

BIJLAGE 1: AFSPRAKENLIJST BESTUURLIJKE OVERLEGGEN MIRT NAJAAR 2009

- LIMBURG

1.	<p>Gebiedsagenda</p> <ul style="list-style-type: none">❖ Partijen constateren dat er het afgelopen half jaar veel werk is verzet. Daarbij heeft ook de ruimtelijke component van het MIRT een goede plaats gekregen in de gebiedsagenda.❖ In het komende half jaar is een vervolgslog nodig waarbij gezamenlijk de nadruk ligt op fasering, prioritering/selectiviteit en rolverdeling.❖ De lange termijn horizon en de weg daar naar toe wordt mede in beschouwing genomen.
2.	<p>Verstedelijkingsafspraken</p> <ul style="list-style-type: none">❖ De intenties met betrekking tot verstedelijking in de periode 2010-2020 zoals beschreven in de gebiedsagenda (GA) Limburg en het als bijlage toegevoegde overzicht van intenties en procesafspraken m.b.t. verstedelijking worden gedeeld.❖ Partijen constateren dat prestatieafspraken pas aan de orde zijn als er inzicht is in de haalbaarheid van het woningbouwprogramma, ook afhankelijk van de nader te bepalen inzet van het rijk.❖ De motie Van Bochove -Depla wordt uitgevoerd, hetgeen impliceert dat de regio zeker mag rekenen op € 12 mln voor uitvoering van pilots. De uitvoering zal onderdeel uitmaken van het Interbestuurlijk Actieplan Bevolkingsdaling.❖ Van de kant van het rijk wordt uitgesproken dat bij het komende bestuurlijk overleg de uitwerking van de woningbouwprogrammering in de regionale en provinciale woningvisie beschikbaar dient te zijn.❖ Partijen onderschrijven dat nadere bezinning op het instrumentarium en regievoering nodig is. Dit wordt gezamenlijk opgepakt in het vervolg op de aanbevelingen van het Topteam Krimp, het Actieplan Bevolkingsdaling en een te starten MIRT-onderzoek naar onorthodoxe maatregelen.❖ Op basis van de uitkomsten van de MKBA en het actieplan zal van rijkszijde een voorstel worden gedaan voor het starten van een MIRT-onderzoek naar 'onorthodoxe' maatregelen.
3.	<p>Spoorse doorsnijdingen</p> <ul style="list-style-type: none">❖ In Limburg zijn alle aanvragen die voldeden aan de subsidievoorwaarden gehonoreerd.❖ Het betreft de aanvragen voor Heerlen, Sittard en Maastricht, waarbij de laatste mede van belang is in relatie tot de afspraken over het charter Maastricht Krachtwijk.
4.	<p>Spoorverbinding Heerlen – Herzogenrath - Aken</p> <ul style="list-style-type: none">❖ Partijen onderschrijven dat de reistijdwinst die werd beoogd met de inzet van € 20 mln uit het amendement Van Hijum/Dijksma inmiddels door optimalisering van de dienstregeling is bereikt. Daarnaast wordt geconstateerd dat, in aanvulling hierop, met inzet van deze middelen op het traject ten oosten van Heerlen, een aanzienlijk effect kan worden bereikt als eerste stap naar een snelle verbinding tussen Eindhoven en Aken via Heerlen, zoals wordt nagestreefd met het Interreg-project HST cross border.❖ In overeenstemming met de behandeling in het AO grensoverschrijdend

	<p>personenvervoer bestaat er principe-overeenstemming over deze alternatieve aanwending van de middelen uit het amendement Van Hijum/Dijksma. De Kamer heeft toegezegd deze alternatieve aanwending in een motie vast te leggen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het onderzoek van Prorail alsmede de op te stellen business-case vormen de basis voor verdere afspraken over de concrete besteding van de beschikbare middelen.
<p>5.</p>	<p>Cofinanciering regionaal openbaar vervoer en spoorprojecten</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Wat betreft het Actieprogramma regionaal OV stellen partijen vast dat aan de voorwaarden voor het sluiten van een overeenkomst is voldaan. Dit met inbegrip van de bijdrage van € 6 mln uit het amendement Cramer/Koopmans voor investeringen in internationale/regionale infrastructuur, ten behoeve van de tramverbinding Maastricht – Lanaken (als onderdeel van de verbinding Hasselt - Maastricht). In het kader van het Actieprogramma zal uitvoering worden gegeven aan de volgend projecten: <ul style="list-style-type: none"> o Bus: Doorstromingsmaatregelen Parkstad (kertracé) o Bus: Doorstromingsmaatregelen Maastricht, as Maastricht centrum – Meerssen. o Tram Hasselt – Maastricht, centrumtraject in Maastricht, met inbegrip van verdichtingsritten op het Nederlandse tracé o Bus: Doorstromingsmaatregelen en aanboduitbreiding op de as Maastricht – Vaals – Aken. <p>Financieel betekent dit een bijdrage van het rijk van € 29,9 mln uit het Actieprogramma regionaal OV en € 6 mln uit het amendement Cramer/Koopmans. De regio draagt € 34,75 mln bij.</p> ❖ Wat betreft de quick scan gedecentraliseerd spoorvervoer bestaat tussen rijk en regio overeenstemming over de infrastructurele maatregelen met bijbehorende kosten op het traject Nijmegen – Venlo – Roermond (de Maaslijn). Gelet op het feit dat tussen rijk en regio reeds overeenstemming bestaat over financiering van de maatregelen op het deel van het traject dat gelegen is in landsdeel Oost, stellen partijen vast dat thans eveneens overeenstemming bestaat over de financiering van de maatregelen in de provincie Limburg, onder het voorbehoud van de nog uit te voeren FES-toets. De provincie zal optreden als opdrachtgever voor het project. Met de maatregelen op de Maaslijn in Limburg is een bedrag van € 32,3 mln (incl. BTW en 10% risico-opslag) gemoeid. Rijk en regio dragen ieder 50% van deze kosten. In concreto betreft het de volgende maatregelen (inclusief de maatregelen in landsdeel Oost): <ul style="list-style-type: none"> o Snelheidsverhoging Nijmegen – Mook (125 > 130); quick win. o Snelheidsverhoging Blerick – Venray (125 > 130 km./u.); quick win. o Snel wissel te Venray; quick win. o Sneller binnenrijden emplacement Venlo vanuit Blerick; ingrijpender k.t.maatregel. o Snelheidsverhoging Venlo – Roermond (100 > 130 km/u); quick win. o Snel wissel te Reuver; quick win. o Partieel dubbelspoor (1km) Reuver Zuidzijde; ingrijpender k.t.maatregel.
<p>6.</p>	<p>Grensoverschrijdend regionaal spoor</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Partijen constateren met betrekking tot de regionale railverbinding tussen Heerlen en Aken via het grensoverschrijdende bedrijventerrein Avantis, dat de kosten op Nederlands gebied worden geraamd op € 18 mln en dat de regio 50% daarvan heeft gereserveerd. Partijen stellen tevens vast dat verdere besluitvorming in Duitsland medio 2010 wordt verwacht. ❖ Gegeven de voorwaarde dat finale besluitvorming slechts vanuit het perspectief van een

	internationale (regionale) verbinding zal plaatsvinden, wordt vooralsnog een bedrag van € 9 mln uit het amendement Cramer/Koopmans voor investeringen in internationale/regionale infrastructuur geormerkt voor de Avantislijn.
7.	<p>Netwerkanalyse binnenhavens Quick Wins vaarwegen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Geconstateerd wordt dat alle aanvragen van de provincie Limburg voldoen aan de criteria voor een rijksbijdrage en gehonoreerd worden. Het betreft de projecten: <ul style="list-style-type: none"> o Gennep, ontwikkeling van een Regionaal Overslag Centrum o De ontwikkeling van een overslaghaven te Weert o De aanleg van kade en opslagruimte in de haven van Born te Sittard-Geleen o De verdieping en aanleg van kades in de Beatrixhaven te Maastricht o Venray en Meerlo-Wanssum, ontwikkeling haven gemeente Wanssum ❖ De rijksbijdrage die wordt toegekend bedraagt € 10,355 mln, onder de voorwaarde dat de regio tenminste eenzelfde bedrag beschikbaar stelt. ❖ Met betrekking tot de maatregelen in Gennep en de haven in de naburige Brabantse gemeente Cuijk zal nadere afstemming plaatsvinden.
8.	<p>A74</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Partijen onderschrijven andermaal dat tijdige opening van de A74 haalbaar is, maar onverminderd kritisch. ❖ In relatie tot Natura 2000 zal een gezamenlijke taskforce van VenW, LNV en Provincie worden ingesteld. VenW trekt deze taskforce. ❖ De regio stelt de geluidsproblematiek van de Zuiderbrug en omgeving aan de orde. VenW zegt toe dat hierop terug gekomen zal worden.
9.	<p>A76 aansluiting Nuth/Parkstad buitenring</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio stellen vast dat er twee opties voorliggen die in technische zin een oplossing bieden: een sobere variant (turborotonde) en de voorkeursvariant van de provincie. De kosten van de sobere variant bedragen € 38 mln en is daarmee binnen het beschikbare budget van € 50 mln realiseerbaar. De voorkeursvariant van de provincie is niet binnen het budget realiseerbaar. ❖ Besloten wordt om beide opties mee te nemen in de m.e.r.-procedure.
10.	<p>Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Partijen nemen kennis van het algemene beeld met betrekking tot PHS. ❖ Voor Limburg is met name de bereikbaarheid van het logistiek complex Venlo van belang, in relatie tot de goederenroutering. ❖ De resultaten van de beide bestuurlijke conferentie over PHS (november 2009 en februari 2010) zullen in het voorjaar van 2010 in het Bestuurlijk Overleg MIRT met de regio aan de orde komen.
11.	<p>Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar van 2010 wordt een herijkte knelpuntenlijst vastgesteld. ❖ In het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010 wordt de programmering van knelpunten

	<p>voor de gehele MJPO-periode vastgesteld, gebruikmakend van de Mid-term review van het ILG van september 2010.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Vanuit het MJPO wordt een stuurgroep ingesteld waarin provincies en het rijk (VenW en LNV) zijn vertegenwoordigd.
12.	<p>A67 verkenning</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De planning is gericht op het nemen van een startbeslissing in het voorjaar van 2010. Dit zal worden aangevlogen volgens de Sneller & Beter systematiek.
13.	<p>Spoorbrug Buggenum</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Partijen concluderen dat bij de op korte termijn uit te voeren onderhoudswerkzaamheden aan de spoorbrug niet vooruitgelopen zal worden op de voornemens met betrekking tot de gebiedsontwikkeling Midden-Limburg. ❖ Waar mogelijk zal bij de onderhoudswerkzaamheden worden gestreefd naar een robuuste uitvoering.
14.	<p>Greenport Venlo</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Partijen stellen vast dat het project een voorbeeld is van integrale aanpak. ❖ Gegeven de voortgang van de besluitvorming kunnen binnenkort de definitieve afspraken worden gemaakt. ❖ Op verzoek van de regio zegt VenW toe dat zal worden bezien of op de Greenportlane (als onderdeel van de integrale gebiedsontwikkeling Klavertje 4) de Crisis- en Herstelwet van toepassing is.
15.	<p>Ruimtelijk pakket Maastricht Noord</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Met betrekking tot de concept-planstudie voor het MIRT-project Maaskruisend verkeer constateren partijen dat de bouwvariant (tweede noorderbrug) geen kosteneffectieve oplossing vormt. Deze variant zal niet verder in beschouwing worden genomen, waarbij de regio aantekent dat de reservering voor dit tracé gehandhaafd blijft. ❖ Op basis van het principe van de benuttingsvariant (aanpassing tracé Noorderbrug, in combinatie met OV-maatregelen (waaronder het project tram Maastricht – Hasselt) en maatregelen ten behoeve van de fiets en parkeren, zullen de komende periode meerdere opties worden uitgewerkt om te komen tot een keuze voor het meest kosteneffectieve maatregelenpakket. ❖ De uitwerking zal geplaatst worden in het bredere perspectief van de ruimtelijke ontwikkeling van Maastricht Noord. ❖ De regio doet samen met private partners een financieel aanbod om te komen tot versnelling van de aanpassing van het tracé van de Noorderbrug, met name met het oog op de ontwikkeling van Belvédère 1^e fase. De regio ziet kansen om op korte termijn te komen tot een ruimtelijk mobiliteitspakket voor Maastricht-Noord, waarvan de totaalinvestering ca € 120 mln bedraagt. VenW zegt toe dat in het kader van de uitwerking informatie zal worden uitgewisseld over de mogelijkheden van versnelling op onderdelen.

16.	A2 Maasbracht - Geleen ❖ De afspraken uit het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2009 worden herbevestigd.
------------	---

- NOORD-BRABANT

1.	Gebiedsagenda Brabant Overeenstemming over visie, thematische en gebiedsopgaven <ul style="list-style-type: none">❖ Rijk en regio zien voorliggende gebiedsagenda als een eerste generatie: het is een 'levend' document dat de komende maanden gezamenlijk verder wordt uitgewerkt. Overeenstemming is er over de visie, ambitie en de ruimtelijke opgaven; ambitie is wel hoog, maar juist goed om dit vast te houden in deze tijd van crisis.❖ Belangrijk is om de opgaven te prioriteren en te faseren en daarbij niet te veel uit te gaan van oplossingen / projecten.❖ Overeenstemming over het feit dat regionale politieke inbedding nog plaats moet vinden en dat lopende projecten (zoals bijvoorbeeld Brainport Avenue en Zuidoostvleugel BrabantStad) niet mogen vertragen als gevolg van deze eerste generatie gebiedsagenda. Onderzoek- en uitzoekvragen: <ul style="list-style-type: none">❖ De internationale ontwikkelingen ten aanzien van handel, productie en ketenverkorting zijn van betekenis voor het agrofoodcomplex in Oost-Brabant/Noord-Limburg. In gezamenlijkheid zullen de provincies Brabant, Limburg en LNV de gevolgen hiervan nader onderzoeken. Daarbij zal tevens gekeken worden naar de mogelijkheden van nieuwe intelligente agrologistieke en ruimtelijke concepten.❖ Provincie Brabant en LNV/VROM zullen voor het Nationaal Landschap 't Groene Woud onderzoeken of en in welke mate andere financieringsconstructies voor de financiering van het landschap haalbaar zijn. Daarbij zal het advies van Rinnooy Kan worden betrokken.❖ Provincie Brabant en LNV zullen de mogelijkheden onderzoeken naar cofinanciering van groenprojecten in en om de steden Breda, Tilburg, 's-Hertogenbosch, Eindhoven en Helmond en rapporteren hierover in het najaarsoverleg MIRT 2010. De Mid-term Review ILG (2010) zal hierin worden betrokken.❖ LNV/VROM en de regio onderzoeken op basis van de gebiedsagenda de meerwaarde van het aanwijzen van een bufferzone Breda-Tilburg. Procesmatige vervolgsafspraken <ul style="list-style-type: none">❖ Deze eerste generatie gebiedsagenda wordt door regio en rijk gezamenlijk verder uitgewerkt, waarbij duidelijker en scherper wordt aangegeven wie verantwoordelijk is voor welke opgave en op welke termijn de opgave aan snee is. In deze uitwerking zal worden aangesloten bij de fasering uit de MobiliteitsAanpak en de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel in drie rubrieken: doen-denken-beslissen. Prioritering en keuzes voor projecten door de regio dienen ingebed te zijn in de gebiedsagenda.❖ In de uitwerking nemen rijk en regio ook het vervolgtraject BrabantStad 2040 mee (als uitvloeisel van rijksprogramma Nationale Stedelijke Netwerken 2040).❖ In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 zal de tweede generatie gebiedsagenda worden besproken.
2.	Verstedelijkingsafspraken <ul style="list-style-type: none">❖ Constatering dat met deze afspraken vastgelegd wordt wat de gezamenlijke ambities zijn van rijk en regionale partijen voor de verstedelijkingsopgave in de periode 2010-2020 in Brabant. Waar nodig kunnen deze afspraken in het halfjaarlijkse bestuurlijk

	<p>overleg MIRT verder worden uitgewerkt of aangepast (in verband met gewijzigde inzichten of omstandigheden).</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat de verstedelijkingsafspraken de volgende elementen bevatten: visie en ambitie en kwantitatieve woningbouwopgave, enkele algemene uitgangspunten bij de uitvoering en benoeming van de belangrijke (woningbouwgerelateerde) gebiedsopgaven. ❖ Afspraak dat de regionale en rijkspartijen het eens zijn over de afzonderlijke onderdelen van de verstedelijkingsafspraken. Deze zijn opgenomen in bijlage 2. ❖ Afspraak over 'onorthodoxe maatregelen': nu ambtelijk verkennen, in voorjaar 2010 besluiten welke projecten verkennen.
3.	<p>Quick Wins Binnenhavens</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ VenW reserveert € 8,04 mln voor de hieronder genoemde Brabantse projecten, onder de voorwaarde dat de regio een gelijk bedrag beschikbaar stelt voor deze quick wins: <ul style="list-style-type: none"> o De realisering van een kade aan de noordkant van de bestaande haven in de gemeente Cuijk. o Het verbreden en herprofilen van de Kerkevaart in de gemeente Waalwijk. o Het uitdiepen van de Beatrixhaven in de gemeente Eindhoven. o Het aanleggen van een openbare overslagkade op het bedrijventerrein in Vijf Eijken te Oosterhout. o Het realiseren van een langshaven en een zwaaiakom in het industrieterrein Vossenbergh West te Tilburg. ❖ Regio zegt toe inzake de haven in Cuijk af te stemmen met de provincie Limburg om concurrentie met de binnenhaven Gennep te voorkomen.
4.	<p>MIRT-Verkenning Zuidoostvleugel</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Voor de kerst 2009 wordt tot een convenant tussen rijk en regio gekomen. De volgende onderdelen (status, gemaakte afspraken, vervolgtrajecten) moeten in ieder geval in het convenant worden opgenomen: <ul style="list-style-type: none"> o rijksbufferzone Middengebied; o groene en blauwe structuur in het Middengebied; o MEROS en overige verstedelijkingsopgaven in het gebied; o T-structuur (inclusief de afwikkeling rijksbijdrage T-structuur, aanvulling kosten-batenanalyse, fasering van plannen, plan-MER-studie, FES-procedure); o de organisatie: uitgangspunt is een integrale, samenhangende uitvoering van plannen met regie in de uitvoering bij de regio op basis van een goede uitvoeringsstructuur; o om regie op rijksniveau te bereiken zet het rijk het RVOB in. ❖ Ten aanzien van de rijksbufferzone zal de begrenzing en het regime in concept gereed dienen te zijn in juni 2010, opdat de bufferzone opgenomen kan worden in de AMvB Ruimte 2^e tranche. ❖ VROM en LNV zoeken naar aanvullende middelen en mogelijkheden voor tot stand komen van groenblauwe structuur. Resultaten worden gekoppeld aan het traject van het RVOB.
5.	<p>Brabantse projecten hoofdwegennet</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Ambtelijk zal VenW in overleg met de provincies Brabant en Limburg voor zowel de A58, N65 en A67 de verdere aanpak, planning en organisatie tot het voorjaar 2010 vastleggen.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Voor de verkenning A58 ligt er al veel materiaal; beoordeling daarvan is nog noodzakelijk. ❖ De N65 wordt meegenomen in het traject van de A58. ❖ De planning is erop gericht om voor de verkenning A58 nog dit jaar een startbeslissing te nemen. Dit zal volgens de Sneller & Beter systematiek worden aangevlogen. Voor het uiteindelijk nemen van een voorkeursbeslissing moet financiële dekking geregeld zijn. ❖ De planning voor de A67 is gericht op het nemen van een startbeslissing in het voorjaar van 2010. Dit zal worden aangevlogen volgens de Sneller & Beter systematiek. ❖ De verkenningen A58, A67 e N65 worden inhoudelijk en procesmatig goed op elkaar afgestemd. ❖ Ten aanzien van maatregelen A67 uit Actieprogramma Wegen zie agendapunt 10.
6.	<p>Internationale treinverbindingen naar België</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Kennis is genomen van de stand van zaken.
7.	<p>Programma Hoogfrequent Spoor en Basisnet</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Kennis is genomen van de voortgang.
8.	<p>Spoor Breda-Utrecht en weg A27 Breda - Utrecht</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Kennis is genomen van de voortgang van de planstudie A27 mede in relatie tot de stand van zaken van de spoorlijn Utrecht – Breda. Bestudering van de spoorlijn mag niet leiden tot vertraging van de weg. ❖ Voordat de regio haar definitieve advies aanbiedt, zal zij (<i>op ambtelijk niveau</i>) onderling afstemmen of er grote verschillen van inzicht zijn over de te kiezen voorkeursalternatieven. ❖ De regio zal worden betrokken bij de keuze van de door VenW te onderzoeken scenario's in de MKBA voor spoor Breda-Utrecht. De uitkomsten van de MKBA zullen dan worden betrokken in de NMCA.
9.	<p>N279-Noord 's-Hertogenbosch - Veghel</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ VenW zal uiterlijk in het bestuurlijk overleg MIRT van voorjaar 2010 uitsluitel geven over de subsidieaanvraag van de provincie onder de voorwaarde dat de provincie tijdig alle benodigde informatie aanlevert. ❖ Provincie heeft voorfinanciering van het rijksaandeel in de kosten van de N279-Noord aangeboden.
10.	<p>Monitoring quick wins NWA en Actieprogramma wegen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Kennis is genomen van stand van zaken van eerste en tweede tranche quick wins ❖ VenW zal voordat een oordeel wordt gevormd over het inzetten van de beschikbare middelen binnen het Actieprogramma Wegen voor alternatieve maatregelen op de A67, deze maatregelen op de gebruikelijke wijze toetsen. Deze toets zal met voorrang worden uitgevoerd, zodat er nog dit jaar duidelijkheid komt over deze maatregelen, waarna er geen belemmeringen meer zijn om de uitvoering voortvarend ter hand te nemen.

11.	<p>DVM BrabantStad / visie Beter Bereikbaar Zuidoost Brabant (BB ZOB)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio continueren partnerschap in de vervolgfase van BB ZOB. BB ZOB zal voor het volgende bestuurlijk overleg MIRT de financiële consequenties van de visie BB ZOB nader uitwerken en met concrete financieringsvoorstellen voor 2011 en 2012-2014 komen, waarbij tevens eventuele financieringsbronnen bij onder meer het ministerie van EZ en SenterNovem worden geïnventariseerd.
12.	<p>Internationale treinverbindingen naar Duitsland</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Er moet meer scherpste komen in de stappen die noodzakelijk zijn om te nemen en vooral ook de onderlinge samenhang daartussen, de juridische mogelijkheden en onmogelijkheden en de rolverdeling. Uitgangspunt blijft, dat de regio trekker is en dat VenW kan faciliteren als dat nodig is. ❖ Regio maakt samen met Limburg een stappenplan dat hierin duidelijkheid verschaft, waarbij het rijk/VenW inbreng heeft als informatieverschaffer en sparring partner. ❖ Onderzocht zal worden op welke wijze in Duitsland het best deze problematiek kan worden aangekaart.
13.	<p>MIRT VAR</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio stemmen in met het Voortgangsbericht en de daarin voorgestelde ambtelijk gekozen, in VAR uit te werken sleutelkwesties, met onderkenning van de raakvlakken met de andere sleutelkwesties. ❖ Provincie Noord-Brabant hecht eraan de achterlandverbindingen op te nemen in de verkenning, gezien de majeure opgave in West-Brabant op gebied van goederenvervoer en logistiek, mede in relatie tot de bouw van de tweede Maasvlakte bij Rotterdam. Het rijk zegt toe hier aandacht aan te schenken, maar niet als aparte sleutelkwestie. ❖ De focus in de uitwerking in deze verkenning ligt op de volgende sleutelkwesties: <ul style="list-style-type: none"> o Havensamenwerking, omdat de mate waarin nationaal of internationaal samengewerkt kan worden grote gevolgen heeft voor de positionering en ontwikkelingsmogelijkheden van de verschillende onderdelen van het toekomstige havennetwerk. o Achterlandknooppunten, omdat de mate waarin het huidige patroon van vele relatief kleine logistieke locaties blijft, dan wel er meer grote, zeer goed multimodaal ontsloten locaties komen van groot belang is voor efficiëntere en minder milieubelastende manier van goederenvervoer. Eventuele aanpassingen van achterlandverbindingen kunnen voortvloeien uit het nog vast te stellen ruimtelijke programma, o.a. van de knooppunten, en van de binnenstedelijke woningbouw op locaties waar spoorgoederenvervoer met gevaarlijke stoffen plaats vindt. o Glastuinbouw, omdat de mate waarin het huidige vestigingspatroon in tact blijft dan wel ruimte wordt gegeven voor extra locatie(s) die mede lucht geven aan de Zuidvleugel, van grote invloed kan zijn op de glastuinbouw en het landschap in het VAR-gebied. o Verstedelijking, omdat de mate waarin en de wijze waarop op lange termijn ruimte voor verstedelijking wordt gevonden van groot belang is voor de woningmarkt en de kwaliteit van de leefomgeving, de stedelijke ontwikkeling, het landschap en het groen, en de infrastructuurontwikkeling. Deze ruimte kan gevonden worden door binnenstedelijke concentratie of ook door nieuwe verstedelijkingslocaties, in of buiten de Zuidvleugel. ❖ De te maken keuzes in bovenstaande sleutelkwesties slaan neer in concrete gebieden.

	<p>Het landschap met zijn verschillende kwaliteiten dient als uitgangspunt voor de te kiezen ruimtelijke oplossing in verschillende deelgebieden.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De langetermijnkeuzen die ten aanzien van waterveiligheid voor de Zuidwestelijke Delta in het kader van het <u>Deltaprogramma</u> gemaakt kunnen gaan worden, zijn cruciaal voor de ruimtelijke ontwikkeling van het VAR-gebied. De ontwikkeling van de scheepvaart (en recreatie) zijn voor beide projecten van groot belang. Daarom werken VAR en het Programma ZW Delta het komende half jaar samen aan deze onderwerpen om randvoorwaarden voor de ruimtelijke ontwikkeling nader te bepalen, die van invloed zijn op het verloop van de VAR. ❖ Planning: in het voorjaar van 2010 kan er een gezamenlijke, bestuurlijk gedragen visie op de lange termijn liggen op basis van de sleutelkwesties, met een geprefereerde ontwikkelingsrichting en ideeën voor ingrepen/projecten. Indien op dat moment verdere uitwerking gewenst is, bijvoorbeeld tot op het niveau van projecten met inzicht in milieueffecten, kosten en baten, financieringsbronnen en afspraken met stakeholders, dan is een vervolgtraject nodig.
14.	<p>Ontwikkeling luchthaven Eindhoven (vervolg Alderstafel)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Kennis is genomen van de stand van zaken. Verdere afspraken worden gemaakt na advies commissie Alders.
15.	<p>NSP Breda</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De regio zal, na bestuurlijk overleg van gemeente Breda en provincie Noord-Brabant met de DG's van VenW en VROM een concreet financieringsvoorstel voorleggen aan de ministers van VenW en VROM.
16.	<p>Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 wordt een herijkte knelpuntenlijst vastgesteld. ❖ Iedere provincie herziet in samenwerking met het Rijk hiervoor zijn knelpunten, mede op basis van het rapport van Alterra. ❖ In het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010 wordt de programmering van knelpunten voor de gehele MJPO periode (tot en met 2018) vastgesteld, gebruik makend van de Mid-term review van het ILG van september 2010. ❖ Vanuit het MJPO wordt een stuurgroep ingesteld waarin Provincies, VenW en LNV zijn vertegenwoordigd. Op deze wijze krijgt de voorbereiding voor bestuurlijke inbedding vorm.
17.	<p>Natura 2000 en wegenprojecten</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Voor de Brabantse wegenprojecten kan vergunning worden verleend volgens de Nbw, indien daarvoor een passende beoordeling beschikbaar is, die voldoet aan de door rijk en provincie opgestelde redeneerlijn. ❖ De provincie Noord-Brabant zal deelnemen aan de Taskforce Natura 2000 met Limburg.

1.	Gebiedsagenda Zeeland, inclusief Zuidwestelijke Delta <ul style="list-style-type: none">❖ Overeenstemming over visie, ambities en opgaven; de gebiedsagenda vormt een goede basis voor discussie en besluitvorming in de komende bestuurlijk overleggen MIRT.❖ Keuze voor een Zeeuwse aanpak aan de hand van vijf thema's:<ol style="list-style-type: none">1. Een duurzame en veilige Delta met aandacht voor het vergroten van de veiligheid in relatie tot klimaatverandering, de estuariene dynamiek en Deltagerelateerde gebiedsontwikkeling.2. Havens en bedrijvigheid met als opgaven optimale achterlandverbindingen, een duurzaam bedrijventerreinbeleid en stimulering van de binnenvaart.3. Verstedelijking en demografie waarmee wordt geprobeerd te anticiperen op demografische veranderingen, concentratie van verstedelijking wordt nagestreefd in het stedennetwerk Zeeland en aandacht is voor aantrekkelijk en duurzaam wonen voor alle Zeeuwen.4. Recreatie, toerisme en cultuur als typische Zeeuwse kwaliteit met als opgave kwaliteitsverbetering van de kustrecreatie, het verbreden van het toeristisch perspectief en het versterken van cultuurhistorische elementen.5. Natuur en landschap met aandacht voor het herstel van bestaande natuur (Natura 2000), het ontwikkelen van nieuwe natuur (EHS) en behoud en ontwikkeling van het (Nationaal) landschap.❖ Opgaven/uitdagingen:<ol style="list-style-type: none">a) Er zullen grote ingrepen en zeer forse investeringen gemoeid zijn met de (kust-) veiligheidsopgave en de waterkwaliteitsopgave voor de Deltawateren. Een integrale benadering levert kansen voor synergie tussen kustversterking, toeristische kwaliteit, economische kwaliteit, waterkwaliteit, waterberging en -afvoer (Ruimte voor de rivier) en natuurversterking, die verloren kunnen gaan bij een sectorale benadering. Gebieden waar deze opgaven samenlopen zijn bijvoorbeeld de kust van Walcheren en Zeeuws-Vlaanderen.b) Bij de Ooster- en Westerschelde spelen spanningen tussen recreatie en toerisme, natuurwaarden, estuariene dynamiek en veiligheid, terwijl de wateren ook als transportroute worden gebruikt door de binnenvaart.c) Bij de sluiscomplexen van Krammer en Kreekrak valt de wateropgave samen met dreigende belemmeringen voor de binnenvaart vanwege capaciteit.d) Op het land ligt de grootste opgave in het stadsgewest Middelburg-Vlissingen, waar spanningen ontstaan tussen de ontwikkeling van woningbouw en bedrijventerreinen tegenover het landschap <p>Onderzoeksvragen op basis van de gebiedsagenda</p> <ul style="list-style-type: none">❖ Banjaard: zie agendapunt 3.❖ Positionering van de Zeeuwse havens: wordt als 'sleutelkwestie' meegenomen in het overleg over de Verkenning Antwerpen-Rotterdam (VAR). Eerst kijken naar samenwerking Nederlandse havens onderling, en pas daarna naar samenwerking met de Vlaamse havens. <p>Procesmatige vervolgspraken</p> <ul style="list-style-type: none">❖ Goede afspraken maken over de rol van de Stuurgroep Zuidwestelijke Delta bij de vormgeving van het deelprogramma voor de Zuidwestelijke Delta op grond van het
-----------	---

	<p>Nationaal Deltaprogramma. De Deltacommissaris zal daarbij behulpzaam zijn.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Bekijken of de MIRT-spelregels beter hanteerbaar kunnen worden gemaakt voor 'natte' onderwerpen, omdat de tijdshorizon voor deze onderwerpen vaak langer is.
2.	<p>Verstedelijking</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Met de verstedelijkingsafspraken wordt vastgelegd wat de gezamenlijkambities zijn van het rijk en de regionale partijen voor de verstedelijkingsopgave in de periode 2010 – 2020 in het Zeeuwse Stedennetwerk (versie 9 oktober 2009). Waar nodig kunnen deze afspraken in het bestuurlijk overleg MIRT verder worden uitgewerkt of aangepast (in verband met gewijzigde inzichten of omstandigheden). ❖ Rijk en regio zijn het eens over de afzonderlijke onderdelen van de verstedelijkingsafspraken zoals deze zijn opgenomen in bijlage 2.
3.	<p>Duurzame kustontwikkeling Banjaard (zandmotor)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het starten van een MIRT-verkenning op dit moment is niet mogelijk vanwege het ontbreken van zicht op financiering van het VenW -aandeel voor de realisatie. Het project Banjaard wordt niet in het MIRT-spelregelkader opgenomen en zal meelopen in de afwegingen die in het kader van het Deltaprogramma plaatsvinden. ❖ Elementen van verbreding (bezien welke oplossingen ter plaatse op de langere termijn wenselijk en haalbaar zijn en zo mogelijk een relatie leggen tussen de korte en de langere termijn oplossing) meenemen in het onderzoek van Rijkswaterstaat dat in het kader van onderhoud van de basiskustlijn plaatsvindt.
4.	<p>Volkerak/Zoommeer</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De MER waterkwaliteit wordt dit jaar gepubliceerd, de praktijkproef zoutlekreductie wordt gestart (looptijd tot medio 2011), medio 2010 worden benodigde acties voor het zout maken van het Volkerak-Zoommeer in een bestuursovereenkomst met de regio vastgelegd, medio 2012 neemt het rijk een uitvoeringbeslissing en zal een uitvoeringsovereenkomst met de regio worden vastgesteld. ❖ Bespreking van het onderwerp in een volgend bestuurlijk overleg, op basis van het vastgestelde NWP en resultaten van verschillende activiteiten die voortvloeien uit het zoetwateradvies van de stuurgroep Zuidwestelijke Delta.
5.	<p>Grevelingen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Instemmen met het Beslisdocument Startbeslissing MIRT Verkenning Grevelingen, dat Zeeland mede namens Zuid -Holland inbrengt, zodat met MIRT-verkenning kan worden gestart.
6.	<p>Quick-wins vaarwegen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De aanvraag van de gemeente Middelburg voor de aanleg van een nieuwe kade wordt toegekend voor het gevraagde bedrag (€ 2.970.000), onder de voorwaarde dat de regio tenminste eenzelfde bedrag beschikbaar stelt.

7.	<p>VEZA</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In het bestuurlijk overleg van voorjaar 2010 zal geprobeerd worden om op basis van de dan voorliggende informatie na gesprekken met Infrabel definitieve conclusies te trekken over nut, noodzaak en kansen van VEZA.
8.	<p>VAR</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Kennisgenomen van het Voortgangsbericht MIRT-Verkenning Antwerpen-Rotterdam van 8 oktober 2009. ❖ Rijk en regio organiseren op korte termijn een zgn. "Dordrecht-overleg", waar de regionale bestuurders en de rijkspartners (ambtelijk) onder andere de sleutelkwesaties doornemen en een stap verder proberen te zetten.
9.	<p>Wielingen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Op terugkomen in het bestuurlijk overleg MIRT van voorjaar 2010. Aandachtspunt is het voorkomen van verkeerde beeldvorming naar aanleiding van dit bespreekpunt.
10.	<p>Integrale gebiedsontwikkeling zuidwestkust Walcheren</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De voorstudie (zgn. MIRT-onderzoek), waarin combinaties tussen ruimtelijke ontwikkelingen en kustversterking worden onderzocht, is gestart. Vanwege de inhoudelijke overlap (Nationaal Waterplan, Hoogwaterbeschermingsprogramma, Kustbeleidsplan), geografische aansluiting en de behoefte vanuit 'Waterfronten' tot aanhaking op financieel kader van de MIRT-systematiek wordt het plangebied van de voorstudie verbreed door middel van het toevoegen van de stedelijke gebieden van Zoutelande en Vlissingen.
11.	<p>N57/N59</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De N57/N59 is onderdeel van een landelijk plan voor verkeersveiligheidsmaatregelen op hoofdwegen, wat er toe moet leiden dat alle rijkswegen in 2020 minimaal drie EuroRAP sterren hebben. Stappen daarin zijn: <ul style="list-style-type: none"> o inventarisatie van recent genomen maatregelen o actualisatie van de EuroRAP-scores van het hoofdwegennet o in detail per weg in kaart brengen welke kosteneffectieve maatregelen nog kunnen worden genomen om de overgebleven wegen met een score van 2 EuroRAP-sterren op het niveau van ten minste drie sterren te brengen. ❖ De planning is er op gericht dat dit onderzoek in het najaar van 2010 gereed is.
12.	<p>Verkenning A58</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De planning is er op gericht om voor de verkenning A58 nog dit jaar een startbeslissing te nemen. Dit zal volgens de Sneller & Beter systematiek worden aangevlogen. Voor het uiteindelijk nemen van een voorkeursbeslissing moet financiële dekking geregeld zijn. ❖ De Zeeuwse belangen in de A58 – met name ook van toepassing op het traject Markiezaat-Zoomland - zullen in deze fase worden meegenomen.

<p>13.</p>	<p>N61 Hoek - Schoondijke</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Op 29 september is een herzien standpunt N61 naar de Tweede Kamer gestuurd. Ter hoogte van de Braakman wordt het tracé teruggebracht naar 2x1 rijstroken en er is komen extra rotondes bij de Braakman en bij Schoondijke. ❖ De N61 is opgenomen in de Crisis - en Herstelwet.
<p>14.</p>	<p>N62 Sluiskil</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Zeeland heeft in overleg met Rijkswaterstaat gekozen voor een geboorde tunnel. ❖ De provincie Zeeland zorgt voor (her-)oprichting van een Mobiliteitsfonds, zodat de rijksbijdrage voor Sluiskil daarin kan worden gestort.
<p>15.</p>	<p>Actieprogramma Regionaal OV</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Al met al heeft Zeeland moeten besluiten af te zien van deze opwaardering van lijn 60. Voor zover er reeds middelen ontvangen zijn, zullen deze uiteraard worden teruggestort.

- ZUIDVLEUGEL

1.	Gebiedsagenda Blick op de Randstad <ul style="list-style-type: none">❖ Minister VROM benadrukt dat de kracht van de Randstad komt door meer samenhang. Integraal werken betekent bundeling en daarmee ruimte openhouden, focus op de ruimtelijke opgave, groen en bereikbaarheid.❖ De regio is nog niet akkoord met Blick op de Randstad en heeft op deze korte termijn geen bestuurlijke afdekking kunnen organiseren. De regio zal na het bestuurlijk overleg MIRT op dit rapport reageren.
2.	Gebiedsagenda Zuidvleugel <ul style="list-style-type: none">❖ Minister VROM schetst het belang om in deze tijd krachten te bundelen zodat de beschreven opgave financieel mogelijk wordt gemaakt. Krachtige steden, stedelijke ontwikkeling, openheid landschap en recreatie en bereikbaarheid zijn belangrijk. De visie en ambitie is nu gereed. Minister VROM pleit voor sanering van verspreid liggend glas met versterking van de economische positie van de sector. Vervolgens ook een duidelijke rolverdeling afspreken tussen rijk en regio en faseren en prioriteren.❖ Rijk en regio zullen in de komende maanden verder werken aan de gebiedsagenda ZVL, met name aan het uitwerken van de gebiedsgerichte opgaven, de programmering en scherpere prioritering.❖ Er worden geen nieuwe MIRT-Verkenningen opgestart, aangezien dit niet noodzakelijk is op dit moment.❖ Infrastructuur is leidend voor de mogelijkheden/ambitie. Over infrastructuur wordt besloten i.h.k.v. de MIRT-Verkenningen, niet i.h.k.v. de gebiedsagenda en de verstedelijkingsafspraken.❖ Minister WWI vindt het belangrijk dat de verstedelijkingsambities in de nadere uitwerking van de gebiedsagenda mee worden genomen.❖ De regio wil slag maken met gebiedsagenda zodat hij sturend wordt door programma op te stellen en projecten te definiëren. Draagvlak regio is nog onvoldoende op deze termijn. De regio zoekt naar nieuwe locaties voor glastuinbouw.❖ De regio wil dat ministerie EZ meer betrokken wordt bij het opstellen van de economische agenda. Ministerie EZ onderstreept het belang van helder onderscheid in rol rijk – regio bij implementatie gebiedsagenda. Waar het vraagstukken van nationaal economisch belang betreft kan er een reden zijn om deze op rijksniveau op te pakken. Ministerie EZ vraagt verder aandacht voor ruimte voor kantoren en bedrijventerreinen evenals voor ontwikkeling campussen.❖ Een adviescommissie (cie. Nijkamp) zal het kabinet de komende maanden adviseren over samenhang binnen en buiten de greenports en over gewenste toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.❖ De verstedelijkingsambities hangen ook af van onorthodoxe maatregelen in relatie tot heroverweging.❖ Rijk en regio achten de drie metropolitane gebieden van groenblauwe topkwaliteit én de betreffende drie gebieden in het Groene Hart prioritair. De bereikbaarheid van deze gebieden via recreatieve routes is ook zeer relevant.
3.	Verstedelijkingsafspraken <ul style="list-style-type: none">❖ Minister WWI stelt vast dat op Zuidvleugelniveau 175.000 woningen gebouwd worden en dat daar nu afspraken over gemaakt kunnen worden. Minister WWI stelt daarbij vast dat

	<p>de regio in dit bestuurlijk overleg nog niet de afspraken per stedelijke regio kan maken maar in mei 2010. De ambitie om zoveel mogelijk binnenstedelijk te verdichten wordt gedeeld door rijk en regio. De 80% binnenstedelijk bouwen is echter geen doel op zich voor het rijk, het gaat om de sociaal-economische motivatie daarachter. Er is geen geld bij WWI. Bekeken zal worden welke maatregelen van de werkgroep Van Delden effectief kunnen zijn en kunnen worden meegenomen in het kader van de heroverweging. De minister voor WWI heeft op de vraag van de Tweede Kamer geantwoord dat aanpak met onorthodoxe maatregelen ook in andere delen dan de Randstad kan worden ingezet. Een status aparte voor Rotterdam Zuid (à la Bijlmermeer) is bespreekbaar. De vraag aan de regio is wat hier precies voor nodig is en hoe zij dit programma wil realiseren. Daarbij moet ook gekeken worden naar de nieuwe woningbehoeftecijfers.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De regio geeft aan dat zij zichzelf een bijzondere ambitie van 80% binnenstedelijke verdichting heeft opgelegd. De regio kan nu algemene afspraken op Zuidvleugelniveau maken. Deze dienen binnen de regio eerst nader te worden uitgewerkt. Vervolgens kunnen afspraken gemaakt worden over de verdeling over de stedelijke regio's. Dit is mede afhankelijk van de mogelijkheden en inzichten uit de resultaten van de werkgroep Van Delden, waaronder de MKBA verdichten versus bouwen in uitleg. ❖ Afspraken: <ul style="list-style-type: none"> o de ambitie voor verstedelijking van de Zuidvleugel zoals hierboven uiteengezet; o de omvang van de woningbouwopgave; o de hierboven opgenomen stappen in de uitvoering naar het bestuurlijk overleg MIRT van 2010 en o de daarbij gemaakte procesafspraken. ❖ De woonmilieus en verdeling per regio worden nader uitgewerkt en zullen deel uitmaken van de nog te maken verstedelijkingsafspraken per stedelijke regio. ❖ De voorstellen uit de werkgroep onorthodoxe maatregelen moeten ertoe leiden dat: 1) op <i>projectniveau</i> de pilots in de voorbeeldgebieden in de MIRT-overleggen van mei 2010 leiden tot concrete gebiedsspecifieke afspraken; en dat 2) daarnaast de (hieruit volgende) <i>generieke</i> en meer fundamentele onderwerpen breder geagendeerd worden. ❖ Minister VROM vraagt de werkgroep ook te kijken naar natuur en milieu.
<p>4.</p>	<p>Integrale benadering Holland Rijnland</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Er is een gemeenschappelijke voorkeur voor het oplossingscluster Zoeken naar Balans uit het rapport van de Integrale Benadering Holland Rijnland. Rijk en regio kiezen voor het in dit cluster geschetste eindbeeld en realiseren zich dat dit MER-plichtig is. ❖ Het ministerie van VenW heeft een gemaximeerde bijdrage t.b.v. de RijnlandRoute en de verbeteringen aan het hoofdwegennet toegezegd; samen met de regionale bijdrage blijkt dit nog onvoldoende om het gehele eindbeeld ineens te realiseren. Daarom is besloten tot een gefaseerde aanpak: eerst de westzijde (Tjalmaweg en Knoop Leiden-West) daarna de oostzijde (bypass Oostvlietpolder)¹ en de verbeteringen A4. Indien voldoende financiële middelen worden gevonden, wordt in een latere fase de verbinding A4-A44 gerealiseerd. ❖ Er komt een scan naar aanvullende financiering zowel aan rijks- als aan regiozijde. De regio gaat in overleg met andere ministeries om hieraan invulling te geven. De gedeputeerde doet een beroep op de andere ministeries om hieraan mee te werken. ❖ Het ontwerp van de RijnlandRoute en de verbeteringen aan het HWN worden nader uitgewerkt om de nauwkeurigheidsmarge van de raming verder te verkleinen. ❖ De KBA van de RijnlandRoute wordt verdiept, zodat de FES-procedure goed kan worden

¹ Er wordt dus niet gekozen voor een aansluiting op de Voorschoterweg bij Voorschoten.

	<p>doorlopen. Het succesvol verlopen van deze procedure is een voorwaarde voor de toegezegde gemaximeerde bijdrage van het ministerie van VenW.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Minister WWI maakt verstedelijkingsafspraken voor de periode tot 2020 met Holland Rijnland, deze worden onlosmakelijk verbonden aan de IBHR. Hieronder vallen o.a. 20.000 woningen die in de regio zullen worden gebouwd (waarvan 60-70% in de As Leiden-Katwijk). ❖ Daarnaast zijn rijk en regio het erover eens dat de planprocedures Valkenburg nu kunnen worden voortgezet en zich hiervoor te zullen inspannen. Minister VROM geeft aan dat het Rijks Vastgoed- en Ontwikkelingsbedrijf (RVOB) ofwel via de grex-wet of via specifieke regionale afspraken bijdraagt aan publieke infraontwikkeling. ❖ De resultaten van bovenstaande acties worden in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 besproken. ❖ De RijnGouwelijn-west, zoals voorgesteld door de provincie Zuid-Holland, past in de visie van het kabinet om voor het regionale OV een kwaliteitssprong te bewerkstelligen. ❖ Op basis van de huidige inzichten in de reizigersaantallen gaat het rijk in haar bijdrage ervan uit dat volledige vertramping van het traject nog niet nodig is. Tussen Leiden en Katwijk/Estec is, gezien het verwachte reizigersaanbod, een lightrail een goede oplossing. Tussen Estec en Noordwijk aan Zee worden nu minder reizigers vervoerd, en kan met een busverbinding worden volstaan. Tussen Katwijk en Noordwijk Binnen/Zilveren kruis heeft de staatssecretaris van VenW in haar bijdrage wel rekening gehouden met een aparte busbaan die in de toekomst kan worden vertramd, terwijl tussen Noordwijk Binnen en Noordwijk boulevard is uitgegaan van een bus op straat. ❖ Op het moment dat de reizigersaantallen tussen Katwijk/Estec en Noordwijk Binnen/Zilveren Kruis, respectievelijk naar Noordwijk boulevard, aanleiding geven om tot een opwaardering van de lijn over te gaan, vindt er opnieuw overleg met het rijk plaats. Op basis van deze maatwerkoplossing heeft de staatssecretaris van VenW besloten een bijdrage van € 45 mln te reserveren voor de RijnGouwelijn-west. De verantwoordelijkheid voor zowel de keuze van de uitvoering als voor de aanleg en de exploitatie van de hele RGL, ligt bij de provincie.
<p>5.</p>	<p>MIRT Verkenning Rotterdam VooRuit</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Besluit 1: <u>Gezamenlijke visie</u>. ❖ Besluit 2: <u>Benelux corridor en ontsluiting Haven Industrieel Complex</u>. Verdere uitwerking van o.a. inpassing en kostenverdeling is nog nodig, incl. aanbod private financiering van het Havenbedrijf. Een besluit over westelijke oeververbinding in eerste helft 2010. Portefeuillehouder Vervat wil de brief van het Havenbedrijf betrekken over private investeringen. Er wordt tevens afgesproken dat de tekst over de A4 zuid stelliger wordt geformuleerd. Minister VenW wijst op de relatie met de resultaten NMCA. ❖ Besluit 3: <u>Kwaliteitssprong OV Rotterdam Zuid</u>. Onderzocht wordt zowel een goed uitgewerkt 0+ alternatief, als tram en metro varianten. ❖ Besluit 4: <u>Akkoord met Maatregelpakket</u>, maar expliciet niet de opgenomen bijlage B. Het rijk stelt een bedrag van € 17,5 mln incl. BTW beschikbaar voor no-regret maatregelen onder de voorwaarde dat de regio een gelijk bedrag bijpast, zodat er een maatregelpakket van € 35 mln beschikbaar is waarmee op korte termijn knelpunten aangepakt worden. De <i>quick wins</i> moeten nog wel nader uitgewerkt en onderbouwd worden. ❖ Besluit 5: <u>Verbreiding A20 Oost</u>. De verkeerskundige nut en noodzaak van de verbreding van de A20 Oost tussen Nieuwerkerk en Moordrecht wordt gedeeld. Een voorkeursbeslissing A20 Oost wordt voorbereid ten behoeve van de bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Besluit 6: <u>Brienoord corridor</u>. Partijen onderkennen urgentie. Kansrijke oplossingen zijn deels in beeld gebracht, maar nog niet zo concreet dat al een keuze gemaakt kan worden. Verdere verdieping is nodig. ❖ Besluit 7: <u>Aanbeveling Oude Lijn Rotterdam (PHS)</u>. Afspraak is dat besluitvorming in het kader van PHS plaatsvindt voor zomer 2010. ❖ De aanbeveling oude lijn Rotterdam – Den Haag ziet de minister van VROM niet als procesafpraak maar als een no regret beslissing die logisch volgt op de kabinetsafspraken rond A4 Delft-Schiedam. ❖ Besluit 8: <u>Metropoolregio Rotterdam - Den Haag</u>. Dit betreft programma's die vooral na 2020 aan de orde zijn. Alleen de A4 passage bij Den Haag is in dit kader voor Haaglanden prioritair en zal eerder aan de orde komen. ❖ Besluit 9: <u>Zuidvleugelnet</u>. Het besluit benadrukt het belang van een samenhangend OV netwerk. ❖ Besluit 10: <u>Stedelijk en stadsregionaal wegennet</u>. Dit moet verder worden uitgewerkt. ❖ Hoofdbesluit 2: Masterplan akkoord. ❖ Hoofdbesluit 3: Met het vaststellen van het Masterplan wordt de Randstad Urgent mijlpaal gehaald. Het Masterplan krijgt nog een aanvulling. Inhoudelijk is het Masterplan nog niet rijp om een voorkeursbeslissing inclusief afspraken over voorkeursalternatief en financiering te kunnen nemen. Op dit moment een dergelijke stap nemen zou echter op gespannen voet staan met de aanbevelingen van de Commissie Elverding (met name tot voldoende draagvlak voor besluitvorming te komen).
<p>6.</p>	<p>MIRT verkenning Haaglanden</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het eindrapport fase A wordt vastgesteld en er wordt ingestemd met het starten van fase B van de MIRT-Verkenning Haaglanden. ❖ Voor fase B van de verkenning is afgesproken om voor de prioritaire vraagstukken oplossingsrichtingen te verkennen. Het gaat voor de weg om: doorstroming A4-passage Den Haag (incl. Prins Clausplein) en Poorten en inprikkers Den Haag. En voor OV om: ontsluiting Internationale Zone/WFG-Scheveningen-Binckhorst; ontsluiting TIC, Schieveen- Rotterdam Airport en kwaliteit op de Goudselijn. ❖ Bij OV-vraagstukken wordt in principe een regionaal OV-probleem geconstateerd. Het is dus primair aan de regio om hierin het voortouw te nemen conform het MIRT-spelregelkader. ❖ Er kan alleen worden toegewerkt naar een voorkeursbeslissing indien er duidelijk zicht is op bekostiging. Voor het regionaal OV is er mede gezien de heroverwegingsoperatie in ieder geval tot 2020 vooralsnog geen zicht op budget. ❖ Het rijk stemt in met de gezamenlijke uitwerking van fase B van de verkenning voor het gebied <u>Den Haag-World Forum –Scheveningen- Binckhorst</u>. Hiertoe moeten eerst de ruimtelijke ontwikkelingen (zoals in de Binckhorst) en consequenties voor de mobiliteit in beeld worden gebracht. Hierbij worden vraag en aanbod inzichtelijk gemaakt binnen de context van het totaal vervoersnetwerk. Ook de hardheid van de ruimtelijke plannen moet worden aangegeven. Vervolgens worden de mogelijke oplossingsrichtingen voor de geconstateerde mobiliteitsproblematiek uitgewerkt. Voor het najaar 2010 wordt gestreefd naar overeenstemming over de oplossingsrichtingen. ❖ <u>Technologisch Innovatief Complex (TIC), Schieveen, Rotterdam Airport</u>. In dit gebied heerst veel meer onzekerheid over de ruimtelijke inrichting. Er is geen ruimtelijk inrichtingsplan. Het rijk stelt voor aan de regio om eerst de ruimtelijke inrichting van dit gebied verder uit te werken (woningen, kantoren en bedrijvenontwikkeling) en vast te leggen in afspraken binnen de regio. Het rijk stelt voor om in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 een besluit te nemen over een eventueel vervolg. Deze afspraak is

	<p>ook leidend voor besluit 8 uit de verkenning Rotterdam Vooruit.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Portefeuillehouder Smit constateert dat dit onderwerpen zijn voor fase B. Ook het rijk is aan zet bij hardheid plannen. ❖ Portefeuillehouder Smit vraagt ook naar stand van zaken Randstad urgent over Den Haag Internationale stad en MIRT Verkenning Haaglanden. De minister VenW antwoordt dat dit eerst in het kabinet wordt besproken. ❖ Gedeputeerde Van Dijk ziet graag dat ministerie EZ aanhaakt bij ontwikkeling TIC.
7.	<p>MIRT verkenning Randstad Sleutelprojecten voor na 2040</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio stemmen in met de 'aanvliegroute' van de verkenning: starten met het bepalen van de sleutelgebieden. Minister VROM benadrukt dat het moet gaan om projecten van nationaal belang.
8.	<p>Zuidvleugelnet</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Gedeputeerde Van Dijk heeft Ambitiedocument met regio's opgesteld. Dit wordt de minister en later de staatssecretaris VenW worden overhandigd ten behoeve van Rijksvisie. Er is gedacht vanuit de reiziger. ❖ Het liefst zou de regio dit document willen uitbreiden naar Randstadniveau en mogelijk kan het een sleutelproject worden. ❖ De ministers van VenW en VROM complimenteren de regio met dit gezamenlijke document. De staatssecretaris VenW zal dit document betrekken bij de Rijksvisie Regionaal OV.
9.	<p>Programma Hoogfrequent Spoor</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De minister VenW constateert dat Basisnet voorjaar 2010 bekend is en de goederenrouting voor de zomer van 2010. Wellicht kunnen hotspots sneller worden aangewezen. ❖ Gedeputeerde Van Dijk wil betere afspraken over spelregels over goederenrouting. ❖ De Betuweroute zal maximaal worden gebruikt. De boog bij Meteren is in onderzoek.
10.	<p>Parallelstructuur Gouweknoop A12/A20</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Momenteel loopt een kostenbesparingsonderzoek voor de extra Gouwekruising en de Veilingroute. Ook worden scopewijzigingen cq de oorzaken van de meerkosten ten opzichte van het oorspronkelijk ontwerp in kaart gebracht. Aan de hand van de uitkomsten wordt met de partijen die verantwoordelijk zijn voor de scopewijzigingen en/of meerkosten overlegd over (aanvullende) middelen. ❖ Binnen de context van de oorspronkelijke afspraken wordt ernaar gestreefd voorjaar 2010 het MIRT Projectbesluit (beslismoment 3) voor het project te nemen en najaar 2010 het MIRT Uitvoeringsbesluit (beslismoment 4) en de rijksbeschikking af te geven, zodat kan worden gestart met de uitvoering. ❖ De planning is dat de bestemmingsplannen van de Moordrechtboog uiterlijk voorjaar 2010 door de Raden zijn vastgesteld. Indien mogelijk zijn de bestemmingsplannen van de extra Gouwekruising en de Veilingroute in het najaar van 2010 in de Raden vastgesteld. Als de bestemmingsplannen in het najaar van 2010 nog niet allemaal zijn vastgesteld door de Raden, dan zal beslismoment 4 worden genomen en de beschikking worden verleend onder de opschortende voorwaarde, dat wordt aangetoond dat het

	<p>project (definitief) uitvoerbaar is, hierbij ook uitgaande van financiële dekking van het project.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het taakstellend budget van VenW voor dit project wordt niet verhoogd. ❖ Het projectbesluit (MIRT-beslismoment 3) kan pas worden genomen als 1) er sprake is van een project dat het probleem oplost, te weten in elk geval de projectonderdelen Moordrechtboog én de Gouwekruising, en 2) dit project uitvoerbaar is binnen het taakstellend budget van VenW en regio. ❖ Gedeputeerde Van Dijk kan instemmen met de afspraken, maar wil graag snel beginnen met de Moordrechtboog vanwege de ontwikkeling Zuidplaspolder.
11.	<p>Kwaliteitsnet goederenvervoer</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De regio geeft aan dat ze teleurgesteld is dat twee projecten niet zijn opgenomen, nl. de N222 (verdubbeling van de Veilingroute tussen Tradepark en Flora Holland) en de ontsluiting van het fruitcluster Waal/Eemhaven. Het zou moeten gaan om een extra rijksbijdrage van totaal € 2 mln. Het streven was dat regio, de provincie en het rijk elk een derde zouden financieren. ❖ VenW wil voor 4 projecten € 5,2 mln bijdragen, onder de voorwaarden dat daarmee het pakket zal worden uitgevoerd en de nadere uitwerking van de projecten de verwachte positieve effecten op de doorstroming van het hoofdwegen aan zal tonen. Het gaat om a) OWN-verbinding N470-N209 ter ontlasting van de A12, b) uitvoegfilters op de A12, c) optimalisatie en bebording goederenroute N209 richting A16 ter ontlasting van de A20 en d) de ontsluiting van het containertransferium Rotterdam te Alblasserdam (Randstad Urgent). ❖ VenW zal bezien of er mogelijkheden zijn om haar bijdrage te verhogen naar een derde van het totaalbedrag.
12.	<p>Deltaprogramma</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De stuurgroep Zuidwestelijke Delta voert de regie op dit proces. ❖ Nut en noodzaak van het opnemen van het Deltaprogramma op de gebiedsagenda's ter bevordering van een integrale, gebiedsgerichte aanpak van de wateropgaven wordt benadrukt. ❖ Akkoord met het agenderen van het deelprogramma Zuidwestelijke Delta in drie bestuurlijke overleg MIRT tafels voorjaar 2010.
13.	<p>World Forumgebied Den Haag</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De besluitvorming over de rijksbijdrage verloopt via de procedure voor het Nota Ruimte budget. ❖ Portefeuillehouder Smit geeft aan dat de MKBA voor de tunnelvariant mager was. De PM posten zijn nu ingevuld o.a. voor de invloed op het vestigingsklimaat en dat totaal komt uit op € 71 mln. Daarmee is er een positief resultaat van € 4 mln. De tunnel blijft essentieel voor de gemeente. De maaiveldvariant is geen optie voor de gemeente. ❖ De gemeente overhandigt aanvullend onderzoek PM posten MKBA en TNO-onderzoek naar veiligheid. Het rijk zegt toe de resultaten te zullen bestuderen.

14.	<p>A15 Papendrecht-Gorinchem</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De minister van VenW wil dit knelpunt op de <i>zuidbaan</i> meenemen in de vervolgfase van de MIRT-Verkenning Rotterdam VooRuit. ❖ Dit betekent, dat in dit kader zal worden onderzocht hoe het knelpunt op de <i>zuidbaan</i> het beste kan worden aangepakt, waarbij een extra rijstrook tussen Papendrecht en Gorinchem één van de mogelijke oplossingen is, naast onder meer verdere maatregelen aan de aansluiting A15/N3.
15.	<p>Nieuw Reijerwaard</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Er heeft een onderzoek plaatsgevonden, in opdracht van SRR, naar de ontsluiting van het bedrijventerrein in de polder Nieuw Reijerwaard. ❖ Inmiddels is het concept van het onderzoeksrapport opgeleverd. De komende periode zal het conceptrapport worden becommentarieerd door de betrokken partijen en vervolgens nader worden uitgewerkt ter bespreking in de Commissie Dronkers II. ❖ In de Commissie Dronkers II zal het rapport worden behandeld en (uiteindelijk) vastgesteld. Ook zullen de te maken financiële afspraken worden voorbereid door de Commissie Dronkers II, in combinatie met de afspraken ten aanzien van de 'open eindjes' van de Commissie Dronkers (I). ❖ Deze afspraken kunnen daarna worden vastgelegd in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010.
16.	<p>A13/A16</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Portefeuillehouder Vervat doet het verzoek aan de minister van VenW om, naast de al eerder gemaakte afspraken om de inpassing van een verdiepte ligging in het Bergse Bos verder te optimaliseren, ook de inpassing tussen de Bergweg en de HSL-kruising nader te onderzoeken. ❖ De ministers van VenW en VROM stemmen hiermee in onder voorwaarden. ❖ Met instemming van de regio wordt gekozen voor variant 3, zoals opgenomen in de TN/MER van 25 augustus 2009, <u>met uitzondering van 2 tracédelen</u>, het wegtracé ter plaatse van het Lage Bergse Bos, en het wegtracé gelegen tussen de Bergweg-zuid en de HSL-kruising. Voor deze wegvakken zal de inpassing in de komende maanden nader worden onderzocht. ❖ De minister van VenW geeft aan dat instemmen met het verzoek van de regio om extra aandacht voor het wegtracé tussen bergweg Zuid en de HSL, vertraging van het project betekent én mogelijk extra kosten. Hij wil het verzoek de inpassing nader te bekijken inwilligen, op voorwaarde dat regio dan bijdraagt aan de eventuele extra benodigde financiën.
17.	<p>Fietsnelweg Den Haag-Leiden</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De staatssecretaris van VenW draagt € 5 mln bij aan de fietsroute woon-werkverkeer Den Haag-Leiden. De provincie en stadsgewest Haaglanden dragen elk € 1,95 mln bij. De provincie Zuid-Holland zegt toe de kwaliteitsverbetering voor het eind van 2011 te realiseren.

<p>18.</p>	<p>A15 MaVa</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De minister van VenW staat aan de vooravond van het nemen van het tracébesluit voor dit project. Er lijkt nog geen sprake te zijn van overeenstemming over de wijze waarop de effecten op het Natura 2000-gebied Voorns Duin in beeld dienen te worden gebracht en welke vervolgacties in dat kader noodzakelijk zijn. VenW stelt voor om 1) de lijn van het rijk (zoals verwoord in de brief van de minister van LNV van 9 april 2009) en 2) de 'Instructie Rijkswegen en Natura 2000' van Rijkswaterstaat in ieder geval voor dit project te hanteren. ❖ De regio zal hier naar kijken. ❖ De minister vraagt daarbij om een positieve(re) grondhouding.
<p>19.</p>	<p>Regionaal Openbaar Vervoer</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ OV bureau Randstad: rijk en Randstadpartijen zetten zich in om de opgaven van OV bureau Randstad gezamenlijk aan te pakken. Het rijk voert via de koepels overleg over de concessieopzet na 2015. ❖ Stedenbaan: <ul style="list-style-type: none"> A. Mogelijk wordt Bleizo geagendeerd in mei 2010. B. De regio informeert het rijk in het BO MIRT voorjaar 2010 over de resultaten van de nulmeting van het belevingsonderzoek stationsomgevingen Stedenbaan. C. Centrum- en knooppuntontwikkeling: rijk en regio lichten met behulp van de adviezen van de uitvoeringsalliantie centrum- en knooppuntontwikkeling voor drie Stedenbaanlocaties (Den Haag Moerwijk, Bleizo, Maasterras Drechtsteden) samen door welke inzet van de overheidspartijen nodig is om deze locaties tot ontwikkeling te brengen. D. Ketennobiliteit: rijk en regio onderzoeken met als casus Stedenbaan samen met NS en ProRail op welke wijze de geprognoseerde tekorten aan fietsparkeervoorzieningen bij de stations voor de periode 2012-2020 kunnen worden opgelost. Hierbij maximaal gebruikmakend van beschikbaar materiaal. E. Kwaliteit stationsomgevingen: de regio informeert het rijk in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 over de resultaten van de nulmeting van het belevingsonderzoek stationsomgevingen Stedenbaan. ❖ Randstadrail: <ul style="list-style-type: none"> A. Rijk en Stadsgewest Haaglanden stellen vast dat Haaglanden investeert in toegankelijke (lagevloer) trams, zodat in 2015 ruim 50% van het materieel is vervangen. Tegelijkertijd wordt een deel van de tramhaltes aangepast voor het bredere, toegankelijke materieel. Hiermee wordt de in 2008 genoemde achterstand in de toegankelijkheid van het tramnet in de Regio Haaglanden, zoals verwoord in bijlage bij de brief van de staatssecretaris van VenW aan de Tweede Kamer (TK 25847, nr. 54) weggewerkt. B. Rijk en Stadsgewest Haaglanden spreken af dat het programma Netwerk RandstadRail fasegewijs als onderdeel van de MIRT Verkenning Haaglanden verder wordt uitgewerkt voor samenhangende besluitvorming in het bestuurlijk overleg MIRT Zuidvleugel najaar 2010. In deze uitwerking wordt ook betrokken het toegankelijk maken van de overige (complexere) tramhaltes en het vervangen van het overig trammaterieel, zodat voldaan wordt aan de rijkseisen voor toegankelijkheid.

20.	<p>Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De projecten bij Stadsgebied Haaglanden en Provincie Zuid-Holland lopen conform de afspraken uit de bestuursovereenkomsten. ❖ Stadsregio Rotterdam constateerde dat de frequentieverhogingen op werkdagen overdag op tram/metro gefaseerd worden ingevoerd. Dit komt onder andere door een tijdelijk tekort aan trams vanwege een renovatieprogramma en door de beperkte capaciteit in de tunnelbuis RandstadRail (tijdelijk één spoor beschikbaar). De uitvoering van de Ontbrekende schakels TramPlus ligt op schema met uitzondering van de keerlus Langenhorst (bestemmingsplanprocedure) en centrumlus IJsselmonde (afhankelijk van planning ontwikkeling winkelcentrum Keizerswaard). De projecten blijven binnen de tijdslijmieten uit de bestuursovereenkomst.
21.	<p>Verkenning Antwerpen-Rotterdam</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio stemmen in met het Korte voortgangsbericht. ❖ De langetermijn keuzen die ten aanzien van waterveiligheid voor de Zuidwestelijke Delta in het kader van het Deltaprogramma gemaakt kunnen worden, zijn cruciaal voor de ontwikkeling van het VAR-gebied. De ontwikkeling van de scheepvaart en recreatie zijn voor beide projecten van groot belang. Daarom werken VAR en het Programma ZW Delta het komende half jaar samen aan deze onderwerpen. ❖ De planning van deze verkenning wordt met een half jaar verlengd. Door het ontbreken van een voorafgaande langetermijn visie, door de grote omvang van het gebied en het ontbreken van een volwaardige startbeslissing, zijn de twee jaar die het Spelregelkader voor een MIRT Verkenning vraagt, niet voldoende. In het voorjaar van 2010 kan er een gezamenlijke visie op de langetermijn liggen, met een geprefereerde ontwikkelingsrichting en ideeën voor ingrepen/projecten. Uitwerking van deze ideeën loopt dan tot het najaar.
22.	<p>Programma aansluitingen HWN/OWN</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De samenwerkingsovereenkomst inzake de realisatie van de Top 6 is op vrijdag 11 september 2009 door alle bestuurders ondertekend. ❖ In het bestuurlijk overleg MIRT ZVL voorjaar 2009 is besloten in het kader van het aansluitingenprogramma een vijftal aansluitingen op het HWN nader te verkennen: A4/Beatrixlaan, N470/A12, N11/Zoeterwoude, A15/Reeweg en A4/Vijfsluizen – dit ten behoeve van besluitvorming in het bestuurlijk overleg MIRT ZVL voorjaar 2010, rekening houdend met de op dat moment meest recente inzichten uit de MIRT-Verkenningen Haaglanden en Rotterdam VooRuit en met de beschikbaarheid van rijksmiddelen, uitgaande van de verdeelsleutel 50% rijk / 50% regio. De uitwerking van alle projecten loopt op schema.
23.	<p>Meerjarige ontsnippering</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 wordt een herijkte knelpuntenlijst vastgesteld. ❖ Iedere provincie herziet in samenwerking met het rijk hiervoor zijn knelpunten, mede op basis van het rapport van Alterra. ❖ In het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010 wordt de programmering van knelpunten voor de gehele MJPO periode (tot en met 2018) vastgesteld, gebruik makend van de Mid-term review van het ILG van september 2010.

<p>24.</p>	<p>Voortgang Nota Ruimteprojecten</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Voor Zuid-Holland zijn meerdere projecten relevant. Eerder zijn besluiten genomen over bijdragen aan Den Haag Internationale stad deel boulevard Scheveningen (€ 10,8 mln), Bedrijventerrein Westelijke Dordtse oever en Nieuw Reijerwaard (€ 25 mln), Zuidplaspolder (€ 24 mln), Westelijke Veenweiden (€ 113 mln) Transitie greenports (€ 33,1 mln), Oude Rijnzone (€ 30 mln) en Mooi en vitaal Delfland (€ 34,9). Inmiddels zijn besluiten genomen over Stadshavens (€ 31 mln) en Den Haag Internationale stad/ World Forumgebied (€ 21,8 mln).
<p>25.</p>	<p>Voortgang A27</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Eind 2009 worden resultaten bekend van eerste fase MER. ❖ Vervolgens geeft Bestuurlijke Adviesgroep een advies t.a.v. de eerste fase MER. ❖ Begin 2010 worden de resultaten met het advies aangeboden aan het bevoegd gezag, minister VenW en minister VROM.
<p>26.</p>	<p>Tweede tranche quick wins vaarwegen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De volgende projecten komen voor een specifieke uitkering in aanmerking: <ul style="list-style-type: none"> o ontwikkeling van het ROC Avelingen te Gorinchem o de revitalisering van de loswallen te Hazerswoude en te Leiderdorp o de upgradering van de Uilenkade te Zwijndrecht. ❖ Hiermee is een bedrag gemoeid van € 4,3 mln. Voorwaarde is wel dat de regio minimaal eenzelfde bedrag bijdraagt. ❖ Over de aanvraag voor een bijdrage aan de bouw van de 2^e kolk Julianasluis vindt nog overleg plaats tussen het ministerie van VenW en de provincie Zuid-Holland.

- NOORD-HOLLAND, FLEVOLAND EN UTRECHT

<p>1.</p>	<p>Blik op de Randstad; Gebiedsagenda's in Randstad Perspectief</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afspraak dat de gebiedsagenda 'Blik op de Randstad' wordt vastgesteld.
<p>2.</p>	<p>Gebiedsagenda Noordwest Nederland</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat de gebiedsagenda Noordwest Nederland in een goede samenwerking tussen rijk en regio tot stand is gekomen. ❖ Afspraak dat de gebiedsagenda Noordwest Nederland wordt vastgesteld. De gebiedsagenda vormt als 'zeef' de onderlegger en visvijver voor de MIRT-overleggen in de komende jaren. ❖ Constatering dat de in de gebiedsagenda Noordwest Nederland beschreven visie, ambitie en uitdagingen een robuust karakter hebben, terwijl de lijst met (mogelijke) projecten en acties een meer dynamisch karakter heeft. ❖ Afspraak om de in de gebiedsagenda Noordwest Nederland beschreven visie, ambitie en uitdagingen voor een langere periode vast te leggen en de lijst met (mogelijke) projecten periodiek te actualiseren.
<p>3.</p>	<p>Gebiedsagenda Utrecht</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afspraak dat de gebiedsagenda Utrecht wordt vastgesteld. De gebiedsagenda wordt gedeeld door rijk en regio en vormt als onderlegger en visvijver de basis voor de MIRT-overleggen in de komende jaren. ❖ Constatering dat de in de gebiedsagenda Utrecht beschreven visie, ambitie en uitdagingen een integraal, robuust en toekomstgericht karakter hebben, terwijl de lijst met (mogelijke) projecten en acties een meer dynamisch karakter heeft. ❖ Afspraak om de in de gebiedsagenda Utrecht beschreven visie, ambitie en opgaven/uitdagingen (deel I) voor een langere periode vast te leggen en de lijst met beleidsvraagstukken en (mogelijke) projecten en programma's (deel II) periodiek te actualiseren. ❖ Afspraak om bestuurlijke reacties op deze oktober 2009 versie te verwerken in aangepaste versie voor bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 (inclusief correctie op aperte omissies en onjuistheden) en die nieuwe versie te gebruiken als basis voor hoofdstuk 3 van het MIRT Projectenboek 2011. ❖ Afspraak om aan de hand van de gebiedsagenda Utrecht te komen tot prioritering, concretisering van programma's en projecten en het vinden van synergie daartussen.
<p>4.</p>	<p>Verstedelijkingsafspraken Noordwest Nederland Opgave</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat behoud van de internationale, economische concurrentiekracht met versterking van leefbaarheid en duurzaamheid een omvangrijke verstedelijkingsinspanning vereist. ❖ Constatering dat rijk en regio zijn het eens zijn dat daartoe in de metropoolregio Amsterdam tussen 2010 en 2020, volgens een gelijkmatige fasering, netto 100.000 en bruto 144.000 woningen moeten worden gerealiseerd. ❖ Constatering dat de woningtekorten veruit het hoogst zijn in het centrale deel van de Metropoolregio Amsterdam en dat de inspanningen er daarom maximaal op gericht zullen zijn daar het (binnenstedelijke) woningbouw aanbod te vergroten.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Afspraak dat in de Metropoolregio Amsterdam, afhankelijk van het succes van de toepassing van onorthodoxe maatregelen voor specifieke gebieden en eventuele aparte structurele systeemwijzigingen, ingezet wordt op de bouw van bruto 144.000 en netto 100.000 woningen, volgens onderstaande fasering. Daartoe wordt uitgegaan van de verstedelijkingsprogramma's MRA in tabel 4.1 van de gebiedsagenda Noordwest Nederland. <table border="0" style="width: 100%; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;"></th> <th style="width: 20%;">2010-2014</th> <th style="width: 20%;">2015-2019</th> <th style="width: 40%;">Totaal</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Uitbreiding</td> <td>55.000 woningen</td> <td>45.000 woningen</td> <td>100.000 woningen</td> </tr> <tr> <td>Vervanging</td> <td>22.000 woningen</td> <td>22.000 woningen</td> <td>44.000 woningen</td> </tr> <tr> <td>Totaal</td> <td>77.000 woningen</td> <td>67.000 woningen</td> <td>144.000 woningen</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afspraak om binnen het bouwprogramma van de metropoolregio Amsterdam extra aandacht te besteden aan de toevoeging van (hoog)stedelijke en suburbane woonmilieus. ❖ Afspraak dat voor de integrale gebiedsontwikkelingsprojecten afgestemd en tijdig maatregelen op het terrein van bereikbaarheid, groen en water en economie tot ontwikkeling worden gebracht, teneinde de financiële haalbaarheid en het bereiken van de functioneel benodigde kwaliteit te verzekeren. Dit geldt in het bijzonder voor de vier prioritaire verstedelijkingsgebieden Almere (60.000 woningen), Zaan/IJ-oever (45.000 woningen), Zuidas (8 à 10.000 woningen) en Haarlemmermeer (10.000 woningen). ❖ Constatering dat rijk en regio het erover eens zijn dat in Noord-Holland Noord tussen 2010 en 2020, volgens een gelijkmatige fasering, netto 24.800 en bruto 28.000 woningen moeten worden gerealiseerd. ❖ Afspraak dat in Noord-Holland Noord ingezet wordt op de bouw van bruto 28.000 woningen en netto 24.800 woningen. ❖ Constatering dat het realiseren van de doelstelling van Noord-Holland Noord, een duurzaam en bereikbaar Noord-Holland Noord met een evenwichtige woon/werkbalans en behoud en versterking van zowel de unieke landschappelijke en stedelijke kwaliteiten als van het voorzieningenniveau in de vitale plattelandskernen, tegelijkertijd vraagt om tijdig te anticiperen op demografische ontwikkelingen in het gebied. ❖ Afspraak dat de regio met medewerking van het rijk een conferentie organiseert over het anticiperen op de demografische ontwikkeling (krimp, kansen voor ontwikkeling) en dat daarna rijk en regio bezien of het noodzakelijk is gezamenlijk in beeld te brengen wat de consequenties zijn van de verwachte demografische ontwikkeling voor de ontwikkelingsopgaven in Noord-Holland Noord ter bepaling van gezamenlijk te nemen maatregelen. <p style="margin-top: 10px;">Zie voor het volledige overzicht van constateringen en afspraken de apart bijgevoegde bijlage 2 met alle verstedelijkingsafspraken.</p>		2010-2014	2015-2019	Totaal	Uitbreiding	55.000 woningen	45.000 woningen	100.000 woningen	Vervanging	22.000 woningen	22.000 woningen	44.000 woningen	Totaal	77.000 woningen	67.000 woningen	144.000 woningen
	2010-2014	2015-2019	Totaal														
Uitbreiding	55.000 woningen	45.000 woningen	100.000 woningen														
Vervanging	22.000 woningen	22.000 woningen	44.000 woningen														
Totaal	77.000 woningen	67.000 woningen	144.000 woningen														
<p>5.</p>	<p>Verstedelijkingsafspraken Utrecht</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat met de Verstedelijkingsafspraken voor Utrecht en Amersfoort vastgelegd wordt wat de gezamenlijke ambities zijn van rijk en regionale partijen voor de verstedelijkingsopgave in de periode 2010-2020 in de regio Utrecht en Amersfoort. Waar nodig kunnen deze afspraken in het jaarlijkse bestuurlijk overleg-MIRT verder worden uitgewerkt of aangepast (in verband met gewijzigde inzichten of omstandigheden). ❖ Constatering dat de verstedelijkingsafspraken de volgende elementen bevatten: 																

	<p>kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwopgave per regio, enkele algemene uitgangspunten bij de uitvoering, benoeming van de belangrijke (woningbouwgerelateerde) gebiedsontwikkelingen en afspraken over thema's die randvoorwaardelijk zijn voor het realiseren van de (woningbouwgerelateerde) gebiedsontwikkelingen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afspraak dat de regionale en rijkspartijen het eens zijn over de afzonderlijke onderdelen van de verstedelijkingsafspraken zoals in bijgevoegde documenten weergegeven voor de regio's Utrecht en Amersfoort en deze verder zullen oppakken. ❖ Afspraak dat rijk en regio vanuit de gezamenlijke duurzaamheidsambities voor de bouwlocatie Rijnenburg, de mogelijkheden binnen de 'groen-regeling' onderzoeken. <p>Zie voor het volledige overzicht van constatering en afspraken bijlage 2.</p>
<p>6.</p>	<p>MIRT-spelregelkader</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Herbevestiging van de afspraak om na te gaan of het mogelijk is om de regionale spelregelkaders voor investeringen in het fysieke domein in lijn te brengen met het MIRT Spelregelkader en hier in het NMB afspraken over te maken. ❖ Constatering dat het rijk initiatief heeft genomen om samen met vertegenwoordigers vanuit de regio dit verder voor te bereiden. ❖ Constatering dat op dit moment in de regio Noordwest Nederland er nog geen ervaringen zijn met het onlangs vastgestelde MIRT Spelregelkader. Op het moment dat in de regio meer ervaring is opgedaan met het gebruik en de werking van het MIRT Spelregelkader, ontstaat meer inzicht in de mogelijkheden om de regionale spelregelkaders en het MIRT spelregelkader beter op elkaar af te stemmen. Op dat moment kan het zowel gaan om aanpassing van het landelijk kader dan wel aanpassing van de regionale en lokale kaders. Vooralsnog vormt het MIRT Spelregelkader het uitgangspunt bij het uitvoeren van integrale studies vanuit de gebiedsagenda Noordwest-Nederland. ❖ Afspraak dat regio en rijk gezamenlijk een actief leertraject ingaan aan de hand van een beperkt aantal gezamenlijk te kiezen pilots.
<p>7.</p>	<p>Quick Wins Vaarwegen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afspraak dat voor de realisatie van de hieronder genoemde projecten een rijksbijdrage wordt toegekend van in totaal €10,8 mln, onder de voorwaarde dat door de regio minimaal een gelijk bedrag beschikbaar wordt gesteld: <ul style="list-style-type: none"> o verdieping van de Zaan (inclusief de gevraagde verhoging van de reeds toegezegde bijdrage in de eerste tranche); o havenontwikkeling Alkmaar Boekelermeer; o upgrading havenbekkens Haven Lage Weide.
<p>8.</p>	<p>Anders Betalen voor Mobiliteit</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat met spanning wordt uitgekeken naar het debat in de Tweede Kamer. Mede naar aanleiding van het conceptadvies van de landsadvocaat zullen VenW en de regio nog eens bezien hoe de spitsheffing het eerst in de Metropoolregio Amsterdam kan worden gestart. De Proef Betaald Rijden Amsterdam is in voorbereiding. Gelet op de daadwerkelijke start van de uitvoering en de mogelijk langere doorlooptijd, is een nieuwe planning, met bijbehorend kasritme opgesteld die bijlage 4 van het uitvoeringsconvenant

	<p>vervangt.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afspraak dat de regio de tarieven bekend zal maken nadat de Wet Kilometerprijs naar de Tweede Kamer is gestuurd en de minister van VenW de tarieven voor de kilometerprijs heeft openbaar gemaakt. ❖ Afspraak dat de bijlage 4 van het Uitvoeringsconvenant van de Proef Betaald Rijden wordt vervangen, met als gevolg dat de proef plaats vindt in de periode 2010 - 2012 en dat de totale bijdrage van VenW ongewijzigd blijft.
<p>9.</p>	<p>Programma Hoog Frequent Spoor / Basisnet-Spoor</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat een ontwerp voor het Basisnet-Spoor eind oktober 2009 gereed is. Over de oplossing van de daarin nog resterende knelpunten (PR-problemen) en aandachtspunten (GR-problemen) wordt in november/december 2009 overlegd met de betreffende gemeenten en bedrijfsleven. Het resultaat is eind 2009 een ontwerp-Basisnet-Spoor waarin per spoorlijn de maximale risicoruimte voor het vervoer is vastgelegd, alsmede de contouren waarmee aan de bebouwingszijde rekening moet worden gehouden. ❖ Constatering dat het streven is dat het ontwerp-Basisnet-Spoor eind 2009 door de ministers van VenW, VROM en EZ aan de Tweede Kamer wordt gezonden. Daarna volgt vaststelling en verankering van het Basisnet-Spoor in wettelijke regels; die zullen m.i.v. 2012 vigerend zijn. ❖ Constatering dat, indien in PHS-kader wordt voorgesteld/besloten dat het goederenvervoer over andere routes gaat rijden dan momenteel het geval is, de alsdan vastgelegde grenzen van het Basisnet maatgevende kaders zullen zijn voor het aspect externe veiligheid: de maximale risicoruimte voor het vervoer per spoorlijn is dan immers bekend en maatgevend. Het vervoer van gevaarlijke stoffen, dat onderdeel uitmaakt van het totale goederenvervoer, zal binnen die risicoruimte afgewikkeld moeten worden. Als extra maatregelen nodig zijn om dat vervoer mogelijk te maken, zijn die maatregelen onderdeel van het PHS en zullen zij worden gefinancierd uit het PHS-budget. ❖ Afspraak dat gestreefd wordt naar maximale afstemming van de voorkeursbeslissingen van het kabinet inzake PHS op de randvoorwaarden die het Basisnet-Spoor stelt.
<p>10.</p>	<p>Natuur en Landschap</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat parken en landschappen voor de economische ontwikkeling een belangrijke rol spelen als vestigingsconditie voor bedrijven en kenniswerkers. Het ministerie LNV streeft naar doorwerking van haar landschapsbeleid in en om de steden. De rijksmiddelen voor groen om de stad en natuur dreigen binnenkort op te drogen, en middelen voor groen in de stad zijn al nagenoeg opgedroogd. ❖ Afspraak dat LNV en de regio n.a.v. de mid-term-review van het ILG (medio 2010) gezamenlijk de mogelijkheden onderzoeken van voortzetting van cofinanciering van groenprojecten om de stad en natuur. Ook wordt gekeken naar groenprojecten in de stad. Rapportage over de mogelijkheden vindt plaats in het najaarsoverleg MIRT 2010. ❖ Constatering dat het bufferzonebeleid een belangrijk beleidsinstrument is ter ontwikkeling en bescherming van het landelijk gebied in relatie tot de grote steden. ❖ Afspraak dat VROM, LNV en regio in 2010 en 2011 komen tot 'gebiedsakkoorden' per rijksbufferzone waarin maatwerkafspraken worden vastgelegd die zoveel mogelijk aansluiten bij lopende initiatieven. ❖ Constatering dat bestaande en nieuwe infrastructuur barrières vormen in de bereikbaarheid van groen en blauw. Constatering dat de ambitie van rijk en

	<p>regiopartijen is dat inwoners vanuit de stad binnen tien minuten in een aantrekkelijk groengebied kunnen komen. Het huidige aanbod komt daar niet aan tegemoet. De ontwikkeling van een robuust Recreatief RouteNetwerk voor de gehele Randstad is hierbij cruciaal. Het rijk heeft daarover afspraken gemaakt met het Bestuurlijk Overleg G4P3 om te komen tot een <i>Uitvoeringsagenda Recreatief Route Netwerk</i>. Afspraken worden in het voorjaar van 2010 vastgesteld.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afspraak dat rijk en regio de afspraken implementeren die gemaakt zijn/worden in het kader van het G4P3-overleg over het Recreatief Routenetwerk. ❖ Constatering dat de financiering van parken en landschappen wat betreft investeringen en beheer onder druk staat en dat nieuwe financieringsconstructies noodzakelijk zijn. ❖ Afspraak dat rijkspartijen en regio, te beginnen met de Nationale Landschappen Laag Holland, Groene Hart, Stelling van Amsterdam, Rivierengebied, Arkemheen-Eemland en de Nieuwe Hollandse Waterlinie en uit te breiden naar het metropolitane landschap rond de Metropoolregio Amsterdam, gezamenlijk werken aan concrete voorstellen voor de afzonderlijke gebieden. Het advies van de Taskforce Financiering Landschap Nederland 'Landschap verdient beter!' van Rinnooy Kan en de uitwerking hiervan in opdracht van LNV door NovioConsult/Triple E 'Naar een rijk landschap' wordt hierbij betrokken. Rapportage over de voortgang vindt plaats in het voorjaarsoverleg MIRT 2010.
<p>11.</p>	<p>A4 Schiphol-Burgerveen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat de A4 één van de hoofdverbindingssassen binnen de Randstad is en ondersteunt daarmee de bundeling van verstedelijking en economische activiteiten in dit deel van Nederland. De huidige en voorziene ontwikkelingen rond het noordelijk deel van de A4 en in de regio genereren een aanzienlijke groei in het verkeersaanbod en dit heeft een negatief effect op de rijtijden in 2020. De problematiek rondom de capaciteit van de A4 is door het rijk erkend. ❖ Constatering dat de financiële mogelijkheden van het rijk beperkt zijn en dat bovendien de komende jaren fors moet worden bezuinigd in het kader van de heroverweging. ❖ Constatering dat voor het rijk de prioriteit ligt bij een aantal politiek belangrijke projecten en ook binnen de A4-corridor prioriteiten elders zijn gelegd (Leiden/Rijnlandroute, Den Haag/Trekvliesstracé, Ruit Rotterdam). ❖ Afspraak om nu geen rijksmiddelen te reserveren voor het project A4 De Hoek-Burgerveen en het project ook niet op te nemen in het programma Randstad Urgent. ❖ Afspraak om dit onderwerp opnieuw te agenderen voor het voorjaarsoverleg MIRT 2010 en dan te bezien of de resultaten van de uit te voeren NMCA en MIRT onderzoek Haarlemmermeer leiden tot andere inzichten.
<p>12.</p>	<p>MIRT-onderzoek Haarlemmermeer</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat in de Haarlemmermeer wederzijdse beïnvloeding bestaat tussen de (kwalitatieve) woonfunctie, de recreatie- en groenfunctie en ontsluiting van de Westflank, de ontsluiting en werkgelegenheidsfunctie van de luchthaven, de ontwikkeling van het innovatieve, logistieke ACT-gebied, de vervoerswaarde van de A4 en de omlegging van de A9 met samenhangende gebiedsontwikkeling. Daarnaast zijn ook veel relaties met de Greenport Aalsmeer ten Oosten (die via het Ongestoord Logistiek Systeem moet gaan samenhangen met de luchthaven en ACT) en met de woonfunctie in de Duin- en Bollenstreek en Zuid-Kennemerland ten Westen t.b.v. werknemers in dit gebied. ❖ Afspraak om als uitwerking van de gebiedsagenda Noordwest-Nederland in een MIRT-onderzoek te onderzoeken wat nut en meerwaarde is voor zowel rijk als regio van een

	<p>'integrale clusteraanpak', waarbij de afhankelijkheden op de dimensies tijd, geld en inhoud tussen de diverse projecten in het deelgebied Haarlemmermeer, zoals omschreven in hoofdstuk 4 van de gebiedsagenda, worden bewaakt en om een gezamenlijk voorstel aan betrokken overheden voor te leggen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afspraak om een aantal 'zwaargewichten' in een dergelijke aanpak een plaats te geven. ❖ Afspraak om dit onderwerp opnieuw te agenderen voor bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010.
<p>13.</p>	<p>Duurzaam Bouwen in de Noordvleugel Utrecht</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afspraak dat het project Duurzaam Bouwen in de NV Utrecht de RU-status blijft behouden, tenminste totdat er helderheid is over de financiële haalbaarheid van de uitvoering van de Ontwikkelingsvisie (Eindbalans). Omdat de uitkomsten van de stuurgroep Onorthodoxe maatregelen er in het voorjaar 2010 zullen liggen zijn de nieuwe mijlpalen voor RU Duurzaam Bouwen in de NV Utrecht: <ul style="list-style-type: none"> o Het maken van onderling bindende afspraken tussen de regiopartijen (stad, BRU/gewest, provincie) om tot uitvoering van de Ontwikkelingsvisie te komen (voorjaar 2010, nadat de uitkomsten van de Stuurgroep bekend zijn). o Regio en rijk organiseren Bestuurlijk Overleg (zomer 2010).
<p>14.</p>	<p>Draaischijf Nederland: Ring Utrecht</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatie dat rijk en regio op basis van het onderzoek Tussenfase Ring gezamenlijk concluderen dat een vergroting van de wegcapaciteit van de Ring Utrecht noodzakelijk is. ❖ Constatie dat rijk en regio, alles overwegende, een voorkeur hebben voor het oplossen van de problematiek op de Ring Utrecht aan de oostzijde van de stad (het oostelijke alternatief). ❖ Afspraak dat de voorkeursrichting bestaat uit: <ul style="list-style-type: none"> o Uitbreiding van de capaciteit van de A27 aan de oostzijde van Utrecht en de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd, waarbij verkeersstromen worden gescheiden (ontweven). o Uitbreiding van de A12 met een extra rijstrook in beide rijrichtingen op de parallelbaan. o Opwaardering van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) (ongelijkvloers, 100 km/h). ❖ Afspraak dat voor de uitbreiding van de A27 de voorkeur uitgaat naar het verbreden van de bestaande bak met ongeveer 15 meter aan weerszijden (met in iedere rijrichting 7 rijstroken), inclusief een overkluizing met een lengte van ongeveer 250 meter. ❖ Afspraak dat het gereserveerde budget van maximaal € 1,2 mld (inclusief BTW en BLD) tot 2020, randvoorwaarde is voor de capaciteitsuitbreiding van het hoofdwegennet in de planstudie Ring Utrecht. De voorkeursrichting met verbrede bak kan op basis van de huidige invulling en kostenraming (€ 1,4 mld) niet worden gerealiseerd binnen het gereserveerde budget. Rijk en regio hebben afgesproken eerst te zoeken naar mogelijkheden voor kostenoptimalisatie, vervolgens naar een aanvullende bijdrage van de regio en als dat onvoldoende oplevert een aanvullende bijdrage van het Rijk. Een uiterste oplossing kan gevonden worden in een gefaseerde aanpak, waarbij de overkluizing als onlosmakelijk onderdeel van de verbrede bak wordt beschouwd. ❖ Afspraak dat voor het gebied ten westen van Leidse Rijn alle ontwikkelingen worden opengehouden zodat volgende generaties bij nieuwe toekomstige ruimtevragen verschillende mogelijkheden kunnen afwegen. Dit wordt in de komende periode

	<p>gezamenlijk verder uitgewerkt en in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 besproken.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afspraak dat het verdere onderzoek naar een mogelijke ontwikkeling van de A12-zone (na 2020) wordt losgekoppeld van de uitwerking van de voorkeursvariant binnen de planstudie Ring Utrecht. Deze voorkeursvariant wordt in het A12-zone onderzoek als uitgangspunt meegenomen in de zin dat de ontwikkelingen geen ontoelaatbare druk op de hoofdinfrastructuur (A12) mag genereren. Tevens zal worden onderzocht of de aanpassingen aan (de aansluitingen van) de A12 zodanig kunnen worden uitgevoerd dat zij bijdragen aan de mogelijke ontwikkeling van de A12-zone.
15.	<p>Draaischijf Nederland: Knooppunt Hoevelaken</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afspraak dat het voorgenomen voorkeursalternatief voor de planstudie Hoevelaken wordt omgezet in een definitief voorkeursalternatief. Het voorkeursalternatief is het alternatief 'Verbreden' zoals beschreven in de 1^e Fase MER Knooppunt Hoevelaken. In aanvulling daarop kunnen elementen van het alternatief 'Sorteren' worden gebruikt (scheiden doorgaand en regionaal verkeer). Dit voorkeursalternatief wordt in de 2^e Fase van de planstudie Hoevelaken uitgewerkt tot (Ontwerp) Tracébesluit. ❖ Afspraak dat de richtlijnen voor de 2^e Fase MER voor Knooppunt Hoevelaken worden vastgesteld door de ministers van VROM en VenW. In de richtlijnen zullen onder meer worden opgenomen: de effecten van geluid op de kern Hoevelaken, de mogelijkheden van een blijvende aansluiting Hoevelaken en dive -unders op het knooppunt. In het MER worden meerdere inpassingsmogelijkheden onderzocht. Daarbij worden ook varianten uit de Ruimtelijke Verkenning Knooppunt Hoevelaken meegenomen. Naast de uitwerking van varianten in het MER, zal separaat gekeken worden naar mogelijkheden voor extra en aanvullende financieringsbronnen voor vergaande inpassingsmaatregelen zoals het verdiepen van snelwegen.
16.	<p>MIRT verkenning Randstad Sleutelprojecten voor na 2020</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat het kabinet heeft besloten tot het doen van een verkenning naar potentiële Randstad Sleutelprojecten en dat hiervoor een plan van aanpak beschikbaar is. ❖ Afspraak dat de regio bij het doen van de verkenning zal worden betrokken.
17.	<p>MIRT onderzoek ZaanIJ-oever</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat het project ZaanIJ-oever een gebiedsontwikkelingsproject is met veel potentie, maar ook met een grote complexiteit. Aan onderdelen (Buiksloterham) is al FES-subsidie toegekend. Vanwege de doorloop in de tijd is het project ook aangemerkt als potentieel sleutelproject voor na 2020. Op basis van de gebiedsagenda Noordwest Nederland wordt duidelijk dat naast de ontwikkelingen Zuidas, Almere en Haarlemmermeer, de ZaanIJ-oever voor de Metropoolregio tevens een belangrijke prioriteit is. ❖ Afspraak dat rijk en regio als uitwerking van de gebiedsagenda een MIRT-onderzoek starten naar de mogelijkheden voor een MIRT-Verkenning ZaanIJ-oever conform het daarvoor vastgelegde spelregelkader. Tevens zal bij het onderzoek worden betrokken of de mogelijkheden en maatregelen van de Crisis- en Herstelwet (zoals bijvoorbeeld de aanwijzing tot milieuontwikkelingsgebied) en de resultaten van het traject Onorthodoxe Maatregelen, toepasbaar zijn in de integrale gebiedsontwikkeling van de ZaanIJ-oever. ❖ Afspraak dat rijk en regio de voortgang melden in het voorjaarsoverleg MIRT 2010.

<p>18.</p>	<p>Transformatie Bedrijventerreinen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatie dat in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2009 is afgesproken de mogelijkheden te onderzoeken om de ombouw van bedrijfsterreinen naar woon-werklandschappen bij de herstructureringsopgave te betrekken, met als randvoorwaarde dat moet worden aangetoond dat dit leidt tot ruimtewinst dan wel dat winst op andere fronten kan worden bereikt, bijvoorbeeld vanuit de verstedelijkingsopgave. Veel bedrijfsterreinen worden geherstructureerd met transformatie naar gemengde woon-werkgebieden, waarbij via intensivering behoud van werkgelegenheid en het toevoegen van andere functies, waaronder wonen, hand in hand gaan. De Zuidoostlob van de agglomeratie met Amstel III gebied en Bergwijckpark en ook delen van de ZaanIJ-oeveren zijn voorbeelden van dergelijke, integrale gebiedsgewijze aanpak. De Mooi Nederlandgebieden (dan wel Noordanusgebieden) blijken door de convenantsafspraken nu niet beschikbaar voor transformatieopgaven waarbij intensivering met behoud van werkgelegenheid plaats vindt, waardoor de binnenstedelijke herontwikkeling stagneert. ❖ Afspraak om te onderzoeken hoe de transformatieopgave kan worden los getrokken en de voortgang te melden in het voorjaarsoverleg MIRT 2010. Daarbij geldt wel dat er geen mogelijkheden zijn om de transformatie opgave te bekostigen vanuit de herstructureringsmiddelen. ❖ Afspraak om de werkgroep Onorthodoxe Maatregelen, waarin het NDSM-terrein als onderdeel van de ZaanIJ-oeveren meeloopt, te vragen ook expliciet te kijken naar de transformatie opgave.
<p>19.</p>	<p>Zeetoeegang IJmond</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatie dat uit de MIRT verkenning blijkt dat de capaciteit van het sluiscomplex te veel beperkingen heeft voor Amsterdam en andere Noordzeekanaalgemeenten om te kunnen profiteren van de groeipotenties. De verkenning wijst uit dat in de loop van het volgende decennium congestie kan ontstaan. De gemeenteraad van Amsterdam wil mede daarom een nieuwe sluis uiterlijk in 2016 gereed hebben. De problematiek rondom de capaciteit van het sluiscomplex is door het rijk erkend. ❖ Afspraak dat rijk, gemeente Amsterdam en provincie Noord-Holland gezamenlijk de mogelijkheden onderzoeken voor de financiering van de nieuwe sluis.
<p>20.</p>	<p>A8-A9</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatie dat de regio de verkenning naar de regionale wegverbinding A8-A9 en de studie naar inpassingsmaatregelen, alsmede een voorstel voor de financiële inbreng ('bod') door de regio aan de realisatie, aan het rijk is aangeboden. ❖ Afspraak dat het rijk de regionale verkenning conform de gangbare procedure zal beoordelen en daarbij gebruik zal maken van de adviezen van Sneller & Beter. Aanvullende vragen, bijvoorbeeld over het voorkeursalternatief van de regio en de wijze van inpassing, zullen zo snel mogelijk aan de regio worden gemeld. De resultaten van de NMCA, die voorjaar 2010 beschikbaar komen, zullen bij de eindbeoordeling worden betrokken.

<p>21.</p>	<p>N23</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Herbevestiging van de afspraak in november 2008 tussen minister van VenW en de gedeputeerden van de drie betrokken provincies, over de gefaseerde aanleg van de N23 tussen Alkmaar en Zwolle ('kralensnoerbenadering') en te zoeken naar een beperkte rijksbijdrage voor een eerste kraal. ❖ Afspraak dat aan de provincie Noord-Holland een rijksbijdrage wordt toegekend van € 13 mln voor de realisatie de afgesproken eerste kraal, te weten de aansluitingen van de N23 op de A7. ❖ Afspraak om te bezien of de resultaten van de NMCA, die voorjaar 2010 beschikbaar komen, aanleiding geven tot nieuwe inzichten over nut en noodzaak van de aanleg van de N23 in relatie tot het verkeerskundig functioneren van het hoofdwegenet en op grond hiervan dit onderwerp opnieuw te agenderen voor het voorjaarsoverleg MIRT 2010.
<p>22.</p>	<p>N50</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatie dat op basis van de meest recente raming voor het project N50 Ramspol – Ens een tekort is gebleken van € 16 mln op het taakstellende budget van € 111 mln. ❖ Afspraak om over het afdekken van het tekort separaat afspraken te maken tussen rijk en regio, waarbij het voorstel van het rijk is het tekort gelijkmatig te verdelen over elk van de partijen, de provincie Flevoland, de provincie Overijssel en het rijk: ieder € 5,33 miljoen.
<p>23.</p>	<p>A12-zone</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afspraak dat op korte termijn door de regio een Plan van Aanpak voor een verbrede vervolgfase wordt opgesteld waarin de in het Ontwikkelingsperspectief A12 Centraal beschreven ambitie in een breder perspectief wordt beschouwd én waarin de haalbaarheid van het programma zoals beschreven in het Ontwikkelingsperspectief (haalbaarheid mede i.r.t. de infrastructuur) wordt onderzocht. Bij de bredere beschouwing zal met betrokkenheid van het Rijk, de A12 zone in een regionaal en nationaal perspectief worden bezien (bv verkennen verschillende ruimtelijke ontwikkelingsscenario's) en zal worden verkend of de in het Ontwikkelingsperspectief beschreven ambitie het juiste antwoord (en de juiste investering) is om de problemen op de langere termijn in de regio op te lossen. Deze vervolgfase zal in het najaar van 2010 worden afgerond. ❖ Afspraak dat het rijk de als meest geschikte uitwerking voor het wenkend perspectief voor de regio Utrecht zal meenemen in de selectieafweging voor <u>nieuwe</u> Nationale Sleutel Projecten (NSP) ❖ Afspraak dat het verdere onderzoek naar een mogelijke ontwikkeling van de A12-zone (na 2020) in het vervolg wordt losgekoppeld van de uitwerking van de voorkeursvariant binnen de planstudie Ring Utrecht (tot 2020). Deze voorkeursvariant wordt in het A12-onderzoek als uitgangspunt meegenomen in de zin dat de ontwikkelingen geen ontoelaatbare extra druk op de hoofdinfrastructuur op de A12 mag genereren. Tevens zal worden onderzocht of de aanpassingen aan (de aansluitingen van) de A12 zodanig kunnen worden uitgevoerd dat zij bijdragen aan de mogelijke ontwikkeling van de A12-zone.

24.	<p>Spoorlijn Breda – Utrecht</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatie dat op initiatief van vijf gemeenten langs de mogelijke spoorverbinding Breda – Utrecht de commissie Nijpels is geïnstalleerd. Deze commissie onderzoekt de financierbaarheid en haalbaarheid van deze spoorverbinding. Het rapport van deze commissie wordt half november uitgebracht. In de NMCA zullen de resultaten van de commissie Nijpels worden meegenomen. ❖ Afspraak dat tijdens het trechteringsproces voor de verbreding van de A27 ook wordt gekeken naar het niet onmogelijk maken van een spoorlijn in de toekomst.
25.	<p>Actieprogramma Regionaal OV</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatie dat gezien de sterke relatie met de planstudie SAA, het feit dat RWS de uitvoerende partij zal zijn voor het SAA-onderdeel busbaan langs de A6/A1 (voor het overgrote onderdeel van het regionaal OV-project) en het feit dat het OTB voor SAA nog niet ter inzage is gegaan en er daarmee nog onduidelijkheid was over de scope en de te nemen maatregelen is het tot op heden nog niet gelukt de overeenkomst tussen rijk en regio op te stellen in de geest van de overige AROV-overeenkomsten. ❖ Afspraak om spoedig nadat het Ontwerp Tracé Besluit (OTB) voor SAA is getekend over te gaan tot ondertekening van deze AROV-overeenkomst. Naar verwachting zal het OTB eind december 2009 worden ondertekend. ❖ Constatie dat de AROV-overeenkomst voor Utrecht in de loop van dit jaar is getekend en nu wordt uitgevoerd.
26.	<p>Meerjarenprogramma Ontsnippering</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afspraak dat in het bestuurlijk overleg-MIRT voorjaar 2010 een herijkte knelpuntenlijst wordt vastgesteld. Iedere provincie herziet in samenwerking met het Rijk hiervoor zijn knelpunten, mede op basis van het rapport van Alterra. ❖ Afspraak dat in het bestuurlijk overleg-MIRT najaar 2010 de programmering van knelpunten voor de gehele MJPO-periode (tot en met 2018) wordt vastgesteld, gebruik makend van de Mid-term-review van het ILG van september 2010. ❖ Afspraak dat vanuit het MJPO een stuurgroep wordt ingesteld waarin Provincies, VenW en LNV zijn vertegenwoordigd. Op deze wijze krijgt de voorbereiding voor bestuurlijke inbedding vorm.
27.	<p>Westflank Haarlemmermeer</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatie dat op 12 september 2009 de twee ruimtelijke varianten voor de gebiedsontwikkeling in dit gebied zijn gepresenteerd en dat in oktober 2009 de Business Case en het concept-Programma van Eisen worden ingediend bij het rijk, zodat uiterlijk december 2009 het rijk een besluit kan nemen over een bijdrage aan het project uit het Nota Ruimte Budget. ❖ Afspraak om de voortgang te bespreken tijdens het MIRT overleg voorjaar 2010 indien daar aanleiding voor is.
28.	<p>Aansluiting HSL-zuid – ACT</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatie dat Prorail in opdracht van het ministerie van VenW een studie uitvoert naar de aansluiting van een HST freight terminal in de A4-zone West op de bestaande

	<p>HSL infrastructuur en de mogelijkheden voor het gebruik van de HSL-zuid voor expresvrachtvervoer.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afspraak om nadat ProRail de resultaten heeft aangeboden aan de opdrachtgever, een overleg te organiseren tussen vertegenwoordigers van VenW en EZ en de regio over de resultaten van de studie en de vervolgacties om voortgang in dit project te bereiken. VenW neemt hiervoor het initiatief.
29.	<p>Coentunnel/Westrandweg</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat op 7 september 2009 door rijk en regio gezamenlijk een officieel startsein is gegeven voor het project Coentunnel/Westrandweg. De regio is verheugd over het feit dat na een lange periode van onderzoek en discussie nu daadwerkelijk gestart is met de realisatie van dit voor de regio en het land cruciale infrastructuurproject. ❖ Constatering dat in het MIRT overleg van mei 2009 is geconstateerd dat er een discussie is over de tekst van de in 2004 gesloten overeenkomst tussen rijk en regio. Er is een verschil in interpretatie tussen rijk en regio over de financiering van de maatregelen naar aanleiding van luchtkwaliteit en het volgtijdig of gelijktijdig inzetten van de extra rijksbijdrage van € 83 miljoen. ❖ Afspraak dat een onafhankelijk deskundige op basis van de overeenkomst in samenspraak met betrokken partijen de feiten op een rijtje zet en voor het eind van 2009 advies uitbrengt om tot een oplossing te komen.
30.	<p>A10-noord</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat de verkenning A10-noord in 2008 is afgerond en is besproken in het bestuurlijk overleg MIRT van oktober 2008. ❖ Herbevestiging dat in het bestuurlijk overleg MIRT van oktober 2008 is geconstateerd, dat uit de verkenning blijkt dat op de A10-noord op termijn een knelpunt ontstaat. ❖ Herbevestiging dat in het bestuurlijk overleg MIRT van oktober 2008 is afgesproken om voorsnog geen vervolg te geven aan de verkenning A10-noord gezien de hoeveelheid lopende projecten. Pas zodra er zicht is op de gevolgen voor de capaciteit voor verkenningen en planstudies en de prioritering van projecten kan een vervolg op de verkenning A10-noord conform het advies van de commissie Elverding aan de orde zijn. ❖ Constatering dat het project A10-noord niet meer is opgenomen in het MIRT-projectenboek 2010, zonder dat hierover contact is geweest met de regio. ❖ Constatering dat het project A10-noord als mogelijk project voor de middellange termijn (2015-2020) is opgenomen in de gebiedsagenda Noordwest Nederland. ❖ Afspraak dat rijk en regio conform de gebiedsagenda zullen bezien of het project A10-noord op de middellange termijn (2015-2020) moet worden geagendeerd voor het bestuurlijk overleg MIRT met als doel een procesafspraken te maken over het vervolg op de uitgevoerde verkenning volgens de aanpak van Sneller & Beter.
31.	<p>Groenrecreatief gebied Bloemendalerpolder</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat voorzien is in de bouw van maximaal 4500 woningen, waarvan 2800 tot 3000 in de Bloemendalerpolder en maximaal 1475 op het KNSF-terrein. ❖ Constatering dat tussen rijk en regio afspraken zijn gemaakt over de inpassing van de uit te breiden A1 en het realiseren en inrichten van tenminste 2/3^e deel van de Bloemendalerpolder als aaneengesloten groenrecreatief gebied. ❖ Constatering dat er duidelijkheid is over het standpunt van het rijk ten aanzien van de

	<p>wijze waarop moet worden voldaan aan de 2/3^e deel groenopgave, in relatie tot het ruimtebeslag van de uit te breiden A1. Inzake de voorgenomen capaciteitsuitbreiding van het spoor in Weesp vindt op dit moment nog overleg plaats tussen rijk en regio.</p>
33.	<p>Zuidas</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat de rijksvertegenwoordiger de heer van den Berg in samenwerking met regionale partijen verschillende varianten voor realisatie van een station, OV terminal en stedenbouwkundige ontwikkeling onderzoekt en daarover eind oktober rapporteert aan gemeente en het rijk. ❖ Voorstel om het advies van de heer Van den Berg te bespreken in het reguliere bestuurlijke overleg Zuidas.
34.	<p>Noord-Zuidlijn/Amstelveenlijn</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat Amsterdam doorgaat met de bouw van de Noord/Zuidlijn, conform de adviezen van de commissie Veerman. Met in eerste instantie bilaterale contacten tussen rijk en gemeente wordt gezocht naar oplossingen voor de financiële problematiek. ❖ Constatering dat de Stadsregio Amsterdam de planstudie voor de ombouw van de Amstelveenlijn heeft gestart en het project heeft aangemeld voor rijksbijdrage.
35.	<p>Gebiedsontwikkeling Amstelveen-Amstelland</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat binnenstedelijke gebiedsontwikkeling van de A9-zone in Amstelveen en de uitleg in de Noorderlegmeerpolder in de zogenaamde 'Scheg', het gebied tussen Westwijk en de 20 KE geluidscontour van Schiphol, worden voorbereid. Voor de langere termijn beoogt de gemeente Amstelveen verdere uitbreiding van woningbouw in de Noorderlegmeer. ❖ Constatering dat de ontwikkeling van de Scheg dient als Rijksvoorbeeldproject voor andere gebiedsontwikkelingen dicht bij de 20 KE-contour. Voorwaarde voor de verdere ontwikkeling van de Noorderlegmeerpolder is, dat de uitvliegroute van de Aalsmeerbaan over de Noorderlegmeerpolder wordt verlegd. Hierover vindt overleg plaats aan de zogenaamde Alderstafel. ❖ Constatering dat in het kader van de Alderstafel de mogelijkheden tot verleggen van de uitvliegroutes Aalsmeerbaan worden onderzocht, waarbij de regionale bestuurders zijn betrokken. ❖ Afspraak om afspraken die bestuurlijk aan de Alderstafel worden gemaakt af te wachten.
36.	<p>Vaart in de Zaan</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat betrokken partijen (regionale overheden en rijk) op 14 oktober 2009 de bestuursovereenkomst Wilhelminasluis hebben ondertekend te Zaanstad. Regionale partijen zijn tevens in overleg over de ondertekening van een bestuursovereenkomst voor het vernieuwen van de Zaanbrug.
37.	<p>Aansluiting Bunschoten (planstudies A27/A1 en Knooppunt Hoevelaken)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afspraak dat de aansluiting Bunschoten zal worden opgenomen in de planstudie Hoevelaken.

38.	Station Driebergen-Zeist ❖ Afspraak dat het rijk haar mening over het station Driebergen-Zeist binnenkort kenbaar maakt aan de regio.

- NOORD-NEDERLAND

1.	Gebiedsagenda Noord-Nederland <ul style="list-style-type: none">❖ De in de gebiedsagenda Noord-Nederland beschreven visie, ontwikkelingsrichting en opgaven worden gedeeld door rijk en regio. De gebiedsagenda Noord-Nederland is een goede onderlegger voor discussie en besluitvorming in de komende bestuurlijke overleggen MIRT.❖ Acties ten aanzien van krimp worden onder meer benoemd in het interbestuurlijk Actieplan Bevolkingsdaling. Na bespreking van het Actieplan en de adviezen van het Topteam Krimp dit najaar in de Tweede Kamer worden door rijk en regio nadere afspraken gemaakt over de krimpaanpak in Noord-Nederland, inclusief uitvoering en financiering van de pilots.❖ Ten behoeve van de uitvoering van de energieopgaven wordt afgesproken om als rijk en regio gezamenlijk toe te werken naar een vervolg op het Energie Akkoord Noord-Nederland (EANN). De regio neemt het initiatief daartoe.❖ Op basis van de door rijk en regio in 2009-2010 uit te voeren NMCA wordt bezien of er in Noord-Nederland nog nieuwe nationale mobiliteitsopgaven liggen. Belangrijkste opgave op korte en middellange termijn is het uitvoeren van de huidige MIRT- en RSP-afspraken.❖ Ten behoeve van het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 wordt een projectenlijst opgesteld. In de projectenlijst wordt de programmering, de prioritering en de fasering inzichtelijk gemaakt.❖ Het is de bedoeling dat er met het voorjaarsoverleg in lijn met de genoemde punten een afgeronde versie van de gebiedsagenda ligt.❖ Ten behoeve van het bestuurlijk overleg voorjaar 2010 wordt de regio in de gelegenheid gesteld om in het kader van de 'onorthodoxe aanpak' concrete woningbouwgerelateerde gebiedsontwikkelingen te benoemen die essentieel c.q. randvoorwaardelijk zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling van de regio. In het bijzonder gaat het daarbij om de uitvoering van die verstedelijkingsafspraken waarvan de uitvoering problematisch is.❖ In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 worden afspraken gemaakt over de wijze waarop de lange termijnvisie, waarin de focus ligt op het Nationaal Stedelijke Netwerk Groningen – Assen en de gemeente Leeuwarden, wordt opgenomen in een volgende versie van de gebiedsagenda.❖ In de volgende versie van de gebiedsagenda wordt door rijk en regio een slag gemaakt om de agenda meer strategisch van aard te maken en worden de onderwerpen 'Klimaat' en 'Energie', evenals de fysiek-ruimtelijke aspecten daarvan, nader uitgewerkt.
2.	Regiospecifiek Pakket (RSP) <ul style="list-style-type: none">❖ De in het RSP genoemde bijdragen zijn kasbedragen, prijspeil 2007 en all in (inclusief BTW, Voorbereiding en Toezicht, Onvoorzien en Risico's). De kosten voor voorbereiding en toezicht voor de betrokken rijkswegenprojecten worden de komende periode in overleg tussen VenW en de regio per project definitief vastgesteld.❖ In een apart overleg RSP Spoor (oktober 2009) tussen VenW, het Samenwerkingsverband Noord-Nederland en ProRail zijn nadere afspraken gemaakt met betrekking tot de diverse spoormaatregelen in het kader van het RSP-convenant. De gemaakte afspraken zijn opgenomen in deze afsprakenlijst onder de punten 3, 4 en 5.❖ Het Samenwerkingsverband Noord-Nederland heeft ten behoeve van de uitvoering van het betreffende deel van het bereikbaarheidspakket RSP een Regionaal Mobiliteitsfonds ingesteld.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Als bijlage bij deze afsprakenlijst is de tweede voortgangsrapportage RSP (najaar 2009) opgenomen.
3.	<p>LMCA Spoor noordelijk kernnet</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Uit Motie Koopmans (TK 27 658, nr. 41) wordt € 46 miljoen (incl. BTW) beschikbaar gesteld aan het project Zwolle 4^e perron ten behoeve van versnelling in/uitrijsporen. ❖ VenW zal ProRail opdracht geven om een planstudie uit te voeren voor aanpassing van de boog bij Herfte. ❖ VenW zal ProRail opdracht geven om een planstudie uit te voeren voor aanpassing van de boog bij Hoogeveen. Hierbij wordt uitgegaan van de veronderstelling dat de IC -stop te Hoogeveen vervalt. Voorafgaand aan het definitieve besluit tot realisatie zal de boogaanpassing opnieuw worden bezien in relatie met de vraag van de IC -stop te Hoogeveen. ❖ VenW zal ProRail opdracht geven in een nadere verkenning de mogelijkheden voor de volgende treindiensten in kaart te brengen, in samenhang met de overstapknopen in Zwolle, Leeuwarden en Groningen: <ul style="list-style-type: none"> o 1 snelle IC Zwolle – Leeuwarden met uitsluitend een stop te Heerenveen, een stoppende IC en 1 stoptrein; o 4 treinen per uur naar Leeuwarden waarvan 2 IC's met stop te Heerenveen en 2 stoptreinen. ❖ VenW zal ProRail opdracht geven om een planstudie uit te voeren naar de gewenste treindienst rondom Groningen (met name op het trajectdeel Groningen – Groningen Europapark; treindienst richting Assen, richting Zuidbroek, eventuele doorkoppeling vanuit Leeuwarden) en vast te stellen welke infrastructurele knelpunten daarbij optreden en welke capaciteitsvergrotenende maatregelen mogelijk zijn. De gevolgen van het opheffen van de overweg Esperantostraat worden tevens in de planstudie onderzocht. ❖ Het station Groningen Europapark wordt driesporig aangelegd; vooruitlopend op de uitkomsten van bovengenoemde planstudie wordt vanuit de Motie Koopmans € 2,4 miljoen (incl. BTW) beschikbaar gesteld om de fundering van dit station geschikt te maken voor een 4^e spoor. ❖ VenW zal ProRail opdracht geven om een bijdrage te leveren aan de gebiedsgerichte verkenning FlorijnAs Assen en Leeuwarden Werpsterhoek. Dit betreft een railverkeerstechnisch onderzoek en een stedenbouwkundige verkenning. Hierbij is van belang dat provincies met de vervoerder(s) overeenstemming bereiken over de bediening (en het aanvangsjaar van bediening) van deze stations. De tijdsplanning van de verdere planvorming wordt daarop aangepast. ❖ VenW zal ProRail opdracht geven om een planstudie uit te voeren naar het opheffen van een aantal overwegen op de lijn Zwolle – Leeuwarden. Dit betreft in eerste instantie de overwegen te Heerenveen en Wollega. Het opheffen van de overweg ter hoogte van het station Werpsterhoek wordt te zijner tijd betrokken in de planstudie voor deze halte. Besluit over een financieringsbijdrage uit de Motie Koopmans aan het opheffen van deze overwegen zal te zijner tijd worden genomen in samenhang met het nog beschikbare budget.
4.	<p>Wachtspoor goederenvervoer</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In het kader van het project Reistijdversnelling (amendement Van Hijum/Dijksma, TK 30 800 A, nr. 18) is ca € 5 miljoen beschikbaar gesteld voor het project Wachtspoor goederenvervoer Beilen. Daar verlenging van de wachtspooren te Meppel een grotere

	<p>flexibiliteit ten behoeve van het conflictvrij plannen van reizigers- en goederenverkeer biedt, zal aan de Tweede Kamer worden voorgelegd in te stemmen met de keuze voor het wachtspoor bij Meppel.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ VenW zal ProRail opdracht geven om een planstudie uit te voeren voor verlenging van de wachtsporen te Meppel, ten behoeve van de goederendienst. Het definitieve besluit tot realisatie zal eerst genomen worden na de instemming door de Tweede Kamer. ❖ ProRail zal dan deze maatregel uitvoeren in combinatie met verbeteringen voor hogere aslasten en snelheidsverhoging voor het goederenverkeer (D4/V100 programma). ❖ VenW zal nagaan of en hoe de AmvB Capaciteit (voor de gehele dag of alleen voor de daluren) zodanig kan worden aangepast dat de prioriteringsregels de inhaling van goederentreinen door reizigerstreinen faciliteren.
<p>5.</p>	<p>Partiële uitbreiding spoorlijn Leeuwarden – Groningen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ VenW zal ProRail opdracht geven om een planstudie uit te voeren naar een extra sneltrein tussen Groningen en Leeuwarden. In deze planstudie wordt op basis van de gespecificeerde treindiensten onderzocht of er infrastructurele knelpunten ontstaan en hoe die kunnen worden opgelost. Daarbij komt niet alleen de plaats van spoorverdubbeling aan de orde, maar ook eventuele maatregelen voor snelheidsverhoging ❖ De volgende vragen zullen verder in de planstudie worden meegenomen: <ul style="list-style-type: none"> o mogelijkheden voor bediening van de halte Hoogkerk en eventuele andere haltes; o mogelijkheden tot verbetering van de aansluitingen te Leeuwarden (mede in relatie tot de verkenning naar de varianten voor de treindienst Zwolle – Leeuwarden); o de eventuele noodzaak tot verdubbeling van de spoorbrug Hoendiep; o de mogelijke geluidseffecten van een goederentrein in de avonduren; o de effecten op de treindienst en de capaciteitsknelpunten als wordt uitgegaan van de voor de treindienst Heerenveen – Groningen noodzakelijke capaciteitsuitbreiding Groningen – Hoogkerk; o de (on)mogelijkheden voor het handhaven van de overwegen Peizerweg en Paterswoldseweg te Groningen in het geval de infrastructuur tussen Groningen en Hoogkerk wordt uitgebreid.
<p>6.</p>	<p>Grensoverschrijdend regionaal personentreinverkeer: Groningen – Bremen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Met het amendement Cramer/Koopmans (TK 31 700 A, nr. 71) is € 20 miljoen beschikbaar gesteld ter bevordering van het grensoverschrijdend regionaal spoorvervoer, overwegende dat hiervoor het initiatief ligt bij decentrale overheden, maar het rijk een rol heeft in ondersteunen en faciliteren. Dit bedrag is met name in te zetten voor verbindingen die genoemd zijn in de initiatiefnota 'Grenzeloos Genoeg(en)?' (TK 31 553, nr. 2). De verbinding Groningen – Leer wordt genoemd in de initiatiefnota. ❖ De provincie Groningen heeft een verkenning uitgevoerd naar de stapsgewijze verbetering van de verbinding Groningen – Bremen. Uit de verkenning blijkt dat het inleggen van een sneltrein Groningen – Leer (eerste stap) tegen relatief eenvoudige investeringen haalbaar is. Naar aanleiding van de verkenning is de provincie een businesscase gestart. De uitkomsten van de businesscase waren ten tijde van het bestuurlijk overleg niet volledig beschikbaar. ❖ VenW en de provincie Groningen spreken af dat uiterlijk met het bestuurlijk overleg voorjaar 2010 de benodigde onderzoeksgegevens beschikbaar en besproken zijn. Er is dan ook duidelijkheid over de reservering van de provincie Groningen voor de infrastructurele aanpassing en voor de extra benodigde exploitatiesubsidies. De totale

	<p>kosten voor de infrastructurele aanpassing op de lijn Groningen – Leer zijn circa € 7,5 miljoen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ VenW en de provincie Groningen spreken af dat uiterlijk in het bestuurlijk overleg voorjaar 2010 er definitieve afspraken worden gemaakt over het aandeel dat VenW bijdraagt in de infrastructurele aanpassing van het spoor Groningen – Leer.
7.	<p>Quick wins vaarwegen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ VenW reserveert € 5,9 miljoen voor de hieronder genoemde quick wins in de provincie Fryslân, onder de voorwaarde dat de regio een gelijk bedrag beschikbaar stelt voor deze quick wins. Het gaat om de volgende projecten: <ul style="list-style-type: none"> o Opwaardering van de industriehavens Houkesloot o Opwaardering van de vaarweg Houkesloot o Verdieping van vaarweg Greuns/Nieuwe Kanaal o Aanleg van een zwaairom bij Leeuwarden o Verdieping van de vaarweg naar Drachten o Verdieping van It Soal in Workum o Verdieping van de Zwettehaven o Bochtverruiming Franeker: toekenning onder voorbehoud van akkoord tussen VenW en provincie over de afkoop van de beheersvergoeding. ❖ VenW reserveert € 1,2 miljoen voor de hieronder genoemde quick wins in de provincie Drenthe, onder de voorwaarde dat de regio een gelijk bedrag beschikbaar stelt voor deze quick win. Het gaat om het volgende project: <ul style="list-style-type: none"> o Haven Meppel: Ontwikkeling openbare kade terrein oevers A.
8.	<p>Convenant en afkoop Fries – Groningse kanalen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Er wordt een afzonderlijk bestuurlijk overleg tussen de staatssecretaris van VenW en de betrokken gedeputeerden van de provincie Groningen en de provincie Fryslân gepland.
9.	<p>Vaarweg Lemmer – Delfzijl, fase 2</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het plan van aanpak voor de planstudie Lemmer – Delfzijl fase 2 wordt uiterlijk 31 januari 2010 aangeboden aan de staatssecretaris van VenW. ❖ De planstudie voor de spoorbrug Zuidhorn wordt uiterlijk 31 januari 2010 door de provincie Groningen aangeboden aan de staatssecretaris van VenW. ❖ Betrokken partijen streven er naar om uiterlijk in het bestuurlijk overleg voorjaar 2010 een besluit te nemen over het plan van aanpak en over de realisatie van de spoorbrug. Over beide documenten zal gelijktijdig worden beslist. ❖ De regio neemt via de coördinatiegroep Lemmer – Delfzijl het initiatief tot het opstellen van startdocumenten voor de Busbaanbrug en de sluis Lemmer conform de MIRT-systematiek.
10.	<p>Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 wordt een herijkte knelpuntenlijst vastgesteld. Iedere provincie herziet in samenwerking met het rijk hiervoor zijn knelpunten, mede op basis van het rapport van Alterra. ❖ In het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010 wordt de programmering van knelpunten voor de gehele MJPO periode (tot en met 2018) vastgesteld, gebruik makend van de

	<p>Mid-term review van het ILG van september 2010.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Vanuit het MJPO wordt een stuurgroep ingesteld waarin de provincies en de ministeries van VenW en LNV zijn vertegenwoordigd. Op deze wijze krijgt de voorbereiding voor bestuurlijke inbedding vorm.
11.	<p>Natuur en Landschap</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ LNV en regio onderzoeken gezamenlijk de mogelijkheden naar (voortzetting van) cofinanciering van Groen en de Stad bij Leeuwarden, Groningen en Emmen en rapporteren over de mogelijkheden in het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010. De Midterm Review ILG (2010) zal hierin worden betrokken. ❖ Rijkspartijen en regio, zullen gezamenlijk onderzoeken of en in welke mate andere financieringsconstructies haalbaar zijn voor de financiering van het landschap, inclusief en te beginnen bij de Nationale Landschappen; Middag-Humsterland, ZW Friesland, Noordelijke Friese Wouden, Drentsche Aa. Bij dit onderzoek wordt gebruik gemaakt van het advies van commissie Rinnooy Kan en het rapport 'de financieringsbehoefte Landschap' van rijk/IPO (september 2009). ❖ Rijkspartijen en regio onderzoeken gezamenlijk de mogelijkheden van nieuwe intelligente agrologistieke en ruimtelijke concepten; Emmen en Berlikum als de glastuinbouw Greenport satellieten, glastuinbouw Eemsdelta, Nieuw boeren in Nieuw-Buinen, Zuivelpark Zuidoost-Drenthe, Flora Holland Eelde, Dairy Valley (cowmunity, cowfortable), Biobased economy, Agricluster Ter Apelkanaal en het landbouwkwaliteitsnet t.a.v. schaalvergroting en bereikbaarheid. In het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010 zal hierover worden gerapporteerd.
NATIONAAL STEDELIJK NETWERK GRONINGEN – ASSEN	
12.	<p>Verstedelijkingsafspraken Groningen – Assen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio zijn het eens over de afzonderlijke onderdelen van de verstedelijkingsafspraken. De afspraken zijn opgenomen in bijlage 2. ❖ Met de verstedelijkingsafspraken wordt vastgelegd wat de gezamenlijke ambities zijn van het rijk en de regionale partijen voor de verstedelijkingsopgave in de periode 2010-2020 in het Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen – Assen. Waar nodig kunnen deze afspraken in het bestuurlijk overleg MIRT verder worden uitgewerkt of aangepast (in verband met gewijzigde inzichten of omstandigheden). ❖ De verstedelijkingsafspraken bevatten de volgende elementen: visie en ambitie, kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwopgave, enkele algemene uitgangspunten bij de uitvoering, benoeming van de belangrijke (woningbouwgerelateerde) gebiedsontwikkelingen en afspraken over thema's die randvoorwaardelijk zijn voor het realiseren van de (woningbouwgerelateerde) gebiedsontwikkelingen. ❖ De regio neemt het initiatief om, ten behoeve van bespreking in het bestuurlijk overleg voorjaar 2010, samen met het rijk de OV-bereikbaarheidsstrategie nader uit te werken, gelet op de specifieke geografische positie van het Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen – Assen als grote stedelijke concentratie met een omvangrijk maar ijl verzorgingsgebied.

<p>13.</p>	<p>Gebiedsontwikkeling Assen FlorijnAs</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In december stelt de regio de Masterstudie Assen FlorijnAs vast. ❖ Rijk en regio spreken af het besluit over het accorderen van de startbeslissing MIRT-verkenning Gebiedsontwikkeling Assen FlorijnAs te verzetten naar het bestuurlijk overleg voorjaar 2010.
<p>14.</p>	<p>Centrale Zone Groningen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Op 5 oktober is de intentieovereenkomst Spoorzone Groningen getekend. ❖ In juni 2009 is € 16 miljoen beschikbaar gesteld uit het Nota Ruimtebudget voor het project Centrale Zone (deelprojecten Sontweggebied en UMCG/Bodenterrein). ❖ Het rijk erkent dat de ontwikkeling van het deelgebied UMCG/Oosterhamrikzone een belangrijk onderdeel is van de gebiedsontwikkeling Centrale Zone. Het rijk is echter van mening dat de noodzaak van rijksbetrokkenheid voor dit moment nog niet hard kan worden gemaakt. ❖ Rijk en regio spreken dat de regio inzichtelijk maakt of er sprake is van rijksbetrokkenheid en zo ja, welke nadere afspraken gemaakt kunnen worden met betrekking tot de Centrale Zone: deelproject UMCG-Noord/Oosterhamrikzone. ❖ Indien blijkt dat er sprake is van een mogelijke rijksbetrokkenheid, dan kan het onderwerp weer worden geagendeerd voor het bestuurlijk overleg voorjaar 2010.
<p>15.</p>	<p>Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 maakt onderdeel uit van de lijst van vijf concrete projecten, zoals opgenomen in het RSP convenant (d.d. 23 juni 2008). ❖ In overleg tussen VenW, de provincie Groningen en de gemeente Groningen is een bestuurlijk voorkeursalternatief ontwikkeld. ❖ Rijk en regio spreken af dat het bestuurlijk voorkeursalternatief zal uitgaan van een oplossing op het bestaande tracé bestaande uit een variant met een verdiept liggende tunnelbak met overkluizingen ('tunneldeksels'). ❖ Voor de uitvoering van het bestuurlijk voorkeursalternatief is een taakstellend budget van € 624 miljoen beschikbaar, waarvan € 200 miljoen ten laste komt van het MIRT. De MIRT-bijdrage is afkomstig is van de begroting van VenW en betreft een gemaximaliseerde bijdrage. ❖ De in deze afspraak genoemde bedragen zijn prijspeil 2007 en all in (inclusief BTW, Voorbereiding en Toezicht, Onvoorzien en Risico's). ❖ Het project wordt opgenomen in de planstudietabel (begroting Infrastructuurfonds). ❖ Deze afspraak is vastgelegd in een bestuursovereenkomst, d.d. 10 november 2009.
<p>16.</p>	<p>N33 Assen – Zuidbroek</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio streven ernaar om in het platformoverleg van 23 november 2009 een besluit te nemen over de scope en financiering. ❖ Rijk en regio streven ernaar om de afspraken over scope en de financiering uiterlijk 1 december 2009 vast te leggen in een convenant.

17.	<p>Quick wins Netwerkanalyse Groningen – Assen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De termijn voor realisatie van de quick win Doortrekking HOV-as Peizerweg (2^e tranche) wordt met 1 jaar verlengd naar uiterlijk 31 december 2012. ❖ De uitvoering van de quick win Bereikbaarheid busstation Assen (2^e tranche) is 'on hold' gezet vanwege de ontwikkeling van de Masterstudie FlorijnAs. ❖ De uitvoering van de overige quick wins eerste en tweede tranche verloopt conform planning (zie afsprakenlijst bestuurlijke overleggen MIRT voorjaar 2008).
STEDELIJK NETWERK FRYSLÂN	
18.	<p>Verstedelijkingsafspraken Leeuwarden</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio zijn het eens over de afzonderlijke onderdelen van de verstedelijkingsafspraken. De afspraken zijn opgenomen in bijlage 2. ❖ Met de verstedelijkingsafspraken wordt vastgelegd wat de gezamenlijke ambities zijn van het rijk en de regionale partijen voor de verstedelijkingsopgave in de periode 2010-2020 in de regio Leeuwarden. Waar nodig kunnen deze afspraken in het bestuurlijk overleg MIRT verder worden uitgewerkt of aangepast (in verband met gewijzigde inzichten of omstandigheden). ❖ De verstedelijkingsafspraken bevatten de volgende elementen: visie en ambitie, kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwopgave, enkele algemene uitgangspunten bij de uitvoering, benoeming van de belangrijke (woningbouwgerelateerde) gebiedsontwikkelingen en afspraken over thema's die randvoorwaardelijk zijn voor het realiseren van de (woningbouwgerelateerde) gebiedsontwikkelingen.
19.	<p>Gebiedsontwikkeling Leeuwarden Nieuw Stroomland</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Voor Nieuw Stroomland is een Masterplan annex intergemeentelijke structuurvisie in voorbereiding die begin 2010 de inspraak ingaat. ❖ Rijk en regio spreken af het besluit over het accorderen van de startbeslissing MIRT-verkenning Gebiedsontwikkeling Leeuwarden Nieuw Stroomland te verzetten naar uiterlijk het bestuurlijk overleg najaar 2010.
20.	<p>Verstedelijkingsopgaven Drachten, Heerenveen, Sneek en Harlingen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Voor de gebiedsprojecten in de bundelingsgebieden Drachten, Heerenveen, Sneek en Harlingen, zoals beschreven in het Gebiedsdocument opgaven verstedelijking en stedelijke vernieuwing Fryslân 2010-2020, wordt nog gekeken in hoeverre (verdere) rijksbetrokkenheid nodig is en in welke vorm. Dit moet blijken uit nadere regionale verkenningen van de betreffende opgaven.
21.	<p>N31 Leeuwarden (Haak om Leeuwarden)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Vanwege aanpassing van het wegontwerp bij de knoop Werpsterhoek loopt vaststelling van het Tracébesluit mogelijk enige maanden vertraging op. De planning van de realisering in de periode tussen 2011 en 2014 komt daarmee niet in gevaar. Betrokken partijen streven ernaar dat het Tracébesluit nog in 2009 genomen kan worden. ❖ De eerder gemaakte afspraak om een splitsing te maken in de realisering (noordwestelijke deel: regio, zuidelijke deel: rijk) wordt uitgewerkt in een bestuursovereenkomst tussen het rijk en de regio. In die overeenkomst zullen in ieder

	<p>geval de financiële kaders en bestuurlijke verantwoordelijkheden worden vastgelegd. Het streven is erop gericht deze overeenkomst eind 2009 af te ronden.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De plannings ten aanzien van de diverse maatregelen in en om Leeuwarden worden door RWS Noord -Nederland, de provincie Fryslân en de gemeente Leeuwarden zoveel mogelijk op elkaar afgestemd. Betrokken partijen bekijken in gezamenlijkheid waar mogelijk winst in de planning kan worden gehaald. ❖ Voor het hele wegproject blijft het rijk bevoegd gezag.
22.	<p>A6/A7 Knooppunt Joure en N31 Traverse Harlingen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Op 1 en 8 september 2009 zijn de Aanvangsbeslissingen voor Harlingen respectievelijk Joure gepubliceerd in de Staatscourant. ❖ In overleg tussen VenW en de provincie zijn de afspraken (mede in lijn met het convenant RSP) uit het bestuurlijk overleg voorjaar 2009 nader uitgewerkt. ❖ Rijk en regio streven ernaar om de afspraken over de randvoorwaarden en de uitvoering van de planstudies dit jaar vast te leggen.
23.	<p>Gedecentraliseerde spoorlijnen (quick scan): lijnen Fryslân</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In opdracht van de provincie Fryslân zal ProRail een extra onderzoek uitvoeren naar een mogelijke korte termijn maatregel (aanleg van een wissel) op het gemeenschappelijk trajectdeel van station Leeuwarden tot het Van Harinxmakanaal op de lijnen Leeuwarden – Sneek en Leeuwarden – Harlingen. ❖ Rijk en regio spreken af, dat indien de uitkomsten van het onderzoek daartoe aanleiding geven en de voorgestelde maatregel voldoende kosteneffectief is, het onderwerp kan worden geagendeerd voor een bestuurlijk overleg. De financiële mogelijkheden c.q. prioritering bij het rijk en regio zijn daarbij belangrijke punten van afweging.
24.	<p>Quick wins Netwerkanalyse Leeuwarden, Westergozone, A7-zone</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De uitvoering van de quick wins eerste en tweede tranche verloopt conform planning (zie afsprakenlijst bestuurlijke overleggen MIRT voorjaar 2008).
25.	<p>Vaarweg Harlingen – Kornwerderzand (Boontjes)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De afspraak uit het bestuurlijk overleg najaar 2008 is vastgelegd in een bestuursovereenkomst, d.d. 10 juni 2009.
REGIONAAL STEDELIJK NETWERK ZUID DRENTHE	
26.	<p>Verstedelijkingsafspraken Emmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio zijn het eens over de afzonderlijke onderdelen van de verstedelijkingsafspraken. De afspraken zijn opgenomen in bijlage 2. ❖ Met de verstedelijkingsafspraken wordt vastgelegd wat de gezamenlijke ambities zijn van het rijk en de regionale partijen voor de verstedelijkingsopgave in de periode 2010-2020 in de regio Emmen. Waar nodig kunnen deze afspraken in het bestuurlijk overleg MIRT verder worden uitgewerkt of aangepast (in verband met gewijzigde inzichten of omstandigheden). ❖ De verstedelijkingsafspraken bevatten de volgende elementen: visie en ambitie, kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwopgave, enkele algemene uitgangspunten bij

	de uitvoering, benoeming van de belangrijke (woningbouwgerelateerde) gebiedsontwikkelingen en afspraken over thema's die randvoorwaardelijk zijn voor het realiseren van de (woningbouwgerelateerde) gebiedsontwikkelingen.
27.	<p>Gebiedsontwikkeling Centrumontwikkeling Emmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio accorderen de startbeslissing Gebiedsontwikkeling Emmen-centrum en besluiten tot de start van de gebiedsgerichte MIRT-verkenning. ❖ De gemeente Emmen is trekker van de verkenning. Namens het rijk treedt de minister van VROM op coördinerend minister. ❖ Rijk en regio streven naar een doorlooptijd van de MIRT-verkenning van 1 jaar, gezien de fase waarin het project verkeert ❖ In het bestuurlijk overleg voorjaar 2010 wordt een tussenrapportage besproken met daarin opgenomen de hoofdlijnen van de uitkomsten en een opsomming van (mogelijke) bespreekpunten voor het najaarsoverleg 2010. ❖ Het rijk stelt nu geen middelen beschikbaar voor het afdekken van het door de regio genoemde tekort van € 25 miljoen voor de uitkoop van de Dierentuin.
28.	<p>Gebiedsvisie ZuidAs Drenthe</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio spreken af, dat indien de uitkomsten van de gebiedsvisie ZuidAs Drenthe daartoe aanleiding geven, het onderwerp weer kan worden geagendeerd voor een bestuurlijk overleg.
29.	<p>N48 Hoogeveen - Ommen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio spreken af dat uiterlijk begin 2010 in kaart wordt gebracht welke aanvullende maatregelen (inclusief kosten) nodig zijn om de verkeersveiligheid op de N48 te verbeteren. ❖ Bij het in beeld brengen van deze maatregelen wordt ook de regio Oost betrokken. ❖ Rijk en regio spreken af om uiterlijk in het bestuurlijk overleg voorjaar 2010 een besluit te nemen over welke meest kosteneffectieve maatregelen, inclusief financiering, worden uitgevoerd, onder voorbehoud van beschikbare middelen. Rijk en regio delen de kosten. ❖ Bovenstaande afspraken mogen niet leiden tot een vertraging van de reeds geplande reconstructie van de N48 bij Zuidwolde (uitvoering: medio 2010 - 2011).
30.	<p>E233 (wegverbreding Meppel – Cloppenburg)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ VenW heeft het verzoek van minister-president Wulff van Niedersachsen om een bijdrage te leveren aan de voorgenomen planstudie E233 Meppen – Cloppenburg vooralsnog toegewezen noch afgewezen. VenW stelt een eventuele bijdrage mede afhankelijk van de uitkomsten van het nog uit te voeren kosten-batenonderzoek en van een substantiële bijdrage van de Nederlandse regio.
EEMSDDELTA	
31.	<p>Gebiedsdocument Eemsdelta</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het rijk onderschrijft op hoofdlijnen de regionale visie en de gebiedsopgaven inclusief het woningbouw - en sloopprogramma zoals beschreven in het gebiedsdocument Eemsdelta.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Ten behoeve van bespreking in het bestuurlijk overleg voorjaar 2010 neemt de regio initiatief om samen met het rijk inzichtelijke te maken welke nadere afspraken gemaakt kunnen worden naar aanleiding van het gebiedsdocument Eemsdelta.
NOORDERRUIMTE	
32.	<p>Veenkoloniën, Friese Merengebied en Lauwersmeergebied</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De regio neemt het voortouw en onderzoekt bij de in de gebiedsagenda Noord-Nederland genoemde gebiedsgerichte opgaven de integraliteit en brengt de majeure opgaven nader in beeld (concretiseren en afbakenen). ❖ Namens het rijk participeert het ministerie van LNV (aanspreekpunt), met betrokkenheid van de andere rijkspartijen, actief in deze studie c.q. uitwerking van de gebiedsagenda Noord-Nederland. ❖ Naar aanleiding van de resultaten zal gezien worden of een gebiedsgerichte verkenning conform het MIRT Spelregelkader kan worden gestart.

- OOST-NEDERLAND

1.	<p>Minister VenW deelt mee dat de staatssecretaris is verhinderd door ziekte. In overleg met de staatssecretaris is afgesproken dat minister VenW bij de dossiers van de staatssecretaris namens haar het woord voert.</p> <p>Gebiedsagenda (GA) Oost-Nederland</p> <ul style="list-style-type: none">❖ De in de GA Oost beschreven visie, ontwikkelingsrichting en opgaven zijn voor een langere periode vastgelegd en de lijst met (mogelijke) projecten/programma's zal periodiek worden geactualiseerd. Het rijk heeft gevraagd bij de opgaven prioriteiten te stellen.❖ De GA Oost is vastgesteld door de deelnemende bestuurders. Geconcludeerd is dat de GA Oost een goede basis is voor discussie en besluitvorming in de komende bestuurlijke overleggen MIRT.❖ Op basis van de ontwikkelingen per opgave/project/programma zal in de volgende bestuurlijke overleggen worden vastgesteld of er conform de besluitvorming van het MIRT-spelregelkader volgende stappen kunnen worden gezet. Hierbij zal ook per project bepaald worden wie de bestuurlijke trekker wordt.❖ De suggestie vanuit de regio om voor de GA Oost een coördinerend bewindspersoon aan te stellen, wordt in principe positief ontvangen door het rijk. Minister VROM wijst op de goede ervaringen die met deze werkwijze zijn opgedaan in Randstad Urgent. Deze suggestie zal nader worden bekeken.❖ De kansen voor energie, klimaat en groen/ blauwe opgaven zullen in het vervolg nader worden uitgewerkt.❖ De kwalitatieve invulling van het woningbouwprogramma voor Stadsregio Arnhem Nijmegen en Stadsregio Twente zal nog duidelijk moeten worden.❖ Het rijk heeft gewezen op de mogelijke consequenties van de Heroverweging voor de vastgestelde opgaven. Inzet blijft het nastreven van de doelstellingen uit de vastgestelde beleidsnota's. Waar mogelijk moet synergie in de aanpak worden gezocht.❖ Inzet van het rijk is om bij het geven van een doorkijk naar de lange termijn (2040) voor de nationale stedelijke netwerken voort te bouwen op de Gebiedsagenda en om tot een optimale afstemming van de gebiedsagenda's en het denken over de lange termijn te komen. De afspraak is gemaakt om via een goede verkenning van de inhoudelijke thema's te bepalen in welk document dit zich laat vastleggen.❖ De regio zal nog een check uitvoeren op de kaartbeelden die het rijk bij de GA Oost heeft vervaardigd.
2.	<p>Verstedelijkingsafspraken</p> <ul style="list-style-type: none">❖ Met de verstedelijkingsafspraken wordt vastgelegd wat de gezamenlijke ambities en uitgangspunten zijn van het rijk en de regionale partijen voor de verstedelijkingsopgave in de periode 2010-2020. Waar nodig kunnen deze afspraken in het bestuurlijk overleg MIRT verder worden uitgewerkt of aangepast (in verband met gewijzigde inzichten of omstandigheden).❖ Rijk en regionale partijen zijn het eens over de afzonderlijk onderdelen van de verstedelijkingsafspraken zoals deze zijn opgenomen in bijlage 2.
3.	<p>Gebiedsverkenning HOV-netwerk middengebied Arnhem Nijmegen</p> <ul style="list-style-type: none">❖ De Stadsregio Arnhem Nijmegen gaat nu eerst een structuurvisie opstellen, waarbij de samenhang tussen wonen, werken, groen en het HOV nog eens goed in beeld wordt

	<p>gebracht.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het rijk is bereid mee te werken aan de totstandkoming van die structuurvisie. ❖ Het rijk is ook bereid om aan een eventuele regionale verkenning van het HOV-netwerk mee te werken, mede om onduidelijkheden over de regels te voorkomen en om te zorgen dat de juiste informatie tijdig wordt aangeleverd. Bij een mogelijke regionale verkenning van het HOV-netwerk dient wel een duidelijke verantwoordelijkheidsverdeling vooraf te worden afgesproken, waarbij de Stadsregio initiatiefnemer is en trekt en het rijk meewerkt, maar zonder toezegging over toekomstig financieel commitment.
<p>4.</p>	<p>Waalweelde</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Ministers hebben hun waardering uitgesproken voor het werk dat de regio in nauwe samenwerking met het rijk heeft verricht in de voorbereiding van een beslisdocument voor het nemen van een startbeslissing ten behoeve van een MIRT-verkenning. ❖ Het project Waalweelde is als gebiedsontwikkelingsproject zeer waardevol voor het bepalen en vormgeven van de 'R' van het MIRT en de samenhang met het Deltaprogramma waarvoor ook de MIRT-systematiek gevolgd wordt. ❖ Geconstateerd is dat de inhoud van het beslisdocument op een aantal punten nog niet voldoende is uitgewerkt om als verkenning opgenomen te worden. Voor het kunnen nemen van een startbeslissing is het van belang dat in het beslisdocument inzicht wordt gegeven in de financiële middelen, wie daaraan bijdragen en de personele capaciteit. In het beslisdocument wordt hiervoor verwezen naar het nog in ontwikkeling zijnde Ruimtelijk Investeringsprogramma WaalWeelde (RIW), dat naar verwachting eind dit jaar gereed zal zijn. ❖ Het rijk heeft voorgesteld om gezamenlijk te bezien hoe Waalweelde het best in het MIRT opgenomen kan worden. Minister VROM geeft aan dat, als bij Waalweelde het MIRT-Spelregelkader mocht knellen, bezien zal worden hoe daar mee om te gaan. In algemene zin wordt dit punt meegenomen bij de evaluatie van het MIRT-Spelregelkader. ❖ Afgesproken is om na afronding van het RIW te komen tot de startbeslissing en het investeringsprogramma onderdeel te laten zijn van het beslisdocument. Het rijk gaat er van uit dat in het programma ook de samenhang tussen de lopende en lange termijn projecten nader is uitgewerkt. Het rijk is bereid om medewerking te verlenen aan deze nadere uitwerking. ❖ Het rijk heeft aangegeven dat er voor de lange termijn opgave pas vanaf 2020 middelen beschikbaar komen via het Deltafonds. ❖ Gelderland is bereid de mogelijkheid tot voorfinanciering van Waalweelde te bezien.
<p>5.</p>	<p>Gebiedsgerichte MIRT-Verkenning A1- zone en A1</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Er is wederzijdse waardering voor het tempo waarin de verkenning wordt uitgevoerd. Het rijk heeft gewaarschuwd voor een snelheid die de kwaliteit in het gedrang brengt en vraagt aandacht om goed de stappen uit Sneller & Beter te doorlopen, waaronder een zorgvuldig participatietraject. ❖ Plan van Aanpak A1 zone is door de Stuurgroep vastgesteld op 12 mei 2009, het toekomstbeeld eind oktober 2009. In volgende stuurgroep (december 2009) wordt een nadere uitwerking/detaillering voorgelegd van de processtappen die nodig zijn om te kunnen komen tot besluitvorming in het bestuurlijk overleg voorjaar 2010. ❖ De ministers van VenW en VROM kijken met belangstelling uit naar de volgende fase van de verkenning, waarin alternatieven worden ontwikkeld, beoordeeld en vergeleken. Rekening houdend met het resultaat van de participatie kan aansluitend worden

	<p>toegewerkt naar een gedragen voorkeursalternatief. Voor dit voorkeursalternatief moet helder zijn wat de kosten zijn en hoe dit gefinancierd gaat worden.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Minister VenW heeft toegezegd dat er in de planstudie PHS rekening zal worden gehouden met de mogelijke spanningen die door het landsdeel zijn gesignaleerd over de capaciteit van het spoorwagetracé en het toenemende goederenvervoer in Oost Nederland.
<p>6.</p>	<p>Planstudie N 35, Marsroute N35 met in bijzonder Wierden-Nijverdal</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Minister VenW spreekt zijn waardering uit voor de werkzaamheden die inmiddels zijn verricht door de provincie Overijssel voor de afronding van de verkenning N35 Zwolle Wijkthmen. Hij hoopt nog voor het einde van 2009 gezamenlijk met de minister van VROM een aanvangsbeslissing te kunnen nemen waardoor het trajectdeel de volgende studiefase in kan en RWS opdracht kan worden geven de planstudie te gaan uitvoeren. ❖ De Marsroute N35 geeft de visie van de regio over de totale N35 weer. Het rijk ziet de aanpak van de N35 als een kralenketting. De minister kan zich vinden in de volgorde waarin de problemen 'per tracédeel' zich kunnen gaan aandienen. Zoals in de Mobiliteitsaanpak voor 2028 is aangegeven heeft VenW een ambitie om stapsgewijs per kraal de tracés te bezien. ❖ Rijk en regio komen overeen het tracédeel Wierden-Nijverdal zo spoedig mogelijk als volgende kraal aan te pakken door de verkenning op te starten, mits er zicht is op financiering en capaciteit. Deze verkenning zal moeten aangeven met welk(e) alternatieven de planstudie kan worden ingegaan. ❖ Om de N35 toekomstvast te maken en desinvesteringen te voorkomen, zal het Combiplan Nijverdal deels worden aangepast (oostelijk deel Combiplan N35 wordt ingericht als stroomweg) en zal dit deel worden meegenomen in de te starten procedure Wierden-Nijverdal. ❖ Knelpunt bij de realisatie van het trajectdeel Wierden Nijverdal is het geld in relatie tot het verlengde MIRT. Eerder is toegezegd dat minister VenW uitgaat van een kostenverdeling 50% rijk en 50% regio, uitgaande van een verlengd MIRT. De regio zegt bereid te zijn 50% van de kosten te dragen. Dit is het enige project, waarbij al geanticipeerd wordt op het reserveren van gelden uit het verlengde MIRT (na 2020). Mede gelet op de nijpende financiële situatie (heroverweging) voorziet VenW echter geen mogelijkheid om de benodigde rijksmiddelen (€ 40 - € 5 mln (amendement 31 700 A, nr. 70, december 2008) = € 35 mln) al voor 2020 te kunnen inzetten. Om toch zo voortvarend mogelijk te werk te gaan, doet minister VenW voor dit trajectdeel aan de regio een verzoek tot voorfinanciering van € 35 mln (naast de € 40 miljoen regionale bijdrage). ❖ Overijssel is bereid de mogelijkheid tot voorfinanciering te bezien, zal de mogelijkheid daartoe de komende weken nagaan en de minister over de uitkomst (inclusief condities) informeren. Omdat het Combiplan reeds in uitvoering is, zal de scopewijziging vanuit VenW zo spoedig mogelijk, zoveel mogelijk passend binnen de uitvoeringsplanning van het Combiplan, worden vastgesteld.
<p>7.</p>	<p>N18 Varsseveld Enschede</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Voor de N18 is het rijk op basis van de trajectnota-mer, inspraak en regionale voorkeur tot een standpunt gekomen. Partijen zijn blij dat standpunt is genomen. Op twee punten (bundeling Haaksbergen Enschede en aansluiting Eibergen), wijkt het rijk af van het regionale voorkeursalternatief. Hierover is met de regio herhaaldelijk gesproken, en uiteindelijk is tussen de partijen overeenstemming bereikt. ❖ De planvoorbereiding wordt in goed overleg met de decentrale overheden daadkrachtig

	<p>voortgezet. De opdracht aan RWS voor het OTB is verleend.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De inspanningen zijn nu gericht op de ondertekening van het convenant. ❖ Gelderland heeft ervaring met het versnellen van projecten en biedt aan om mee te helpen bij versnelling van het N18 project. ❖ De regio vraagt aan het rijk om de N18 op te nemen in de Crisis- en Herstelwet en in Sneller en Beter. ❖ Gelderland benadrukt op grond van haar ervaring met dit project het belang van een vroegtijdige betrokkenheid van VROM bij dit soort projecten. Dat geldt met name voor de planstudie A15.
<p>8.</p>	<p>Voortgang A15</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Momenteel wordt gezamenlijk de planstudie uitgewerkt waarin, naast de rijksambitie ook regionale ambities worden nagestreefd. Hierin is de doortrekking van de A15 één van de te onderzoeken alternatieven. Het rijk hecht aan een trechteringsproces, dat de in de MER opgenomen alternatieven onderling vergelijkt en afweegt op alle aspecten binnen overeengekomen financiële kaders. Het rijk zegt toe tempo te willen behouden, zodat bij gereedkoming van de MER in 2010, ook direct een standpunt kan worden ingenomen. Een voorkeur is daarbij thans nog niet aan de orde, wel een maximale inspanning om doelstellingen te prioriteren en voldoende feitelijke onderbouwing voor de te maken keuzen te produceren. VROM wordt hierbij vanaf het begin betrokken. ❖ Gelderland en de Stadsregio bepleiten het laten uitwerken van alleen de realistische en zinvolle alternatieven. Onderschreven wordt dat het proces en de varianten aan de eisen van de MER en de mogelijk daarop volgende juridische procedures moeten voldoen.
<p>9.</p>	<p>Quick wins binnenhavens en vaarwegen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Minister deelt mee dat staatssecretaris VenW overwegend tevreden is met de kwaliteit van de aanvragen. Alle aanvragen zijn beoordeeld aan de hand van de criteria uit de regeling quick wins binnenhavens. ❖ De volgende afspraken zijn gemaakt: <p>Gelderland:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ VenW reserveert € 4,1 mln voor de hieronder genoemde quick win in de provincie Gelderland, onder de voorwaarde dat de regio een gelijk bedrag beschikbaar stelt voor deze quick win: <ul style="list-style-type: none"> o Ontwikkeling van een containerterminal en bulkoverslagkade op locatie Fort de Pol in Zutphen. <p>Overijssel:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ VenW reserveert 1,8 mln voor de hieronder genoemde quick wins in de provincie Overijssel, onder de voorwaarde dat de regio een gelijk bedrag beschikbaar stelt voor deze quick wins: <ul style="list-style-type: none"> o Baggeren en vernieuwen openbare kade van Nieuwe Haven in Hardenberg. o Aanleg van een kade en een nat terrein in de industriehaven Genemuiden. <p>Stadsregio Arnhem Nijmegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ VenW reserveert € 6,3 mln voor de hieronder genoemde quick wins in de stadsregio Arnhem Nijmegen, onder de voorwaarde dat de stadsregio een gelijk bedrag beschikbaar stelt voor deze quick wins: <ul style="list-style-type: none"> o Aanleg van een tijdelijke haven voor bouwgrondstoffen in Nijmegen.

	<ul style="list-style-type: none"> o Aanleg van een tijdelijke haven voor een ontzanding knooppunt Neerbosch in Beuningen. <p>Stadsregio Twente:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ VenW reserveert € 8,2 mln voor de hieronder genoemde quick wins in de stadsregio Twente, onder de voorwaarde dat de stadsregio een gelijk bedrag beschikbaar stelt voor deze quick wins: <ul style="list-style-type: none"> o De aanleg van een openbare kade op het XL Business Park Twente. o De aanleg van een openbare kade en de ontwikkeling van een nat bedrijventerrein in de Kanaalzone Hart van Zuid. o De aanleg van een openbare kade en een nat terrein in de Container Terminal Hengelo. <p>Het totale subsidiebedrag voor de projecten in het landsdeel Oost bedraagt € 20,4 mln.</p>
<p>10.</p>	<p>Stand van zaken Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Minister VenW heeft meegedeeld dat hij op korte termijn in het kader van het Actieplan Groei op het spoor bijdragen zal toekennen van resp. € 4,7 mln. aan de Stadsregio Arnhem Nijmegen voor de frequentieverhoging op Arnhem-Doetinchem en van € 1 mln. aan de Stadsregio Twente voor de frequentieverhoging op Enschede-Almelo. ❖ Het algemene beeld over de voortgang van het PHS en de relatie tot Basisnet wordt gedeeld. Het landsdeel spreekt daarbij wel de zorg uit over de mogelijk negatieve gevolgen van de routing van het goederenvervoer voor de lokale leefbaarheid en verzoekt om een extra bestuurlijk overleg in de tijd gepland tussen de twee landelijke PHS conferenties in. ❖ Minister VenW stemt in met een specifiek bestuurlijk overleg met Oost Nederland in het kader van het PHS tussen de twee landelijke conferenties in en zodra dat zinvol is. ❖ Minister VROM biedt aan dat indien er onduidelijkheden zijn over het risicobeleid van het basisnet zij dat graag hoort hoe zij daarbij behulpzaam kan zijn. ❖ Gelderland meldt dat Schiphol betrokken is bij de activiteiten rond de Deltalijn en steun heeft uitgesproken.
<p>11.</p>	<p>Quick scan gedecentraliseerde spoorlijnen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Gelderland en de Stadsregio prefereren een opdrachtgeverschap door het ministerie vanwege het principe dat het rijk verantwoordelijk is voor de infrastructuur van het gedecentraliseerde spoorvervoer. ❖ Ministerie VenW is bereid in dit geval het opdrachtgeverschap voor de maatregelen op de lijnen Arnhem-Doetinchem, Zutphen-Winterswijk en Amersfoort-Ede/Wageningen op zich te nemen. ❖ Over de kosten van Beheer & Instandhouding van de quick scan-maatregelen maken ministerie VenW en ProRail een afspraak. De decentrale overheden worden daar niet mee geconfronteerd. ❖ Gelderland deelt mee dat voor de Statenvergadering van 11 november 2009 een voorstel voorligt voor de benodigde cofinanciering vanuit de provincie voor de maatregelen op Arnhem-Doetinchem (€ 4,1 mln) en Amersfoort-Ede/Wageningen (€ 5,8 mln).²

² PS Gelderland heeft op 11 november 2009 ingestemd met het voorstel voor de benodigde cofinanciering.

<p>12.</p>	<p>Initiatieven tot Grensoverschrijdende spoorverbindingen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Bewindslieden VenW staan positief tegenover de regionale initiatieven in Oost Nederland om de vermelde grensoverschrijdende spoorverbindingen te verbeteren. ❖ Voor de pilot Hengelo – Bad Bentheim is heel recent een concrete onderbouwing geleverd. Met een rijksbijdrage van € 1.667.355,- (p.p. 2009) kan de 3 jaar durende pilot gerealiseerd worden. ❖ Bewindslieden VenW kunnen nu nog geen toezegging doen, omdat de beoordeling van de recente onderbouwing nog niet is afgerond. Wel zijn zij voornemens om de pilot te bekostigen uit de € 20 mln. voor grensoverschrijdend spoorverkeer onder voorbehoud van de uitkomsten van de beoordeling van de doelmatigheid en rechtmatigheid.
<p>13.</p>	<p>Taskforce Mobiliteitsmanagement</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Minister VenW heeft besloten om de voorstellen te honoreren conform de adviezen van de Taskforce Mobiliteitsmanagement voor de eerste tranche voor nieuwe regio's en ook de tweede tranche. Dit betekent per regio een bijdrage van respectievelijk: <ul style="list-style-type: none"> o Stadsregio Twente : € 1.518.450,- o Stedendriehoek : € 853.000,- o Verder via Veluwe : € 237.500,- o Netwerkstad Zwolle-Kampen : € 105.000,- o WERV : € 363.500,- (1^e tranche) en € 25.000,- (2^e tranche) ❖ Het geld voor de te honoreren projecten wordt via de BDU-beschikking van 2010 uitgekeerd aan de BDU-ontvangers Regio Twente en de provincies Overijssel (voor Netwerkstad Zwolle-Kampen) en Gelderland (voor Stedendriehoek, WERV en Verder via Veluwe). ❖ Stadsregio Twente vraagt naar de mogelijkheid om de uitvoeringstermijn voor de projecten te verruimen. Het rijk zal nagaan of verruiming van de uitvoeringstermijn mogelijk is.
<p>14.</p>	<p>N50 Ramspol-Ens en Kampen-Kampen Zuid</p> <p>Kampen - Kampen Zuid:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Vooralsnog is de planning voor het deel Kampen-Kampen Zuid 2 x 2 afhankelijk van de uitkomst van de capaciteit- en prioriteitsdiscussie intern Verkeer en Waterstaat die momenteel voor 2010 wordt uitgewerkt. <p>Relatie Ramspol - Ens (tekort € 16 mln):</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat op basis van de meest recente raming voor het project N50 Ramspol – Ens (brug en wegvak) een tekort is gebleken van € 16 mln op het taakstellende budget van € 111 mln. Voorstel van het rijk is het tekort gelijkelijk te verdelen over elk van de partijen: de provincie Flevoland, de provincie Overijssel en het rijk ieder € 5,33 mln. Dit omdat juist door de wensen van de regio de brug Ramspol van 2x1 met brug van 7 meter naar 2x2 met brug van 13 meter is gegaan. ❖ Overijssel is bereid dit voorstel ter overweging mee te nemen, maar staat hier niet positief tegenover. ❖ Over het afdekken van het tekort wordt separaat een afspraak gemaakt tussen provincie Overijssel, provincie Flevoland en het rijk.

<p>15.</p>	<p>N23/Roggebotsluis oeververbinding</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Minister VenW kan niet instemmen met verzoek van Overijssel/Flevoland tot aanvullende financiering door het rijk van een tunnel in plaats van brug met 2x1. Hij wijst erop dat er een afspraak is gemaakt voor een financiële bijdrage voor 'een eerste kraal' van een kralenketting met betrekking tot de N23, te weten de aansluitingen van de N23 op de A7. Een financiële bijdrage voor een eerste kraal betekent echter nog geen commitment voor alle volgende kralen. Dit zal steeds afzonderlijk moeten worden afgewogen en geldt dus ook voor de N23 bij de Roggebotsluis. ❖ Gezien de economische crisis en de bezuinigingen die daardoor noodzakelijk zijn, ook binnen VenW, zijn op dit moment geen verdere financiële middelen beschikbaar voor de N23. ❖ Minister zegt wel toe dat als er een volgend bestuurlijk overleg met Noord-Holland over de N23 plaats vindt, ook Overijssel zal worden uitgenodigd.
<p>16.</p>	<p>IJsselsprong</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Staatssecretaris VenW heeft het plan IJsselsprong bekeken en minister complimenteert Gelderland namens haar. Staatssecretaris is bereid om samen met de regio en VROM mee te werken om dit integrale gebiedsontwikkelingsplan mogelijk te maken. Zij geeft nu al – vooruitlopend op het officiële SNIP2a-besluit – aan dat zij in principe akkoord is met een gecombineerde aanleg van de dijkverleggingen en een smalle geul, die later kan worden verbreed, omdat dit voordelen heeft en het goedkoper is om nu de geul aan te leggen i.p.v. later. Zij kiest daarmee in principe voor een buitendijkse oplossing voor de lange termijn, zodat de gebiedsontwikkeling door kan gaan. ❖ Volgens planning wordt eind november 2009 de rijksbijdrage aan de buitendijkse geul bij Zutphen formeel vastgesteld in de MR. ❖ De staatssecretaris kan nu nog géén besluit nemen over het schrappen van de ruimtelijke reservering. Zij neemt tot medio 2010 de tijd om de regiovariant met de brede geul te toetsen op robuustheid voor de lange termijn. ❖ Najaar 2010 zal pas duidelijk zijn of de ruimtelijke binnendijkse reservering kan worden geschrapt. ❖ Minister VROM is enthousiast over deze gebiedsontwikkeling en zegt haar steun aan dit project toe via medefinanciering uit het Nota Ruimtebudget.
<p>17.</p>	<p>Fietsprojecten</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Minister VenW zal een bijdrage van € 5 mln. verstrekken voor de regionale fietsroute tussen Arnhem en Nijmegen, het RijnWaalpad, zoals die beschreven staat in de brief van de Stadsregio Arnhem Nijmegen van 8 juli 2009. ❖ De bijdrage wordt verstrekt via de BDU, verdeeld over 3 jaar: 2010: € 2mln, 2011: € 2 mln, 2012: € 1 mln. Daarbij is afgesproken dat de Stadsregio de resultaten van de verbetering van de route evalueert: een nulmeting en een of meer nametingen. VenW kan desgewenst een opzet (methodiek, vragenlijsten) voor de evaluatie ter beschikking stellen. De stadsregio Arnhem Nijmegen heeft toegezegd de kwaliteitsverbetering voor het eind van 2012 te realiseren. ❖ Voor andere voorstellen is nog € 15 mln beschikbaar. De besluitvorming over de andere voorstellen vindt plaats in 2010 omdat de decentrale overheden de kans moeten krijgen om de plannen te concretiseren en tot onderlinge (financierings)afspraken te komen. Een half jaar is daarvoor als een redelijke termijn gehanteerd. ❖ Stadsregio Twente heeft verzocht om een eerder besluit, gelet op de reeds beschikbare

	<p>uitwerking van de F35 en de stappen die zijn doorlopen. Afgesproken is dat VenW contact zal opnemen met Twente hierover.</p>
18.	<p>Randstadspoor en doortrekking Harderwijk</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De planstudieopdracht door ministerie VenW is inmiddels uitgegaan. ❖ Minister VenW wil graag duidelijkheid en zekerheid over de bijdrage vanuit de regionale overheden. Voordat na de planstudiefase eventueel wordt overgegaan tot realisatie (beschikking), zal de kostenverdeling helder moeten zijn. ❖ Gelderland heeft meegedeeld dat de bijdrage van Harderwijk € 4 mln is en verwacht dat zij zelf € 9,75 mln kan bijdragen.³ ❖ VenW zal met de Provincie Utrecht nagaan in hoeverre dit voldoende is.
19.	<p>Verbreding spoortunnel Zwolle</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Minister VenW heeft bevestigd dat het de bedoeling is dat een volledige verbreding van de tunnel wordt bekeken. De planvorming voor de spoorzone Zwolle is nog in ontwikkeling. Omdat de spoortunnel in ieder geval voor de opening van de Hanzelijn gereed moet zijn, is gekozen voor een verbreding van de tunnel tot voorbij het nieuw aan te leggen perron 4. ❖ De gemeentelijke plannen voor verbreding zijn in een gevorderd stadium van ontwikkeling. Om de verbrede tunnel op tijd gereed te hebben voor de opening van de Hanzelijn zal ProRail begin 2010 moeten beginnen met de aanbesteding. De gebiedsplannen van de gemeente moeten daarom op zeer korte termijn duidelijk worden en met ProRail worden besproken, zodat de extra kosten voor het verbreden van de perrontunnel inzichtelijk worden. ❖ De minister VenW is bereid de extra kosten te dragen, er vanuit gaand dat het om enkele miljoenen zal gaan. ❖ Ministerie VenW zal op korte termijn contact opnemen met gemeente Zwolle en ProRail.
20.	<p>Voortgang Planstudie Twentekanalen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Minister VenW deelt namens de staatssecretaris mee dat zij de uitwerking in de planstudie van de voorkeursvariant voor vergroting van sluis Eefde en verruiming van het Twentekanaal ondersteunt. Op basis van de huidige kostenschattingen is er echter een financieel tekort van € 30 mln. ❖ Daarom kan pas een voorkeursbeslissing worden genomen als de financiering sluitend is. Tijdens de uitwerking is er tijd om aan de financiering te werken. De regio is gevraagd om een financiële bijdrage. ❖ De regio is niet bereid tot een financiële bijdrage, maar de provincie Overijssel is wel bereid om de mogelijkheid tot voorfinanciering na te gaan. De regio wil dat de ambitie overeind wordt gehouden. ❖ Andere serieuze opties voor een sluitende begroting zijn fasering of versobering, of het vinden van win-winsituaties, waar de Stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen recent een brief over heeft geschreven. Deze aspecten zullen bij de uitwerking verkend worden. De huidige tijd van krapte vraagt creativiteit van iedereen.

³ PS Gelderland heeft op 11 november 2009 ingestemd met het voorstel voor een bijdrage van € 9,75 mln.

21.	<p>Sneller & Beter</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De quick scan-rapportage is ontvangen door het landsdeel. Gezamenlijk is geconstateerd dat de aanbevelingen en de methode uit de Quick scan kunnen helpen bij het vervolg van de vermelde projecten. ❖ Ook wordt gezamenlijk (nagekomen voorstel S&B: vóór 1 december 2009) nagegaan of er zgn. etalage- en voorbeeldprojecten zijn, die zich goed lenen voor de S&B-benadering.
22.	<p>Stand van zaken Actieprogramma Regionaal OV</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De voortgangsrapportages van de lopende projecten geven geen aanleiding tot bespreking in het bestuurlijk overleg MIRT.
23.	<p>Verkenning A73 Rijkevoort</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Op basis van de resultaten van de in 2010 uit te voeren NMCA zal besloten worden of en wanneer een MIRT verkenning van de A73 tussen knooppunt Rijkevoort en Ewijk wordt gestart.
24.	<p>Food Valley</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het rijk heeft kennis genomen van de <i>Food Valley ambitie 2020</i>. Rijk en regio onderschrijven dat versterking van de ruimtelijke structuur rondom Food Valley van cruciaal belang is voor de ontwikkeling van deze kennisregio, waar kwaliteit en duurzaamheid van voeding en leefomgeving en een gezonde leefstijl centraal staan. ❖ Besloten wordt dat de provincie Gelderland op korte termijn een studie naar ontwikkelingsscenario's voor het gehele gebied start conform de principes van het MIRT spelregelkader. LNV, EZ, VROM en VenW zeggen hieraan hun medewerking toe. ❖ Rijk en regio zullen gezamenlijk een afweging maken of er in het voorjaar 2010 of later een beslisdocument aan het bestuurlijk overleg MIRT kan worden voorgelegd.
25.	<p>Verder Via Veluwe</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Provincie Gelderland en het rijk zijn blij dat het pakket Verder Via Veluwe vorm krijgt door allerlei maatregelen, zoals maatregelen rond de A28-A1, doortrekken Randstadspoor, plannen voor snelfietspad Nijkerk – Amersfoort en mobiliteitsmanagement. ❖ Provincie Gelderland en het rijk onderstrepen graag gezamenlijk dat dit een mooi voorbeeld is van een gebiedsgerichte aanpak die men graag wil continueren.
26.	<p>Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 wordt een herijkte knelpuntenlijst vastgesteld. ❖ Iedere provincie herziet in samenwerking met het rijk hiervoor zijn knelpunten, mede op basis van het rapport van Alterra. ❖ In het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010 wordt de programmering van knelpunten voor de gehele MJPO periode (tot en met 2018) vastgesteld, gebruik makend van de Mid-term review van het ILG van september 2010.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Vanuit het MJPO wordt een stuurgroep ingesteld waarin provincies, VenW en LNV zijn vertegenwoordigd. Op deze wijze krijgt voorbereiding voor bestuurlijke inbedding vorm. ❖ Het rijk is bereid de werkwijze van de knelpuntenaanpak in Oost Nederland voort te zetten.
27.	<p>Voorstellen tot wijziging quick wins Netwerkpak</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De minister van VenW stemt in met de door de Stadsregio Arnhem Nijmegen en de Stadsregio Twente ingediende alternatieve quick wins in het kader van de Netwerkaanpak.