



Hoofdstuk 4

West-overig

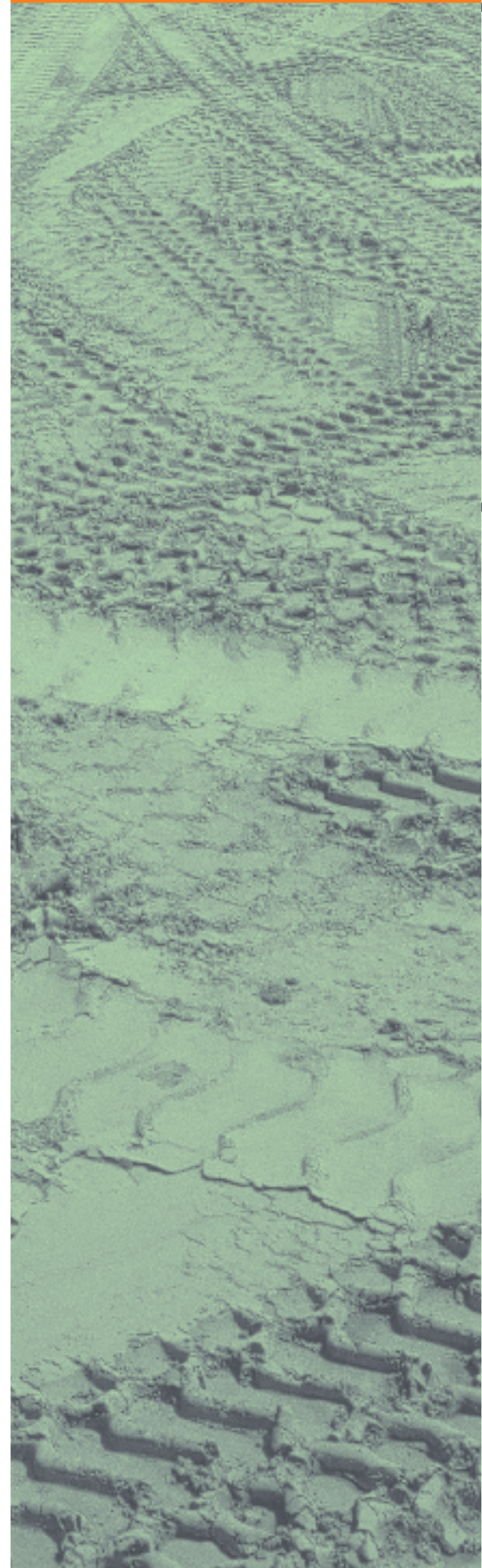


Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwedes

Probleem

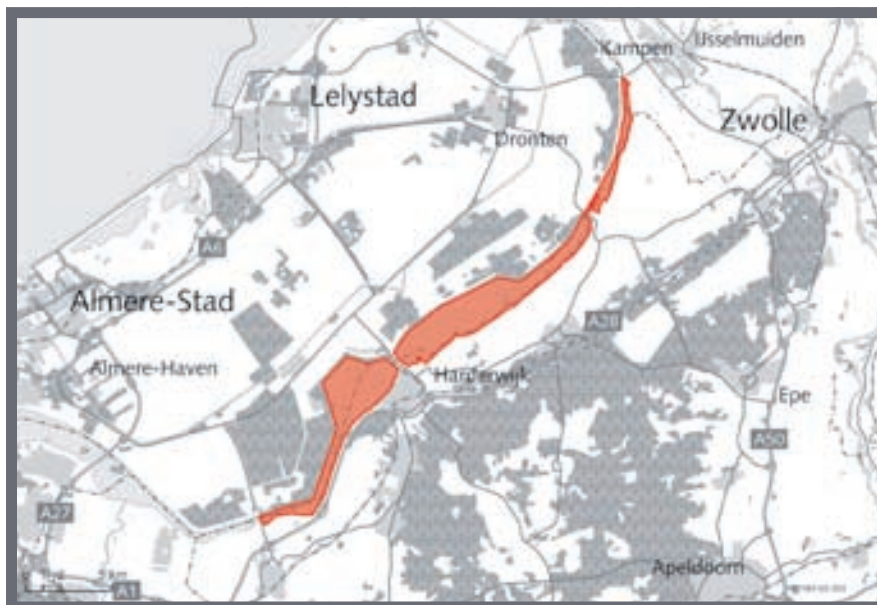
Recentelijk is gesignaleerd dat, mede door afstoten van ligplaatsen door gemeenten, er sprake is van een potentieel knelpunt ten aanzien van het aantal overnachtingsplaatsen op de Beneden-, Boven- en Nieuwe Merwede. Het gebrek aan ligplaatsen bemoeilijkt een goede logistieke planning voor de binnenvaart in verband met de internationale wet- en regelgeving op het gebied van vaar- en rusttijden. De ontoereikende ligplaatscapaciteit vergroot de kans op mogelijk onveilig vaargedrag. Naast veiligheid voor de scheepvaart in het algemeen gaat het tevens om voldoende overnachtingsplaatsen voor schepen met gevaarlijke stoffen. De verkenning is in 2009 afgerond.

ONDERWERP : hoofdvaarwegen
FASE : verkenning
MINISTERIE : VenW



Integrale Inrichting Veluwerandmeren (IIVR)

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



Probleem

De waterkwaliteit van de Veluwerandmeren is in de jaren '80 en '90 sterk verbeterd. Hierdoor zagen allerlei belangengroepen en instanties ontwikkelingsmogelijkheden voor de voor hen favoriete gebruiksfuncties van de Veluwerandmeren. Samenhang in al deze initiatieven ontbrak.

Beschrijving oplossing

In een interactief proces zijn de gewenste ontwikkelingsmogelijkheden ingekaderd in het Integraal Inrichtingsplan Veluwerandmeren (IIVR). Dit bevat een samenhangend pakket van 36 maatregelen met als doel een duurzame inrichting en een duurzaam gebruik van de Veluwerandmeren en de directe omgeving.

In 2011, aan het einde van de convenantperiode, zal het IIVR resulteren in een forse ruimtelijke economische en ecologische kwaliteitsimpuls voor de Veluwerandmeren.

Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: 2002

Oplevering: 2011

Van de 36 maatregelen binnen het IIVR-project is ruim tweederde gereed en de rest in voorbereiding respectievelijk uitvoering. Van een aantal maatregelen is inmiddels duidelijk dat ze door procedures, grondverwerving etc. niet vóór de gestelde einddatum gereed kunnen zijn. Tussen de betrokken overheden worden hierover aanvullende afspraken gemaakt.

Financiën

Taakstellend budget: € 49 mln (incl. BLD-bijdrage € 8 mln).

Bijdrage van derden: € 16 mln (verdeeld over andere ministeries, provincies, waterschappen en gemeenten).

Politiek / bestuurlijk

Convenant: op 21 juni 2001 is door de gezamenlijke partners het Integrale Inrichtingsplan Veluwerandmeren vastgesteld. Tegelijkertijd is het Convenant IIVR getekend, waarin een financiële verdeelsleutel is vastgelegd.

Natuurlijker Markermeer/IJmeer (NMIJ)

PROVINCIE : Flevoland
ONDERWERP : waterbeheren
FASE : realisatie (0)
MINISTERIE : VenW en LNV



Projecthistorie

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

Probleem

Het project moet uitwijzen welke investeringen in natuurontwikkeling het grootste effect sorteren op het realiseren van een robuust ecologisch systeem en een klimaatbestendig watersysteem in IJmeer en Markermeer. De resultaten zijn mede bepalend voor het investeringsprogramma Toekomstagenda IJmeer/Markermeer. Het uiteindelijke doel is om duidelijk te maken of het mogelijk is een surplus aan natuurwaarden te creëren en inzicht te krijgen in eventuele kosten hiervoor; dit om ruimtelijke ontwikkelingen in dit door Natura 2000 beschermde gebied mogelijk te maken.

Beschrijving oplossing

Het project zal via een in mei 2009 vastgesteld pakket van veldexperimenten en aanvullend onderzoek de effectiviteit van bestaande en nieuwe natuurontwikkelingsmaatregelen bepalen. De focus zal hierbij vooral liggen op het bepalen van de ecologische effectiviteit van maatregelen en vaststellen op welke manier de maatregelen het best kunnen worden aangelegd.

Tijdschema mijlpalen

Projectbesluit: december 2008

Uitvoeringsbesluit: december 2009

Start realisatie: januari 2010

Oplevering: december 2015

Financiën

Taakstellend budget vanuit LNV: € 25 mln (incl. BLD-bijdrage € 4,2 mln).

Politiek / bestuurlijk

In 2007 is door de staatssecretaris van VenW het Randstad Urgent-contract Toekomstagenda Markermeer-IJmeer ondertekend. In dit contract is het project Natuurlijker Markermeer/IJmeer aangekondigd. Dit project is gelinkt aan besluitvorming rond Randstad Urgent-projecten als Schaalsprong-Almere en Openbaarvervoerverbinding Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad, het project Beleidskader IJsselmeer en Beheerplannen.

Marktbenadering

Er wordt zoveel mogelijk in de markt gezet. De regierol blijft bij RWS. Er worden in de contracten beslistmomenten (go/no go) ingebouwd om flexibel te zijn ten behoeve van politieke besluitvorming.

Toelichting wijzigingen

2009: project is nieuw in de realisatiefase.

Masterplan Haringvliet (conservering staal/ elektronica bewegingswerken)

PROVINCIE : Zuid-Holland
 ONDERWERP : waterbeheren
 FASE : beheer en
 onderhoud
 MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

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

Probleem

Met uitzondering van het in 1995 geplaatste noodstroomaggregaat, zijn de elektrotechnische installaties 35 jaar oud. De technische levensduur van de materialen is ten einde en de beschikbaarheid van reservematerialen is minimaal.

In 1998 is aangetoond dat de kering niet meer aan de gestelde (wettelijke) eis voldoet. Bij falen van de kering zal het maatgevend hoogwater op het bekken van het Haringvliet worden overschreden. De reden van het falen kan geheel worden toegeschreven aan de (verouderde) elektrische installatie.

De huidige staat van de conservering van de Haringvlietschuiven is op de kritieke punten van de schuif, zoals de overgang van de armen naar de schuif ongewenst. Op andere plaatsen op de schuif is de staat van de conservering ook onvoldoende of te weinig.

Beschrijving oplossing

Om de veiligheid te kunnen garanderen worden de elektrotechnische installatie van de spuisluizen, de besturingsinstallatie van de Haringvlietsluizen en de Goereese sluis vervangen. Tevens worden de 34 vizerschuiven van het Haringvlietsluizencomplex geconserveerd. Hiermee wordt het groot conserveringsonderhoud met 10 jaar uitgesteld, alsook de bijbehorende kosten ca. € 2 mln per schuif. Hierdoor wordt voorkomen dat op korte termijn grote conserveringskosten optreden.

Tijdschema mijlpalen

Start uitvoering: Haringvlietsluizen/conservering 34 vizerschuiven: 2006/2005
 Oplevering: 2010/2011

Financiën

Raming kosten: € 45 mln (2004 - 2011).

Marktbenadering

Het project wordt nu gezamenlijk met het groot variabel onderhoud aan de Volkeraksluizen als Design & Construct contract aanbesteed.

Toelichting wijzigingen

2007: tijdschema is aangepast als gevolg van de vertraging in de voorbereiding door de innovatieve marktbenadering en samenwerking met het masterplan Volkerak. Als gevolg van te betalen ontwerpvergoeding is de raming naar boven bijgesteld.

A9 Alkmaar - Uitgeest

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



Projecthistorie

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

Probleem

De groei van het verkeer leidt tot verkeersafwikkelingsproblemen op de A9 Alkmaar - Uitgeest in beide richtingen. Hierdoor kan niet worden voldaan aan het verzoek van de regio om ter hoogte van Heiloo een nieuwe aansluiting op de A9 te realiseren, die noodzakelijk is voor de ontsluiting van een woningbouwproject te Heiloo/Castricum en van een bedrijventerrein in Alkmaar-zuid.

Beschrijving oplossing

Aanleg van spitsstroken in combinatie met het plaatselijk verbreden van de weg.

Tijdschema mijlpalen

Wegaanpassingsbesluit: 2010

Start realisatie: 2011

Oplevering: 2012

Financiën

Taakstellend budget: nog niet bepaald.

Politiek / bestuurlijk

In 2005 is de aanvraag van de provincie Noord-Holland voor de aanleg van een aansluiting Heiloo op de A9 voorlopig afgewezen en is deze gekoppeld aan de mogelijke uitbreiding van de capaciteit van de A9. Met de opname van de A9 Alkmaar - Uitgeest in de Spoedaanpak wegverbreding is het project opgedeeld in twee delen: spitsstroken en de aansluiting.

Toelichting wijzigingen

2008: het project stond eerder vermeld in het benuttingsprogramma ZSM 2.

2009: doordat de Richtlijnen voor het MER OTB pas begin 2008 zijn vastgesteld, kon niet eerder worden gestart met het OTB/MER. Hierdoor is het project vertraagd.

2010: project A9 Alkmaar - Uitgeest is overgegaan van de verkorte Tracéwet naar de Spoedwet wegverbreding en is opgenomen in de Spoedaanpak wegverbreding. De nieuwe aansluiting op de A9 ter hoogte van Heiloo is geen onderdeel meer van dit project, maar wordt parallel door de regio voorbereid.

N9 Koedijk - De Stolpen

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



Projecthistorie

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

Probleem

De verkeersveiligheid is onvoldoende. De weg voert door woonkernen, hetgeen leidt tot leefbaarheidsproblemen. De doorstroming ter plaatse van de kernen Schoorl en De Stolpen behoeft verbetering.

Beschrijving oplossing

In het Standpunt is gekozen voor het aanleggen van het ontbrekende deel van de parallelweg in Bergen en voor omleidingen met ongelijkvloerse kruisingen bij Schoorl en De Stolpen. Gezien de aard en omvang van de inspraakreacties op het Ontwerp Tracébesluit heeft de minister van VenW in april 2005 besloten om het Ontwerp Tracébesluit zodanig te wijzigen dat het landschap minder wordt aangetast en er minder woningen behoeven te worden gesloopt.

Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 2008
Start realisatie: 2009
Oplevering: 2011

Financiën

Taakstellend budget: € 77 mln (incl. BLD-bijdrage € 12 mln en incl. bijdrage van derden € 23 mln (provincie Noord-Holland).

Politiek / bestuurlijk

Toezeggingen: het rijk verhoogt onder voorwaarden de MIT-1999-bijdrage tot € 32 mln (p.p. 1998) wanneer de provincie Noord-Holland en de regio maximaal € 23 mln bijdragen.

Moties: Motie Verbugt (TK 26 263, nr. 21), verzoekt tracéstudie af te ronden en in te zetten op 100 km/h-weg met ongelijkvloerse kruisingen.

Toelichting wijzigingen

2005: de minister van VenW heeft in overeenstemming met de minister van VROM in maart 2004 het Ontwerp Tracébesluit vastgesteld.

2006: Tracébesluit wordt later genomen omdat Ontwerp Tracébesluit vanwege inspraakreacties wordt aangepast. De projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 12 mln).

2009: eind 2007 is de parallelweg opgesteld. Op 23 juni 2008 heeft de Raad van State het TB vernietigd, met instandhouding van de rechtsgevolgen. Door de lange beroepsprocedure verschuift de openstelling naar 2011.

2010: het tracébesluit is onherroepelijk geworden en het project is overgegaan naar de realisatiefase.

N50 Ramspol - Ens

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



Projecthistorie

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

Probleem

De brug in de N50 bij Ramspol verkeert in technisch slechte staat. Het wegvak Ramspol - Ens is verkeersonveiler dan de aangrenzende wegvakken. De vele brugopeningen belemmeren de doorstroming van het verkeer.

Beschrijving oplossing

Voorbereid wordt de aanleg van een nieuwe brug met een minimale doorvaarthoogte van 13 meter ten opzichte van de maatgevende waterstand en met een beweegbaar deel, alsmede de aanleg van een duurzaam veilige autoweg met 2 x 2 rijstroken tussen Ramspol en Ens die bij Ens een ongelijkvloerse kruising zal kennen.

Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 2009
Start realisatie: 2010
Oplevering: 2013

Financiën

Taakstellend budget: € 111 mln (incl. BLD-bijdrage € 9 mln en € 26 mln RSP bijdrage).

Politiek / bestuurlijk

Toezeggingen: januari 1997: de vervanging van de Ramspolbrug zal door Verkeer en Waterstaat in procedure worden gebracht. Oktober 2007: de minister van VenW heeft het gewijzigd standpunt ingenomen om de doorvaarthoogte van de brug van 7 naar 13 meter te brengen.

Amendementen: de Tweede Kamer heeft ingestemd met het amendement van Hijum/Hofstra (TK 30 800A, nr. 43) waardoor extra € 50 mln beschikbaar is voor de N50, de N35 en de N18. De minister van VenW heeft hiervan € 18 mln aangewend voor de N50. Daarbij is afgesproken dat, indien overeenstemming wordt bereikt over de keuze van het transitiealternatief van het Zuiderzeelijn-project, de investeringen alsnog hieruit zullen worden bekostigd. Bij de behandeling van de begroting 2009 heeft de minister gemeld van de dan vrij vallende middelen uit het amendement van Hijum/Hofstra € 15 mln te zullen inzetten op een nader te bepalen deel van de N50 dat als meest prioritair wordt gezien. De resterende € 3 mln zullen bestemd worden voor vliegveld Twenthe.

Marktbenadering

Dit Spoedaanpak project wordt volgens een nieuwe marktbenadering, die gericht is op een korte doorlooptijd en kwaliteit, aanbesteed.

Toelichting wijzigingen

2006: minister van Verkeer en Waterstaat heeft het taakstellend budget verhoogd van € 41 mln naar € 70 mln om een toekomst-vaste oplossing te kunnen realiseren. De projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 9 mln) en verwachte aanbestedingsresultaten (€ -1 mln).

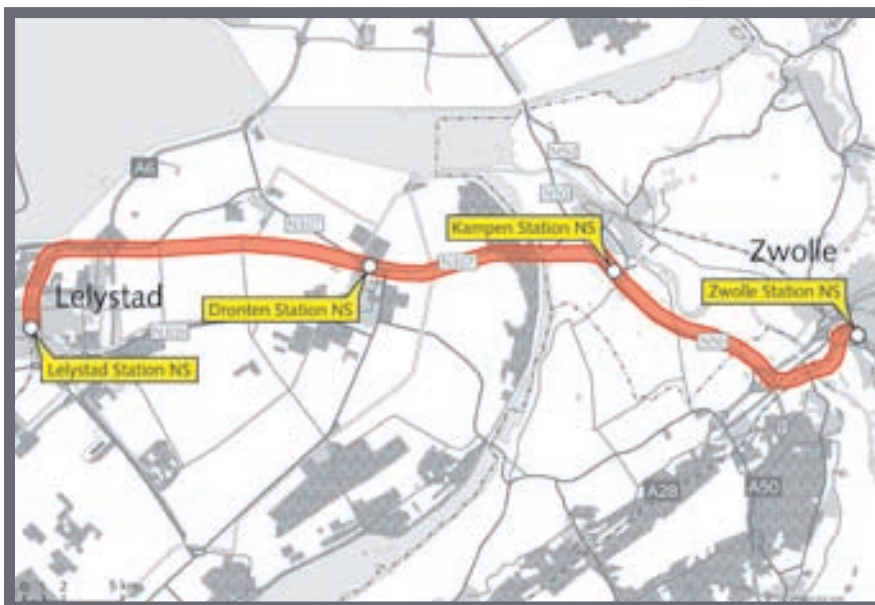
2008: het budget is aangepast door aanwending van extra middelen (€ 18 mln) uit amendement van Hijum/Hofstra. De provincies Flevoland en Overijssel hebben elk een aanvullende bijdrage van € 1 mln toegezegd.

2009: met het ondertekenen van het convenant voor het Regionaal Specifiek Pakket Zuiderzeelijn is € 26 miljoen vastgelegd voor dit project. Het project is als gevolg van de vaststelling van het tweede gewijzigde standpunt en als gevolg van onderzoek naar luchtkwaliteit vertraagd.

2010: het project is overgegaan naar de realisatiefase.

Hanzelijn

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



Projecthistorie

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

Probleem

De kwaliteit, capaciteit en flexibiliteit van de spoorverbinding tussen de noordvleugel van de Randstad en het noorden en noordoosten schiet tekort, mede in relatie tot de economische ontwikkeling. Daarnaast is een oplossing noodzakelijk voor de afwikkeling van het goederenvervoer tussen de Randstad en het noorden.

Beschrijving oplossing

Aanleg van de Hanzelijn, tussen Lelystad en Zwolle, geschikt voor snelheden tot 200 km/u. De lijn is, met maatregelen voor geluid en veiligheid, geschikt voor het personen- en goederenvervoer.

Het huidige tracébesluit voor de Hanzelijn voorziet niet in de hoogteligging die nodig is voor een by-pass ter hoogte van Kampen - Zuid. Daarom wordt ontwerp-tracébesluit aangepast. Deze omvat tevens de aanpassing van de hoogteligging van de parallel met de Hanzelijn lopende N50.

Inpassing

Bundeling met bestaande infrastructuur, aangepaste boogstalen, tunnel Drontermeer, aangepaste hoogteligging bij Hattem.

Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 2003/2007

Start realisatie: 2006

Oplevering: 2012

Financiën

Taakstellend budget € 1.116 mln (incl. € 10 mln bijdrage VROM voor de by-pass, excl. € 2 mln TEN-subsidie voor planstudiekosten, excl. € 10 mln van Overijssel voor de by-pass).

Politiek / bestuurlijk

Brieven Tweede Kamer: 17-01-2005: Hanzelijn voldoet aan alle uitgangspunten voor Hanzelijn-plus.

Toezeggingen: de ministers van VROM en VenW zijn eind 2005 met de provincie Overijssel overeen gekomen dat meegewerkt wordt aan het anticiperen op het ruimtelijk ontwikkelingsproject IJsseldelta. Onder voorwaarde dat de indienstelling niet vertraagt, zal het ontwerp-tracébesluit Hanzelijn hierop worden aangepast.

Moties: motie Leers, 99-00, kamerstuk 26828 nr. 7; motie Verbugt/Hindriks, 99-00, kamerstuk 26828 nr. 18; motie Feenstra, 01-02, kamerstuk 27569 nr. 3, motie De Nerée tot Babberich, 02-03, kamerstuk 28600 nr. 59H, motie Slob, 03-04, kamerstuk 27569, nr. 11.

Toelichting wijzigingen

2005: in reactie op de motie Slob heeft de minister van VenW aangegeven de motie niet uit te voeren, omdat nut en noodzaak ontbreekt, er geen dekking is en een tunnel tot vertraging leidt. De beschikking voorbereidende werkzaamheden (€ 23 mln) is verleend.

2006: de aanlegbeschikking is verleend aan ProRail.

2007: tracébesluit wordt aangepast vanwege hoogteligging by-pass bij Kampen - Zuid en hoogteligging van de parallel met de Hanzelijn lopende N50.

2008: Tracébesluit by-pass Kampen is vastgesteld, waardoor project op schema blijft. Het taakstellend budget is aangepast.

2009: taakstellend budget is in overeenstemming gebracht met twee scope-uitbreidingen: het aandeel van VenW in de eerder genoemde scope-uitbreiding 'by-pass Kampen' (€ 10 mln) en het anticiperen op de uitbreiding van de N50 voor zo ver het gaat om kunstwerken die als gevolg van de aanleg van de Hanzelijn en de by-pass aanpassing behoeven (€ 12,7 mln; ter voorkoming van desinvestering).

2010: de bijdrage van VROM aan de by-pass is aan het projectbudget toegevoegd.

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam - Lemmer

PROVINCIE : Flevoland,
Noord-Holland
ONDERWERP : hoofdvaarwegen
FASE : planstudie (1)
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

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

Probleem

Er is sprake van een tekort aan ligplaatsen op de vaarweg van Amsterdam tot Lemmer. Hierdoor kunnen veiligheidsproblemen ontstaan, omdat dit tekort kan leiden tot onwenselijke afmeersituaties rond de sluiscomplexen op dit traject. Ook kunnen situaties ontstaan waarin schippers te lang door moeten varen op zoek naar een ligplaats, waardoor ze niet kunnen voldoen aan wet- en regelgeving op het gebied van vaar- en rusttijden.

Beschrijving oplossing

In de studie wordt onderzocht op welke manier en op welke locaties het ligplaatsentekort kan worden opgelost. Gedacht kan worden aan zowel uitbreiding, verbetering als herstructurering van de huidige ligplaatsen rond de Oranjesluizen en de Houtribsluizen.

Tijdschema mijlpalen

Projectbesluit: 2011

Start realisatie: na 2012

Financiën

Taakstellend budget: € 7 mln (incl. BLD-bijdrage € 1 mln).

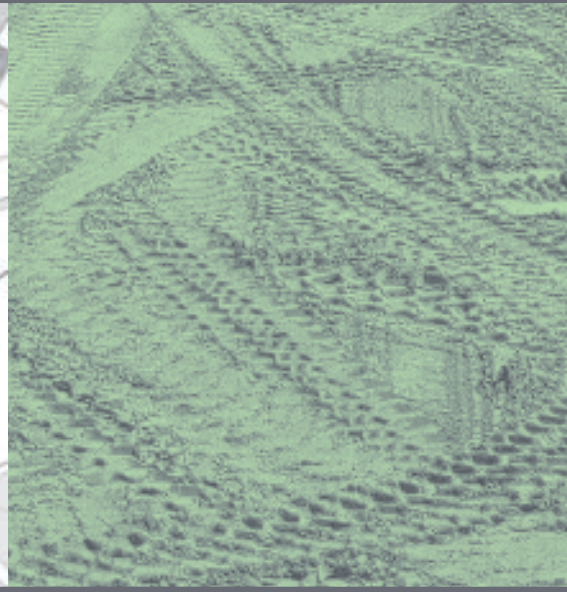
Politiek / bestuurlijk

De herindeling van woonschepen nabij Schellingwoude en de woonplannen Zeeburgereiland vormen politiek / bestuurlijke risico's voor de realisatie en verbetering van de ligplaatsen in de nabijheid van de Oranjesluizen.

Toelichting wijzigingen

2008: de problemen zijn erkend en dit project is daarom overgegaan van de verkennings- naar de planstudiefase.

2010: vanwege capaciteitsproblemen bij VenW is deze planstudie als geheel vertraagd. Onderdelen kunnen mogelijk als quick wins gerealiseerd worden.



Probleem

De Zaan is moeilijk toegankelijk voor klasse Va-schepen voor wat betreft diepgang en dimensies van de kunstwerken.

Beschrijving oplossing

In de studie wordt gekeken naar het weg nemen van verschillende ondieptes in de vaargeul en met name naar het vergroten van de dimensies van de Wilhelminasluis. In mindere mate zijn ook de verschillende bruggen onderwerp van de studie.

Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: 2012
 Oplevering: 2014

Financiën

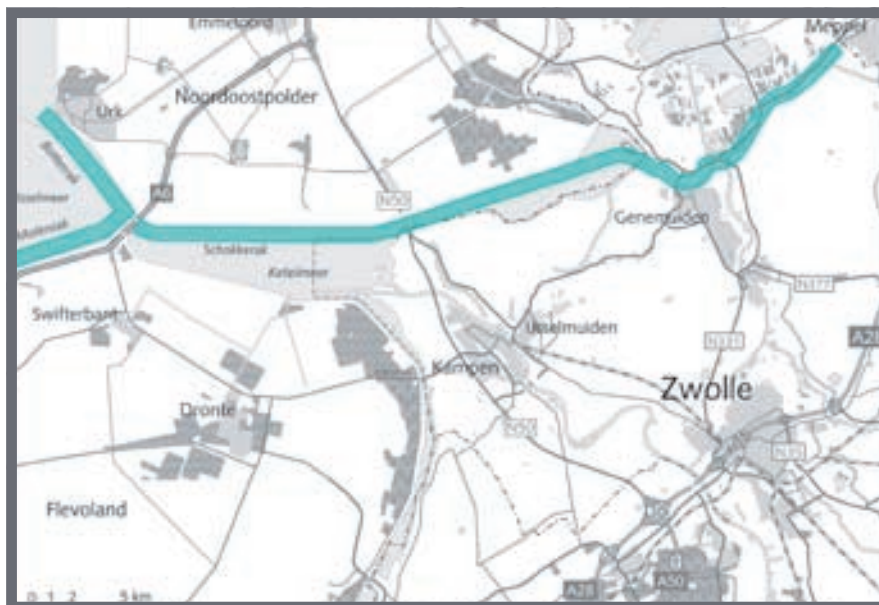
Het taakstellend budget voor dit project is nog niet bepaald en is afhankelijk van de uiteenlopende alternatieven door de provincie Noord - Holland, alsmede van de eigen financiële bijdrage van de regionale partijen in Noord - Holland.

Politiek / bestuurlijk

Toezeggingen: de Zaan is een regionale vaarweg in eigendom en beheer van de provincie Noord - Holland, gemeente Zaanstad en het Hoogheemraadschap. De provincie Noord - Holland is verantwoordelijk voor de planstudie. De realisatie van het project is afhankelijk van de uitkomsten van de planstudie en van bestuurlijk overleg over de regionale bijdragen en de rijksbijdrage aan dit project. De planstudie is eind 2006 afgerond en aan de minister van Verkeer en Waterstaat aangeboden. De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft in 2007 aangegeven dat provincie Noord - Holland de studie op bepaalde punten dient aan te vullen voordat besloten kan worden over een rijksbijdrage. Inmiddels zijn enkele aanvullende studies verricht. De provincie Noord-Holland zal in 2009 een regionaal voorstel doen voor een voorkeursalternatief, inclusief een voorstel voor de financiering en een verzoek om een rijksbijdrage. Planstudie en voorstel zijn de basis voor politieke besluitvorming.

Vaarweg IJsselmeer - Meppel

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



Projecthistorie

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

Probleem

Onvoldoende bereikbaarheid tussen West-Nederland en Noord- en Oost-Nederland voor klasse Va/Vb-schepen.

Beschrijving oplossing

In studie is de aanleg en verbetering van vaargeulen op de trajecten Botterrak, Molenrak en de vaarweg Ketelbrug - Meppel.

Bezien wordt hoe Molenrak en Botterrak (vaargeulen IJsselmeer-Ketelbrug) geschikt kunnen worden gemaakt voor volledig afge-laden binnenvaartschepen van klasse Vb en kustvaartschepen in R/S categorie 1.

Voor de vaarweg Ketelbrug-Meppel (Schokerak-Meppelderdiep) wordt gekeken in hoeverre deze geschikt gemaakt kan worden voor binnenvaartschepen van klasse Va.

Tijdschema mijlpalen

Projectbesluit: 2011

Start realisatie: 2012

Oplevering: 2013

Financiën

Taakstellend budget: € 43 mln (incl. BLD-bijdrage € 8 mln).

Marktbenadering

De baggerbestekken worden opgesteld op basis van Design- en Construct-contracten (D/C-contracten).

Toelichting wijzigingen

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

2008: door de benodigde actualisatie van de verouderde projectnota is besloten om deze corridor breder te bekijken tot aan bestemming Meppel. Hierdoor is de naam van het project gewijzigd (was vaarroute Ketelmeer, fase 2).

2009: vanwege capaciteitsproblemen bij VenW is deze planstudie vertraagd.

2010: vanwege uitbreiding studiegebied is het taakstellend budget verhoogd.

Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep - Dordtse Kil

PROVINCIE : Zuid-Holland
ONDERWERP : hoofdvaarwegen
FASE : planstudie (1)
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

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

Probleem

Met het oog op de onoverzichtelijke verkeerssituatie voor de scheepvaart en een verhoogd risico ter plaatse, is een verkenning uitgevoerd naar de veiligheid van de verkeerssituatie op de Splitsing Hollandsch Diep-Dordtse Kil en welke maatregelen noodzakelijk zijn.

In de verkenning is aandacht besteed aan de oorzaak van onveiligheid en wordt een vergelijking gemaakt met de veiligheid op de andere splitsingen op hoofdvaarwegen zonder verkeersbegeleiding. De betreffende splitsing blijkt in aantal ongevallen en in verhouding met de verkeersintensiteit de meest onveilige te zijn.

Beschrijving oplossing

Primaire oplossing is om, door gebruik te maken van walradar, de splitsing onder verkeersbegeleiding te brengen. De nieuw ontstane sector 'Moerdijk' wordt als derde sector toegevoegd aan het Verkeersbegeleidend Systeem (VBS) Drechtsteden.

Secundaire oplossingen zijn de verruiming van het zicht (verwijderen oeverbegroeiing), aanvullend baggerwerk en strenger handhaven van de uitluisterplicht van de marifoon.

Voor de uitbreiding van verkeersbegeleiding met de sector Moerdijk is vervanging van de software van het verkeersbegeleidend systeem nodig.

Tijdschema mijlpalen

Projectbesluit: 2009
Start uitvoering: 2011
Oplevering: 2012

Financiën

Taakstellend budget: € 10 mln.

Toelichting wijzigingen

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

Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam - Lemmer)

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



Projecthistorie

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

Probleem

Onvoldoende diepgang van de vaarroutes naar Oost en Noord-Nederland voor klasse Vb beroepsvaart.

Beschrijving oplossing

Verdieping van de vaargeul tot klasse Vb beroepsvaart. Het gedeelte Buiten IJ maakt ook onderdeel uit van het project.

Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: 1997

Oplevering: na 2010

Financiën

Taakstellend budget: € 16 mln (incl. BLD-bijdrage € 1 mln).

Buiten-IJ (Vaarweg Amsterdam - Lemmer, deelproject 7) is financieel gedekt door combinatie met impuls geld Beheer en Onderhoud (€ 1,9 mln).

Politiek / bestuurlijk

Toezeggingen: Nota Transport in Balans (1997).

Marktbenadering

Waar mogelijk wordt zandwinning door middel van concessies gerealiseerd. De innovatieve baggerbestekken worden op basis van Design- en Construct-contracten (D&C-contracten) uitgevoerd.

Toelichting wijzigingen

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

2007: de verdieping van het Buiten-IJ is toegevoegd door synergie met het onderhoudsprogramma.

2010: de realisatie van de verbetering van Vaarweg Amsterdam Lemmer is gekoppeld aan zandwinconcessies waarbij winning geschiedt als zand benodigd is door concessiehouder. Door gewijzigde zandbehoefte treedt vertraging op.

Walradar Noordzeekanaal

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



Projecthistorie

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

Probleem

Het Noordzeekanaalgebied is een hoofdtransportas, die bevaren wordt door klasse VI-binnenvaartschepen en zeeschepen. Er ontbreekt echter een goed actueel verkeersbeeld om goede verkeersbegeleiding in de toekomst vanaf de wal onder alle omstandigheden te garanderen. Daarnaast heeft de afgeronde planstudie aangetoond dat de huidige voorzieningen niet beantwoorden aan de (inter)nationale regelgeving en richtlijnen. Noch zal het vigerend en toekomstig beleid kunnen worden uitgevoerd.

Beschrijving oplossing

Een geïntegreerd verkeersbegeleidend systeem is ontwikkeld. Dit systeem beoogt een veilige en vlotte verkeersafwikkeling en voldoet aan de internationale richtlijnen en ontwikkelingen.

Tijdschema mijlpalen

Projectbesluit: 2005
 Start realisatie: 2010
 Oplevering: 2012

Financiën

Taakstellend budget: € 28 mln. Dit is inclusief BLD-bijdrage € 2 mln en de bijdrage van € 7 mln van de gemeente Amsterdam en exclusief de kosten voor het glasvezelnetwerk die door RWS worden gedragen.

Politiek / bestuurlijk

Toezeggingen: het Noordzeekanaal is in beheer en onderhoud bij RWS Noord-Holland. Een gedeelte van de vaarweg (het Binnen-IJ) is in eigendom bij de gemeente Amsterdam. Het nautisch beheer over de totale vaarweg van de sluisen van IJmuiden tot de sluisen van Schellingwoude is door de minister van Verkeer en Waterstaat gemandateerd aan het openbaar lichaam Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied. De directeur Scheepvaart van de Haven Amsterdam (HA) is tevens directeur van het Centraal Nautisch Beheer en daarmee verantwoordelijk voor het nautisch beheer van het Noordzeekanaal.

Toelichting wijzigingen

2006: het project is overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase. Er is € 5 mln toegevoegd vanuit project Walradarsystemen. De projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 2 mln).

2008: door verhoging betrouwbaarheid is scope van project gewijzigd (glasvezelnetwerk loopt niet over bodem van het kanaal maar over het land) en is het taakstellend budget verhoogd met € 3,5 mln.

2009: in verband met een uitbreiding van het walradarsysteem heeft een scope-wijziging plaatsgevonden van € 0,7 mln en is het totaal taakstellend budget verhoogd tot € 24 mln. Dit is inclusief de bijdrage van derden (€ 7 mln) welke nu ook in het taakstellend budget is opgenomen.

2010: als gevolg van verschil van mening over interpretatie van vraagspecificaties is de aanbesteding mislukt.

