



Hoofdstuk 4

# Oost



## Spoorzone Nijmegen

### Probleem

Het station vormt een belangrijk openbaar vervoersknooppunt in de regio. De huidige inrichting van de stationsomgeving doet geen recht aan deze bijzondere positie. Het is kansrijk het station te ontwikkelen tot een optimale OV-knoop met de noodzakelijke faciliteiten. Daarbij geldt dat het geheel aan functionaliteit aan de westzijde en de oostzijde samenhangend dient te worden beschouwd ten einde de barrièrewerking van het station te kunnen oplossen. Herontwikkeling van dit gebied met verschillende functies als wonen en werken is bovendien een kwalitatieve toevoeging voor de stad.

VROM en VenW werken samen met ProRail en NS aan het stimuleren van de herontwikkeling van spoorzonegebieden. Spoorzone Nijmegen is één van de voorbeeldprojecten. Rijk en regio hebben de gezamenlijke ambitie om het stationsgebied te ontwikkelen tot een multifunctioneel knooppunt met een aantrekkelijk woon- en werkklimaat. De verbinding tussen

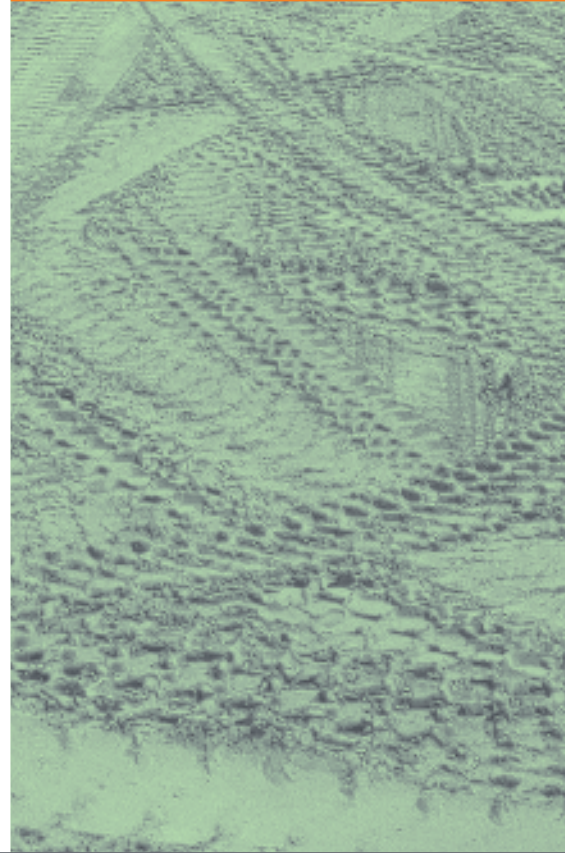
oost en west wordt verbeterd. Met ontwikkeling van architectonische kwaliteit en kwaliteit van de openbare ruimte wordt meer uitstraling gegeven aan de westkant van het station.

Om deze integrale gebiedsontwikkeling goed uit te kunnen voeren, zullen ingrepen in de infrastructuur in nauwe samenhang moeten worden uitgevoerd met de vastgoedontwikkeling, de opwaardering van de openbare ruimte en architectonische kwaliteit.

Doel van de verkenning is te onderzoeken welke infrastructurele en ruimtelijke oplossingen mogelijk zijn om de gebiedsontwikkeling in de spoorzone van Nijmegen van de grond te krijgen. Gedacht wordt aan het uitplaatsen van een aantal opstelsporen (emplacement) en de (her)ontwikkeling van de westelijke stationsentree.

ONDERWERP : integrale gebiedsopgaven  
FASE : verkenning  
MINISTERIE : VROM en VenW

TOOST



## Spoorzone Zwolle

### Probleem

Station Zwolle wordt een steeds belangrijker OV-knooppunt naar het Noorden van het land en de Randstad. Het station moet worden voorbereid op extra reizigersaantallen (bus, treinfietsen en auto's). Spoorzone Zwolle is geschikt om dit te faciliteren. Het is bovendien een zeer strategisch gelegen centrumstedelijk gebied en stedelijk woongebied, waarvoor integrale gebiedsontwikkeling nodig is. Het gebied vraagt namelijk om een integrale aanpak van de opgaven van binnenstedelijke herontwikkeling, uitplaatsing van spoorfuncties, opheffing van de barrièrewerking van het spoorgebied en de verbetering van de knooppuntfunctie van het stationsgebied.

Er zijn kansen om het openbaar vervoersknooppunt in de spoorzone te verbeteren en het bovendien te laten uitgroeien tot een aantrekkelijk vestigingsgebied voor wonen, werken en voorzieningen. Ook de openbare dragerstructuur van pleinen, openbaar groen en routes kan worden verbeterd. Zwolle kijkt

daarom vooruit en werkt samen met NS, ProRail, Rijksgebouwendienst, provincie Overijssel en andere partijen aan een integrale visieontwikkeling voor de Spoorzone.

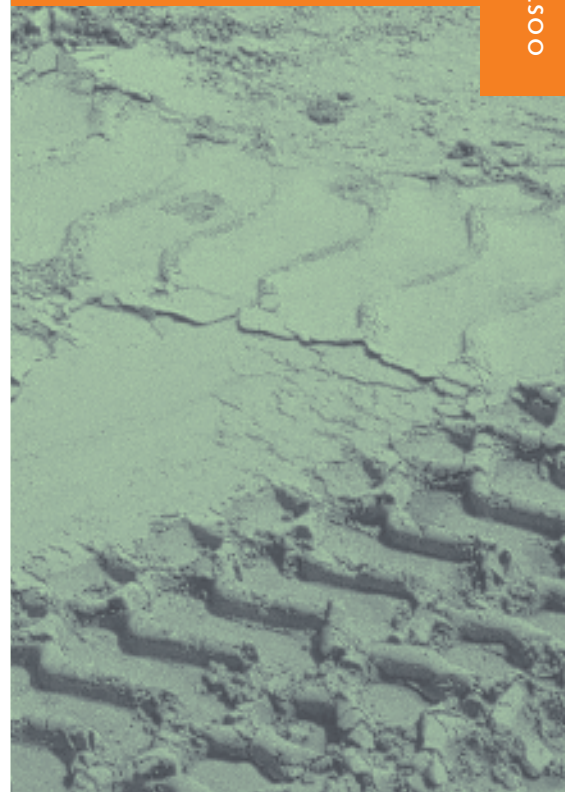
Belangrijke opgaven voor de planvorming zijn:

- 1) Nieuwe knoopplocatie aan zuidzijde station waarbij alle modaliteiten op een optimale wijze worden verbonden, waaronder nieuwe locatie voor busterminal.
- 2) Aanleg Hanzelijn, 4e perron en verbreding reizigerstunnel.
- 3) Verplaatsen functies als opstelcapaciteit materieel, onderhoud materieel voorzieningen en laad- en losperrons. Onderzocht wordt of deze functies verplaatst kunnen worden t.b.v. stedelijke ontwikkeling.

VROM en VenW werken samen met ProRail en NS aan het stimuleren van de herontwikkeling van spoorzonegebieden. Spoorzone Zwolle is één van de voorbeeldprojecten.

ONDERWERP : integrale gebiedsopgaven  
FASE : verkenning  
MINISTERIE : VROM en VenW

TOOST



## A73 corridor Ewijk-Rijkevoort

### Probleem

Volgens de analyses van de Nota Mobiliteit voldoet de A73 tussen de knooppunten Ewijk en Rijkevoort in 2020 niet aan de bereikbaarheidsdoelstellingen.

Er worden verkeersafwikkelingsproblemen geconstateerd waardoor de bereikbaarheid verslechtert. Vooral als in de komende jaren de flessenhals A50 Valburg-Ewijk verbreed is met een tweede brug over de Waal zal de verkeersproblematiek op de A73 sterk toenemen.

Conform de afspraak uit het bestuurlijk overleg MIT najaar 2006 starten de stadsregio Arnhem - Nijmegen tezamen met Verkeer en Waterstaat een gezamenlijke gebiedsgerichte Verkenning, welke getrokken zal worden door de regio en waarbij Rijkswaterstaat gelijkwaardig participeert. Deze verkenning moet leiden tot een beter inzicht in de oorzaak en de omvang van de problematiek en in de noodzakelijke maatregelen, zowel bij als rond de A73 (zoals de aansluiting Nijmegen Lindenholt) als met de verschillende verkeers-

modaliteiten. De verkenning wordt gezamenlijk ingezet, omdat betrokken overheden zich realiseren dat allen kunnen en zullen moeten bijdragen aan de oplossing van deze problematiek. De kosten van de verkenning worden gelijkmatig verdeeld over het rijk en de regio. Na afronding van de verkenning kan besloten worden over de noodzaak van een, wellicht gezamenlijke, planstudie.

Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2009 is afgesproken dat de verkenning wordt gestart afhankelijk van capaciteit en prioriteit en zicht op dekking. De prioriteit van de verkenning is mede afhankelijk van de gebiedsagenda Oost. De precieze invulling zal te zijner tijd met de Stadsregio worden uitgewerkt.

## Gebiedsgerichte verkenning A1 zone, inclusief corridor Apeldoorn - Deventer - Azelo

### Probleem

Het rijk en de regio zien ontwikkelkansen om in de A1-zone tussen Apeldoorn en de Duitse grens de bereikbaarheid te verbeteren, de ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid te versterken en economische ontwikkelpotenties te benutten. Gezamenlijke ambitie is om de A1-zone tot het visitekaartje van Oost-Nederland te maken. Rijk en regio hebben erkend dat de bereikbaarheidsproblematiek op de A1 tussen Apeldoorn en Azelo vanuit (inter)nationaal en regionaal perspectief van dusdanig belang is dat deze nader moet worden onderzocht. De ontwikkeling van het assenkruis A1-zone en IJsselzone en de versterking van het stedelijk netwerk Twente (waaronder gebiedsontwikkeling luchthaven Twente, Kennispark Twente en Centraal Station Twente/Hart van Zuid) zijn belangrijke onderdelen van de A1-zone.

Voor de A1-zone is een gezamenlijke gebiedsgerichte verkenning gestart. Rijk en regio hebben ingestemd met een integraal proces voor de verkenning A1-zone waarin de verkenning

A1-capaciteitsuitbreiding is geïntegreerd. In het voorjaar van 2010 kan nadere besluitvorming plaatsvinden als er bestuurlijke overeenstemming is over een voorkeursalternatief en er zicht is op financiën.

Voor wat betreft de A1-capaciteitsuitbreiding is de regio uitgenodigd om de verkenning van het traject Beekbergen - Azelo af te ronden. De minister van VenW heeft de regio gevraagd in de verkenning meer aandacht te geven aan een analyse van het jaar waarin mobiliteitsknelpunten manifest worden. Op grond van eerdere studies is besloten benuttingsmaatregelen uit te voeren bij Beekbergen.

## N35 Verkenning Zwolle - Wijkthmen

### Probleem

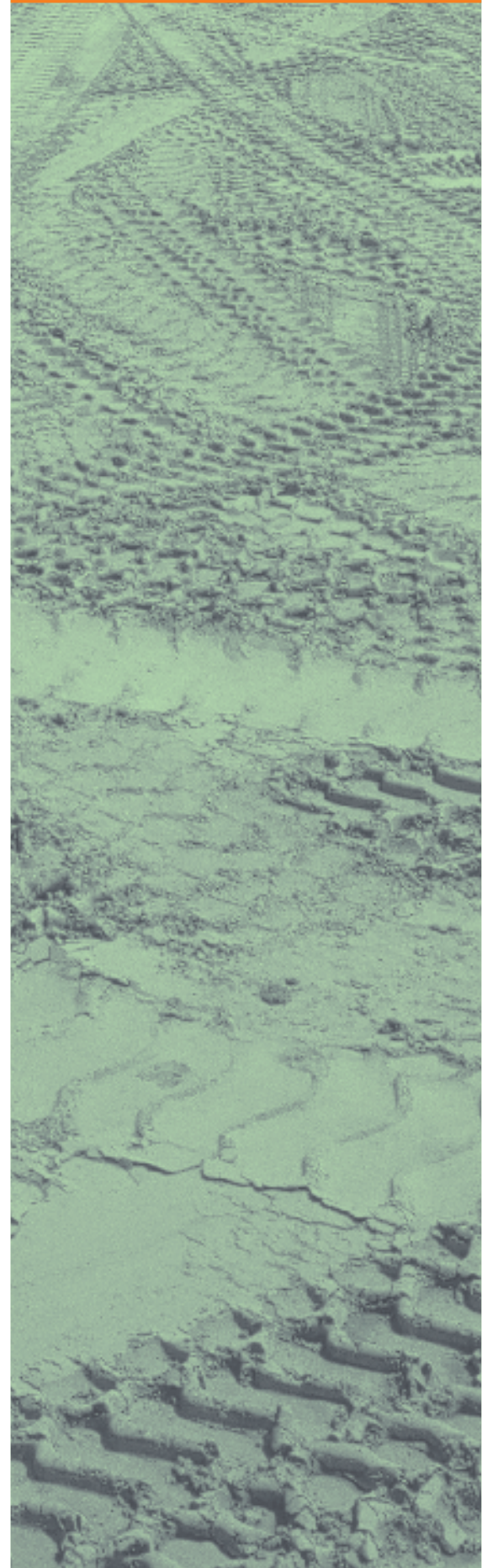
Op basis van afgeronde Gebiedsgerichte verkenning regio Zwolle/A28 hebben rijk en regio afspraken gemaakt over te nemen maatregelen binnen de gemeente Zwolle (Zwolle-Zuid en Zwolle-Noord).

In genoemde verkenning is geconstateerd dat door de groei van het autoverkeer met name in de spits op het deel van de N35 Zwolle - Wijkthmen veel vertraging ontstaat. Zowel rijk als regio erkennen dit knelpunt. Momenteel wordt een aanvullende verkenning voor dit deel van de N35 uitgevoerd. Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2009 is de provincie gevraagd de verkenning in 2009 af te ronden, waarbij conform de adviezen van de commissie Elverding één voorkeursalternatief geselecteerd wordt, zodat de planstudie vervolgens snel en efficiënt kan worden uitgevoerd.

Voor de uitvoering is inmiddels € 52,1 mln beschikbaar. De provincie Overijssel heeft € 30 mln gereserveerd, € 16 mln uit het amendement Hofstra/van Hijum ((TK 30800A, nr.

43) en € 6,1 mln is door het rijk toegezegd tijdens het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2008).

ONDERWERP : integrale  
gebiedsopgaven  
FASE : verkenning  
MINISTERIE : VenW





## Centraal Station Twente / Hart van Zuid Hengelo

PROVINCIE : Overijssel  
ONDERWERP : integrale gebiedsopgaven  
FASE : planstudie  
MINISTERIE : VROM

TOOST



### Projecthistorie

Omschrijving '05 '06 '07 '08 '09 '10  
MIRT-fase ■

### Probleem

Het project Hengelo Hart van Zuid is een binnenstedelijk industrieterrein van 50 hectare gelegen tussen het station Hengelo en het Twentekanaal. Het beeld wordt op dit moment bepaald door grote oude fabriekskomplexen van onder andere Stork en Siemens. Daarnaast is de bereikbaarheid van het Centraal Station verre van optimaal, wat ook geldt voor de inrichting van de openbare ruimte.

### Beschrijving oplossing

Voor het vestigingsklimaat in de regio is het belangrijk dat Netwerkstad Twente er in slaagt grootstedelijke woon- en werkmilieus verder tot ontwikkeling te brengen. Om hoger opgeleiden aan zich te binden, zal een samenhangend grootstedelijk aanbod van woningen en voorzieningen worden gerealiseerd. Bij de stedelijke ontwikkeling ligt de nadruk op hoogwaardige openbaar vervoer verbindingen, versterking van de onderscheidende profielen van de Twentse steden Almelo, Enschede en Hengelo, stedelijke herstructurering en duurzame ontwikkeling.

De ontwikkeling van de stationsomgeving én de transformatie van 50 hectare binnenstedelijk industrieterrein in Hengelo is van groot belang. Het gebied wordt getransformeerd tot een attractief en dynamisch nieuw stadsdeel. Het station Hengelo ontwikkelt zich tot het centraal station van Twente met goede internationale verbindingen (Berlijn). Er wordt gestreefd naar een zakencentrum (incl. WTC vestiging) van internationale betekenis en een regionaal voorzieningenniveau op het gebied van onderwijs, kunst en cultuur en congres- en

hotelfaciliteiten. Het gaat om het creëren van stedelijkheid, bereikbaarheid, functiemenging, behoud van industrieel erfgoed en versterking van de ruimtelijke kwaliteit door onder andere 1100 woningen, 80.000 m<sup>2</sup> BVO kantoren, 31.000 m<sup>2</sup> BVO voorzieningen en 28.800 m<sup>2</sup> BVO bedrijven toe te voegen.

### Tijdschema mijlpalen

Besluitvorming rijksbijdrage: 2009

Start realisatie: na 2010

Oplevering fase 2: 2016

Oplevering fase 3: 2018

### Financiën

Taakstellende rijksbijdrage: nog niet bepaald.

### Politiek / bestuurlijk

In 2002 is het masterplan gepresenteerd, waarin de visie, de ambitie en de uitgangspunten zijn vastgelegd. Het eerste deel van het project heeft middelen vanuit het BIRK gekregen. De tweede fase van het project (na 2010) komt in aanmerking voor een bijdrage uit het Nota Ruimtebudget. De derde fase bevindt zich nog in de voorbereiding (planvorming). De planning van het totale project loopt tot 2018.

### Marktbenadering:

Voor de planvorming en realisatie is het projectbureau Hart van Zuid opgericht, waarin de gemeente Hengelo samen met marktpartijen participeert.

### Verantwoordelijk

Gemeente Hengelo.

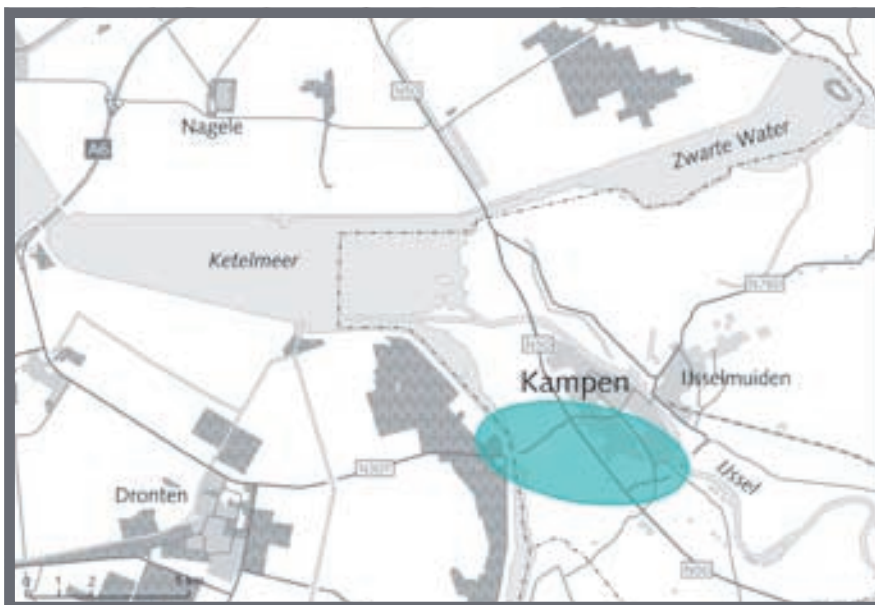
### Toelichting wijzigingen

2010: het project is in april 2009 overgegaan naar de planstudiefase.

## IJsseldelta (Kampen)

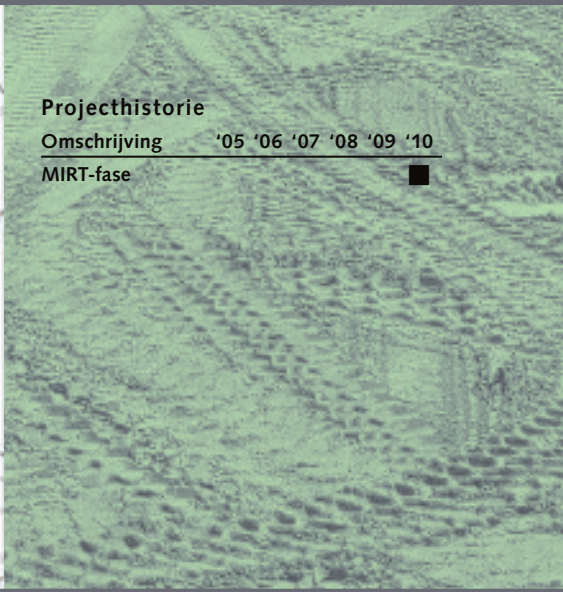
PROVINCIE : Overijssel  
ONDERWERP : integrale gebiedsopgaven  
FASE : planstudie  
MINISTERIE : VROM

1500



### Projecthistorie

Omschrijving '05 '06 '07 '08 '09 '10  
MIRT-fase



### Probleem

Vanuit de invalshoeken ruimtelijke ordening en duurzaamheid op lange termijn is de hoogwatergeul bij Kampen als alternatief voor zomerbedverdieping benoemd in de PKB Ruimte voor de Rivier. Begin 2009 is gebleken dat het niet haalbaar is om de hoogwatergeul in plaats van zomerbedverdieping uit te voeren. Om in 2015 aan het vereiste veiligheidsniveau te voldoen wordt in ieder geval de zomerbedverdieping uitgevoerd.

Vanwege de gewenste integrale gebiedsontwikkeling, synergievoordelen en de verwachte toename van rivierafvoeren wordt in het plan IJsseldelta voorgesteld de hoogwatergeul gecombineerd met de zomerbedverdieping uit te voeren. Deze gebiedsontwikkeling betreft onder andere woningbouw en infrastructuur. Hierbij is gekozen voor een integrale aanpak van de opgaven waarbij voor natuur en recreatie kansen worden gecreëerd en rekening wordt gehouden met de agrarische functie en het IJssellandschap. Er is oog voor duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit.

### Beschrijving oplossing

Kern van de integrale gebiedsontwikkeling is dat ten zuidwesten van Kampen een bevaarbare hoogwatergeul wordt voorgesteld in de vorm van een extra rivierarm in de IJsseldelta, in samenhang met de in de PKB opgenomen zomerbedverdieping. De gebiedsontwikkeling voorziet in de aanleg van een bijzondere waterrijke woonwijk van circa 1.100 woningen in en aan de hoogwatergeul met voorzieningen voor (water)recreatie, en in de aanleg van

circa 350 ha nieuwe voornamelijk natte natuur, waarvan een gedeelte bijzondere deltanatuur. In het gebied wordt verder de Hanzelijn aangelegd (zie desbetreffende projectblad) met een station en vindt aanpassing van de wegeninfrastructuur plaats.

### Tijdschema mijlpalen

In september 2009 vindt naar verwachting besluitvorming plaats over de toekenning van middelen uit het Nota Ruimtebudget. Verwacht wordt dat de planstudie eind 2010 kan worden afgerond. Voorgestelde planning van de uitvoering: de aanleg van de geul (o.m. dijken) en de uitdieping van het zomerbed van de IJssel zijn voorzien voor 2013-2015. De woningbouw start rond 2015 en zal worden voltooid in de periode tot 2030. De natuurontwikkeling vindt plaats vanaf 2013.

### Financiën

Taakstellende rijksbijdrage: nog niet bepaald.

### Politiek / bestuurlijk

Verwacht wordt dat in september 2009 overeenstemming tussen rijk en regio zal worden bereikt over het project, de fasering en de financiering.

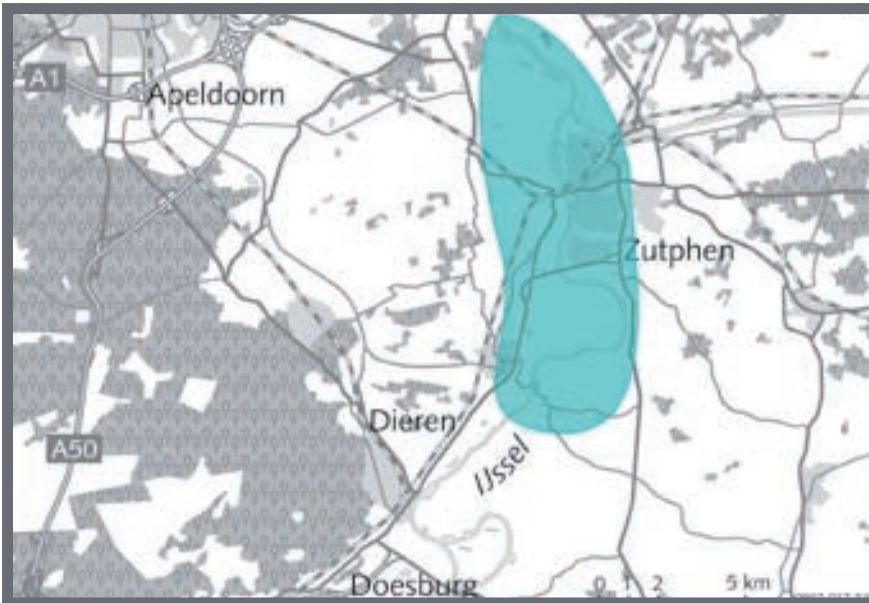
### Toelichting wijzigingen

2010: het project is in juni 2009 overgegaan van de verkenningsfase naar de planstudiefase.

## IJsselsprong (Zutphen)

PROVINCIE : Gelderland  
ONDERWERP : integrale gebiedsopgaven  
FASE : planstudie  
MINISTERIE : VROM

TOOST



### Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
MIRT-fase						■

### Probleem

In de PKB Ruimte voor de rivier zijn rond Zutphen twee dijkverleggingen opgenomen en is voor de lange termijn een gebied gereserveerd voor een toekomstige hoogwatergeul. Deze maatregelen raken de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied. Deze ontwikkeling betreft onder andere woningbouw en infrastructuur. Daarom is gekozen voor een integrale aanpak van de opgaven waarbij voor natuur kansen worden gecreëerd en rekening wordt gehouden met de agrarische functie en het IJssellandschap.

De plannen beogen ruimte te geven aan de gewenste ontwikkelingen en voor de lange én de korte termijn te voldoen aan waterveiligheid, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit.

### Beschrijving oplossing

In het plan IJsselsprong wordt voorgesteld de twee dijkverleggingen uit de PKB te realiseren in combinatie met een hoogwatergeul bij Zutphen in het winterbed van de IJssel. Deze extra geul wordt ontwikkeld in samenhang met de aanleg van een woningbouwlocatie met verschillende woonmilieus op de westelijke oever (circa 3.000 woningen), waaronder landelijk wonen en wonen aan het water bij de extra geul. De aantakking van de oude IJsselbrug wordt verbeterd en door aanpak van infrastructuur met onder meer rondwegen wordt de bereikbaarheid van de betrokken kernen verbeterd. In het plan wordt verder onder andere een groene buffer als deel van de ecologische verbindingzone Veluwe-Graafschap-Achterhoek ontwikkeld.

### Tijdschema mijlpalen

Besluitvorming Nota Ruimte budget: 2009

Afronding planstudie: eind 2010

Voorgestelde planning uitvoering:

Hoogwatermaatregelen: 2013 - 2015

In 2013 wordt een start gemaakt met de natuurontwikkeling. De infrastructurele werken starten in 2015 en de woningbouw wordt gerealiseerd in de periode van 2016 tot 2030.

### Financiën

Taakstellende rijksbijdrage: nog niet bepaald.

### Politiek / bestuurlijk

Verwacht wordt dat najaar 2009 overeenstemming wordt bereikt tussen rijk en regio over de aanpak, fasering en financiering van het project. Dan kan ook een bijdrage uit het Nota Ruimtebudget worden vastgesteld.

### Toelichting wijzigingen

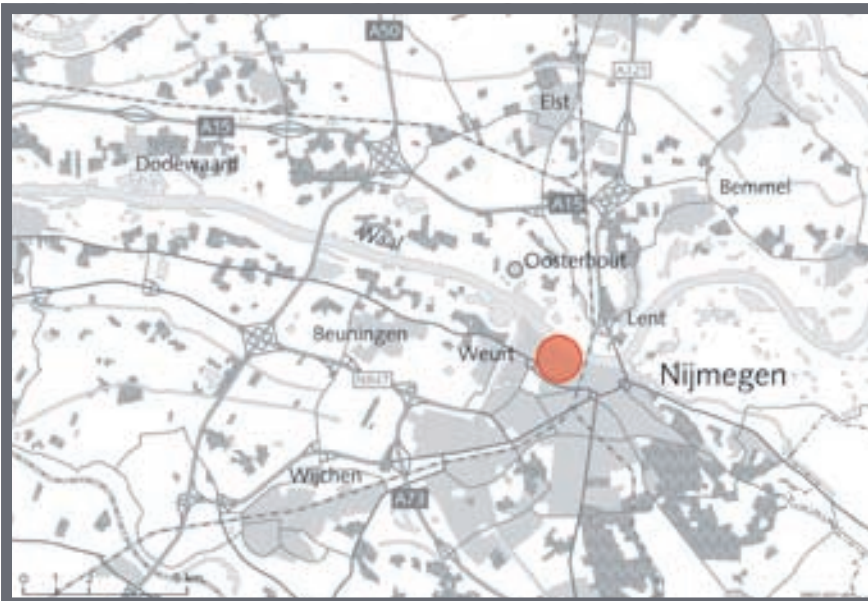
2010: het project is in april 2009 overgegaan van de verkenningsfase naar de planstudiefase.



## Nijmegen omarmt de Waal (Waalfront)

PROVINCIE : Gelderland  
ONDERWERP : integrale gebiedsopgaven  
FASE : realisatie  
MINISTERIE : VROM

TOOST



### Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
MIRT-fase:				■	■	
Financiën:						■

### Probleem

In dit gebied speelt een integrale gebiedsopgave, waarbij rijk en regio bij betrokken zijn. Vanuit de wateropgave wordt een dijkverlegging bij Lent voorzien (VenW, basismaatregel uit de PKB Ruimte voor de Rivier, zie desbetreffende projectblad). Daarnaast staat Nijmegen voor een woningbouwopgave en een herstructureringsopgave, waarbij de milieudruk moet verminderen en bedrijven meer ruimte voor ontwikkeling moeten krijgen en tevens beter ontsloten moeten worden (Waalfront (VROM) en tweede stadsbrug (VenW), zie projectblad Nijmegen 2<sup>e</sup> stadsbrug). Bij elkaar stelt dit Nijmegen voor een ruimtelijke opgave die integraal aangepakt moet worden zodat een goede stedenbouwkundige samenhang ontstaat.

### Beschrijving oplossing

De hoogwaterproblematiek noopt tot meer ruimte voor de rivier, de bereikbaarheid vraagt om de aanleg van een nieuwe stadsbrug en de rivier vormt 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, het zogenaamde Waalfront (Nota Ruimtebudget project). Aan deze zuidzijde van de Waal is transformatie en herstructurering voorzien van een circa 25 ha groot bedrijventerrein tot een gebied met 2.600 woningen en 30.000 m<sup>2</sup> schone bedrijvigheid. Aan de noordzijde van de Waal worden in het kader van de Vinexopgave 12.000 woningen gerealiseerd met een centrumgebied op de noordelijke oever van de

Waal. De capaciteitsverruiming van de Waal vindt plaats tegenover de historische binnenstad. Daarbij ondergaat het rivierenlandschap een transformatie. Ook wordt de bestaande Waalkade opnieuw onder de loep genomen wordt door verschillende partijen gewerkt aan natuurontwikkeling (LNV) in de uiterwaarden aan beide zijden van de rivier.

Aan de zuidzijde gaat de planvorming een volgend stadium in met de uitvoering van het plan Waalfront. De stadsbrug zal in de toekomst een functionele, maar zeker ook symbolische verbinding zijn tussen de verschillende stadsdelen. De stadsbrug is niet alleen bepalend voor de intern stedelijke en regionale hoofdstructuur maar ontlast ook het rijkswegenet (A50, A73 en A15, zie desbetreffende projectbladen).

### Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: 2009

Voltooiing van het totale plan is voorzien rond 2021.

### Financiën

Taakstellende rijksbijdrage: € 25 mln uit het Nota Ruimtebudget.

### Toelichting wijzigingen

2009: het project Waalfront is overgegaan van verkenningsfase naar de planstudiefase.

2010: in december 2008 is de taakstellende rijksbijdrage voor het project bepaald, waarmee het project is overgegaan naar de realisatiefase.

## Inrichting IJsselmonding

PROVINCIE : Overijssel  
ONDERWERP : waterbeheeren  
FASE : realisatie (0)  
MINISTERIE : VenW

TOOST



### Projecthistorie

Omschrijving '05 '06 '07 '08 '09 '10

Oplossing

Tijdschema



### Probleem

Het areaal aan natuurgebied in Nederland gaat achteruit. Verlies van waarden als natuur, schoonheid van het landschap, ruimte en rust zorgt voor de verstoring van ecologische processen. Bovendien is versnippering van natuur een aandachtspunt.

### Beschrijving oplossing

Een meer natuurlijke en dynamische delta van de IJssel zal gevormd worden in het oostelijk deel van het Ketelmeer. Het zal een overgangsgebied worden tussen de rivier en het IJsselmeersysteem. Een dergelijk overgangsgebied is rijk aan biotopen en heeft daardoor een hoge biodiversiteit. Aangelegd wordt een grootschalig natuurgebied (770 ha.) van rietmoerassen en zand- en slikplaten. In 1997 is in dit kader een eerste eiland aangelegd met grond vrijkomend uit de bouw van de Ramsplolkering en uit het slibdepot IJsseloog. In juni 2002 is gestart met het grootste deel van het natuurgebied, wat in 2006 is opgeleverd. De grond hiervoor was afkomstig uit een nieuwe stroomgeul voor de IJssel, uit de Vreugderijkerwaard (NURG-project) en uit de vaargeul door het Ketelmeer. Het project wordt uitgebreid met de inrichting van het Roggebotveld (60 ha.) tot bloemrijk grasland. Aanleg hiervan duurt tot 2010 om voldoende tijd te hebben voor de afzet van de vrijkomende schone grond.

### Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: 1997  
Oplevering:  
2006: IJsselmonding  
2010: Roggebotveld

### Financiën

Taakstellend budget: € 10 mln (incl. BLD-bijdrage € 1 mln).

### Politiek / bestuurlijk

Toezeggingen: de dynamische rivierdelta IJsselmonding geeft invulling aan de ecologische hoofdstructuur. Het project maakt deel uit van de samenwerkingsafspraken 'ICES Veiligheid en Natte natuur' tussen de ministeries van VenW en LNV (maart 2000).

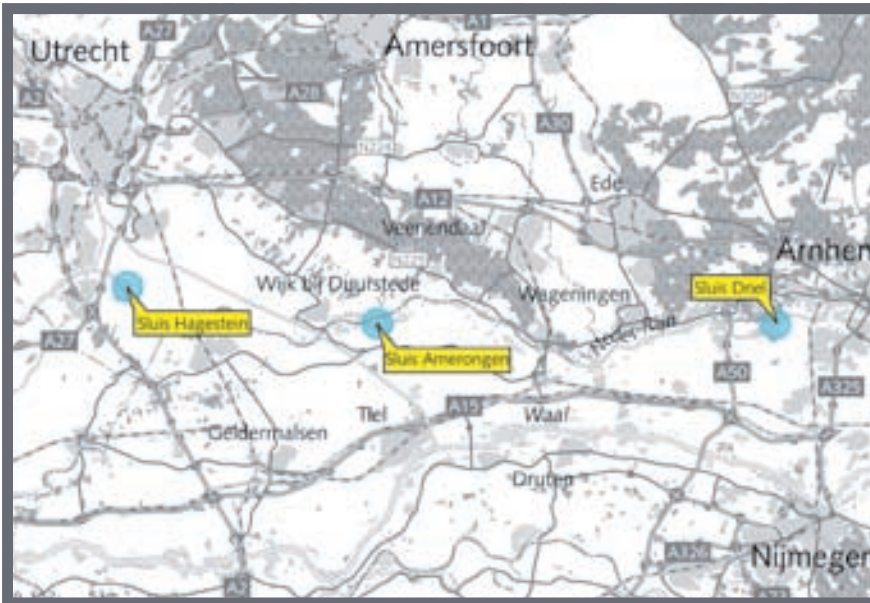
### Toelichting wijzigingen

2008: de inrichting van het Roggebotveld wordt in 2010 afgerond in verband met werkzaamheden door Staatsbosbeheer.

## Renovatie stuwen in Lek

PROVINCIE : Gelderland  
ONDERWERP : waterbeheren  
FASE : beheer en  
MINISTERIE : onderhoud  
VenW

TOOST



### Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Tijdschema		■		■		■
Financiën		■		■		

### Probleem

Het project 'Renovatie Sluis- en Stuwcomplexen Neder-Rijn en Lek' omvat drie complexen, te weten: sluis Hagestein, sluis Amerongen en sluis Driel. De op deze complexen aanwezige installaties, constructies en voorzieningen voldoen op meerdere punten niet aan de gestelde eisen zoals technische, milieu- en veiligheidsnormen en zijn niet met eenvoudige maatregelen / vast onderhoud op het vereiste niveau te krijgen.

Diverse onderdelen zijn inmiddels zo verouderd dat het risico van uitval erg groot is geworden.

Als gevolg van veroudering zijn componenten niet meer in de handel verkrijgbaar en kan falen van componenten op die manier leiden tot veelvuldige en/of langdurige uitval van het complex met hoge reparatiekosten en de bijbehorende maatschappelijke effecten.

Niet uitvoeren van dit project leidt tot o.a. uitval van de stuwfunctie en/of uitval van de sluisfunctie met alle gevolgen van dien. Hierbij kan men denken aan een sterke afname van de bevaarbaarheid van de IJssel, aan het niet meer kunnen bevaren van delen van de Neder - Rijn en Lek en aan een tekort aan zoet water in Noord - Nederland. In extreme situaties is het zelfs denkbaar dat overstromingen ontstaan, wanneer de stuw niet kan worden getrokken

### Beschrijving oplossing

Het uitvoeren van een grote renovatie van de sluisen en stuwen. Deze renovatie betreft zowel een mechanische als een elektro-/besturingstechnische renovatie. De constructie (het casco) wordt eveneens gerenoveerd.

### Tijdschema mijlpalen

Start uitvoering: na 2010

Oplevering: uiterlijk 2016

### Financiën

Taakstellend budget: € 75 mln (incl. BLD-bijdrage € 10 mln).

### Toelichting wijzigingen

2006: vanwege de complexiteit van het project is de uitvoering vertraagd met een half jaar en zijn de kosten gestegen.

2008: uit nadere inspecties blijkt dat de onderhoudssituatie slechter is dan eerder was ingeschat. Het budget is daarom aangepast.

Het verzoek van marktpartijen tot verlenging aanbestedingsprocedure is ingewilligd. Uitvoering start hierdoor in 2008.

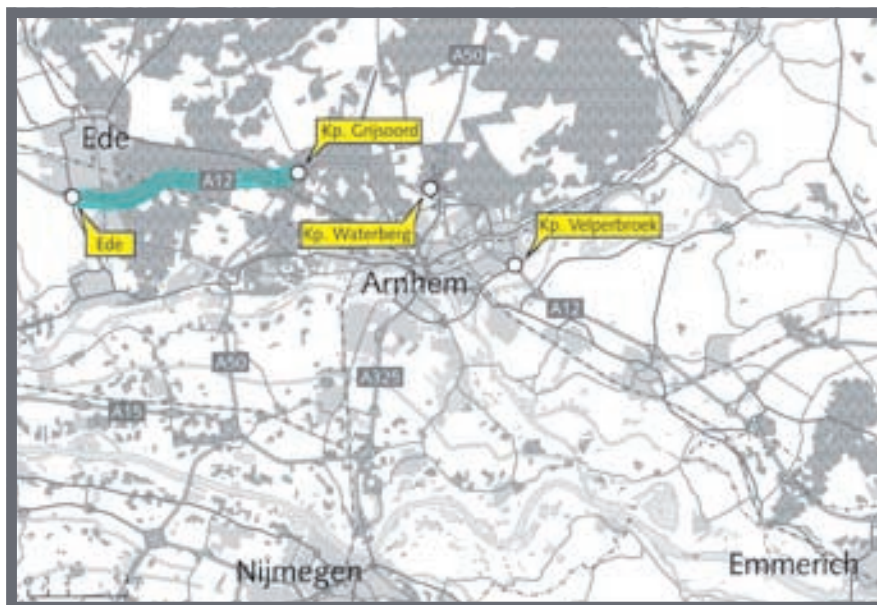
2010: de aanbesteding van de renovatie van de stuwen is in 2008 afgebroken. De aanbiedingen waren aanzienlijk hoger dan het beschikbare budget. Ook de hierna gevolgde onderhandelingsprocedure heeft geen aanvaardbare aanbiedingen opgeleverd. Aanpak van de noodzakelijke renovatie wordt in 2009 opnieuw opgestart. Uitvoeringsperiode en raming zijn afhankelijk van de nog te kiezen aanpak.

Noodzakelijk onderhoud om veiligheid van scheepvaart en omwonende in de tussentijd te kunnen blijven garanderen, wordt wel uitgevoerd.

## A12 Ede - Grijsoord

PROVINCIE : Gelderland  
ONDERWERP : hoofdwegen  
FASE : planstudie (1)  
MINISTERIE : VenW

TOOST



### Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Algemeen				■		■
Oplossing			■			
Tijdschema					■	

### Probleem

Op deze verbinding doen zich verkeersafwikkelingsproblemen voor waardoor de bereikbaarheid verslechtert.

### Beschrijving oplossing

Voor de huidige autosnelweg 2x2 rijstroken zijn diverse alternatieven onderzocht. In de standpunten A12 Veenendaal-Ede en A12 Ede-Duitse Grens, is in 2002 gekozen voor een uitbreiding met spits of plusstrook (het benuttingsalternatief). Uit aanvullende verkeersonderzoeken is gebleken dat voor een gedeelte van de trajecten A12 Veenendaal-Ede en A12 Ede-Duitse grens, namelijk het gedeelte A12 Ede-Grijsoord, de in 2002 gekozen alternatieven het geconstateerde knelpunt onvoldoende oplossen. De standpunten zijn in juli 2009 voor het gedeelte A12 Ede-Grijsoord partiel herzien, waarbij gekozen is voor een permanente verbreding met één rijstrook in beide richtingen (2x3).

### Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 2010  
Start realisatie: 2012  
Oplevering: 2013

### Financiën

De financiering van Ede-Grijsoord is mede inbegrepen in de bestuursovereenkomst 'Doortrekking A15' (ON 2742). Voor de projecten A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen (inclusief verbreden A12 Duiven-Ouddijk) en A12 Ede-Grijsoord, is samen € 779 mln beschikbaar. Hiervan is € 126 mln (incl. € 21 mln BLD-bijdrage) voor Ede-Grijsoord.

### Politiek / bestuurlijk

Tijdens bestuurlijk overleg (2005) is geconstateerd dat doortrekking van de A15 een oplossing kan zijn voor het knelpunt op de A12 (Maanderbroek-Waterberg) en voor de problematiek op het onderliggend wegennet. Daarnaast is geconstateerd dat het knelpunt Ede-Grijsoord moet worden aangepakt. In de bestuursovereenkomst 'Doortrekking A15 en verbreding A12 Ede-Grijsoord' (2006) zijn nadere afspraken gemaakt (zie projectblad A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen). Na start van de planstudie A12/A15 en de planstudie A12 Ede-Grijsoord is er geen reden op het traject A12 Grijsoord-Duitse grens een planstudie voort te zetten, met uitzondering van Waterberg-Velperbroek.

### Marktbenadering

In 2009/2010 wordt een PPC uitgevoerd.

### Toelichting wijzigingen

2007: knelpunten op de A12 worden gezien in relatie met de (mogelijke) doortrekking A15 (Ressen) naar de A12 (Zevenaar).

2008: op 16 februari 2007 is het Standpunt Ede-Duitse grens (benuttingsalternatief) herzien voor het gedeelte Waterberg-Velperbroek. De keuze valt voor een sobere verbreding van 2x2 naar 2x3 als toekomstvaste oplossing binnen het benuttingsprogramma ZSM I.

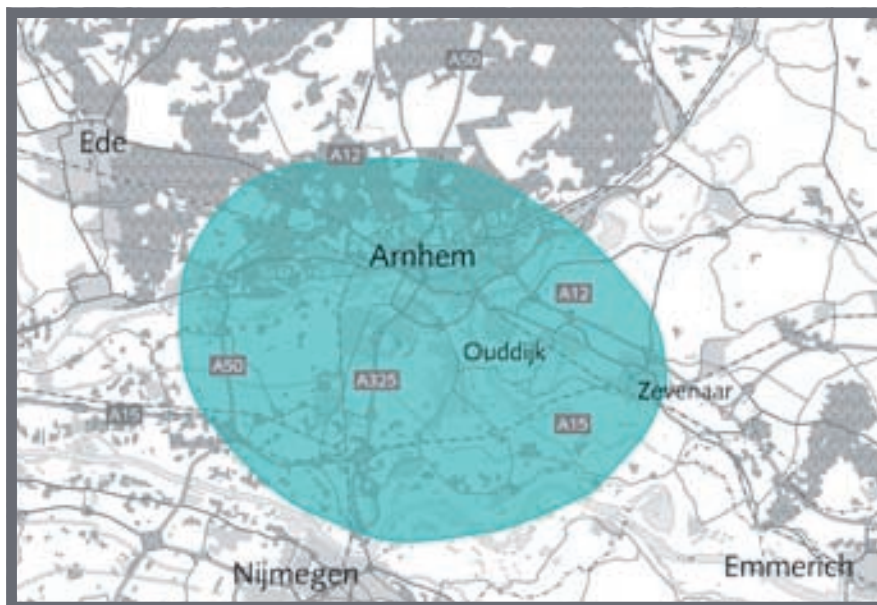
2009: het deel Waterberg-Velperbroek is opgenomen op het projectblad ZSM 2. Het project is als gevolg van onderzoek naar luchtkwaliteit vertraagd.

2010: op 13 juli 2009 zijn de Standpunten Veenendaal-Ede en Ede-Duitse grens (benuttingsalternatief) herzien voor het gedeelte Ede-Grijsoord. Daarbij is gekozen voor een permanente verbreding van 2x2 naar 2x3 rijstroken.

## A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem - Nijmegen

PROVINCIE : Gelderland  
ONDERWERP : hoofdwegen  
FASE : planstudie (1)  
MINISTERIE : VenW

100



### Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
MIRT-fase				■		
Oplossing						■

### Probleem

De groei van het autoverkeer belemmert op termijn een goede verkeersafwikkeling.

### Beschrijving oplossing

In de regio Arnhem - Nijmegen worden bereikbaarheidsproblemen geconstateerd. De provincie Gelderland, Stadsregio Arnhem Nijmegen en het ministerie van VenW zijn daartoe een planstudie gestart. De scope van de studie omvat tenminste: de doortrekking van rijksweg 15 als autosnelweg, 2x2 rijstroken tussen knooppunt Ressen en de A12, inclusief een volwaardige aantakking op de A12 met weefvakken tussen Duiven en Zevenaar, met een capaciteitsuitbreiding van de A12 tussen Zevenaar en Ouddijk met tenminste een verbreding naar 2x3 rijstroken en een capaciteitsuitbreiding in de vorm van een spitsstrook tussen knooppunt Valburg en Ressen op de noordbaan van de A15. In de startnotitie 'Betere bereikbaarheid door een robuust wegennetwerk in de regio Arnhem - Nijmegen' zijn twee oplossingen toegevoegd: opwaardering van bestaande infrastructuur A50/A12/A15/A325-N325 in combinatie met OV-maatregelen binnen het bestaande netwerk (het regiocombi(structuur)alternatief) en doortrekking van de A15 tussen Ressen en de A12 Zevenaar-oost langs de Betuweroute (het bundelingsalternatief).

### Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 2011

Start realisatie: 2012 (volgens bestuursovereenkomst)

Oplevering: 2015 (volgens bestuursovereenkomst)

### Financiën

Voor dit project stelt het rijk € 378 mln beschikbaar en de regio € 112,5 mln (prijspeil 2006); het restant (€ 262,5 mln, prijspeil 2006) dient door een vorm van beprijzing te worden opgebracht (bedragen zijn incl. BTW). De planstudiekosten zullen voor 50% door het rijk en voor 50% door de regio worden bekostigd.

### Politiek / bestuurlijk

In het bestuurlijk overleg MIT van 2006 zijn afspraken vastgelegd in een bestuursovereenkomst (rijk, provincie, regio) over de te starten planstudie A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem - Nijmegen en Verbreding A12 Ede - Grijsoord. In de planstudie wordt rekening gehouden met de effecten van beprijzing (met name tol). In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2009 is geconstateerd dat de startnotitie op verzoek van de regio is uitgebreid en dat het nodig is om meer alternatieven te onderzoeken. De voorbereiding van het bestuurlijke voorkeursalternatief begint direct als voldoende beslisinformatie beschikbaar komt. De herziene planning wordt najaar 2009 vastgesteld.

### Marktbenadering

In het najaar van 2009 wordt een PPC uitgevoerd.

### Toelichting wijzigingen

2008: het project is overgegaan van de verkenningsfase naar de planstudiefase.

2009: op 14 mei 2008 is de startnotitie ter visie gelegd. In deze startnotitie zijn naar aanleiding van inspraak nieuwe stijl twee extra oplossingen opgenomen.

## A50 Ewijk - Valburg

PROVINCIE : Gelderland  
ONDERWERP : hoofdwegen  
FASE : planstudie (1)  
MINISTERIE : VenW

TOOST



### Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Oplossing		■				
Tijdschema			■		■	
Financiën		■				
Politiek/bestuurlijk	■	■				

### Probleem

De groei van het autoverkeer belemmert op termijn een goede verkeersafwikkeling.

### Beschrijving oplossing

Op grond van het in oktober 2005 vastgestelde standpunt op de trajectnota A50 Ewijk - Grijsoord is besloten om het traject in twee delen uit te werken. Het gedeelte Ewijk tot en met Valburg wordt verbreed naar 2 x 4 rijstroken (inclusief een nieuwe Waalbrug en aanpassing van de knooppunten Ewijk - Valburg). Vanaf Valburg tot Grijsoord wordt de A50 verbreed naar 2 x 3 rijstroken als onderdeel van het benuttingsprogramma ZSM 2, zie hier voor het desbetreffende projectblad.

### Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 2009  
Start realisatie: 2011  
Oplevering: 2014

### Financiën

Taakstellend budget: Ewijk - Valburg € 312 mln (incl. BLD-bijdrage € 54 mln).

### Politiek / bestuurlijk

Toezegging: tijdens bestuurlijk overleg in november 2003 is afgesproken om het budget te reserveren voor de uitvoering van het zuidelijk gedeelte Ewijk - Valburg.

Convenanten: convenant tussen het rijk en Nijmegen over een extra brug over de Waal.

### Marktbenadering

In 2006 is een PPC uitgevoerd. De uitkomst hiervan gaf onvoldoende meerwaarde aan voor een DBFM-contract. Daarom is gekozen voor een DB-contract.

### Filetop 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen of verlichten van de knelpunten 9 en 33 uit de Filetop 50.

### Toelichting wijzigingen

2005: tijdens bestuurlijk overleg (november 2003) is afgesproken om het budget te reserveren voor de uitvoering van het zuidelijk gedeelte Ewijk - Valburg. Het gedeelte ten noorden van het knooppunt Valburg maakt onderdeel uit van ZSM 2.

2006: na regionale afstemming heeft de provincie Gelderland besloten het provinciale project doortrekking A73 te staken. Hierdoor vervallen de oplossingen die op het A50 gedeelte Ewijk - Valburg voorzien in een samenhang met de doortrekking A73. Het daarover in 1998 gesloten convenant verliest daarmee zijn betekenis. De projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 54 mln) en verwachte aanbestedingsresultaten (€ -2 mln).

2007: in oktober 2005 is het standpunt vastgesteld waarbij het deel Valburg - Grijsoord is ondergebracht in ZSM 2. Door de landelijke problematiek luchtkwaliteit zijn de mijlpalen tracébesluit en procedures met 1 jaar vertraagd, oplevering Ewijk - Valburg blijft ongewijzigd. Oplevering Valburg - Grijsoord is versneld.

2009: het project is als gevolg van onderzoek naar luchtkwaliteit vertraagd.

## N18 Varsseveld - Enschede

PROVINCIE : Gelderland, Overijssel  
ONDERWERP : hoofdwegen  
FASE : planstudie (1)  
MINISTERIE : VenW

1500



### Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Algemeen						■
MIRT-fase		■				
Financiën			■	■	■	■
Politiek/bestuurlijk				■	■	

### Probleem

De verkeersonveiligheid op het gehele tracé en de leefbaarheid in de kernen, met name in Eibergen en Usselo. De resultaten van de Mobiliteitsaanpak zullen hierbij worden betrokken.

### Beschrijving oplossing

In de planstudie wordt onderzocht wat de effecten zijn van geheel of gedeeltelijke omlegging(en) van de N18.

### Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 2011  
Start realisatie: 2012  
Oplevering: 2016

### Financiën

Gezamenlijke financiering door rijk en regio. Het rijk heeft € 167 mln toegezegd (incl. BLD-bijdrage € 7 mln). De regio heeft € 132 mln toegezegd.

### Politiek / bestuurlijk

Toezeggingen:

1. op verzoek van de regio is een nieuwe procedure gestart van de N18. De regio zal een substantieel deel bijdragen aan zowel de planstudie als de uitvoering;
2. tijdens bestuurlijk overleg MIT eind 2005 heeft de minister van VenW toegezegd extra € 73 mln bij te dragen aan de N18. De totale rijksbijdrage komt hiermee op € 128 mln;
3. de minister van VenW heeft in 2007 de Tweede Kamer gemeld € 16 mln euro te reserveren voor de N18 uit het Amendement (30800 A, nr.43) van € 50 mln;
4. naar aanleiding van het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2008 heeft de regio extra dekking gevonden voor € 15 mln, de minister heeft via de motie Van Geel extra dekking gevonden voor € 18 mln.

### Marktbenadering

In 2007 is een PPC uitgevoerd, maar er is nog geen besluit genomen over de contractvorm.

### Toelichting wijzigingen

2005: het project is nieuw in de planstudie-fase conform afspraak bestuurlijk overleg (november 2003).

2006: de Startnotitie is in 2005 opgeleverd. De projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 4 mln).

2007: de financiën zijn aangepast door toezegging van extra rijksbijdrage van € 73 mln.

2008: de financiën zijn aangepast door toezegging van extra € 16 mln uit het Amendement (TK30800A, nr. 43).

2009: als gevolg van de discussie tussen het rijk en regionale overheden over kenmerken regionale stroomweg en maximumsnelheid is dit project vertraagd. Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2008 zijn extra financiële toezeggingen gedaan en is afgesproken dat de trajectnota ter visie zal worden gelegd (derde kwartaal 2008).

2010: naar aanleiding van het advies van de Commissie MER is in 2009 een aanvullend MER gemaakt alvorens het Standpunt kan worden ingenomen.

## A2 Everdingen - Deil en Zaltbommel - Empel

PROVINCIE : Gelderland  
ONDERWERP : hoofdwegen  
FASE : realisatie (0)  
MINISTERIE : VenW

TOOST



### Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Algemeen						■
MIRT-fase	■					
Oplossing		■				■
Financiën		■				■

### Probleem

Nu en in de toekomst zorgt de groei van het autoverkeer voor grote problemen met de verkeersafwikkeling op deze verbinding.

### Beschrijving oplossing

In de huidige situatie is er sprake van een autosnelweg met 2 x 2 rijstroken over een lengte van circa 26 km. De huidige autosnelweg wordt verbreed van 2 x 2 naar 2 x 3 rijstroken. Op het gedeelte Everdingen - Deil wordt een ruimtereservering voor 2 x 4 rijstroken gemaakt. In het standpunt A2 Oudenrijn - Deil (november 2003) is aanvullend gekozen voor een sobere verbreding naar 2 x 4 rijstroken zonder vluchtstroken aan de middenbermzijde. In november 2008 is het tracébesluit hiervoor door de ministers van VenW en VROM vastgesteld.

### Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 2000 (2 x 3), 2008 (2 x 4)

Start realisatie: 2004

Oplevering: 2010 (2 x 3), 2011 (2 x 4)

### Financiën

Taakstellend budget: € 519 mln (incl. BLD-bijdrage € 79 mln).

Bijdrage van derden: € 2,4 mln (provincie en gemeente).

### Politiek / bestuurlijk

Convenanten: voor de omliegging van de N831 is in december 1998 in een convenant een bijdrage van de provincie Gelderland (€ 2,0 mln) en de gemeente Hedel (€ 0,4 mln) afgesproken.

In het standpunt A2 Oudenrijn - Deil is bepaald, dat de verbreding van de A2, Everdingen-Deil naar 2 x 4 rijstroken gelijktijdig met dit project wordt gerealiseerd.

### Marktbenadering

Voor de realisatie van de verbreding zijn Design- en Construct-contracten (D&C-contracten) opgesteld.

### Filetop 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen of verlichten van de knelpunten 1, 13, 17, en 30 uit de Filetop 50.

### Toelichting wijzigingen

2005: het project is overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase.

2006: in het standpunt A2, Oudenrijn - Deil is bepaald dat de verbreding zal plaatsvinden volgens de variant 2 x 4 rijstroken, derhalve geen ruimtereservering meer voor 4 x 2 bij de kunstwerken. De projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 68 mln) en aanbestedingsresultaten (€ -2 mln).

2010: conform standpunt van de minister van VenW in 2003 is project Everdingen - Deil (2 x 4) samengevoegd met het project voor uitbreiding tot 2 x 3 rijstroken. Het project A2 Everdingen - Deil (2 x 4) is overgegaan naar de realisatiefase en toegevoegd aan dit projectblad. Hiermee is tevens € 50 mln overgeheveld van A2 Everdingen - Deil naar dit project.



## N34 Omleiding Ommen

PROVINCIE : Overijssel  
ONDERWERP : hoofdwegen  
FASE : realisatie (0)  
MINISTERIE : VenW

TOOST



### Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
MIRT-fase					■	
Financiën		■	■			

### Probleem

De N34 vormt een structuurprobleem. Daarnaast is een kruising in Ommen overbelast. Dit leidt tot bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen.

### Beschrijving oplossing

In studie waren meerdere alternatieven, waaronder omleiding, verbreding en ondertunneling van de N34. Medio 2001 is een Standpunt betreffende het te kiezen alternatief ingenomen. De voorkeur gaat uit naar een noordelijke ligging van de lange omleiding.

### Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 2006  
Start realisatie: 2008  
Oplevering: 2011

### Financiën

Taakstellend budget: € 48 mln (inclusief bijdrage regio van maximaal € 14,2 mln en BLD-bijdrage € 6 mln).

### Politiek / bestuurlijk

Toezeggingen: er is met betrekking tot de projecten N34 Omleiding Ommen en N35 Zwolle - Almelo een package-deal gemaakt.

### Toelichting wijzigingen

2006: de projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 26 mln) en omdat het project RW 35 Wierden - Almelo (€ 94 mln; incl. BLD bijdrage van € 11 mln) is overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase.

2007: in maart 2006 is het tracébesluit vastgesteld. Uit het gecombineerde budget N34/ N35 is € 18 mln overgeheveld naar dit project en uit ZSM-2 € 14 mln (afkomstig van A28 Zwolle - Meppel).

2009: het project is overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase.

## N35 Zwolle - Almelo (traverse Nijverdal)

PROVINCIE : Overijssel  
ONDERWERP : hoofdwegen  
FASE : realisatie (0)  
MINISTERIE : VenW



### Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
MIRT-fase			■			
Financiën	■	■	■	■		
Politiek/bestuurlijk		■				

### Probleem

De huidige N35 voert door de bebouwde kom van Nijverdal. Dit leidt tot leefbaarheids-, bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen.

### Beschrijving oplossing

De enkelbaans weg door Nijverdal wordt vervangen door een nieuwe weg met gescheiden rijstroken, inclusief een tunnel voor weg en spoor (lange variant).

### Inpassing

Er is een tunnel voorzien in verband met de situatie in Nijverdal, waar de huidige verbinding door het stadscentrum loopt.

### Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 1995  
Start realisatie: 2006  
Oplevering: 2013

### Financiën

Taakstellend budget: € 243 mln (inclusief BLD-bijdrage € 23 mln en reserveringen rijk en regio).  
Bijdrage van derden: € 12 mln (bijdrage van de regio voor het Combiplan) voor Nijverdal.

Naast genoemd taakstellend budget is extra budget toegezegd ten behoeve van verplaatsing station Nijverdal (€ 8,5 mln regio, € 4 mln rijk).

### Politiek / bestuurlijk

Toezeggingen: op initiatief van de regio is voor N35 een analyse van mogelijke PPS-constructies uitgevoerd. Conclusie is dat wordt gestreefd naar een Design & Construct contract. Provincie en rijk hebben afgesproken ieder € 13 mln te reserveren voor tunnelveiligheid en een dak op de spoortunnel.

### Toelichting wijzigingen

2006: provincie en rijk hebben afgesproken ieder voor € 13 mln te reserveren voor tunnelveiligheid en een dak op de spoortunnel. De projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 26 mln) en omdat het project RW35 Wierden - Almelo (€ 94 mln; incl. BLD-bijdrage van € 11 mln) is overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase.

2007: het project is overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase. De N35 Zwolle - Almelo (Nijverdal) en N35 Wierden - Almelo zijn als zelfstandige realisatieprojecten opgenomen. Budget is aangepast door toevoeging reservering rijk (€ 13 mln) en overboeking (€ 18 mln) naar N34 Ommen.

2008: de projectkosten zijn verhoogd door reservering provincie (€ 13 mln) en bijdrage van provincie aan de extra kosten van brede tunnel (€ 2 mln) en € 16 mln uit amendement TK 30800A, nr. 43 voor maatregelen op traject Nijverdal - Zwolle.

2009: er is overeenstemming bereikt over de zgn. lange variant en de verplaatsing van het station. Het taakstellend budget wordt in de 1<sup>e</sup> suppletore wet aangepast.

## Arnhem Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)

PROVINCIE : Gelderland  
 ONDERWERP : spoorwegen  
 personen  
 FASE : realisatie (0)  
 MINISTERIE : VenW en VROM

TOOST



### Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Algemeen					■	
MIRT-fase		■				
Tijdschema			■			■
Financiën			■	■	■	

### Probleem

Het belangrijkste knelpunt op station Arnhem Centraal is gelegen in de te beperkte capaciteit van de OV-terminal. De perrontunnel onder de sporen is te smal, de stationshal is te klein, voorts is er een tekort aan fietsenstallingen. Deze problematiek en de verwachte reizigersgroei, mede door de aanlanding van de Hoge Snelheidstrein naar Frankfurt am Main, maakt het noodzakelijk dat het station en de omgeving worden aangepast. De omgeving kenmerkt zich door verouderde gebouwen en een verontreinigd bedrijventerrein. Dit project is door het rijk aangewezen als NSP. Naast het station zelf behoort ook de stedelijke stationsomgeving tot het project.

### Beschrijving oplossing

Om aan de beschreven problemen het hoofd te bieden, zal een nieuwe, ruimere stationshal worden gebouwd, zodat de loopstromen niet langer geblokkeerd worden door wachtende mensen. Voorts zal de perrontunnel onder de sporen worden verbreed en verlengd. Het aangepaste station zal tenminste voldoen aan de eisen, zoals gesteld in de Nota Basisstations. De aansluiting van het station op de stad wordt verbeterd. Nieuwe, hoogwaardige woon- en werkfuncties worden in bestaand stedelijk gebied toegevoegd.

### Tijdschema mijlpalen

Projectbesluit: 2006  
 Start realisatie: 2006  
 Oplevering OV terminal:  
 fase 1 (2011), fase 2 (pm)  
 Start ontwikkeling stationsgebied: 2011  
 Oplevering gebied: 2018

### Financiën

- OV-Terminal  
 Taakstellende bijdrage VenW: € 83 mln en taakstellende bijdrage VROM: € 24,9 mln.

### Politiek / Bestuurlijk

- 2004: intentieovereenkomst tussen het rijk en de gemeente Arnhem over de samenwerking bij het opstellen van een integraal Masterplan Centraal Arnhem inclusief schetsontwerp station.
- 2005: uitvoeringsovereenkomst tussen de gemeente Arnhem, VROM en VenW over de voorwaarden waaronder de NSP-subsidie en MIT-subsidie worden verstrekt. De MIT-bijdrage is vastgelegd op € 24,3 mln.
- 2007: raamovereenkomst tussen NS, VenW, VROM, ProRail en NSP-gemeenten Arnhem, Breda, Den Haag, Rotterdam en Utrecht, met afspraken over de (financiële) bijdrage van de NS en de uitvoering.

### Marktbenadering

Marktpartijen zijn betrokken bij de vastgoedexploitatie van het gebied en de OV-Terminal.

### Toelichting wijzigingen

2005: project naar realisatiefase.

2007: vertraging van projectbesluit en realisatie door herijking Functioneel Programma van Eisen voor perrontunnel en sporen. Budget met € 4,9 mln verhoogd door overboeking van project Arnhem, vierde perron.

2008: perrontunnel project 'Arnhem vierde perron' toegevoegd aan 'Arnhem Centraal'. Budget voor perrontunnel € 35,7 mln (excl. tijdelijke voorzieningen) toegevoegd. Taakstellende bijdrage VenW is incl. BTW.

2009: business case bij NSP Arnhem toont tekort op busdeel OV terminal. Arnhem, Stadsregio Arnhem-Nijmegen en Gelderland dragen daarom extra bij. Voor evenredige verdeling van tekort is rijk akkoord met verlaging bijdrage Arnhem in treinendeel en compensatie met hogere bijdrage van het rijk daarin. Start realisatie OV Terminal uitgesteld vanwege mislukte aanbesteding.

2010: besloten is tot gefaseerde realisatie OV terminal. Fase 1: afbouw perrontunnel, bouw ondergrondse fietsenstalling op twee niveaus en realisatie transfergedeelte van hal OV terminal. Uitvoering fase 1 start zomer 2009. Perrontunnel en fietsenstalling nemen gezamenlijk begin 2011 de functie van het tijdelijk station over. Het tijdelijke station wordt begin 2011 gesloopt. Fase 2: afbouw OV terminal; planning is nog niet bekend.

## Sporen in Arnhem

PROVINCIE : Gelderland  
ONDERWERP : spoorwegen  
personen  
FASE : realisatie (0)  
MINISTERIE : VenW

TOOST



### Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Algemeen				■		
Tijdschema			■	■		
Financiën			■		■	

### Probleem

De bestaande railinfrastructuur in Arnhem is niet toereikend om het huidige en het in de toekomst te verwachten aantal reizigers en treinen zoals geprognosticeerd in de Nota Mobiliteit adequaat te kunnen verwerken. De problemen doen zich met name voor op het gebied van perroncapaciteit, beperkte transpervoorzieningen; ontsluiting van de perrons; beperkte mogelijkheden om treinen van/naar Utrecht en Nijmegen gelijktijdig te kunnen laten binnenkomen en te laten vertrekken en beperkte rijsnelheid aan de west- en oostzijde van het emplacement.

### Beschrijving oplossing

Het project Sporen in Arnhem heeft als doelstelling het verbeteren van de afwikkeling van het treinverkeer en het uitbreiden van de infrastructuur en perroncapaciteit om het aantal reizigers en treinen op basis van de Nota Mobiliteit met een doorkijk naar 2020 te kunnen verwerken.

Er wordt voor wat betreft de spoorinfrastructuur het volgende gerealiseerd:

- uitbreiding van het station met een 4<sup>e</sup> perron, aanleg van 2 nieuwe perronsporen en vervanging van de traverse;
- aanleg van een vrije kruising aan de westzijde, zodat kruisend treinverkeer op de baanvakken naar Nijmegen en Utrecht conflictvrij wordt afgewikkeld;
- aanpassing van het emplacement aan de westzijde en de oostzijde;
- aanpassing van het opstelemplacement Arnhem Berg aan bovenstaande aanpassingen aan het emplacement.

### Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: mei 2009

Start realisatie: 2007

Oplevering: 2012

### Financiën

Taakstellend budget: € 248 mln.

### Toelichting wijzigingen

2008: de projecten 'Arnhem, vierde perron' (excl. perrontunnel) en 'Arnhem - West, vrije kruising' zijn samengevoegd tot project 'Sporen in Arnhem'. De perrontunnel is toegevoegd aan project 'Arnhem Centraal' (ten behoeve van NSP). Het voorontwerp uit 2003 van beide projecten voldoet niet meer aan de huidige eisen. Projectbesluit wordt herzien. Verkorte tracéwetprocedure is gestart. Taakstellend budget is inclusief BTW.

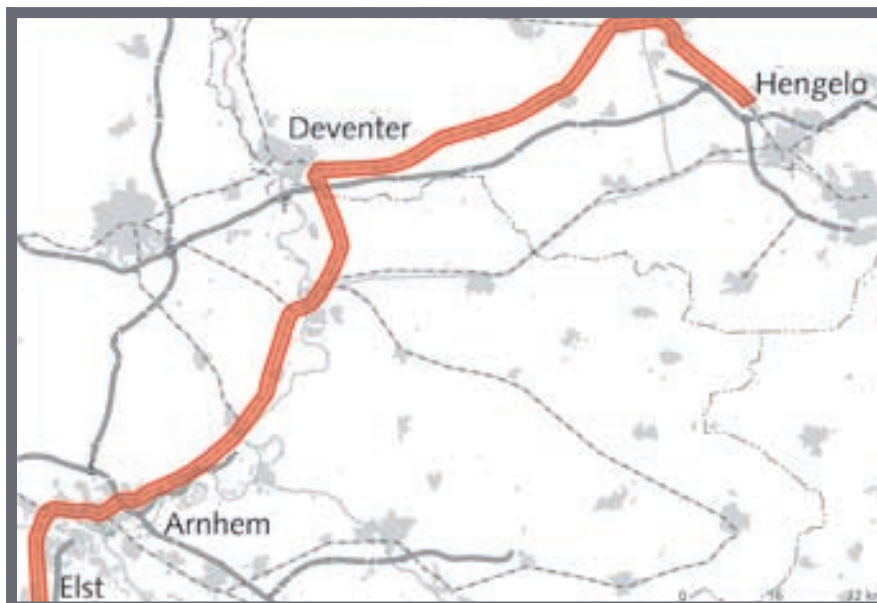
2009: ontwerp Tracébesluit uitgebracht en van 20 mei tot 3 juli 2008 ter inzage gelegd. Volgende stap is vaststellen Tracébesluit, naar verwachting najaar 2008. Indienstelling door optimalisatie van uitvoering mogelijk 1 jaar eerder, in 2011.

2010: tracébesluit vastgesteld in mei 2009. Sporenlay-out is naar aanleiding van de zienswijzen op het Ontwerp-Tracébesluit aangepast. Er is meer tijd genomen voor inpassing van de infrastructuur en maatregelen tegen het effect van het spoorgebruik. Tracébesluit is van 26 mei tot 7 juli 2009 ter inzage gelegd. Project Sporen in Arnhem, incl. de bijkomende maatregelen waaronder het vervangen van de perronkappen en de extra te nemen maatregelen, kent een verschil waarvan een deel wordt gedekt uit de middelen voor beheer van ProRail (o.a. voor geluidmaatregelen en vervangingsinvesteringen). Voor het restant is het taakstellend budget verhoogd met € 10,4 mln.

## Goederenroute Elst - Deventer - Twente (NaNOV)

PROVINCIE : Gelderland  
ONDERWERP : spoorwegen  
goederen  
FASE : realisatie (0)  
MINISTERIE : VenW

TOOST



### Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
MIRT-fase						■
Financiën				■		

### Probleem

Door de toename van het goederenvervoer over bestaand spoor (Elst - Arnhem - Deventer - Twente) ontstaan leefbaarheids- en veiligheidsproblemen.

### Beschrijving oplossing

Er wordt gewerkt aan een divers pakket van hinderbeperkende maatregelen, waaronder het vervangen van overwegen door tunnels en het versnellen van de sanering van geluidhinder.

### Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: 2009  
Oplevering: 2015

### Financiën

Taakstellend budget: € 151 mln.

### Politiek / bestuurlijk

Toezeggingen: brief van de minister aan de Tweede Kamer (d.d. 11 april 2000, TK 22 589, nr. 157) over de gevolgen van het besluit geen nieuwe Noordoostelijke verbinding (NOV) aan te leggen en het besluit tot uitvoering NaNOV-maatregelen.

### Toelichting wijzigingen

2008: het taakstellend budget is inclusief BTW.

2010: het programma is overgegaan naar de realisatiefase.

## Nijmegen, 2<sup>e</sup> stadsbrug

PROVINCIE : Gelderland  
ONDERWERP : regionale / lokale  
infrastructuur  
FASE : realisatie (0)  
MINISTERIE : VenW

TOOST



### Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Algemeen		■				
MIRT-fase				■		
Tijdschema						

### Probleem

Op termijn is een vergroting van de capaciteit voor het Waal overschrijdende verkeer noodzakelijk onder andere door de bouw van de Vinex-locatie Waalsprong, en de noodzakelijke grootschalige renovatie van de bestaande Waalbrug.

### Beschrijving oplossing

In studie is de aanleg van een 2<sup>e</sup> stadsbrug in Nijmegen, waarmee tevens de Vinex-locatie Waalsprong een directe verbinding met het centrum en de zuidkant van Nijmegen wordt geboden.

### Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: 2010

Oplevering: uiterste datum is 1 november 2013

### Financiën

Als taakstellende bijdrage, op basis van de meest kosteneffectieve variant, is voor dit project in 2007 door de minister van VenW een bijdrage van € 71 mln toegezegd. Projectkosten worden geraamd tussen de € 280 en € 310 mln.

In het kader van de afspraken over de verbreding van de Waal is eerder aan Nijmegen al een bijdrage van € 90 mln toegekend voor een tweede brug over de Waal. De gemeente Nijmegen gaat de aanbesteding middels de concurrentiegerichte dialoog uitvoeren.

### Politiek / bestuurlijk

Ten behoeve van de verbreding van de Waal in verband met hoogwaterstanden zijn afspraken gemaakt over de bebouwing in de Waalsprong en is een bijdrage van € 90 mln voor de aanleg van een tweede brug aan Nijmegen toegekend.

### Marktbenadering

Voor de realisatie is door de gemeente op basis van Design-Construct-Maintain (DCM) een op concurrentie gerichte dialoog met vier geselecteerde deelnemers aangegaan. Uiterlijk voor de gemeenteraadsverkiezingen van maart 2010 wordt het DCM-contract gegund.

### Verantwoordelijk

Stadsregio Arnhem - Nijmegen.

### Toelichting wijzigingen

2006: benaming en scope van het project zijn veranderd. Voorheen was dit Nijmegen, doortrekking A73.

2008: het project is overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase.

## Bovenloop - IJssel (IJsselkop tot Zutphen)

PROVINCIE : Gelderland  
ONDERWERP : hoofdvaarwegen  
FASE : planstudie (1)  
MINISTERIE : VenW

TOOST



### Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Tijdschema					■	
Financiën			■			

### Probleem

Het traject IJsselkop tot Zutphen is moeilijk bevaarbaar voor de beoogde klasse Va-scheepvaart en bemoeilijkt de toegang tot het Twentekanaal, dat ook geschikt wordt gemaakt voor deze klasse schepen.

### Beschrijving oplossing

In de studie wordt met name gekeken naar de mogelijkheden om de vaarbreedte van de bochten in dit traject van de IJssel aan te passen, waardoor klasse Va-schepen het traject IJsselkop - Zutphen veiliger en efficiënter kunnen bevaren.

### Tijdschema mijlpalen

Projectbesluit: 2011  
Start realisatie: 2012  
Oplevering: 2014

### Financiën

Taakstellend budget: € 43 mln (incl. BLD-bijdrage € 7 mln).

### Toelichting wijzigingen

2006: de projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 7 mln).

2009: met de onderhoudsimpuls zullen voor 2010 de diepteknelpunten worden opgelost. Door capaciteitsproblemen bij VenW en marktpartijen, treedt wel vertraging op in de planstudie naar de verbreding van het vaarwegprofiel in de bochten.

## Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel

PROVINCIE : Gelderland, Overijssel  
ONDERWERP : hoofdvaarwegen  
FASE : planstudie (1)  
MINISTERIE : VenW

TOOST



### Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
MIRT-fase						■

### Probleem

Op basis van de begin 2009 opgeleverde verkenning is gebleken dat er sprake is van een zeer beperkt aantal ligplaatsen tussen Lobith en Kampen dat geschikt is voor klasse IV/V-schepen. Het gebrek aan ligplaatsen voor grotere schepen op de IJssel bemoeilijkt een logistieke planning in verband met de verplichte rusttijden en zorgt bovendien voor extra pieken bij het passeren van de sluis bij Eefde. Het grootste knelpunt doet zich voor op de Boven-IJssel tussen Arnhem en Zutphen.

### Beschrijving oplossing

Het tekort aan ligplaatsen zal gefaseerd worden aangepakt. Voor de korte termijn wordt ingezet op het als quick win realiseren van enkele ligplaatsen m.n. op de Boven-IJssel. Daarnaast wordt in een planstudie de mogelijke realisatie van een overnachtingshaven in de omgeving van Rheden/Dieren onderzocht (locatie Valewaard), alsmede andere oplossingen op de rest van de IJssel.

### Tijdschema mijlpalen

Projectbesluit: 2012  
Start realisatie: na 2013

### Financiën

Taakstellend budget: € 36 mln (incl. BLD-bijdrage € 7 mln)

### Toelichting wijzigingen

2010: het project is overgegaan van de verkenningfase naar de planstudiefase.



## Toekomstvisie Waal

PROVINCIE : Gelderland  
ONDERWERP : hoofdvaarwegen  
FASE : planstudie (1)  
MINISTERIE : VenW

TOOST



### Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Oplossing						■
Tijdschema					■	
Financiën		■	■			

### Probleem

De problemen op de Waal hebben te maken met beperkingen in de afmetingen van de vaargeul. Maatgevend zijn de beschikbare breedte en diepte bij lage rivierafvoeren. Het vastgestelde referentieniveau daarbij is de internationaal Overeengekomen Lage Rivierafvoer (OLR). Op een aantal locaties (in de bochten) voldoet het huidige dwarsprofiel van de Waal niet aan deze norm. Tevens bestaat er een tekort aan veilige overnachtingsplaatsen.

### Beschrijving oplossing

Door het uitvoeren van baggerwerk in combinatie met maatregelen die de vaardiepte op de lange termijn in stand houden, wordt de gehele Waal verbreed tot 170 m bij een minimale diepte van 2,8 m bij Overeengekomen Lage Rivierafvoer (OLR). Nieuwe overnachtingshavens worden aangelegd bij Lobith en Weurt en bekeken wordt of de overnachtingshaven bij Haften moet worden aangepast.

### Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: 2006

Oplevering: 2016

### Financiën

Taakstellend budget: € 187 mln (incl. BLD-bijdrage € 37 mln).

### Toelichting wijzigingen

2006: de projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 29 mln), verwachte aanbestedingsresultaten en projectaanpassing (€ -5 mln).

2007: de projectkosten zijn aangepast vanwege aanbestedingsresultaten (€ -2 mln).

2009: als gevolg van de natuurregelgeving en capaciteitsproblemen bij VenW en marktpartijen treedt aanzienlijke vertraging op bij de studies naar en de uitvoering van de overnachtingshavens. Afronding van de besluitvorming over noodzaak tot verbreding van de vaargeul tot 170 m (bij OLR).

2010: de voorbereidingen voor de overnachtingshavens worden voortgezet.

## Twentekanalen, verruiming (fase 2) en capaciteitsuitbreiding sluis Eefde

PROVINCIE : Overijssel  
 ONDERWERP : hoofdvaarwegen  
 FASE : planstudie (1)  
 MINISTERIE : VenW



### Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Algemeen	■				■	
Oplossing					■	
Tijdschema					■	■
Financiën		■		■		

### Probleem

Onbereikbaarheid van Twente voor klasse Va-schepen en de te lange wachttijden bij sluis Eefde.

### Beschrijving oplossing

In studie is verruiming van met name het kanaal gedeelte sluis Delden tot havens Enschede en het Zijkanaal naar Almelo om het geschikt te maken voor scheepvaartklasse Va. Waar mogelijk worden oevers natuurvriendelijk ingericht en afmeergelegenheden buiten de doorgaande route gesitueerd ten behoeve van een vlotte en veilige vaart. Tevens wordt bezien of de oevers onder een aantal bruggen moeten worden vervangen en of de huidige depots langs de Twentekanalen heringericht moeten worden. Daarnaast worden in de studie de mogelijkheden bezien om de capaciteit van sluis Eefde te vergroten.

### Tijdschema mijlpalen

Project besluit: 2011  
 Start realisatie: 2012  
 Oplevering: 2016

### Financiën

Taakstellend budget: € 120 mln (incl. BLD-bijdrage € 19 mln).

### Politiek / bestuurlijk

In de planstudie wordt bezien of de regio door koppelingen met regionale ruimtelijke ontwikkelingen kan bijdragen aan het project.

### Marktbenadering

Het project wordt door middel van een Design- en Construct-contract (D&C-contract) uitgevoerd.

Bezien wordt of een nog verdergaande marktwerking mogelijk is.

### Toelichting wijzigingen

2005: met het oog op synergie- en kostenvoordelen met andere projecten is besloten tot enige wijzigingen in de inhoud en planning van dit project in samenhang met het project Twentekanalen, verruiming + zijkanalen.

2006: de projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 5 mln).

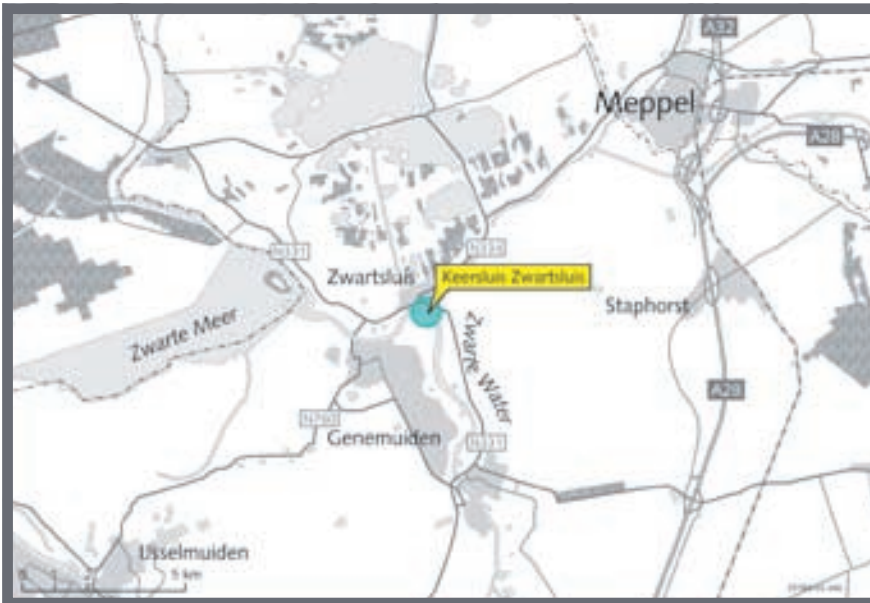
2008: de verkenning sluis Eefde is in juli 2007 overgegaan naar de planstudiefase en is vanwege de samenhang geïntegreerd in de planstudie Twentekanalen, verruiming fase 2. De scope en het budget zijn daaraan aangepast.

2010: door onder meer extra onderzoeken en capaciteitsproblemen is vertraging ontstaan in de planstudiefase. Dit heeft geen gevolgen voor de voorziene oplevering van het project.

## Vaarweg Meppel - Ramspol (keersluis Zwartsluis)

PROVINCIE : Overijssel  
ONDERWERP : hoofdvaarwegen  
FASE : planstudie (1)  
MINISTERIE : VenW

100



### Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Tijdschema					■	■
Financiën			■			■

### Probleem

Op de klasse Va vaarweg Meppel-Ramspol is de keersluis bij Zwartsluis gemiddeld 16 dagen per jaar gesloten vanwege hoge/lage waterstanden, waardoor er op die dagen geen scheepvaart mogelijk is. Dit leidt tot openthoud en/of overslagkosten.

### Beschrijving oplossing

Vervanging van de bestaande keersluis door een schutsluis geschikt voor scheepvaartklasse Va, die voldoet aan de wet op de waterkering en inclusief vervanging van de brug in de N331.

### Tijdschema mijlpalen

Projectbesluit: 2008  
Start realisatie: 2011  
Oplevering: 2014

### Financiën

Taakstellend budget: € 47 mln (incl. BLD-bijdrage € 5 mln en incl. bijdrage derden € 5 mln).

### Politiek / bestuurlijk

Met amendement Anker/Van Hijum (31474 A nr.9) heeft de Tweede Kamer in juli 2008 € 10 mln beschikbaar gesteld voor de regionale voorkeursvariant, uitgaande van een regionale bijdrage voor de meerkosten. In de bestuursovereenkomst die op 13 november 2008 is ondertekend door de staatssecretaris van VenW, de provincies Overijssel en Drenthe en de gemeenten Meppel en Zwartewaterland is vastgelegd dat de decentrale overheden gezamenlijk € 5 mln beschikbaar stellen. Het totale beschikbare bedrag voor de realisatie van de regionale voorkeursvariant komt daarmee op € 47 mln.

### Toelichting wijzigingen

2006: de projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 7 mln) en verwachte aanbestedingsresultaten (€ -1 mln).

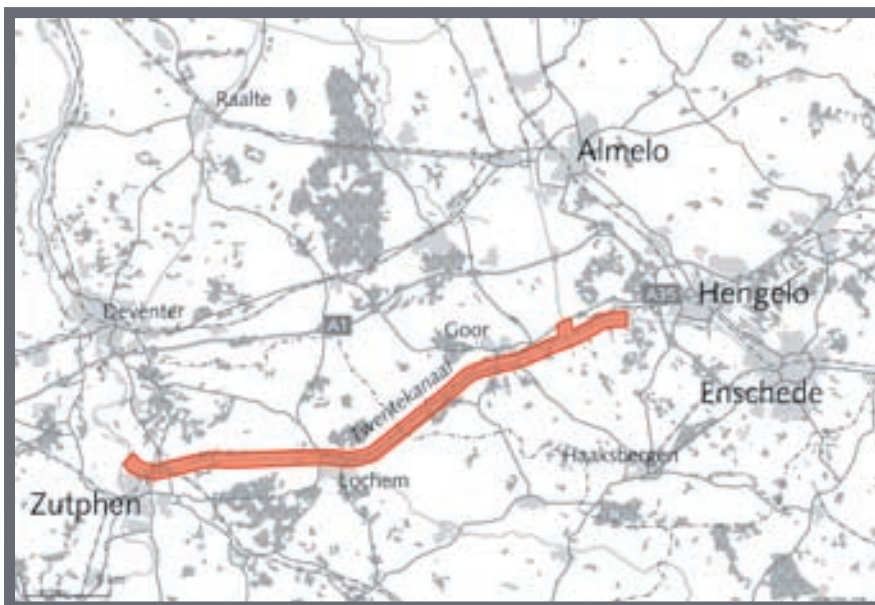
2009: de planning is vertraagd door noodzakelijk aanvullend onderzoek en te maken afspraken met de regio over de te kiezen oplossing en de regionale financiële bijdrage daaraan.

2010: in 2009 is het besluit genomen tot voorbereiding van de uitvoering van het project overeenkomstig de regionale voorkeursvariant. Door de opgelopen vertraging is de start realisatie voorzien in 2011 en oplevering in 2014.

## Twentekanalen, verruiming (fase 1)

PROVINCIE : Overijssel  
ONDERWERP : hoofdvaarwegen  
FASE : realisatie (0)  
MINISTERIE : VenW

TOOST



### Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Tijdschema	■	■		■	■	■
Financiën			■			

### Probleem

De vaarroute naar Twente vormt een knelpunt voor een veilige, vlotte en efficiënte verkeersafwikkeling van en naar het oosten van het land. Daarnaast ontstaat er wateroverlast in Almelo tijdens maatgevende afvoeren.

### Beschrijving oplossing

Het bevaarbaar maken van de vaarweg voor klasse Va schepen door verruiming (diepte en breedte) van het natte profiel. Afmeergelegenheden worden buiten de doorgaande route gesitueerd ten behoeve van een vlotte en veilige vaart. Waar mogelijk worden oevers natuurvriendelijk ingericht.

Het verbeteren van de afwatering van het stroomgebied door verruiming van het profiel tussen sluis Eefde en de monding van de Bolksbeek.

### Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: 2001

Oplevering: 2010

### Financiën

Taakstellend budget: € 66 mln (incl. BLD-bijdrage € 7 mln).

Bijdrage van derden: € 0,55 mln.

### Marktbenadering

Het baggeren van het gedeelte Eefde - Diepenheimse brug is geïntegreerd in het Design-Construct-contract (D&C-contract) voor het realiseren van de rijksweg 35 Wierden - Almelo, westzijde.

In het D&C-contract Goor - sluis Delden is de aardenbaan van rijksweg 35 Wierden - Almelo ten oosten van het Zijkanaal gerealiseerd.

### Toelichting wijzigingen

2005: de werkzaamheden van dit project zijn begin 2004 gekoppeld aan het project N35 Wierden-Almelo. Door deze koppeling kan werk met werk worden gemaakt. Het materiaal uit het kanaal wordt gebruikt voor het weglichaam.

2006: de projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 9 mln) en aanbestedingsresultaten (€ -2 mln).

2007: oplevering is vertraagd als gevolg van aanpassing baggercontract.

2009: oplevering is versneld door voorspoedige uitvoering.

2010: in verband met arbitrage rond uitvoeringscontract en aangetroffen explosief in laatste werkzaamheden, is de oplevering vertraagd.

## Apeldoorn Kanaalzone

PROVINCIE : Gelderland  
ONDERWERP : integrale gebiedsopgaven  
FASE : realisatie  
MINISTERIE : EZ

TOOST



### Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Algemeen				■		
MIRT-fase				■	■	
Financiën						■

### Probleem

Het project betreft herstructurering van de Kanaalzone: een langgerekt, monofunctioneel bedrijfsgebied van noord naar zuid, dat als een soort barrière het stedelijk (woon)gebied in tweeën deelt. Het gaat om een plangebied van ruim 100 ha waar onder andere 3.500 woningen gerealiseerd gaan worden en 265.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte voor andere functies. Het belang van binnenstedelijke herstructurering is groot. Apeldoorn kent relatief weinig mogelijkheden om aan stadsuitbreiding te doen. De opgave van 3.500 woningen vermindert de druk op het omliggende gebied. In het westen van Apeldoorn is de bebouwingsgrens door de aanwezigheid van de Veluwe bereikt.

### Beschrijving oplossing

In juli 2007 werd het project Kanaalzone geselecteerd als één van de 23 mogelijk door het rijk te ondersteunen Nota Ruimtebudget (NRb) projecten. EZ werd daarbij aangewezen als rijksstrekker. Het projectgebied betreft het noordelijke deel van de Kanaalzone dat 62,4 ha groot is en waar 2.500 woningen en 66.500 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte voor andere functies zijn voorzien. Hier staat dus vooral de woonfunctie en de transformatie die daarvoor nodig is centraal. Toevoeging van 2.500 woningen aan het noordelijke deel van de binnenstedelijke Kanaalzone past binnen de verstedelijkingsopgave van de Regio Steden-driehoek zoals overeengekomen met VROM en met de provincie Gelderland. Realisering daarvan draagt sterk bij aan de ruimtelijke kwaliteit binnen de stad, levert een bijdrage

aan de energieneutrale duurzaamheidsambities van de stad, vermindert de druk op het omliggende waardevolle Veluwe-gebied en bespaart de bebouwing van open ruimte.

Belangrijkste eerste mijlpaal is de uitplaatsing van een chemisch-farmaceutisch productiebedrijf dat groot fysiek ruimtebeslag en belemmeringen vanwege bestaande milieucontouren oplevert. Ook van belang is de aanleg van een groen binnenstedelijk gebied De Groene Knoop (2,7 ha), een belangrijke schakel in de groen-blauwe structuur die als basis is gekozen voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad.

### Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: 2009-2010 (programmatische aanpak)

Oplevering: 2014/(2020); einddatum fase 2/(einddatum fase 3)

### Financiën

Taakstellende rijksbijdrage: € 11 mln uit het Nota Ruimtebudget.

### Marktbenadering

Marktpartijen zijn betrokken, onder meer bij de vastgoedexploitatie van de te realiseren 2.500 woningen.

### Verantwoordelijk

De gemeente Apeldoorn is voor de grondexploitatie verantwoordelijk, marktpartijen voor de vastgoedexploitatie.

### Toelichting wijzigingen:

2008: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2009: het project is overgegaan van verkenningfase naar planstudiefase.

2010: in oktober 2008 is de taakstellende rijksbijdrage vastgesteld, waarmee het project is overgegaan naar de realisatiefase.

