



Hoofdstuk 4
Zuid



Spoorzone Roosendaal

Probleem

Al ruim een decennium lang proberen de betrokken publieke partijen de spoorzone van Roosendaal (80 ha) te herontwikkelen. De ligging van deze zone midden in het stedelijk gebied maakt dit in meerdere opzichten wenselijk en logisch.

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

De betrokken partijen hebben de ambitie de verouderde spoorzone integraal te herontwikkelen tot een nieuwe, moderne wijk voor wonen, onderwijs, zorg, leisure en andere bovenregionale voorzieningen. Hiervoor zullen ingrepen in de infrastructuur in nauwe samenhang moeten worden uitgevoerd met de vastgoedontwikkeling en de opwaardering van de openbare ruimte en architectonische kwaliteit. De herontwikkeling zal een impuls geven voor het stationsgebied, omliggende

terreinen en de stad als geheel.

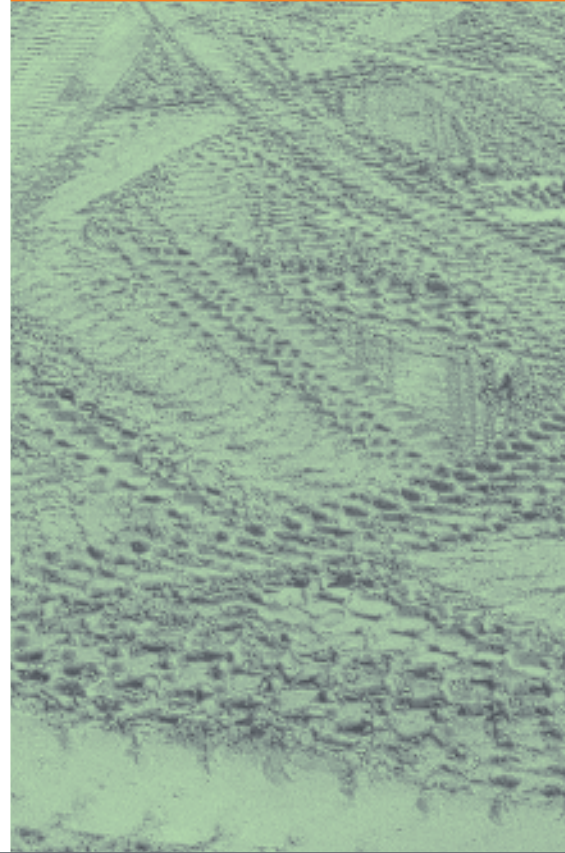
De opgave waar Roosendaal voor staat is complex doordat er diverse knelpunten zijn zoals uitplaatsing bedrijven, externe veiligheid, infrastructurele en diverse milieuaspecten.

Voordeel is dat aanpalende gebieden (zullen) worden herontwikkeld, zoals de stationsomgeving en een woningbouwlocatie. Dit betekent dat de planvorming en uitvoering van de spoorzone snel ter hand kan worden genomen als onderdeel van de totale herontwikkeling.

Doel van de verkenning is te onderzoeken welke infrastructurele en ruimtelijke oplossingen er zijn om de gebiedsontwikkeling in de spoorzone Roosendaal mogelijk te maken. Gedacht wordt aan maatregelen om de externe veiligheidsproblematiek terug te dringen, het creëren van een nieuwe verbinding om de barrièrewerking van het spoor te verminderen en mogelijke uitplaatsing van spoorfuncties.

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

ZUID



Zandhonger Oosterschelde

Probleem

Zoals destijds voorzien stroomt er sinds de aanleg van de Oosterscheldewerken minder water in en uit de Oosterschelde. Omdat de getijdengeulen te groot zijn voor de kleinere hoeveelheid water stroomt het daardoor langzamer dan voorheen en heeft onvoldoende kracht om sediment te verplaatsen van de geulen naar het intergetijdengebied. De afbrekende krachten werken nog wel, maar de opbouwende krachten niet. Dit proces staat bekend als 'zandhonger' en heeft een negatieve invloed op de waterveiligheid, op gebruiksfuncties en op de natuurwaarden van dit als Natura 2000 aangewezen gebied.

De erosie van de platen, slikken en schorren heeft effect op de golfaanval op de dijken en daarmee op de levensduur ervan.

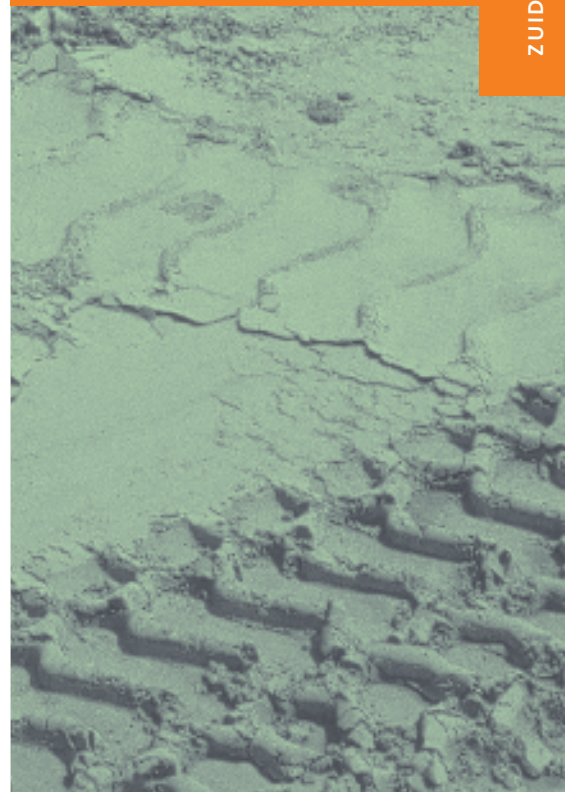
Momenteel erodeert zo'n 50 hectare intergetijdengebied per jaar. De verwachting is dat dit verdubbelt tot 100 hectare per jaar, met als gevolg dat rond 2050 nog maar de helft is overgebleven van de huidige 10.000 hectare

intergetijdengebied en in 2100 nog maar 1500 hectare. Deze erosie heeft negatieve gevolgen voor de getijdennatuur, terwijl de stormvloedkering in de Oosterschelde juist was bedoeld ter behoud van deze natuur.

VenW en LNV zijn in 2007 gestart met een verkenning om inzicht te krijgen in de effecten van handhaving huidige beleid (= niets doen) en welke beheersmaatregelen mogelijk zijn. Onderdeel van de verkenning is het doen van proeven (o.a. een proefsuppletie) om te testen of de maatregelen effectief zijn. In 2009 is een onderzoek gestart naar breedte van de ingrijpmogelijkheden door een aantal toekomstbeelden te ontwikkelen met verschillende ambities, variërend van 'maximaal ingrijpen' (zandhonger stillen) tot 'niets doen'. Van deze toekomstbeelden worden de vereiste investeringen en baten (in termen van veiligheid en natuurbehoud) berekend. De verwachting is dat de verkenningsfase in 2013 zal zijn afgerond.

ONDERWERP : waterkeren
FASE : verkenning
MINISTERIE : VenW

ZUID



Grevelingen water en getij

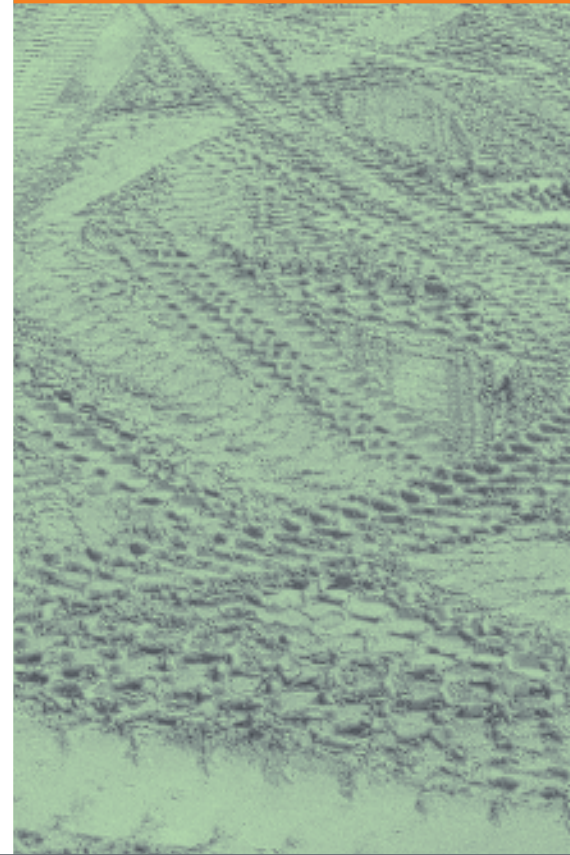
Probleem

In 2002 is geconstateerd dat de waterkwaliteit en de ecologie van het Grevelingenmeer achteruit gaan. Zo is er onder andere sprake van zuurstofloosheid, afname van vogels, verdwenen zeegras, overmatige algenbloei, afstervend zeesla (stankoverlast), afname van mossels en oesters en verzuivering van de oevers.

Doel van de verkenning is te onderzoeken welke mogelijke oplossingen er zijn om de waterkwaliteit te verbeteren en de natuurwaarden te versterken. Gedacht wordt aan het vergroten van de doorlaat in de Brouwersdam met de introductie van getij op het Grevelingenmeer tot gevolg. Ook andere oplossingsrichtingen zoals beheersmaatregelen (bijvoorbeeld baggeren) en doorspoelopties worden onderzocht. In 2009 - 2010 wordt de Flakkeese Spuisluis in de Grevelingendam weer in gebruik genomen. Hiermee ontstaat een verbinding tussen de Oosterschelde en het Grevelingenmeer. In de verkenning wordt dit al meegenomen als nieuwe infrastructuur.

Daarnaast wordt bekeken in hoeverre een verhoging van de doorlaat in de Brouwersdam gecombineerd kan worden met andere functionaliteiten, zoals een scheepvaartverbinding of een getijdenenergiecentrale.

De verkenning is begin 2009 afgerond. In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2009 is afgesproken de verkenning uit te breiden met elementen uit het MIRT Spelregelkader. Er zal onder andere een plan-MER worden uitgevoerd naar de reconstructie van de Brouwersdam. Oplevering is voorzien in 2011.



559

Uitvoeringsprogramma Zuidwestelijke Delta

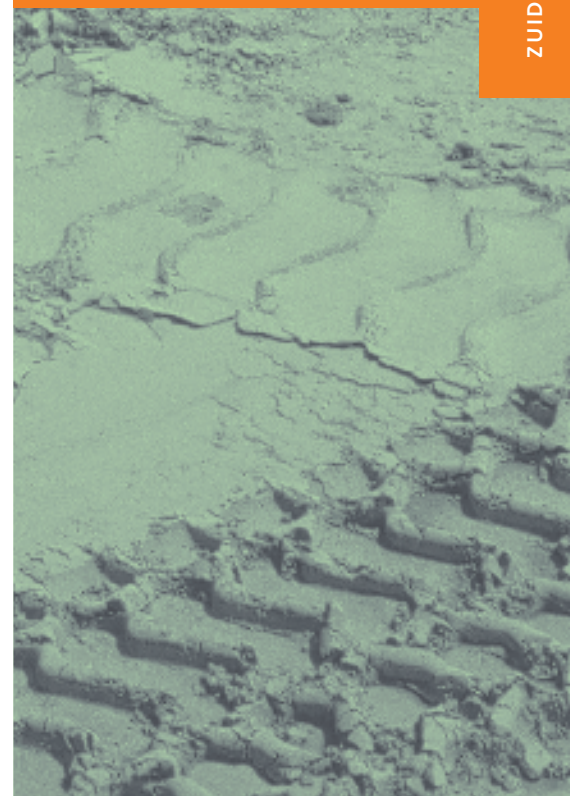
Probleem

De Deltawerken hebben veiligheid gebracht. Een belangrijk nadeel van de Deltawerken is echter het wegvallen van estuariene dynamiek, waardoor de natuurlijke processen in de Zuidwestelijke Delta zijn verstoord. Het Haringvliet, de Oosterschelde, het Volkerak-Zoommeer en het Veerse Meer zijn tussen 1960 en 1987 van elkaar gescheiden. Hierdoor zijn geïsoleerde bekkens ontstaan waardoor de natuurlijke samenhang van de Zuidwestelijke Delta is verdwenen.

Het opnieuw toelaten van natuurlijke processen door het gecontroleerd opheffen van de harde scheiding tussen de diverse waterbekkens van de Zuidwestelijke Delta geeft een herstel van de estuariene dynamiek: intergetijdennatuur krijgt betere kansen, de waterkwaliteit verbetert, het natuurlijk productievermogen van het water wordt vergroot en vismigratie van en naar zee is weer op meer locaties mogelijk.

In het Uitvoeringsprogramma Zuidwestelijke Delta wordt bij het herstel van estuariene dynamiek verkend hoe de onderlinge samenhang tussen de verschillende waterprojecten in de Zuidwestelijke Delta kan worden gerealiseerd, ook vanuit de verbinding met waterveiligheid en regionale gebiedsontwikkeling met het oog op kansen voor duurzame economie, wonen, recreatie en natuur. Bij deze verkenning werken rijk, provincies en waterschappen samen in het programmabureau Zuidwestelijke Delta.

Het uitvoeringsprogramma vormt de basis voor de gebiedsofferte vanuit de Zuidwestelijke Delta aan het Nationaal Deltaprogramma. De verkenning in de vorm van het Uitvoeringsprogramma Zuidwestelijke Delta wordt afgerond in 2010.



A58/A67 Bergen op Zoom (Markiezaat) - Venlo (Zaarderheiken)

Probleem

De 100 km lange A58 verbindt de meeste grote Brabantse steden onderling (oost-west). Bovendien is de route onderdeel van de verbindingen Rotterdam - Antwerpen en Rotterdam - Zuidoost Nederland (noord-zuid). De A58 komt uit de Netwerkanalyse Brabantstad naar voren als een knelpunt in de provincie. In de LMCA wegen is het traject tussen Tilburg en Breda aangemerkt als potentieel knelpunt, vanwege de hoge intensiteit van vrachtvervoer, in combinatie met de dimensionering van de weg (2x2 rijstroken).

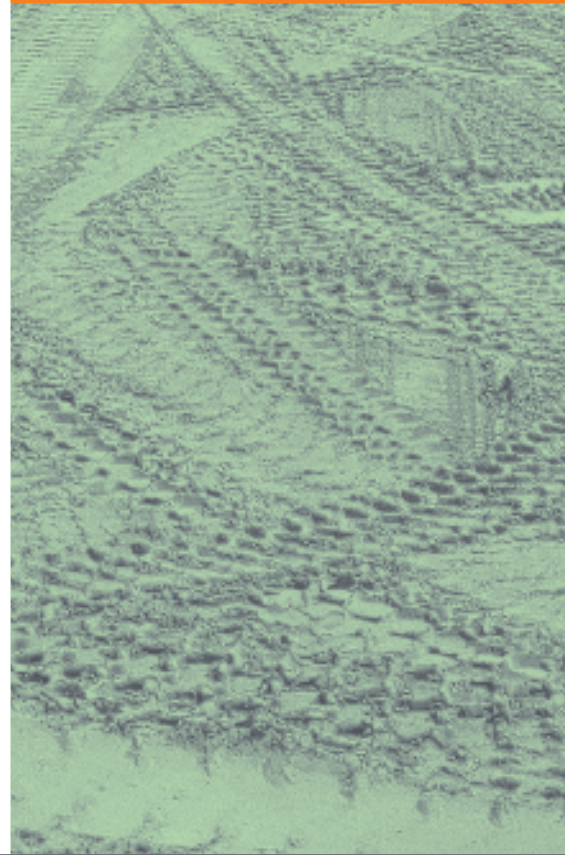
De 75 km lange A67 is een belangrijke verbinding tussen de Belgische grens en de Duitse grens. Het aandeel vracht is op deze verbinding hoog, waardoor in- en uitvoegproblemen ontstaan bij aansluitingen. Ook scoort de weg ongunstig op verkeersveiligheid. Uit de LMCA blijkt dat er hier nog geen doorstroom problemen zijn, indien wordt getoetst aan reistijdnormen uit de Nota Mobiliteit.

In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2009

is afgesproken om samen met de regio de verkenning naar de A58 en A67 op te pakken, zodat in het najaar een planning voor de verkennende studies gereed is.

ONDERWERP : hoofdwegen
FASE : verkenning
MINISTERIE : VenW

ZUID



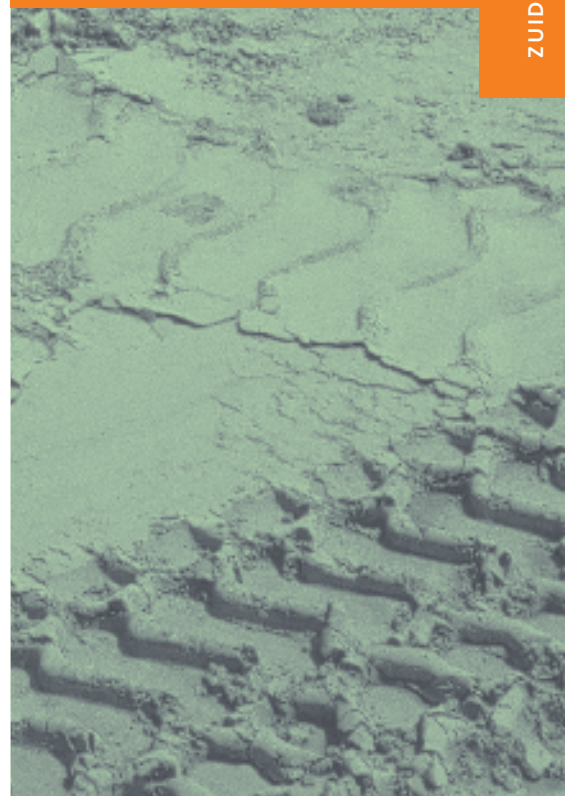
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen in de Rijn/Scheldeverbinding

Probleem

In het kader van de Nota Mobiliteit is gesignaleerd dat er sprake is van een potentieel knelpunt ten aanzien van het aantal ligplaatsen op de Rijn-Scheldeverbinding. Het gebrek aan ligplaatsen bemoeilijkt een goede logistieke planning voor de binnenvaartondernemer in verband met de internationale wet- en regelgeving op het gebied van vaar- en rusttijden. Daarnaast vergroot de ontoereikende ligplaatscapaciteit de kans op mogelijk onveilig vaargedrag. Naast veiligheid in het algemeen gaat het tevens om voldoende ligplaatsruimte voor schepen met gevaarlijke stoffen. In de verkenning wordt aandacht besteed aan de benutting van de bestaande ligplaatsen en overige knelpunten op de corridor, met name bij de sluiscomplexen Volkerak, Kreekrak, Krammer en Hansweert. De verkenning wordt in 2009 opgeleverd. Nadere besluitvorming over een planstudie zal plaatsvinden in 2010.

ONDERWERP : hoofdvaarwegen
FASE : verkenning
MINISTERIE : VenW

ZUID



Pilot MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad

Probleem

De Zuidoostvleugel BrabantStad is een toonaangevende kennis- en innovatieregio en een belangrijke kennisregio in Europa. Deze positie is mede te danken aan de unieke combinatie van wonen, werken en landschap. De regio wil dit uitbouwen onder de noemer 'Brainport'. Dit is uitgewerkt in de pilot MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad die in oktober 2008 is verschenen. De verkenning is uitgevoerd door de provincie Noord-Brabant, de ministeries van VenW, VROM, LNV, EZ en de Stadsregio Eindhoven.

In de A2-zone aan de westzijde van Eindhoven dienen de internationale ambities waar gemaakt te worden (zie desbetreffend projectblad). Aan de oostzijde bij Helmond moet vooral extra ruimte voor reguliere bedrijvigheid worden gevonden. In het groene Middengebied tussen Eindhoven en Helmond zijn sereniteit, natuur en duurzaamheid de leidende thema's. Om concentratie van werkgelegenheid aan de west- en oostzijde te reali-

seren en het middengebied te ontlasten is een verkeersruut om Eindhoven en Helmond nodig die de verschillende woon- en werklocaties met elkaar verbindt.

In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2009 zijn de volgende afspraken gemaakt:

- VenW zegt € 254 mln toe voor realisatie van Eindhoven/Helmond, voltooiing verkeersruut (zie desbetreffende projectblad).
- Rijk en regio wijzen het Middengebied tussen Eindhoven en Helmond aan als rijksbufferzone. Een overeenkomst daartoe wordt in de tweede helft van 2009 getekend.
- Rijk en regio werken een aanpak uit om de groen-blauwe structuren in het gebied te versterken. Naast de maatregelen die nodig zijn voor compensatie/mitigatie van de Ecologische Hoofdstructuur als gevolg van de voltooiing van de Ruit rond Eindhoven en Helmond, zullen ook andere maatregelpakketten worden betrokken. In het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 zullen hier afspraken over worden gemaakt.

ONDERWERP : integrale
FASE : gebiedsopgaven
verkenning
MINISTERIE : VenW

ZUID



Den Bosch Spoorzone

PROVINCIE : Noord-Brabant
ONDERWERP : integrale gebiedsopgaven
FASE : realisatie
MINISTERIE : VROM

ZUID



Projecthistorie

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

Probleem

Het project Bossche Spoorzone (200 ha) omvat de integrale gebiedsontwikkeling van een nieuw centrumstedelijk gebied ten westen van het spoor en de historische binnenstad van Den Bosch. De zone is opgedeeld in meerdere deelprojecten en ondergaat een volledige metamorfose. De herontwikkeling is gestart met het Paleiskwartier, een ontwikkeling met publieksfuncties en woningen. Het deelproject dat nu aan de orde is omvat een tiental onderdelen waarvan de belangrijkste: de herontwikkeling van Kop van het Zand, het verbreden van de spoorbrug, het verbeteren van de verbinding tussen Paleiskwartier en het centrum (Ponte Palazzo), het doortrekken van de Parallelweg naar de A59 en maatregelen ter verbetering van de ontsluiting en het parkeren rond de Brabanthallen.

Beschrijving oplossing

Voor het plangebied Kop van 't Zand en Ponte Palazzo geldt dat het planologische kader wordt gevormd door de Ruimtelijke Structuurvisie en de Ontwikkelingsvisie Stadscentrum, beiden in 2003 vastgesteld. Omdat de herontwikkeling van dit gebied afhankelijk is van de uitplaatsing van een mengvoederbedrijf, is nog geen ontwerpbestemmingsplan opgesteld. Wel zijn voorstudies verricht naar de bebouwingmogelijkheden en de exploitatie. Nu zekerheid is over de uitplaatsing van het mengvoederbedrijf, start de gemeente met de definitieve planvorming. De verwachting is dat het mengvoederbedrijf in 2012 de productie daadwerkelijk overbrengt naar een andere locatie, de bedrijfsperven beschikbaar komen

voor herontwikkeling en in 2013 met de herontwikkeling gestart kan worden.

Kop van 't Zand betreft de transformatie van bedrijventerrein naar een gemengd gebied met wonen en werken. Het totale plangebied beslaat 16 ha. Op een deel daarvan, de locatie Koudijs, wordt een programma met woningbouw (sociaal/middelduur/duur, in totaal 167 eenheden) en culturele/commerciële voorzieningen (4000 m² bvo) geprojecteerd.

Voor Ponte Palazzo geldt dat de verbinding tussen het centraal gelegen Paleiskwartier en de economisch sterke binnenstad kan leiden tot een hoogstedelijk gebied met functiemenging en hoge dichtheden.

Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: 2008

Oplevering: 2017

Financiën

Taakstellende rijksbijdrage: € 13 mln uit het Nota Ruimtebudget.

Marktbenadering

In september 2008 is door de gemeenteraad het Ruimtelijk Plan Paleiskwartier-Zuid vastgesteld. In het Ruimtelijk Plan zijn de randvoorwaarden voor de verdere uitwerking en realisatie van de Ponte Palazzo vastgelegd. Vervolgens heeft een meervoudige ontwerpopdracht plaatsgevonden en is deze gegund.

Verantwoordelijk

Gemeente Den Bosch.

Toelichting wijzigingen

2009: het project is in het voorjaar van 2008 van de verkenningsfase overgegaan naar de planstudiefase. In juni 2008 is het taakstellend budget voor het project vastgesteld, waarmee het project van de planstudiefase is overgegaan naar de realisatiefase.

Maastricht Belvédère

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

ZUID



Projecthistorie

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

Probleem

Belvédère is een herstructureringsgebied van 280 ha aan de noord-westrand van Maastricht. Het gaat om een verouderd bedrijventerrein, dat wordt omgevormd tot een gemengd woon- en werkgebied. Dit vraagt om een integrale benadering. Het gaat in 25 jaar om 9.000 woningen, 150.000 m2 kantooroppervlak en 40.000 m2 winkelloppervlak. Daarnaast gaat het om infrastructuur (bereikbaarheid) en een kwaliteitsimpuls voor de openbare ruimte inclusief waardevolle gebieden vanuit oogpunt van ecologie en cultuurhistorie. Het gebied wordt momenteel gekenmerkt door aantrekkelijke hoogteverschillen, veel water en groen. Een stukje daarvan ligt in een rijksbufferzone. Tegelijkertijd zijn er veel verwaarloosde plekken, is er een forse milieuoverlast en ligt er de aandachtswijk Boschpoort. Het Masterplan gaat uit van reductie van milieuoverlast en de instandhouding en uitbreiding van de natuurwaarden.

Beschrijving oplossing

Aangezien het een omvangrijk gebied is, is het project in twee fasen verdeeld. Voor de periode 2007- omstreeks 2011 gaat het om:

- ongeveer 1240 woningen waarvan 900 koopsector en 340 huur diverse koop-huurprijssegmenten, deels grondgebonden en deels gestapeld;
- 25.000 m² bedrijvigheid in ICT-boulevard, een cultuurfabriek met samenvoeging van verschillende cultuuronderdelen uit de stad;
- openbare ruimte (betreft aanpak deel hoofdinfrastructuur rondom Sphinx en

openbare ruimte binnen plangebied);

- Bellevuepark zuid (betreft parkaanleg deels voor bewoners en deels ten behoeve van realisatie ecologische zone in het kader van de Flora en Faunawet);
- behoud cultureel erfgoed; Sphinxgebouw, Timmerfabriek en Brandweerkazerne.

De rijksbijdrage is gekoppeld aan deze eerste fase van het project en specifiek bestemd voor bovengenoemde onderdelen die een bijdrage leveren aan rijksdoelstellingen als mooi Nederland, zuinig ruimtegebruik, realiseren van sterke steden en behoud van cultureel erfgoed.

Voor deze fase is het Masterplan inmiddels vertaald in bestemmingsplannen en is de daadwerkelijke sloop en vervolgens bouw van start gegaan.

Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: 2008

Oplevering: 2011 (fase 1)

Financiën

Taakstellende rijksbijdrage: € 10 mln uit het Nota Ruimtebudget.

Verantwoordelijk

Gemeente Maastricht.

Toelichting wijzigingen

2010: het project is in het najaar van 2008 van de verkenningsfase overgegaan naar de planstudiefase. In februari 2009 is de taakstellende rijksbijdrage voor het project vastgesteld, waarmee het project van de planstudiefase is overgegaan naar de realisatiefase.

Waterdunen

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

ZUID



Projecthistorie

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

Probleem

West Zeeuws - Vlaanderen wordt geconfronteerd met sociaal-economische problemen. De leefbaarheid van het gebied neemt af door onder andere bevolkingskrimp en vergrijzing, het wegvallen van de autoverdiensdienst en afnemende werkgelegenheid in landbouw, visserij en het bankwezen. Vanwege onvoldoende veiligheid moet de kust ter plaatse van het plangebied landwaarts worden versterkt (Zwakke Schakel), als gevolg waarvan onder andere de bestaande camping moet worden verplaatst. De ruimtelijke kwaliteit van het gebied is onvoldoende.

Beschrijving oplossing

Voor het gebied is een gebiedsplan opgesteld, waarmee weer perspectief aan het gebied moet worden gegeven. Kansen worden vooral gezien in vernieuwing en versterking van de dag- en verblijfsrecreatie, in combinatie met het versterken van de ruimtelijke kwaliteit van dit in een Nationaal Landschap gelegen gebied. De ter plaatse uit te voeren kustversterking wordt aangegrepen om het gebied een kwaliteitsimpuls te geven door de landwaartse versterking te combineren met de ontwikkeling van enkele honderden hectares unieke zoutwaternatuur/Wetland via een gereguleerd getij. Hierdoor wordt een hoogwaardig ecologisch milieu gecreëerd, waarbinnen een uniek recreatieconcept met (buitenlandse) toeristische aantrekkingskracht wordt gerealiseerd.

Momenteel wordt gewerkt aan het inrichtingsplan voor het 350 ha grote gebied. Daarvan is 50 ha voor de kustversterking, circa 250 ha

voor zoutwaternatuur/Wetland en 50 ha voor het recreatiecomplex. Dit recreatiecomplex bevat 400 recreatiewoningen, een camping met 300 staanplaatsen en een hotel met circa 80 kamers. Het rijk is onder andere met het CRA betrokken bij dit inrichtingsplan.

Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: 2010

Oplevering: 2014

Financiën

Taakstellende rijksbijdrage: € 18 mln uit het Nota Ruimtebudget. De projectkosten bedragen inclusief de kosten voor kustversterking ongeveer € 200 mln, waarvan ongeveer € 100 mln voor het door een private partij te realiseren recreatiecomplex.

Politiek / bestuurlijk

Project is bij de Nota Ruimte als één van de voorbeeldprojecten voor ontwikkelingsplanning aangewezen. In 2007 is het project als één van de Nota Ruimtebudget projecten geselecteerd.

Marktbenadering

Het project wordt in een publiek-private samenwerking (PPS) van regionale overheids-partijen, een recreatieondernemer en een landschapsstichting uitgevoerd.

Toelichting wijzigingen

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

2010: in februari 2009 is de taakstellende rijksbijdrage voor dit project vastgesteld, waarmee het project is overgegaan naar de realisatiefase.

Grensmaas

PROVINCIE : Limburg
ONDERWERP : waterkeren
FASE : realisatie (0)
MINISTERIE : VenW

ZUID



Projecthistorie

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

Probleem

De hoogwaters op de Rijn en Maas in 1993 en 1995 leverden veel overlast en schade op. Na deze hoogwaters presenteerde het kabinet in februari 1995 het Deltaplan Grote Rivieren. Het Grensmaasproject dat al in 1992 was gestart onder het motto 'Groen voor Grind, een mooie ruil' kreeg hiermee haar doelstelling hoogwaterbescherming erbij. Het Deltaplan Grote Rivieren is de basis voor de planvorming van de Grensmaas.

Beschrijving oplossing

Reductie van de wateroverlast in de gebieden achter de kaden tot een beschermingsniveau van 1:250 via verlaging van de hoogwaterstanden in de Maas. Dit wordt bewerkstelligd door rivierverruimende maatregelen, waardoor tegelijkertijd natuurontwikkeling, ecologisch herstel en grindwinning plaatsvinden.

Tijdschema mijlpalen

Projectbesluit: 2003
Start realisatie: 2005
Oplevering:
2017 hoogwaterbescherming
2018 natuur
2022 grindwinning en oplevering

Financiën

Taakstellend budget: € 142 mln (incl. BLD-bijdrage € 86 mln).
Bijdragen van derden nog bij te dragen: € 8 mln (convenantpartners LNV en provincie Limburg). Project maakt deel uit van het programma Maaswerken.

Politiek / bestuurlijk

Convenanten: eindplan Grensmaas is december 2001 geaccordeerd door de betrokken partijen (Verkeer en Waterstaat, LNV en provincie Limburg). Het eindplan is met een bijbehorende concept uitvoeringsovereenkomst aangeboden aan het uitvoerende Consortium Grensmaas dat op basis daarvan een concept uitvoeringsplan heeft opgesteld. Met het consortium is daarvoor een intentieovereenkomst getekend. Op 1 juli 2005 is de uitvoeringsovereenkomst tussen overheden en consortium getekend en heeft de provincie Limburg het Provinciaal Omgevingsplan (POL) Grensmaas vastgesteld. In februari 2007 heeft de Raad van State alle tegen het POL Grensmaas ingestelde beroepen ongegrond verklaard. Daarmee is dit POL onherroepelijk geworden. De hoofdvergunningen zijn in december 2007 onherroepelijk geworden. In 2008 is het consortium op de eerste locaties gestart met uitvoerende werken.

Toelichting wijzigingen

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

2006: op 1 juli 2005 is uitvoeringsovereenkomst tussen overheden en consortium getekend en is POL Grensmaas vastgesteld. Er is € 55 mln overgeheveld uit de risicoreserveeringen en Noodoverloopgebieden.

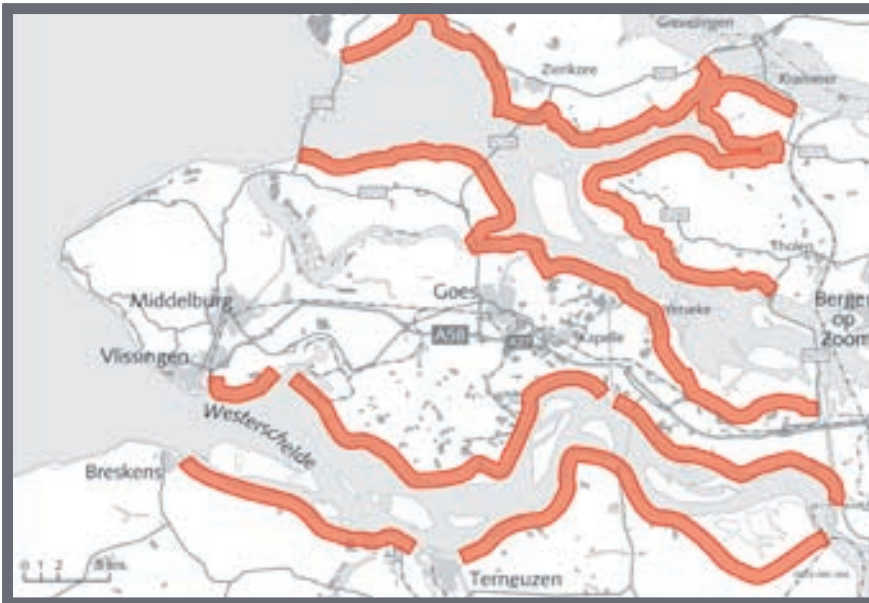
2008: POL Grensmaas is in februari 2007 onherroepelijk geworden.

2009: de hoofdvergunningen zijn in december 2007 onherroepelijk geworden. In 2008 is het consortium op de eerste locaties gestart met uitvoerende werken.

Herstel steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde

PROVINCIE : Zeeland
 ONDERWERP : waterkeren
 FASE : realisatie (0)
 MINISTERIE : VenW

ZUID



Projecthistorie

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

Probleem

In 1996 werd, op grond van nieuwe inzichten, geconstateerd dat een groot deel van de dijkbekledingen van gezette steen niet voldoet aan de in de Wet op de waterkering gestelde veiligheidsnormen. Dit bleek na uitvoering van een globale landelijke inventarisatie van dijkbekledingen van gezette steen.

Beschrijving oplossing

Naar aanleiding van het besluit van de Minister om zo snel mogelijk te starten is het projectbureau Zeeweringen opgericht, dat sinds 1997 werkt aan verbetering van de meest onveilige vakken in Zeeland. Er is begonnen in de Westerschelde, waarbij gaande het project meer inzicht is verkregen in de problematiek. Een nadere inventarisatie heeft plaatsgevonden aan de hand van de uitkomst van de (vijfjaarlijkse) toetsing op grond van de Wet op de waterkering in 2001. Hierover is in februari 2003 aan de Tweede Kamer gerapporteerd. Op basis van deze rapportage is een inventarisatie van de uit te voeren werken in de Oosterschelde gemaakt. Hieruit is gebleken dat circa 173 km steenbekleding in de Oosterschelde verbeterd moet worden.

Tijdschema mijlpalen

Oplevering: 2015

Financiën

Taakstellend budget: € 945 mln (incl. BLD-bijdrage € 43 mln). Dit budget is opgenomen onder 'Dijkversterking en Herstel steenbekleding'.

Politiek / bestuurlijk

Convenanten: de volgorde van de verbeteringswerken is vastgesteld volgens IBOS (Integrale Beoordeling Oosterschelde). Dit is gerelateerd aan de evenredige verdeling van de natuurbelasting. Dit is gebeurd in overleg met betrokken waterschappen en provincies. Hierbij spelen ook andere criteria een rol, dan de in dit project spelende technische criteria. Gedacht kan worden aan financiële, organisatorische en bestuurlijke aspecten. Ook het feit dat de Oosterschelde aangewezen is als 'Nationaal Park' zal invloed hebben op de uitvoering van deze werken.

Toelichting wijzigingen

2005: het project 'Herstel steenbekleding (exclusief Flevoland)' heeft betrekking op de Westerschelde en de Oosterschelde. Gelet op de omvang van beide deelprojecten en het verschil in fase is besloten het project te splitsen. Voor beide projecten zijn op aparte projectbladen opgenomen.

2006: de projectkosten Oosterschelde en Westerschelde zijn aangepast vanwege aanbestedingsresultaten (respectievelijk € -2 mln en € -3 mln).

2007: de projecten 'Herstel steenbekledingen Oosterschelde' en 'Herstel steenbekledingen Westerschelde' bevinden zich allebei in de realisatiefase. Deze zijn derhalve samengevoegd. De projectkosten zijn aangepast vanwege aanbestedingsresultaten (€ -2 mln).

Zandmaas

PROVINCIE : Limburg
ONDERWERP : waterkeren
FASE : realisatie (0)
MINISTERIE : VenW

ZUID



Projecthistorie

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

Probleem

De hoogwaters op de Rijn en Maas in 1993 en 1995 leverden veel overlast en schade op. Na deze hoogwaters presenteerde het kabinet in februari 1995 het Deltaplan Grote Rivieren. Dit plan is de basis voor de planvorming van de Zandmaas.

Beschrijving oplossing

Het Zandmaastraject is 150 km lang en loopt van Linne tot Hedel. De maatregelen die plaatsvinden vinden, zijn vervat in het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute en in het streekplan POL Zandmaas. Met de uitvoering van de maatregelen die onderdeel uitmaken van het project Zandmaas wordt in 2015 aan de bevolking achter de kaden van de Zandmaas een hoogwaterbescherming geboden van 1:250 en wordt beperkt natuur ontwikkeld. Maatregelen gericht op hoogwaterbescherming zijn verbreding, verdieping, retentie, hoogwatergeulen en kadeverhoging.

Bij de Zandmaas, waarvoor door de convenantpartners middelen zijn gereserveerd, ligt het accent op het zo snel mogelijk realiseren van de hoogwaterbescherming (opdrachtgever VenW).

Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 2002
Start realisatie: 2002
Oplevering: 2017

Financiën

Taakstellend budget: € 539 mln (incl. BLD-bijdrage € 130 mln).
Bijdragen van derden: € 12 mln (convenantpartners LNV en provincie Limburg).
Project maakt deel uit van het programma Maaswerken.

Politiek / bestuurlijk

Toezegging: de politieke toezegging is 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.

Toelichting wijzigingen

2005: in 2004 is de planning voor de uitvoering van de Maaskades rondom Roermond, Venlo, Gennep en Mook & Middelaar in verband met de plaatsing van de Maaskades onder de Wet op de waterkering en de discussie met de Waterschappen over de kosten van Beheer en onderhoud, aangepast.

2006: er is € 51,5 mln overgeheveld uit de risicoreserveringen en Noodoverloopgebieden.

De projectkosten zijn aangepast vanwege aanbestedingsresultaten (€ -12 mln).

2009: het budget is aangepast door extra ontvangsten van derden.

Volkerak Zoommeer

PROVINCIE : Zeeland,
Noord-Brabant,
Zuid-Holland
ONDERWERP : waterbeheren
FASE : planstudie (1)
MINISTERIE : VenW

ZUID



Projecthistorie

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

Probleem

Vanaf begin jaren '90 wordt in toenemende mate in de zomer blauwalgenbloei aangetroffen in het Volkerak Zoommeer (VZM). De oorzaak is een combinatie van hoge nutriëntenconcentraties en de lange verblijftijd daarvan in het water. Dit leidt tot veel overlast voor verschillende gebruiksfuncties (oever- en verblijfsrecreatie, wonen, natuur, landbouwwater). Vanuit de scheepvaartfunctie van de Volkeraksluizen wordt een potentieel capaciteitsknelpunt voorzien als gevolg van de groei van het goederenvervoer. Daarnaast loopt een planstudie naar de verruiming van de waterberging in het VZM. Deze problemen worden zoveel mogelijk in samenhang bekeken.

Beschrijving oplossing

In de periode 2005-2009 hebben het ministerie van VenW, de provincies Zeeland, Noord-Brabant en Zuid-Holland en drie waterschappen een planstudie/MER laten uitvoeren naar de verbetering van de waterkwaliteit, en met name naar het terugdringen van de blauwalgenbloei. Er zijn twee alternatieven onderzocht: het zoete en het zoute alternatief. Uit de planstudie blijkt dat alleen het zoute alternatief, waarbij water uit de Oosterschelde wordt gebruikt om door te spoelen, gecombineerd met een beperkte getijdendynamiek op het meer, effectief is. De zoutdoordringing door de sluisen naar aangrenzende zoete wateren zal zoveel mogelijk worden beperkt. Omdat het water in een zout Volkerak-Zoommeer niet meer geschikt is voor de landbouw, zal hiervoor een alternatieve voorziening moeten komen. Ook zullen maatregelen moeten

worden getroffen om over voldoende zoet water voor de landbouw, industrie en drinkwater in het Benedenrivierengebied te kunnen blijven beschikken.

Tijdschema mijlpalen

Voorkeursbesluit: 2009
Projectbesluit: 2011/2012
Start realisatie: 2012
Uitvoering gereed: 2015/2017

Financiën

Raming totale kosten: € 40 - 763 mln. De maximale raming betreft de financiering van een nieuw doorlaatmiddel, het voorkomen van zoutindringing in de Volkeraksluizen de compensatie in het benedenrivierengebied en een alternatieve zoetwateraanvoer voor de land- en tuinbouw. De planstudie/MER is een gezamenlijke traject, kostenverdeling (totaal € 1,4 mln) 50% VenW en 50% provincies en waterschappen. De totale kosten voor de aanvullende studie zijn € 0,4 mln.

Politiek/bestuurlijk

In juni 2009 heeft de stuurgroep Zuidwestelijke Delta een advies uitgebracht aan de staatssecretaris van VenW en de minister van LNV over een pakket van maatregelen om de zoetwatervoorziening bij een zout VZM zo goed mogelijk te regelen.

Toelichting wijzigingen

2006: het project is nieuw in de planstudie-fase.

2008: door mogelijk extra maatregelen in de infrastructuur wordt projectbesluit later genomen en vertragen start realisatie en oplevering.

2009: de maximale raming is verhoogd tot € 250 mln als gevolg van de meest duurzame oplossing (het zoute alternatief).

Natuurcompensatieproject Perkpolder

PROVINCIE : Zeeland
ONDERWERP : waterbeheren
FASE : realisatie (0)
MINISTERIE : VenW

ZUID



Projecthistorie

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

Probleem

Het natuurverlies ten gevolge van de tweede verruiming (1997/1998) van de vaargeul van de Westerschelde dient voldoende te worden gecompenseerd.

Beschrijving oplossing

Voor de uitvoering van natuurcompensatie is een programma opgesteld, dat zowel binnendijkse als buitendijkse projecten omvat. Een van de buitendijkse projecten betreft Perkpolder.

Inpassing

De gebiedsontwikkeling Perkpolder combineert de natuurdoelstelling met een sociaal-economische doelstelling. In een plangebied ter grootte van 500 ha worden, naast een ontpoldering van 75 ha, 'wonen en recreatie' ontwikkeld. Van deze 75 ha natuurontwikkeling is 35 ha (als extra bovenop het oorspronkelijke plan voor 40 ha) opgenomen in het Natuurpakket Westerschelde (Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium). Bovendien etaleert de gebiedsontwikkeling klimaatadaptaties, ontwikkeld in het Europese project Com-Coast, waarbij een duurzame bescherming tegen overstroming wordt gecombineerd met meervoudig ruimtegebruik.

Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: 2008

Oplevering: 2013

Financiën

Voor dit project is € 31 mln gereserveerd (incl. BLD-bijdrage € 0,47 mln, incl. bijdrage provincie Zeeland € 3,3 mln, incl. bijdrage uit het

Natuurpakket Westerschelde € 12 mln (ten laste van begroting van LNV)). Voor de realisatie van het project is een projectrekening geopend bij het Groenfonds.

Politiek / bestuurlijk

Convenanten:

1. Verdrag met het Vlaams Gewest inzake de 2^e verruiming van de vaarweg in de Westerschelde (1995).
2. Bestuursovereenkomst inzake de uitvoering van het Natuurcompensatieprogramma Westerschelde met betrokken gemeenten, waterschappen, Provincie Zeeland, Dienst Landelijk Gebied en LNV (1998).
3. Intentieovereenkomst inzake de Gebiedsontwikkeling Perkpolder met Provincie Zeeland en gemeente Hulst (2004).
4. Bestuursovereenkomst tussen de publieke partijen inzake de ontwikkeling en realisatie van het project Perkpolder (december 2007).
5. Samenwerkingsovereenkomst Perkpolder tussen Provincie Zeeland, gemeente Hulst, AM Grondbedrijf en Bouwfonds Ontwikkeling (2008).
6. Samenwerkingsovereenkomst tussen Rijkswaterstaat en Dienst Landelijk Gebied betreffende de realisatie van het natuurcompensatieproject Perkpolder (2009).

Marktbenadering

Onder regie van Rijkswaterstaat heeft de Dienst Landelijk Gebied (DLG) de verantwoordelijkheid voor de realisatie. DLG zal het werk door middel van een E&C contract op de markt zetten.

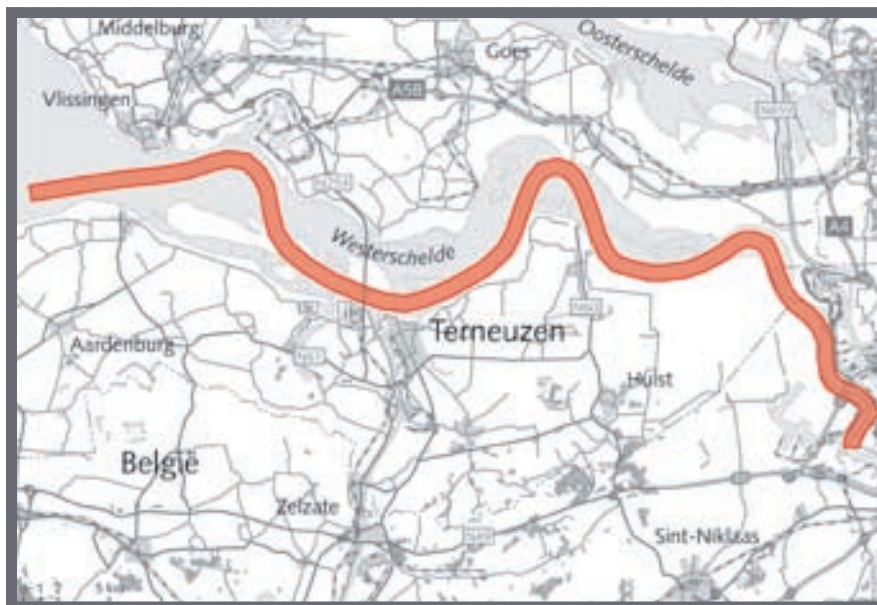
Toelichting wijzigingen

2008: dit project is nieuw in de realisatiefase.

Verruiming vaargeul Westerschelde

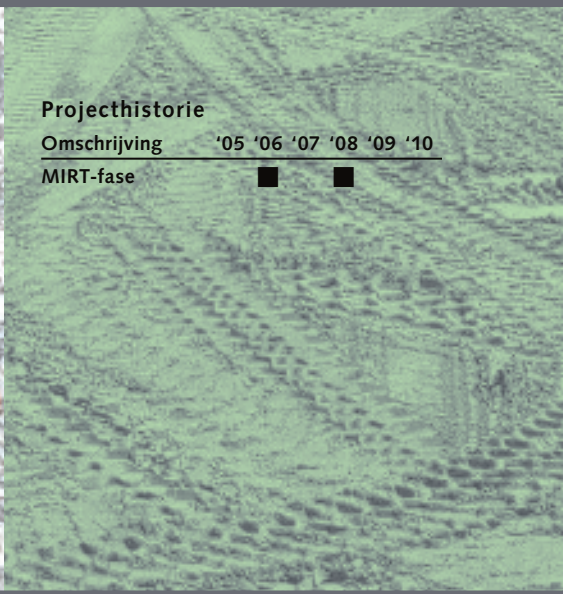
PROVINCIE : Zeeland
ONDERWERP : waterbeheren
FASE : realisatie (0)
MINISTERIE : VenW

ZUID



Projecthistorie

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



Probleem

De vaarweg naar Antwerpen is onvoldoende diep voor de verwachte groei van containerschepen.

Een derde verruiming van de vaargeul in het Schelde-estuarium zorgt ervoor dat schepen met een diepgang van 13,10 meter onafhankelijk van het getij van en naar de haven van Antwerpen kunnen varen. Hiervoor dienen twaalf ondiepe gedeelten op Nederlands grondgebied en twee op Vlaams grondgebied te worden gebaggerd.

Beschrijving oplossing

De derde verruiming is onderdeel van de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium. De verruiming van de vaargeul (zowel op Vlaams als Nederlands grondgebied) wordt uitgevoerd en gefinancierd door Vlaanderen. Voor verruiming van de vaargeul op Nederlands grondgebied wordt de Tracéwetprocedure gevolgd. Nederland financiert maximaal € 30 mln op Nederlands grondgebied voor wrakkenberging, kabels- en leidingbescherming, vaargeulwandverdediging en mogelijke herstelmaatregelen in de Westerschelde, waarbij niet duidelijk is dat de noodzaak tot herstel wordt veroorzaakt door de verruiming.

Tijdschema mijlpalen

Projectbesluit (Tracébesluit): 2008
Start realisatie (Uitvoeringsbesluit): 2009
Oplevering: verruiming vaargeul: 2010/2011
Oplevering geulwandverdediging en wrakkenberging: 2012
Evaluatie monitoring: 2018

Financiën

De uitvoeringskosten voor de verruiming van de vaargeul (raming € 240 mln) worden door de Vlaamse overheid gedragen. Tussen Nederland en Vlaanderen is afgesproken dat Nederland voor maximaal € 31 mln bijdraagt (inclusief BLD-bijdrage van € 3 mln).

Politiek / bestuurlijk

Op 11 maart 2005 is door Vlaanderen en Nederland het derde Memorandum van Overeenstemming getekend, waarmee ook de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium werd vastgesteld. Over uitvoering van de Ontwikkelingsschets is op 21 december 2005 in Middelburg door Vlaanderen en Nederland een verdrag ondertekend, als onderdeel van in totaal vier Scheldeverdragen. Deze verdragen zijn in februari 2007 door het Vlaamse Parlement goedgekeurd. De Tweede Kamer is eind 2007 akkoord gegaan met de verdragen en de Eerste Kamer in juli 2008. Het Tracébesluit voor de vaarwegverruiming is genomen nadat de Eerste Kamer haar akkoord heeft gegeven. In 2009 zijn de uitvoeringsbesluiten genomen. Tegen Tracébesluit en uitvoeringsbesluiten is beroep aangetekend bij de Raad van State. Deze heeft de uitvoeringsbesluiten deels geschorst in afwachting van de bodemprocedure. Hierdoor kan vooralsnog niet worden begonnen met de vaargeulverruiming. De definitieve uitspraak van de Raad van State wordt begin 2010 verwacht.

Toelichting wijziging

2006: het project is overgegaan van de verkenningfase naar de planstudiefase.

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

2010: in juli 2009 heeft de Raad van State in een voorlopige uitspraak geoordeeld dat met onvoldoende zekerheid is vastgesteld dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zullen worden aangetast. Aangezien de Raad van State begin 2010 een definitieve uitspraak zal doen, is nog niet duidelijk of deze voorlopige uitspraak gevolgen heeft voor de mijlpalen.

A2 Maasbracht - Geleen

PROVINCIE : Limburg
ONDERWERP : hoofdwegen
FASE : planstudie (2)
MINISTERIE : VenW

ZUID



Projecthistorie

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

Probleem

De groei van het verkeer op dit traject leidt op termijn tot verkeersafwikkelingsproblemen.

Beschrijving oplossing

Voor de huidige autosnelweg 2x2 rijstroken zijn naast het nulalternatief en het meest milieuvriendelijke alternatief, verschillende verbredingsalternatieven in studie.

De spitstrook in noordelijke richting wordt versneld gerealiseerd en het gedeelte Geleen - Urmond wordt versneld in beide richtingen structureel aangepakt.

Tijdschema mijlpalen

Spitsstrook Geleen - Maasbracht

Wegaanpassingsbesluit: 2010

Start realisatie: 2011

Oplevering: 2011-2013

Verbreiding Maasbracht - Geleen

Tracébesluit: 2013

Start realisatie: 2014

Oplevering: 2016 - 2018

Financiën

Het taakstellend budget is voor deze projecten nog niet bepaald. Er is € 100 mln beschikbaar uit de aanbestedingsmeevaller A73.

Politiek / bestuurlijk

Bij de bestuurlijke overleggen MIRT voorjaar 2008 zijn met de regio afspraken gemaakt om al eerder een spitsstrook in noordelijke richting te realiseren (naast de spitsstrook in zuidelijke richting uit het Maatregelenpakket Limburg) en de noodzaak van een definitieve oplossing tussen Maasbracht en Urmond opnieuw af te wegen voor de periode 2016 - 2018.

In het bestuurlijke overleg MIRT voorjaar 2009 zijn verdere afspraken gemaakt met de regio. Uitgangspunt blijft realisatie van de definitieve verbreding van het volledige traject van 2x2 naar 2x3 in 2016, als de verkeersafwikkeling dat nodig maakt. Inmiddels wordt met de spoedaanpak naast de spitsstrook in noordelijke richting, het gedeelte Geleen - Urmond reeds in beide richtingen aangepakt.

Toelichting wijzigingen

2006: het project vervangt de projecten A2 Grathem - Urmond en A2/A76 Urmond - Kerensheide - Hoensbroek. Start van de uitvoering tot en met 2014 is niet voorzien. Er zijn (bestuurlijk) afspraken gemaakt om (voorlopig) verder te studeren.

2007: conform afspraak uit het bestuurlijk overleg over het MIT 2006 worden de mogelijkheden van de versnelling van het project gezamenlijk onderzocht.

2008: de studie wordt voortgezet; de richtlijnen zijn verschenen in maart 2007.

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

2010: in de bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2008 en voorjaar 2009 zijn afspraken gemaakt over de oplossingen en het tijdschema. Uitgangspunt blijft realisatie van de definitieve verbreding van het volledige traject van 2x2 naar 2x3 in 2016, als de verkeersafwikkeling dat nodig maakt. Het gedeelte Geleen - Urmond is onderdeel van de spoedaanpak en wordt reeds in beide richtingen structureel aangepakt.

A2 Passage Maastricht

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

ZUID



Projecthistorie

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

Probleem

Doordat de A2 de stad Maastricht doorkruist is een meervoudige problematiek van verkeersafwikkeling, bereikbaarheid, kwaliteit leefomgeving, veiligheid, barrièrewerking en stedelijk ruimtegebruik rond de A2 ontstaan.

Beschrijving oplossing

Het project A2 Maastricht is een integraal project, waarbij de gemeenten Maastricht en Meerssen, de provincie Limburg en het rijk samenwerken om een oplossing te bieden voor de meervoudige problematiek van doorstroming en bereikbaarheid van de stad en de regio en kwaliteit van de leefomgeving. Hierbij wordt ingezet op PPS (combinatie van infrastructuur en gebiedsontwikkeling).

Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 2010
Start realisatie: 2010
Oplevering: 2016

Financiën

De taakstellende bijdrage van het rijk aan het project bedraagt € 551 mln. De regio draagt € 146 mln bij aan het project, inclusief een vastgoedpotentie. Tevens wordt samenwerking gezocht met private partijen.

Politiek / bestuurlijk

Convenanten: op 15 januari 2003 is een bestuursovereenkomst ondertekend. Op 7 december 2005 is de eerste aanvullende bestuursovereenkomst getekend, gevolgd door de tweede aanvullende bestuursovereenkomst op 22 februari 2006. Op 29 juni

2006 is de samenwerkingsovereenkomst getekend, is een trechteringsbesluit genomen en gekozen voor de nadere uitwerking van een tunnelalternatief onder het bestaande tracé. Op basis van de resultaten van de consultatie is door de bestuurlijke partijen bevestigd dat de eind 2008 door de marktpartijen aangeboden plannen binnen de vooraf vastgelegde bestuurlijke kaders passen.

Marktbenadering

Bij dit project worden integrale projectontwikkeling (gebied, vastgoed en infrastructuur), procedurele vervlechting (Tracéwet en Ruimtelijke ordening) en innovatieve aanbesteding (vroegtijdige inschakeling van de markt) toegepast.

In 2006 is de PPC uitgevoerd. Op basis daarvan is gekozen voor een DB-contract. In november 2006 is de aanbesteding gestart met plaatsing van de advertentie voor de Europese aanbesteding. De selectiefase van de aanbesteding is op 21 maart 2007 afgesloten met de selectie van 5 deelnemers. Op 5 april 2007 is de dialoof fase gestart van de concurrentiegerichte dialoog. Eind 2007 zijn 3 deelnemers, na de eerste dialoofronde, geselecteerd om een integraal plan uit te werken. De consultatie op de uitgewerkte plannen is gestart op 15 november 2008 en in januari 2009 succesvol afgesloten. Op 25 juni 2009 is het project gegund.

Filetop 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunt 45 uit de Filetop 50.

Toelichting wijzigingen

2007: de oplevering van het project is drie jaar vertraagd.

De oorzaken daarvan zijn:

- Het besluit in 2005 om het MER in twee fasen op te stellen, waarbij trechtering van de alternatieven na de eerste fase plaats vindt, in plaats in de richtlijnen voor het MER;
- Uitstel van de marktbenadering tot nadat bestuurlijke afspraken zijn gemaakt over een budgettaire tekort en het omgaan met risico's. Hiervoor waren aanvullende onderzoeken nodig. De afspraken zijn vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst die 29 juni 2006 is getekend.

De budgetverhoging (€ 202 mln) is veroorzaakt door het toevoegen van het BTW component, de toevoeging van de planstudiekosten, een aanvullende risicovoorziening voor de problematiek ten aanzien van grondwater en lucht en een scopewijziging (van 2 x 2/ weefstrook naar 2 x 3/ weefstrook).

2010: de innovatieve aanpak vraagt om budgettaire kadering vooraf. In dat verband zijn de bijdragen van de partners vanaf peildatum april 2007 waarde vast gemaakt.

A4 Dinteloord - Bergen op Zoom

PROVINCIE : Noord-Brabant
ONDERWERP : hoofdwegen
FASE : planstudie (1)
MINISTERIE : VenW

ZUID



Projecthistorie

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

Probleem

Tussen Dinteloord en Bergen op Zoom ontbreekt een schakel in de A4. De vervangende weg, de N259, die door en langs een aantal woonkernen loopt, is onvoldoende ingericht om het groeiende verkeer op termijn goed te kunnen afwikkelen. Bovendien wordt door het ontbreken van een schakel in de A4 de A16 zwaarder belast dan nodig en gewenst is.

Beschrijving oplossing

In 1998 is een Tracébesluit vastgesteld dat uitgaat van een autosnelweg met 2x2 rijstroken tussen Dinteloord en Bergen op Zoom. In 2001 heeft de Raad van State het tracé ten oosten van Steenbergen vernietigd. Hierdoor is de oplossing in 2 delen geknipt. De omlegging Halsteren is reeds uitgevoerd; de A4 Steenbergen doorloopt opnieuw de procedure. In maart 2007 (TK 28 196, nr. 2) is in het standpunt gekozen voor een westelijke omlegging, in principe met een brug voor de Steenbergse haven. Aangezien uit de marktbenadering echter is gebleken dat een aquaduct binnen het budget (inclusief een bijdrage van € 5 mln van de gemeente Steenbergen) mogelijk is, is de keuze voor een aquaduct gemaakt.

Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 2010
Start realisatie: 2011
Oplevering: Steenbergen 2013

Financiën

Taakstellend budget: € 300 mln (incl. BLD-bijdrage € 48 mln en incl. bijdrage derden € 62 mln). Het taakstellende budget is exclu-

sief € 60 mln voor de reeds uitgevoerde Omlegging Halsteren.

Politiek / bestuurlijk

Toezeggingen: de motie Mastwijk (TK 30300A, nr. 9) om met een financieringsplan te komen is uitgevoerd. Rijk en regio hebben in 2005 een overeenkomst gesloten over de financiering.

Om te bezien of een aquaduct voor de Steenbergse haven binnen het budget mogelijk is, is met Steenbergen afgesproken dat een eventueel aanbestedingsoverschot hiervoor beschikbaar is, mits Steenbergen zelf ook € 5 mln inbrengt.

De toezegging in combinatie met de uitkomsten uit de marktbenadering heeft geresulteerd in de keuze voor een aquaduct. De regio heeft ermee ingestemd dat de start van de uitvoering verschuift naar medio 2011.

Marktbenadering

Medio 2008 is de markt benaderd middels een aanbesteding met een concurrentiegerichte dialoog.

Filetop 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunt 41 uit de Filetop 50.

Toelichting wijzigingen

2005: door onteigeningsprocedures en uitwerking ontwerp staat uitvoering gepland vanaf 2006. Oplevering voorzien in 2007.

2006: eind 2004 is € 100 mln door het rijk beschikbaar gesteld voor project VERA. Projectkosten Halsteren aangepast vanwege inpassing BLD-bijdrage (€ 11 mln).

2007: eind 2005 is met de regio overeengekomen dat VenW en de regio elk € 15 mln extra bijdragen. Project is volledig gefinancierd en motie Mastwijk uitgevoerd. De uitvoering van de overige delen is versneld.

2008: aan de Tweede Kamer is medegedeeld dat een poging wordt gedaan een aquaduct binnen het budget te realiseren.

2009: zomer 2008 zijn afspraken gemaakt met de regio over aanvullende financiering. De regio draagt € 15 mln extra bij en het rijk € 60 mln (excl. BLD-bijdrage). De regio heeft ingestemd met een latere uitvoering dan 2010. Door financiële tekorten is de aanbestedingsprocedure tijdelijk opgeschort.

2010: budget is overgeheveld van Omlegging Halsteren naar A4 Steenbergen - Bergen op Zoom (€ 14 mln). Ten behoeve van de keuze voor een aquaduct is de bijdrage van derden met € 5 mln verhoogd.

A27 Utrecht (Lunetten) - Hoopolder

PROVINCIE : Noord-Brabant
ONDERWERP : hoofdwegen
FASE : planstudie (1)
MINISTERIE : VenW

ZUID



Projecthistorie

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

Probleem

Op de A27 Breda - Utrecht neemt de omvang van de automobilitoe toe. De voorziene reistijden op het traject Lunetten bij Utrecht tot de A59 bij Hoopolder voldoen niet aan de in de Nota Mobiliteit voor 2020 geformuleerde streefwaarde. Prominent knelpunt is tevens de Merwedeburg bij Gorinchem waarvoor versnelde uitvoering gewenst is. Daarnaast is er sprake van veiligheids- en leefbaarheidsproblemen (geluidhinder, luchtkwaliteit en barrièrewerking), die samenhangen met de A27.

Beschrijving oplossing

Op basis van het standpunt worden in het trechteringstraject de volgende verbredingsalternatieven onderzocht:

- 2x3 rijstroken met regionale verbindingen
- deels 2x3, deels 2x4 rijstroken
- deels 2x3, deels 4x2 rijstroken

Naast deze verbredingsalternatieven wordt een innovatief snelwegconcept onderzocht, het HogeSnelweg Alternatief. Aanvullend op de alternatieven wordt een MMA-pakket uitgewerkt.

Tolheffing is als voorkeursvariant bij de alternatieven bestempeld, omdat uitgegaan wordt van tolheffing voor een deel van de financiering van het project.

Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 2012
Start realisatie: 2013
Oplevering: 2018

Financiën

Het taakstellend budget is nog niet bepaald.

Politiek / bestuurlijk

Gemeente Gorinchem heeft de wens voor een ontsluiting van bedrijventerrein Gorinchemnoord.

Toezegging van minister VenW tijdens MIT-behandeling 2005 (TK 30300, nr 50) over plan van aanpak realisatie knooppunt Gorinchem/Merwedeburg.

Marktbenadering

Er wordt onderzocht op welke wijze marktpartijen worden betrokken. In 2009/2010 wordt een PPC uitgevoerd.

Filetop 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen of verlichten van de knelpunten 8, 17, 44, 47 en 50 uit de Filetop 50.

Toelichting wijzigingen

2006: het project is overgegaan van de verkenningfase (A27 Breda - Utrecht) naar de planstudiefase.

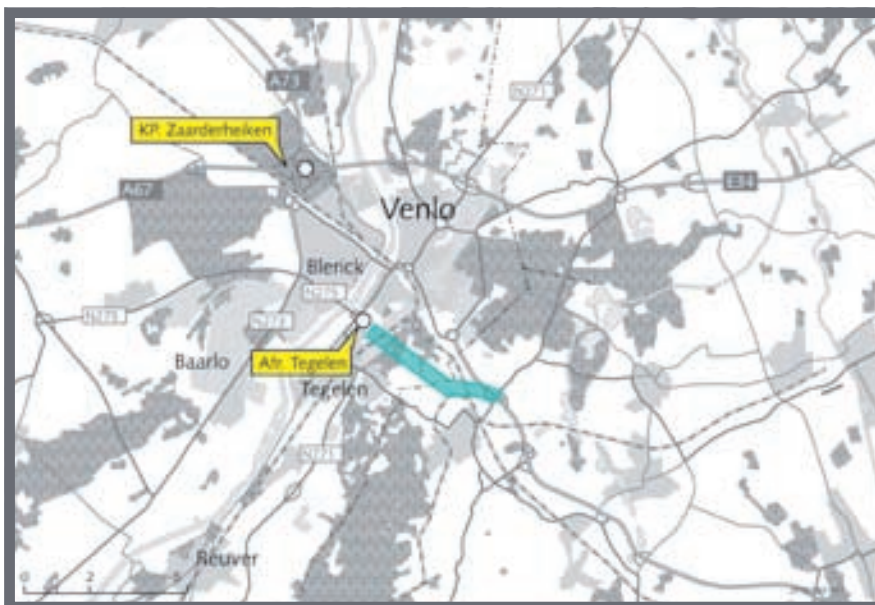
2007: in het bestuurlijk overleg MIT (eind 2005) heeft de minister van VenW aan de regio gemeld dat de uitvoeringsperiode van de A27 verkeerd in het MIT 2006 is opgenomen. Dit is gewijzigd in 2013 - 2018. De mogelijkheden voor versnelling van (delen van) het project worden onderzocht in samenhang met tol.

2010: gezien de complexiteit van het project is gekozen om te starten met een trechteringstraject en zo te komen tot één gedragen voorkeursalternatief. Dit is in lijn met de adviezen van commissie Elverding. Het tracébesluit vertraagt hierdoor. De start van de realisatie en de oplevering blijven ongewijzigd.

A74 Venlo

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

ZUID



Projecthistorie

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

Probleem

Het betreft hier een ontbrekende schakel tussen het Nederlandse en het Duitse hoofdwegenet.

Beschrijving oplossing

In de huidige situatie wordt het verkeer naar (Zuid-)Duitsland afgewikkeld via de kern van Venlo. In 2002 is het volgende standpunt ingenomen: een weg met 2x2 rijstroken die de verbinding vormt tussen de A73 en de Duitse BAB61.

Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 2010
Start realisatie: 2010
Oplevering: 2012

Financiën

Taakstellend budget: € 844 mln (incl. BLD-bijdrage € 102 mln en incl. bijdragen van derden € 49 mln, provincie Limburg). Dit bedrag is voor de projecten A74 Venlo, A73 Venlo - Maasbracht, Oosttangent Roermond en de N68, zoals is afgesproken in de eind 1999 afgesloten bestuursovereenkomst.

Politiek / bestuurlijk

Convenanten: eind 1999 was met de provincie Limburg een overeenkomst gesloten voor een pakket van rijksprojecten en provinciale projecten. Hierin zijn afspraken over de financiering van de A74 opgenomen.

In 2005 is een verdrag met Duitsland afgesloten waarin afspraken zijn vastgelegd over de grensoverschrijdende aspecten van het project.

Toelichting wijzigingen

2005: de start van de realisatie is met twee jaar vertraagd omdat het afronden van de procedures meer tijd vergt.

2006: de projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 101 mln). Door problematiek rond luchtkwaliteit is de planstudie vertraagd.

2007: het budget voor de A73 is naar beneden bijgesteld als gevolg van een te verwachten aanbestedingsmeevaller voor de A73. Het vrijkomende budget (€ 123 mln) komt ten goede aan de regio. Door problematiek rond luchtkwaliteit is de oplevering van het project vertraagd.

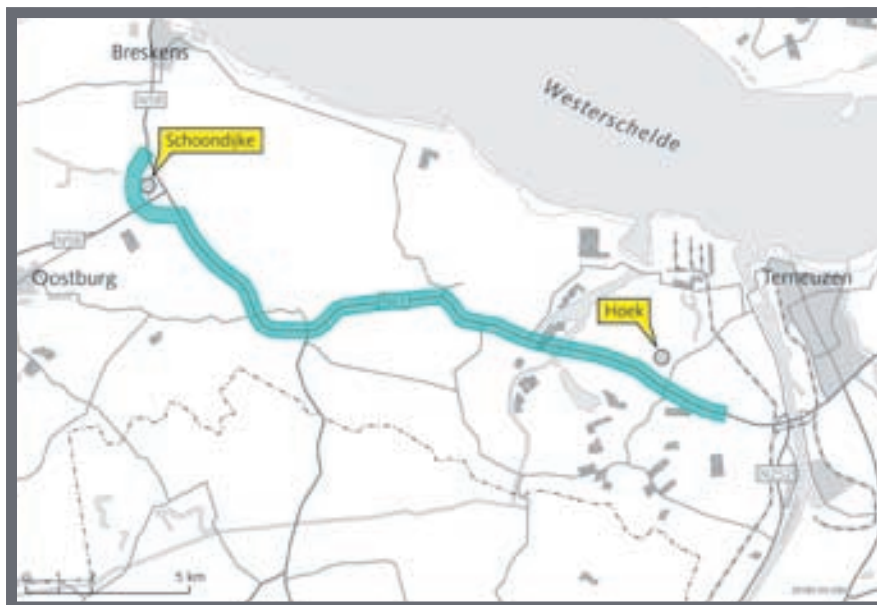
2008: van de aanbestedingsmeevaller van € 123 mln van de A73 is € 23 mln weer aan het budget toegevoegd t.b.v. projecten in de regio. Deze projecten worden nog nader gedefinieerd. € 100 mln is beschikbaar voor de A2 Maasbracht - Geleen. Het project heeft vertraging ondervonden als gevolg van een fout in de verkeersmodellen.

2009: de planstudie is als gevolg van onderzoek naar luchtkwaliteit vertraagd.

N61 Hoek - Schoondijke

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

ZUID



Projecthistorie

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

Probleem

De verkeersveiligheid is op deze enkelbaansweg in het geding door een onvoldoende scheiding van snel en langzaam verkeer. Daarnaast is er in de kern van Schoondijke sprake van een probleem met de kwaliteit van de leefomgeving.

Beschrijving oplossing

In 2003 is het Standpunt ingenomen. Er wordt uitgegaan van een weg met 2 x 2 rijstroken tussen Hoek en Biervliet, een weg met 2 x 1 rijstroken tussen Biervliet en Schoondijke, een halve omleiding bij Schoondijke, parallelwegen voor landbouwverkeer aan beide zijden van de weg tussen Hoek en Schoondijke.

Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 2010
Start realisatie: 2012
Oplevering: 2014

Financiën

Taakstellend budget: € 128 mln (incl. BLD-bijdrage € 22 mln).

Politiek / bestuurlijk

Toezeggingen: eind 1998 was met de provincie Zeeland afgesproken dat de N61, als onderdeel van een groter pakket, zal worden gerealiseerd in de periode 2007-2010.

Toelichting wijzigingen

2006: door nader luchtonderzoek loopt project vertraging op van minimaal 1 jaar. De start van de realisatie is opgeschoven. De oplevering blijft gehandhaafd op 2010. De projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 22) en verwachte aanbestedingsresultaten (€ -1 mln).

2007: als gevolg van het nader luchtonderzoek wordt de oplevering met 1 jaar vertraagd.

2008: als gevolg van vertraging in het luchtonderzoek moesten verkeersprognoses geactualiseerd worden. Hierdoor wordt de oplevering met 1 jaar vertraagd.

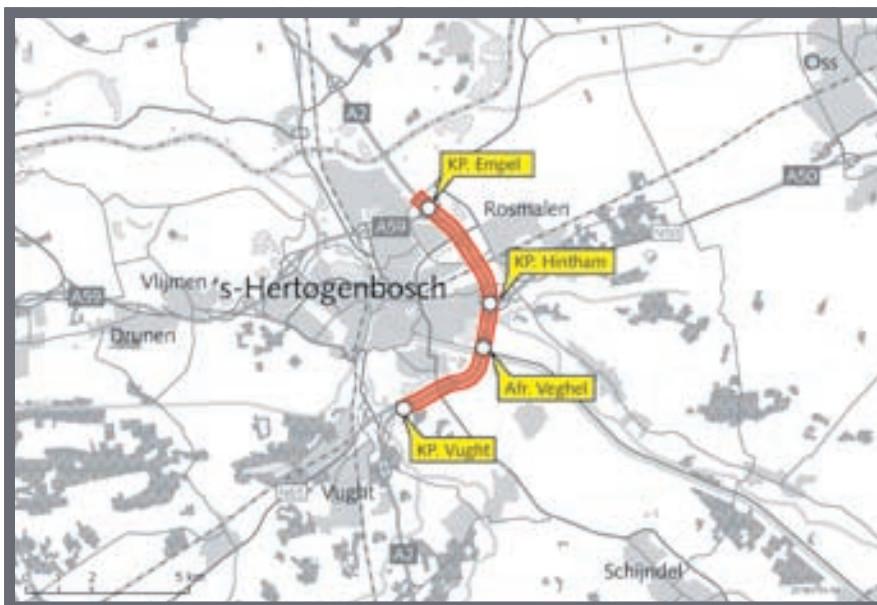
2009: als gevolg van nieuwe jurisprudentie is besloten een aanvullend MER te publiceren. Het project is tevens vertraagd als gevolg van landelijke luchtproblematiek.

2010: het opstellen van het aanvullende MER heeft geleid tot vertraging van de besluitvorming.

A2 Rondweg Den Bosch

PROVINCIE : Noord-Brabant
ONDERWERP : hoofdwegen
FASE : realisatie (0)
MINISTERIE : VenW

ZUID



Projecthistorie

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

Probleem

De groei van het autoverkeer leidt tot verdere afwikkelingsproblemen en daarmee ook tot verkeersonveilige situaties. Zonder maatregel zal de congestie toenemen.

Beschrijving oplossing

Voorzien wordt in de ombouw van de bestaande snelweg van 2 x 3 rijstroken naar 4 x 2 rijstroken over het grootste gedeelte van het traject Empel-Vught. Er is sprake van een systeem van hoofdrij- en parallelbanen.

Inpassing

Er is gewerkt aan een betere stedenbouwkundige inpassing, hetgeen heeft geresulteerd in een gedeeltelijke verlaging van de snelweg in combinatie met een pleinviaduct. Hiermee wordt de barrièrewerking verminderd en kan het gebied beter worden gebruikt voor stedelijke functies. Ter voorbereiding op de toekomstige verlegging van de Zuid-Willemsvaart wordt een brug ingepast in het traject van de A2.

Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 2001
Start realisatie: 2005
Oplevering: 2010

Financiën

Taakstellend budget: € 277 mln (incl. BLD-bijdrage € 39 mln).

Politiek / bestuurlijk

Moties: motie Verbugt/Reitsma, vergaderjaar 96/97, kamerstuk 24710, nr. 3. In de motie wordt opgeroepen de voltooiing van het knooppunt Empel mee te nemen in de uitwerking van de plannen ter verbreding van de A2. De motie is afgedaan met de afspraak de aansluiting Bruistensingel om te bouwen en daarmee af te zien van de ombouw van het knooppunt Empel (brief minister aan Tweede Kamer, d.d. 8 juni 2000, TK 26800XII, nr 67).

Marktbenadering

Voor de realisatie van dit project is een Design-, Construct- en Maintenance-contract (DC&M-contract) opgesteld.

Filetop 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen of verlichten van de knelpunten 31 en 40 uit de Filetop 50.

Toelichting wijzigingen

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

2006: de projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 37 mln) en aanbestedingsresultaten (€ -2 mln).

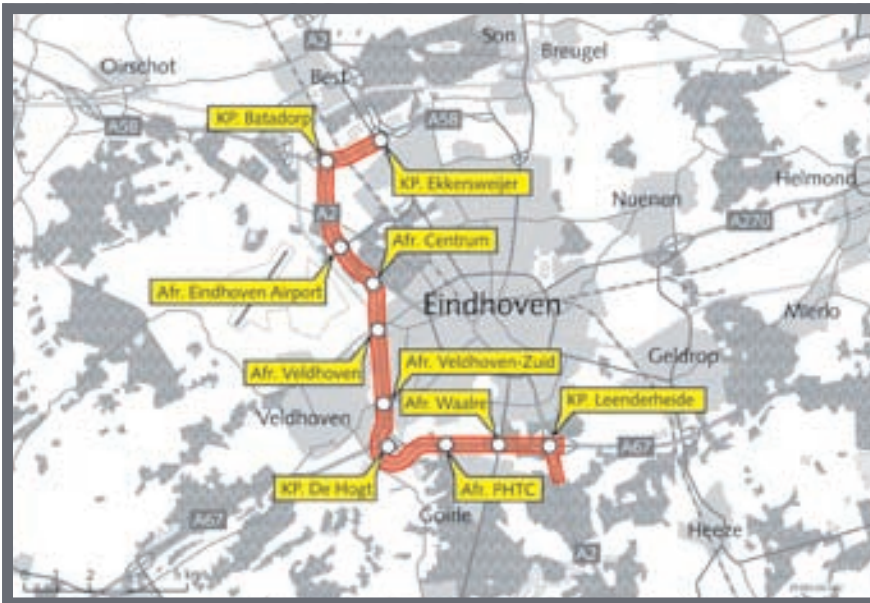
2007: de projectkosten zijn aangepast vanwege aanbestedingsresultaten €-72 mln).

2010: extra budget toegekend ten behoeve van verkeersdoorstroming (+ € 6,5 mln) en brug Zuid - Willemsvaart (+ € 5 mln).

A2 Tangenten Eindhoven

PROVINCIE : Noord-Brabant
ONDERWERP : hoofdwegen
FASE : realisatie (0)
MINISTERIE : VenW

ZUID



Projecthistorie

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

Probleem

De groei van het verkeer heeft afwikkelingsproblemen tot gevolg. Daarnaast zijn er problemen met het in-/uitvoegen, onder andere vanwege het grote aantal dicht op elkaar gelegen aansluitingen. De verkeersafwikkeling op het onderliggende wegennet verslechtert eveneens en daarmee neemt de verkeersonveiligheid toe.

Beschrijving oplossing

In de oplossing wordt voorzien in een verbreding van 2 x 2 rijstroken naar 4 x 2 rijstroken tussen Ekkerswijer en Leenderheide en tussen Ekkersrijt en Ekkerswijer. Daarnaast worden 4 knooppunten omgebouwd en de aansluiting Meerenakkerweg aangelegd. Er is sprake van een systeem van hoofd- en parallelbanen.

Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 2003
Start realisatie: 2006
Oplevering: 2010 (Meerenakkerweg 2011)

Financiën

Taakstellend budget: € 664 mln (incl. BLD-bijdrage € 98 mln). Het planstudieproject A2 aansluitingen Meerenakkerweg/ Heistraat en Noord Brabantlaan, welke zich momenteel in de Trajectnota MER-fase bevindt, maakt financieel gezien onderdeel uit van dit project. Tussen rijk en gemeenten wordt een overeenkomst gesloten over de kostenverdeling.

Politiek / bestuurlijk

Convenanten: in 2002 is er een overeenkomst gesloten tussen de staat en Philips Electronics Nederland B.V. inzake de voorbereiding, aanleg, financiering en beheer en onderhoud van de aansluiting van Philips HighTech Campus op de A2/A67.

Toelichting wijzigingen

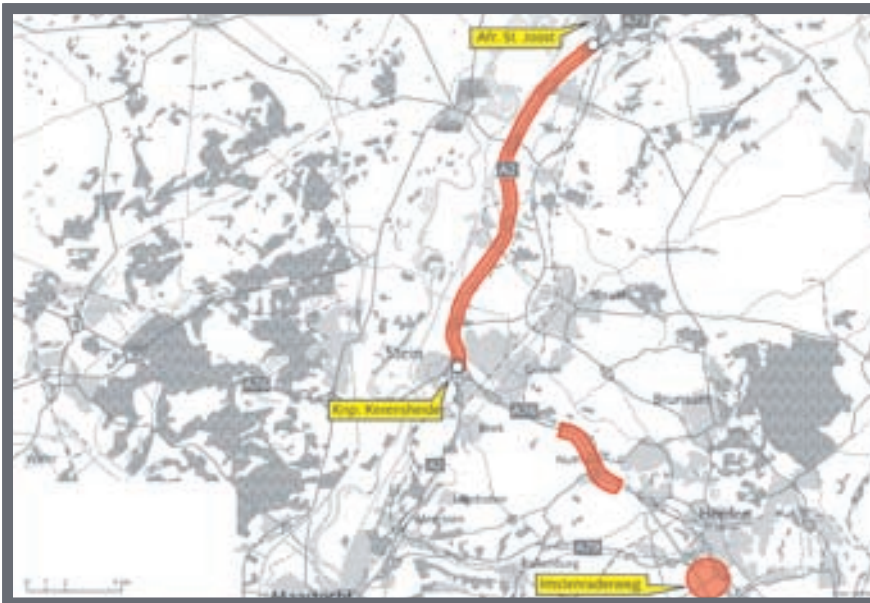
2006: het project is overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase. De projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 104 mln) en aanbestedingsresultaten (€ -5 mln). Oplevering wordt met 1 jaar versneld.

2010: door aanvullend onderzoek naar luchtkwaliteit en geluid is de planstudie Meerenakkerweg vertraagd en hierdoor niet tijdig gereed om gelijk met het project A2 Tangenten Eindhoven gerealiseerd te worden.

A2/A76 Maatregelenpakket Limburg

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

ZUID



Projecthistorie

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

Probleem

Na openstelling van de A73 wordt er filevorming op de A2 en A73 verwacht door capaciteitsproblemen op de A2 tussen St. Joost en het knooppunt Kerensheide.

Door de aanleg van de buitenring Parkstad is de capaciteit van de aansluiting Nuth op de A76 te klein. De binnenring Parkstad is nog niet aangesloten op de A76.

Beschrijving oplossing

Het aanleggen van een spitsstrook in zuidelijke richting op de A2 tussen de aansluiting St. Joost (km 220) en de aansluiting Urmond (km 239). Capaciteitverruimende maatregelen in het knooppunt Kerensheide (A2 / A76).

Het aanpassen van de aansluiting Nuth op de A76 tussen Nuth (km 11,5) en Nuth-Oost (km 13). Het afsluiten van de aansluiting Schinnen op de A76 (km 9,7).

Het aanleggen van de aansluiting Imstenraderweg op de A76 (km 22,5).

Tijdschema mijlpalen

Spitsstrook A2 St. Joost - Urmond (incl. maatregelen Kerensheide):

Tracébesluit: 2009

Start realisatie: 2009

Oplevering: 2010

Aansluitingen A76 bij Imstenraderweg:

Projectbesluit: 2008

Start realisatie: 2009

Oplevering: 2011

Aansluiting A76 bij Nuth:

Start procedure: 2009

Start Realisatie: 2013

Oplevering: nader te bepalen

Politiek / bestuurlijk

Het project is ontstaan uit:

1. het spitspakket Kerensheide (motie Dijsselbloem en ZSM) waarin een spitsstrook tussen Born en Urmond en maatregelen in het knooppunt Kerensheide waren voorzien;
2. de motie Van Hijum waardoor de spitsstrook tussen St. Joost en Born en de aansluitingen op de A76 gerealiseerd kunnen worden. Het project voorziet in tijdelijke maatregelen op de A2 tussen Maasbracht en Geleen, waar structurele oplossingen zijn voorzien. Het project A2/A76 Urmond-Kerensheide-Hoensbroek is beëindigd.

Financiën

Het realisatiebudget voor dit project is € 98 mln (incl. € 5 mln. BLD-bijdrage)

Marktbenadering

In 2006 is een PPC uitgevoerd. De verschillende projectonderdelen worden afzonderlijk in de markt gezet, omdat de onderdelen in tijd, plaats en omvang van elkaar verschillen (DB-contract).

Toelichting wijzigingen

2007: definitieve oplossing Maasbracht - Geleen zal versneld aangelegd worden met versnellingsprijs (2013).

2008: de gekozen oplossing voor de aansluiting van de parkstadbuitenring op de A76 bij Nuth is onvoldoende probleemoplossend gebleken. Ten behoeve van een oplossing wordt een Tracéwetprocedure gestart. De regio zal € 10 mln bijdragen, afkomstig van gelden die in het kader van de motie Dijsselbloem ter beschikking zijn gesteld voor de verbetering van de aansluiting van het hoofdwegenet op het onderliggend wegennet.

2009: het project spitsstrook A2 en aansluitingen A76 bij Imstenraderweg is als gevolg van onderzoek naar luchtkwaliteit vertraagd.

2010: TB spitsstrook A2 vertraagd door overgang nieuwe wetgeving. Oplevering is versneld.

N57 Veersedam - Middelburg

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

ZUID



Projecthistorie

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

Probleem

Het doorgaande verkeer gaat nu nog door de bebouwde kom van Middelburg, hetgeen leefbaarheidsproblemen oplevert. Ten noorden van Middelburg is vooral de verkeersveiligheid onvoldoende.

Beschrijving oplossing

Om Middelburg heen wordt tot de A58 een nieuw tracé aangelegd (2 x 2 rijstroken: stroomweg 100km/u) met een aquaduct onder het kanaal van Walcheren (ook 2 x 2 rijstroken). De huidige enkelbaansweg in Veere, ten noorden van Middelburg, wordt ombouwd tot een duurzaam veilige gebiedsontsluitingsweg (2 x 1 strooks, 80 km/u) met een beperkt aantal veilige aansluitingen. Waar nodig worden parallelwegen en fietspaden gerealiseerd.

Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 1994

Start realisatie: 2007 (tracé Middelburg); 2009 (tracé Veere)

Oplevering: tracé Middelburg 2010; tracé Veere 2011.

Financiën

Taakstellend budget: € 214 mln (incl. BLD-bijdrage € 25 mln en incl. bijdrage derden € 12 mln).

Politiek / bestuurlijk

Toezeggingen: in 1991 is met de provincie Zeeland afgesproken dat het rijk het project zal realiseren. De provincie zou op haar beurt het kanaal door Walcheren onder haar verantwoordelijkheid nemen (dit is inmiddels gebeurd). Eind 1998 is met de provincie Zeeland afgesproken dat de N57, als onderdeel van een groter pakket, zal worden gerealiseerd in de periode 2006 - 2010. In 2007 kon het Middelburgse deel in uitvoering worden genomen, doordat zowel rijk als regio € 7,5 mln extra ter beschikking stelden. Het tracé Veere bleef vooralsnog in de planstudiefase. In 2009 hebben rijk en regio overeenstemming bereikt over de financiering van het tracé Veere. Dit mede naar aanleiding van de aangenomen Motie van Geel (TK 31 700, nr. 10) waarin voor de N57 tracé Veere € 15 mln is opgenomen.

Marktbenadering

De marktbenadering is op basis van een Europese aanbesteding met voorselectie. Realisatie is op basis van een geïntegreerd Design- en Construct-contract (D&C-contract).

Toelichting wijzigingen

2006: de projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 25 mln) en verwachte aanbestedingsresultaten (€ -1 mln).

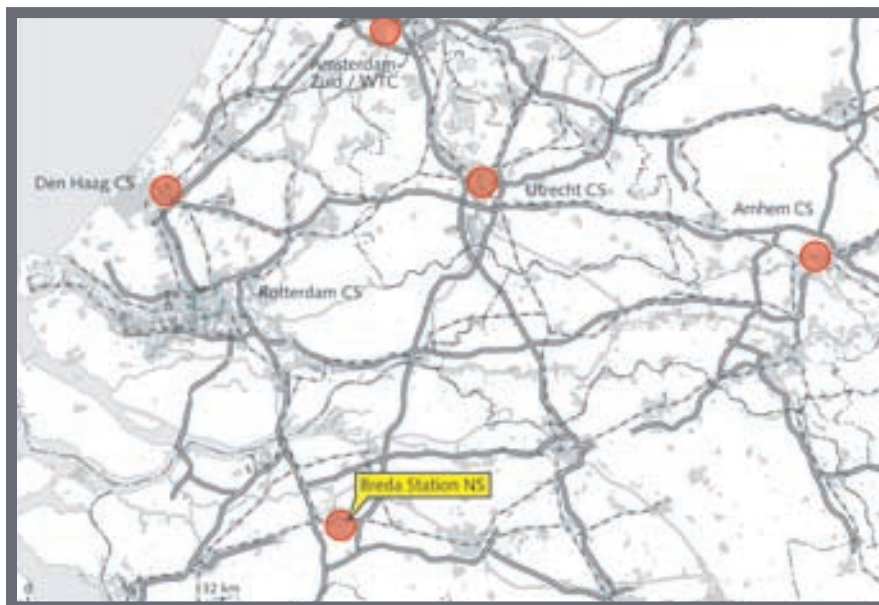
2008: het projectbudget is opgehoogd met € 15 mln (€ 7,5 provincie, € 7,5 rijk). Over het onderdeel Veere worden nadere afspraken gemaakt. Project is voor het Middelburgse deel overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase.

2010: het projectbudget is opgehoogd met € 15 mln (motie Van Geel) en € 12 mln (€ 4,4 mln regio, € 7,6 rijk)

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

PROVINCIE : Noord-Brabant
 ONDERWERP : spoorwegen
 personen
 FASE : realisatie (0)
 MINISTERIE : VenW en VROM

ZUID



Projecthistorie

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

Probleem

De huidige Euregionale positie van Breda kan uitgebouwd worden wanneer de stad via een shuttle is verbonden met de HSL-Zuid. Het Stationsgebied wordt op dit moment extensief gebruikt en mist net als het huidige station de internationale uitstraling. De toename van reizigersvervoer, onder andere als gevolg van de HSL-shuttles, leidt tot afwikkelingsproblemen op station Breda. Het station is bovendien nauwelijks verweven met de structuur van de stad. Dit project is door het rijk aangewezen als NSP.

Oplossing

Het station en het gebied worden integraal ontwikkeld tot toplocatie voor wonen, Euregionale ondernemingen en voorzieningen. Tegelijk wordt de benodigde transfercapaciteit en infrastructuur van het nieuwe station voor bus en trein toekomstbestendig gemaakt. Het nieuwe station wordt beter ontsloten en verweven in de stedelijke structuur. Wat betreft uitstraling en functionaliteit wordt het station op een hoger kwaliteitsniveau gebracht door een nieuwe stationshal, een brede voetgangerspassage, nieuwe uitgangen en een derde perron.

Tijdschema mijlpalen

2006: Start uitvoering derde perron met sporenlay-out
 2008: Start bouw OV-Terminal en ontwikkeling gebied
 2013: Oplevering OV-Terminal
 2018: Oplevering gebied

Financiën

- OV-Terminal taakstellende bijdrage VenW: € 53 mln en taakstellende bijdrage VROM € 9 mln.
- Gebiedsontwikkeling taakstellende bijdrage VROM: € 15,9 mln.

Politiek / bestuurlijk

- 2005: tussenovereenkomst tussen rijk, de gemeente Breda, Provincie Noord-Brabant, ProRail B.V., NS Vastgoed B.V. en NS Stations over het opstellen van een Voorlopig Ontwerp OV-Terminal.
- 2005: het rijk en de spoorsector zijn een gezamenlijke financiering van het derde perron met bijbehorende sporenlay-out overeengekomen.
- 2006: bestuurlijke uitvoeringsovereenkomst tussen gemeente Breda, VROM en VenW over de voorwaarden waaronder de NSP-subsidie en MIT-subsidie worden verstrekt.
- 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.
- 2008: er is voldaan aan de voorwaarden voor het verstrekken van subsidies door VROM en VenW en voor besluit tot realisatie door de opdrachtgevers ProRail, Gemeente Breda, NS Ontwikkeling en NS Stations.

Marktbenadering

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

Toelichting wijzigingen

2006: taakstellend budget is verhoogd van € 18 mln naar € 37,2 mln, gedekt uit meevallers aanbestedingsresultaten Betuweroute. Daarnaast is besloten om gezamenlijk met de spoorsector te investeren in een derde perron en een sobere uitbreiding van de sporenlay-out.

Het project is overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase.

2007: er is op 31 mei 2006 een bestuurlijke overeenkomst uitvoering gesloten.

2008: derde perron is gerealiseerd, inclusief uitbreiding sporenlay-out, 1^e fase. Taakstellende bijdrage VenW is inclusief BTW.

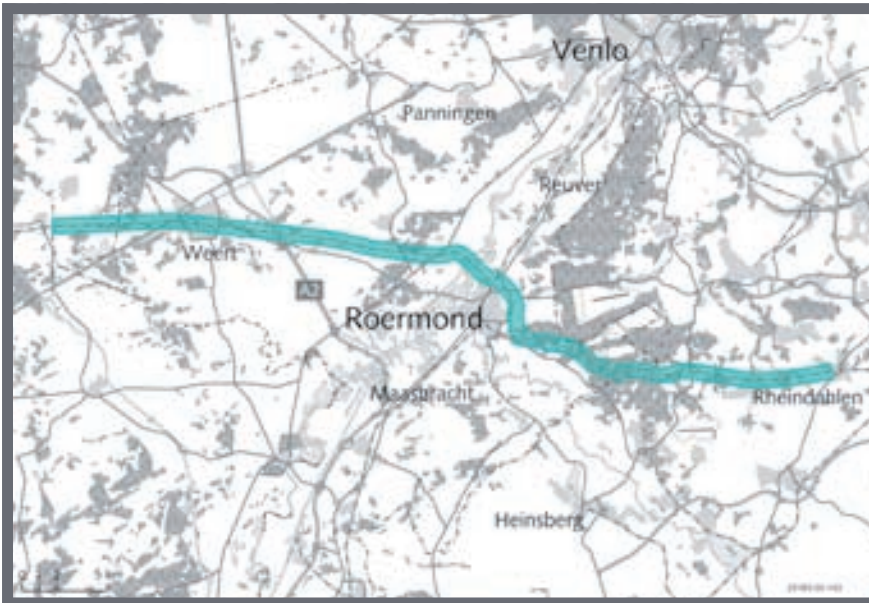
2009: bouw van de reizigertunnel is in 2007 gestart, Uitbreiding sporenlay-out 2^e fase is medio 2008 afgerond. Op verzoek van Breda is de bijdrage verhoogd voor het realiseren van geluidsschermen met een hogere kwaliteit dan oorspronkelijk als sanering geraamd was, om op deze manier in het stationskwartier aan te sluiten op de reeds gerealiseerde schermen voor de HSL. Daarnaast is de bijdrage verhoogd om de planstudiekosten te dekken.

2010: de OV terminal wordt een jaar later gerealiseerd dan gepland, in verband met benodigde langere voorbereidingstijd.

Goederenverbinding Antwerpen - Roergebied (IJzeren Rijn)

PROVINCIE : Limburg
 ONDERWERP : spoorwegen
 goederen
 FASE : planstudie (1)
 MINISTERIE : VenW

ZUID



Projecthistorie

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

Probleem

De capaciteit en kwaliteit van de huidige achterlandverbinding van de Antwerpse haven (de Montzenroute) is volgens België onvoldoende om het goederenvervoer per spoor te verwerken. Daarom wil de Belgische regering het historische tracé van de IJzeren Rijn weer in gebruik nemen.

Beschrijving oplossing

In de planstudie 2000 – 2001 zijn de zogenaamde structuuroplissing (het historische tracé weer in gebruik nemen) en andere routes door Nederland onderzocht. Mede op basis van de Trajectnota/MER en inspraak en advisering hebben Nederland, België en Duitsland een voorkeur uitgesproken voor hergebruik (na modernisering) van het historische tracé Budel - Weert - Roermond - Dalheim. Nederland wil als moderniseringswerk onder andere een omleiding Roermond (in de zijberm van de A73) en een tunnel bij de passage van het natuurgebied Meinweg. Realisatie van deze oplossing is afhankelijk van overeenstemming met België over ondermeer kostenverdeling en risico's. Daarover is een arbitrage aangevraagd bij het Permanente Hof van Arbitrage te Den Haag. Uitspraak is in mei 2005 gedaan. In juli 2006 hebben beide landen overeenstemming bereikt over de wijze van samenwerken aan de structurele modernisering van het Nederlandse deel van de IJzeren Rijn (TK 27 737, nr. 13). In maart 2009 zijn de benodigde studies: actuele versies van de vervoersprognoses, de maatschappelijke kosten/batenanalyse, het tracé-ontwerp/ inpassing en de kostenraming gereed gekomen.

Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: onbekend (wacht op besluit België en Nederland over reactivering)
 Start realisatie: onbekend
 Oplevering: streven naar 2018

Financiën

Taakstellend budget: onbekend.
 Bijdrage van derden: België betaalt op basis van de arbitrage-uitspraak een groot deel van de kosten. Hoeveel moet nog uitgewerkt worden.

Politiek / bestuurlijk

Toezeggingen: medewerking aan Belgische regering toegezegd voor spoedige realisatie van Belgisch verzoek gebaseerd op ondertekend verdrag.

Convenanten:

1. Scheidingsverdrag België - Nederland uit 1839.
2. Verdrag IJzeren Rijn uit 1873.
3. Inmiddels vervallen. (Memorandum of Understanding tussen minister Durant en minister Netelenbos, d.d. 29-03-2000).
4. Nederland en België hebben het Permanente Hof van Arbitrage gevraagd een uitspraak te doen over de geschillen. Uitspraak is in mei 2005 gedaan.

Moties: mogelijkheid voor 'tijdelijk rijden' is geschrapt als gevolg van de kamerbreed aangenomen motie Hessels/Hofstra (Tweede Kamer 29579, nr. 14).

Toelichting wijzigingen

2005: tijdschema is aangepast in relatie tot het verwachte tijdstip van de uitspraak van het Hof van Arbitrage.

2006: het Hof van Arbitrage heeft in mei 2005 uitspraak gedaan. Over vervolg is momenteel nog niets te zeggen.

2007: het overleg tussen Nederland en België is hervat.

2008: sinds medio 2006 werken Nederland en België samen aan de voorbereiding van de structurele modernisering van het Nederlandse deel van de IJzeren Rijn.

2010: de benodigde gezamenlijk Belgisch-Nederlandse studies zijn in maart 2009 afgerond; de Commissie van Onafhankelijke Deskundigen heeft in april 2009 advies aan beide ministers uitgebracht over de kostenverdeling tussen België en Nederland. Aansluitend zijn onderhandelingen tussen België en Nederland gestart.

Sloelijn

PROVINCIE : Zeeland

ONDERWERP : spoorwegen
goederen

FASE : realisatie (0)

MINISTERIE : VenW

ZUID



Projecthistorie

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

Probleem

Het niet geëlektrificeerd zijn van de huidige Sloelijn levert een veiligheidsprobleem op in Roosendaal. Op dit moment moeten de treinen uit het Sloegebied van locomotief wisselen in Roosendaal, omdat de Sloelijn niet geëlektrificeerd is en de treinen verder met een e-locomotief gereden dienen te worden (onder andere vanwege de vereiste snelheid). Omdat een deel van de goederentreinen uit het Sloegebied lpg vervoert, is de risicocontour rondom het goederenemplacement in Roosendaal groot. Bovendien valt de contour over bestaande functies en over gebieden die Roosendaal graag wil ontwikkelen heen. Het huidige tracé voldoet verder niet aan de huidige milieu-eisen (geluid en stankoverlast).

Beschrijving oplossing

Uitgevoerd wordt een nieuwe Sloelijn, enkele kilometers naar het westen, conform alternatief 2 uit de trajectnota. Tevens worden er inpassingmaatregelen voor geluid op het traject Vlissingen - Roosendaal (Zeeuwse lijn) getroffen.

Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 2004

Start realisatie: 2004

In gebruik: 2008

Oplevering: Sloelijn niet geëlektrificeerd: 2008

Elektrificatie Sloelijn: 2009

Geluidsmaatregelen Zeeuwse lijn: 2010

Financiën

Taakstellend budget: € 83 mln

Bijdrage van derden: € 12 mln Zeeland Seaports en de N.V. Westerscheldetunnel)

Politiek / bestuurlijk

Convenanten: overeenkomst tussen Zeeland Seaports, N.V. Westerscheldetunnel en Verkeer en Waterstaat.

Marktbenadering

De bouw van de Sloelijn is als een Design- en Construct-contract (D&C-contract) op de markt gezet. De geluidsmaatregelen Zeeuwse lijn worden op onderdelen zowel traditioneel als via een D&C-contract aanbesteed.

Toelichting wijzigingen

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

2006: toename kosten vanwege duurder geluidsmaatregelen op Zeeuwse lijn.

2008: door opruiming van explosieven bij kruising met de A58 heeft project enige vertraging opgelopen en zijn de kosten gestegen. Het taakstellend budget is inclusief BTW.

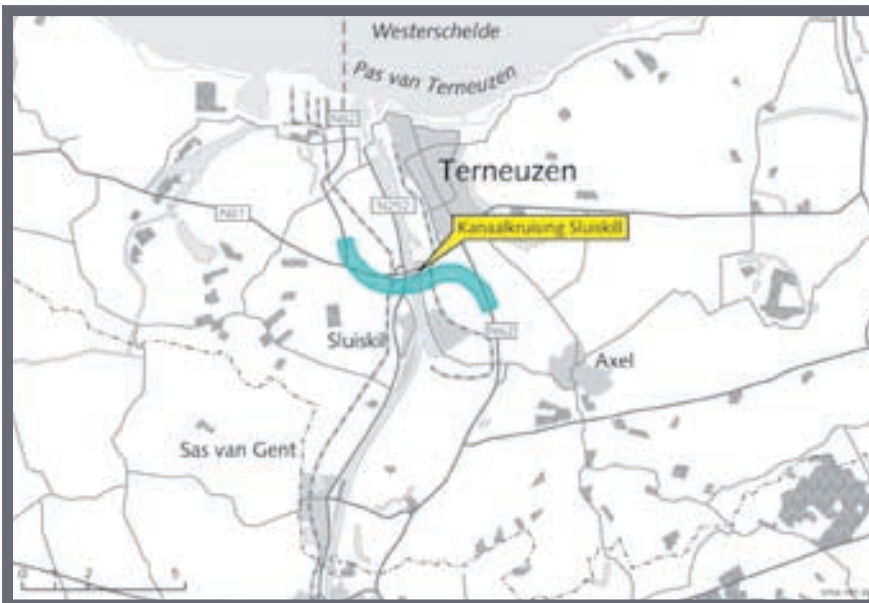
2009: indienststelling Sloelijn (nog niet geëlektrificeerd) op oktober 2008. Elektrificatie Sloelijn gereed in maart 2009.

2010: het budget is verlaagd als gevolg van het verwerken van een aanbestedingsmeevaller van € 1.7 mln voor de Zeeuwse Lijn. Door herberekening van de geluidsmaatregelen van de Zeeuwse Lijn en uitvoering van geluidsmaatregelen in de gemeente Goes is vertraging ontstaan.

N62 Kanaalkruising Sluiskil

PROVINCIE : Zeeland
ONDERWERP : regionale / lokale
infrastructuur
FASE : planstudie (1)
MINISTERIE : VenW

ZUID



Projecthistorie

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

Probleem

De huidige brug over het kanaal Gent-Terneuzen staat vele malen per dag open ten behoeve van het scheepvaartverkeer. Dit leidt tot een slechte afwikkeling van het autoverkeer met als gevolg wachttijdverliezen, sluisverkeer en plaatselijke hinder. Na de openstelling van de Westerscheldetunnel is de druk van het autoverkeer op de brug verder toegenomen.

Beschrijving oplossing

Onderzocht wordt een tunnel onder het kanaal, ten zuiden van de huidige brug Sluiskil.

Tijdschema mijlpalen

Gunning: 2010

Start realisatie: 2011

Openstelling tunnel: 2014

Financiën

Taakstellende rijksbijdrage: € 140 mln.

In een intentieverklaring tussen het rijk en de provincie Zeeland is een rijksbijdrage vastgelegd. In 2008 zijn de totale kosten geraamd op € 275 mln (excl. BTW). Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2008 is afgesproken dat VenW hieraan € 137,5 mln (prijspeil 2008) bijdraagt en de provincie Zeeland € 113,5 mln (prijspeil 2008). VenW draagt tevens zorg voor de inning van de bijdrage van het Vlaamse Gewest van € 24 mln (prijspeil 2006).

Politiek / bestuurlijk

Convenanten: met de provincie is afgesproken dat de provincie de planstudie trekt.

In november 2006 is een intentieverklaring tussen de provincie Zeeland en ministerie van VenW gesloten, waarin de voorgenomen financiering is opgenomen. In 2008 is afgesproken dat de provincie Zeeland de kanaalkruising zal gaan aanleggen en in mei 2009 is de financieringsovereenkomst getekend, waarin de bijdragen vanuit VenW en de provincie zijn vastgelegd.

Toelichting wijzigingen

2006: door de besluitvorming ten aanzien van eventuele kanaalverruiming Kanaal van Terneuzen, loopt project vertraging op van minimaal 1 jaar.

2008: onderzocht wordt een tunnel onder het kanaal. Er is een intentieverklaring (november 2006) afgesloten waarin de voorgenomen financiering is opgenomen.

2009: planstudie is stilgelegd totdat de regio de financiering rond gekregen heeft.

2010: de tracéwetprocedure is beëindigd en de provincie Zeeland zal door middel van een bestemmingsplanprocedure de ruimtelijke inpassing van de Kanaalkruising Sluiskil overnemen. De financiering is rond en de provincie Zeeland zal de kanaalkruising gaan aanleggen.

Eindhoven/Helmond, voltooiing verkeersruit (T-structuur)

PROVINCIE : Noord-Brabant
ONDERWERP : regionale / lokale
infrastructuur
FASE : planstudie (1)
MINISTERIE : VenW

ZUID



Projecthistorie

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

Probleem

De pilot MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad (zie desbetreffende projectblad) schetst een regionaal perspectief waarin ontwikkelingsassen aan de oost- en westzijde van het gebied centraal staan, gecombineerd met een groen en leefbaar middengebied. Aan de westzijde gaat het om de A2 Ontwikkelingszone (zie desbetreffende projectblad), aan de oostzijde om de ontwikkelingsas langs de N279.

Om concentratie van werkgelegenheid aan de west- en oostzijde te kunnen realiseren en het middengebied te ontlasten is een verkeersruit om Eindhoven en Helmond van belang die de verschillende woon- en werklocaties in het gebied met elkaar verbindt. Het project is tevens één van de vijf prioriteiten uit de MobiliteitsAanpak, die onder meer een robuust wegennet tot doel heeft.

Beschrijving oplossing

Voor voltooiing van de verkeersruit wordt de aanleg van een zogenaamde T-structuur aan de oostzijde van Eindhoven nader onderzocht. Deze wegstructuur bestaat uit twee delen:

- de ombouw van de N279 tussen Veghel en Asten;
- de oost-westverbinding tussen de A58 boven Eindhoven en de N279 bij Helmond.

Door het voltooiën van de verkeersruit worden de vier economische ontwikkelcentra in het gebied met elkaar verbonden, wordt de robuustheid van het verkeerssysteem vergroot en het middengebied verkeersluw gemaakt.

Tijdschema mijlpalen

Afhankelijk van de uit te voeren planstudie door de provincie Noord-Brabant.

Financiën

De taakstellende rijksbijdrage voor de T-structuur is vastgesteld op maximaal € 254 mln (incl. BTW). Hiervan is € 54 mln afkomstig van de eerdere reservering voor Eindhoven BOSE (Bereikbaarheid Oostzijde Stadsregio Eindhoven). De overige € 200 mln is gereserveerd in het FES, welke beschikbaar komt na besluitvorming in het FES-kader. De totale kosten van de meest kosteneffectieve variant worden op € 804 mln geraamd.

Verantwoordelijk

De provincie Noord-Brabant.

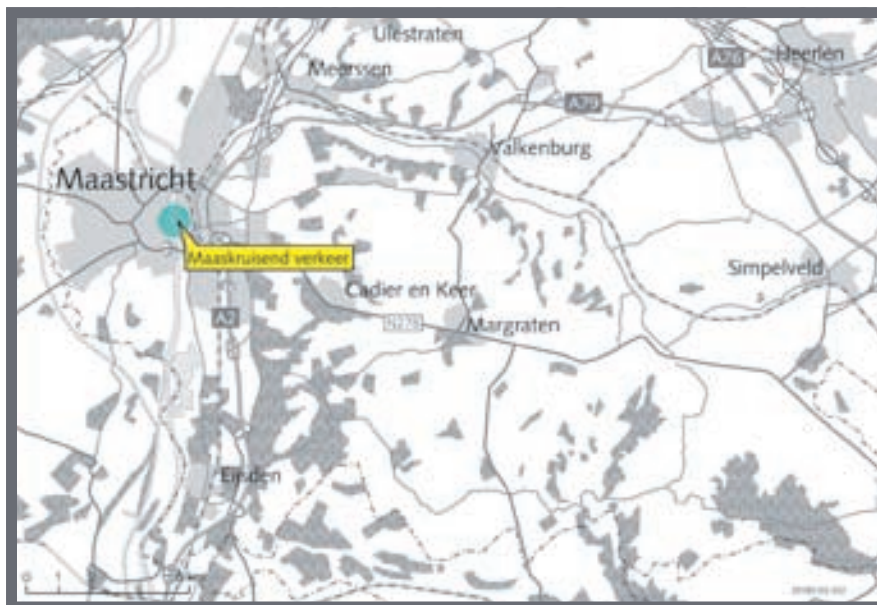
Toelichting wijzigingen

2010: het project is nieuw opgenomen in het MIRT. Het is een nadere uitwerking van het vervallen project Eindhoven BOSE (Bereikbaarheid Oostzijde Stadsregio Eindhoven).

Maaskruisend verkeer, Maastricht

PROVINCIE : Limburg
ONDERWERP : regionale / lokale
infrastructuur
FASE : planstudie (1)
MINISTERIE : VenW

ZUID



Projecthistorie

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

Probleem

Voor het openbaar vervoer en de auto verslechtert de bereikbaarheid van de stad en daarmee de leefbaarheid en verkeersveiligheid. De capaciteit van de Noorderbrug en de Kennedybrug is de afgelopen jaren onvoldoende gebleken door de groei van het autoverkeer. De slechte doorstroming leidt tot files op de toeleidende wegen. Hiermee komt ook de doorstroming van het openbaar vervoer in het gedrang.

Beschrijving oplossing

Er worden twee mogelijke oplossingen onderzocht. De benuttingsvariant (optimalisatie van het Noorderbrugtracé in combinatie met een optimalisatie van het OV en het langzame verkeer) en de bouwvariant (bouw van een 2e Noorderbrug met eveneens optimalisatie van het OV en het langzame verkeer). De kosten van de nieuwbouw van een 2e Noorderbrug voor auto- en fietsgebruik zijn geraamd op € 570 tot € 725 mln; vanwege deze hoge kosten heeft de gemeente afgezien van een nieuwe Noorderbrug.

Tijdschema mijlpalen

Projectbesluit: 2010

Start realisatie: 2012

Oplevering: 2014

Financiën

De taakstellende rijksbijdrage, op basis van de meest kosteneffectieve variant is nog niet bepaald. De raming van de projectkosten is afhankelijk van het te kiezen alternatief.

Actuele raming van de benuttingvariant (aangepassen huidige Noorderbrug voor auto- en fietsgebruik) is € 120 tot € 275 mln.

Marktbenadering

In de voorbereiding wordt ook onderzocht of aanbesteding door middel van Design-en Construct (D&C) of andere vormen van Publiek Private Samenwerking (PPS) mogelijk is.

Politiek / bestuurlijk

In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2009 is afgesproken dat de onlosmakelijke samenhang tussen de deelprojecten van de benuttingsvariant moet worden aangetoond. Tevens is afgesproken dat in het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 afspraken zullen worden gemaakt over het totale benuttingspakket.

Verantwoordelijk

Gemeente Maastricht.

Toelichting wijzigingen

2008: projectbesluit en andere mijlpalen zijn 1 jaar vertraagd omdat planstudie door de gemeente Maastricht later wordt opgeleverd.

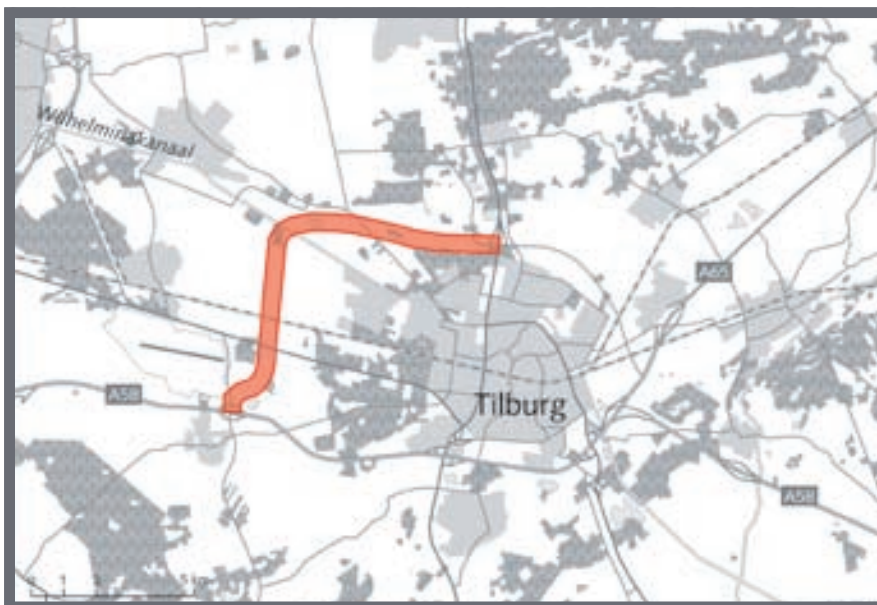
2009: projectbesluit en andere mijlpalen zijn 1 jaar vertraagd omdat het noodzakelijke bestuurlijke besluitvormingsproces nog niet is opgestart. Projectramingen zijn aangepast op basis van de concept-planstudie eerste kwartaal 2008.

2010: in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2009 zijn afspraken gemaakt over het vervolgtraject.

Tilburg Noordwesttangent

PROVINCIE : Noord-Brabant
ONDERWERP : regionale / lokale
infrastructuur
FASE : realisatie (0)
MINISTERIE : VenW

ZUID



Projecthistorie

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

Probleem

Door de toenemende verkeersdruk worden de bestaande wegen in Tilburg ernstig overbelast en vindt filevorming en vertraging plaats. De bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad komen daardoor ernstig in gevaar, terwijl de verkeersveiligheid afneemt. De huidige wegenstructuur kan het toenemende verkeersaanbod niet op een veilige en afdoende wijze verwerken.

Beschrijving oplossing

Oplossing is een regionale wegverbinding tussen de A58 bij afslag Gilze en de Midden-Brabantweg (N261) bij de aansluiting Tilburg Noord. Tevens worden hiermee de westelijke stadsuitbreiding Vinex-locatie Reeshof en diverse bedrijfsterreinen aan de noordzijde van de stad ontsloten. In de planstudie van de Noordwesttangent is de noodzaak van deze nieuwe verbinding aangetoond. Bij de beoordeling is gebleken dat de kosten van de meest kosteneffectieve oplossing hoger zijn dan het grensbedrag van € 112,5 miljoen. Daarom is de Noordwesttangent als een apart project in MIRT opgenomen.

Tijdschema mijlpalen

Projectbesluit: 2003
Start realisatie: 2004
Oplevering: 2010
Gedeelte Midden - Brabantweg - Vossenber west is opgeleverd in 2005.
Gedeelte Dalem zuid - Bredaseweg is opgeleverd in 2005.
Gedeelte Bredaseweg - A58 Gilze is opgeleverd in 2008.
Gedeelte Vossenber west - Dalem zuid: oplevering gepland in 2010.

Financiën

Op basis van de meest kosten effectieve oplossing is door het rijk een beschikking voor € 5 mln afgegeven. Deze bijdrage is in 2007 uitbetaald.

Politiek / bestuurlijk

Op verzoek van de Tweede Kamer wordt geen financiële koppeling aangebracht met het project Wilhelminakanaal. De regio is verantwoordelijk voor de financiering en de aanleg van het project.

Verantwoordelijk

Gemeente Tilburg.

Toelichting wijzigingen

2006: het project is nieuw in de planstudiefase.

2007: het project is overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase.

2008: eerste twee onderdelen zijn in 2005 in gebruik genomen; de volgende delen volgen in 2008 en 2010.

Bouw vierde sluiscolk Ternaaien

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

ZUID



Projecthistorie

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

Probleem

De scheepvaartverbinding tussen de Maas-route en het Albertkanaal (B) bestaande uit het sluiscomplex Ternaaien heeft een te kleine schutcapaciteit, waardoor lange wachttijden voor de scheepvaart ontstaan. Bovendien is de betrouwbaarheid door één grote scheepvaartkolk kwetsbaar.

Beschrijving oplossing

Het vergroten van de schutcapaciteit door de bouw van een vierde sluiscolk met tegelijkertijd vergroting van de betrouwbaarheid.

Tijdschema mijlpalen

Projectbesluit: 2009
Start realisatie: 2010
Oplevering: 2015

Financiën

Het project zal door Nederland en België gezamenlijk worden gefinancierd. Bijdrage van Nederland aan de realisatie van de door België te bouwen vierde sluiscolk is € 8 mln (prijspeil 2004) plus 50% van de planstudiekosten zijnde € 2,5 mln. De Europese Commissie subsidieert de planstudie voor 50%. Er vindt gelijke verrekening plaats tussen Nederland en Wallonië van deze subsidie.

Politiek / bestuurlijk

Toezeggingen: afspraken naar aanleiding van ministerieel overleg tussen Nederland en België d.d. 19 februari 2001 over de kolkbreedte en gelimiteerde Nederlandse bijdrage aan het project.

Toelichting wijzigingen

2006: de Europese Commissie heeft een subsidie van 50% van de planstudiekosten toegekend.

2009: de MER is later dan verwacht opgeleverd door de Waalse projectleiding. In 2009 start het aanvragen van de benodigde Nederlandse vergunningen.

2010: project is vertraagd; naar verwachting zal Wallonië een besluit tot uitvoering nemen.

Maasroute, modernisering fase 2 (verbreding Julianakanaal (aanvulling III))

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

ZUID



Projecthistorie

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

Probleem

De groei van het goederenvervoer over water alsmede de schaalvergroting leiden tot lange wachttijden bij de sluisen. Tevens vormt het huidige vaarwegprofiel een knelpunt voor een efficiënte verkeersafwikkeling.

Beschrijving oplossing

Het project Maasroute (MoMaRo fase 2, verbreding Julianakanaal (aanvulling III)) heeft tot doel:

- Het aanleggen van twee passeervakken in het Julianakanaal tussen Limmel en Elsloo en het verruimen van de bocht bij Elsloo.
- Het invoeren van een verkeersmanagementvariant op het Julianakanaal.

Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 2009
 Start realisatie: 2010
 Oplevering: 2017

Financiën

Taakstellend budget: € 79 mln (incl. BLD-bijdrage € 14 mln).

Politiek / bestuurlijk

De aanpassing van het Julianakanaal tussen Limmel en Elsloo, inclusief de bocht Elsloo, bevindt zich nog in de planstudiefase doordat het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute voor dit deel is afgewezen door de Raad van State. De vaststelling van het aanvullend tracébesluit wordt verwacht in het najaar van 2008. De aanpassing vormt een integraal deel van het project Maasroute en vormt de grensoverschrijdende component van het project die maakt dat Maasroute is aangewezen als Europees prioritair project.

Marktbenadering

Realisatie zal zijn op basis van een geïntegreerd Design- en Construct-contract (D&C-contract).

Toelichting wijzigingen

2008: 'Maasroute, modernisering fase 2' is overgegaan naar de realisatiefase. Omdat een deel van het project is afgewezen door de Raad van State is dit deel in de planstudiefase gebleven.

2009: het Ontwerp Tracébesluit is in maart 2008 door de minister van VROM en de staatssecretaris van VenW ondertekend. In dit OTB is een scopewijziging ten behoeve van het inpassen van verkeersmanagement opgenomen. Daarom is het taakstellend budget opgehoogd.

Oplevering is verschoven naar 2017 vanwege aanpassing planning aan planning Grensmaasproject.



Maasroute, modernisering fase 2

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

ZUID



Projecthistorie

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

Probleem

De groei van het goederenvervoer over water alsmede de schaalvergroting leiden tot lange wachttijden bij de sluisen. Tevens vormt het huidige vaarwegprofiel een knelpunt voor een efficiënte verkeersafwikkeling.

Beschrijving oplossing

Het project Maasroute (MoMaRo fase 2) heeft tot doel:

- Het realiseren van een volwaardige klasse Vb vaarweg met een diepgang van 3,50 meter op de noord-zuidverbinding Weurt-Ternaaien. Dit ter accommodatie van de autonome groei van het transport over water, alsmede het accommoderen van de moderne scheepvaart.
- Het realiseren van een doorvaarthoogte op het traject Weurt-Born van 9,10 meter en een doorvaarthoogte van 7,00 meter op de trajecten Grave-Lith en Born-Ternaaien.
- Het bevorderen van betrouwbare reistijden door het verminderen van olopende wachttijden bij de sluisen door capaciteits-, beschikbaarheids- en/of verkeersmanagementmaatregelen, met name te Weurt, Heumen, Heel, Maasbracht en Born.

Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 2002
Start realisatie: 2005
Oplevering: na 2012

Financiën

Taakstellend budget: € 518 mln (incl. BLD-bijdrage € 81 mln).

Marktbenadering

Het project wordt in een aantal deelpakketten aanbesteed, het eerste pakket (Weurt) is in 2005 aanbesteed in E&C-vorm, de volgende pakketten worden aanbesteed in Design & Construct. In 2008 is een PPC uitgevoerd, maar er is nog geen besluit genomen over de contractvorm.

Toelichting wijzigingen

2006: de projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 90 mln) en verwachte aanbestedingsresultaten (€ -5 mln).

2007: nadere uitwerking van de sluisaanpassingen bij Born, Maasbracht en Heel heeft aangetoond dat aanpassing van het technisch ontwerp noodzakelijk is. De projectkosten zijn aangepast vanwege aanbestedingsresultaten (€ -1 mln).

2008: project is, behalve aanvulling III (verbreding Julianakanaal), overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase. Voor aanvulling III (verbreding Julianakanaal) is een apart projectblad opgenomen.

2009: als gevolg van een scopewijziging bij de planstudie Verbreding Julianakanaal is er budget overgeboekt van dit realisatieproject naar de planstudie Verbreding Julianakanaal. Tevens is een efficiency taakstelling van € 5 mln ingeboekt.

2010: november 2008 is de beschikking voor TEN-subsidie officieel ontvangen van de Europese Commissie. Hiermee komt Maasroute voor maximaal € 82 mln Europese subsidie in aanmerking in de periode 2007 tot en met 2013. Verder is besloten om activiteiten op het gebied van beheer en onderhoud mee te nemen bij de aanbesteding van een aantal maatregelen om dit zo gebundeld op te markt zetten.

Wilhelminakanaal Tilburg

PROVINCIE : Noord-Brabant
ONDERWERP : hoofdvaarwegen
FASE : realisatie (0)
MINISTERIE : VenW

ZUID



Projecthistorie

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

Probleem

De huidige dimensionering van het kanaal biedt onvoldoende mogelijkheden voor vervoer over water van/naar Tilburg.

Beschrijving oplossing

Het kanaal wordt tussen sluis II en sluis III verruimd tot klasse IV. Sluis II wordt verwijderd, sluis III wordt vervangen door een nieuwe klasse IV sluis.

Tijdschema mijlpalen

Projectbesluit: 2005
Start realisatie: 2011
Oplevering: 2015

Financiën

Taakstellend budget: € 83 mln (incl. BLD-bijdrage € 10 mln en incl. bijdragen van derden van € 19,6 mln).

Politiek / bestuurlijk

Toezeggingen: in 1995 is besloten een haalbaarheidsstudie uit te voeren. In juni 2005 is voor het Wilhelminakanaal een projectbesluit genomen, inhoudende de uitvoering van het nulplusalternatief. In overleg met de Tweede Kamer is in september 2005 besloten tot het uitvoeren van de zogenaamde 'Visievariant', in plaats van de nulplusvariant. De rijksbijdrage is gemaximeerd op € 52 mln (prijsspeil 2007), de gemeente Tilburg en de Provincie Noord-Brabant dragen ieder € 9,8 mln bij.

Marktbenadering

In 2009/2010 wordt een PPC uitgevoerd.

Toelichting wijzigingen

2006: de projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 10 mln).

2007: in overleg met de Tweede Kamer is gekozen voor het uitvoeren van de Visievariant.

2008: door de duur van besprekingen over de regionale bijdragen zijn start realisatie en oplevering vertraagd.

2009: november 2007 is er overeenstemming bereikt over de financiële bijdragen van de regionale overheden. Het uitvoeringsbesluit is genomen en VenW heeft samen met de regionale overheden een stuurgroep ingesteld om de realisatie voor te bereiden en te begeleiden. Het project is overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase.

2010: vanwege aanvullende onderzoeken en vertraging in de bestemmingsplanprocedure zijn mijlpalen vertraagd.

Zuid - Willemsvaart (vervanging sluisen 4, 5 en 6)

PROVINCIE : Noord-Brabant
ONDERWERP : hoofdvaarwegen
FASE : realisatie (0)
MINISTERIE : VenW

ZUID



Projecthistorie

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

Probleem

Uit de verkenning BERZOB blijkt dat de vaarwegen in Zuidoost-Brabant worden gekenmerkt door een verouderde en deels in slechte staat verkerende infrastructuur. De in slechte onderhoudstoestand verkerende klasse-II sluisen 4, 5 en 6 zijn het meest urgent. De onderhoudstoestand van de sluisen 4, 5 en 6 brengt een grote kans op stremmingen met zich mee. Dit vormt een knelpunt voor een vlot en betrouwbaar vervoer over water.

Beschrijving oplossing

Vervanging van de sluisen 4, 5 en 6 tot klasse-IV-sluisen.

Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: 2008

Oplevering: 2011

Financiën

Taakstellend budget: € 82 mln (incl. BLD-bijdrage € 5 mln en incl. bijdrage van derden: € 50 mln).

Politiek / bestuurlijk

In september 2006 is een bestuurlijke overeenkomst afgesloten met de regio. Hierbij is de volgende financiële verdeling afgesproken: het rijk € 30 mln, provincie Noord-Brabant € 30 mln en gemeenten/waterschap € 20 mln. De bijdrage van de provincie omvat tevens voorfinanciering van bijdrage van het bedrijfsleven. Deze wordt terugbetaald aan de provincie na realisatie van het project.

Marktbenadering

Het project wordt door middel van een Design en Construct contract uitgevoerd. In 2007 is een PPC uitgevoerd. Op basis daarvan is gekozen voor een DB-contract.

Toelichting wijzigingen

2006: het project is (deels) overgegaan van de verkenningfase naar de planstudiefase.

2008: project is overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase. Door bestuurlijke overeenkomst (september 2006) is de bijdrage van derden met € 10 mln naar beneden bijgesteld.

Zuid - Willemsvaart, omleggen en opwaarderen (Maas - Veghel)

PROVINCIE : Noord-Brabant
 ONDERWERP : hoofdvaarwegen
 FASE : realisatie (0)
 MINISTERIE : VenW

ZUID



Projecthistorie

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

Probleem

Onvoldoende bereikbaarheid over water van het gebied tussen 's-Hertogenbosch en Veghel.

Beschrijving oplossing

In studie is de omlegging van de Zuid-Willemsvaart om 's-Hertogenbosch met een profiel voor klasse IV-scheepvaart.

Inpassing

Bij de aanleg wordt door de gemeente 's-Hertogenbosch een ecologische verbindingzone inclusief een Rosmalense Aa gerealiseerd.

Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 2008
 Start realisatie: 2009
 Oplevering: 2015

Financiën

Taakstellend budget: € 469 mln (incl. BLD-bijdrage van € 56 mln en incl. bijdrage van derden van € 53 mln).

Politiek / bestuurlijk

Toezeggingen: kabinetsbesluit inzake afbreken realisatiegedeelte, d.d. 11 juli 1997.

Kabinetsbesluit inzake omlegging van de Zuid-Willemsvaart tussen de Maas en Den Dungen conform de 'Regiovariant, d.d. 10 maart 2006.

Op verzoek van de Tweede Kamer is voor 2006 een bedrag van € 10 mln ter beschikking gesteld voor versnelde voorbereiding van de uitvoering.

De regiovariant is in 2006 uitgewerkt in een Ontwerp-Tracébesluit (OTB), welke in februari 2007 is vastgesteld. Er wordt een convenant met de regionale partners voorbereid.

November 2007 is tussen betrokken overheden een bestuursovereenkomst getekend.

Marktbenadering

Voor dit project is een marktscan uitgevoerd. De mogelijkheid van PPS is onderzocht, maar wordt niet toegepast, omdat uit het onderzoek bleek dat DBFM geen meerwaarde had. In 2007 is een PPC uitgevoerd op basis waarvan voor een DB-contract is gekozen.

Toelichting wijzigingen

2006: projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing BLD-bijdrage (€ 52 mln) en verwachte aanbestedingsresultaten (€ -2 mln).

2007: kabinetsbesluit (10 maart 2006) tot omlegging Zuid - Willemsvaart conform de regiovariant, met een ecologische verbindingzone incl. een Rosmalense Aa. Op verzoek van de Kamer is versnelling in de vorm van anticiperende vastgoedverwerving ingezet met een omvang van € 10 mln.

2008: het OTB is in februari 2007 vastgesteld. De bijdrage van de regionale partijen is verhoogd vanwege afspraken over het 'meenemen' van de ecologische verbindingzone en de N279 bij dit project. Op deze manier kan wel werk met werk gemaakt worden.

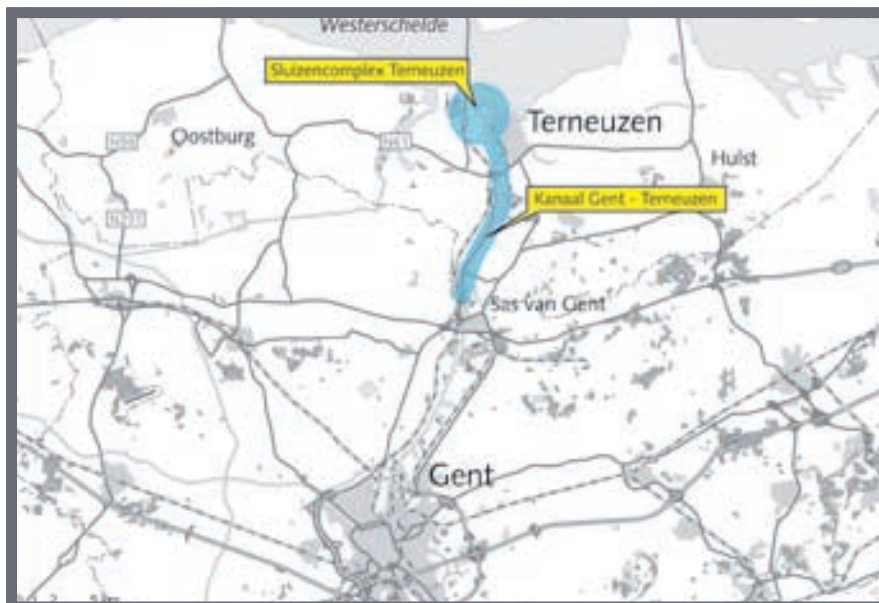
2009: de bestuursovereenkomst tussen overheden is november 2007 ondertekend. Het taakstellend budget is opgehoogd vanwege toevoeging van een aantal projectonderdelen als gevolg van de bestuursovereenkomst, het meenemen van een drietal werken uit de A2 rondweg Den Bosch en de implementatie van nieuwe en aangepaste regelgeving waardoor enkele projectonderdelen duurder zijn geworden. Het TB is juli 2008 ondertekend.

2010: het uitvoeringsbesluit is genomen in 2009 met voorbehoud dat het tracébesluit nog onherroepelijk moet worden. De mijlpaal oplevering is hierin – als gevolg van vertraging in de procedure tracéwet - gewijzigd van 2014 naar 2015.

Kanaal Gent - Terneuzen (baggeren, oevers en sluisen)

PROVINCIE : Zeeland
ONDERWERP : hoofdvaarwegen
FASE : beheer en
onderhoud
MINISTERIE : VenW

ZUID



Projecthistorie

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

Probleem

Nederland heeft op grond van internationale afspraken betreffende de verbetering van het kanaal Gent-Terneuzen de verplichting tegenover België voor het in goede staat onderhouden van het kanaal, het sluisencomplex en de bediening van de objecten. De gegarandeerde diepgang voor zeeschepen bedraagt 12,25 m, wat inhoudt dat de kanaalbodem moet worden gehandhaafd op 13,50 m - Kanaalpeil. Tevens is afgesproken dat de zoutbelasting vanuit de Westerschelde wordt tegen gegaan.

Beschrijving oplossing

Om de internationale afspraken na te kunnen komen is onderhoudsbaggerwerk noodzakelijk. De werkzaamheden bestaan uit het baggeren van het kanaal en renovatie van het sluisencomplex Terneuzen.

Tijdschema mijlpalen

Start uitvoering: baggeren/sluisencomplex:
2004/2007
Oplevering: 2008/2011

Financiën

Raming kosten: € 47 mln.

Toelichting wijzigingen

2010: als gevolg van tegenvallers bij de aanbesteding van de renovatiewerkzaamheden aan het sluisencomplex is besloten de renovatie van de oevers uit te stellen. Dit wordt nu gezamenlijk met het na 2010 geplande deel aanbesteed, om zodoende synergievoordeel te kunnen behalen.

Sluisencomplex: verwacht wordt dat de vereiste publieksvriendelijke uitvoering met zo min mogelijk hinder voor de scheepvaart, pas in 2011 afgerond kan worden.

Maas (baggeren en kunstwerken)

PROVINCIE : Limburg
ONDERWERP : hoofdvaarwegen
FASE : beheer en
onderhoud
MINISTERIE : VenW

ZUID



Projecthistorie

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

Probleem

Door grootschalige achterstand in het baggeronderhoud ontstonden in de voorhavens van de sluisen op de Maas en in de Maaskanalen nautische knelpunten in de vorm van onvoldoende vaardiepte en verminderde bevaarbaarheid. Ook diverse sluisen en stuwen waren door achterstallig onderhoud dringend aan renovatie toe. Onder andere kolken, deuren en hefinrichtingen, nivelleerinrichtingen, pompgemalen, besturing en bedieningsinstallaties moesten dringend worden aangepakt om de beschikbaarheid en bedrijfszekerheid op het vereiste niveau te brengen.

Doordat de lange kolken van Belfeld en Sambeek als gevolg van achterstallig onderhoud buiten bedrijf waren gesteld, konden lange combinaties nu alleen na ont koppeling door de sluisen.

Beschrijving oplossing

Het achterstallig baggeronderhoud op de Maas en de Maaskanalen wordt aangepakt zodat de meest urgente nautische problemen t.a.v. de vaardiepte zijn opgelost. Hiermee wordt de bereikbaarheid en de veiligheid van de Maasroute verbeterd, maar zal nog niet worden voldaan aan de functionele eisen. Daarnaast worden diverse sluisen en stuwen die in de Maas liggen gerenoveerd. De grote kolken van de sluisen in Belfeld en Sambeek zijn in 2004 weer in gebruik genomen.

Tijdschema mijlpalen

Start uitvoering: 2004

Oplevering: 2010-2012

Financiën

Raming kosten: € 69 mln.

Toelichting wijzigingen

2007: door clustering van de werkzaamheden aan diverse sluiscomplexen is opleverdatum met één jaar vervoegd.

Als gevolg van tegenvallers ten aanzien van stabiliteit kolkwanden en kwaliteit deuraandrijvingen (Born en Maasbracht) is de raming naar boven bijgesteld.

2008: werkzaamheden aan de kolkwanden en deuraandrijvingen van de complexen Born en Maasbracht zijn gekoppeld aan de kolkverlenging. Door onderhoudswerkzaamheden bij deze complexen zullen deze pas in 2012 worden opgeleverd.

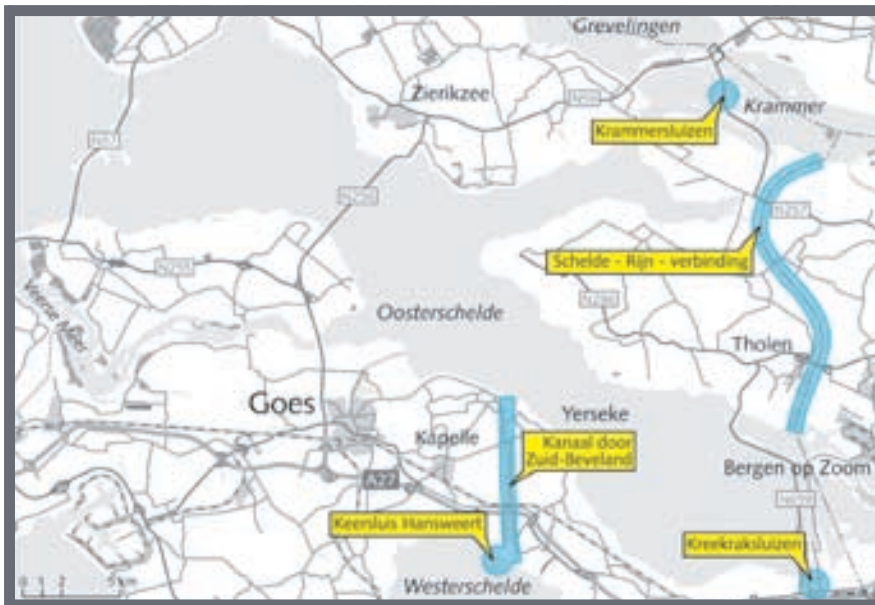
2009: de raming van de kosten is bijgesteld vanwege aanbestedingstegenvallers bij diverse renovaties van de sluisen.

2010: de raming van de kosten is verlaagd in verband met het overhevelen van enkele projectonderdelen naar het project Maasroute, modernisering fase 2.

Rotterdam - België/Zeeland (renovatie o.a. Volkeraksluizen en baggeren)

PROVINCIE : Zeeland
 ONDERWERP : hoofdvaarwegen
 FASE : beheer en onderhoud
 MINISTERIE : VenW

ZUID



Projecthistorie

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

Probleem

Momenteel is een vlotte en veilige doorstroming van het scheepvaartverkeer over de corridor Rotterdam - Gent/Antwerpen niet gegarandeerd. Dit wordt deels veroorzaakt doordat de bodems in deze hoofdtransportas niet op de gewenste diepte zijn. Op deze vaarroutes is de gegarandeerde scheepsdiepgang 4 meter, dit geldt voor de Schelde - Rijn verbinding (SRV) en voor de route via het Kanaal door Zuid-Beveland (KZB). Om dat te waarborgen dient de vaarwegbodem in de Oosterschelde, KZB en SRV op NAP- 7,00 m te blijven. Voor het zuidelijk kanaalpand van de SRV geldt een bodemdiepte van NAP- 3,40 m bij een Kanaalpeil van 1,85+ NAP.

Ook zijn deelinstallaties van de in deze vaarweg gelegen kunstwerken aan het eind van de technische levensduur. Hierdoor kunnen veelvuldig storingen optreden met mogelijk zelfs langdurig uitval van het complex.

Beschrijving oplossing

Om de doorstroming op de corridor Rotterdam - Gent/Antwerpen te kunnen garanderen, moet onderhoudsbaggerwerk plaatsvinden. Daarnaast is de renovatie van de Volkeraksluizen noodzakelijk, inclusief het wisselen van de deuren, de renovatie van de Kreekraksluizen, inclusief deuraandrijvingen en de renovatie van de Krammersluizen en sluisen Hansweert. De renovaties van de sluiscomplexen omvatten de renovaties van de elektrotechnische en de werktuigbouwkundige installaties en de bouw van een nieuw bedieningsgebouw. Het huidige bedieningsgebouw biedt namelijk niet voldoende ruimte voor de

nieuwe elektrotechnische installaties.

Daarnaast worden 12 sluisdeuren geconserviseerd en gewisseld en worden de huidige mechanische deurschuifbewegingswerken vervangen door hydraulische bewegingswerken.

Tijdschema mijlpalen

Start uitvoering: 2005
 Oplevering: 2011

Financiën

Raming kosten: € 103 mln.

Toelichting wijzigingen

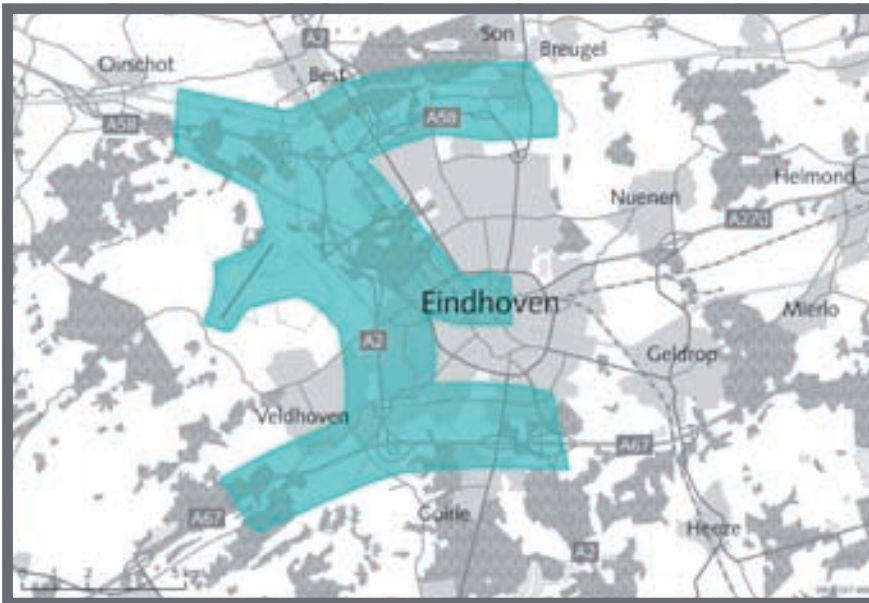
2007: als gevolg van indexering en een verhoging van het risicoprofiel ten aanzien van het masterplan Volkerak is de raming naar boven bijgesteld.

2010: om de hinder voor de vaarweggebruiker te minimaliseren, wordt het deelproject renovatie van de besturings-, elektrische en overige installaties van de sluiscomplexen Hansweert en Kreekrak, gecombineerd met de realisatie van de bediening op afstand op deze complexen. Dit deelproject wordt hierdoor naar verwachting medio 2011 afgerond.

Brainport Eindhoven

PROVINCIE : Noord-Brabant
ONDERWERP : integrale gebiedsopgaven
FASE : planstudie
MINISTERIE : EZ

ZUID



Projecthistorie

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

Probleem

Het Samenwerkingsverband Stadsregio Eindhoven heeft een Ontwikkelingsvisie voor de gehele A2-zone vastgesteld: 'De geniale Brainportlocatie'. Hoewel de A2-zone een aaneengesloten integraal te ontwikkelen gebied is, worden binnen deze visie een viertal prioritaire deelgebieden onderscheiden als aanjager van de totaalontwikkeling. Concreet gaat het om maatregelen als aansluitende en verbindende infrastructuur, ontwikkeling en herstructurering van werklandschappen, impulsen in de openbare ruimte en groene verbindingen tussen stad en omliggende natuur en platteland (Nationaal Landschap Groene Woud) ten behoeve van een hoogwaardig woon-, werk- en vestigingsmilieu. Hier hoort ook de herinrichting van de openbare ruimte in Strijp S en de aanpassing van het station en directe omgeving bij. Het project bevindt zich in de uitwerkingsfase van het Nota Ruimtebudget. De begeleiding van de door de regio op te stellen business case is van rijkswege gemandateerd aan het Gemeenschappelijk Ontwikkelingsbedrijf.

Beschrijving oplossing

De regio grijpt de ombouw van de snelweg A2 aan om het gebied er omheen te transformeren tot etalage van de Brainport met internationale uitstraling, waarbij aandacht is voor (internationale) bedrijvigheid, bereikbaarheid, duurzaamheid en natuur & recreatie. De bedoeling is om langs de snelweg de gehele keten van kennisinstellingen, onderzoekslaboratoria, designhuizen, toeleveranciers en maakindustrie in een hoogwaardige groene

setting in te passen en zichtbaar te maken. Tevens worden groene recreatieve verbindingen gerealiseerd tussen stad en ommeland.

Het gebiedsontwikkelingsproject omvat de ontwikkeling van een internationaal hoogwaardig woon- en werkmilieu en de aansluiting daarvan op het Nationaal Landschap 't Groene Woud. Het beslaat circa 200 hectare werklandschap in combinatie met circa 200 hectare nieuwe natuur en aanleg van infrastructuur voor auto, HOV en fiets.

Tijdschema

Vaststellen rijksbijdrage: 2009
Start realisatie: 2010
Oplevering: 2014

Financiën

Taakstellende rijksbijdrage: nog niet bepaald.

Politiek / bestuurlijk

Rijk, provincie, Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, relevante gemeenten, bedrijfsleven en kennisinstellingen werken samen bij de uitwerking van de recent vastgestelde Ontwikkelingsvisie A2-zone.

Marktbenadering

Marktpartijen zijn betrokken bij de uitwerking van de vastgestelde ontwikkelingsvisie.

Verantwoordelijk

De gemeente Eindhoven en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven.

Toelichting wijzigingen

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

Eindhoven A2 zone

PROVINCIE : Noord-Brabant
ONDERWERP : integrale gebiedsopgaven
FASE : planstudie
MINISTERIE : EZ

ZUID



Projecthistorie

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

Probleem

Langs de A2 ten westen van Eindhoven vinden op twee locaties de komende jaren grote ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Het gaat om De Hurk/Landforum, Veldhoven-De Run en Eindhoven Airport/ Brainport Innovatie Campus/ Grootchalig Distributie Centrum Acht. Hierbij is sprake van integrale gebiedsontwikkeling, waarin bereikbaarheidsaspecten, economische perspectieven, groene verbindingen en milieuvraagstukken hand in hand gaan.

Beschrijving oplossing

Door de ombouw van de A2 tot 4x2 rijstroken (twee rijstroken voor doorgaand verkeer en twee rijstroken voor bestemmingsverkeer per richting) wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de bereikbaarheid van de Brainport Eindhoven over de weg. Zie hiervoor ook de projectbladen Brainport Eindhoven en Eindhoven/Helmond, voltooiing verkeersruut. Voor een optimale ontwikkeling van de A2-zone wordt ingezet op de realisatie van twee aansluitingen tussen de A2 en het onderliggende wegennet; de aanleg van een nieuwe noordelijke aansluiting, inclusief aanpassing van het onderliggende wegennet, ter hoogte van Eindhoven Airport en de aanleg van een nieuwe zuidelijke aansluiting, inclusief aanpassing van het onderliggende wegennet, ter hoogte van de Meerenakkerweg.

Tijdschema mijlpalen

- Noordelijke aansluiting (Eindhoven Airport). Besluitvorming VenW: 2009
Start realisatie: 2014
Oplevering: 2016

- Zuidelijke aansluiting (Meerenakkerweg)
Start realisatie onderliggend wegennet: 2010
Start realisatie aansluiting: 2011
Oplevering: 2011

Financiën

- Noordelijke aansluiting (Eindhoven Airport)
Taakstellend budget: nog niet bepaald.
- Zuidelijke aansluiting (Meerenakkerweg)
Taakstellend budget: € 14,5 mln (incl. € 6,8 mln uit het Nota Ruimtebudget en incl. € 2,6 mln uit het realisatiebudget A2 Tangenten Eindhoven).

Politiek / bestuurlijk

Bestuurlijke afspraken: rijk, provincie, Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, relevante gemeenten, bedrijfsleven en kennisinstellingen werken samen bij de uitwerking van de recent vastgestelde Ontwikkelingsvisie A2-zone. Tussen VenW en de gemeente Eindhoven vindt overleg plaats over de business case. Mede hierop zal de minister van VenW een besluit nemen over de noordelijke aansluiting.

Marktbenadering

Marktpartijen zijn betrokken bij de uitwerking van de vastgestelde ontwikkelingsvisie.

Verantwoordelijk

De gemeente Eindhoven en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven.

Toelichting wijzigingen

2008: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

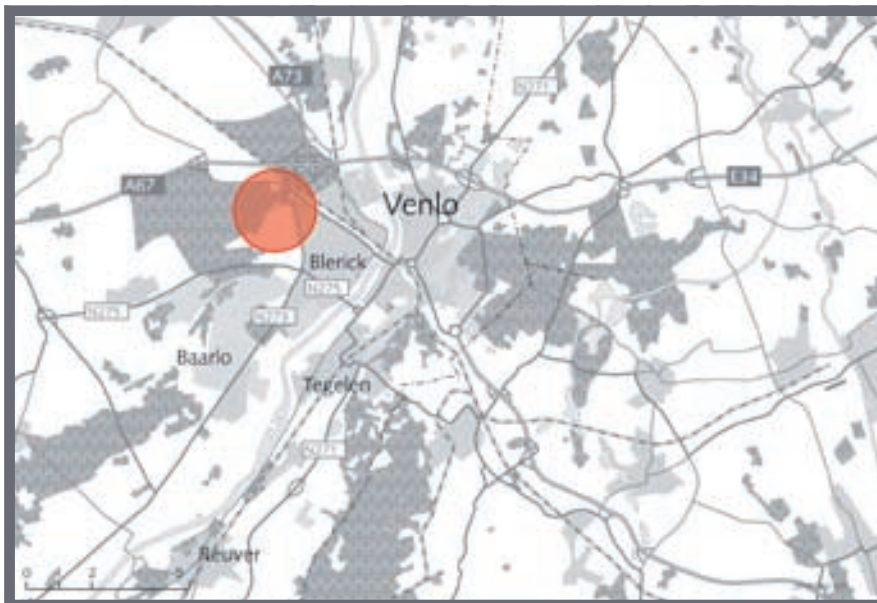
2010: het project is gesplitst in de zuidelijke aansluiting, waarvoor in november 2008 de rijksbijdrage is vastgesteld, en de noordelijke aansluiting, waarvoor de besluitvorming wordt betrokken bij het project Brainport Eindhoven. Als gevolg van onderzoek naar de verkeerstechnische gevolgen van de noordelijke aansluiting is besluitvorming hierover vertraagd.



Greenport Venlo (Klavertje 4)

PROVINCIE : Limburg
ONDERWERP : integrale gebiedsopgaven
FASE : realisatie
MINISTERIE : LNV

ZUID



Projecthistorie

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

Probleem

Greenport Venlo is in omvang het tweede kas-sengebied van Nederland. Door de strategische ligging op een infrastructureel knooppunt (water, weg en spoor) in de oost-west verbinding is het gebied economisch aantrekkelijk en groeit Venlo als logistieke draaischijf. De Floriade (Wereldtuinbouwtentoonstelling, 2012) genereert een extra impuls aan investeringen en dynamiek. Samenhangende oplossingen in onder meer bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en water/groenopgaven zijn nodig.

Beschrijving oplossing

Aan de westzijde van Venlo wordt een omvangrijk agro-industrieel en logistiek complex tot stand gebracht in aansluiting op bestaande en/of in uitvoering zijnde economische activiteiten (o.a. Tradeport, glastuinbouw, uitbreiding veiling). Het gaat onder andere om de duurzame inrichting van 400 ha gebundeld glas, in samenhang met versterking van groenstructuur (waaronder 375 ha nieuw natuur- en recreatiegebied), ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid (aanleg Tangent A73/A67). De verantwoordelijkheid van de uitvoering is in handen van de gebiedsontwikkeling NV.

Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: 2009
Oplevering: 2012 e.v.

Financiën

Taakstellende rijksbijdrage: € 22,9 mln uit het Nota Ruimtebudget voor Klavertje 4 als geheel, alsmede € 3 mln specifiek voor Deurne.

Vanuit de motie Koopmans/Koppejan wordt aanvullend € 9 mln beschikbaar gesteld. Deze middelen worden beschikbaar gesteld via de bestuursovereenkomst ILG.

Grondvererving: er zijn gezamenlijke afspraken gemaakt over (anticiperende) grondvererving. Het rijk neemt hier met € 5 mln aan deel.

Politiek / bestuurlijk

LNV is beleidsverantwoordelijk voor de greenports. Het rijk heeft haar inzet (geld en vastgoed) voor dit gebied gebundeld via het Gemeenschappelijk Ontwikkelingsbedrijf (GOB). Besloten is om als rijk niet risicodragend deel te nemen aan de uitvoering, maar de betrokkenheid vorm te geven via een set bestuurlijke afspraken; dit afsprakenkader is in voorbereiding.

Moties: tijdens de begrotingsbehandeling van VenW is de motie Koopmans/Koppejan aangenomen (TK 31 700 XII, nr. 22), welke aanvullend € 9 mln beschikbaar stelt voor de Greenportlane tussen A73 en A67.

Bestuurlijke afspraken: in 2007 is een bestuurlijke intentieverklaring ondertekend over het Uitvoeringsprogramma Greenport(s) Nederland; Greenport Venlo maakt hier deel van uit.

Marktbenadering

Het bedrijfsleven zal zo veel als mogelijk bijdragen via de grondexploitatie.

Verantwoordelijk

De provincie en de regiogemeenten zijn verantwoordelijk voor de grondexploitatie en de verevening.

Toelichting wijzigingen

2008: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2009: de taakstellende rijksbijdrage voor het project is vastgesteld. Hiermee is het project van de planstudiefase overgegaan naar de realisatiefase.

2010: in april 2009 is de gebiedsontwikkelings NV opgericht. Met het rijk zijn bestuurlijke afspraken in voorbereiding. Ten behoeve van de Greenportlane zijn conform de motie Koopmans/Koppejan extra rijksmiddelen beschikbaar gesteld.

