt ook onderzocht hoe een koppeling gemaakt kan worden met regionale ambities uit het Ambitiedocument Het Friese IJsselmeerkustgebied.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project Ecologische waterkwaliteit Friese IJsselmeerkust levert een directe bijdrage aan de doelstellingen van de PAGW.

Planning

Voorkeursbeslissing: 2026
Projectbeslissing: 2028
Aanleg: 2028-2032

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

Ecologische Waterkwaliteit Friese IJsselmeerkust

(vervolg)

Betrokken partijen

Rijkswaterstaat, de provincie Fryslân, de 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, neemt de minister van IenW mede namens de minister van LNV. Rijkswaterstaat en provincie Fryslân treden gezamenlijk op als initiatiefnemers van het project waarbij de Provincie zorgdraagt voor een goede inbreng van de regionale belangen.

Financiën

Het ministerie van IenW heeft voor de uitvoering van het project een (integraal) budget van € 29 miljoen euro gereserveerd. Hiervan komt € 8 miljoen uit de tweede tranche van de PAGW en € 21 miljoen uit de derde tranche van de PAGW. Er is geen sprake van cofinanciering van de opgave, echter hebben regiopartijen aangegeven wel te willen bijdragen voor mogelijke meekoppelkansen.

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

Eemszijlen Groote Polder

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Gestart met planuitwerking.

2023 Verkenning.

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 ED 2050: 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 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 binnendijks, buiten de N2000-gebieden, mogelijkheden voor slibinvang uit het estuarium in combinatie met de ontwikkeling van natuurzones met meerdere gradiënten. Binnen het programma ED 2050 wordt met behulp van de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) gewerkt aan het project Eemszijlen-Groote Polder. De eerste fase daarvan betreft inrichting van circa 40 hectare 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 in de 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 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

2022/2023: Verkenning
2023/2024: Voorkeursbeslissing
2024/2025: Planuitwerking
2025/2026: Realisatie

Eind 2022 is in het kader van de derde tranche PAGW nog eens € 5 miljoen extra toegevoegd aan het PAGW-budget, voor extra areaal binnendijks estuariën overgangsgebied. Verkenning wordt voortgezet in 2023, waarbij ook wordt gekeken naar een meer integrale benadering van slibsedimentatie langs de kust in plaats van binnen- en buitendijks apart. In 2024 verkenning afgerond. Nu verder met planuitwerking.

Betrokken partijen

Provincie Groningen, LNV, IenW, Waterschap Hunze en Aa, Groninger Landschap, gemeente Eemsdelta en Groningen Seaports zijn bij dit project betrokken.

Financiën

Via PAGW is in totaal € 20 miljoen gereserveerd (inclusief EPK, IK en tien jaar onderhoud). Onderhandelingen cofinanciering lopen nog. In ieder geval provincie Groningen en Investeringskader Waddengebied (Waddenfonds)

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

N33 Zuidbroek-Appingedam

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Met de kabinetsreactie 'Nij begun' stelt het kabinet onder andere € 145 miljoen aanvullend beschikbaar voor de verbreding van de N33 Midden van Zuidbroek - Appingedam (Kamerstuk 35 561). Het Rijk en de regio werken gezamenlijk toe naar een herstart.

2023 Met de kabinetsreactie 'Nij begun: op weg naar erkenning, herstel en perspectief' van 25 april 2023 heeft het kabinet haar excuses aangeboden aan alle gedupeerden van de gaswinning in Groningen. Met een pakket van vijftig maatregelen wordt uitwerking gegeven aan de aanbevelingen van de parlementaire enquêtecommissie aardgaswinning Groningen. Onder de maatregelen voor economisch perspectief zijn afspraken gemaakt over de verdubbeling van de N33. Deze afspraken worden in MIRT-verband in gesprek met de regio nader uitgewerkt.

2022 Als gevolg van de landelijke stikstofproblematiek kan het tracébesluit niet worden afgerond.

2021 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 miljoen 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

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. Tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT van 6 november 2023 hebben het Rijk en de regio tevens besloten tot het starten van een MIRT-onderzoek voor de N33 Noord tussen Appingedam en Eemshaven. Hiertoe is er een separaat blad opgenomen in het MIRT overzicht.



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. Het opstellen van de planning is mede afhankelijk van de beschikbare maakcapaciteit vanuit Rijkswaterstaat voor dit project en de ontwikkelingen in het stikstofdossier.

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)

TEN-T

TEN-T

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

Financiën

Er is € 200 miljoen (prijspeil 2024) gereserveerd op het Mobiliteitsfonds. Onderdeel hiervan is een regionale bijdrage van € 42 miljoen (prijspeil 2024) . Deze regionale bijdrage is naar beneden bijgesteld naar aanleiding van de wijzigingsovereenkomst bij het project Zuidelijke Ringweg Groningen uit 2021. Ook is aan het projectbudget € 145 miljoen toegevoegd vanuit 'Nij Begun'. Beide wijzigingen zijn verwerkt in het MIRT Overzicht 2025.

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

het project N33 Zuidbroek - Appingedam. Totdat er duidelijkheid is over de financiën voor de N33, wordt het taakstellende budget gehandhaafd.

2020 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.

2019 Het project is na de voorkeursbeslissing overgegaan van de verkenningsfase naar planning en studies. De onderzoeken ten behoeve van het ontwerp-tracébesluit en tracébesluit zijn vertraagd als gevolg van de overstap naar het recentste verkeersmodel en extra afstemming met de omgeving.

2018 Er is vertraging opgetreden, omdat het omgevingsproces meer tijd vergt. 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.

2017 Omdat de aanbesteding van de planning en studies is vertraagd, wordt ook het tracébesluit later vastgesteld.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Gereed
MIRT 2025	200	n.t.b.
MIRT 2024	115	n.t.b.
MIRT 2023	110	n.t.b.
MIRT 2022	104	n.t.b.
MIRT 2021	102	2026
MIRT 2017	96	2021-2023
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	104	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	23	

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.

2024 Op 12 januari 2024 is de tijdelijke verbinding Gerrit Krolbrug (hellingbanen) officieel geopend.

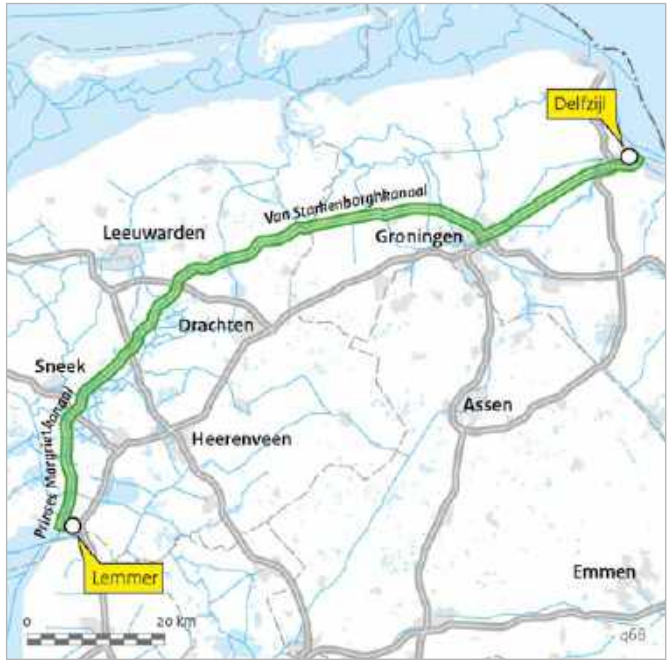
2023 Er is aanvullend budget beschikbaar gesteld om de vijf Friese bruggen weer in samenhang op te pakken. De planning van de Gerrit-Krolbrug is aangepast (verwachte openstelling uiterlijk in 2029), net als de planning van de tijdelijke verbinding (verwachte openstelling eind 2023).

2022 Er bleek onvoldoende programmabudget te zijn om het hele fase 2-aanlegprogramma uit te voeren. In overleg met de regionale bestuurders is daarom eind 2021 een prioritering afgesproken om vier bruggen (Kootstertille, Spannenburg, Gerrit Krolbrug (tijdelijke verbinding én definitieve vervanging Gerrit Krolbrug) en Paddepoelsterbrug) met voorrang aan te pakken. Het budget voor de bruggen wordt gelijk verdeeld over de provincies zodat circa € 70 miljoen kan worden ingezet per provincie. De andere bruggen worden later weer opgepakt als er nieuwe middelen beschikbaar zijn.

2021 In het Bestuurlijk Overleg MIRT 2020 is besloten om te gaan investeren in vervanging van de industriële automatisering op de objecten op de HLD en hier aanvullend € 118 miljoen voor beschikbaar te stellen.

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 (industriële automatisering) 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 vlotte, veilige en duurzame doorvaart van de scheepvaart.

Planning

- Openstelling Gerrit Krolbrug: 2029
- Openstelling Paddepoelsterbrug: 2026-2027*
- Openstelling Busbaanbrug: n.t.b.
- Openstelling Oude Schouw, Spannenburg en Uitwellingerga: n.t.b.**
- Openstelling Kootstertille en Schuilenburg: n.t.b.**

* *Planning en uitvoering door gemeente Groningen*

** *Rijk en Regio besluiten in het Bestuurlijk Overleg MIRT 2022 om de beslissing over een Voorkeursalternatief aan te houden, zolang de gesprekken over het financieringsvoorstel van Friesland nog lopen.*

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 De planvorming van alle projecten van de provincies is in 2019 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.

2019 Vanuit het regeerakkoord is € 60 miljoen gereserveerd voor de bruggen Oude Schouw, Schuilenburg en Uitwellingerga. De vervanging van de Busbaanbrug en bediening op afstand van de objecten (inclusief nieuwbouw bedien-centrales) in de HLD zijn aan fase 2 toegevoegd. Voor de Paddepoelsterbrug wordt naar een kosteneffectieve oplossing gezocht.

2017 Vanwege een bijdrage aan Rijksbrede taakstellingen en het beheersbaar houden van de kas-problematiek is aanpassing van de kasreeks nodig, waardoor de openstelling is vertraagd.

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 samen-gewerkt 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.

TEN-T

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

Financiën

Het taakstellend budget voor dit project is € 514 miljoen waarvan € 441 miljoen op artikel MF 15.03.02 en € 73 miljoen op artikel MF 15.03.01.Hiervan is € 65 miljoen gereserveerd voor de drie Friese bruggen Oude Schouw, Schuilenburg en Uitwellingerga. De uitgekeerde prijsbijstelling 2024 is € 14 miljoen. Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regiopartijen.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Gereed
MIRT 2025	514	2024-2029
MIRT 2024	481	2024-2028
MIRT 2023	233	2024-2028
MIRT 2022	237	2024-2028
MIRT 2021	105	2024-2028
MIRT 2014	102	2023
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	412	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	31	

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

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Koehool-Lauwersmeer

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Planuitwerking van voorkeursalternatief.

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

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Planning en studies**

Koehool-Lauwersmeer

(vervolg)

meegenomen in het gebiedsproces van het Fries Programma Waddenkust. Daar worden de initiatieven getoetst op maatschappelijke haalbaarheid. Initiatieven die deze toets hebben doorstaan worden nu meegenomen in 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. 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

2023-2024: Planning- en studiefase
2025-2028: Aanleg

Betrokken partijen

Rijkwaterstaat, Wetterskip Fryslân, LNV en IenW, provincie Fryslân

Financiën

De geschatte kosten bedragen € 50 miljoen (inclusief EPK, IK en tien jaar onderhoud). Via PAGW is voor dit project 75% gereserveerd, ter waarde van € 37,5 miljoen. Onderhandelingen over cofinanciering lopen nog.

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 miljoen (RWS-2021/795). De 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 miljoen exclusief 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

2024: Openstelling

Politiek/bestuurlijk

Het bestuurlijk voorkeursalternatief is vastgelegd in een getekende bestuursovereenkomst tussen het Rijk, de provincie Groningen en de gemeente Groningen (november 2009). In december 2009 is de aanvangsbeslissing genomen. In het Bestuurlijk Overleg MIRT van voorjaar 2010 is daaropvolgend 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 Het budget is opgehoogd vanuit middelen voor onderhoud.

2017 Bovenop het taakstellend budget heeft de gemeente Groningen een aanvullende en kostendekkende bijdrage toegezegd (€ 3,5 miljoen) voor de busbaan bij Hoogkerk.

TEN-T

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

Financiën

Het taakstellend budget is € 927 miljoen (Artikel MF 12.03.01). Dit budget is in MIRT 2022 opgehoogd door de 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. De basisafspraak uit 2008 is dat de regio € 50 miljoen bijdraagt als cofinanciering voor dit project vanuit het Regionaal Mobliliteitsfonds (RSP). Ook is de regio volledig risicodragend voor de uitvoering.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Gereed
MIRT 2025	927	2025
MIRT 2024	899	2025
MIRT 2023	855	2025
MIRT 2022	836	2025
MIRT 2021	714	2022-2024
MIRT 2016	666	2019-2021
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	261	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	81	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln.	Percentage***
2023	744	82 %
2022	620	70 %
2021	503	59 %
2020	316	39 %
2019	243	34 %
2018	201	29 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 was gerealiseerd.

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

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Sporendriehoek Noord-Nederland

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Financiering van de kosten van bodemsanering vanuit dit programma bleek niet nodig. De vrijval van € 5 miljoen is toegevoegd aan de Generieke investeringsruimte (MF 11.04).

2023 De vervuiling van de grond bij Spoorzone Groningen blijkt groter dan gedacht. Om de meerkosten te dekken is het projectbudget verhoogd met € 5 miljoen vanuit de Generieke Investeringsruimte (MF 11.04).

2021 Het projectbudget is verhoogd met € 7,9 miljoen vanuit de RA-middelen voor Regionale knelpunten. Hiervan is € 5,3 miljoen bestemd voor het tekort op het deelproject Spoorboog Hoogeveen en € 2,6 miljoen voor tractiemaatregelen op het deelproject Zwolle - Meppel ten behoeve van de sprinters en als aanvulling van het risicobudget. Daarnaast is € 4,7 miljoen overgeboekt naar de bereikbaarheidsprogramma's (Artikel MF 14.03) voor het project Spoorzone Groningen.

2019 Er is € 2,3 miljoen 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 miljoen 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.

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 miljoen (prijspeil 2008) te reserveren voor de sporendriehoek in Noord-Nederland, binnen het pakket van € 4,500 miljard 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 viersporige 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);
- viersporigheid 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.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**



Sporendriehoek Noord-Nederland

(vervolg)

TEN-T

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2018

De sanering van de vervuilde grond op en rond het station Groningen is onderdeel van het project Groningen Spoorzone (onderdeel Sporendriehoek Noord-Nederland).
Het ministerie van IenW heeft begin 2015 ingestemd met het dragen van de saneringskosten van € 4,2 miljoen 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 miljoen toegevoegd aan dit programmabudget vanuit de investeringsruimte (artikelonderdeel 13.08).

2015

Bij de Voorjaarsnota 2014 is het projectbudget opgehoogd met € 10,4 miljoen vanuit Aslastencluster III. Daarnaast is € 70 miljoen overgeboekt als dekking van het nieuw opgenomen project Zwolle - Herfte.

2014

Bij de Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget opgehoogd met € 3 miljoen. Het projectbudget is ook opgehoogd met € 19 miljoen door een andere verdeling van de gerealiseerde uitgaven voor de deelprojecten behorende tot Zwolle Spoort.
Zie voor toelichting het projectblad Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren van de betrouwbaarheid en bijdragen aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

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

Het taakstellend budget bedraagt € 146 miljoen (Artikel MF 13.03.01).
Er is geen sprake van cofinanciering vanuit de regiopartijen.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Gereed
MIRT 2025	146	Divers
MIRT 2024	151	Divers
MIRT 2023	144	Divers
MIRT 2022	141	Divers
MIRT 2021	140	Divers
MIRT 2013	172	Divers
verschil t.o.v. huidig budget in mln. €	26	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	14	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln.	Percentage***
2023	132	87 %
2022	115	80 %
2021	94	67 %
2020	78	56 %
2019	64	49 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2023 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2023 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.

2024

De kosten van het project lijken door meerdere oorzaken te stijgen tot boven het beschikbare budget. De belangrijkste veroorzakers zijn materiaalkosten en nog niet bekende effecten van de verbreding op verzilting van het IJsselmeer. Op verzoek van de gedeputeerde van de provincie Fryslân en de minister van IenW is onder regie van een extern bureau een viertal scenario's uitgewerkt voor het vervolg van het project sluisverruiming Kornwederzand. Het voornemen was om de uitkomsten te bespreken in een Bestuurlijk Overleg en te besluiten over het vervolg. Gezien het feit dat alle varianten beleidsrijke keuzes bevatten, wordt dit overgelaten aan een volgend kabinet.

2023

Onderdeel van de financiering van het project is een bijdrage uit de markt. In een eerder stadium hebben zij € 26,5 miljoen toegezegd. De deelnemende marktpartijen en de provincie Fryslân hebben overeenstemming bereikt over een marktbijdrageregeling die vergelijkbaar is met een tolsysteem.

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) en de scheepswerven.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Een verruimde sluis draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige scheepvaartafwikkeling en de economische ontwikkeling van de betreffende regio's. De regio zal verantwoordelijk worden voor de aanbesteding en uitvoering van het project. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat stelt de rijksbijdrage voor de aanleg beschikbaar aan de regio en zal toetsen of aan de nationale vereisten (zoals verkeersveiligheid, eisen voor bediening en besturing, waterveiligheid, kwaliteitseisen van IenW et cetera) wordt voldaan.

Planning

2020: Start aanleg van het project, het project is niet 2020 gestart.

2025-2029: Als gevolg van de bovengenoemde scenario-uitwerking, zal planning en uitvoering van het project later plaatsvinden. Er zal – vanwege de noodzakelijke vernieuwing van de bruggen – op korte termijn met deze werkzaamheden moeten worden gestart. Afhankelijk van de gemaakte scenariokeuze zal een vervolgplanning worden opgesteld.

Uitvoering

Nog niet gestart



Politiek/bestuurlijk

De totale projectkosten, voor zowel de verbreding van de sluis, bruggen en vaargeulen als voor extra onderhoud, zijn geraamd op € 200 miljoen.

Met de regio is overeenstemming over de financiering, risico's en uitvoering van het project. Dit is vastgelegd in de bestuursovereenkomst 'Verruiming sluiscomplex Kornwerderzand'. De Kamer is geïnformeerd met de brief van 24 juni 2020. De provincie Fryslân is verantwoordelijk voor de aanbesteding en uitvoering van het project. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat stelt de rijksbijdrage voor de aanleg beschikbaar aan de provincie en zal toetsen of aan de nationale vereisten (zoals verkeersveiligheid, eisen voor bediening en besturing, waterveiligheid, kwaliteitseisen van 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

Het totaal beschikbare budget van het Rijk bedraagt € 129 miljoen (Artikel MF 15.03.01), waaronder € 30 miljoen conform motie Hoogland c.s.).

De bijdrage van de regionale overheden bedraagt € 62 miljoen en de bijdrage van marktpartijen is € 26,5 miljoen. Het totaal is € 88,5 miljoen.

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 marktbijdrage 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.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Gereed
MIRT 2025	129	Nog te bepalen
MIRT 2024	125	n.n.b.
MIRT 2023	113	2025-2029
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. €	18	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	10	

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

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Pilot Buitendijkse Slibsedimentatie

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2023 Onderhandelingen over pacht kwelders nagenoeg afgerond.

2022 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De Eems-Dollard is een estuarium: een plek waar het zoete water van een rivier geleidelijk overgaat in het zoute water van de zee, waardoor brak water ontstaat. Van die plekken zijn er nog maar twee in Nederland. 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.



Uitvoerende partij

Rijkswaterstaat

Oplossing

Overheden, bedrijven en natuurorganisaties hebben daarom in het programma ED2050 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 onder andere met behulp van Programmatische Aanpak Grote Wateren (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 wordt tegelijk veel kennis opgedaan. Die kennis wordt ook 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.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**

Pilot Buitendijkse Slibsedimentatie

(vervolg)

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Met de 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.

Planning

2023/2024: Projectbesluit
2024/2025: Aanleg

Het project heeft flinke vertraging opgelopen door problemen bij pachten, gronden voor uitvoering van de pilot en doordat meerdere projecten in het gebied met elkaar samenhangen. Onderhandelingen over Pacht verkeren nu in afrondende fase daarna realisatie.

Financiën

In het kader van PAGW is voor dit project in totaal € 9,4 miljoen gereserveerd (inclusief EPK, IK en 10 jaar beheer en onderhoud). Dit is een project van RWS zonder cofinanciering.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Gereed
MIRT 2024	9,4	2023/2024
MIRT 2024	9,4	2023/2024
MIRT 2023	9,4	2023/2024
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 **Aanleg**

Lauwersmeer-Vierhuizergat

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2024 Start realisatie.

2023 Planuitwerking.

2022 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

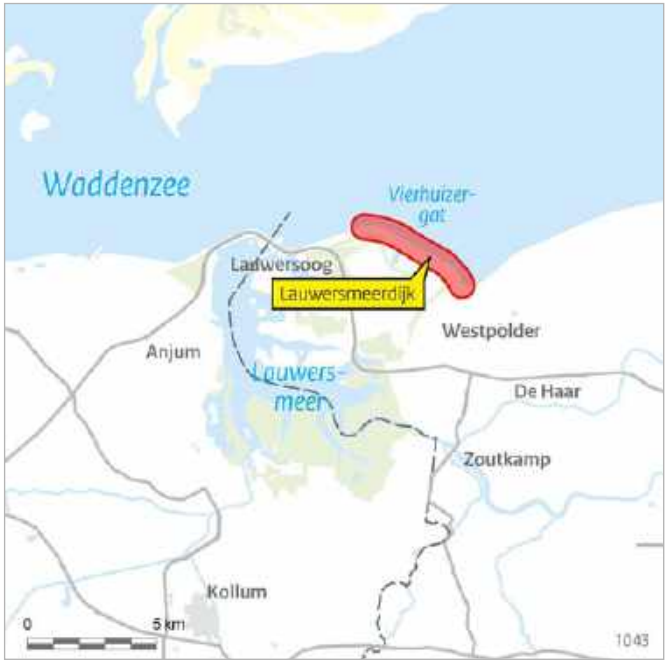
De Waddenzee is Unesco Werelderfgoed en 's werelds grootste aaneengesloten systeem van zand- en slibvlakten die droogvallen tijdens eb. Door bedijking, landaanwinning en afsluitingen van zeearmen is veel van het oorspronkelijke intergetijdengebied verdwenen. Overgangen van land naar water en van zoetwater 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 belangrijk. 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 zoetwater en zoutwater. 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

2018-2020: Verkenning afgerond
2020- 2023: Planuitwerking afgerond
2023-2026: Realisatie gestart

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**



Lauwersmeer-Vierhuizergat

(vervolg)

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 miljoen gereserveerd (inclusief EPK, IK en tien jaar onderhoud). Het gereserveerde budget is gelet op prijsstijgingen onvoldoende om de PAGW-maatregelen conform planuitwerking te kunnen uitvoeren, ondanks doorgevoerde versobering. In november 2023 is akkoord gegeven om voor dit project extra budget te reserveren ter dekking van de meerkosten van circa € 6 miljoen. Cofinanciering vindt plaats door het Waddenfonds en de Provincie.



Financiën

› Financiële uitwerking 417

› Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten 421

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 Mobiliteitsfonds en het Deltafonds worden gevoed vanuit Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting. De voeding geschiedt via artikel 26 op de beleidsbegroting Hoofdstuk XII. Meer informatie kunt u terugvinden op *www.rijksbegroting.nl*

Bijdragen van derden

Mede- en cofinanciering

De grootste bijdragen van derden betreffen de bijdragen van decentrale overheden aan ruimtelijke projecten. Het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van overheden om te zorgen voor een goede ruimtelijke inpassing van MIRT-projecten. Bij hoofdinfrastructuur die het Rijk volledig bekostigt, betaalt het Rijk normaal gesproken alleen de kosten van inpassingen die rechtstreeks voortvloeien uit de wettelijke eisen. Bekostiging door het Rijk voor additionele inpassingmaatregelen kan aan de orde zijn als een dergelijke aanvullende investering maatschappelijk rendabel is. Ook moet er voldaan worden aan de beslismomenten zoals opgenomen in de spelregels van het MIRT. Op de projectbladen is bij de relevante projecten aangegeven wat de bijdrage van decentrale overheden (en/of bedrijven) is of wordt.

Europese fondsen

Nederland doet in de periode 2014-2020 een beroep op de Connecting Europe Facility (CEF) van de Europese Unie (EU) met daarin middelen voor de cofinanciering van de 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 inter-operabel, veilig en duurzaam ontwikkeld.

Tol

Om de aanleg van de projecten Blankenburgverbinding en ViA15 mogelijk te maken is tolheffing noodzakelijk. Om de tolheffing juridisch mogelijk te maken, is de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 opgesteld en op 15 maart 2016 in werking getreden. De tolopbrengsten worden gerealiseerd na openstelling van de betreffende wegen. Voor de Blankenburgverbinding en de ViA15 is het uitgangspunt dat de projecten worden gerealiseerd door middel van publiek-private samenwerking (PPS). Dit betekent dat deze wegen als DBFM-contracten (Design, Build, Finance and Maintain) worden aanbesteed.

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 2025.

Artikel	2024	2025	2026	2027	2028	2029
IenW (XII)						
13.04 Meerjarenprogramma Bodem	79.501	86.732	83.785	83.763	91.798	87.298
20.01 Uitvoering Geluidsanering	25.470	30.613	25.570	25.555	25.545	25.510
25.01 Bijdrage BDU	1.113.170	1.257.970	1.147.982	1.147.982	1.147.982	1.147.982
totaal	**1.218.141**	**1.375.315**	**1.257.337**	**1.257.300**	**1.265.325**	**1.260.790**
IenW (A)						
11.01 Verkenningen	1.258	37.215	90.858	218.373	264.686	708.907
11.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	0	0	0	0	0	0
11.03 Reserveringen	55.508	133.730	256.868	182.936	316.127	357.767
11.04 Generieke investeringsruimte	6.500	64.223	110.416	420.220	406.881	474.627
12.01 Exploitatie	6.293	5.676	9.922	10.550	9.764	8.618
12.02 Onderhoud en vernieuwing	1.258.444	1.369.323	1.479.874	1.450.530	1.534.478	1.376.014
12.03 Ontwikkeling	740.684	730.850	1.011.721	902.231	1.007.529	897.144
12.04 Geïntegreerde conctractvormen/PPS	1.123.476	1.057.604	1.063.119	904.439	835.056	799.823
12.06 Netwerkgebonden kosten HWN	769.554	777.516	911.186	931.040	889.154	864.844
13.02 Exploitatie, onderhoud en vernieuwing	2.665.721	2.246.247	2.457.555	2.528.502	2.039.610	2.455.225
13.03 Ontwikkeling	387.021	269.771	459.505	411.052	337.242	299.432
13.04 Geïntegreerde conctractvormen/PPS	234.186	216.048	192.163	182.276	167.560	110.095
13.07 Rente en aflossing						
14.01 grote regionale/lokale projecten	5.506	80.970	125.147	95.809	158.991	171.014
14.03 RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid	987.708	516.934	126.674	27.075	14.793	29.584
15.01 Exploitatie	12.147	10.528	25.221	27.539	23.829	22.161
15.02 Onderhoud en vernieuwing	671.135	798.530	834.667	780.669	709.088	690.407
15.03 Ontwikkeling	188.567	108.461	217.064	203.349	270.035	225.760
15.04 Geïntegreerde conctractvormen/PPS	91.675	71.068	61.279	70.941	55.590	55.260
15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN	433.927	417.548	470.328	481.133	466.045	460.191
17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	525					
17.07 ERMTS	199.852	130.877	210.100	189.513	184.570	133.255

Financiële uitwerking

Artikel	2024	2025	2026	2027	2028	2029
17.08 ZuidasDok	181.260	277.782	295.429	370.388	369.153	298.439
17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	166.125	108.220	224.496	216.156	257.712	247.672
18.06 Externe veiligheid	3.398					
totaal	**10.190.470**	**9.429.121**	**10.633.592**	**10.604.721**	**10.317.893**	**10.686.239**
IenW (J)						
1.01 Grote projecten waterveiligheid	73.977	36.004	60.122	35.119	163.582	6.634
1.02 Ontwikkeling waterveiligheid	443.466	490.979	716.188	666.251	520.841	541.258
1.03 Studiekosten waterveiligheid	35.814	33.497	29.182	32.627	20.836	17.723
2.02 Ontwikkeling zoetwatervoorziening	73.867	48.097	46.830	65.946	41.780	11.804
2.03 Studiekosten zoetwatervoorziening	4.353	11.140	2.200	2.200	1.000	
3.01 Exploitatie	8.048	8.261	14.181	17.098	16.844	16.643
3.02 Onderhoud en vernieuwing	322.881	388.962	337.306	316.188	381.089	430.609
4.02 Geïntegreerde conctractvormen/PPS	140.979	96.590	91.586	62.915	62.699	62.894
5.01 Apparaat	306.494	312.729	321.914	314.853	309.703	309.952
5.02 Overige uitgaven	71.259	76.648	131.435	153.204	151.339	148.834
5.03 Investeringsruimte	200	55.400	98.760	126.257	44.913	41.500
5.04 Reserveringen	740	4.875	11.684	11.300	73.890	98.833
7.01 Ontwikkeling Kaderrichtlijn water	83.067	83.314	180.031	182.789	3.508	0
7.02 Ontwikkeling Waterkwaliteit	49.266	55.245	76.874	115.423	57.467	48.759
7.03 Studiekosten waterkwaliteit	33.421	21.227	14.072	5.825	1.089	920
totaal	**1.647.832**	**1.722.968**	**2.132.365**	**2.107.995**	**1.850.580**	**1.736.363**

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 gemeenten provinciefonds verdeeld conform de aandelen van de gezamenlijke gemeenten en gezamenlijke provincies in het BCF in het gerealiseerde jaar.



Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten eerste helft 2024

(periode 1 januari tot 1 juli 2024)

Inleiding

Deze rapportage bevat de voortgang van de projecten die onder de Tracé-/Omgevingswet worden uitgevoerd tot en met het moment dat het tracé-/projectbesluit 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, waar mogelijk, eveneens inzicht in de mijlpalen voor realisatie.

Deze rapportage beslaat de periode van 1 januari tot 1 juli 2024. Referentie hierbij is de voorgaande voortgangsrapportage (tweede helft 2023) die opgenomen is in de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat aan de voorzitter van de Tweede Kamer van 9 april 2024 (Kamerstuk 32 404, nr. 122). Een nadere toelichting op de projecten staat in de afzonderlijke projectbeschrijvingen van het MIRT Overzicht 2025.

Deze rapportage heeft als peildatum 1 juli 2024.

Omgevingswet

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Deze wet vervangt een twintigtal bestaande wetten, waaronder de Tracéwet. Een deel van de projecten die in voorbereiding zijn, vallen onder het overgangsrecht en kunnen nog onder het regime van de Tracéwet worden afgerond. De overige projecten vallen direct onder de Omgevingswet. Dat betekent onder meer dat naar een projectbesluit in plaats van een tracébesluit wordt toegewerkt. Ook worden aanvullende eisen aan participatie gesteld. Er is verder sprake van omvangrijke inhoudelijke wijzigingen.

Resultaten van de afgelopen periode

In de periode van 1 januari tot 1 juli 2024 is voor één project een mijlpaal bereikt. Het gaat om de volgende mijlpaal:

Hoofdwegen

A50 Ewijk - Bankhoef - Paalgraven
In mei 2024 is de voorkeursbeslissing voor de A50 Ewijk - Bankhoef - Paalgraven vastgesteld (Kamerstuk 36 410 A, nr. 58). Hiermee is deze MIRT-verkenning afgerond. Het project kent een grote stikstofopgave. Dit betekent dat het nog niet duidelijk is wanneer de planning- en studiefase kan starten.

Wijzigingen op de mijlpalen

Bij een aantal projecten is een planning toegevoegd (deze was in de vorige rapportage nader te bepalen). Het gaat om de volgende mijlpalen:

Hoofdwegen

N35 Wijthmen - Nijverdal
Het project was initieel onderdeel van de herprioritering van het Mobiliteitsfonds. Via een amendement (Kamerstuk 36 410 A, nr. 27) heeft de Tweede kamer de budgetschuif voor het project N35 Wijthmen - Nijverdal ongedaan gemaakt. Naar huidig inzicht wordt de verkenning in 2025 afgerond. Bij afronding van de verkenning worden de randvoorwaarden (financiën, capaciteit en stikstof) opnieuw bezien.

A20 Nieuwerkerk a/d IJssel - Knooppunt Gouwe
De mijlpalen voor het project zijn nog niet geheel stabiel en mede afhankelijk van de ontwikkelingen in het stikstofdossier. Het projectbesluit wordt naar huidig inzicht verwacht in 2026. Uitvoering van de werkzaamheden wordt verwacht tussen 2028 en 2031.

Bij één project is de planning aangepast. Het gaat om de volgende mijlpaal:

Hoofdwegen

A28 Amersfoort - Hoogeveen
Door capaciteitstekort bij Rijkswaterstaat is vertraging opgetreden. De planning- en studiefase zal naar huidig inzicht een doorlooptijd hebben tot halverwege 2025. Het streven is om in 2026 met realisatie van de maatregelen te starten en deze in 2028 af te ronden.

Toelichting op de tabellen met projecten

In de tabellen zijn de projecten met de nieuwe planning voor de mijlpalen aangegeven. De voortgang ten opzichte van de vorige peildatum 31 december 2023 is hierin zichtbaar gemaakt.

De rapportage kent een aparte tabel voor de *verkenningen*. Daarvan zijn er 5 en deze zijn alle hoofdwegenprojecten, te weten: 1 in Noordwest-Nederland (was in de vorige rapportage 2), 1 in Zuidwest-Nederland (was 1), 1 in Zuid-Nederland (was 1) en 2 in Oost-Nederland (was 2). Er zijn geen spoor- en vaarwegprojecten in deze fase.

In totaal zijn er 20 projecten in de *planning- en studiefase (planuitwerking)*. Dit waren er 22 in de vorige rapportage. Het gaat om 19 hoofdwegenprojecten en 1 spoorwegproject. Er zijn geen vaarwegprojecten in deze fase.

De projecten in de *planning- en studiefase (planuitwerking)* kennen de volgende landsdelige spreiding: Noordwest-Nederland (5, was 6), Zuidwest-Nederland (4, was 4), Zuid-Nederland (4, was 4), Oost-Nederland (6, was 7) en Noord-Nederland (1, was 1).

Is eenmaal een tracé-/projectbesluit onherroepelijk, dan wordt het project in de eerstvolgende rapportage niet meer opgenomen in het overzicht en gaat het project doorgaans over naar de realisatiefase.



Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten 1e helft 2024 (periode 1 januari – 1 juli 2024)

Gehanteerde afkortingen:

- SB: Startbeslissing
- VK: Voorkeursbeslissing
- w(O)TB: Wijzigings(ontwerp)-tracébesluit
- (O)PB: (Ontwerp)-projectbesluit
- R: Realisatie
- PHS: Programma Hoogfrequent Spoor
- Asw: autosnelweg
- Aw: autoweg

Verkenningen

Projectnaam	Laatste mijlpaal	Geplande mijlpalen	Procedure
A27 Zeewolde - Eemnes (onderdeel van Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB))**	-	n.t.b.	n.t.b.
N35 Wijthmen - Nijverdal	SB Q1 2022	2025: afronding verkenning	Omgevingswet met VK
A15 Papendrecht - Gorinchem*	SB Q2 2018	n.t.b.	Omgevingswet met VK
A58 Breda - Tilburg (onderdeel van SmartwayZ.NL)*	SB Q2 2018	n.t.b.	Omgevingswet met VK
A50 Ewijk - Bankhoef - Paalgraven	VK Q2 2024	n.t.b.	Omgevingswet met VK

* De herprioritering van het Mobiliteitsfonds in 2023 is van invloed op dit project en heeft geleid tot pauzeren hiervan.

** De verkenning A27 Zeewolde - Eemnes was (nog) niet gestart, omdat de raming fors hoger is dan verwacht werd. De stand van zaken zal tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT 2024 opnieuw worden geagendeerd.

Planning en studies (planuitwerkingen)

In onderstaande is per landsdeel per project in kolommen aangegeven:

- de naam van het project,
- de laatst bereikte mijlpaal,
- mijlpalen volgens de planning van de voortgangsrapportage over de Tracéwetplichtige projecten 2e helft 2023,
- mijlpalen volgens de nieuwe planning,
- toelichting op (bijstelling van) de planning,
- maatregel en rijstrooklengte in km.

Voor deze voortgangsrapportage heeft Rijkswaterstaat een (her) berekening van de rijstrooklengte gemaakt. Dit heeft bij enkele projecten geleid tot een aanpassing of toevoeging van de rijstrooklengte ten opzichte van de vorige voortgangsrapportage (tweede helft 2023).

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 TB Q3 2022	n.t.b.	n.t.b.	Opstellen van de planning is afhankelijk van de gerechtelijke procedure en van het alternatief dat wordt opgesteld door en onder verantwoordelijkheid van de regio.	A27 Lunetten - Rijnsweerd Asw 4-6 wordt asw 7-7 A12 Oudenrijn - Lunetten asw 2-3-3-2 wordt asw 3-3-3-3 53 km
A28/A1 Knooppunt Hoevelaken	OTB/MER Q3 2018	n.t.b.	n.t.b.	Vanwege de herprioritering van het Mobiliteitsfonds in 2023 is het project tot nader order gepauzeerd.	Asw 2x2/deels met spits- en plusstrook wordt asw 2x4/deels 2x3 99 km
A6 Almere Oostvaarders - Lelystad	SB Q4 2016	n.t.b.	n.t.b.	Opstellen van de planning is mede afhankelijk van de ontwikkelingen in het stikstofdossier.	Asw 2x2 wordt asw 2x3 29 km

Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten 1e helft 2024 (periode 1 januari – 1 juli 2024)

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	n.t.b.	n.t.b.	Opstellen van de planning is afhankelijk van de ontwikkelingen in het stikstofdossier.	A7 Purmerend Noord-knp. Zaandam: verbreding asw 2 rijstroken Hoorn Noord-Avenhorn: verbreding asw met spitsstrook; A8 knp. Zaandam-Coenplein verbreding Asw 2 rijstroken A10 ingebruikname extra rijstroken Coentunnel. 34 km
Spoorwegen					
Alkmaar - Amsterdam	TB Q4 2023	TB 2023 R 2023-2028	TB 2023 R 2023-2028		Maatregelen om de frequentieverhoging naar 6 intercity's en 6 sprinters per uur per richting 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	n.t.b.	N.t.b.	Opstellen van de planning is mede afhankelijk van de ontwikkelingen in het stikstofdossier.	Knp. 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 1 rijstrook 59 km
A4 Haaglanden - N14	OTB Q2 2020	n.t.b.	N.t.b.	Vanwege de herprioritering van het Mobiliteitsfonds in 2023 is het project tot nader order gepauzeerd.	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. 30 km
A20 Nieuwerkerk a/d IJssel - Knooppunt Gouwe	VK Q1 2019	n.t.b.	PB 2026 (indicatief)	De mijlpalen voor het project zijn nog niet geheel stabiel en mede afhankelijk van de ontwikkelingen in het stikstofdossier. Het Projectbesluit wordt naar huidig inzicht verwacht in 2026. Uitvoering van de werkzaamheden wordt verwacht tussen 2028-2031.	asw 2x2 naar asw 2x3 12 km
A16 Van Brienenoordcorridor (voorheen onderdeel van de MIRT-verkenning oeververbindingen regio Rotterdam en onderdeel van het Programma MoVe)	SB Q4 2019	n.t.b.	n.t.b.	Opstellen van de planning is mede afhankelijk van de ontwikkelingen in het stikstofdossier.	Capaciteitsverruiming (toevoegen van een extra rijstrook op delen van het tracé) en het aanpassen van het weefvak bij de aansluiting Feijenoord 10 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	Bestuurlijk Voor-keursalternatief Q4 2015	Sint Annabosch-Galder: n.t.b. Eindhoven-Tilburg: n.t.b.	Sint Annabosch - Galder: N.t.b. Eindhoven-Tilburg: N.t.b.	Sint Annabosch-Galder: Vanwege de herprioritering van het Mobiliteitsfonds in 2023 is dit (deel) project tot nader order gepauzeerd. Eindhoven-Tilburg: Opstellen van de planning is mede afhankelijk van de ontwikkelingen in het stikstofdossier.	Asw 2x2 wordt asw 2x3 Sint Annabosch - Galder: 13 km Eindhoven-Tilburg: 40 km
A67 Leenderheide – Geldrop	VK Q1 2020	n.t.b.	n.t.b.	Vanwege de herprioritering van het Mobiliteitsfonds in 2023 is het project tot nader order gepauzeerd.	Asw: toevoegen derde rijstrook zuidelijke baan, toevoegen weefstrook noordelijke baan. Aanpassing knooppunt Geldrop. Pakket van kortetermijn- en Smart Mobility-maatregelen. 5 km
A67/A73 knooppunt Zaarderheiken	SB Q1 2017	n.t.b.	n.t.b.	Opstellen van de planning is mede afhankelijk van de ontwikkelingen in het stikstofdossier.	Uitbreiding van de parallelbaan A73 met extra rijbaan. 2 km
A2 Deil - 's-Hertogenbosch – Vught	VK Q4 2022	n.t.b.	n.t.b.	Vanwege de herprioritering van het Mobiliteitsfonds in 2023 is het project tot nader order gepauzeerd.	Verbreding van de A2 tussen knooppunten Deil en Empel met 1 rijstrook per rijrichting naar 2x4. Realisatie van een nieuwe brug over de Waal en Maas. Toevoeging van een derde rijstrook op delen van de parallelrijbaan van de Ring 's-Hertogenbosch. Aanpassing van knooppunt Deil en aan- en inpassing A2 Waardenburg. 45 km

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.	De Raad van State heeft op 5 april 2023 een tweede (positieve) tussenuitspraak gedaan over het Tracébesluit. Het opstellen van de planning is afhankelijk van het vervolg van de gerechtelijke procedure.	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) 112 km
N35 Nijverdal - Wierden	TB Q4 2018	n.t.b.	n.t.b.	Opstellen van de planning is mede afhankelijk van de beschikbare maakcapaciteit vanuit Rijkswaterstaat voor dit project en de ontwikkelingen in het stikstofdossier.	Aw 2x1 wordt aw 2x2 19 km
N50 Kampen - Kampen Zuid	SB Q4 2017	OTB 2026 (indicatief)	n.t.b.	Opstellen van de planning is mede afhankelijk van de beschikbare maakcapaciteit vanuit Rijkswaterstaat voor dit project en de ontwikkelingen in het stikstofdossier.	Aw 2x1 wordt aw 2x2 6 km
A1/A30 Barneveld	VK Q1 2021	OPB 2026 (indicatief)	n.t.b.	Vanwege de herprioritering van het Mobiliteitsfonds in 2023 is het project tot nader order gepauzeerd.	A1: Asw 2x2 wordt asw 2x3; Verbeteren aansluiting A30 8 km
A1/A35 Knooppunt Azelo - Buren		n.t.b.	n.t.b.	Vanwege de herprioritering van het Mobiliteitsfonds in 2023 is het project tot nader order gepauzeerd.	Aanleg weefvak op de A35 2 km
A28 Amersfoort-Hoogeveen		TB Q2 2024	TB 2025	De planning- en studiefase zal naar huidig inzicht een doorlooptijd hebben tot halverwege 2025. Het streven is om in 2026 met realisatie van de maatregelen te starten en deze in 2028 af te ronden.	Maatregelenpakket op korte en middellange termijn 3 km

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.	Het Rijk en de regio zijn in overleg over de randvoorwaarden om te komen tot een doorstart van het project en een geactualiseerde planning. Het opstellen van de planning is mede afhankelijk van de beschikbare maakcapaciteit vanuit Rijkswaterstaat voor dit project en de ontwikkelingen in het stikstofdossier.	Aw 2x1 wordt aw 2x2 24 km

