

Voortgangsrapportage Tracéwetprojecten nr 1

stand van zaken - mei 2006

Inhoudsopgave

Samenvatting 3

1. Inleiding 4

2. Analyse voortgang tracéwetplichtige projecten 5

2.1 Totaaloverzicht tracéwetplichtige projecten 5

2.2 Analyse verschillende oorzaken van vertraging 7

2.2.1 Luchtkwaliteit..... 8

2.2.2 Andere oorzaken..... 8

2.2.3 Financiering..... 9

3. Voortgangsoverzicht tracéwetplichtige projecten 10

3.1 Landsdeel Noord 10

3.1.1 Overzicht alle projecten 10

3.2 Landsdeel Oost..... 10

3.2.1 Overzicht alle projecten 10

3.2.2 Overzicht projecten met bijgestelde planning..... 11

3.3 Landsdeel West 11

3.3.1 Overzicht alle projecten 11

3.3.2 Overzicht projecten met bijgestelde planning..... 12

3.4 Landsdeel Zuid 13

3.4.1 Overzicht alle projecten 13

3.4.2 Overzicht projecten met bijgestelde planning..... 14

Samenvatting

Dit is de eerste halfjaarlijkse voortgangsrapportage over de voortgang van de lopende tracéwetprojecten¹. Met de wijziging van de Tracéwet is een verkorte procedure voor aanpassingen aan bestaande infrastructuur en deze halfjaarlijkse voortgangsrapportage ingevoerd.

De rapportage betreft de voortgang van tracéwetprojecten tussen de aanvangsbeslissing (start planstudie) en het onherroepelijk geworden tracébesluit. Voor projecten waarvan de planning is bijgesteld, wordt het effect hiervan op de opleveringsdatum in beeld gebracht.

In de nieuwe tracéwet is een verkorte procedure voor het wijzigen van bestaande infrastructuur opgenomen. Verwacht wordt dat deze kortere procedure aanzienlijk sneller doorlopen kan worden dan de oude tracéwetprocedure. Bij veel ZSM-projecten is in de planning al te zien dat ze een doorlooptijd van twee tot vier jaar hebben, wat aanzienlijk korter is dan projecten in de oude tracéwetprocedure.

Bij de behandeling van de herziening van de Tracéwet is aan de Kamer toegezegd maatregelen te zullen treffen om de interne werkwijze van het departement te verbeteren, met als einddoel het verkorten van de totale proceduretijd. Bij de maatregelen die in dit kader zijn genomen ligt de nadruk op standaardisatie en strakke bewaking en aansturing.

Stand van zaken per mei 2006

Er kan op twee manieren naar de voortgang van Tracéwet projecten gekeken worden. Er kan gekeken worden naar de voortgang van de tracéwetprocedure (planstudie tot onherroepelijk tracébesluit) en naar de gevolgen die wijzigingen tijdens de tracéwetfase hebben voor de geplande opleveringsdatum van een project

Als alleen gekeken wordt naar het verloop van de procedure, dus zonder rekening te houden met de realisatie, lopen 30 projecten volgens planning en wijzigen (vertragen/versnellen) 16 projecten ten opzichte van de planning zoals weergegeven in het MIT 2006.

Wanneer ook naar de realisatie wordt gekeken is de verwachting dat slechts enkele projecten later opgeleverd zullen worden dan op basis van de planning van het MIT 2006 aangenomen mocht worden. Van de 51 tracéwetprojecten (45 wegen, 3 vaarwegen en 3 spoorwegen) lopen naar huidige inzichten drie projecten, A50 Ewijk-Valburg, A12 Maarsbergen-Veenendaal en A2 Maastricht, vertraging op en wordt één project, A4 Dinteloord-Bergen op Zoom, eerder opgeleverd².

¹ Deze rapportage geeft invulling aan art. 28a van de Tracéwet.

² Respectievelijk 1, 2 en 3 jaar vertraging en 1 jaar versnelling.

1. Inleiding

Op 30 november 2005 is de Tracéwet gewijzigd. De belangrijkste wijzigingen zijn het invoeren van een verkorte procedure voor aanpassingen aan bestaande infrastructuur en het instellen van een halfjaarlijkse voortgangsrapportage aan de Staten-Generaal over alle planstudies die een tracéwetprocedure doorlopen. De halfjaarlijkse voortgangsrapportage komt in plaats van de, tot nu toe gebruikelijke, projectgewijze uitstelbrieven, die bij de vertraging van een tracéwetproject aan de Staten-Generaal werden verzonden.

Het doel van de voortgangsrapportage is het informeren van de Staten-Generaal over het tijdsaspect van de voortgang van tracéwetprojecten.

De rapportage betreft de voortgang van tracéwetprojecten tussen de aanvangsbeslissing (start planstudie) en het onherroepelijk geworden tracébesluit. Voor projecten waarvan de planning is bijgesteld, wordt ook het effect hiervan op de opleveringsdatum in beeld gebracht. Daarbij is de planning van de projecten van het MIT 2006 als referentie gebruikt.

Dit is de eerste voortgangsrapportage die verschijnt. De volgende voortgangsrapportages worden aan de reguliere begrotingscyclus gekoppeld. De tweede voortgangsrapportage verschijnt daarom in het najaar van 2006 samen met het MIT-projectenboek 2007.

De andere voortgangsrapportages van de tracéwetprojecten HSL, Betuweroute, Zuiderzeelijn en verdieping Westerschelde worden niet in deze voortgangsrapportage betrokken.

Opbouw rapportage.

In hoofdstuk 2 is een analyse opgenomen van de voortgang van de tracéwetprojecten. In deze analyse is informatie opgenomen over de verschillende oorzaken van vertragingen dan wel versnellingen in de procedure. Ook wordt ingegaan op de maatregelen om vertragingen te minimaliseren en waar mogelijk projecten te versnellen.

In hoofdstuk 3 van deze rapportage is per landsdeel een overzicht opgenomen van alle tracéwetplichtige projecten. Per project is de planning van de belangrijkste mijlpalen opgenomen. In de tabellen is te zien welke projecten volgens planning verlopen en van welke projecten de planning is bijgesteld. Voor deze laatste categorie projecten is een aparte tabel met de oorzaken van de vertraging en de gevolgen voor de opleveringsdatum opgenomen.

Omdat een aantal nieuwe projecten nog niet voorkomt in het MIT-projectenboek 2006, is van deze projecten alleen de actuele planning opgenomen. Van projecten die zijn beëindigd, is vastgesteld dat het knelpunt nu nog geen urgentie heeft.

2. Analyse voortgang tracéwetplichtige projecten

2.1 Totaaloverzicht tracéwetplichtige projecten

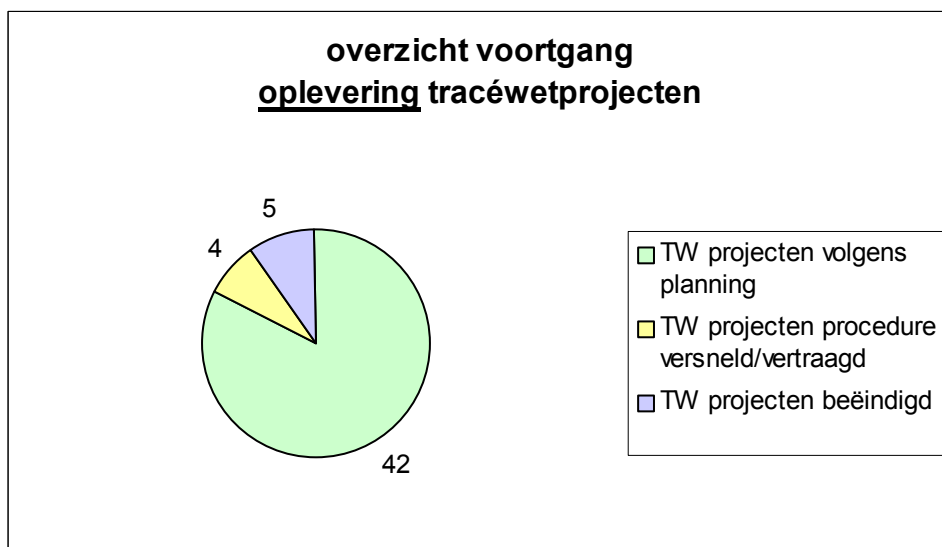
Alle projecten zijn vanuit twee invalshoeken geanalyseerd. In de eerste plaats is gekeken naar de voortgang van de projecten tot aan de verwachte opleverdatum. Dit is inclusief de realisatiefase na alle formele tracéwetbesluiten. In de tweede plaats is de voortgang van de procedure geanalyseerd tot aan het onherroepelijk geworden Tracébesluit. Bij de behandeling van het wetsvoorstel voor de wijziging van de Tracéwet is vastgelegd om de voortgang breed te rapporteren. Voor de wijziging van de Tracéwet werd alleen gerapporteerd over vertraging van Standpunt en Trajectbesluit. Voor de voortgang van de procedure is naar de volgende mijlpalen gekeken:

- Startnotitie
- Richtlijnen
- Trajectnota/MER
- Standpunt
- Ontwerp tracébesluit of OTB/MER
- Tracébesluit

Oplevering projecten (stand van zaken per mei 2006)

In figuur 1 is het overzicht opgenomen van de voortgang van alle tracéwetprojecten wanneer gekeken wordt naar de verwachte opleverdatum. Hieruit blijkt dat naar huidige inzichten van de 51 projecten:

- 42 projecten volgens planning worden opgeleverd;
- 3 projecten later zullen worden opgeleverd;
- 1 project eerder zal worden opgeleverd;
- 5 projecten zijn in procedure beëindigd.



Figuur 1. Totaaloverzicht voortgang oplevering tracéwetprojecten

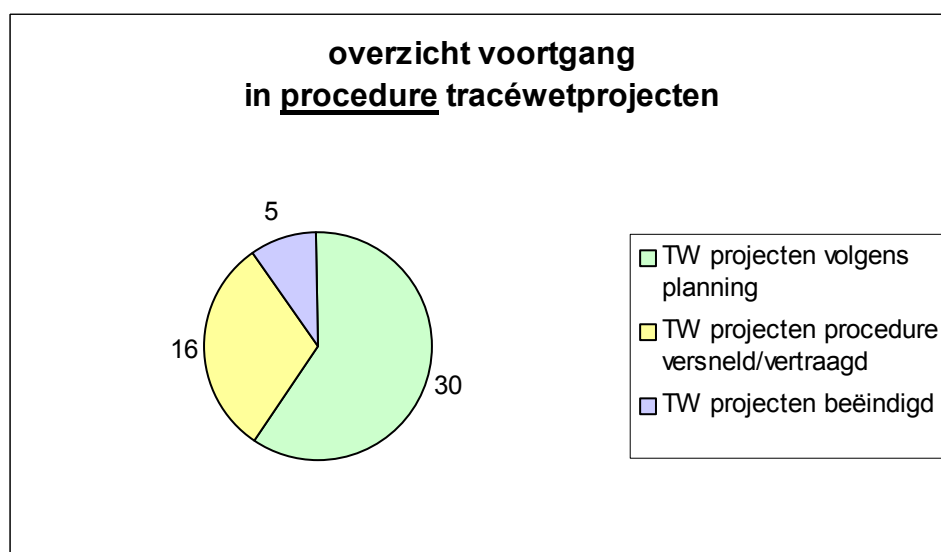
Tracéwetprocedure (stand van zaken per mei 2006)

In figuur 2 is het overzicht voortgang in procedure van alle tracéwetprojecten opgenomen. Hieruit blijkt dat van de 51 projecten:

- 30 projecten volgens planning verlopen;
- 16 projecten door verschillende oorzaken zijn vertraagd;
- 5 projecten zijn beëindigd.

Ruim tweederde van de projecten loopt geheel op schema zoals gepland in het MIT-projectenboek 2006. Van projecten waarvan de planning is bijgesteld heeft ongeveer de helft als hoofdoorzaak luchtkwaliteit.

Een vijftal projecten is beëindigd. Deze projecten zullen vervolgd worden wanneer het traject weer aangemerkt wordt als knelpunt. Soms worden delen van het project wel voortgezet, zoals bijvoorbeeld A4 Leiden - Prins Clausplein als deel van A4 De Hoek- Prins Clausplein. De planning voor het project IJzeren Rijn wordt verder ingevuld op basis van besprekingen over het project met België.



Figuur 2. Totaaloverzicht procedurele voortgang tracéwetprojecten

Analyse verschil voortgang Tracéwetprocedure en opleverdata

Bij de meeste projecten waarvan de planning is bijgesteld heeft deze vertraging tijdens de tracéwetprocedure naar verwachting geen invloed op de geplande opleveringsdatum van het project. Er wordt extra inspanning gedaan om de opgelopen vertraging in te halen. Parallel aan trajectbesluit en start uitvoering worden de mogelijkheden bezien om op de planning in te lopen door bijvoorbeeld de aanbesteding al tijdens de laatste fase voor trajectbesluit te laten plaatsvinden.

Verkorte procedure

In de nieuwe Tracéwet is een verkorte procedure voor het wijzigen van bestaande infrastructuur opgenomen. Verwacht wordt dat deze kortere procedure aanzienlijk sneller doorlopen kan worden dan de oude tracéwetprocedure, omdat bij de verkorte procedure de TN/MER en het Standpunt vervallen. In de verkorte procedure wordt na het uitbrengen van de Startnotitie overgegaan naar de OTB/MER-fase. Bij veel ZSM-projecten is in de planning al te zien dat ze een doorlooptijd van twee tot vier jaar hebben, wat aanzienlijk korter is dan projecten in de oude tracéwetprocedure.

Versnelling interne procedures

Bij de behandeling van de herziening van de Tracéwet is aan de Kamer toegezegd maatregelen te zullen treffen om de interne werkwijze van het departement te verbeteren, met als einddoel het verkorten van de totale proceduretijd. In dat kader zijn de volgende maatregelen getroffen:

- Naar aanleiding van de totstandkoming van het agentschap Rijkswaterstaat zijn nieuwe spelregels afgesproken voor de binnen het departement te nemen stappen en besluiten. De daarbij behorende interne documenten zijn gestandaardiseerd.
- De externe besluitvormingsdocumenten, zoals startnotities en ontwerp-tracébesluiten worden zoveel mogelijk gestandaardiseerd.
- De ZSM-aanpak zal worden verbreed naar ook niet-Spoedwetprojecten. De aansturing van de Spoedwetprojecten leidt tot een strakkere bewaking van planningen en een betere kwaliteitsborging. Daarnaast zullen projectoverstijgende thema's, zoals de luchtproblematiek, projectmatiger worden aangepakt.
- De samenwerking tussen regionale diensten van Rijkswaterstaat wordt geïntensiveerd, waardoor personeel flexibeler inzetbaar is.
- Voor relatief eenvoudige projecten zal het aantal te onderzoeken alternatieven naast de referentiesituatie in principe worden gemaximeerd op twee, namelijk het voorkeursalternatief en het meest milieuvriendelijke alternatief.

Overige versnellingsmaatregelen

Voor een aantal projecten (ook die op schema liggen) wordt geprobeerd de procedure te versnellen. Bij de A4 Delft - Schiedam is de inzet om nog binnen deze kabinetsperiode een (ontwerp)tracébesluit te bereiken. Dit is ruim een jaar eerder dan volgens de huidige planning.

Bij andere projecten wordt geprobeerd de realisatie van de projecten te versnellen. Dit kan bijvoorbeeld gebeuren door voorfinanciering vanuit de regio, of door de aanbesteding al tijdens de eindfase van de tracéwetprocedure te laten plaatsvinden. De A4 Dinteloord - Bergen op Zoom is een project waarvan de geplande oplevering een jaar naar voren opschuift.

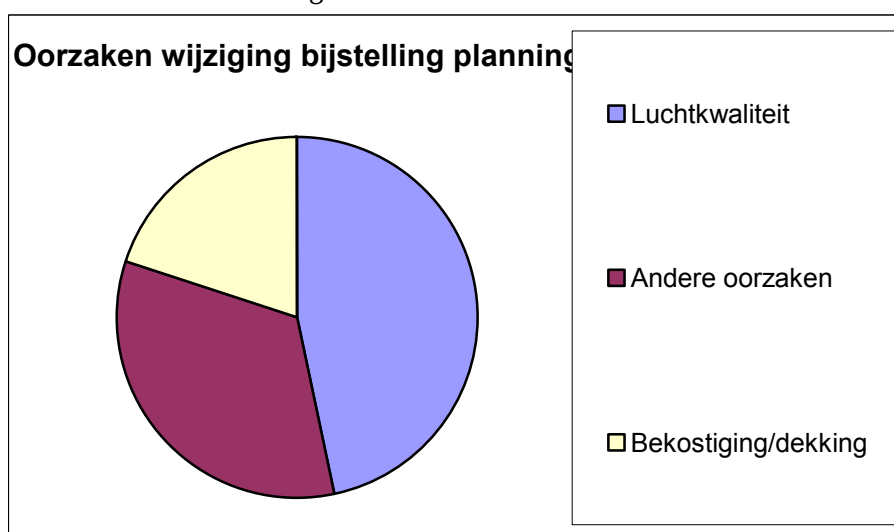
Voor een aantal projecten wordt de mogelijkheid van een versnellingsprijs onderzocht, waarmee de start van de aanleg vervroegd kan worden (bijv. A2 Maasbracht – Geleen).

2.2 Analyse verschillende oorzaken van vertraging

In dit hoofdstuk wordt een analyse gegeven van verschillende oorzaken van vertraging van projecten. De volgende oorzaken worden besproken:

- Luchtkwaliteit
- Andere oorzaken
- Bekostiging/dekking

In figuur 3 is een overzicht gegeven van de oorzaken van vertraging. In de paragrafen hieronder worden deze oorzaken toegelicht.



Figuur 3. Vertragingsoorzaken tracéwetprojecten

2.2.1 Luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit is momenteel nog de belangrijkste oorzaak van vertragingen in tracéwetprojecten. Al in eerdere rapportages (MIT 2006 – vergaderjaar 2005/2006 30 300 hoofdstuk A, nr 1., Voortgangsrapportage Spoedwet wegverbreding DGP/WV/05.01704 8 november 2005 en brief “onderuitputting infrastructuurfonds” van 6 december 2005 FEZ/2005/1142) is aangegeven dat de luchtkwaliteitsproblematiek de voortgang van veel projecten belemmert. Nog steeds geldt dat voor een aantal projecten geen tracébesluit kan worden genomen vanwege normoverschrijding van luchtkwaliteit of het ontbreken van inzicht in de effecten van het project op de luchtkwaliteit. De beperkte capaciteit voor het uitvoeren van luchtkwaliteitonderzoek heeft geleid tot een wachtrij van projecten.

Vanaf mei 2006 wordt deze situatie geleidelijk opgelost door uitbreiding van de onderzoekscapaciteit. Naast TNO zijn nu ook andere onderzoeksbureaus in staat zijn luchtberekeningen uit te voeren. Uiteraard wordt in dit luchtonderzoek rekening gehouden met de generieke maatregelen waarvoor eerder door het kabinet middelen zijn gereserveerd. In die gevallen waarin het luchtonderzoek uitwijst dat het project mogelijk op gespannen voet staat met het Besluit luchtkwaliteit 2005, wordt gezocht naar projectspecifieke maatregelen. Een (ontwerp-)tracébesluit kan worden genomen wanneer nieuw onderzoek (mét die maatregelen) tot een positief resultaat (tenminste geen verslechtering luchtkwaliteit) leidt. Dit is bijvoorbeeld gebeurd bij het project A4 Burgerveen - Leiden. Door als maatregel van een maximum van 80 km/u uit te gaan, zal dit niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leiden. Na openstelling zullen nieuwe metingen en onderzoeken gedaan worden. Wanneer blijkt dat een hogere snelheid haalbaar is, kan met een nieuw verkeersbesluit de maximum snelheid gewijzigd worden.

In maart 2006 is er een voorstel tot wijziging van de Wet Milieubeheer (Wet luchtkwaliteitsnormen) naar de Tweede Kamer verstuurd. In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit zal worden vastgelegd in welk jaar overal in Nederland aan de normen wordt voldaan. Inzet van het nationale programma is dat alle daarin opgenomen projecten (inclusief de tracéwet-projecten) doorgang kunnen vinden.

2.2.2 Andere oorzaken

Planvorming rond infrastructuurprojecten is een complex proces waarbij vele belanghebbenden zijn betrokken. De besluitvorming en de discussies die daaraan vooraf gaan zijn gestructureerd in de procedure van de Tracéwet. Tijdens de procedure wordt veel waarde gehecht aan de samenwerking met andere betrokken bestuurders en de markt. In deze samenwerking worden nieuwe ideeën ingebracht die de kwaliteit van de studie en de uiteindelijke oplossing vergroten. De procedure kan hierdoor ten behoeve van de kwaliteit langer duren.

Het komt voor dat zich na het bepalen van het standpunt en de uitwerking daarvan tot een OTB opnieuw discussies voordoen over de gewenste inhoud van het project. Dit is bijvoorbeeld gebeurd bij het project N9 Koedijk – De Stolpen. Bij dit project is gedurende de besluitvorming in overleg met regionale bestuurders en burgers het project gewijzigd, waarna onderzoeken uit een eerdere fase opnieuw uitgevoerd moesten worden.

Wijzigingen in de fase na het standpunt leiden vrijwel altijd tot vertraging. Immers, met het standpunt is al een bepaalde weg ingeslagen waarbij het project tot een gedetailleerd niveau wordt uitgewerkt. Komt het project (of onderdelen daarvan) er anders uit te zien, dan zal deze uitwerking ook (deels) moeten worden herzien. Dergelijk voortschrijdend inzicht kan betekenen dat de gekozen oplossing beter aansluit bij de actuele inzichten en kan rekenen op een groter regionaal draagvlak.

Voorts is er een aantal tracéwetprojecten gekoppeld aan andere projecten. Bijvoorbeeld projecten waarbij in een gebiedsgerichte aanpak aan ruimtelijke ontwikkeling wordt gewerkt. Wanneer een tracéwetproject onderdeel is van een dergelijk project, zullen procedures en beslissingen op elkaar afgestemd moeten worden. Vertragingen in een onderdeel van het totaalproject zorgen door de noodzakelijk afstemming ook voor vertraging in de overige delen van het project. Een voorbeeld van zo'n project is A2 passage Maastricht. De vertraging in het infrastructurele gedeelte van het project is acceptabel in het licht van de gewenste totale ontwikkeling van het gebied.

Bij een aantal projecten wordt ervaring opgedaan met vervlechting van de publieke (tracéwet-) procedure met de aanbestedingsprocedure (een vorm van Publiek-Private Samenwerking). Belangrijke voordelen daarvan zijn dat goede ideeën uit de markt tijdig in de Tracébesluit kunnen worden verwerkt en dat er bovendien sprake is van een gegarandeerde prijs zodat de risico's tijdens de uitvoering goed kunnen worden beheerst. De processen rond de planvorming en de voorbereiding van de uitvoering verlopen daarmee parallel in plaats van opeenvolgend. Dat de formele tracéwetprocedure hierdoor soms langer duurt is daarbij geen echt nadeel, omdat door de vroegtijdige samenwerking de overgang van planfase naar uitvoeringsfase en de uitvoeringsfase minder lang zullen duren. De totale projectduur, inclusief de realisatiefase zal dan niet vertragen.

2.2.3 Bekostiging/dekking

In de planvormingsfase van een project is sprake van een prognose van de kosten, op basis van een raming met een bepaalde onzekerheidsmarge. Op enig moment in het planvormingsproces wordt een budget in de begroting gereserveerd op basis van zo'n kostenraming. Als dit moment vroeg in de procedure plaatsvindt, dan zijn de onzekerheden nog groot en bestaat er kans op afwijkingen binnen een bepaalde bandbreedte, die in een later stadium bijstelling van het budget of van de projectinhoud noodzakelijk maken.

Maar ook in een later stadium van de planvorming zijn er nog onzekerheden. Dit heeft deels te maken met de wensen uit de omgeving. Ten behoeve van het tracébesluit wordt altijd een actuele kostenraming gemaakt, uitgaande van de daarbij behorende gedetailleerde projectuitwerking. Wanneer het gereserveerde budget niet overeenkomt met deze raming, kan het budget worden aangepast of het project worden versoerd, zodat het voor het beschikbare budget gerealiseerd kan worden. Het MIT in samenhang met de Nota Mobiliteit is een meerjarig investeringsprogramma met een horizon tot en met 2020. Binnen die horizon kunnen in de programmering verschuivingen optreden welke het gevolg zijn van verschillen in de gewenste kasreeks en de in die jaren beschikbare bedragen.

Voor de tracéwetprocedure betekent dit vaak een vertraging in tijd, omdat er zonder financiële dekking geen zicht is op realisatie.

3. Voortgangsoverzicht tracéwetplichtige projecten

Alle tracéwetplichtige projecten (weg, spoorweg en vaarweg) zijn opgenomen per landsdeel. Per landsdeel wordt eerst een totaaloverzicht van de voortgang van alle projecten gegeven. Vervolgens wordt voor de projecten met gewijzigde planning in een aparte tabel per landsdeel de oorzaak en eventuele gevolgen voor de opleveringsdatum in beeld gebracht.

In het totaaloverzicht zijn de volgende kleurcodes gebruikt. De projecten die geel zijn gemarkeerd hebben een gewijzigde planning. Deze wijziging wordt toegelicht in een aparte tabel.

- Project loopt volgens planning
- Project met gewijzigde planning
- Project voorlopig beëindigd

Verklaring afkortingen van planstudiefase:

| | |
|---------|--------------------------|
| SN | Startnotitie |
| RL | Richtlijnen |
| TN/MER | Trajectnota/MER |
| SP | Standpunt |
| OTB | Ontwerp Tracébesluit |
| WOTB | Gewijzigd OTB |
| OTB/MER | Ontwerp Tracébesluit/MER |
| TB | Tracébesluit |
| Q | Kwartaal |

3.1 Landsdeel Noord

3.1.1 Overzicht alle projecten

| Projectnaam | Laatst bereikte mijlpaal | Mijlpalen volgens planning MIT 2006 | Mijlpalen volgens nieuwe planning |
|----------------------|--------------------------|---|---|
| Wegen | | | |
| N31 Zurich-Harlingen | TB Q1 2005 | | |
| RW31 Leeuwarden | TN/MER Q1 2006 | SP Q3 2006 OTB Q2 2007 TB Q4 2007 | SP Q3 2006 OTB Q2 2007 TB Q4 2007/Q1 2008 |

3.2 Landsdeel Oost

3.2.1 Overzicht alle projecten

| Projectnaam | Laatst bereikte mijlpaal | Mijlpalen volgens planning MIT 2006 | Mijlpalen volgens nieuwe planning |
|---|--------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|
| Wegen | | | |
| A1 Barneveld-Deventer | RL 2000 | TB 2007 | Beëindigd |
| A1 Deventer-Hengelo | SN Q3 1999 | TB 2007 | Beëindigd |
| A28 Hattemmerbroek-Zwolle-Meppel (ZSM2) | SN Q2 2005 | TB 2006 | OTB/MER Q4 2006 TB Q2 2007 |
| N34 Omleiding Ommen | TB Q1 2006 | TB 2005 | |
| A50 Ewijk-Valburg | SP Q4 2005 | OTB 2006 TB 2006 | OTB Q4 2006 TB Q3 2007 |
| A50 Valburg-Grijsoord (ZSM2) | SP Q4 2005 | OTB 2006 TB 2006 | OTB Q3 2006 TB Q1 2007 |
| A12 Ede-Duitse grens | SP Q4 2001 | TB 2009 | Beëindigd |

| | | | |
|---|-------------------------------|--------------------------|--|
| N18 Varsseveld-Enschede | RL Q3 2005 | TB 2009 | TN/MER Q1 2007 SP 2007 OTB 2008 TB 2009 Openstelling na 2010 |
| A12 Waterberg-Velperbroek (was integraal onderdeel van studie A12 Ede-Duitse-grens) | Doorstart (ZSM) SP Q4 2001 | Nieuw Geen referentie | OTB Q4 2006 TB Q4 2007 Openstelling 2011 |

3.2.2 Overzicht projecten met bijgestelde planning

| Projectnaam | Oorzaak vertraging | Openstelling |
|---|--------------------|-------------------------------|
| A28 Hattemmerbroek-Zwolle-Meppel (ZSM2) | Luchtkwaliteit | Openstelling 2009 |
| N34 Omleiding Ommen | Financiering | Openstelling 2010 |
| A50 Ewijk-Valburg | Luchtkwaliteit | Openstelling 2012 i.p.v. 2011 |
| A50 Valburg-Grijsoord (ZSM2) | Luchtkwaliteit | Openstelling 2010 |

3.3 Landsdeel West

3.3.1 Overzicht alle projecten

| Projectnaam | Laatst bereikte mijlpaal | Mijlpaal volgens planning MIT 2006 | Mijlpalen volgens nieuwe planning |
|---|------------------------------------|---|--|
| Wegen | | | |
| N50 Ramspol-Ens | SP Q2 2005 | TB 2006 | OTB Q3 2006 TB 2007 |
| A2 Holendrecht-Oudenrijn | TN/MER Q3 2005 | TB 2006 | SP Q2 2006 OTB Q4 2006 TB Q2 2007 |
| A2 Oudenrijn-Everdingen | SP Q4 2003 | OTB 2006 TB 2006 | OTB Q2 2006 TB Q4 2006 |
| A2 Everdingen-Deil | SP Q4 2003 | OTB 2006 TB 2006 | OTB Q2 2006 TB Q4 2006 |
| A12 Maarsbergen-Veenendaal (ZSM2) | SP Q3 2001 | TB 2006 | OTB Q1 2007 TB Q3 2007 |
| A12 Woerden-Oudenrijn (onderdeel van A12 Utrecht-W benutting) | RL Q2 2006 | TB Q4 2006 | OTB/MER Q4 2006 TB Q3 2007 |
| A1 Eemnes-Eembrugge (ZSM2) | RL Q1 2006 | Nieuw Geen referentie | OTB/MER Q4 2006 TB Q2 2007 |
| A27 Lunetten-Rijnsweerd (ZSM2) | | Nieuw Geen referentie | SN Q3 2006 RL Q4 2006 OTB/MER Q1 2007 TB Q3 2008 |
| A28 Den Dolder-De Uithof | | Nieuw Geen referentie | SN Q2 2006 RL 2006 OTB/MER 2007 TB 2007 |
| N9 Koedijk-De Stolpen | OTB Q1 2004 | TB 2006 | WOTB Q2 2006 TB Q4 2006 |
| A10 Zuidas Amsterdam | TN/MER 1 ^e fase 2005 | TN/MER 2006 OTB 2007 TB 2008 | OTB/MER Q2 2008 TB Q4 2008 |
| Schiphol-Amsterdam-Almere | TN/MER 1e fase Q1 2006 | TN 2e fase 2007 SP 2008 OTB 2008 TB 2008 | Variantkeuze kabinet Q2 2006 TN/MER Q4 2007 SP 2008 |

| | | | |
|--|---------------------------------------|---------------------------|--|
| | | | OTB 2008 TB 2009 |
| A10 2e Coentunnel | OTB Q4 2004 | TB 2006 | WOTB Q2 2006 TB Q4 2006 |
| A5 Westrandweg | SP Q2 2006 | OTB Q3 2006 TB Q4 2006 | OTB Q3 2006 TB Q1 2007 |
| A9 Omlegging Badhoevedorp | Bestuurs- overeenkomst okt 2005 | Nieuw Geen referentie | SN Q1 2007 |
| A4 Burgerveen-Leiden | TB Q1 2006 | TB 2006 | |
| A4 Delft-Schiedam | TN/MER 1e fase Q2 2006 | TB2008 | TN/MER Q4 2006 SP Q1 2007 OTB Q2 2007 TB Q4 2007 |
| N11 Leiden/Zoeterwoude- Alphen a/d Rijn | SN Q1 2003 | TB2007 | OTB/MER Q4 2007 TB 2008 |
| A15 Maasvlakte-Vaanplein | SP Q3 2005, gewijzigd | OTB Q2 2007 TB Q4 2007 | OTB Q2 2007 TB Q1 2008 |
| A13/A16 Rotterdam | RL Q2 2006 | TB 2009 | TN/MER Q2 2008 SP 2008 OTB 2009 TB 2009 |
| A4 De Hoek-Prins Clausplein, | | TB 2007 | Project beëindigd, wordt voortgezet in project Leiden – Pr. Clausplein |
| A12 Gouda-Woerden (ZSM2) | RL Q2 2006 | Nieuw Geen referentie | OTB/MER Q1 2008 TB Q3 2008 |
| A15 Papendrecht-Gorinchem (ZSM2) | RL Q2 2006 | Nieuw Geen referentie | OTB/MER Q2 2007 TB Q4 2007 |
| Spoorwegen | | | |
| Zuidas (zie A10 zuidas wegen) | | | |
| Hanzelijn (wijziging OTB/TB gedeelte traject) | TB 2003 | | WOTB Q4 2006 TB Q1 2007 |
| Vaarwegen | | | |
| Lekkanaal / 3 ^e Kolk Beatrixsluis | RL 2000 | TB 2006 | TN/MER Q3 2006 OTB Q1 2008 TB Q3 2008 |

3.3.2 Overzicht projecten met bijgestelde planning

| Projectnaam | Oorzaak vertraging | Openstelling |
|--|---|-------------------------------|
| N50 Ramspol-Ens | Andere oorzaak (complex omgevingsmanagement) | Openstelling 2009 |
| A2 Holendrecht – Oudenrijn | Luchtkwaliteit | Openstelling 2012 |
| A12 Maarsbergen-Veenendaal (ZSM2) | Financiering | Openstelling 2012 i.p.v. 2010 |
| A12 Woerden-Oudenrijn (onderdeel van A12 Utrecht-W benutting) | Luchtkwaliteit | Openstelling 2008 |
| Schiphol-Amsterdam-Almere | Andere oorzaak (complex omgevingsmanagement) | Openstelling 2017 |
| A5 Westrandweg | Luchtkwaliteit | Openstelling 2012 |
| N11 Leiden/Zoeterwoude-Alphen a/d Rijn | Overig | Openstelling 2000 |
| A15 Maasvlakte-Vaanplein | Andere oorzaak (complex omgevingsmanagement) | Openstelling 2015 |
| Lekkanaal / 3 ^e Kolk Beatrixsluis | Andere oorzaak (complex omgevingsmanagement) | Openstelling 2014 |

3.4 Landsdeel Zuid

3.4.1 Overzicht alle projecten

| Projectnaam | Laatst bereikte mijlpaal | Mijlpalen volgens planning MIT 2006 | Mijlpalen volgens nieuwe planning |
|--|------------------------------------|---|--|
| N61 Hoek-Schoondijke | SP Q2 2003 | TB 2006 | OTB Q2 2006 TB Q1 2007 |
| Kanaalkruising Sluiskil | TN/MER Q2 2005 | SP Q3 2006 TB2007 | SP Q3 2006 OTB Q1 2007 TB Q3 2007 |
| A27 Utrecht (Lunetten) – Hoopolder | | TB2009 | SN Q3 2006 RL Q4 2006 OTB/MER 2008 TB 2009 |
| A2 Den Bosch-Eindhoven | | TB 2008 | SN Q3 2006 RL Q4 2006 TN/MER Q4 2007 OTB 2007 TB 2008 |
| A2 Leenderheide-Budel (Valkenswaard) (ZSM2) | | TB Q4 2007 | SN Q3 2006 RL Q4 2006 OTB/MER Q2 2007 TB Q4 2007 |
| A4 Dinteloord-Bergen op Zoom | TB Halsteren 2005 | TB Steenberg 2008 | Aanvullend MER Steenbergen Q1 2006 OTB Steenberg Q3 2006 TB Steenberg Q1 2007 |
| A58 Batadorp-Oirschot (ZSM2) | | Nieuw Geen referentie | SN Q2 2006 RL Q4 2006 OTB/MER Q2 2007 TB Q4 2007 |
| A74 Venlo | OTB Q1 2004 | TB2006 | WOTB Q2 2006 TB Q4 2006 |
| A2 Maasbracht-Geleen | SN Q3 2005 | TB2008 | Besluit over vervolg en eventuele versnellingsprijs in MIT overleg najaar 2006 |
| A2 spitsstrook St Joost (Maatregelenpakket Limburg) | RL Q1 2006 | | OTB/MER Q4 2006 TB Q2 2007 |
| A2 Maastricht | MER 1 ^e fase Q4 2005 | TB2007 | Keuze voorkeurstracé Q2 2006 Start aanbesteding Q3 2006 OTB/MER 2009 TB 2009 |
| Spoorwegen | | | |
| Goederenverbinding Antwerpen – Roergebied (Ijzeren Rijn) | TN/MER Q2 2001 | Nog geen verdere planning bekend tot overeenstemming met België is bereikt. | |
| Vaarwegen | | | |
| Zuid-Willemsvaart, ged. Maas- Den Dungen | SP Q1 2006 | TB 2006 | OTB Q3 2006 TB Q4 2006 |
| Verdieping Westerschelde | SN Q1 2006 | | OTB/MER Q1 2007 TB Q2 2007 |

3.4.2 Overzicht projecten met bijgestelde planning

| Projectnaam | Oorzaak vertraging/versnelling | Openstelling |
|--------------------------------|--|----------------------------------|
| N61 Hoek-Schoondijke | Luchtkwaliteit | Openstelling 2010 |
| A2 Maasbracht-Geleen | Financiering | Openstelling na 2014 |
| A2 Maastricht | Andere oorzaak (complex omgevingsmanagement) | Openstelling 2016 i.p.v. 2013 |
| A4 Dinteloord – Bergen op Zoom | Sneller trajectbesluit | Openstelling 2010 i.p.v. na 2010 |