

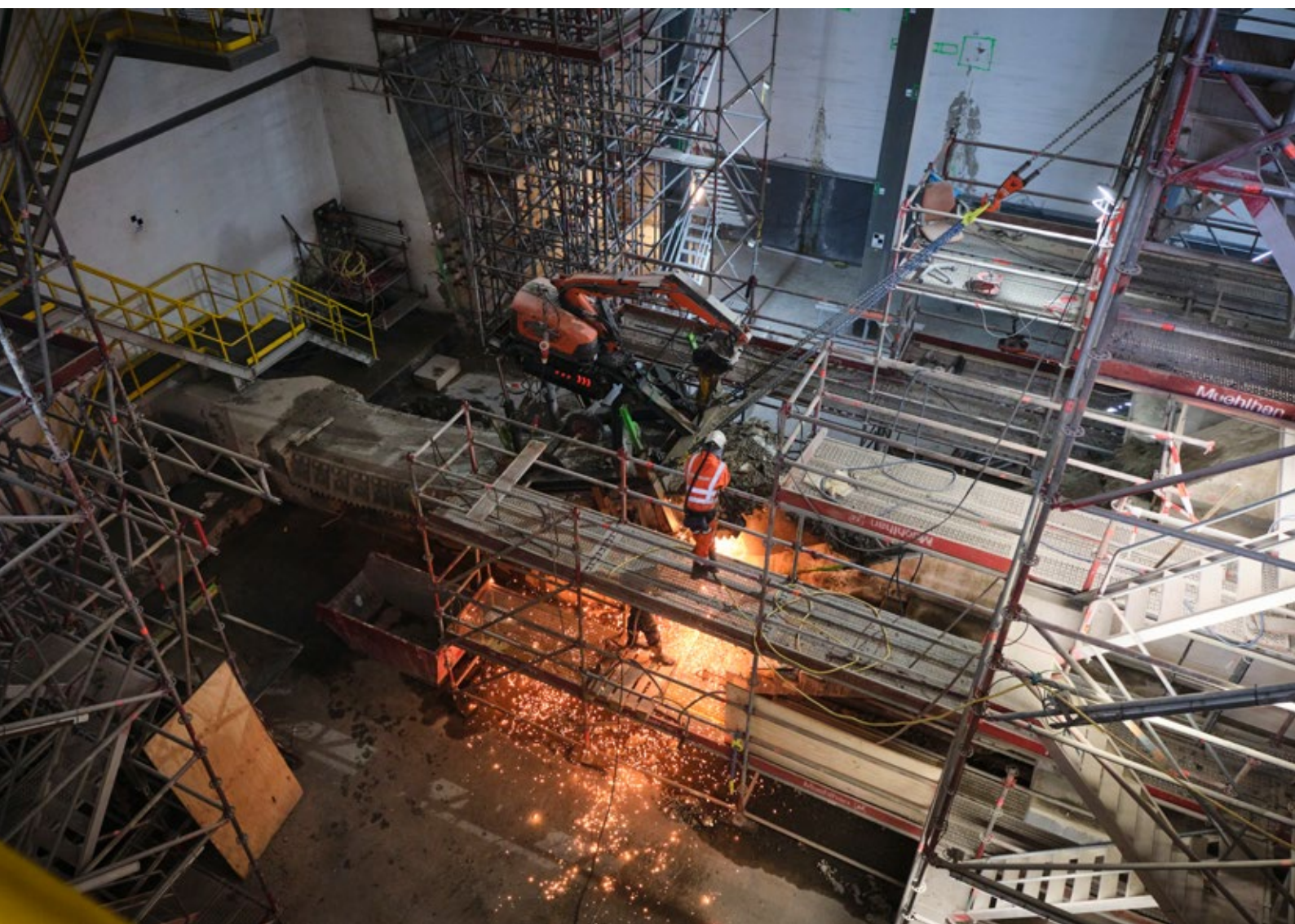


Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Samen werken aan een bereikbaar Zuid-Holland

Werkzaamheden aan de weg en vaarweg tot circa 2030

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.



Achtergrond

Rijkswaterstaat werkt sinds 2018 aan de vervanging en renovatie van de bestaande infrastructuur. Dit doen wij onder de programma-naam **Vervanging en Renovatie**, ofwel **VenR**. Veel bruggen, tunnels, viaducten, sluisen en wegen stammen uit de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw. Het verkeer is sindsdien enorm toegenomen en vrachtverkeer is een stuk zwaarder geworden. Onze kunstwerken zijn hier destijds niet op gebouwd. Om het netwerk veilig te houden voor haar gebruikers voert Rijkswaterstaat geregeld onderhoud uit aan wegen en vaarwegen. Maar uit inspecties is gebleken dat regulier onderhoud niet voldoende is en er ingrijpendere werkzaamheden nodig zijn. We plannen dit heel zorgvuldig en kunnen niet alles tegelijkertijd aanpakken. Ook kan het zo zijn dat de planning in de loop van de tijd nog moet worden aangepast.

De Nederlandse wegen zijn van goede kwaliteit. Uit onderzoek van het World Economic Forum* is gebleken dat Nederlandse snelwegen zelfs de beste van Europa zijn. En dat wordt gewaardeerd door haar gebruikers, zo blijkt uit onderzoek van Ipsos**, die de inwoners van 30 landen vroeg naar hun tevredenheid over het wegennetwerk. Maar veel bruggen en tunnels zijn al aardig op leeftijd en dat vergroot de kans op storingen en nodige spoedreparaties. De provincie Zuid-Holland is om meerdere redenen bij-

zonder. Omdat het beschikt over de drukst bereden snelwegen ter wereld. Maar ook vanwege het grote aantal viaducten, tunnels en bruggen: ruim 600.

Lange adem

Uiteraard kunnen we niet alles in een keer aanpakken. Daarom maken wij een zorgvuldige planning om een grote aanslag op het wegennetwerk en de gebruiker te beperken. Het vervangen en renoveren van de infrastructuur zal tot zeker 2030 een piek beleven, maar ook tijdens en daarna zal onderhoud van de infrastructuur nodig blijven.

Beter en duurzamer

Tijdens ieder onderhoudsproject vallend onder VenR benutten wij gelijk de mogelijkheid om onze wegen, bruggen en tunnels niet alleen veiliger, maar ook duurzamer te maken. Zo recyclen we onderdelen en vervangen we de bestaande ict-systemen door een nieuwe standaard. Dat maakt het beheer van deze systemen eenvoudiger en betrouwbaarder, waardoor het verkeer beter onverhinderd kan doorrijden en -varen.

Flexibele planning

Het vernieuwen en renoveren van veel infrastructuur, terwijl deze volop wordt gebruikt, vraagt om een doordachte planning. Rijkswaterstaat spreidt de onderhoudsprojecten bewust uit over een aantal jaren om de regio voor iedereen bereikbaar te hou-

den. Tijdens het maken van de planning wordt onder andere gekeken naar urgentie. Bijvoorbeeld bruggen en tunnels die met reguliere storingen kampen. Deze pakken wij als eerste aan, de planning ligt echter niet vast. Wij houden constant in de gaten welke projecten op dat moment aandacht nodig hebben en wat de mogelijkheden zijn. Dat kan betekenen dat we sommige onderhoudsprojecten eerder op de agenda zetten en andere later uitvoeren.

Veiligheid voorop

Tot aan een renovatie of vervanging houden we de bruggen, tunnels en viaducten extra in de gaten. Bij onverwachte omstandigheden zoals storingen of mankementen, nemen we direct maatregelen door het uitvoeren van spoedreparaties of het deels afsluiten van de brug of tunnel. Zo komt de veiligheid op de weg en vaarweg niet in gevaar.

De regio blijft bereikbaar

De vele onderhoudsprojecten zullen verkeershinder opleveren. Samen met partners werken we samen binnen Zuid-Holland Bereikbaar om deze hinder te beperken. Ook zorgen we voor een goede afstemming, tussen projecten onderling, en met andere wegbeheerders, gemeenten, bedrijven en bewoners. Daarnaast informeren we iedereen goed over wat er aan staat te komen. Samen zorgen we ervoor dat de regio ook tijdens 'de verbouwing' goed bereikbaar blijft.

* *The Travel & Tourism Competitiveness Report 2019, World Economic Forum*

** *Ipsos, Jaarlijks wereldwijd onderzoek naar de beoordeling van de infrastructuur in 30 landen (20-2-2020)*

Meer informatie

Welke onderhoudsprojecten staan er gepland? Kijk op rws.nl/bereikbaarzh voor actuele informatie over het onderhoudsprogramma. Of volg ons via [@RWS_WNZ](https://twitter.com/RWS_WNZ). Kijk op vanAanarBeter.nl voor actuele werkzaamheden.

Aanpak

Gebiedsgerichte werkwijze

De komende 10 jaar voert Rijkswaterstaat in Zuid-Holland ruim 30 projecten uit. Veel projecten spelen zich af rond Rotterdam en in de regio Drechtsteden. Dit maakt goede planning en afstemming met andere wegbeheerders in deze gebieden extra belangrijk. We hebben onze projecten binnen Zuid-Holland ingedeeld in vijf gebieden die passen bij het gebruik van de wegen:

- Haaglanden/Rijnland
- Rotterdam
- Voorne-Putten/Haven
- Hoeksche Waard
- Drechtsteden

Zuid-Holland bereikbaar

Ook andere wegbeheerders in Zuid-Holland hebben een forse onderhoudsopgave. De afstemming van alle projecten vindt plaats binnen het programma **Zuid-Holland Bereikbaar**. Binnen Zuid-Holland Bereikbaar werken we samen aan een aanpak om de verkeershinder zo goed mogelijk op te kunnen

vangen. Met overheden, netwerkbeheerders en ook vertegenwoordigers van werkgevers- en ondernemersorganisaties. Door aannemers te prikkelen het werk zo efficiënt mogelijk te organiseren, het verkeer om te leiden tijdens de uitvoering van een project maar vooral door ander reisgedrag te stimuleren. Samenwerking is hierbij een must.

Niet alles kan gelijktijdig

Door het grote aantal kunnen niet alle projecten tegelijkertijd worden opgepakt. Dan zou de regio volledig op slot raken. We moeten dus keuzes maken. Bij het bepalen van de volgorde spelen verschillende factoren een rol. Al deze factoren samen zorgen voor een complexe puzzel.

Technische staat van weg, brug of tunnel

Sommige objecten naderen het einde van hun levensduur. Verder uitstel van werkzaamheden is vanuit veiligheidsoverwegingen niet verantwoord. Andere werkzaamheden zijn wel urgent, maar kunnen met beheersmaat-

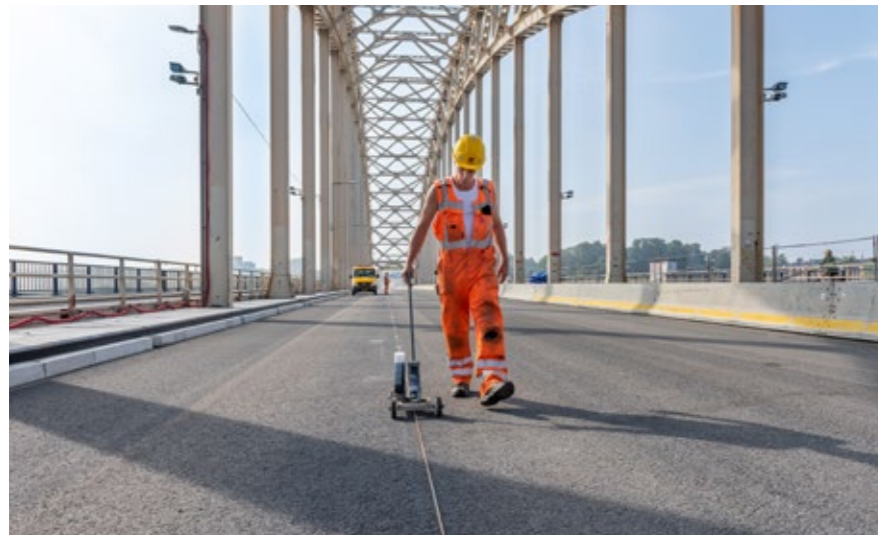
regelen later worden uitgevoerd zonder dat de veiligheid in het gedrang komt.

Verkeershinder

Sommige projecten kunnen niet gelijktijdig worden uitgevoerd omdat daardoor gebieden onbereikbaar worden. Uitgangspunt is dat er niet gelijktijdig op omleidingsroutes wordt gewerkt. Ook zijn er projecten – zoals de Heinenoordtunnel en de Haringvlietbrug – die alleen in de zomermaanden kunnen worden uitgevoerd. Daar buiten is het te druk en ondervindt het verkeer teveel hinder.

Uniformeren van systemen

De tunnels en bruggen van Rijkswaterstaat worden voorzien van 'bouwstenen'. Dit zijn gestandaardiseerde onderdelen die de bediening, besturing en bewaking beter, efficiënter en vooral betrouwbaarder maken. We passen de bouwstenen toe in een zekere volgorde, waarbij we langzamerhand toewerken naar de meer complexe bruggen en tunnels.



Planning

Onzekerheden in de planning

De planning kent een getrapte aanpak. We weten voor alle projecten dat er iets moet gebeuren, maar nog niet precies wat er per project moet gebeuren. De exacte invulling van de werkzaamheden vindt plaats in een planfase. Hierin analyseren we de inspectierapporten en voeren we aanvullende berekeningen en onderzoeken uit. Voor een deel van de projecten is de planfase al gestart, voor andere projecten volgt de planfase later. Het is voor deze laatste categorie projecten niet mogelijk nu al een exacte planning af te geven.

Afgerond

Sinds de start van het VenR-programma in 2018 is er al veel gedaan. In 2023 wordt de renovatie van de Haringvlietbrug in de A29 uitgevoerd. De brug is voorzien van een nieuwe klep en nieuwe systemen voor de bediening. Ook zijn bij Dordrecht verschillende projecten afgerond. De aansluitingen van de A15 en A16 op de N3 zijn vernieuwd

en de N3 zelf is gerenoveerd. In 2021 is de verbinding voor het spoorverkeer en voor (brom)fietsers op de A15 Botlekbrug voltooid en is de tijdelijke Suurhoffbrug in gebruik genomen.

Aansluitend zal ook de renovatie van de Heinenoordtunnel van start gaan. Als alles volgens planning gaat zal deze eind 2024 afgerond zijn.

De planning van de projecten per gebied
Hierna geven we voor de vijf gebieden aan welke projecten er spelen. Indien mogelijk vermelden we de planning en de gevolgen van de werkzaamheden voor het wegverkeer en de scheepvaart.

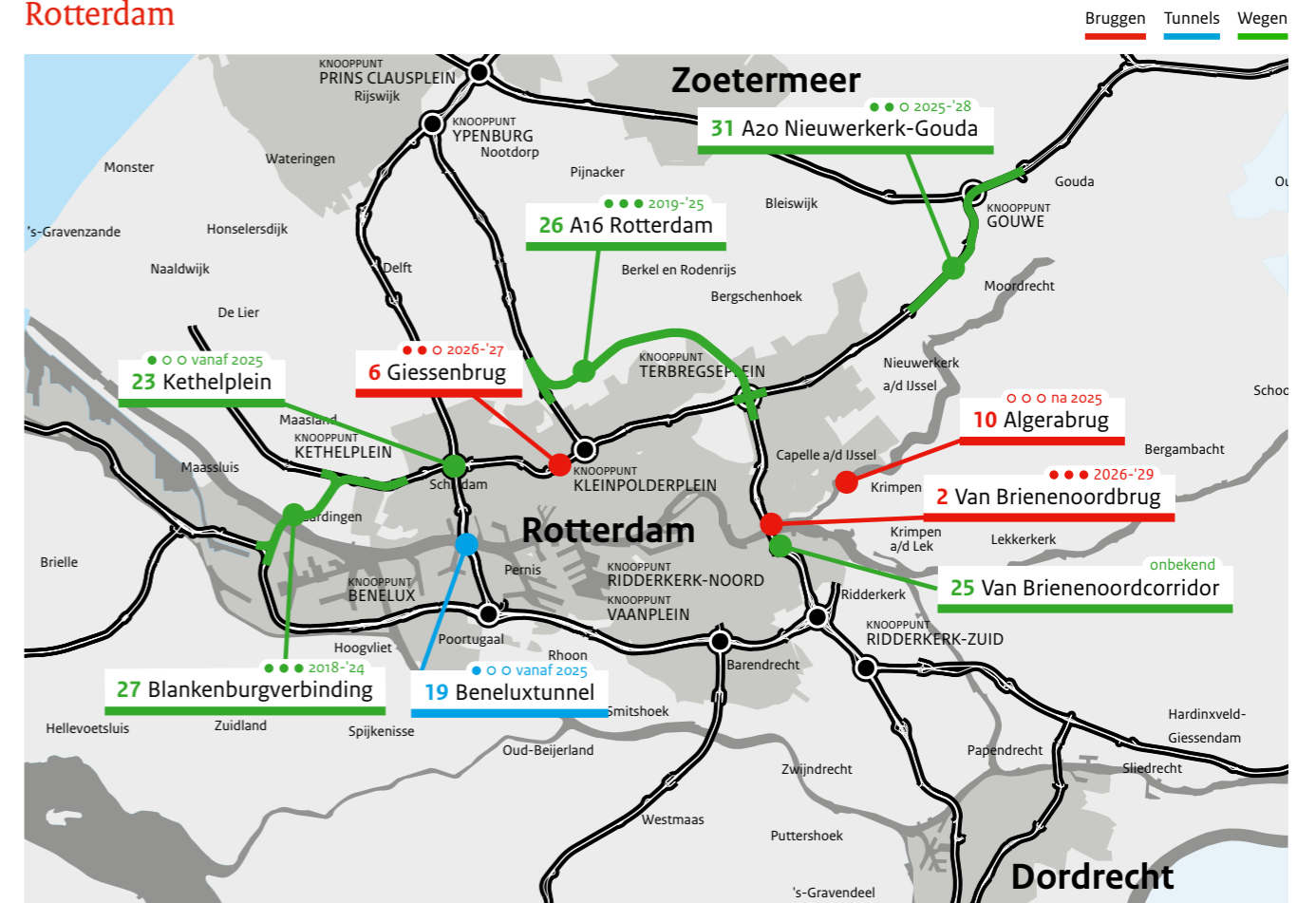
Planning tunnels

De renovatie van de tunnels is in voorbereiding. De volgorde waarin de tunnels worden aangepakt is nog onbekend maar de werkzaamheden zullen allemaal in de periode 2025-2030 plaatsvinden.

In de gebiedskaarten wordt de planning als volgt aangegeven:



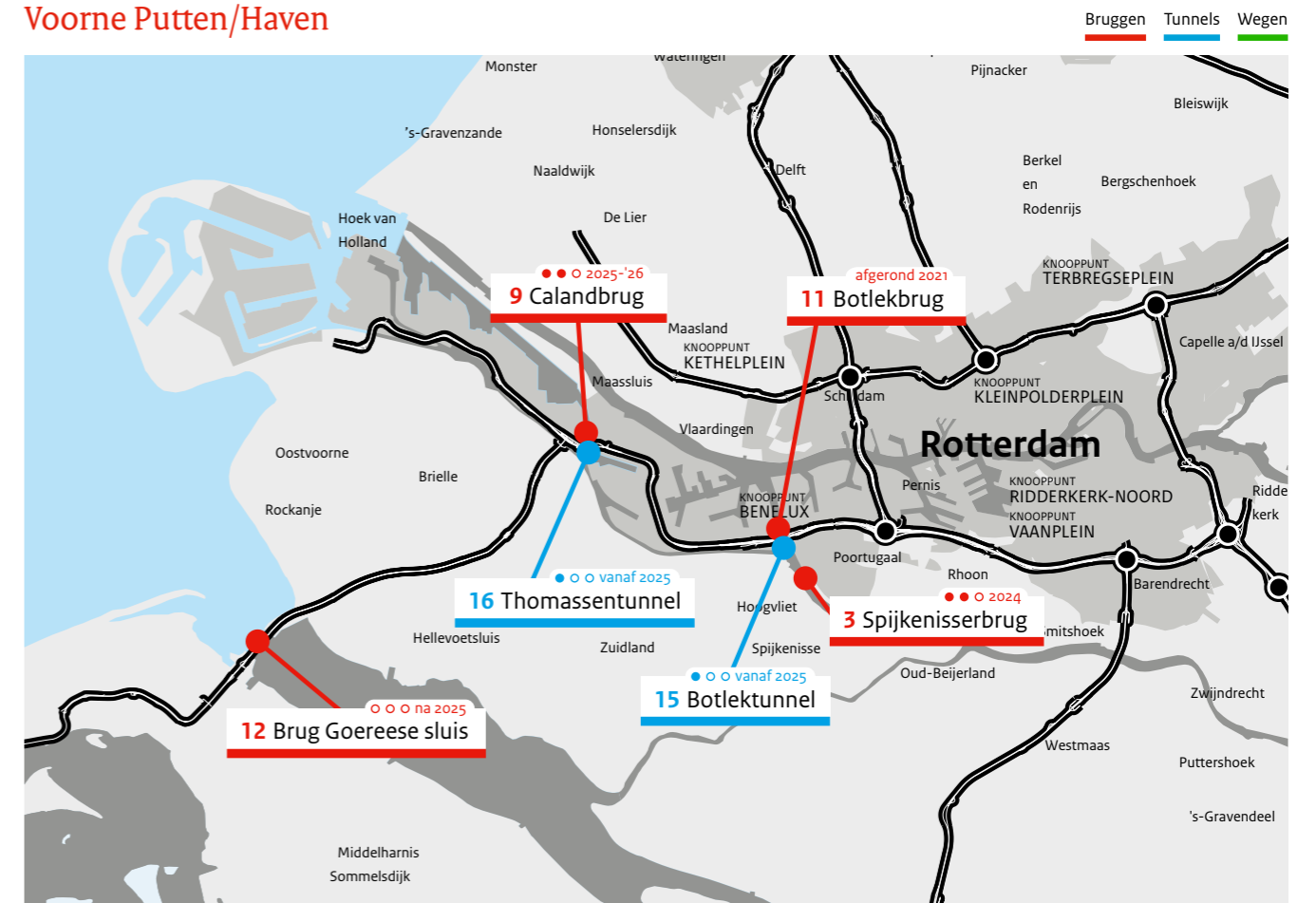
Rotterdam



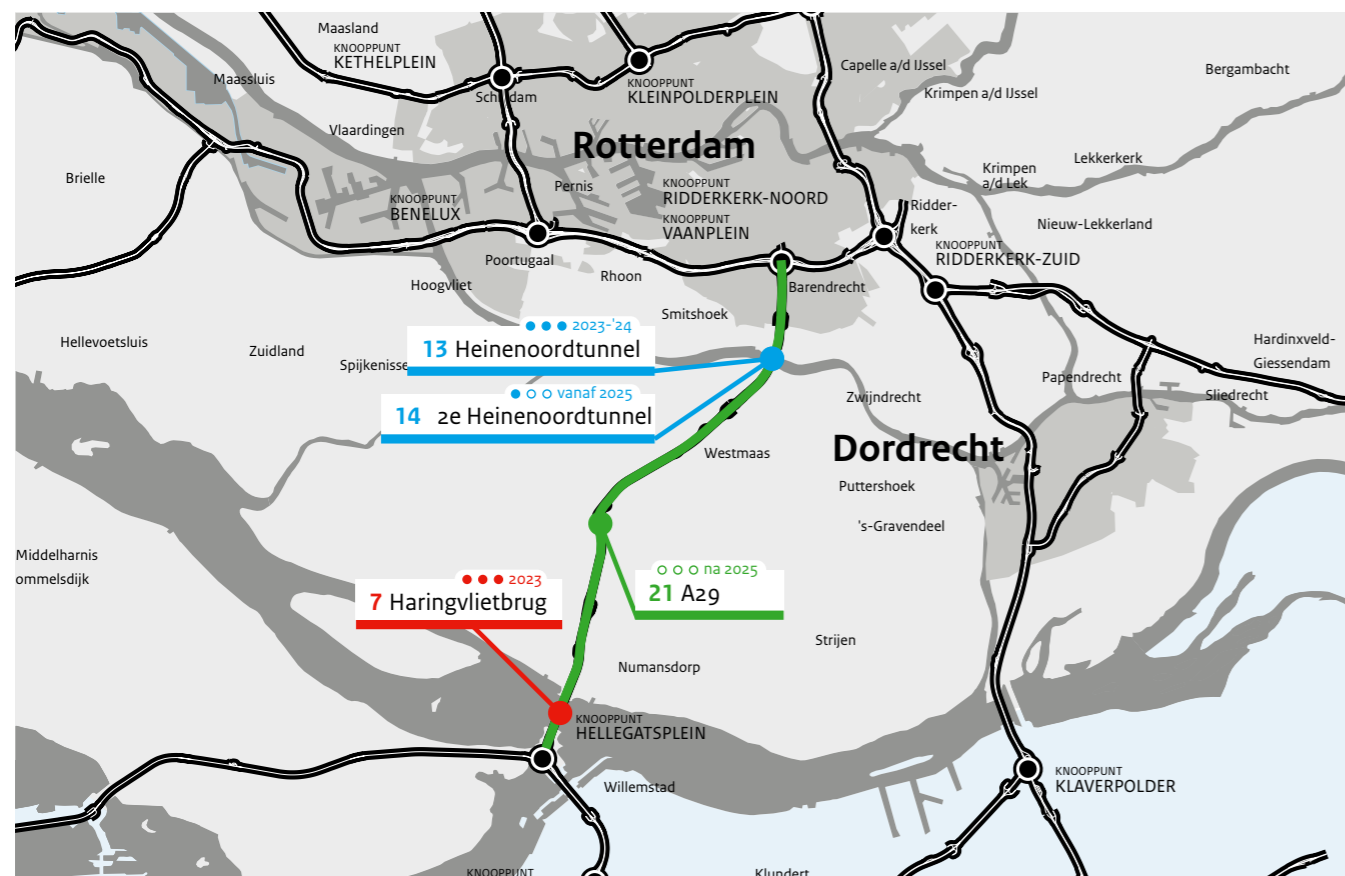
Haaglanden/Rijnland



Voorne Putten/Haven



Hoeksche Waard



BRUGGEN

De elektromechanische installaties van veel bruggen zijn sterk verouderd. Daarom vervangen we een groot deel hiervan, inclusief het bedienings-, besturings- en bewakings-systeem. Door het installeren van gestandaardiseerde onderdelen op alle bruggen wordt de besturing beter, efficiënter en vooral betrouwbaarder. Deze bouwstenen hebben we voor het eerst toegepast bij de Wantijbrug. Deze zullen nu ook bij de Haringvlietbrug en daarna op alle andere bedienbare bruggen toegepast worden. Bij het plannen van alle werkzaamheden houdt Rijkswaterstaat zorgvuldig rekening met de staat van de brug en kijkt Rijkswaterstaat hoe de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk kan worden beperkt. Daarbij zijn we in goed overleg met gemeenten en provincies om de werkzaamheden aan wegen en bruggen op elkaar af te stemmen. Voorafgaand aan de renovatie van de bruggen kijkt Rijkswaterstaat in een planfase welke onderdelen aangepakt moeten worden. De omvang van de renovatie is afhankelijk van de uitkomst van dit onderzoek.

1 Wantijbrug 1970

Afgerond 2020

De Wantijbrug in de N3 tussen Papendrecht en Dordrecht heeft in 2020 een nieuwe klep gekregen en de bedieningssystemen van de brug zijn vervangen. De brug kan weer minimaal 30 jaar mee.

2 A16 Van Brienoordbrug 1965/1990

In uitvoering, planning zeker

Met dagelijks ruim 230.000 voertuigen is de Van Brienoordbrug in de A16 bij

Rotterdam de drukste brug in Nederland. Per jaar passeren ongeveer 120.000 schepen en gaat de brug 150 keer open voor de hoge scheepvaart. Om de brug veilig en toekomstbestendig te houden, is vervanging en renovatie van verschillende onderdelen nodig.

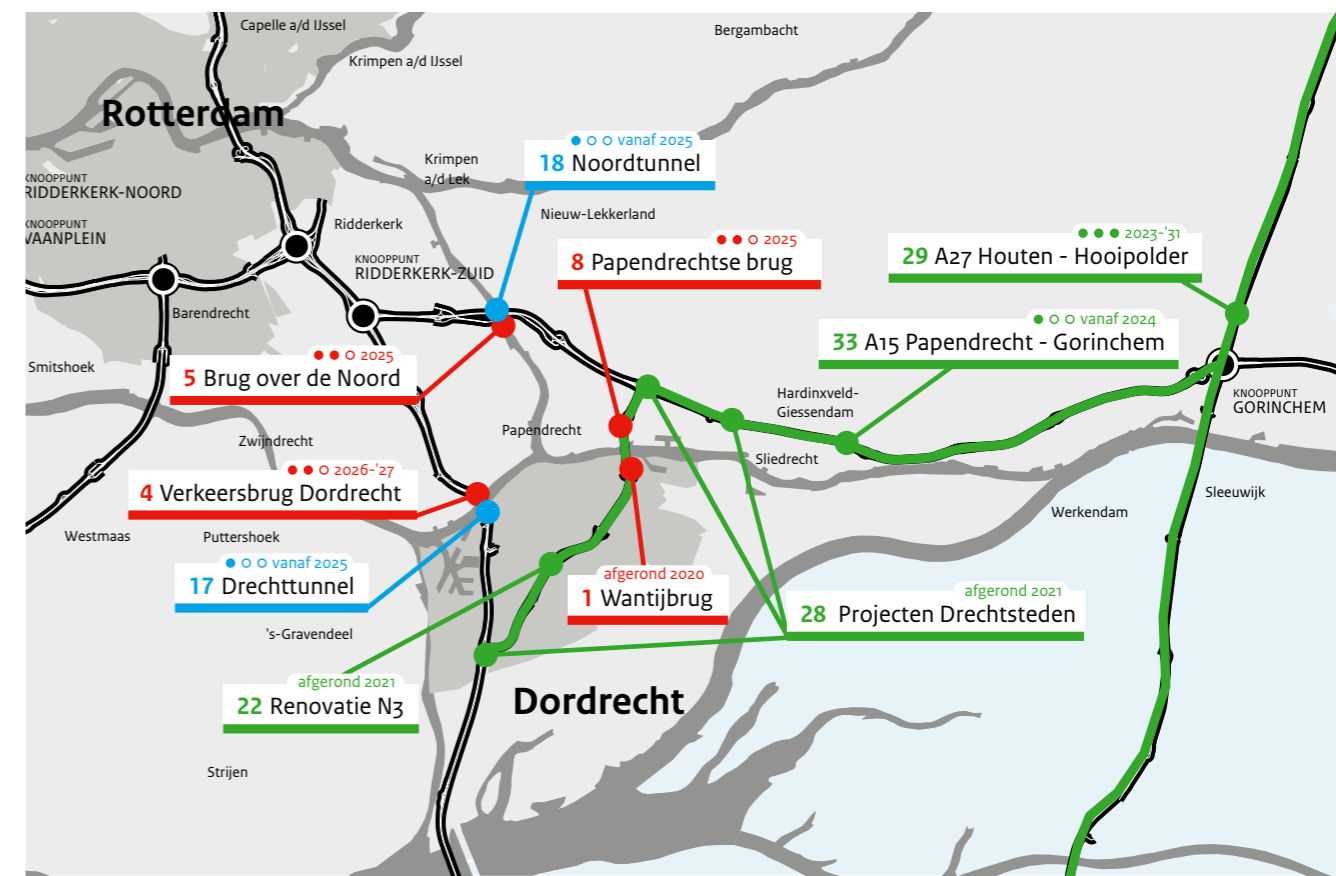
De Van Brienoordbrug bestaat uit twee naast elkaar gelegen bruggen. De oostbrug richting Breda dateert uit 1965, de westbrug richting Terbregseplein uit 1990. De bogen van de twee bruggen vertonen vermoeiingsverschijnselen en onderdelen van het beweegbaar deel van de brug (de brugkleppen) zijn aan vervanging toe.

De westelijke boogbrug wordt vervangen door een nieuwe brug, de oude westelijke boogbrug wordt vernieuwd en uitgewisseld met de oostelijke boogbrug. Ook de twee brugkleppen in de oostboog worden vervangen door een nieuwe brugklep. Voor de renovatie van het beweegbare deel is het noodzakelijk het dak van de basculekelder te verwijderen en terug te bouwen. Ook de systemen voor bediening, besturing en bewaking worden vervangen. Er wordt gezocht naar een locatie om de boogbruggen te bouwen en vernieuwen. Inmiddels is de planfase doorlopen en is gestart met de voorbereiding van de realisatie.

Rijkswaterstaat gebruikt voor het vervangen van de systemen de kennis die is opgedaan bij de Wantijbrug.

In 2026 en 2028 wordt er gewerkt in de zomervakantie, in 2027 is de periode langer en loopt deze door tot half oktober. Tijdens de zomerse afsluitingen is één van de twee bruggen beschikbaar. Er zal dan dus forse hinder op reguliere werkdagen zijn. Rondom de zomers zullen er verschillende voorbereidende en afrondende werkzaamheden nodig zijn die tot hinder zullen leiden. Zo zal er aansluitend op de werkzaamheden in 2027 een half jaar lang bijna

Drechtsteden



alle weekenden en nachten gedeeltelijke of gehele afsluitingen van de brug zijn voor het weer in gebruik nemen en testen van de beweegbare delen van de brug. Ook rondom de overige zomers zijn er verschillende weekenden nodig. Omdat er periodes zullen zijn waarin de volledige doorvaart gestremd zal zijn (één week in iedere periode) zal ook de (hoge)scheepvaart hinder ondervinden van de werkzaamheden. De meeste hinder (11 maanden stremming) valt in 2027/2028. **WANNEER** 2026-2029 **HINDER** Het werk aan de Van Brienoordbrug is ingrijpend en zorgt voor hinder voor het wegverkeer op verschillende momenten.

3 Spijkenisserbrug 1978

In voorbereiding, planning stabiel

De Spijkenisserbrug is één van de ontsluitingen van het eiland Voorne-Putten. De brug gaat over de Oude Maas, een belangrijke vaarweg voor de zeevaart. Het aantal brugdraaiingen neemt de komende tijd verder toe, van 6800 per jaar nu, naar 7500. De brugdelen zijn afkomstig van de oude Moerdijkbrug en stammen uit 1936. De Spijkenisserbrug wordt met name gebruikt door verkeer uit Spijkenisse dat via Hoogvliet naar de A15 rijdt. De brug is verouderd en

storing gevoelig gebleken. Tot aan de renovatie is een aantal maatregelen getroffen. Zo vervingen we in 2016 de wisselstrookinstallatie en in 2017 installeerden we een nieuwe noodstroomvoorziening. Natuurlijk voeren we ook regulier onderhoud uit om storingen te voorkomen. De Spijkenisserbrug wordt gefaseerd gerenoveerd. We starten met de systemen voor de bediening, besturing en bewaking van de brug. De constructie zelf zal later worden gerenoveerd. **WANNEER** 2024 **HINDER** Nader te bepalen

4 Verkeersbrug Dordrecht 1939

Planfase loopt, planning stabiel

De Verkeersbrug Dordrecht is een verkeersbrug over de Oude Maas voor lokaal verkeer. De brug wordt door ProRail gelijktijdig bediend met de naastgelegen spoorbruggen. Het betreft een integrale renovatie waar zowel bediening, besturing als bewaking als wel de constructie gerenoveerd zal worden. **WANNEER** 2026-2027 **HINDER** Nader te bepalen

5 Brug over de Noord 1939

Planfase loopt, planning stabiel

De Brug over de Noord ligt in de N915, een

weg parallel aan de Noordtunnel (A15). De brug ligt in de vaarwegcorridor Nieuwe Maas - Noord - Oude Maas en maakt deel uit van de Staande Mastroute. De brug gaat gemiddeld twee keer per dag open voor hoge scheepvaart. De N915 is de aangewezen route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De laatste jaren treden er regelmatig storingen op. Tijdens de eerste renovatie vervangen we de bediening, besturing en bewaking van de brug. Later zal ook de constructie van de brug worden gerenoveerd. **WANNEER** 2025 **HINDER** De Noordtunnel blijft tijdens de renovatie beschikbaar. Wel hebben de werkzaamheden gevolgen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit mag niet door de tunnel en wordt omgeleid.

6 Giessenbrug 1968

Planfase loopt, planning stabiel

De Giessenbrug ligt in de A20 en gaat over de vaarweg Delfshavense Schie. De brug bestaat uit 3 beweegbare brugdelen en een lange betonnen oprit. Onderhoud aan de Giessenbrug is nodig om diverse redenen. In 2016 was de brug lange tijd buiten gebruik. Oorzaken waren problemen met het beweegbare deel en met name de bedieningsinstallatie.

Die storingen bleken hardnekkig. Als gevolg hiervan bedient Rijkswaterstaat de Giessenbrug sinds 2017 niet meer voor de scheepvaart. Ongeladen, te hoge schepen kunnen met extra handelingen (ballasten) de brug alsnog passeren. Dit blijft zo tot de brug gerenoveerd is. De minister heeft in 2021 besloten alleen de vervanging van het beweegbare deel door een vaste brug in de planfase te onderzoeken. **WANNEER** 2026-2027 **HINDER** De werkzaamheden zullen hinder opleveren voor het wegverkeer, de scheepvaart, (brom)fietsers en voetgangers.

7 Haringvlietbrug 1964

In uitvoering, planning zeker

De Haringvlietbrug ligt in de A29 en gaat over het Haringvliet. De brug is in 1964 geopend voor het verkeer. In 2023 vervangen wij de klep van de Haringvlietbrug, het bewegende deel en het bedienings-, besturings- en bewakingssysteem. In het najaar van 2023 staan nachtafsluitingen gepland voor het testen van de nieuwe systemen. Later (na 2030) zal de vaste brug gerenoveerd worden.

WANNEER 2023 **HINDER** **Scheepvaart:** Vanaf 1 januari 2023 tot de voltooiing van de renovatie in het najaar van 2023 kan de brug niet worden geopend voor de hoge scheepvaart (>13 meter). Hoge schepen kunnen omvaren via de Oude Maas of de Noordzee. Dit zorgt voor veel langere vaartijden. **Wegverkeer:** de brug is in 2023 van 9 juni tot en met 28 juli, met een mogelijke uitloop tot en met 4 augustus volledig gestremd. Omrijden kan via de A16 (Moerdijkbrug) of de N57 (Haringvlietdam). De vertraging kan oplopen tot meer dan een uur.

8 Papendrechtsebrug 1967

Planfase loopt, planning zeker

De brug ligt in de N3 en gaat over de Beneden-Merwede. De brug bestaat uit een betonnen op- en afrit, een beweegbare, stalen klep en een stalen boog. De brug krijgt een nieuwe stalen klep die de bestaande klep met houten dek vervangt. De installaties van de brug worden ook vernieuwd. De technische staat van de stalen boogbrug wordt onderzocht om te bepalen welke renovatie- of versterkingsmaatregelen

nodig zijn. **WANNEER** 2025

HINDER Om de inspecties, monitoring en werkzaamheden veilig uit te voeren zijn (gedeeltelijke) afsluitingen onvermijdelijk. Dit zal hinder opleveren voor het wegverkeer, de scheepvaart, (brom)fietsers en voetgangers.

9 Calandbrug 1969

Planfase loopt, planning stabiel

De Calandbrug is in de toekomst niet meer nodig voor treinverkeer. Voor het spoor is een nieuwe verbinding gemaakt: het Theemswegtracé. Het spoor op de Calandbrug wordt ontmanteld en de brug krijgt nieuw asfalt. Tenslotte moeten de elektromechanische installatie en de systemen worden vervangen. ProRail bereidt deze renovatie van de brug voor. Na afronding van de renovatie zal het beheer van de brug overdragen worden aan Rijkswaterstaat.

WANNEER 2025-2026

10 Algerabrug 1958

Nog niet gestart, planning onbekend

De Algerabrug is onderdeel van de Hollandse IJsselkering en vormt de kruising van de provinciale weg N210 en de Hollandse IJssel. De staalconstructie van het beweegbare deel van de Algerabrug is aan groot onderhoud toe en moet worden geconserveerd. Het rijdek moet worden vervangen en ook het bewegingswerk is door overbelasting aan groot onderhoud toe. De Algerabrug is ook onderdeel van de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam. Tot het moment waarop het bewegingswerk wordt aangepakt wordt de brug bediend tot en met windkracht 5. Momenteel onderzoekt Rijkswaterstaat, samen met de belangrijkste betrokken partijen in de omgeving, hoe en wanneer de werkzaamheden het beste kunnen worden uitgevoerd. **WANNEER** Na 2025 **HINDER** De werkzaamheden zullen zowel voor scheepvaart als voor wegverkeer hinder veroorzaken. De exacte duur van de hinder is nog onbekend.

11 Botlekbrug 2015

Afgerond 2021

De nieuwe Botlekbrug is sinds 2015 in

gebruik voor het wegverkeer. In 2017 is de Oude Botlekbrug gesloopt. In 2019 is de definitieve verbinding voor (brom)fietsers en voetgangers opengesteld. In juli 2021 is het spoor in gebruik genomen en daarmee is het project afgerond. De komende periode zullen er nog wel verbetermaatregelen aan de brug worden uitgevoerd.

12 Brug over de Goereese sluis 1965

Nog niet gestart, planning onbekend

De brug over de Goereese sluis is de ophaalbrug over het binnenhoofd van de Goereese sluis bij de haven van Stellendam. De klep en bewegingswerk van de ophaalbrug voldoen niet meer aan de huidige normen en hebben last van vermoeiingsverschijnselen. De brug moet daarom worden gerenoveerd of vervangen. Uit onderzoek (planfase) zal moeten blijken welke aanpak het meest geschikt is. **WANNEER** na 2025 **HINDER** Tot aan de renovatie zal de brug alleen geopend worden tot windkracht 6. Bovendien wordt de brug langzamer geopend om de krachten op het bewegingswerk te beperken.

TUNNELS

De systemen van veel tunnels in Zuid-Holland zijn aan het einde van hun levensduur. De komende jaren worden daarom deze installaties vervangen of aangepast. In de Tunnelwet is vastgelegd aan welke eisen nieuwe tunnels en de bijbehorende installaties moeten voldoen. Bij de renovatie plaatsen we zoveel mogelijk gestandaardiseerde onderdelen die in deze standaard passen. Dit betekent bijvoorbeeld dat de installaties generieke software krijgen voor de bediening, besturing en bewaking van tunnels. Wij ontwikkelen de systemen vanaf 2023 eerst voor de Heinenoordtunnel. Bij goede testresultaten krijgen ook de overige tunnels een nieuw bedienings-, besturings- en bewakingssysteem. Renovatie van tunnels wordt voorafgegaan door onderzoek (planfase). Daarin kijkt Rijkswaterstaat welke delen aangepakt moeten worden. De omvang van de renovatie is afhankelijk van de uitkomsten van dit onderzoek.

13 Heinenoordtunnel 1969

In uitvoering, planning zeker

De Heinenoordtunnel is op leeftijd en toe aan groot onderhoud. Ook de technische installaties en systemen zijn toe aan vervanging. Uitvoering vindt in verschillende faseringen plaats. Er wordt gestart met diverse werkzaamheden, in de zomer van 2023 wordt een middentunnelkanaal gebouwd, waarin ook alle nieuwe kabels aangebracht worden. Daarna worden de nieuwe installaties opgehangen en onder andere lichtroosters vervangen. In de zomer van 2024 worden de systemen getest en wordt er overgegaan van de oude naar de nieuwe systemen, waarna de oude installaties worden weggehaald. Rijkswaterstaat treft, samen met partners, diverse maatregelen om de hinder voor de weggebruiker te beperken en het gebruik van alternatieven te stimuleren. Vanaf februari 2023 tot eind 2024 zijn er ruim 30 weekendafsluitingen, meestal in 1 rijrichting. In mei 2023 is er 9 dagen volledige afsluiting en in de zomer van 2023 ruim 3 weken. Ook in de zomer van 2024 is de tunnel enkele weken volledig afgesloten. We adviseren mensen die dat kunnen thuis te werken of gebruik te maken van alternatieven om te reizen. **WANNEER** 2023-2024 **HINDER** Voor het project zijn afsluitingen nodig die helaas voor veel hinder zorgen voor het wegverkeer. Vooral in de zomer van 2023 als eerst de Haringvlietbrug en direct daarna de Heinenoordtunnel gerenoveerd worden. Verkeer moet rekening houden met extra reistijd die kan oplopen tot een uur.

14 2e Heinenoordtunnel 1999

In voorbereiding, planning onzeker

De 2e Heinenoordtunnel heeft 2 tunnelbuisen: 1 voor langzaam verkeer (landbouwverkeer) en 1 buis voor (brom)fietsers en voetgangers. **WANNEER** vanaf 2025 **HINDER** Tijdens de werkzaamheden is hinder onvermijdelijk. Het is nog te vroeg om aan te geven wat de hinder zal zijn.

15 Botlektunnel 1980

In voorbereiding, planning onzeker

WANNEER vanaf 2025 **HINDER** Verkeer kan bij

afsluitingen van de tunnel gebruik maken van de Botlekbrug, maar moet rekening houden met extra reistijd.

16 Thomassentunnel 2004

In voorbereiding, planning onzeker

WANNEER vanaf 2025 **HINDER** Verkeer kan bij afsluitingen van de tunnel gebruik maken van de Calandbrug, maar moet wel rekening houden met extra reistijd.

17 Drechtunnel 1977

In voorbereiding, planning onzeker

WANNEER vanaf 2025 **HINDER** Tijdens de werkzaamheden is hinder onvermijdelijk. Het is nog te vroeg om aan te geven wat de hinder zal zijn.

18 Noordtunnel 1992

In voorbereiding, planning onzeker

WANNEER vanaf 2025 **HINDER** Verkeer kan bij afsluitingen van de tunnel onder andere gebruikmaken van de brug over de Noord. Verkeer moet rekening houden met extra reistijd.

19 Beneluxtunnel 1967/2002

In voorbereiding, planning onzeker

WANNEER vanaf 2025 **HINDER** Tijdens de werkzaamheden is hinder onvermijdelijk. Het is nog te vroeg om aan te geven wat de hinder zal zijn.

20 Sijtwendetunnel 2003

In voorbereiding, planning onzeker

WANNEER vanaf 2025 **HINDER** Tijdens de werkzaamheden is hinder onvermijdelijk. Het is nog te vroeg om aan te geven wat de hinder zal zijn.

WEGEN

Door de groei van de economie wordt het drukker op de snelwegen. Rijkswaterstaat investeert in een goede bereikbaarheid door het beter benutten van de bestaande infrastructuur, gebruik te maken van nieuwe informatietechnologie en het

stimuleren van gedragsverandering. Het aanleggen van nieuwe infrastructuur gebeurt alleen als er sprake is van een structureel knelpunt en de hiervoor genoemde instrumenten onvoldoende soelaas bieden. In Zuid-Holland pakken we knelpunten aan op de (ring)wegen bij Rotterdam, Den Haag, Leiden en de Drechtsteden. Gelijktijdig verbeteren we een aantal aansluitingen op het stedelijk wegennet en renoveren we een aantal verouderde wegen.

21 A29

Nog niet gestart, planning onbekend

De A29 autosnelweg stamt uit eind jaren '60 van de vorige eeuw. De fundering is aan het einde van zijn levensduur. Uit nader onderzoek moet blijken wat er precies moet gebeuren. Denk hierbij aan het herstel van de fundering, vervanging van een aantal duikers en mogelijk aanpak van de krappe breedte van de weg door verbreding van een aantal kunstwerken. **WANNEER** na 2025 **HINDER** Nader te bepalen

22 N3

Afgerond 2021

De N3 was technisch verouderd, daarom was onderhoud nodig. Rijkswaterstaat heeft de volledige verhardingsconstructie inclusief fundering van de N3 vervangen. Ook zijn de verlichting en bewegwijzering daar waar nodig vervangen en is er noodzakelijk onderhoud uitgevoerd aan de betonnen aanbruggen en viaducten.

23 Kethelplein (A4) en viaduct Bijdorp (A20)

Planfase gestart, planning onzeker

Bij de aanleg van de A4 Delft – Schiedam is het Kethelplein al gedeeltelijk gerenoveerd. De constructie van de verbindingsboog A20/A4 wordt nu aangepakt. De viaducten in de A20 bij Bijdorp voldoen niet meer aan de norm en moeten binnen 5 jaar vervangen worden. Momenteel doet Rijkswaterstaat onderzoek naar hoe het werk het beste kan worden uitgevoerd. **WANNEER** vanaf 2025 **HINDER** Afhankelijk van het soort maatregelen die nodig zijn, zal de verbindingsboog

A20/A4 enkele weekenden afgesloten worden. De vervanging van de viaducten in de A20 zal gedurende enkele maanden hinder veroorzaken.

24 RijnlandRoute

In uitvoering, planning zeker

De RijnlandRoute verbetert de bereikbaarheid van de regio Holland Rijnland. Provincie Zuid-Holland voert dit project uit in samenwerking met Rijkswaterstaat. Het project bestaat uit verschillende delen: de Corbulotunnel tussen de A4 en de A44, de aanpassing van de Europaweg en het Lammenschansplein in Leiden en de aanpassing van de N206 tussen Katwijk en Leiden. De RijnlandRoute begint met een nieuwe aansluiting op de A4 ten noorden van recreatiegebied Vlietland. Daarna volgt de Corbulotunnel, die onder de Vliet en Voorschoten doorgaat. Ter hoogte van Leiden ligt de weg verdiept. Bij Maaldrift krijgt de RijnlandRoute vervolgens een aansluiting op de A44. Deze rijksweg verbreden we tot 2x4 rijstroken in de richting van knooppunt Leiden-West. De A4 tussen Leiden en de aansluiting op de N14 krijgt ook 2x4 rijstroken. **WANNEER** 2017-2023

25 Van Brienoordcorridor

Nog niet gestart, planning onbekend

Om het verkeer op de A16 Van Brienoordcorridor tussen de knooppunten Terbregseplein en Ridderkerk/Vaanplein in beide richtingen beter te laten doorrijden, wordt de weg slimmer ingericht en op kleine schaal rijstroken toegevoegd. Het gaat om een extra rijstrook bij knooppunt Vaanplein, tussen het weefvak Terbregseplein en Kralingen en tussen Ridderkerk-Noord en Ridderkerk-Zuid. Daarnaast wordt het weefvak bij de aansluiting Feijenoord aangepast, zodat het verkeer beter door kan rijden. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat start een Tracéwetprocedure voor de maatregelen op de A16. Op dit moment is – mede vanwege stikstofproblematiek - nog niet bekend wanneer. **WANNEER** Onbekend **HINDER** Onbekend

26 A16 Rotterdam

In uitvoering, planning zeker

In de regio Rotterdam staan dagelijks files op de A16 voor het Terbregseplein, op de A20 tussen het Kleinpolderplein en het Terbregseplein en op de A13 bij Overschie. Dit zorgt ook voor veel sluipverkeer met nadelige gevolgen voor leefomgeving en de bereikbaarheid hiervan. Daarom wordt een nieuwe snelweg aangelegd tussen de A16 en de A13: de A16 Rotterdam. Deze verbindt de A13 ter hoogte van Rotterdam The Hague Airport aan het Terbregseplein. **WANNEER** 2019-2025 **HINDER** De bouw heeft impact op de direct omwonenden van het tracé.

27 Blankenburgverbinding

In uitvoering, planning zeker

De bereikbaarheid van regio Rotterdam is van zeer groot belang voor de nationale economie. Het verkeer zal hier de komende decennia fors toenemen. Door de aanleg van de Blankenburgverbinding verbetert de bereikbaarheid van de Rotterdamse haven naar het achterland en vermindert de drukte op de A15 (waaronder de Botlektunnel) en op de Beneluxcorridor tussen de A20 en A15. **WANNEER** 2018-2024 **HINDER** Tijdens de realisatie zal er hinder zijn op de A15 en de A20 vanwege de te realiseren knooppunten met de A24 en de verbreding van de A20 tussen het Kethelplein en de Boonervliet.

28 Projecten Drechtsteden

Afgerond 2021

De aansluitingen van de N3 op de A15 en A16 zijn zwaar belast. Er staan regelmatig files. Ook staat de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem hoog in de file top-50. Rijkswaterstaat heeft daarom twee aansluitingen vernieuwd: de A16-N3 tussen 2018-2020 en de A15-N3 tussen 2019-2021. Dit zorgt voor een betere bereikbaarheid van de regio. Het betreft de aansluiting aan de westzijde van de A16 en aan de noordzijde van de A15. Hier wordt twee keer de Betuwelijn gekruist. Daarnaast heeft de A15

tussen Papendrecht en Sliedrecht in 2020-2021 in beide richtingen een extra rijstrook gekregen. Op het traject Sliedrecht - Gorinchem loopt een MIRT-verkenning naar een wegverbreding.

29 A27 Houten-Hooipolder

In uitvoering, planning zeker

Op de A27 tussen het knooppunt Hooipolder en Houten staan automobilisten vaak in de file. Rijkswaterstaat verbreedt de A27 om de doorstroming te verbeteren. Zo verminderen we de files en het sluipverkeer in de regio. De vier bruggen in dit gedeelte worden ook aangepakt. Zo worden de Keizersveerbrug, Merwedeburg en Hagesteinsebrug vervangen door nieuwe bruggen, De Houtense brug wordt verbreed. Begin december 2022 is het zuidelijk projectcontract (Everdingen-Hooipolder) voorlopig gegund aan ALSÉÉN, een combinatie van Ballast Nedam en Fluor. Het noordelijk projectcontract (Houten-Everdingen) zit in de afronding van de aanbesteding. **WANNEER** 2023 start realisatie, 2029-2031 openstelling traject. **HINDER** Onbekend

30 A4 Haaglanden

Planfase loopt, planning onzeker

De regio Haaglanden moet een aantrekkelijk gebied blijven voor zowel bedrijven als inwoners. Om dat te realiseren is het belangrijk dat het gebied goed bereikbaar blijft. Om de doorstroming op de A4 - vanaf de N14 tot aan het Kethelplein - te verbeteren, is Rijkswaterstaat in 2017 gestart met een planuitwerking. De geplande vaststelling van het tracébesluit in maart 2021 is uitgesteld vanwege de uitspraak van de Raad van State bij het project ViA15 dat volgens de rekenregels voor stikstof bij infrastructurele projecten tekortschoot. Inmiddels zijn de nieuwe landelijke rekenregels voor de stikstofuitstoot bekend en is het project A4 Haaglanden - N14 één van de 11 geprioriteerde rijksprojecten waarvoor in de komende 2 jaar de stikstofberekeningen worden uitgevoerd. Op dit moment kan nog geen betrouwbare projectplanning worden

afgegeven omdat nog niet alle onzekerheden omtrent het stikstofdossier zijn opgelost. Hoever de vertraging van het project oploopt is op dit moment niet duidelijk. De verwachting is dat hierover in de eerste helft van 2023 duidelijkheid komt. Het aansluitende project in de Corridor A4 – de A4 Burgerveen-N14 – behoort niet tot de 11 geprioriteerde projecten en is daarom tot 2025 on hold gezet. **WANNEER** 2017-2025 **HINDER** Onbekend

31 A20 Nieuwerkerk-Gouda

Planfase loopt, planning stabiel

De A20 tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda kent knelpunten op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid. Beide rijrichtingen staan in de file top-10. Ten opzichte van de eerdere planning loopt het project met circa één jaar uit door vertraging die is opgelopen in de aanbestedingsprocedure begin 2020. Het project doorloopt op dit moment een planstudie. Tegelijkertijd loopt de voorbereiding realisatie en de contractvoorbereiding voor de verbreding. Het projectbesluit is in 2025 voorzien. Vanaf medio 2026 start de realisatie. **WANNEER** 2025-2028 **HINDER** Onbekend

32 A4 Burgerveen

Stopgezet vanwege de prioritering van stikstofprojecten

Zowel voor bedrijven als inwoners is het heel belangrijk dat de Randstad goed bereikbaar is en blijft. Eén van de huidige knelpunten is de A4 tussen knooppunt Burgerveen en de aansluiting met de N14 bij Den Haag. Het project bestaat uit meerdere onderdelen: na de MIRT-verkenning is besloten om in beide richtingen een extra rijstrook aan te leggen. Op de A4 tussen Burgerveen en de N14, wordt het Ringvaart-aqueduct voor het verkeer in de richting Den Haag vernieuwd en tenslotte worden de parallelbanen tussen Leiderdorp en het nieuwe knooppunt Hofvliet aangepast. In 2020 is de planuitwerking gestart, waarin ook de aansluitingen van de A4 op de N206 en de N11 worden meegenomen. In juni

2022 is de planuitwerking voorlopig stopgezet vanwege de prioritering van stikstofprojecten. Er is onvoldoende capaciteit beschikbaar om de noodzakelijke stikstofonderzoeken voor alle lopende projecten tegelijk uit te voeren. **WANNEER** Wegens de stikstofcrisis is het onduidelijk wanneer het project wordt hervat.

33 A15 Papendrecht-Gorinchem

In voorbereiding, planning onzeker

De A15 vormt een belangrijke logistieke verbinding tussen de haven van Rotterdam en Duitsland. De ambitie voor 2030 voor deze corridor is onder andere het terugdringen van files, het verhogen van capaciteit en het verbeteren van de betrouwbaarheid van reistijd. Voor het gedeelte van de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem wordt daarom een MIRT-verkenning uitgevoerd. Deze richt zich op het verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid op de A15 op langere termijn. Met betrokken partijen werken we aan een Korte Termijn Aanpak (KTA) waarin we een pakket met kortetermijnmaatregelen samenstellen. Het Rijk en de Drechtsteden hebben hiervoor geld beschikbaar gesteld. Het streven is, om in 2024 een voorkeursalternatief ter inzage te leggen, waarna de minister de voorkeursbeslissing kan nemen. Gezien de stikstofcrisis is het onzeker of, en zo ja wanneer, een planuitwerking en realisatiefase volgen. **WANNEER** Vanaf 2024 **HINDER** Nader vast te stellen. Afhankelijk van de te nemen maatregelen kan (verkeers)hinder ontstaan.

34 Kunstwerken A44

In voorbereiding, planning onzeker

Drie viaducten en een beweegbare brug in deze snelweg dateren uit de jaren '30 en hebben te lijden gehad onder het toegenomen zwaardere (vracht)verkeer. Deze vier kunstwerken naderen het einde van hun technische levensduur. Sinds begin 2020 geldt een gewichtsbepaling én een inhaalverbod voor vrachtwagens en bussen. Met deze maatregelen wordt voorkomen dat er gelijktijdig twee zware voertuigen naast

elkaar over de kunstwerken heen rijden, en er te zwaar verkeer overheen gaat. Zo worden ze minder belast en blijven de kunstwerken veilig beschikbaar voor het verkeer, totdat ze vanaf eind 2024 vervangen worden. Rijkswaterstaat brengt nu in kaart waar er met welk object qua vervanging precies moet gebeuren en in welke volgorde. Tot die tijd worden de kunstwerken in de gaten gehouden met inspecties en onderzoeken. Het uitvoeringsbesluit staat gepland voor het 2e kwartaal van 2023. **WANNEER** Vanaf eind 2024 **HINDER** Vrachtwagens van boven de 100 ton mogen geen gebruik meer maken van de A44 en moeten omrijden over de A4.

Dit is een uitgave van

Rijkswaterstaat

www.rijkswaterstaat.nl
0800 - 8002

mei 2023 | WNZ0523ZB007