

**BIJLAGE 1b**  
**AFSPRAKENLIJST BESTUURLIJK OVERLEG MIRT NAJAAR 2010**

**>>ZUIDVLEUGEL**

<b>BESPREEKPUNTEN</b>	
<b>1.</b>	<p><b>Gebiedsagenda</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De Gebiedsagenda Zuidvleugel is afgerond. De gebiedsagenda fungeert als onderlegger voor bestuurlijke besluitvorming.</li> <li>❖ De redeneerlijn om te komen tot een bereikbaarheidspakket voor de Zuidvleugel is vastgesteld. Het rijk en de regio onderschrijven het merendeel van de projecten in het bereikbaarheidspakket.</li> <li>❖ Het bereikbaarheidspakket wordt ten behoeve van het volgende bestuurlijk overleg MIRT voorbereid.</li> <li>❖ Over de Rijnlandroute, de A13/16 en de Nieuwe Westelijke Oeververbinding vindt nog nader bilateraal overleg plaats.</li> </ul>
<b>HAMERPUNTEN</b>	
<b>2.</b>	<p><b>Verstedelijkingsopgave</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Kop van Feijenoord: rijk en regio stemmen in met de voorgestelde aanpak voor het bouwen boven de Willemspoortunnel. De rapportage volgt in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011.</li> <li>❖ Het MIRT-onderzoek wordt in overleg met de gemeente Den Haag voortgezet wat betreft de Binckhorst.</li> <li>❖ Het MIRT-onderzoek Maasterras wordt beëindigd.</li> <li>❖ Het onderzoek naar maatschappelijke effecten verstedelijkingsstrategieën (MKBA) wordt geagendeerd in het volgende bestuurlijk overleg MIRT.</li> <li>❖ Het rijk neemt kennis van de procesinrichting rondom het monitoren van het verstedelijkingsprogramma en de verstedelijkingsafspraken: het BPZ (Bestuurlijk Platform Zuidvleugel) is verantwoordelijk voor de inbreng van voortgangsberichten van de resultaten in het bestuurlijk overleg MIRT.</li> </ul>
<b>3.</b>	<p><b>MIRT Verkenning Rotterdam Vooruit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ <u>Besluit 1</u>: Opstellen Rijksstructuurvisie regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding.  Rijk en regio stellen vast dat het formele traject van opstellen (rijks)structuurvisie regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) gestart kan worden. De Rijksstructuurvisie wordt de formele 'drager' van de hoofdpunten van het Masterplan Rotterdam Vooruit en de voorkeursbeslissing voor de NWO. Tegelijkertijd met de structuurvisie wordt een planMER voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding opgesteld.</li> <li>❖ <u>Besluit 2</u>: Nieuwe Westelijke Oeververbinding.  Rijk en regio stellen dat beide alternatieven, Oranje - en Blankenburgtunnel, voorlopig op tafel blijven en dat mede op basis van nader onderzoek en afstemming met betrekking tot de inpassing, de besluitvorming voor een voorkeursbeslissing voorbereid wordt. Dit traject wordt vervolgd met drie hoofdvarianten, te weten een korte Blankenburgtunnel, een</li> </ul>

verlengde Blankenburgtunnel en een korte Oranjetunnel.

- ❖ Rijk en regio spreken de ambitie uit om de volgende mijlpalenplanning na te streven:
  - Eind dit jaar zal de aankondiging voor het opstellen van een rijksstructuurvisie voor Rotterdam Vooruit als geheel en de NWO als onderdeel hiervan plaatsvinden. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de NWO wordt hierbij tevens voor inspraak en advies ter visie gelegd.
  - Ambitie is een voorkeursbeslissing (op basis van de ontwerpstructuurvisie) in het najaar 2011.
  - Uitgaande van een start van de uitvoering vóór 2015, komt een openstelling rond 2020 in beeld.
  - Eind 2010 maken de opdrachtgevende partijen van deze verkenning, op basis van deze mijlpalen, afspraken over proces, planning en organisatie van een voortvarend vervolg.
  - De minister van IenM zal mogelijkheden van een marktbetrokkenheid in PPS-vorm actief tegemoet treden en zal daartoe binnen het rijk een Stuurgroep instellen, die over de mogelijkheden voor PPS en alle vormen van private bekostiging aan de minister adviseert.

❖ Besluit 3: Kwaliteitssprong OV Rotterdam Zuid.

Rijk en regio concluderen, op basis van de onderzochte oplossingsrichtingen voor de Kwaliteitssprong van OV Rotterdam Zuid, het volgende:

1. Gegeven de uitkomsten van de eerste fase van deze verkenning en de gewenste ruimtelijke en sociaal-economische ontwikkelingen zal er gefaseerd worden toegewerkt naar een verbetering van het OV op Rotterdam Zuid en aansluiting op Rotterdam Noord en op de Randstadrail.
2. Voor het bestuurlijk overleg MIRT in het najaar van 2011 wordt een voorkeursbeslissing uitgewerkt met een maatregelenpakket voor de verbetering van het OV op Zuid, dat een zinvolle en haalbare stap vormt voor de periode tot 2030, passend in een lange termijn groeimodel.
3. Met het oog op het benodigde zicht op financiering voor het kunnen nemen van een voorkeursbeslissing, zal tevens een voorstel worden uitgewerkt voor een financieel verdelingsmodel. Daarbij zullen ook mogelijkheden voor private financiering in beeld worden gebracht.

❖ Besluit 4: Herontwerp Brienoord en Algeracorridor.

Rijk en regio stellen het volgende vast:

1. De maatregelen derde Brienoordbrug (als autosnelweg) en A38 (als autosnelweg) worden niet verder onderzocht als oplossingrichting.
2. Een pakket netwerkversterkende maatregelen kan uitgewerkt worden voor de korte termijn (realisatie voor 2020) (o.m. veerponten, fietsvoorzieningen, P+R en mobiliteitsmanagement), zodat hierover een besluit kan worden genomen bij het bestuurlijk overleg MIRT in mei 2011.
3. Een verdiepingsslag, met prioritering, voor maatregelen op de langere termijn wordt gemaakt voor het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2011, zodat een beslissing genomen kan worden over:
  - mogelijkheden voor optimalisatie van de A16 passage met de aansluitingen tussen Terbregseplein en Ridderster;
  - capaciteitsvergroting Algeracorridor (Algerabrug incl. verkeerspleinen en aansluiting A16, en de oeververbinding Krimpen-Ridderkerk);
  - een oeververbinding in Rotterdam, in samenhang met de kwaliteitssprong OV Rotterdam Zuid.

	<p><u>Besluit 5</u>: A20-oost (Nieuwerkerk – knooppunt Gouwe). Rijk en regio stellen het volgende vast:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De situatie op de A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – knooppunt Gouwe verslechtert zo in de periode 2016 – 2030 dat het traject structureel niet zal voldoen aan de streefwaarden voor betrouwbaarheid en omvang van reistijd en dat in de huidige situatie het NoMo-traject Terbregseplein – Gouwe in de avondspits niet voldoet aan de streefwaarden van reistijd.</li> <li>2. De verkeersveiligheid op de A20 laat te wensen over en het huidige wegprofiel van de A20-oost draagt niet optimaal bij aan het realiseren van de ambities voor reistijd en verkeersveiligheid.</li> <li>3. Een voorstel voor kansrijke oplossingsrichtingen wordt uitgewerkt, zodat hierover een beslissing kan worden genomen in het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2011.</li> </ol> <p>❖ <u>Besluit 6</u>: A15 Papendrecht – Gorinchem. Het raadsbesluit van de gemeente Alblasterdam van 14 oktober 2010 wordt door rijk en regio gezien als het akkoord met de realisatie van het Containertransferium (CT). De vaststelling van het bestemmingsplan, uiterlijk 1 mei 2011, is het besluit tot realisatie, op basis waarvan de toegezegde maatregelen aan de infrastructuur (A15/N3 en de lokale maatregelen) worden uitgevoerd. Over de doorstromingsstudie A15 wordt het volgende afgesproken:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het streven is om de uitkomsten van de doorstromingsstudie in het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2011 te agenderen. Hiervoor is in ieder geval, naast een besluit over de realisatie van het CT, beschikbaarheid van het NRM 2010 en helderheid over de lay-out van knooppunt Gorinchem in het kader van de planstudie A27 Lunetten - Hooipolder noodzakelijk.</li> <li>• Indien uit deze doorstromingsstudie blijkt dat er significante doorstromingsproblemen op de A15 blijven bestaan, ook na de aanpak van A15/N3 en A15/A27 (knooppunt Gorinchem) zal hierover besluitvorming plaatsvinden in het bestuurlijk overleg MIRT.</li> </ul> <p>❖ <u>Besluit 7</u>: Verbeterd functioneren netwerken en multimodale knooppunten. Rijk en regio stellen het volgende vast:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Van verdere aanvulling op het in 2009 vastgestelde quick wins pakket wordt afgezien.</li> <li>• Een programma voor het verder versterken van het functioneren van de netwerken en de samenhang tussen netwerken betreft omvangrijke investeringen. Dit programma wordt verder gezien en beoordeeld in de uitwerking van de ‘top-10-prioriteiten Zuidvleugel’. De netwerkversterkende maatregelen worden zodoende gekoppeld aan de prioritaire projecten van Rotterdam Vooruit.</li> </ul>
<p><b>4.</b></p>	<p><b>A13/A16</b></p> <p>❖ Het is niet wenselijk om afspraken over het RU-project A13/16 uit te stellen tot het bestuurlijk overleg MIRT van voorjaar 2011. Daarom wordt voorgesteld om in een bestuurlijk overleg inzake de A13/16 ná het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010 maar vóór het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011 tot overeenstemming te komen over de in het OTB uit te werken variant van de A13/16.</p> <p>❖ Partijen realiseren zich dat hiervoor een aantal zaken nog nodig zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ de financiële kaders bij rijk en regio zijn helder;</li> <li>▪ de (financiële) gevolgen van de keuzes die voorliggen zijn helder;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ de nieuwe minister van IenM is in de gelegenheid geweest om voldoende kennis te nemen van het dossier.</li> </ul>
5.	<p><b>Brede aanpak</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio werken samen langs de volgende 3 lijnen aan de brede aanpak Rotterdam en komen daar in een volgend bestuurlijk overleg MIRT op terug: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Aansluitend op de huidige afspraken binnen het programma Randstad Urgent, wordt verder gewerkt aan het realiseren van de doelstellingen van Stadshavens/Clean Tech Delta. het versterken van de economie (specifiek de mainport en sector clean tech) en kwaliteit van de leefomgeving.</li> <li>2. Het ruimtelijk en sociaal-economisch belang van een kwaliteitsimpuls van het OV op Zuid wordt onderstreept. Daarbij gaat het zowel om de wijken waarin het perspectief op werk en inkomen het laagst is, als om de (toekomstige) economische kerngebieden Stadshavens, Hart van Zuid en Stadionpark.</li> <li>3. Voor een versnelde aanpak van de kwetsbare woningvoorraad op Rotterdam Zuid, gericht op een beter en meer gedifferentieerd woon- en leefmilieu waarin ruimte is voor sociale stijging, wordt een verdergaande uitwerking verricht naar de mogelijkheden. Het advies van commissie Deetman/Mans wordt hierbij nadrukkelijk betrokken.</li> </ol> </li> </ul>
6.	<p><b>MIRT Verkenning Haaglanden</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ <u>Besluit 1: Vraagstukken Weg</u> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Rijk en regio stemmen in met het formeel aankondigen van het Rijksstructuurvisietraject door het rijk waarbij de notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de A4 -passage en Poorten &amp; Inprikkers als basis wordt gehanteerd.</li> <li>b. Rijk en regio geven opdracht om voor de doorstroming A4 -passage en Poorten &amp; Inprikkers, de probleemanalyse aan te scherpen op basis van de vereiste verkeerskundige modellen zodat helder is welke capaciteitsknelpunten zich voordoen</li> <li>c. Rijk en regio geven opdracht om op basis van de uitkomsten van onderdeel b. kansrijke alternatieven te ontwikkelen en af te wegen op basis van het beoordelingskader zoals opgenomen in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau A4 Passage en Poorten &amp; Inprikkers zodat in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011 een keuze kan worden gemaakt voor het meest kansrijke alternatief.</li> <li>d. Rijk en regio streven – op basis van de bevindingen uit onderdeel c. - naar een voorkeursbeslissing op variantniveau voor de A4 Passage en de Poorten &amp; Inprikkers in het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2011.</li> </ol> </li> <li>❖ <u>Besluit 2: Vraagstuk OV</u> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Rijk en regio geven opdracht om voor de OV-ontsluiting Centrale Zone de probleemanalyse aan te scherpen op basis van de vereiste verkeerskundige modellen zodat helder is welke capaciteitsknelpunten zich voordoen.</li> <li>b. Rijk en regio geven opdracht om de ambitie Den Haag Stad van Vrede, Recht en Veiligheid onderbouwd (via normstellingen, buitenlandse voorbeelden) te vertalen in aanvullende eisen ten aanzien van zowel de capaciteit als de kwaliteit van het OV in de Centrale Zone.</li> <li>c. Rijk en regio geven opdracht om op basis van de onderdelen a. en b. kansrijke alternatieven te ontwikkelen en af te wegen op basis van het beoordelingskader zoals opgenomen in de notitie Openbaar Vervoer, zodat in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar</li> </ol> </li> </ul>

	<p>2011 een keuze kan worden gemaakt voor het meest kansrijke alternatief.</p> <p>d. Rijk en regio streven - op basis van de bevindingen uit c. - naar een voorkeursbeslissing voor de OV-ontsluiting Centrale Zone in het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2011.</p> <p>❖ <u>Besluit 3: Maatregelenpakket Quick Wins.</u></p> <p>a. Rijk en regio stemmen in met het pakket quick wins, ter waarde van € 38 mln waarvan de regio € 20,5 mln en het rijk € 17,5 mln bijdraagt.</p> <p>b. De realisatie van de quick wins wordt uiterlijk in 2012 opgestart en vindt plaats onder regie van het BMOZ.</p> <p>c. Het pakket bestaat uit maatregelen die zich richten op:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het versterken van dynamisch verkeersmanagement waardoor de verkeersdrukke op de hoofdwegen en de belangrijkste ontsluitingswegen beter wordt geleid.</li> <li>• Het versterken van de robuustheid van de onderliggende netwerken waardoor de hoofdnetwerken ontlast kunnen worden en er meer terugvalopties zijn.</li> <li>• Het bevorderen van de ketenmobiliteit, waardoor verkeersdeelnemers eerder overstappen op de andere vervoerwijzen dan de auto, met als resultaat een mindere belasting van de hoofd- en ontsluitingswegen.</li> </ul>
<p><b>7.</b></p>	<p><b>MIRT Verkenning Integrale Benadering Holland-Rijnland</b></p> <p>❖ Nader overleg tussen de minister en de gedeputeerde vindt plaats in de tweede week van december conform eerder gemaakte afspraken in bestuurlijk overleg MIRT. In het nota overleg MIRT van 6 december 2010 kan nog geen helderheid gegeven worden over de gekozen oplossingsrichting.</p> <p>❖ Bij het overleg in december zal de gedeputeerde twee varianten van gefaseerde aanleg presenteren en de financiële dekking vanuit de regio aangeven.</p>
<p><b>8.</b></p>	<p><b>Parallelstructuur Gouweknoop</b></p> <p>❖ Het tekort op het Voorlopig Ontwerp zal als volgt worden gedekt. De provincie past de optimalisatie van de Moordrechtboog toe, hetgeen een besparing oplevert van € 4 mln. Het resterende tekort van € 11,6 mln wordt door de provincie voor 50% gedekt (€ 5,8 mln extra budget). De provincie verzoekt de minister van IenM op korte termijn duidelijkheid te geven over haar schriftelijke verzoek om € 7 mln (incl. btw) extra ter beschikking te stellen.</p> <p>❖ De provincie zal de Extra Gouwekruising en de Moordrechtboog realiseren op het moment dat de daarvoor benodigde RO-procedures conform de wettelijke regels zijn doorlopen en daaruit is gebleken dat dit mogelijk is.</p> <p>❖ De minister neemt het 'Uitvoeringsbesluit' <i>onder opschortende voorwaarden</i> voor dit project, ervan uitgaande dat 1. het Bestemmingsplan en het Inpassingsplan voor de projectonderdelen Extra Gouwekruising en de Moordrechtboog samen met de betreffende MER'en door gemeente respectievelijk provincie ter visie zijn gelegd en 2. er sprake is van een financieel gedekt ontwerp.</p> <p>❖ De minister neemt een besluit over het verzoek van de provincie zodra de financiële kaders voor het ministerie van IenM helder zijn en de minister een afweging heeft kunnen maken over de inzet van de beschikbare middelen.</p> <p>❖ Uitgaande van een financieel gedekt ontwerp zal de minister spoedig daarna onder dezelfde opschortende voorwaarden de 'Subsidiebeschikking' verlenen.</p> <p>❖ Het (definitieve) 'Uitvoeringsbesluit' wordt genomen en de (definitieve) 'Beschikking' wordt afgegeven nádat de hierboven beschreven inpassings- en bestemmingsplannen</p>

	zijn vastgesteld. Het streven is om het besluit te nemen en beschikking te verlenen in mei 2011.
<b>9.</b>	<p><b>Programma aansluitingen HWN/OWN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Besluitvorming over de financiële bijdrage van het ministerie van IenM voor de A12/N470 en de A4/Beatrixlaan zal, uitgaande van de reeds eerder afgesproken verdeelsleutel 50%-50% (rijk-regio), plaatsvinden in samenhang met de besluitvorming over de MIRT-Verkenning Haaglanden in het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2011, rekening houdend met de beschikbaarheid van middelen bij rijk en regio.</li> <li>❖ Rijk en regio spannen zich in om voor de N11-Zoeterwoude in het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2011 tevens een besluit te nemen over de bijdrage aan deze aansluiting, rekening houdend met de beschikbaarheid van middelen en de gestelde prioriteiten in de Zuidvleugel, vanwege de samenhang met geplande spoorwerkzaamheden voor de Rijn-gouwelijk die in 2013/2014 zijn voorzien, uitgaande van de reeds eerder afgesproken verdeelsleutel 50%-50% (rijk-regio).</li> </ul>
<b>10.</b>	<p><b>Uitvoeringsagenda Recreatieve Routenetwerken G4P3</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Naast de stadlandverbindingen waarvoor de financiën rond zijn (€ 95 mln) is voor een ander deel van de routes tot en met 2015 nog wel financieringsbehoefte aanwezig, te weten € 134 mln. Uitgegaan wordt dat ca. 30 % hiervan (ca. € 40 mln) verkregen wordt middels integrale aanpak. Voor deze verschillende routes uit de Uitvoeringsagenda zal dit door betrokken partijen nader worden geconcretiseerd worden voor het voorjaarsoverleg bestuurlijk overleg MIRT. Initiatief ligt bij trekker van RRN-G4P3-verbindingen.</li> <li>❖ Rijk en provincie zullen daarnaast in de aangepaste Bestuursovereenkomst ILG een afspraak opnemen over de uitvoering van de motie Jacobi/Van Gent (ca € 2 mln) (TK 31 700 XIV nr 86 (uit 2009)) voor het realiseren van twee of meer geprioriteerde verbindingen uit de Uitvoeringsagenda Recreatief Routenetwerk G4P3. Deze verbindingen moeten de Recreatie Om De Stad (RODS) gebieden rondom Den Haag en Rotterdam beter toegankelijk maken.</li> <li>❖ EL&amp;I geeft daarbij aan nog met een reactie te komen of de aangekondigde bezuinigingen in het groene domein invloed hebben op deze routenetwerken.</li> </ul>
<b>11.</b>	<p><b>MIRT Verkenning Antwerpen-Rotterdam</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In drie bestuurlijke overleggen MIRT van voorjaar 2011 (Zuidvleugel, Zeeland en Noord-Brabant) wordt het eindrapport MIRT VAR ter vaststelling voorgelegd.</li> </ul>
<b>12.</b>	<p><b>Organisatie Zuidwestelijke Delta</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Besluitvorming over de Gebiedsagenda Zeeland vindt plaats in het bestuurlijk overleg MIRT Zeeland. Deze gebiedsagenda komt bij de andere betrokken landsdelen als hamerstuk op de agenda. Indien uit de gebiedsagenda concrete MIRT-projecten voortkomen dan vindt besluitvorming plaats in de betreffende landsdelen. Dit kunnen dus andere landsdelen zijn dan Zeeland.</li> </ul>

<p><b>13.</b></p>	<p><b>Technologisch Innovatie Centrum (TIC) Delft</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De gemeente Delft en het Stadsgewest Haaglanden geven samen met betrokken partijen waaronder de TU en Zuidvleugelpartners, uitwerking aan het Masterplan voor de Technologische Innovatiecampus Delft en de regioverkenning naar de noodzakelijke bovenlokale maatregelen voor de ontwikkeling van de campus. De planning is het Masterplan en de regioverkenning in het bestuurlijk overleg MIRT in het voorjaar van 2011 te presenteren.</li> <li>❖ Vanuit de regioverkenning en het Masterplan zal komend half jaar de samenwerking worden gezocht met de ministeries van EL&amp;I, OCW en IenM. De Zuidvleugel hoopt op een constructieve samenwerking vanuit het gezamenlijke doel de kenniseconomie te versterken.</li> </ul>
<p><b>14.</b></p>	<p><b>Uitvraag regionale fietsroutes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Besloten is dat: <ul style="list-style-type: none"> <li>• het Stadsgewest Haaglanden naar aanleiding van deze uitvraag een rijksbijdrage krijgt voor de route Den Haag - Rotterdam (€ 1.353.200);</li> <li>• de provincie Zuid-Holland naar aanleiding van deze uitvraag een rijksbijdrage krijgt voor de Beneden Merwederoute (€ 1.353.200);</li> <li>• de Stadsregio Rotterdam naar aanleiding van deze uitvraag een rijksbijdrage krijgt voor de route Rotterdam - Dordrecht (€ 1.353.200).</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>15.</b></p>	<p><b>Spoorcorridor Den Haag - Rotterdam:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Er zal in de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA) extra prioriteit worden gegeven om na te gaan wanneer verdere 4 -sporigheid tussen Den Haag en Rotterdam aan de orde is vanuit het oogpunt van de vervoerstromen, inclusief extra inspanningen om het vervoer te stimuleren. Als er sprake is van aanbestedingsmeevallers van spoorprojecten in de Zuidvleugel zullen die daarvoor worden aangewend, zodat stap voor stap de capaciteit wordt uitgebreid.</li> </ul>
<p><b>16.</b></p>	<p><b>Nieuw Reijerwaard</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het ministerie van EL&amp;I geeft in november duidelijkheid over de financiële bijdrage aan de ontsluiting van Nieuw Reijerwaard.</li> </ul>
<p><b>17.</b></p>	<p><b>Kwaliteitsnet goederenvervoer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het rijk geeft op korte termijn duidelijkheid over de gevraagde bijdrage aan het kwaliteitsnet goederenvervoer.</li> </ul>
<p><b>18.</b></p>	<p><b>Communicatie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De regio wordt in de gelegenheid gesteld om de uitkomst van het besluit omtrent de A15 Papendrecht - Gorinchem, vooruitlopend op de toezending van het verslag van de Bestuurlijke Overleggen MIRT aan Tweede Kamer, mede te delen aan gemeente Alblasserdam, zodat de gemeente Alblasserdam over dit besluit kan communiceren als het bestemmingsplan voor het containertransferium Alblasserdam ter visie wordt gelegd.</li> </ul>

<b>19.</b>	<b>Commissie Nijkamp</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ De regio ziet het instandhouden van het areaal glastuinbouw als integraal onderdeel van de discussie over de uitkomsten van de commissie Nijkamp. Dit zal worden meegewogen in de reactie van het rijk op het rapport van de commissie Nijkamp.</li></ul>



## >>NOORDWEST NEDERLAND EN UTRECHT

<b>BESPREEKPUNTEN</b>	
<b>1.</b>	<b>Schiphol</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Afspraak dat bestuurlijk overleg zal worden georganiseerd tussen de staatssecretaris van IenM en de provincies Noord-Holland en Flevoland over de toekomst van Schiphol, mede in relatie tot de toekomstige rol van vliegveld Lelystad.</li></ul>
<b>2.</b>	<b>Stedelijke verdichting</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Afspraak dat als de regio voor stedelijke verdichting belemmeringen signaleert op het gebied van wet- en regelgeving, deze door de regio aan de minister van IenM zullen worden gemeld, zodat het rijk actie kan ondernemen om deze belemmeringen weg te nemen.</li></ul>
<b>3.</b>	<b>Krimpregio's</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Afspraak dat de ministers van BZK en IenM gezamenlijk komen met een reactie over hoe instrumenteel om te gaan met krimpregio's.</li></ul>
<b>4.</b>	<b>MIRT-onderzoek MRA Zuidwest</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Afspraak dat de in het kader van het MIRT-onderzoek MRA Zuidwest gezamenlijk door rijk en regio uitgevoerde analyse wordt afgerond. Daarna kan besloten worden over het vervolg.</li><li>❖ Afspraak dat het ministerie van IenM het initiatief neemt voor het organiseren van een bestuurlijk overleg.</li></ul>
<b>5.</b>	<b>Zuidas</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Afspraak dat naar verwachting medio 2011 een voorkeursbesluit zal worden genomen over de Zuidas. In aanloop hier naar toe zal bestuurlijk overleg plaatsvinden.</li></ul>
<b>6.</b>	<b>Provinciefonds</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Afspraak dat de minister van IenM bij de minister van BZK zal informeren naar de stand van zaken rond de herziening van het Provinciefonds en de regio zal informeren over de uitkomst.</li></ul>
<b>7.</b>	<b>Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Afspraak dat overeenstemming bestaat tussen rijk en regio over een samenhangend pakket van busvoorzieningen A1/A6 en aanvullende geluidsvoorzieningen langs de A1 en de A10 Oost, inclusief financiering. Het akkoord wordt opgenomen in het Tracébesluit SAA, dat naar verwachting in december 2010 zal worden getekend.</li><li>❖ Afspraak dat het akkoord wordt vastgelegd in een aanvullende overeenkomst tussen rijk en regio. Deze aanvullende overeenkomst moet gereed zijn voordat het Tracébesluit SAA wordt vastgesteld en partijen zullen zich inspannen de overeenkomst op dat moment getekend te hebben.</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Afspraak dat parallel hieraan de afspraken over de busvoorzieningen A1/A6 conform de in het kader van het AROV afgesproken procedure worden vastgelegd in een bestuursovereenkomst.</li> <li>❖ Afspraak dat partijen zich inspannen om door middel van optimalisaties het door de afspraken ontstane tekort op het project SAA van € 12,5 mln te niet te doen.</li> </ul>
<b>8.</b>	<p><b>Ring Utrecht / MIRT-onderzoek regionaal OV Utrecht / tram Utrecht CS-De Uithof</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De besprekingen tussen rijk en regio over (de financiering van) het Voorkeursalternatief voor de Ring Utrecht zijn nog niet tot een afronding gekomen. Inzet is om vóór 6 december 2010 tot besluitvorming te komen over de Ring. Hierbij wordt ook de discussie rond de tram Utrecht CS – De Uithof betrokken.</li> <li>❖ Het plan van aanpak voor het MIRT-onderzoek regionaal OV is akkoord.</li> </ul>
<b>HAMERPUNTEN</b>	
<b>9.</b>	<p><b>Stand van zaken verstedelijkingsafspraken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Afspraak dat rijk en regio de realistische bouwproductie in de Metropoolregio Amsterdam voor de periode 2010-2020 verkennen en de resultaten en consequenties bespreken in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011.</li> <li>❖ Afspraak dat op basis van het eindrapport van de stuurgroep onorthodoxe maatregelen wordt geanalyseerd hoeveel effect de voorgestelde maatregelen hebben op de woningbouw in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en de resultaten te agenderen in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011.</li> <li>❖ Afspraak dat rijk en regio onderzoek verrichten naar de noodzaak om vast te houden aan de ambitie om 30% van de bouwproductie in de MRA in het sociale segment te realiseren, en de resultaten en consequenties te agenderen voor het voorjaarsoverleg 2011. Dit onderzoek heeft een directe relatie met de afspraken die gemaakt worden in het kader van de pilot onorthodoxe maatregelen.</li> </ul>
<b>10.</b>	<p><b>Onorthodoxe maatregelen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio zijn akkoord met de in de rapportage van de stuurgroep Onorthodoxe maatregelen opgenomen voorstellen.</li> <li>❖ Afspraken m.b.t. het project Merwedekanaalzone deelgebied 4: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het MIRT-onderzoek onorthodoxe maatregelen met betrekking tot Merwedekanaalzone deelgebied 4 wordt beëindigd.</li> <li>• Gegeven de constatering worden, indien zinvol, de onorthodoxe suggesties door Utrecht ingebracht bij het onderhandelingstraject met het rijk.</li> <li>• Het rijk zal het onderwerp 'andere inzet van rijksgrond en -vastgoed in relatie tot ruimtelijke ontwikkelingen' in meer algemene zin nader verkennen.</li> </ul> </li> <li>❖ Afspraken m.b.t. het project Merwedekanaalzone deelgebied 5: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het MIRT-onderzoek wat betreft Merwedekanaalzone deelgebied 5 wordt beëindigd.</li> <li>• De onderwerpen van de (te) hoge verwervingswaardes en tijdelijke functies worden als generiek punt opgepakt door het rijk.</li> </ul> </li> <li>❖ Afspraken m.b.t. het project NDSM-terrein: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het MIRT onderzoek wat betreft NDSM wordt beëindigd.</li> <li>• De onderwerpen bodem, infrastructuur en corporaties (laatste in regionaal verband) krijgen een generiek vervolg.</li> </ul> </li> </ul>

<p><b>11.</b></p>	<p><b>MRA-net</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Afspraak dat het rijk eind 2010 op ambtelijk niveau nader wordt geïnformeerd over het MRA-net. Het gaat dan om de inhoud en het proces en het beeld van het uiteindelijke eindproduct, aan de hand van een brochure en kaartbeeld, waarbij de relatie kan worden gelegd met de Gebiedsagenda Noordwest Nederland. Het MRA-net is een nadere uitwerking en detaillering van de Gebiedsagenda Noordwest Nederland voor wat betreft het onderdeel openbaar vervoer.</li> <li>❖ Afspraak om in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011 nader in te gaan op dit MRA-net, op basis waarvan rijk en regio afspraken maken over de verdere invulling en de ontwikkeling van dit netwerk.</li> </ul>
<p><b>12.</b></p>	<p><b>Uitvraag regionale fietsroutes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Afspraak dat: <ul style="list-style-type: none"> <li>• de provincie Noord-Holland naar aanleiding van deze uitvraag een rijksbijdrage krijgt voor de route Haarlem- Amsterdam West (€ 1.353.200);</li> <li>• de Stadsregio Amsterdam naar aanleiding van deze uitvraag een rijksbijdrage krijgt voor de route Zaandam-Amsterdam (€ 1.353.200);</li> <li>• de provincie Utrecht naar aanleiding van deze uitvraag een rijksbijdrage krijgt voor de routes: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Nijkerk-Amersfoort-Leusden (€ 1.353.200)</li> <li>o Ede-Veenendaal (€ 1.141.250)</li> </ul> </li> <li>• de Stadsregio Utrecht naar aanleiding van deze uitvraag een rijksbijdrage krijgt voor de routes: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Houten-Nieuwegein-Utrecht-West (€ 1.353.200)</li> <li>o Houten-Bilthoven (€ 1.353.200).</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>❖ Afspraak dat de middelen zullen worden toegevoegd aan de BDU.</li> </ul>
<p><b>13.</b></p>	<p><b>Programma Groen 'In en rond de stad'</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Door de kabinetsformatie is vertraging ontstaan over besluitvorming over de Mid-term-review ILG in relatie tot cofinanciering door het rijk van groenprojecten om de stad en natuur. Afspraak dat het gesprek hierover tussen rijk en de provincie zo snel mogelijk wordt voortgezet.</li> <li>❖ Afspraak dat provincie en regio ondertussen verder werken aan ontwikkelingsstrategieën voor de rijksbufferzones, als basis voor met het rijk af te sluiten gebiedsakkoorden, waarin maatwerkafspraken met het rijk over cofinanciering van groenprojecten kunnen worden opgenomen.</li> <li>❖ Afspraak dat rijk en regio samen kijken hoe in de MIRT-onderzoeken MRA Zuidwest en Zaan/IJoevers nader invulling kan worden gegeven aan 'groen', zo veel mogelijk door een link te leggen met de op te stellen ontwikkelstrategieën voor de rijksbufferzones.</li> </ul>
<p><b>14.</b></p>	<p><b>Uitvoeringsagenda Recreatief Routenetwerk G4P3</b></p> <p>Het ministerie van EL&amp;I maakt een voorbehoud bij de hierna beschreven afspraken, omdat nog onduidelijk is of de aangekondigde bezuinigingen in het groene domein invloed hebben op de uitvoeringsagenda.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Afspraken voor Amsterdam: <ul style="list-style-type: none"> <li>• In januari 2010 is de Uitvoeringsagenda met de belangrijkste knelpunten in de</li> </ul> </li> </ul>

	<p>stadlandverbindingen G4P3 door rijk, provincies en steden bestuurlijk vastgesteld. Hiermee is een bedrag gemoeid van € 65 mln.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Op korte termijn zijn verschillende verbindingen te realiseren (quick wins). Het gaat hierbij om een investering van € 41 mln.</li> <li>• Voor de andere routes tot en met 2015 wordt de investering geraamd op € 24 mln. Het tekort bedraagt nog ongeveer € 17 mln. Hiervan zal ongeveer € 7,5 mln middels integrale aanpak kunnen worden gevonden. Via verkenningen zal dit nader worden geconcretiseerd.</li> </ul> <p>❖ Afspraken voor Utrecht:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• In januari 2010 is de Uitvoeringsagenda met de belangrijkste knelpunten in de stadlandverbindingen G4P3 door rijk, provincies en steden bestuurlijk vastgesteld.</li> <li>• Op korte termijn zijn verschillende verbindingen te realiseren (quick wins). Het gaat hierbij om een investering van € 41 mln.</li> <li>• Voor de andere routes tot en met 2015 wordt de investering geraamd op € 38 mln. Het tekort bedraagt nog ongeveer € 30 mln. Hiervan zal ongeveer € 11,5 mln middels integrale aanpak kunnen worden gevonden. Via verkenningen zal dit nader worden geconcretiseerd.</li> </ul> <p>❖ Afspraak: rijk en provincie zullen in de aangepaste BO ILG een afspraak opnemen over de uitvoering van de motie Jacobi/Van Gent (TK 31 700 XIV nr 86 (uit 2009)) ten behoeve van het realiseren van een of meer geprioriteerde verbindingen uit de Uitvoeringsagenda Recreatief Routenetwerk G4P3. Deze verbindingen moeten de RODS-gebieden rondom Amsterdam en Utrecht beter toegankelijk maken.</p>
<p><b>15.</b></p>	<p><b>Pieken in de Delta</b></p> <p>Het ministerie van EL&amp;I maakt een voorbehoud bij de hierna beschreven afspraak, omdat door de aangekondigde bezuinigingen in het economisch domein er geen middelen meer beschikbaar zijn voor Pieken in Delta in de toekomst. Hoe de aangekondigde bezuinigingen en het overige toekomstige Economische beleid precies wordt vormgegeven is nog onduidelijk.</p> <p>❖ Afspraak dat over de specifieke invulling van het programma Pieken in de Delta in 2011 nog overleg zal plaatsvinden tussen regio en rijk.</p>
<p><b>16.</b></p>	<p><b>Amsterdam brief</b></p> <p>❖ Afspraak dat het rijk in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011 een toelichting zal geven op de stand van zaken rondom het proces van de Amsterdam brief en de inhoudelijke stand van zaken.</p>
<p><b>17.</b></p>	<p><b>Fietsenstalling Amsterdam CS</b></p> <p>❖ Afspraak om voor de fietsenstalling te kiezen voor een combinatie van 3 locaties, te weten: Noordwest, Postzakkengebouw én onder het westelijk deel van het stationsvoorplein onder het tramemplacement in combinatie met nieuwbouw op de plaats van de huidige Zuidweststalling. Deze voorkeursvariant wordt door de gemeente Amsterdam en ProRail onderschreven en beschouwd als realistisch en haalbaar.</p> <p>❖ Afspraak dat partijen het voordeel uit het werk met werk maken gebruiken voor de locatiespecifieke faseringskosten die de bouw van de fietsenstalling en vernieuwing van het tramemplacement met zich meebrengen, waarbij het uitgangspunt is dat ten behoeve van de aanleg van de fietsenstallingen het rijk maximaal € 34 mln (incl. BTW,</p>

	<p>prijspeil 2010) beschikbaar stelt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Afspraak dat de voorkeursvariant verder wordt uitgewerkt en dat ProRail voor het einde van 2010 een projectnota zal indienen (waarbij ProRail mede afhankelijk is van de gemeente Amsterdam en de Stadsregio Amsterdam), waarna de minister van IenM een projectbesluit zal nemen.</li> </ul>
<b>18.</b>	<p><b>A8-A9</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Afspraak dat het rijk uiterlijk in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011 een besluit neemt over het verzoek van de regio voor een financiële bijdrage aan de A8-A9. Naast een projectinhoudelijk afweging zal daarbij nadrukkelijk de algemene financiële situatie van het rijk worden betrokken.</li> </ul>
<b>19.</b>	<p><b>Ombouw Amstelveenlijn</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Afspraak dat het project Ombouw Amstelveenlijn wordt aangepakt conform de principes van Sneller&amp;Beter, waarbij het planproces erop is gericht om de metro in 2017 in exploitatie te nemen.</li> <li>❖ Afspraak dat het projectbureau Amstelveenlijn, in overleg met de vertegenwoordigers vanuit het ministerie van IenM, de komende maanden werkt aan het opstellen van een aangepast verzoek om het project 'Ombouw Amstelveenlijn' op te nemen in de Planstudietabel van het MIRT.</li> <li>❖ Afspraak dat het rijk zo spoedig mogelijk na indiening van dit verzoek komt tot een beoordeling van de aanvraag en een besluit.</li> </ul>
<b>20.</b>	<p><b>Actieplan N200 Halfweg</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio zijn akkoord met de inhoud van het Actieplan N200 Halfweg, waarin mogelijke leefbaarheidsmaatregelen zijn geïnventariseerd. Een groot deel van de geïnventariseerde quick win maatregelen is in 2006 en 2010/2011 gerealiseerd.</li> <li>❖ Rijk en regio hebben geen financiële middelen beschikbaar voor de realisatie van de geïnventariseerde extra quick win maatregelen en/of duurzame oplossingen, zoals de aanleg van een tunnel.</li> <li>❖ Afspraak om Actieplan N200 Halfweg als bijlage 3 bij deze brief aan te bieden aan de Tweede Kamer.</li> <li>❖ Het rijk ziet, gezien het lage percentage overtredingen en de in 2011/2011 te realiseren quick win maatregelen, geen aanleiding de handhaving van te hard en door rood licht rijden op de N200 in Halfweg te intensiveren.</li> </ul>
<b>21.</b>	<p><b>Regionale wegverbinding N23</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Afspraak dat de provincie Flevoland eind 2010 met een onderbouwd plan komt voor de corridor Roggebot – N50. Aan het rijk zal dan een bijdrage worden gevraagd aan de oplossing voor de corridor, specifiek voor wat betreft de oeververbinding. De provincie Noord-Holland vraagt een bijdrage voor de A7 tot en met de Florasingel.</li> </ul>
<b>22.</b>	<p><b>N50 Emmeloord – Ens</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Afspraak om een startbeslissing te nemen voor een verkenning N50 Emmeloord – Ens en aan de provincie Flevoland opdracht te geven de verkenning uit te voeren.</li> </ul>

<p><b>23.</b></p>	<p><b>Vaargeul IJsselmeer – Meppel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Afspraak om de planstudie Vaarweg IJsselmeer-Meppel weer op te pakken. IenM zal, conform Sneller&amp;Beter, de komende periode in overleg met de regio allereerst werken aan de totstandkoming van een voorkeursalternatief. Dit voorkeursalternatief zal uiterlijk in najaar 2011 in samenspraak met de regio worden vastgesteld. De financiële mogelijkheden c.q. prioritering bij het rijk en de regio zijn daarbij belangrijke punten van afweging.</li> </ul>
<p><b>24.</b></p>	<p><b>Herinrichting doorstroomstation Utrecht</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De planstudie DSSU is onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS), waarover het kabinet op 4 juni een besluit genomen heeft. Gezien de urgentie van aanpassingen aan het emplacement van Utrecht Centraal was ProRail al eerder met de planstudie gestart. Door diverse oorzaken is de planstudie vertraagd. Hierdoor zijn risico's ontstaan voor aanpalende projecten, zoals de zgn Rabo-brug.</li> <li>❖ Afspraak dat het rijk realisatie conform planning zal trachten te bevorderen, voor zover dat binnen de mogelijkheden ligt.</li> </ul>
<p><b>25.</b></p>	<p><b>Groenstructuur Vathorst-Noord en verkenning groen rond Amersfoort</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het rijk faciliteert de provincie Utrecht en de gemeente Amersfoort bij het vormen van de ambitie inzake het toekomstig (na 2013) gewenste groen rond Amersfoort en voor de mogelijkheden in Vathorst-Noord in het bijzonder. In het najaar van 2010 maken provincie, gemeente en rijk een afspraak op welke wijze en wanneer deze actie wordt uitgevoerd. Provincie en gemeente nemen hiervoor het initiatief.</li> </ul>
<p><b>26.</b></p>	<p><b>Aanvullende financiering beloningsproef Driehoek Utrecht</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het definitieve projectbudget ten behoeve van het mobiliteitsproject 'beloningsmaatregel Utrecht Oost' wordt vastgesteld op € 10,27 mln. Het definitieve projectbudget wordt vastgelegd in een bijlage van het Uitvoeringsconvenant.</li> </ul>
<p><b>27.</b></p>	<p><b>A12-zone: voortgang uitwerking</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011 wordt gezien als eindpunt van de haalbaarheidsstudie A12 Centraal (vervolgfase). De haalbaarheidsstudie moet o.a. resulteren in antwoorden op de vragen die in het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 zijn gesteld: plaatsing in breder perspectief; aantonen nut, noodzaak en haalbaarheid (i.r.t. infrastructuur) van toekomstige verstedelijking in de A12 zone. Daarnaast wordt beoogd te komen tot een gezamenlijk toekomstperspectief/ambitieverhaal op hoofdlijnen voor de lange termijn en voeding voor aansturen voor een aantal deelgebieden waar op korte termijn besluitvorming gewenst is. De huidige haalbaarheidsfase kan leiden tot een besluit over onderdelen en aanbevelingen voor een toekomstperspectief (bouwstenen uit scenario's wel/niet haalbaar). In een vervolgfase moet dit verder uitgewerkt worden. In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011 worden afspraken over het vervolg gemaakt.</li> </ul>

## >>Rijk- Regioprogramma Almere-Amsterdam-Markermeer (RRAAM)

<b>BESPREEKPUNTEN</b>	
<b>1.</b>	<b>Inzet RRAAM</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Rijk en regio spreken af om de verkenning naar de drievoudige schaa sprong voor Almere de komende twee jaar voort te zetten, opdat daarover eind 2012 in de concept Rijksstructuurvisie een beslissing kan worden genomen.</li><li>❖ Rijk en regio spreken af dat dit traject langs de afgesproken lijnen uit de RAAM-brief (2009) en het Integraal Afspraken Kader (2010) wordt voortgezet.</li><li>❖ De minister ondersteunt de verdere verkenning van de RAAM-opgave. Gezien de financiële situatie wijst zij erop dat zij de Hollandse Brug bij haar besluitvorming in 2012 zal betrekken. De regio bevestigt dat alle relevante beslisinformatie in 2012 op tafel zal liggen.</li></ul>
<b>2.</b>	<b>Pre-verkenning Almere-Gooi-Utrecht (AGU)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Conform de afspraken voor het kunnen starten van een MIRT-verkenning, moet er zicht zijn op financiering. Dit ontbreekt momenteel. Er wordt daarom besloten nu geen besluit te nemen over het starten van een verkenning. Mogelijk kan dat al in 2011 als er dan meer duidelijkheid is over de financiële kaders, en anders uiterlijk in 2012. Dit laat onverlet dat AGU een duidelijke samenhang heeft met RRAAM.</li><li>❖ Rijk en regio spreken met elkaar af dat, gelet op de reeds voorziene werkzaamheden en daaraan gekoppelde investeringen voor de A27 van het rijk, er samen met Rijkswaterstaat zal worden gekeken of er in dit traject middels design, build, finance and maintenance (DBFM) een eerste stap kan worden gezet om de gesignaleerde problemen aan te pakken.</li></ul>
<b>3.</b>	<b>Verkenning Stedelijke Bereikbaarheid Almere (VSBA)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Het rijk en regio het eens zijn dat de Verkenning nu kan worden vastgesteld.</li><li>❖ Er is erkenning dat de dekking een gedeelde verantwoordelijkheid is.</li><li>❖ Er kan in het bestuurlijk overleg RRAAM geen besluit worden genomen, want er is nu geen zicht op financiering van het rijk.</li><li>❖ Afspraak dat de inhoudelijke behandeling het volgende bestuurlijk overleg RRAAM plaatsvindt.</li></ul>
<b>4.</b>	<b>Gemeentefonds</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Afsproken is dat de minister van IenM bij de minister van BZK zal informeren naar de stand van zaken rond de herziening van het Provincie- en Gemeentefonds en de regio zal informeren over de uitkomst.</li></ul>
<b>5.</b>	<b>Hamerpunt</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Rijk en regio stellen gezamenlijk de begroting proceskosten RRAAM en de plannen van aanpak voor de werkmaatschappijen en voor het maatschappelijk proces vast.</li></ul>

## >>NOORD-NEDERLAND

<b>1.</b>	<b>Gebiedsagenda Noord-Nederland</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Als aanvulling op de Gebiedsagenda Noord -Nederland is een projectenboek opgesteld. In dit projectenboek zijn projecten en programma's opgenomen die voortvloeien uit de in de Gebiedsagenda geschetste opgaven. Prioriteit hebben de projecten in het kader van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn en de projecten en programma's die voortvloeien uit de opgaven op het terrein van klimaatadaptatie, energietransitie en demografische ontwikkeling. Het gaat daarbij om projecten en programma's door rijk en regio, gezamenlijk dan wel apart.</li></ul>
<b>HAMERPUNTEN</b>	
<b>2.</b>	<b>Regiospecifiek Pakket (RSP): decentralisatie-uitkering</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ De in het RSP-convenant vastgelegde rijksbijdrage voor 2011 ten behoeve van het regionale deel van het Ruimtelijk-economisch Programma en ten behoeve van de concrete bereikbaarheidsprojecten waarvoor de betreffende decentrale overheid de contracterende partij is, wordt in 2011 naar rato uitgekeerd via het Provinciefonds aan de provincies Groningen, Fryslân, Drenthe en Flevoland en via het Gemeentefonds aan de gemeente Assen.</li></ul>
<b>3.</b>	<b>Partiële uitbreiding spoorlijn Groningen - Leeuwarden</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ In de lopende planstudie zijn tot dusverre de volgende maatregelen robuust bevonden:<ul style="list-style-type: none"><li>o dubbelspoor Zuidhorn - Hoogkerk;</li><li>o snelheidsverhoging Leeuwarden - Veenwouden;</li><li>o snelheidsverhoging Zuidhorn - Groningen.</li></ul></li><li>❖ In het vervolg van de planstudie worden de volgende aspecten nader onderzocht:<ul style="list-style-type: none"><li>o de overwegproblematiek; op dit moment wordt voor het budget rekening gehouden met het mogelijk opheffen van twee gecompliceerde overwegen;</li><li>o de locaties voor het station Hoogkerk; naast de onderzochte wordt er ook gekeken naar alternatieve locaties;</li><li>o de gevolgen van de verschillende varianten voor de aansluiting van de spoorlijn Groningen – Heerenveen op de omgeving en op de te volgen procedures; de provincie en de gemeente Groningen voeren hiernaar een quick scan uit.</li></ul></li><li>❖ Het Samenwerkingsverband Noord -Nederland (SNN) onderzoekt samen met Arriva en NS de mogelijkheid en de wenselijkheid van het doortrekken van de treindienst Groningen - Leeuwarden v.v. naar respectievelijk Leeuwarden Werpsterhoek en Assen Zuid.</li><li>❖ De uitkomsten ten aanzien van bovenstaande punten worden op 27 januari 2011 ter besluitvorming voorgelegd in een bestuurlijk overleg tussen SNN, ProRail en het ministerie van IenM.</li></ul>



<p><b>4.</b></p>	<p><b>Overige maatregelen spoorinfrastructuur</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ ProRail heeft van het ministerie van IenM (voorheen VenW) de opdracht gekregen om de samenhang tussen de maatregelen die voortvloeien uit het RSP-project 'Openbaar vervoer' (waaronder de planstudie voor de spoorlijn Groningen - Leeuwarden), de maatregelen in het kader van de motie Koopmans en overige maatregelen op het noordelijk spoornet te bewaken. In het kader van dit zgn. Programma Noord-Nederland is een aantal aanvullende acties naar voren gekomen, te weten: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Knoop Groningen: integrale planuitwerking waarin de aspecten transfer en infrastructuurbehoefte in relatie tot de toekomstige omgeving nader worden uitgewerkt. Nadruk ligt op de relatie investering ↔ klantwens, de relatie met de stationsomgeving en de faseerbaarheid. Tevens wordt er aandacht geschonken aan mogelijke tijdelijke maatregelen voor de aanlanding van de tram op het station te Groningen. Budget voor de planuitwerking wordt beschikbaar gesteld uit het concrete RSP-project 'Kolibri overige maatregelen'. De opdrachtgever voor ProRail is het ministerie van IenM. De provincie Groningen verzorgt de inhoudelijke aansturing.</li> <li>o Spoorbrug Van Harinxmakanaal: onderzoek naar de noodzaak, de wenselijkheid, de mogelijkheden en de kosten van het versnellen van de spoorbrug. Het onderzoek wordt uitgevoerd door ProRail in het kader van het Programma Noord-Nederland. De volgende vragen zullen in dit onderzoek worden meegenomen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- noodzaak c.q. wenselijkheid op basis van gespecificeerde treindiensten met drie resp. vier treinen per uur tussen Zwolle en Leeuwarden;</li> <li>- noodzaak c.q. wenselijkheid bij het doortrekken van de treindienst Groningen - Leeuwarden naar Leeuwarden Werpsterhoek;</li> <li>- de wijze waarop de spoorbrug is opgenomen in het lopende onderhouds- en vervangingsprogramma.</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>❖ De uitkomsten ten aanzien van bovenstaande punten worden op 27 januari 2011 ter besluitvorming voorgelegd in een bestuurlijk overleg tussen SNN, ProRail en het ministerie van IenM.</li> </ul>
<p><b>5.</b></p>	<p><b>Grensoverschrijdend regionaal personentreinverkeer: Groningen – Bremen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio onderschrijven het belang van grensoverschrijdend personenvervoer per spoor.</li> <li>❖ In opdracht van de provincie Groningen is een verkenning uitgevoerd voor het gehele spoortraject Groningen - Bremen. De provincie heeft nu inzicht in de vraag welke infrastructurele maatregelen nodig zijn om tot een substantiële reistijdverbetering te komen. Het betreft zowel maatregelen aan Nederlandse zijde als ook aan Duitse zijde.</li> <li>❖ De definitieve besluitvorming over de Nederlandse aanpassingen aan het spoor is mede afhankelijk van de besluitvorming over de eventuele Duitse aanpassingen. Om deze reden is het niet mogelijk om nu een definitief besluit te nemen over cofinanciering door het rijk vanuit amendement Cramer/Koopmans (TK 31700A, nr. 71).</li> <li>❖ Er is pas sprake van een definitieve toekenning van de rijks- en regionale bijdrage als wordt voldaan aan alle voorwaarden van provincie Groningen en het rijk die investeringen op dit traject maatschappelijk verantwoord maken.</li> <li>❖ De minister van IenM en de provincie Groningen streven er naar om uiterlijk in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011 afspraken te maken over een definitieve reservering van de rijksbijdrage.</li> </ul>

6.	<p><b>Spoorbrug en bochtverruiming Zuidhorn</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio hebben definitieve afspraken gemaakt over de spoorbrug en de bochtverruiming Zuidhorn (scope en raming). De rijksbijdrage voor de uitvoering van het project wordt zo spoedig mogelijk per brief aan de regio bevestigd, zo mogelijk voor 1 december 2010.</li> <li>❖ De provincie Groningen is verantwoordelijk voor de uitvoering. In 2011 zal daarmee worden gestart.</li> </ul>
7.	<p><b>Vaarweg Lemmer – Delfzijl, fase 2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio hebben overeenstemming bereikt over de scope van het plan van aanpak en de verdeling van de studiekosten. Over de in de planstudie te onderzoeken rijksreferentievarianten vindt nog nader overleg plaats in de coördinatiegroep Lemmer – Delfzijl. Over de rijksreferentievariant voor de brug Burgum is overeenstemming.</li> <li>❖ De rijksbijdrage voor het opstellen van de planstudie wordt zo spoedig mogelijk per brief aan de regio bevestigd, zo mogelijk voor 1 december 2010.</li> <li>❖ De provincies Fryslân en Groningen zijn verantwoordelijk voor het opstellen van de planstudie.</li> </ul>
<b>NATIONAAL STEDELIJK NETWERK GRONINGEN–ASSEN</b>	
8.	<p><b>MIRT onderzoek Gebiedsontwikkeling Assen FlorijnAs</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en de gemeente Assen hebben de scope van het MIRT-onderzoek en de onderzoeksvragen vastgelegd. Het plan van aanpak voor het onderzoek is vastgesteld volgens de onderzoeksbeslissing van 1 november 2010.</li> <li>❖ De voortgang wordt besproken in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011 en de eindrapportage in het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2011.</li> </ul>
9.	<p><b>OV-strategie Groningen – Assen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het stedelijke netwerk Groningen - Assen vervult een belangrijke centrumfunctie in een omvangrijk, maar ijl verzorgingsgebied. De op deze situatie toegesneden bereikbaarheidsstrategie heeft geleid tot een sterke groei van het aantal reizigers in het openbaar vervoer. Deze reizigersgroei gaat gepaard met toenemende exploitatiekosten ondanks de hogere kostendeckingsgraad die wordt bereikt door een betere bezetting van de OV-capaciteit.</li> <li>❖ Rijk en regio spreken af om, rekening houdend met de budgettaire kaders, ten behoeve van de bespreking in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011 gezamenlijk oplossingsrichtingen te verkennen voor de toekomstige tekorten in de exploitatie.</li> </ul>
10.	<p><b>Quick wins Netwerkanalyse Groningen-Assen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De invulling van de quick win Bereikbaarheid busstation Assen (2e tranche) is op verzoek van de regio gewijzigd. Start uitvoering 2010 en oplevering 2011.</li> <li>❖ De uitvoering van de overige quick wins 1e en 2e tranche verloopt conform planning (zie afsprakenlijst bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 nr. 16).</li> </ul>

STEDELIJK NETWERK FRYSLAN	
11.	<p><b>Gebiedsontwikkeling Leeuwarden Nieuw Stroomland</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In overleg tussen rijk en regio is besloten dat het traject om te komen tot een startbeslissing MIRT-verkenning Gebiedsontwikkeling Leeuwarden Nieuw Stroomland niet wordt voortgezet.</li> <li>❖ Onder regie van de provincie Fryslân is de Intergemeentelijke Structuurvisie Nieuw Stroomland opgesteld. De komende periode wordt op initiatief van de regio samen met het rijk onderzocht op welke wijze de gebiedsontwikkeling verder kan worden gebracht. Rijk en regio spreken af om hierover in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011 te rapporteren en een besluit te nemen over eventuele vervolgstappen.</li> </ul>
12.	<p><b>Gedecentraliseerde spoorlijnen (quick scan): Friese lijnen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het onderzoek naar de wissels (zie afsprakenlijst bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 nr. 22) heeft vertraging opgelopen. Het ministerie van IenM en de provincie Fryslân spreken daarom af om het maken van definitieve afspraken over welke wissels worden aangepakt te verzetten naar uiterlijk het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011.</li> </ul>
13.	<p><b>Quick wins Netwerkanalyse Leeuwarden, Westergozone, A7-zone nog overleg</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De uitvoering van de quick wins 1e en 2e tranche verloopt conform planning (zie afsprakenlijst bestuurlijke overleggen MIRT voorjaar 2010 nr. 23).</li> </ul>
REGIONAAL STEDELIJK NETWERK ZUID DRENTHE	
14.	<p><b>MIRT-verkenning Gebiedsontwikkeling Centrumontwikkeling Emmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In het kader van de MIRT-verkenning moeten nog diverse acties worden uitgevoerd. In overleg tussen rijk en regio is dan ook besloten om de bespreking van de uitkomsten van de MIRT-verkenning te verzetten naar het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011.</li> </ul>
15.	<p><b>E233 Meppen – Cloppenburg</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De minister van IenM stelt, overeenkomstig het verzoek van de regio, € 150.000 beschikbaar voor de planstudie E233 Meppen - Cloppenburg. De regio is hierover per brief geïnformeerd.</li> </ul>
16.	<p><b>Vaarweg IJsselmeer - Meppel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De minister van IenM heeft besloten om, na eerder capaciteitsgebrek, de planstudie Vaarweg IJsselmeer - Meppel weer op te pakken. Het ministerie van IenM zal, conform Sneller&amp;Beter, de komende periode in overleg met regio allereerst werken aan de totstandkoming van een voorkeursalternatief. Dit voorkeursalternatief zal uiterlijk in najaar 2011 in samenspraak met de regio worden vastgesteld. De financiële mogelijkheden c.q. prioritering bij het rijk en de regio zijn daarbij belangrijke punten van afweging.</li> </ul>

<b>BESPREEKPUNTEN</b>	
<b>1.</b>	<p><b>Gebiedsagenda</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De minister van IenM vindt het een goede zaak dat Overijssel en Zwolle Kampen zich via een integrale, strategische verkenning voor 2040 oriënteren op de opgave tot versterking van de centrumfunctie van Zwolle Kampen. Op basis van het projectplan zal worden bezien of, en zo ja, hoe het ministerie van IenM daarin kan participeren.</li> <li>❖ De staatssecretaris van IenM heeft deelname aan de stuurgroep van de integrale, strategische verkenning van Zwolle Kampen vanuit DGW toegezegd.</li> <li>❖ Spoorzone Zwolle: eind 2010 wordt de Spoorzone in relatie tot het MIRT op ambtelijk niveau tussen het ministerie van IenM, Overijssel en Zwolle besproken.</li> <li>❖ Het ministerie van EL&amp;I heeft voor de opgave Food Valley bevestigd dat er in het bestuurlijk overleg MIRT van voorjaar 2011 een gezamenlijke notitie van provincie, regio en de betrokken rijkspartners zal voorliggen op basis waarvan een beslissing genomen kan worden over een te starten MIRT-verkenning.</li> </ul>
<b>2.</b>	<p><b>Waalweelde</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De staatssecretaris van IenM en gedeputeerde Gelderland hebben afgesproken: <ul style="list-style-type: none"> <li>• dat WaalWeelde als pilot integraal onderdeel gaat uitmaken van het Deltaprogramma Rivieren, met behoud van de naam Waalweelde, organisatie, planning en overlegstructuur;</li> <li>• dat voor die kansrijke onderdelen van Waalweelde, waarbij sprake is van 'zicht op financiering', een startbeslissing voor een verkenning wordt genomen. In samenspraak wordt bekeken welke onderdelen het betreft. Daarnaast wordt in samenspraak bepaald voor welke onderdelen een besluit tot een MIRT-onderzoek kan worden genomen;</li> <li>• dat in het volgende bestuurlijk overleg MIRT de voortgang zal worden besproken;</li> <li>• dat Gelderland de totstandkoming van de Deltawet en het Deltafonds zal ondersteunen.</li> </ul> </li> </ul>
<b>3.</b>	<p><b>Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Landsdeel Oost benadrukt de positieve grondhouding t.o.v. PHS voor personenvervoer, maar goederenvervoer vraagt in Oost-Nederland om toekomstvaste oplossingen.</li> <li>❖ De minister van IenM geeft aan een betere benutting van de Betuweroute te gaan onderzoeken als alternatief voor vervoer in Oost-Nederland over het reguliere spoornet en dat in het vervolgproces PHS gezamenlijk alternatieve projecten voor de korte boog bij Deventer worden onderzocht in een MER (bijv. een langere boog om Deventer of een route via Zutphen - Hengelo).</li> </ul>
<b>4.</b>	<p><b>Gebiedsontwikkeling A1-zone</b></p> <p><i>Gebiedsgerichte Verkenning A1 zone:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Gedeputeerde Overijssel heeft als voorzitter van de stuurgroep A1-zone de verkenning aangeboden en ook regionaal gepresenteerd. De regio wil in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011 afspraken maken met de minister over te treffen maatregelen.</li> <li>❖ Het rijk onderschrijft de uitgangsprincipes van de gebiedsgerichte verkenning voor de A1</li> </ul>

	<p>zone en stemt in met afronding daarvan.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Afgesproken is dat het programmateam A1-zone het voortouw neemt om een bestuursovereenkomst op te stellen. Bekeken moet worden welke afspraken met het rijk nodig zijn en of deze via het bestuurlijk overleg MIRT of een ander overleg gemaakt kunnen worden.</li> </ul> <p><i>Capaciteitsuitbreiding A1 Apeldoorn–knooppunt Azelo:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De minister van IenM constateert dat uit de studies blijkt dat met de korte termijnmaatregelen, waartoe het ministerie van IenM (voorheen VenW) eerder heeft besloten (benuttingpakket bij Beekbergen ad € 41 mln), voor de komende jaren (tot 2020) op de A1 aan de NoMo-streefwaarden kan worden voldaan. Voor het rijk kan hiermee dit project voorlopig worden afgerond. Er is op dit moment geen ruimte in het Infrastructuurfonds. Door monitoring zal de mobiliteitsontwikkeling de komende jaren worden gevolgd.</li> <li>❖ De regio vraagt de minister om een bredere afweging van de problematiek dan de toegepaste NoMo-normen, waarbij met name wordt bedoeld op de te hanteren trajectlengtes, en is van mening dat voor 2020 geïnvesteerd moet worden in het oplossen van problemen, met name door het vele vrachtverkeer, om verdere economische ontwikkeling te faciliteren.</li> <li>❖ De minister van IenM zegt toe dat er in het kader van de gebiedsgerichte, nadere uitwerking van de NMCA ook naar de situatie op de A1 zal worden gekeken. De regio zal hierbij worden betrokken.</li> <li>❖ De periode tot het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011 zal worden benut om de mogelijkheden van de financiële invulling van een (eventuele) capaciteitsuitbreiding te verkennen. (De effecten van de Statenverkiezingen van maart 2011 en gevolgen van het regeerakkoord worden hierbij betrokken). De resultaten hiervan worden in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011 besproken.</li> </ul>
<p><b>5.</b></p>	<p><b>Voortgang planstudie bereikbaarheid A12/A15</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Voor de trajectnota/MER worden de volgende alternatieven onderzocht: het doortrekkingsalternatief (brug/tunnel), het bundelingsalternatief (brug/tunnel) en het regiocombinalternatief (waarvoor twee varianten worden onderzocht).</li> <li>❖ Met uitzondering van de soberste regiocombivariant is er nog geen financieel sluitend dekkingsvoorstel voor de weginfrastructuur. Om ook voor een doortrekking van de A15 tot een financieel sluitend dekkingsvoorstel te komen, is overeengekomen conform het Regeerakkoord te bezien of een PPS-constructie meer mogelijkheden biedt. De PPS zal zich met name richten op betolling. Betolling is slechts mogelijk bij nieuwe wegen en is daarmee alleen relevant voor de doortrekkingsalternatieven. Zo spoedig mogelijk starten hiervoor de marktverkenningen, waarbij begin volgend jaar in het Convenantenoverleg bezien wordt of hier voldoende perspectief in zit.</li> <li>❖ Het streven is uiterlijk medio 2011 naar aanleiding van het dan op te leveren eindconcept TN/MER een voorlopig standpunt in te nemen, waarbij het voorlopig standpunt zich richt op de vraag welk voorkeursalternatief in aanmerking komt om uitgewerkt te gaan worden, inclusief financieringsafspraken.</li> <li>❖ Het landsdeel heeft aandacht gevraagd voor de kosten van BLD en BTW.</li> <li>❖ De minister van IenM heeft toegezegd daar aandacht voor te hebben, maar de kosten van RWS moeten wel worden gedekt.</li> </ul>

<b>HAMERPUNTEN</b>	
<b>6.</b>	<p><b>N50 Kampen-Kampen Zuid</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In het bestuurlijk overleg MIRT mei 2010 is afgesproken dat voor de N50 Kampen - Kampen Zuid een bedrag van in totaal € 10 mln is gereserveerd (€ 9 mln als restant van het amendement Hofstra/Van Hijum (TK 30 800 A nr 43) en € 1 mln van de provincie). Nu is afgesproken dit bedrag als taakstellend budget in te zetten voor verbetering van dit traject en te starten met een onderzoek naar de mogelijkheden daartoe.</li> </ul>
<b>7.</b>	<p><b>Opdrachtverlening voor de planstudie N35 Zwolle - Wijthmen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Stand van zaken: de in het bestuurlijk overleg MIRT van mei 2010 gemaakte afspraken zijn conform MIRT in uitvoering.</li> </ul>
<b>8.</b>	<p><b>Starten van de verkenning N35 Nijverdal - Wierden:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Stand van zaken: provincie Overijssel en rijk stellen momenteel gezamenlijk de startbeslissing op, waarin de afspraken worden vastgelegd over scope en financiering.</li> </ul>
<b>9.</b>	<p><b>Starten verkenning N35 Wijthmen – Nijverdal:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio komen overeen om het eventueel starten van de verkenning van dit gedeelte van de N35, hetgeen mede afhangt van zicht op dekking, opnieuw te agenderen voor het bestuurlijk overleg MIRT van voorjaar 2011.</li> </ul>
<b>10.</b>	<p><b>Vaarweg IJsselmeer – Meppel (VIJM)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het ministerie van IenM heeft besloten om, na eerder capaciteitsgebrek, de planstudie Vaarweg IJsselmeer-Meppel weer op te pakken. IenM zal, conform Sneller&amp;Beter, de komende periode in overleg met regio allereerst werken aan de totstandkoming van een voorkeursalternatief. Dit voorkeursalternatief zal uiterlijk in najaar 2011 in samenspraak met de regio worden vastgesteld. De financiële mogelijkheden c.q. prioritering bij het rijk en de regio zijn daarbij belangrijke punten van afweging.</li> </ul>
<b>11.</b>	<p><b>IJsselsprong</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Stand van zaken: momenteel voert het ministerie van IenM de robuustheidstoets uit. Medio 2011 neemt de bewindspersoon van IenM een SNIP 3 besluit voor de waterveiligheidsmaatregelen in het plan IJsselsprong, waaronder tevens een besluit over het schrappen van de ruimtelijke reservering uit de PKB.</li> </ul>
<b>12.</b>	<p><b>IJsseldelta Zuid:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Stand van zaken: de aanleg van de bypass Kampen is één van de belangrijkste projecten in de gebiedsontwikkeling IJsseldelta-Zuid. Op grond van de ondertekende bestuursovereenkomst wordt met de 12 betrokken overheden het SNIP 3 besluit voorbereid conform het SNIP handboek. In de bestuursovereenkomst is onder andere de financiering en uitvoeringsfasering van de bypass en zomerbedverlaging vastgelegd, evenals de vervolgaanpak en organisatiestructuur. De planning is erop gericht dat de</li> </ul>

	<p>provincie Overijssel in mei 2011 de adviesnota SNIP 3 voor besluitvorming door de minister aanbiedt. Voor de Adviesnota SNIP 3 worden ook een Realisatie- en Samenwerkingsovereenkomst voorbereid. Hierin worden onder meer rollen van partijen bij de realisatie vastgelegd. De provincie Overijssel is bereid de rol van opdrachtgever voor de aanleg van de bypass in combinatie met zomerbedverlaging in te vullen.</p>
<b>13.</b>	<p><b>N18: scope aanpassing</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Afspraak/mededeling: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Regio Twente draagt € 450.000,- extra bij aan een toekomstvaste aansluiting N18- A35. Rijk en regio (in vervolg: 'Partijen') zijn akkoord met de scopeaanpassing voor een toekomstvaste aansluiting.</li> <li>2. Partijen zijn akkoord met het verplaatsen van de aansluiting de Laarberg (200 m.) en de aanleg van een extra kruising fietsverbinding nabij Groenlo, mits kostenneutraal.</li> <li>3. Partijen zijn akkoord met het verplaatsen van de aansluiting Eibergen en het verkorten van de verbindingsweg, mits kostenneutraal;</li> <li>4. Vanwege onvoldoende zicht op aanvullende financiering vanuit de regio vinden er geen andere aanvullingen plaats op de scope van het project.</li> </ol> </li> </ul>
<b>14.</b>	<p><b>(Tussen)resultaten onderzoek knelpunt Neerbosch (A50/A73) in relatie tot Nationale Markt- en Capaciteits Analyse (NMCA)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ RWS heeft onderzocht wat de benuttingsmogelijkheden zijn en kijkt in overleg met aanliggende gemeenten en de stadsregio Arnhem Nijmegen welke mogelijkheden zij zien voor Neerbosch. Dit zal leiden tot een rapport dat aangeeft welke aanvraag voor knooppunt Neerbosch zou kunnen worden ingediend bij een eventuele 2<sup>e</sup> tranche benuttingen.</li> </ul>
<b>15.</b>	<p><b>Spoorkruising Borne</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De gemeente Borne heeft een plan voor de oplossing van de spoorkruisende problematiek in Borne gepresenteerd aan het ministerie van IenM.</li> <li>❖ De minister van IenM heeft in brief van 12 oktober 2010 afspraak bevestigd dat Borne het plan één stap verder uitwerkt. Het gaat daarbij met name om het in beeld brengen van de problematiek en de mogelijke oplossingen.</li> </ul>
<b>16.</b>	<p><b>Knooppunten A28/N340 en N 340/N36</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De provincie Overijssel vraagt om medefinanciering door het rijk van de knooppunten A28/N 340 en N 340/N36 alsmede de ongelijkvloerse kruising van de N 340 met de spoorlijn Zwolle-Noord Nederland, en/of medefinanciering van het project als geheel als een MIRT/BDU-project boven de BDU grens van € 112,5 mln.</li> <li>❖ Op dit moment is er bij het rijk geen geld beschikbaar.</li> <li>❖ De provincie dient een onderbouwd verzoek in bij het ministerie van IenM. Het spelregelkader MIRT is hierbij leidend. Het ministerie heeft aangeboden haar expertise in te zetten bij deze aanvraag. Er van uitgaand dat de brief op korte termijn aan het ministerie van IenM wordt gezonden, is toegezegd dat het ministerie zorg zal dragen voor beantwoording uiterlijk begin 2011.</li> </ul>

<p><b>17.</b></p>	<p><b>Uitvraag regionale fietsroutes</b></p> <p>Naar aanleiding van de uitvraag krijgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ de Regio Twente een rijksbijdrage voor de route fietssnelweg F35 (€ 1.353.200);</li> <li>❖ de Stadsregio Arnhem Nijmegen een rijksbijdrage voor de routes: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Nijmegen - Beuningen (€ 1.353.200)</li> <li>o De Liemers (€ 1.353.200).</li> </ul> </li> </ul> <p>Overigens krijgt de provincie Utrecht naar aanleiding van deze uitvraag een rijksbijdrage voor de routes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Nijkerk - Amersfoort - Leusden (€ 1.353.200)</li> <li>o Ede - Veenendaal (€ 1.141.250)</li> </ul> <p>De middelen zullen worden toegevoegd aan de BDU.</p>
<p><b>18.</b></p>	<p><b>Spoorlijn Arnhem-Doetinchem-Winterswijk</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Gedeputeerde Gelderland heeft aandacht gevraagd voor de kwetsbaarheid en verstoringen van de dienstregeling en voor de toename van het vervoer op de spoorlijn Arnhem-Doetinchem-Winterswijk.</li> <li>❖ De minister van IenM heeft toegezegd over de verstoringen nogmaals contact te laten opnemen met ProRail. Zij zal ProRail om een reactie vragen en is bereid om, als dat nodig mocht blijken, samen met Gelderland, de Stadsregio en ProRail het uiterste te doen om deze lijn na alle gedane inspanningen en investeringen naar behoren te laten functioneren.</li> <li>❖ Ten aanzien van de toename van het vervoer heeft de minister van IenM gewezen op de afspraak uit 2008 dat decentrale overheden die een frequentieverhoging nodig vinden, gelet op de (verwachte) ontwikkeling van de vervoervraag, dit voornemen schriftelijk kunnen aanmelden bij de minister van IenM en ProRail, minimaal 3 jaar voordat zij de frequentie willen verhogen. Op die manier kunnen partijen gezamenlijk tijdig nagaan of de frequentieverhoging ook door hen als noodzakelijk wordt beoordeeld en of hij (al dan niet met extra benuttingsmaatregelen) past op de beschikbare infrastructuur.</li> </ul>
<p><b>19.</b></p>	<p><b>Uitzetten Nationaal Vervoerbewijs (NVB)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Landsdeel Oost verzoekt de minister om de toepassing van het nationaal vervoerbewijs in Oost Nederland zo snel mogelijk af te schaffen. De Stadsregio Arnhem Nijmegen kan als enige al wel aan de vastgestelde criteria voldoen.</li> <li>❖ De minister van IenM heeft een vergelijkbaar verzoek van Friesland ontvangen. Het ministerie heeft dat verzoek getoetst en de decentrale overheden in Oost Nederland geïnformeerd over het besluit ten aanzien van het afschaffen van het NVB in Friesland per 23 december 2010.</li> </ul>
<p><b>20.</b></p>	<p><b>Toekomstige vorm en frequentie Bestuurlijk Overleg MIRT</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Landsdeel Oost geeft de voorkeur aan de handhaving van de huidige frequentie van twee maal per jaar. Zij bepleit wel om het voorjaarsoverleg 2011 zo laat mogelijk in het voorjaar (juni) te houden in verband met de verkiezingen van Provinciale Staten.</li> <li>❖ De minister van IenM zegt toe zoveel mogelijk met deze voorkeur rekening te zullen houden.</li> </ul>



<b>BESPREEKPUNTEN</b>	
<b>1.</b>	<b>Gebiedsagenda Limburg</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ In de periode tot voorjaar 2011 zal in de gebiedsagenda Limburg de samenhang met de nationale thema's verder worden geëxpliciteerd, tegen de achtergrond van de Limburgse grensligging, de demografische omslag en het streven naar duurzaamheid. Met name gaat het daarbij om Brainport Zuid Oost Nederland in relatie tot Venlo en de internationale bereikbaarheid. In het stedelijk netwerk Zuid-Limburg gaat het daarbij vooral om de integrale aanpak van de krimpopgave en de grensligging en voor het Maasdal de relatie met het Deltaprogramma.</li><li>❖ Daarbij zal aandacht worden besteed aan selectie, prioritering, fasering en rolverdeling.</li></ul>
<b>2.</b>	<b>Maasvallei – Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Voor het project Ooijen-Wanssum is de regionale publieke aanpak afgerond; deze is vastgelegd in een Publieke Samenwerkingsovereenkomst die op 3 november 2010 getekend is. Onderdeel daarvan is de definitieve regionale bijdrage in de financiering (totaal € 50,5 mln). De kostenraming komt vooralsnog uit op € 150 – 200 mln.</li><li>❖ Daarmee is het stadium van de regionale onderzoeken vooralsnog afgesloten.</li><li>❖ Alvorens kan worden besloten tot een MIRT-verkenning stelt de regio, overeenkomstig de spelregels van het MIRT, als onderdeel van het MIRT-onderzoek een beslisdocument op dat inzicht geeft in de financiële middelen, de naar financierder gespecificeerde dekking van de kosten, personele capaciteit en uitvoeringsplanning (inclusief fasering) naar inhoud en financiën.</li><li>❖ In het MIRT-onderzoek wordt invulling gegeven aan de vraag op welke wijze en in welke mate het project inhoudelijk en financieel aansluit bij de rivieropgave op de korte en lange termijn (Deltaprogramma Rivieren).</li><li>❖ Rijk en regio hebben de ambitie om in februari 2011 nader te besluiten over de start van een MIRT-verkenning. De regio neemt het voortouw om het daarvoor benodigde MIRT-onderzoek tijdig af te ronden.</li></ul>
<b>3.</b>	<b>A2-zone/Westelijke mijnstreek – Zuidaansluiting Chemelot (spoor)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Voor het regionale initiatief om een spooraansluiting in zuidelijke richting te realiseren van het industrieterrein Chemelot bij Sittard-Geleen (met elektrificatie en uitbreiding van het emplacement) is deze zomer door het ministerie van IenM (voorheen VenW) met het convenant Bereikbaarheidsimpuls Limburg € 5 mln ter beschikking gesteld uit het PAGE-budget, vanwege het positieve effect op de externe veiligheid op het goederenemplacement Sittard-Geleen.</li><li>❖ Daarnaast heeft EL&amp;I (voorheen EZ) eerder aangegeven voor dit project € 2,5 mln beschikbaar te houden. Daarbij heeft dit ministerie indertijd de voorwaarde gesteld dat deze toezegging alleen gestand kan worden gedaan indien in het najaar van 2010 (en bij voorkeur in het kader van het bestuurlijk overleg MIRT) zekerheid over de uitvoering van het project wordt gegeven. EL&amp;I heeft zich bereid verklaard hierin enige ruimte te bieden, door deze termijn op te rekken zodat de regio uiterlijk in december 2010 afdoende zekerheid kan bieden.</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Ter uitvoering van de afspraak in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010, dat de initiatiefnemers zullen bezien of besparingen op de realisatiekosten mogelijk zijn, heeft de regio een versoberd plan met financieringsvoorstel voorgelegd. Naar het oordeel van het ministerie van IenM is het kostenoverzicht bij dit voorstel niet volledig. Daarnaast resteert in het voorstel van de provincie, na aftrek van de toezegging dat provincie en gemeente bereid zijn ieder een aanvullende bijdrage van € 5 mln te verlenen, een tekort van € 5 mln. De provincie verzoekt het ministerie van IenM om een extra bijdrage ter grootte van dit tekort.</li> <li>❖ De regio zegt toe de financiële risico's voor haar rekening te willen nemen, uitgaande van een ramingsmarge van 40% (en op basis van de investeringsraming van Movares).</li> <li>❖ De regio benadrukt dat naar haar oordeel het nationale belang breder is dan waarop de bijdragen van de ministeries van IenM en EL&amp;I zijn gebaseerd (externe veiligheid goederenemplacement Sittard-Geleen en toekomstverwachting Chemelot); daarbij worden genoemd het oplossen van een knelpunt in het Basisnet (LPG-transporten), het ontlasten van de Brabantroute (gevaarlijke stoffen) en de spoorzone Sittard - Geleen.</li> <li>❖ De minister van IenM wijst er op dat in het door de voormalig minister van VenW en de regio ondertekende convenant, sprake is van een gemaximeerde bijdrage van het ministerie van IenM van € 5 mln. De door de regio aan IenM gevraagde aanvullende bijdrage van € 5 mln wordt niet gehonoreerd.</li> <li>❖ Afsproken wordt dat de regio in overleg zal treden met de betrokken bedrijven over de ontbrekende middelen.</li> </ul>
<p><b>4.</b></p>	<p><b>Greenport Venlo - Verkenning A67 (inclusief Noord-Brabant)</b></p> <p><i>NO REGRET PAKKET</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het No Regret Pakket A67 is op een goede manier uitgewerkt.</li> <li>❖ Bij de fasering van de uitvoering van het No Regret Pakket wordt rekening worden gehouden met de bereikbaarheid van de Floriade en verkeersveiligheid.</li> <li>❖ Het No Regret Pakket wordt voor een uitvoeringstoets (met name op kosten) voorgelegd aan Rijkswaterstaat.</li> <li>❖ De totale omvang van het No Regret Pakket bedraagt: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Verkeersveiligheidsmaatregelen en verzorgingsplaatsen in Noord Brabant: € 10 mln (inclusief btw en bld).</li> <li>○ Verkeersveiligheidsmaatregelen en verzorgingsplaatsen in Limburg: € 10 mln (inclusief btw en bld).</li> <li>○ Ecologische en landschappelijke maatregelen in Noord Brabant en Limburg: € 20 mln (inclusief btw en bld).</li> <li>○ Voor de financiering van verkeersveiligheidsmaatregelen en verzorgingsplaatsen in Limburg is € 10 mln (inclusief btw en bld) beschikbaar. Dit is opgenomen in het convenant 'Bereikbaarheidsimpuls Limburg'.</li> <li>○ Het besluit over de financiering van de overige No Regret maatregelen wordt uitgesteld tot mei 2011.</li> </ul> </li> </ul> <p><i>MIRT ONDERZOEK</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het nieuwe verkeersprognosemodel: NRM wordt naar verwachting pas in het eerste kwartaal van 2011 opgeleverd. Hierdoor loopt het MIRT onderzoek vertraging op.</li> <li>❖ Het MIRT onderzoek kan (op termijn) leiden tot een verkenning. Voorwaarden zijn dat de verkeerskundige urgentie wordt aangetoond en dat de financiële middelen</li> </ul>

	<p>beschikbaar zijn.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Binnen het MIRT onderzoek zal aandacht worden besteed aan Zaarderheiken, Leenderheide (Noord Brabant) en de capaciteit van verzorgingsplaatsen op de lange termijn. Bij dit laatste worden HWN en OWN los van elkaar beoordeeld.</li> </ul>
5.	<p><b>A2-zone/Westelijke mijnstreek – A2–Maasbracht-Geleen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De minister van IenM herbevestigt de afspraken uit het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009, inhoudende dat uitgegaan wordt van realisatie van de definitieve verbreding van dit traject van 2x2 naar 2x3 in 2016, als de verkeersafwikkeling dat nodig maakt. Het kader hiervoor wordt gevormd door de gebiedsuitwerking van de NMCA die in het voorjaar van 2011 kan worden afgerond.</li> <li>❖ Uitgaande van het ontwerpaanpassingsbesluit A2 Maasbracht-Geleen, dat betrekking heeft op de realisering van één permanente rijstrook tussen Urmond en Geleen, heeft de herbevestiging betrekking op het traject Maasbracht-Urmond.</li> </ul>
6.	<p><b>Parkstad Limburg – Verstedelijkingsafspraken en onorthodoxe maatregelen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Met betrekking tot de woonvisies komen partijen overeen dat er in maart 2011 gedeelde analyses liggen.</li> <li>❖ Wat betreft de Onorthodoxe maatregelen Parkstad nemen partijen kennis van de rapportage (eerste tranche) en stand van zaken bij het onderzoek.</li> <li>❖ De steun aan het doel van het traject 'Onorthodoxe maatregelen' wordt herbevestigd.</li> </ul>
7.	<p><b>Maastricht Heuvelland – Ruimtelijk Pakket Maastricht-Noord</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Instemmen met het beslisdocument Ruimtelijk Mobiliteitspakket Maastricht-Noord en daarbij constateren dat er voor het rijk voldoende informatie is om een projectbesluit te nemen.</li> <li>❖ Het beslisdocument vast te stellen als MIRT-projectbesluit (fase 3).</li> <li>❖ Instemmen met de hoofdlijnen voor de financiering van het Ruimtelijk Mobiliteitspakket Maastricht-Noord, waarbij de regiopartijen gezamenlijk garant staan voor de uitvoering in relatie tot de samenhangende gebiedsontwikkeling, inclusief de bijbehorende risico's.</li> <li>❖ Kennis nemen van de garantie van € 65 mln door de regio voor de capaciteitsvergroting voor de Noorderbrug. De totale investering is geraamd op € 125 mln. Het rijk staat garant voor een maximale bijdrage van € 60 mln conform het convenant Bereikbaarheidsimpuls Limburg. De regio zal over de onderlinge verdeling van risico's en financiering in de regio een RMP-uitvoeringsovereenkomst opstellen (op korte termijn gereed).</li> <li>❖ Over de uitvoering van het RMP rapporteert de regio periodiek in het kader van het convenant Bereikbaarheidsimpuls Limburg.</li> </ul>

## >>NOORD-BRABANT

<b>BESPREEKPUNTEN</b>	
<b>1.</b>	<b>Gebiedsagenda</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Naar aanleiding van de presentatie van de Gebiedsagenda is afgesproken dat de regio voor de Oostelijke Langstraat een kosten- en financieringsvoorstel maakt. RWS kan daarvoor vanwege zijn kennisrol door de regionale overheden benaderd worden, maar zal geen actieve rol binnen dat onderzoek vervullen. Aan de hand van dat voorstel zal nader overleg plaatsvinden of het onderwerp op de agenda komt in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011.</li></ul>
<b>2.</b>	<b>Vervolg Planstudie A27 Lunetten-Hoopolder</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Vooralsnog wordt voor het deeltraject Werkendam-Scheiwijk ingezet op variant C+. Deze kost volgens de huidige raming € 35 mln meer dan de goedkoopste variant B, plus € 75 mln (huidige raming) extra voor aanvullende maatregelen aan het onderliggend wegennet. De regio zal zich inspannen om de extra kosten voor het onderliggend wegennet bijeen te brengen. Het rijk zal zich inspannen financiering te vinden voor het verschil tussen alternatief B en C+ op het hoofdwegennet.</li></ul>
<b>3.</b>	<b>N65</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ De afgesproken gebiedsgerichte pilot wordt voortgezet. De minister vraagt de regio met nadruk om op zoek te gaan naar creatieve en innovatieve financieringsmogelijkheden. Daarbij is aangegeven dat een vervolg niet vanzelfsprekend is, aangezien er op dit moment geen rijksmiddelen beschikbaar zijn. De eerste fase van het onderzoek richt zich op de vraag: wat is de precieze problematiek, welke mogelijke (alternatieve) oplossingsrichtingen kunnen worden ingezet en wie kan en is bereid de benodigde investeringen te financieren? Dit houdt tevens een stevige verkenning naar cofinanciering in. De regio zet het onderzoek naar financiering voort met die inzet.</li></ul>
<b>4.</b>	<b>A58 Tilburg-Eindhoven</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ De regio geeft, overeenkomstig het Regeerakkoord, de relatie met Brainport en Eindhoven Airport (Aldersadvies), hoge prioriteit aan het starten van een verkenning A58 Tilburg – Eindhoven. Er is voor het starten van een verkenning echter onvoldoende zicht op financiering van het project. Rijk en regio benutten het komend half jaar om de mogelijke onderzoeksvragen voor een verkenning nader uit te werken binnen de randvoorwaarden van prioritering en financiering. In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011 wordt hierover verder gesproken.</li></ul>
<b>HAMERPUNTEN</b>	
<b>5.</b>	<b>Verstedelijking en pilots onorthodoxe maatregelen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Zoals in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 is afgesproken, zal de uitwerking van de kwalitatieve woningbouwopgave nog worden opgepakt. Hierop zal in het volgende bestuurlijk overleg worden teruggekomen.</li><li>❖ Kennis is genomen van de stand van zaken bij het onderzoek Via Breda.</li></ul>

6.	<p><b>Spoor Breda-Utrecht</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Provincie rondt voor eind 2010 de ontwerpstudie af naar het 'niet onmogelijk maken' van een mogelijk toekomstige spoorlijn A27 Breda – Utrecht zodat inzichtelijk wordt waar welke ruimte door de regionale overheden gereserveerd moet worden voor een spoorlijn Breda-Utrecht. Op basis van deze inzichten wordt een besluit genomen of en zou ja hoe er in de 2<sup>e</sup> fase MER rekening gehouden kan worden met het 'Niet onmogelijk maken van de spoorlijn'.</li> </ul>
7.	<p><b>Brainport Oost</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio werken aan de intergemeentelijke structuurvisie Rijk van Dommel en Aa, de MER NO-corrridor en de businesscase voor de realisatie van de totale opgave in de Brainport-Oost. De eerste globale business-case wordt geagendeerd in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011. De definitieve business-case volgt dan in het bestuurlijk overleg MIRT van voorjaar 2012.</li> <li>❖ Rijk geeft snel duidelijkheid hoe van de kant van het rijk de inspanningsverplichting voor de groen-blauw opgave in het Rijk van Dommel en Aa (Rijksbufferzone) zal worden ingevuld.</li> </ul>
8.	<p><b>MIRT-verkenning A58 Sint Annabosch-Galder</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Dit najaar start de verkenning voor de A58 knooppunt Sint Annabosch - knooppunt Galder op basis van de Startbeslissing van 28 september 2010. Het rijk is bereid de studiekosten op zich te nemen. Het beschikbaar komen van de benodigde financiële middelen voor de uitvoering is een voorwaarde voor het nemen van een voorkeursbeslissing aan het eind van deze verkenning.</li> <li>❖ Als bijlage 5 is de startbeslissing van deze MIRT-verkenning opgenomen.</li> </ul>
9.	<p><b>Onderzoek naar mogelijkheden van een station tbv landzijdige ontsluiting Eindhoven Airport (Intentieverklaring Alderstafel)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De minister van IenM zal conform het Aldersadvies NS en ProRail verzoeken om de voor besluitvorming benodigde beslisinformatie aan te leveren voor station Eindhoven Airport (Acht).</li> </ul>
10.	<p><b>A67 (inclusief Limburg)</b></p> <p><i>No REGRET PAKKET</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het No Regret Pakket A67 is op een goede manier uitgewerkt.</li> <li>❖ Bij de fasering van de uitvoering van het No Regret Pakket wordt rekening gehouden met de bereikbaarheid van de Floriade en verkeersveiligheid.</li> <li>❖ Het No Regret Pakket wordt voor een uitvoeringstoets (met name op kosten) voorgelegd aan Rijkswaterstaat.</li> <li>❖ De totale omvang van het No Regret Pakket bedraagt: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Verkeersveiligheidsmaatregelen en verzorgingsplaatsen in Noord Brabant: € 10 mln (inclusief btw en bld).</li> <li>○ Verkeersveiligheidsmaatregelen en verzorgingsplaatsen in Limburg: € 10 mln (inclusief btw en bld).</li> <li>○ Ecologische en landschappelijke maatregelen in Noord Brabant en Limburg: € 20 mln (inclusief btw en bld).</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Voor de financiering van verkeersveiligheidsmaatregelen en verzorgingsplaatsen in Limburg is € 10 mln (inclusief btw en bld) beschikbaar. Dit is opgenomen in het convenant 'Bereikbaarheidsimpuls Limburg'.</li> <li>o Het besluit over de financiering van de overige No Regret maatregelen wordt uitgesteld tot mei 2011.</li> </ul> <p><i>MIRT ONDERZOEK</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het nieuwe verkeersprognosemodel: NRM wordt na verwachting pas in het eerste kwartaal van 2011 opgeleverd. Hierdoor loopt het MIRT onderzoek vertraging op.</li> <li>❖ Het MIRT Onderzoek kan (op termijn) leiden tot een verkenning. Voorwaarden zijn dat de verkeerskundige urgentie wordt aangetoond en dat de financiële middelen beschikbaar zijn.</li> <li>❖ Binnen het MIRT Onderzoek zal aandacht worden besteed aan Zaarderheiken (Limburg), Leenderheide en de capaciteit van verzorgingsplaatsen op de lange termijn. Bij dit laatste worden HWN en OWN los van elkaar beoordeeld.</li> </ul>
<p><b>11.</b></p>	<p><b>Sleutelgebied Eindhoven</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het rijk stopt de verkenning Nieuwe Sleutelprojecten in het licht van het Regeerakkoord.</li> </ul>
<p><b>12.</b></p>	<p><b>Uitvraag regionale fietsroutes</b></p> <p>Voor de regio Brabant wordt afgesproken dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o de provincie Noord-Brabant naar aanleiding van deze uitvraag een rijksbijdrage krijgt voor de route 's-Hertogenbosch - Oss (€ 1.353.200);</li> <li>o de Stadsregio Eindhoven naar aanleiding van deze uitvraag een rijksbijdrage krijgt voor de volgende routes: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Valkenswaard - Waalre - Eindhoven (€ 1.007.156)</li> <li>• Eindhoven - Helmond (€ 1.260.000).</li> </ul> </li> </ul> <p>De middelen zullen worden toegevoegd aan de BDU.</p>

>>ZEELAND

<b>1.</b>	<b>N62 Sluiskiltunnel</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Een belangrijke mijlpaal is bereikt: de gunning van de aanleg van de Sluiskiltunnel aan BAM en TBI Holding.</li></ul>
<b>2.</b>	<b>Pilot onorthodoxe maatregelen Scheldekwartier Vlissingen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Kennis nemen van onderstaande stand van zaken bij het onderzoek:<ul style="list-style-type: none"><li>• Na analyse van het project (door gemeente, provincie en het ministerie van BZK/WWI) zijn de volgende onderwerpen voor mogelijke onorthodoxe maatregelen naar voren gekomen: tijdelijke functies, hergebruik cultuurhistorisch erfgoed, mogelijkheden voor deeltijdwonen, verhuisketenregeling. Met name het laatste onderwerp (waar nader onderzoek voor wordt uitgevoerd) is interessant omdat hiermee een relatie met de krimpogave in de directe omgeving kan worden gelegd.</li><li>• Mede naar aanleiding van de uitkomsten van het aanjaagteam Krimp wordt het programma voor Scheldekwartier nog eens tegen het licht gehouden, gezien de veranderde marktomstandigheden. Dat gebeurt in een conferentie in november waar bestuurders van gemeente Vlissingen en de provincie, marktpartijen, corporaties en het ministerie van BZK/WWI zich over deze vraag buigen.</li></ul></li></ul>
<b>3.</b>	<b>Deltawateren</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Besluitvorming over de Gebiedsagenda ZuidwestDelta vindt plaats in het bestuurlijk overleg MIRT Zeeland. Deze gebiedsagenda komt bij de andere betrokken landsdelen (Zuidvleugel en Noord-Brabant) als hamerstuk op de agenda. Komen uit de gebiedsagenda concrete MIRT-projecten voort dan vindt besluitvorming plaats in de betreffende landsdelen. Dit kunnen dus andere landsdelen zijn dan Zeeland.</li></ul>
<b>4.</b>	<b>MIRT-onderzoek Zuidwest Walcheren</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Akkoord gaan met het plan van aanpak.</li><li>❖ In het najaar van 2011 kan een conceptrapport met de resultaten van de scenariostudies in het bestuurlijk overleg MIRT worden voorgelegd. Na aanpassing van het rapport kan in het voorjaar van 2012 besluitvorming plaatsvinden over een eventuele startbeslissing voor een MIRT verkenning.</li><li>❖ Het MIRT onderzoek wordt door regio en rijk gezamenlijk uitgevoerd. Alle betrokken partijen leveren de benodigde menskracht. Indien externe ondersteuning op onderdelen toch gewenst is, dan komt dit in eerste instantie ten laste van de regionale partijen.</li></ul>