

## **BO MIRT Brief 2014**

### **Bijlage 1 AFSPRAKENLIJST BESTUURLIJKE OVERLEGGEN MIRT 2014**

#### **1. NOORD-HOLLAND, UTRECHT, FLEVOLAND**

In het kader van de vernieuwing van het MIRT heeft het Bestuurlijk Overleg MIRT (BO MIRT) Noord-Holland, Utrecht, Flevoland plaatsgevonden op locatie in de regio. Deze eerste keer trad de regio Utrecht op als gastheer. Als onderdeel van het programma was er aansluitend een werkbezoek aan Utrecht Science Park. Uitgangspunt voor de bespreking was, dat stedelijke gebieden steeds belangrijker worden als het gaat om het versterken van de internationale concurrentiepositie. Kijken naar stedelijke gebieden vraagt om een integrale blik, waarbij verstedelijking, mobiliteit, leefomgeving, water en energie in samenhang met elkaar worden gezien. Ook vraagt het om een andere manier van samenwerken tussen overheden en het daarbij actief betrekken van bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties.

Het gesprek over stedelijke gebieden is in dit BO MIRT geconcretiseerd aan de hand van de casussen Amsterdam-Sloterdijk en Utrecht-oost/Science Park. In Amsterdam-Sloterdijk ligt de opgave in de transformatie van een monofunctioneel kantoreengebied naar een gemengd gebied met wonen, werken en voorzieningen, waarbij optimaal gebruik wordt gemaakt van de goede bereikbaarheid in het aanwezige knooppunt. Het gebied Utrecht-oost/Science Park ontwikkelt zich snel tot een belangrijk ruimtelijk-economisch cluster op het gebied van life science, duurzaamheid en gezondheid. Een goede (OV) bereikbaarheid is een aandachtspunt om de ontwikkeling van het gebied een verdere kwaliteitsimpuls te geven. Voor de gewenste hoogwaardige Science Park ontwikkeling werken publieke en private partijen sinds 2013 samen.

<b>1.</b>	<b>Transformatie in 20 Ke-zone Schiphol</b> De staatssecretaris van IenM neemt eind november in overleg met de minister van Wonen en Rijksdienst een besluit over de voorwaarden waaronder transformatie in de 20 Ke-Zone rond Schiphol mogelijk is.
<b>2.</b>	<b>Transformatie en planschade</b> Het Expertteam (kantoor) Transformatie van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland zal via het ministerie van Binnenlandse Zaken gevraagd worden onderzoek te doen naar het mogelijk negatieve effect van de bestaande planschaderegeling op transformatieplannen en mogelijke oplossingen hiervoor. De regio zal bij dit onderzoek worden betrokken.
<b>3.</b>	<b>Transformatie Amsterdam-Sloterdijk</b> Regio en rijk werken samen uit welke concrete samenhangende acties en maatregelen, gericht op het wegnemen van belemmeringen, in de tijd nodig zijn om verdere stappen te zetten in de transformatie van Amsterdam-Sloterdijk naar een gemengd gebied van wonen, werken en voorzieningen, welke partijen daarbij het voortouw dienen te hebben en op welke bestaande overlegtafels hierover nadere afspraken moeten worden gemaakt. De (semi-) private partijen in het gebied zullen daarbij worden betrokken.
<b>4.</b>	<b>Agenda Stad en Amsterdam-Sloterdijk</b> De regio en in het bijzonder de gemeente Amsterdam gaat na of de casus Amsterdam-Sloterdijk, en mogelijke vergelijkbare casussen in de Noordvleugel, zich lenen voor agendering in de Agenda Stad en stemt dit af met het ministerie van Binnenlandse Zaken, die deze agenda trekt.
<b>5.</b>	<b>MIRT onderzoek Knoop Schiphol Plaza</b> Het ministerie van IenM en de regio zullen in het kader van het lopende MIRT onderzoek Knoop Schiphol Plaza met elkaar en met de andere betrokken partijen NS, Prorail en Schiphol verder werken aan het (financieel en inhoudelijk) optimaliseren en aanbrengen van fasering in de ontwikkelde oplossingsrichting en het verkennen van alternatieve financieringsmogelijkheden. Gezien de zeer beperkte financiële ruimte in het Infrastructuurfonds is er vanuit rijkszijde op de korte termijn geen zicht op een bijdrage aan een robuuste oplossing. Een eventuele bijdrage aan een kleine stap zal onderdeel moeten uitmaken van de herijking (najaar 2015), waarbij het van belang is dat deze eerste stap past in het eindbeeld. Hiermee wordt geborgd dat, indien er in de toekomst zicht ontstaat op financiering van het eindbeeld (door het ministerie van IenM of van de andere partijen), het voorwerk is gedaan, de eerste stap niet leidt tot kapitaalvernietiging en voortvarend kan worden doorgegaan met het project.

<b>6.</b>	<p><b>Bereikbaarheid Utrechts Science Park in relatie tot Beter Benutten</b></p> <p>De private partijen in het Utrechts Science Park zetten zich in om de bereikbaarheid te verbeteren, bijvoorbeeld door spreiding van werk- en openingstijden en van collegetijden. Daarbij wordt onder andere aansluiting gezocht bij lopende initiatieven vanuit het regionale werkgeversnetwerk U15, mede in relatie tot het programma Beter Benutten (zie ook punt 7 'OV verkenning Utrecht').</p>
<b>7.</b>	<p><b>OV verkenning Utrecht</b></p> <p>In vervolg op het OV MIRT onderzoek Regio Utrecht, en mede in samenhang met punt 6 'Bereikbaarheid Utrechts Science Park in relatie tot Beter Benutten', zal gestart worden met een regionale verkenning, die wordt getrokken door de regio en waarin wordt samengewerkt met het ministerie van IenM. Op deze wijze wordt er voor gezorgd, dat als er in de toekomst zicht is op een financiële bijdrage van het ministerie van IenM aan het project, het nodige 'huiswerk' is gedaan en voortvarend kan worden doorgegaan met het project. Of er sprake zal zijn van een financiële bijdrage is mede afhankelijk van besluitvorming over de herijking (medio 2015).</p>
<b>8.</b>	<p><b>Noordelijke Randweg Utrecht</b></p> <p>Het ministerie van IenM stelt de financiële bijdrage aan het regionale project Noordelijke Randweg Utrecht (NRU), onder met de regio nader overeen te komen randvoorwaarden, eerder ter beschikking, zodat het project versneld kan worden gerealiseerd in de periode 2020-2022. Hiermee wordt invulling gegeven aan de toezegging van de minister van IenM aan de Tweede Kamer om te onderzoeken of een versnelde aanleg van de NRU haalbaar is.</p>

## 2. ZUIDELIJKE RANDSTAD

<b>1.</b>	<b>Mainport-Greenport</b> <p>Het versterken van de relatie tussen de Greenports in de Zuidelijke Randstad en de Mainport Rotterdam is onderdeel van de Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad, zoals vastgesteld in het BO MIRT 2013. Om hier invulling aan te geven zijn tafels georganiseerd met ondernemers uit de Greenport en de Mainport. In het BO heeft dhr. Jansen namens de ondernemers werkzaam in de versketen het resultaat van deze tafels gepresenteerd en het Manifest "Green meets Port" overhandigd (zie <a href="http://www.vno-ncwwest.nl">www.vno-ncwwest.nl</a> voor het manifest). In het BO is een aantal van de door de ondernemers geagendeerde onderwerpen besproken: het belang van de realisatie van de Rotterdamse Coolport (synchronomodale hub in Waal/Eemhaven) en een intermodaal opstappunt aan de noordzijde van de Nieuwe Waterweg, het op termijn gebruiken van het spoor voor versproducten naar het zuiden en oosten van Europa en de transitie van handelsterreinen. De ondernemers hebben aangegeven het overleg met overheden te willen continueren in het platform Fresh Corridor Rotterdam.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Afgesproken wordt de samenwerking tussen overheden en bedrijfsleven voort te zetten, waarbij de vorm, de duur en de wederkerigheid van de inzet van overheden en bedrijfsleven de komende maanden nader worden uitgewerkt.</li><li>❖ Investerende ondernemers besluiten uiteindelijk over de realisatie van de Coolport Rotterdam en dat moment lijkt dichterbij te komen. Het Havenbedrijf Rotterdam zet zich actief in om er met de ondernemers uit te komen. Het budget wat eerder door het ministerie van Economische Zaken beschikbaar is gesteld aan de provincie Zuid-Holland voor de fysieke ontsluiting van de Coolterminal blijft beschikbaar. Dit geldt ook voor de subsidieregeling van de provincie. De provincie is bereid de subsidieregeling ten behoeve van de fysieke ontsluiting aan te passen, mocht dit noodzakelijk zijn.</li><li>❖ De locatie voor een binnenvaart containerterminal aan de noordzijde van de Nieuwe Waterweg in het Westland is nog niet rond. De locatie Hoek van Holland lijkt het meest ideaal. De provincie Zuid-Holland neemt vanuit overheidszijde de regie om tot een gedragen locatie te komen. IenM is zo nodig bereid actie te ondernemen om draagvlak voor de voorkeurslocatie te bespoedigen.</li><li>❖ IenM en het Havenbedrijf Rotterdam spreken af de versshuttles over het spoor en de daarvoor benodigde voorzieningen te bespreken op de landelijke spoorgoederentafel. Dat is de plek waar de relevante partijen de mogelijkheden kunnen bespreken.</li><li>❖ Rijk en regio starten met een gezamenlijke studie naar het veranderend (logistiek) ruimtegebruik ten behoeve van de Greenports in Zuid-Holland, onder de voorwaarden dat ondernemers participeren en ook de relatie met de Greenports Aalsmeer en Venlo en Schiphol in het onderzoek wordt betrokken. Deze studie wordt afgestemd met de gebiedsverkenning die de provincie Zuid-Holland is gestart in het Westland.</li></ul>
<b>2.</b>	<b>Energie</b> <p>Het ruimtelijk mogelijk maken van energietransitie, het vergroten van de zelfvoorzienendheid van energie en het ontwikkelen van een warmteteet is onderdeel van de Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad. Besparen op warmtegebruik kan in Zuid-Holland een grote bijdrage leveren aan de doelstellingen van het Energieakkoord. In het BO heeft mevrouw van der Steenhoven (Programmabureau Warmte Koude Zuid-Holland) het warmtenet Zuid-Holland toegelicht. Met het warmtenet wordt restwarmte vanuit het Rotterdamse havengebied ingezet in de glastuinbouw en voor de verwarming van woningen. In het BO is gesproken over onder meer de bijdrage van het warmtenet aan de doelstellingen voor duurzaamheid, de kosten en baten en de relatie met gerelateerde onderwerpen als energiebesparing in de bebouwde omgeving, aardwarmte en de vervanging van het gasnet. Dhr. Smits (Havenbedrijf Rotterdam) en dhr. van Ruiten (LTO Glaskracht Nederland) hebben aan het gesprek deelgenomen vanuit het perspectief van de leveranciers respectievelijk de afnemers van warmte.</p> <p>Zuid-Holland loopt voorop met besparing van warmtegebruik en kan als voorbeeld dienen voor andere gebieden in Nederland. Het vertrouwen van leverende en afnemende partijen cruciaal is voor de realisatie van het warmtenet, evenals het overwinnen van onzekerheid, gezien de lange termijn van de investering. In verband met de levensduur en vervangingsbehoefte van energiecentrales, warmtekrachtkoppeling en gasleidingen is er urgentie om met elkaar na te gaan in welke gebieden op welk energiesysteem in te zetten (warmtenet, gas, energieneutraal, etc.). Daarbij is door de regio bijzondere aandacht gevraagd voor de relatie warmte en energielabel/-certificaat voor woningen.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio spreken af om gezamenlijk met marktpartijen en kennisinstututen een regionale energievise en uitvoeringsstrategie op te stellen, waarin de koppeling wordt gelegd tussen warmtenetten en energiebesparing. Zo snel mogelijk, maar uiterlijk voor de zomer van 2015. De regionale energievise bevat een integrale analyse op slim en efficiënt energiegebruik (glastuinbouw/industrie), energiebesparing in - en verduurzaming van de gebouwde omgeving en collectieve warmteoplossingen. In de uitvoeringsstrategie komen de belangrijkste knelpunten voor collectieve warmteoplossingen aan de orde.</li> <li>❖ Rijk en regio hechten belang aan het realiseren en optimaal functioneren van een warmtenet. In de vervolgfase nemen aan publieke zijde vier gemeenten (Rotterdam, Den Haag, Delft en Westland) samen met de provincie Zuid-Holland het voortouw om te komen tot een coalitie tussen markt en overheid. Zij worden opdrachtgever van een groep opdrachtnemende partijen (met onder meer Havenbedrijf Rotterdam, energiebedrijven, LTO/tuinders) voor een onderzoek naar tracé, organisatie, financiering en aanpak van de realisatie van een warmtepijp Rotterdam-Westland-Den Haag, als onderdeel van de warmterotonde.</li> <li>❖ Het Rijk is bereid belemmeringen weg te nemen waar dat kan. IenM neemt de warmtepijpleidingen op in de Structuurvisie Ondergrond.</li> </ul>
<b>3.</b>	<p><b>MIRT-onderzoek Internationale connectiviteit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Op basis van de onderzoeken die nu zijn uitgevoerd naar de huidige situatie stellen Rijk en regio de volgende opgaven voor de Zuidelijke Randstad vast op het gebied van internationale connectiviteit: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Versterken internationale connectiviteit als onderdeel van een te ontwikkelen strategie versterken economische toplocaties.</li> <li>○ Verbeteren relaties Zuidelijke Randstad met het internationale spoorwegennetwerk.</li> <li>○ Beter benutten van de potentie van de luchthavens Schiphol en Rotterdam – The Hague Airport voor de Zuidelijke Randstad.</li> <li>○ Beter organiseren ketenintegratie, onder andere gericht op het beter benutten van bestaande infrastructuur.</li> <li>○ Verbeteren versvoersstromen Mainport – Greenport; zie ook agendapunt Mainport – Greenport.</li> </ul> </li> <li>❖ In de komende fase worden de opgaven nader onderzocht en wordt bezien in hoeverre de opgaven overeind blijven, wanneer rekening wordt gehouden met reeds lopende programma's en onderzoeken van Rijk en regio. Het resultaat is een concrete ontwikkelagenda in 2015, waarbij oplossingen met name worden gezocht in innovatie en het beter benutten van bestaande infrastructuur. De ruimte voor overheidsinvesteringen is zeer beperkt op de korte en middellange termijn.</li> </ul>
<b>4.</b>	<p><b>MIRT-onderzoek Stimuleren stedelijk wonen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio spreken af zich in te zetten om tussentijdse Quick Wins te faciliteren.</li> </ul>
<b>5.</b>	<p><b>LTSA herijking n.a.v. Spoortafels</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio spreken in het kader van de Lange termijn Spooragenda (LTSA) herijking af snel met elkaar in overleg te gaan om te waarborgen dat de beslisinformatie over de door de regio en spoorsector aan te leveren prioritaire projecten en programma's beschikbaar is voorafgaand aan de landsdelige spoortafels die in februari 2015 zijn gepland.</li> </ul>
<b>6.</b>	<p><b>Quick wins A15 Papendrecht-Gorinchem</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en Regio stellen vast dat, in lijn met de afspraken uit het BO MIRT 2013, het onderzoek Quick Wins A15 ver gevorderd is. Dit geldt zowel voor de ontwerpen, als voor de bijbehorende verkeersrapporten en de kostenramingen. Rijkswaterstaat is conform de gemaakte afspraak gedurende het proces nauw betrokken bij het onderzoek en is in de gelegenheid gesteld om conceptversies te toetsen.</li> <li>❖ Gezien de stand van zaken van het onderzoek spreekt het Rijk de intentie uit om in het kader van Beter Benutten Vervolg aan de hand van de definitieve rapporten uiterlijk in het eerste kwartaal van 2015 een besluit te nemen over de Quick Wins A15.</li> </ul>

7.	<p><b>MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam - Den Haag</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid regio Rotterdam – Den Haag zal in de eerste helft van 2015 starten, waarbij rijk en regio streven naar het eerste kwartaal. Daarbij wordt aansluiting gezocht bij de lopende (MIRT-) onderzoeken, zoals Internationale connectiviteit.</li> </ul>
8.	<p><b>Duinpolderweg</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio komen in het voorjaar 2015 bij elkaar om op basis van het dan beschikbare onderzoeksmateriaal het te hebben over de vraag of er een rijksbelang is bij het project Duinpolderweg. De coördinatie van dit onderwerp ligt bij de provincie Noord-Holland.</li> </ul>
9.	<p><b>Vervolg Deltaprogramma Rijnmond-Drechtsteden</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De provincie Zuid-Holland initieert met de gemeenten in Alblasserwaard - Vijfheerenlanden, het waterschap Rivierenland en het Rijk een MIRT-onderzoek Alblasserwaard naar verbinding van een ruimtelijke en economische gebiedsagenda en waterveiligheid. Het onderzoek bouwt voort op de voorkeursstrategie van het Deltaprogramma. Het zwaartepunt ligt op de zuidrand van de Alblasserwaard. Het onderzoek is naar verwachting eind 2016 gereed.</li> <li>❖ De gemeente Rotterdam initieert, samen met andere overheden en bedrijven, een MIRT-onderzoek Adaptatiestrategie Waterveiligheid Buitendijks. Het onderzoek bestaat uit het ontwikkelen van een adaptatiestrategie voor waterveiligheid in buitendijkse gebieden in de regio Rijnmond-Drechtsteden met grote aantallen bewoners en grote economische waarde. Via pilots wordt in verschillende type gebieden met complexe opgaven ervaring opgedaan.</li> </ul>
10.	<p><b>Opgaventabel Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio stellen de geactualiseerde opgaventabel vast, behorende bij de Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad, waarin de besluiten van het BO MIRT 2014 indien nodig nog worden toegevoegd.</li> </ul>

### 3. OOST NEDERLAND

<b>1.</b>	<b>Vernieuwing MIRT en Zwolle Kampen Netwerkstad (ZKN)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Het rijk vraagt andere overheden, maatschappelijke organisaties en bedrijven om actief aan de vernieuwing van het MIRT bij te dragen.</li><li>❖ ZKN heeft gekozen voor de koploperaanpak en heeft met deze nieuwe aanpak al concrete resultaten behaald. ZKN richt zich daarbij op: het versterken van de samenwerking tussen de O's (onderzoek, onderwijs, overheid, ondernemers en (initiatieven van) onderop) en op het verdelen van verantwoordelijkheden en taken en versterken van de doe-kracht.</li><li>❖ ZKN wil de komende jaren actief met alle regionale partners, bedrijfsleven en rijk samen aan de slag blijven om een aantal belangrijke vraagstukken op een slagvaardige en innovatieve wijze aan te pakken te weten: de wateropgave/klimaatactieve IJsselvedeltdelta, de bereikbaarheid (beter benutten) en energietransitie.</li><li>❖ IenM spreekt haar waardering uit voor de aanpak van ZKN zoals dat is gebleken uit de Beter Benutten koploperaanpak en biedt aan om deze aanpak te ondersteunen door mee te denken, door contacten en netwerken te verbinden en extra kennis aan te reiken, door het stimuleren van het bieden van maatwerk en -daar waar nodig- wet en regelgeving aan te passen (oa Omgevingswet).</li><li>❖ Rijk en regio onderzoeken samen of de koploperaanpak ook toepasbaar is voor energietransitie en klimaatactieve IJsselvedeltdelta. EZ onderzoekt welke rol het verder kan spelen om de aanpak voor energietransitie te versterken.</li></ul>
<b>2.</b>	<b>Opgave economische structuurversterking en gebiedsgericht MIRT onderzoek Arnhem Nijmegen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Rijk en regio spreken af het MIRT onderzoek naast de analyse te voorzien van een concrete actie cq uitvoeringsagenda en daarmee dit onderzoek uiterlijk in het voorjaar 2015 af te ronden.</li><li>❖ De regio richt zich met voorrang en kracht op het tot stand komen van een gedragen gezamenlijke ambitie en prioritering van acties (focus) ten behoeve van de uitvoeringsagenda.</li><li>❖ IenM vraagt tbv de uitvoeringsagenda de koppeling te leggen met het MIRT onderzoek Goederencorridor Oost waarbij oa gekeken wordt naar de kansen en belemmeringen van de corridor voor dit gebied.</li><li>❖ IenM en EZ zullen zich bezinnen op de bijdrage die vanuit het rijk geleverd kan worden aan de economische structuur versterking van Arnhem Nijmegen mede op basis van de analyse van dit MIRT Onderzoek en de uitkomsten van de Beleidsverkenning Versterking Vestigingsklimaat Nederland (BVNL).</li></ul>
<b>3.</b>	<b>Hoogwatergeul Varik-Heesselt</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Regio heeft aangegeven eerder dan najaar 2015 te willen starten met de MIRT verkenning Varik-Heesselt.</li><li>❖ Het Rijk zal op korte termijn aangeven welke vragen zij nog beantwoord wil zien om transparant te kunnen prioriteren tbv de verdeling van de 200 milj euro tot 2028 voor de meerkosten van rivierverruiming.</li><li>❖ De provincie zal eveneens op korte termijn aangeven welke cofinancieringsmogelijkheden er zijn.</li><li>❖ Over deze twee punten zullen rijk en regio met elkaar in gesprek gaan.</li></ul>

4.	<p><b>Valleilijn</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Op het verzoek van de Provincie Gelderland om een bijdrage van IenM in de kosten van de kwartierdienst van de Valleilijn, geeft IenM aan dat de resultaten van de onderzoeken (naar de kwartierdienst Valleilijn en doorgaande verbinding naar Arnhem) en de gecorrigeerde Quick scan MKBA van de Valleilijn haar nog steeds geen aanleiding geven om te overwegen een bijdrage te verlenen aan de onderzochte maatregelen op de Valleilijn (zie ook brief van 3 februari 2014, kenmerk IENM/BSK-2014/13607 en van 29 september 2014, kenmerk IENM/BSK-2014/148560). Het door de staatssecretaris bij de behandeling van de begroting van IenM toegezegde nadere onderzoek naar en overleg over een goedkopere en kosteneffectieve oplossing voor het capaciteitsprobleem op enkele ritten in de spits op de Valleilijn is nog gaande. De staatssecretaris zal de Kamer over de uitkomst van het nadere onderzoek en het overleg met de regio en de vervoerder zo spoedig mogelijk informeren, indien mogelijk nog vóór het Notaoverleg MIRT.</li> <li>❖ Er is al wel inmiddels overeenstemming bereikt tussen rijk en regio over de implementatie en cofinanciering van de geselecteerde maatregelen van het instrument vraagbeïnvloeding (zie ook punt 7). Daarmee is een totaalbudget gemoeid van € 824.000. IenM en Gelderland dragen elk € 362.000 bij en Connexxion € 100.000 (alle bedragen incl. btw).</li> </ul>
5.	<p><b>Elektrificatie Zwolle-Wierden en Decentralisatie Zwolle – Enschede</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Afsproken is dat I&amp;M € 20,6 mln. bijdraagt aan de elektrificatie van Zwolle-Wierden. Dit is incl. de € 6,5 mln. uit het Lenteakkoord en incl. de bijdrage aan de beheer en onderhoudskosten t/m 2028.</li> <li>❖ Voor de structurele beheer en onderhoudskosten vanaf 2029 moeten de afspraken nog worden gemaakt op basis van het uiterlijk begin 2015 vast te stellen beleidskader financiering beheer- en onderhoudskosten.</li> <li>❖ Overijssel bevestigt de decentralisatie van Zwolle-Enschede per 14 december 2014. Met de NS kan de provincie nu de afspraken gaan maken over de onderhandse gunning voor de eerstkomende jaren en kan de aanbesteding worden gestart.</li> <li>❖ Uitgangspunt van Overijssel is dat in december 2017 de nieuwe concessie zal ingaan, met elektrisch materieel.</li> </ul>
6.	<p><b>Herijking Spoor</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Partijen spreken af zo spoedig mogelijk met elkaar in overleg te gaan om te waarborgen dat er ten behoeve van de landsdelige tafels die in februari 2015 zijn gepland de beslisinformatie beschikbaar is voor de door de regio en spoorsector aan te leveren prioritaire projecten en programma's.</li> </ul>
7.	<p><b>Beter Benutten regionaal spoor</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Definitief besluit tot een bijdrage van IenM van € 6,37 mln. (zijnde 50%) voor de twee versnellingsmaatregelen op Zwolle-Enschede in kader Beter Benutten regionaal spoor (incl. € 84.000 voor de beheer en onderhoudskosten t/m 2028, waarbij ook geldt dat voor de structurele kosten vanaf 2029 nog afspraken moeten worden gemaakt o.b.v. hierna genoemd beleidskader, zie punt 8).</li> <li>❖ Het verzoek van Overijssel om een bijdrage uit Beter Benutten aan het extra perron te Zwolle wordt op basis van recente informatie nog eenmaal gezien of het nu wel voldoet aan de criteria. Indien het voorstel niet voldoet aan de criteria, heeft de provincie de mogelijkheid het project in te brengen bij de herijking Spoor.</li> <li>❖ Over de inzet van restant middelen BB voor de Gelderse trajecten (Arnhem-Winterswijk en Valleilijn) wordt een besluit genomen zodra er overeenstemming is over de verdeling van B en I kosten.</li> </ul> <p>Rijk en regio stemmen in met:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ het pakket met vraagbeïnvloedingsmaatregelen voor Zutphen-Hengelo- Oldenzaal (totaal € 348.000), de Valleilijn (824.000; zie punt 4) en de Maaslijn (893.000) en met de cofinanciering daarvan (50/50) door rijk en regio. Bij de beschikbaarstelling door IenM zal rekening worden gehouden met reeds verleende voorschotten.</li> </ul>

<b>8.</b>	<p><b>Beheer en instandhouding</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ IenM werkt in nauwe afstemming met de regionale overheden (coördinatie aan regiozijde door Provincie Gelderland) de beleidslijn uit. De beleidslijn bevat uitgangspunten, afspraken en spelregels voor kostenverdeling BOV bij verschillende soorten spoorprojecten.</li> <li>❖ Op ambtelijk niveau leveren de regionale overheden bouwstenen aan voor het voorstel, waarbij IenM de eindregie behoudt als verantwoordelijke partij.</li> <li>❖ De beleidslijn zal op de landelijke spoortafel begin 2015 worden vastgesteld of zoveel eerder als mogelijk.</li> </ul>
<b>9.</b>	<p><b>Bruggen Twentekanalen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Met de afronding van het MIRT Onderzoek Bruggen Twentekanalen hebben Rijk en regio de intentie uitgesproken om gezamenlijk vijf bruggen over het Twentekanaal te versterken en dit uit te werken in een bestuursovereenkomst.</li> </ul>
<b>10.</b>	<p><b>Bediening bruggen en sluisen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Voor het onderzoek naar een robuust bediend vaarwegennet in Overijssel zal een budget van circa € 50.000,- nodig zijn (indicatief). De kosten van het onderzoek worden evenredig verdeeld tussen de partners Rijk en regio.</li> <li>❖ RWS zal als centrale actor binnen het Overijsselse vaarwegennet deze actie coördineren; dit zegt echter niets over de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van eventuele maatregelen in de toekomst.</li> </ul>
<b>11.</b>	<p><b>A1/A35 Azelo Buren</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Onder leiding van RWS Oost Nederland zal de situatie met betrekking tot doorstroming en verkeersveiligheid rond de A1/A35 Azelo Buren nader worden geanalyseerd.</li> <li>❖ In beginsel wordt ingezet op een gedragsverandering van de automobilisten op dit traject om de doorstroming en de verkeersveiligheid te verbeteren via Beter Benutten-maatregelen. Rijkswaterstaat trekt het proces om uiterlijk begin maart 2015 de plannen van aanpak voor geschikte maatregelen in te dienen.</li> <li>❖ De vraag van regionale partijen om vaker dynamische snelheidsverlaging te gaan toepassen op deze wegvakken wordt serieus door IenM onderzocht en kan worden beoordeeld als de analyse resultaten voor Beter Benutten bekend zijn.</li> </ul>
<b>12.</b>	<p><b>N36</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio besluiten om naast implementatie van de maatregelen vanuit Meer Veilig 3 de doorstroming en verkeersveiligheid op de N36 te blijven monitoren met de reguliere middelen van het Rijk.</li> </ul>
<b>13.</b>	<p><b>Bestuursovereenkomst N35 Wijthmen – Nijverdal</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Met het ondertekenen van de bestuursovereenkomst maken Rijk en Regio afspraken over maatregelen om de verkeersveiligheid op de N35 op het tracé Wijthmen – Nijverdal te verbeteren.</li> <li>❖ Het rijk stelt hier voor € 5 mln. beschikbaar en de provincie Overijssel €10 mln.</li> </ul>



14

**Strategisch gesprek over de wateropgave**

Vanuit de Vernieuwing van het MIRT is de koppeling met het Deltaprogramma in opbouw, onder meer door de strategieën van het Deltaprogramma te koppelen aan de gebiedsopgaven van de gebiedsagenda's om zo gezamenlijk de meekoppelkansen te kunnen identificeren en te benutten.

Door een divers samengestelde groep bestaande uit overheden, semi publieke organisaties en bedrijfsleven is tijdens BO MIRT discussie gevoerd. Twee onderwerpen stonden daarbij centraal: governance water en ruimte (bewustwording over mogelijke koppeling wateropgave en ruimtelijke opgave, flexibel programmeren en financieringsconstructies) en dilemma's rond integraal rivierbeheer (waaronder natuurontwikkeling versus scheepvaart en natuurontwikkeling versus waterveiligheid).

Het gesprek heeft de bewustwording vergroot van de vele en soms tegenstrijdige belangen van de actoren in het rivierengebied en heeft een aantal handvatten opgeleverd waarmee de verzilvering van meekoppelkansen dichterbij kan komen.

- ❖ Bij de wateropgaven en rivierbeheer zijn veel overheden (rijk, provincie, gemeenten, waterschappen) en particulieren (grondeigenaren/beheerders) betrokken met ieder hun eigen belangen. Het kennen en begrijpen van de belangen van de verschillende actoren in het gebied is essentieel om meekoppelkansen te kunnen opsporen.
- ❖ Grondeigenaren/beheerders van begin af aan mee nemen bij planvorming om zo de beleidscyclus ( input vanuit beheer naar beleid) rond te maken. Bij het gezamenlijk zoeken naar mogelijke oplossingen en meekoppelkansen is ook de factor tijd belangrijk; de (strakke) planning van HWBP projecten staat soms op gespannen voet met mogelijke meekoppelkansen. Besluitvorming over programmering en prioritering van het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) vindt plaats in de stuurgroep HWBP na consultatie met de stakeholders.

Het gesprek wordt vervolgd op verschillende niveaus:

- ❖ bij de Stuurgroep Deltaprogramma waar gekeken wordt naar het nationaal belang en de samenhang tussen maatregelen en waar afspraken worden gemaakt over de programmering (planning) voor het jaarlijkse Deltaprogramma;
- ❖ bij het BO MIRT waar over integrale (gebiedsgerichte) projecten met een bredere scope dan alleen waterveiligheid, zoetwater of waterkwaliteit besluiten worden genomen;
- ❖ op regionaal niveau bij de regionale stuurgroepen van het Deltaprogramma. In de regio kan ook het beste het overleg tussen de overheden en het bedrijfsleven gevoerd worden, waarbij het bedrijfsleven een belangrijke rol kan hebben bij het verkennen van creatieve oplossingen en het ontwikkelen en uitvoeren van projecten.

## 4. NOORD NEDERLAND

1.	<b>BO Noord-Nederland</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Als gevolg van een agendakwestie is het niet gelukt in het najaar 2014 een werkbezoek en een daaraan gekoppeld strategisch overleg in Emmen te organiseren.</li><li>❖ Regio en Rijk spreken af dat het werkbezoek en het daaraan gekoppelde strategisch overleg MIRT voor Noord-Nederland wordt georganiseerd in de periode januari/februari 2015.</li></ul>
2.	<b>'Energieke Noordruimte', MIRT-gebiedsagenda N-NL 2040</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Regio en Rijk stellen het document 'Energieke Noordruimte', MIRT-gebiedsagenda N-NL 2040 vast en constateren dat hiermee invulling is gegeven aan het besluit van het BO MIRT 2013;</li><li>❖ Regio en Rijk besluiten om de 'Uitvoeringsagenda' met mogelijke opgaven in 2015 te actualiseren en te onderzoeken welke opgaven voor besluitvorming in de BO's MIRT 2015 en 2016 in aanmerking komen.</li></ul>
3.	<b>Vorbereiding startbeslissing MIRT-onderzoek 'Concurrentiekracht N-NL</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Regio en Rijk starten met de voorbereiding voor een MIRT-onderzoek vooruitlopend op de formele startbeslissing in het strategisch overleg januari/februari 2015, waarbij de internationale dimensie en het bedrijfsleven worden betrokken.</li></ul>
4.	<b>Startbeslissing MIRT-onderzoek 'Acceptatie en kansen ruimtelijke inpassing van nieuwe energiesystemen'</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Regio en Rijk starten gezamenlijk een MIRT-onderzoek naar de acceptatie en kansen ruimtelijke inpassing van nieuwe energiesystemen;</li><li>❖ Regio en Rijk streven er naar fase 1 van het onderzoek: scope en plan van aanpak, in het voorjaar 2015 beschikbaar te hebben;</li><li>❖ In het BO MIRT 2015 wordt op basis van de scope en het plan van aanpak nadere afspraken gemaakt over de financiering van het onderzoek.</li></ul>
5.	<b>Opslag en afvoer van offshore duurzaam opgewekte energie</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Regio en Rijk formuleren gezamenlijk de vraagstelling voor een haalbaarheidsstudie naar de verschillende mogelijkheden voor opslag en afvoer van duurzaam opgewekte energie offshore;</li><li>❖ De regio is trekker van de voorbereiding op de haalbaarheidsstudie.</li></ul>
6.	<b>Startbeslissing MIRT-onderzoek 'Anders Benutten'</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Regio en Rijk starten gezamenlijk een MIRT-onderzoek naar (betaalbare) bereikbaarheid van bovenlokale voorzieningen vanuit anticiper- en krimpregio's.</li><li>❖ Het MIRT-onderzoek wordt gezamenlijk gefinancierd. De geraamde kosten bedragen voor het onderzoek bedragen 50.000 euro en worden gedragen door de regio en het Rijk (beiden 50%); de kosten van de lopende pilots en experimenten worden gedragen door de regio. De regio is trekker van het onderzoek.</li><li>❖ Regio en Rijk streven er naar fase 1 van het onderzoek: scope en plan van aanpak, in het voorjaar 2015 vast te stellen in het Regio-Rijk directeurenoverleg. Na afronding van elke fase van het MIRT-onderzoek volgt een beslistmoment en worden afspraken gemaakt over het vervolg.</li></ul>
7.	<b>Deadline 'Regionaal Mobiliteitsfonds' Regio Specifiekpakket (RMf-RSP)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ De realisatieperiode voor het RMF-RSP wordt verlengd met de tijd die nodig is om de financiële risico's van de Concrete Projecten op te kunnen vangen én de tijd die nodig is om eventuele vrijvallende middelen uit risicoreserveringen alsnog binnen het RSP te kunnen besteden.</li><li>❖ Bij de huidige inzichten betekent dit een verlenging van de realisatieperiode tot en met 2022.</li></ul>
8.	<b>Afsluitdijk: sluzen Kornwerderzand</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ De betrokken provincies, gemeenten en marktpartijen spannen zich tot het uiterste in om de resterende financiering van het vernieuwde sluiscomplex te regelen. Eind 2015 wordt door Rijk en regio definitief vastgesteld of de financiering geregeld is. Mocht blijken dat deze financiering niet gerealiseerd kan worden, dan zal het project geen doorgang vinden.</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het Rijk geleidt het door de regio bij de EC in te dienen verzoek voor een TEN-T subsidiebijdrage voor dit project door naar Brussel.</li> </ul>
<b>9.</b>	<p><b>Verdubbeling N33 midden</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het rijk waardeert de bereidheid van de regio om te investeren in verdubbeling van de rijksweg N33 midden.</li> <li>❖ Voor het rijk staat de wettelijk verplichte BTW niet ter discussie.</li> <li>❖ Het rijk is bereid tot nader overleg met de regio over een oplossing voor het financiële gat.</li> <li>❖ Rijk en regio spreken af om nog voor het eind van 2014 bestuurlijk overleg te voeren om tot afspraken te komen over de mogelijke verdubbeling.</li> </ul>
<b>10.</b>	<p><b>Heliport Eemshaven ten behoeve van offshore windmolenparken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De regio is voornemens een heliport te ontwikkelen nabij de Eemshaven gericht op het faciliteren van offshore windmolenparken.</li> <li>❖ Zodra de locaties voor een heliport in beeld zijn, vindt nader onderzoek plaats naar onder meer de milieueffecten van die locaties.</li> <li>❖ Op grond van de onderzoeksuitkomsten bepaalt de gemeente of een Barro-ontheffing wordt aangevraagd bij het Rijk (naar verwachting eind 2014).</li> <li>❖ Het Rijk staat positief tegenover het initiatief van de ontwikkeling van de heliport, vooropgesteld dat voldaan kan worden aan de wettelijke voorschriften. Zodra de informatie uit de onderzoeken voor het Rijk beschikbaar is en de uitvoerbaarheid van het project aannemelijk is, wordt z.s.m. een indicatie gegeven over de haalbaarheid van het ontheffingsverzoek. Zodra de ontheffingsaanvraag is ingediend door de gemeente wordt deze in behandeling genomen.</li> </ul>
<b>11.</b>	<p><b>Experimenteerruimte energieprojecten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Gecombineerde inzet van experimenteerruimte in Elektriciteitswet en Crisis- en herstelwet is in principe mogelijk. Dit hangt af van de specificaties van het experiment en de criteria voor de inzet van experimenteerruimte in beide wetten.</li> <li>❖ De regio onderzoekt mogelijkheden voor het aanwijzen van locaties waar met behulp van de inzet Crisis en herstelwet experimenten op het gebied van energie kunnen worden uitgevoerd.</li> </ul>
<b>12.</b>	<p><b>Voortgangsrapportage RSP</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De voortgangsrapportage RSP wordt vastgesteld en wordt als bijlage toegevoegd bij de uitkomsten van de najaarsoverleggen MIRT naar de Tweede Kamer.</li> </ul>
<b>13.</b>	<p><b>Leeuwarden Culturele Hoofdstad van Europa 2018</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Regio en Rijk spannen zich in de bereikbaarheid van Leeuwarden als Culturele hoofdstad Europa 2018, in 2018 zo goed mogelijk te waarborgen.</li> <li>❖ Het Programmateam Culturele Hoofdstad, de gemeente Leeuwarden, de provincie Fryslân en de weg- en spoorwegbeheerders voeren nader overleg over de concrete invulling/programming van de noodzakelijke werkzaamheden.</li> </ul>
<b>14.</b>	<p><b>Overheidsvastgoed in Noord-Nederland</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In 2013 is afgesproken dat regio en Rijk de vastgoedopgaven in Noord-Nederland in beeld brengen.</li> <li>❖ Gelet op de demografische ontwikkelingen, de ontwikkelingen op de vastgoedmarkt en de omvang van het af te stoten rijksvastgoed is de opgave in Drenthe het meest urgent. Nader onderzoek richt zich in 2014/15 op Assen en Emmen.</li> <li>❖ Voor Veenhuizen wordt een visie over de potenties van de verschillende onroerende zaken opgesteld (objecten, inclusief de terreinen, infrastructuur, bossen e.d.). Aan de hand hiervan wordt bepaald hoe de vervreemding van het Rijksbezit wordt aangepakt en op welke termijn, al dan niet gefaseerd.</li> <li>❖ Daarnaast wordt er gewerkt aan een eerste aanzet voor een managementbeheersplan voor Veenhuizen in het kader van de nominatie van de koloniën van Weldadigheid voor de Werelderfgoedlijst.</li> <li>❖ Over de mogelijke inzet van Rijksvastgoed ten behoeve van duurzaam energieproductie in de drie noordelijke provincies wordt nader overleg gevoerd.</li> </ul>

<p><b>15.</b></p>	<p><b>Mitigerende maatregelen Friese IJsselmeerkust</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio ronden een proces af wat moet leiden tot opdrachtverlening aan de provincie Fryslân voor het verkennen en realiseren van mitigerende maatregelen waarmee erosie van buitendijkse natuur langs de Friese kust wordt tegengegaan. Dit proces moet duidelijkheid geven over o.a. de volgende zaken: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Welke formele relatie is er met de opdracht van DG Ruitmte en Water aan RWS Midden Nederland om een nieuw peilbesluit op te stellen en met de invoering van het daarop gebaseerde nieuwe peilbeheer;</li> <li>○ Welke meekoppelende opgaven en/of belangen spelen in het gebied, waar in de opdracht aan provincie Fryslân rekening mee gehouden moet worden;</li> <li>○ Welke inhoudelijke en financiële kaders zullen van kracht zijn bij de opdracht aan provincie Fryslân;</li> <li>○ Welke mijlpalen en beslissingsmomenten zijn nodig.</li> </ul> </li> <li>❖ Deze opdracht zal de MIRT-systematiek volgen en wordt in het BO-MIRT 2015 bekrachtigd of zoveel eerder als mogelijk.</li> </ul>
<p><b>16.</b></p>	<p><b>Integrale aanpak dijkvak Eemshaven-Delfzijl</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Regio en Rijk hebben de ambitie uitgesproken om de (afgekeurde) primaire waterkering tussen de Eemshaven en Delfzijl te versterken en tevens tegen aardbevingen bestand te maken.</li> <li>❖ Het waterschap Noorderzijlvest, provincie Groningen, gemeente Delfzijl, gemeente Eemsmond, NMO's, LTO N-NL en het Rijk hebben hiertoe een intentieverklaring afgesloten.</li> <li>❖ In de intentieverklaring spreken partijen o.a. de intentie uit te streven naar het borgen van integrale gebiedsontwikkeling en om 'werk met werk' te maken. Meekoppel mogelijkheden op het gebied van natuur, recreatie en energie (waaronder de meekoppelkansen onderzocht in de het MIRT-onderzoek Eems-Dollard estuarium, fase I) worden zorgvuldig in overweging genomen.</li> <li>❖ Het Rijk heeft de dijkversterking en de meekoppelkansen opgenomen in de 10<sup>e</sup> tranche AMvB Crisis- en herstelwet onder Bijlage II.</li> </ul>
<p><b>17.</b></p>	<p><b>MIRT-onderzoek Eems-Dollard estuarium</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In het BO MIRT 2013 is de startbeslissing voor het MIRT-onderzoek 'Economie en ecologie Eems-Dollard in balans' genomen.</li> <li>❖ Het MIRT-onderzoek Eems-Dollard estuarium ligt op schema. Fase I is afgerond. Bestuurders van Rijk en regio hebben hun vertrouwen uitgesproken dat op het onderzoek een MIRT-verkenning kan volgen, mits: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ het maatregelenoverzicht wordt toegespitst aan de hand van criteria zoals ecologische effectiviteit, draagvlak en haalbaarheid. Op basis van de second opinion van experts zal worden bepaald in hoeverre kennisverdieping nodig is.</li> <li>○ de kostenindicatie wordt uitgewerkt tot een volwaardige financieringsstrategie voor financiering.</li> <li>○ er zicht wordt geboden op de vorm van de bestuurlijke samenwerking en het uitvoeringsproces met Duitsland</li> <li>○ de probleembeschrijving is gedeeld met Duitsland en uitmondt in een gezamenlijk gedeeld urgentiebesef</li> <li>○ de kijkrichtingen en de shortlist met effectieve maatregelen worden benut als bouwstenen om te komen tot een gezamenlijk streefbeeld met Duitsland</li> </ul> </li> <li>❖ De bestuurlijke notitie MIRT-onderzoek Eems-Dollard, fase I is voor kennisgeving aangenomen.</li> </ul>
<p><b>18.</b></p>	<p><b>Spoorlijn Zwolle - Emmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Instemmen met het Plan van Aanpak Maatwerkafspraken met Onderwijs en het daarin voorgestelde samenhangende pakket van onderwijsgerichte maatregelen (inclusief financiering), tot een totaalbedrag van €800.000 (excl. BTW) met de bijbehorende kostenverdeling 50% Rijk en 50% Regio.</li> <li>❖ Instemmen met het vergroten van de treincapaciteit op de treinverbinding Zwolle-Emmen, door het verlengen van drie spitstreinen met elk één tussenbak, en instemmen met de voorgestelde financiering van deze maatregel ad € 5.066.064,-- (excl. BTW) met de bijbehorende kostenverdeling 50% Rijk en 50% regio.</li> </ul>

<p><b>19.</b></p>	<p><b>Vierde trein Leeuwarden – Sneek / Leeuwarden-west</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Om een kwartierdienst op het baanvak Leeuwarden-Sneek/Stavoren mogelijk te maken, de vraag in de spits daardoor beter te spreiden en de aansluitingen te Leeuwarden te verbeteren, wordt een drietal maatregelen genomen (bouwen overloop, aanpassen snelheid op vertrek- en aankomstsporen en aanpassen beveiliging tussen Mantgum en Sneek) ProRail doet deze aanpassingen in combinatie met reeds geplande werkzaamheden op Leeuwarden-west.</li> <li>❖ Instemmen met Plan van aanpak.</li> <li>❖ De middelen voor het RMCA-projecten Snellere wissels Dronrijp en Franeker en Snelheidsverhoging Mantgum (€ 3,5 miljoen) worden beschikbaar gesteld ten behoeve van de infrastructurele maatregelen voor de kwartierdienst Stavoren/Sneek-Leeuwarden v.v.</li> <li>❖ In het programma Beter benutten wordt € 8,1 miljoen (incl. BTW) gereserveerd voor de infrastructurele maatregelen kwartierdienst Stavoren/Sneek-Leeuwarden v.v. met de kostenverdeling 50% Rijk en 50% Provincie Fryslân.</li> </ul>
<p><b>20.</b></p>	<p><b>Spoorlijn Veendam - Stadskanaal</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De provincie Groningen gaat in gesprek met IenM en ProRail over de mogelijkheden om (een deel van) het beheer en onderhoud door ProRail uit te laten voeren en over de verdeling van de kosten hiervan tussen Rijk en regio.</li> </ul>

## 5. ZEELAND

1.	<b>Landsdelig overleg</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Rijk en regio spreken af om voor het volgende BO MIRT te zoeken naar een overlegvorm die en mogelijkheden biedt om gezamenlijke opgaven te bespreken en tegelijk voldoende tijd en ruimte laat voor het bespreken van regio-specifieke onderwerpen.</li></ul>
2.	<b>Programmatische Aanpak Stikstof (PAS)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ De Provincie geeft aan dat de nieuwe zeesluis bij Terneuzen te veel ontwikkelingsruimte reserveert. De Minister van IenM zegt toe de gegevens over de bouw en gebruik van de zeesluis voor de PAS naar het ontwerp-tracébesluit toe te actualiseren (termijn begin volgend jaar).</li></ul>
3.	<b>Zandhonger Oosterschelde</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Partijen stemmen in met het financieringsvoorstel voor de planuitwerkings- en realisatiefase van de aanpak van de Roggenplaat. Op basis hiervan dragen de regio en Natuurmonumenten € 5 miljoen bij (inclusief een voorziene EU-subsidie van € 3,5 miljoen), EZ € 1 miljoen en IenM € 6,3 miljoen. De bedragen zijn inclusief BTW. De bijdragen van het rijk zijn taakstellend. De financiële risico's van lagere bijdragen van de regio en Natuurmonumenten en het niet of slechts gedeeltelijk toekennen van de Europese subsidie, komen dus niet voor rekening van het rijk.</li><li>❖ De aanpak van andere locaties in de Oosterschelde is pas vanaf 2025 aan de orde. Deze locaties worden ondergebracht in het MIRT-onderzoek dat in 2015 op grond van het Deltaprogramma wordt gestart om te komen tot een optimale lange termijn veiligheidsstrategie voor de Oosterschelde. Deze strategie ziet ook op de rol en het belang van intergetijdengebieden voor een robuuste en duurzame waterveiligheid van het gebied en legt daarbij ook de verbinding met de andere (gebruiks-)functies en belangen.</li></ul>
4.	<b>Nieuwe sluis Terneuzen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ De Minister van IenM bedankt de Provincie voor de uitnodiging om (naar verwachting in het voorjaar 2015) een verdrag met Vlaanderen mede te ondertekenen dat is gericht op het realiseren van de nieuwe zeesluis in het kanaal van Terneuzen naar Gent, maar kan nu geen toezegging doen over de plaats waar het gaat gebeuren.</li></ul>
5.	<b>Herijking spoor</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Partijen spreken af zo spoedig mogelijk met elkaar in overleg te gaan om te waarborgen dat, ten behoeve van de landsdelige tafels die in februari 2015 zijn gepland, de beslisinformatie beschikbaar is voor de door de regio en spoorsector aan te leveren prioritaire projecten en programma's.</li></ul>
6.	<b>Onderzoeksinstituten</b> <p>RWS is bereid om met de Provincie overleg te voeren over het belang en het behoud van regionale kennis bij de kennisinstituten IMARES en NIOZ. De Vlaamse counterpart ILVO zal bij de afwegingen worden betrokken.</p>

## 6. NOORD-BRABANT

1.	<p><b>Landsdelig overleg</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio spreken af om voor het volgende BO MIRT te zoeken naar een overlegvorm die en mogelijkheden biedt om gezamenlijke opgaven te bespreken en tegelijk voldoende tijd en ruimte laat voor het bespreken van regio-specifieke onderwerpen.</li> </ul>
2.	<p><b>MIRT onderzoek Brainport Avenue 2020-2040</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het resultaat van het MIRT-onderzoek is een kansrijk perspectief voor de periode 2020-2040. In de visie worden een tiental opgaven geagendeerd die aangepakt moet worden, wil de visie werkelijkheid kunnen worden. Rijk en regio hebben behoefte aan een integrale ontwikkelstrategie, gericht op de toegevoegde waarde voor de BV Nederland waarin de gezamenlijke uitwerking, regievoering en organisatie concreet worden. Rijk en regio nemen daartoe de volgende besluiten: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>T.a.v. de afronding van het MIRT-onderzoek:</i> Rijk en regio stellen het MIRT-onderzoek en de daaruit resulterende gebiedsvisie vast en informeren hierover de TK, Staten en Raden. Met vaststelling van de visie wordt het MIRT-onderzoek Brainport Avenue beëindigd.</li> <li>○ <i>T.a.v. het vervolgtraject:</i> bij aanvang van het MIRT-onderzoek is afgesproken dat na de fase van het MIRT-onderzoek fases volgen van het opstellen van een Businesscase en een Uitvoeringsprogramma. Rijk en regio nemen daartoe de volgende besluiten: <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Onder regie van de regio wordt voor het totaal van de 10 samenhangende opgaven een adaptief programma (= businesscase) uitgewerkt in een groeimodel dat ook voor de korte termijn concrete acties benoemt. Daarmee wordt ook duidelijk of en zo ja voor welke onderdelen al een businesscase kan worden opgesteld.</li> <li>❖ Hiervoor wordt een plan van aanpak opgesteld waarvan ook een voorstel voor een passende organisatie, integrale ontwikkelstrategie, financiering en governance-structuur onderdeel uitmaakt.</li> <li>❖ Dit plan van aanpak wordt in februari 2015 ter besluitvorming aan de Stuurgroep voorgelegd die voor deze fase dienst blijft doen.</li> <li>❖ Het resultaat van deze fase is een adaptief programma, waarover in de Stuurgroep (in zijn huidige of aangepaste samenstelling) en het BO MIRT eind 2015 besluitvorming plaatsvindt, evenals over de vorm en inhoud van een volgende fase.</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>
3.	<p><b>Bereikbaarheid Eindhoven Airport en Alderstafel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk, provincie Noord-Brabant, SRE, gemeente Eindhoven en Eindhoven Airport NV stellen uiterlijk in februari 2015 als logisch voortvloeisel van de Intentieovereenkomst Luchthavenontwikkeling Eindhoven een bestuursovereenkomst vast, met daarin opgenomen in ieder geval de volgende afspraken: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Realisatieprogramma (idealiter bestaande uit financiële paragraaf, wijze van samenwerking, risicoverdeling en –globale- planning) voor de periode 2016 tot 2020 inzake de <u>HOV-bereikbaarheid van Eindhoven Airport</u>;</li> <li>2. Procesafspraken over het op termijn realiseren van een <u>multimodaal transferpunt</u> in Acht. Partijen zetten in op een multimodaal transferpunt waar de overstap tussen bijvoorbeeld fiets, auto, HOV, en Shuttle mogelijk wordt en waarmee naast het omliggende gebied ook de regio beter verbonden wordt. Als er op basis van het verleggen van de vervoerstromen naar dit multimodaal transferpunt voldoende vervoerwaarde ontstaat om het knooppunt met een sprinter te bedienen, zullen de partijen een onderzoek starten naar de realisatie van een nieuw treinstation. Partijen zullen nog nadere afspraken maken welke groei moet zijn gerealiseerd voordat een vervolgstudie naar een sprinter station zal worden opgestart. Eventuele doorgroei van Eindhoven Airport en adaptieve ontwikkeling van het concept BrainportCity uit de gebiedsvisie 2020-2040 kunnen ook aan de groei van vervoerwaarde bijdragen;</li> <li>3. Formele verankering van de keuze voor de <u>Challengevariant</u>;</li> <li>4. Formele verankering van de financiële dekking (kostenverdeling) van de <u>Challengevariant</u>, de wijze van samenwerking, risicoverdeling en (globale) planning en wijze van realisatie gericht op het gedurende de 2<sup>e</sup> fase van de Aldersafspraken</li> </ol> </li> </ul>

	<p>realiseren van deze maatregel;</p> <p>5. <u>A58</u>: het zoveel mogelijk bieden van inzicht/duidelijkheid over de termijnen waarop het (ontwerp) tracébesluit kan worden genomen en de realisatie kan starten.</p>
<b>4.</b>	<p><b>Ruit Eindhoven</b></p> <p>❖ Rijk en regio informeren de Tweede Kamer als volgt over de huidige stand van zaken t.a.v. de Ruit: De provincie Noord-Brabant heeft gekozen voor een voorkeursalternatief voor de Ruit Eindhoven. Dit bestaat uit drie onderdelen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. het realiseren van een verkeersruit (2x2 baans oostwestverbinding en verbreden N279 Gemert-Asten naar 2x2 baans);</li> <li>2. een lokaal pakket voor Veghel;</li> <li>3. en een robuustheidspakket A67 Leenderheide – Asten.</li> </ol> <p>Hierbij zijn zoveel mogelijk wensen ten aanzien van de inpassing meegenomen. Een aansluiting op de Ruit is uit het Dommeldal gehaald. Er komt een aquaduct in de plaats van een brug bij Aarle Rixtel en een verdiepte aansluiting bij Lieshout. De nieuwe weg wordt volgens het principe van 'natuurinclusief bouwen' uitgewerkt. Een kloostercomplex wordt gespaard door een compactere verknoping en de weg bij Helmond is uit het bestaande stedelijke gebied verplaatst naar buiten.</p> <p>Uit de opgestelde concept-MKBA blijkt dat het voorkeursalternatief (verkeersruit) een goede economisch-maatschappelijke investering is. In het lage groeiscenario scoort deze 1,0, in het hoge groeiscenario is dat 3,5. Uit de onderzoeken (MKBA en MER) blijkt dat de verkeersruit de meest optimale oplossing is voor de opgave aan de oostkant van de Brainportregio.</p> <p>Op unaniem verzoek van de regio (zowel overheden als maatschappelijke partijen) is de A67 in het voorkeursalternatief opgenomen. Het Rijk staat hier niet onwelwillend tegenover en is bereid hierover met de provincie Noord-Brabant het gesprek aan te gaan.</p> <p>Betrokken gemeenten in de Stuurgroep en de maatschappelijke partijen en de partijen in de Statencommissie hebben zich, mede op basis van de verder inpassing van het voorkeursalternatief, in meerderheid positief uitgesproken over het gepresenteerde alternatief in de wetenschap dat de uitgevoerde onderzoeken het nut en noodzaak van de Ruit Eindhoven ruimschoots hebben aangetoond. Begrijpelijkerwijs spelen lokale belangen en politieke opvattingen een grote rol als het gaat om een keuze voor een voorkeurstracé. De regio kon dan ook niet tot een eensluidend advies aan de provincie komen.</p> <p>Op basis van dit voorkeursalternatief heeft de provincie Noord-Brabant besloten een provinciaal inpassingsplan voor de verkeersruit op te stellen.</p>
<b>5.</b>	<p><b>Waterveiligheid Maas</b></p> <p>❖ De regio werkt, in samenwerking met het Rijk, in 2015 en 2016 de Voorkeurstrategie Maas uit tot een adaptieve uitvoeringsstrategie Maas 2050 en komt met een voorstel voor maatregelen tot 2030 Maasbreed. Voor de gebieden waar een integrale opgave ligt (cf DP2015) wordt een voorstel gemaakt voor een gefaseerde uitwerking van gebiedsverkenningen. De regio zal met een plan van aanpak komen voor dit gehele traject.</p>
<b>6.</b>	<p><b>Zoetwatervoorziening hoge zandgronden Zuid-Nederland/ Maasstroomgebied</b></p> <p>❖ Rijk en Regio leggen in 2015 afspraken vast over rollen, verantwoordelijkheden en inzet van middelen van Rijk en regio bij uitvoering van zoetwatermaatregelen in regio Zuid-Nederland voor de periode 2016-2021.</p>
<b>7.</b>	<p><b>No-regret maatregelen zoetwater Roode Vaart</b></p> <p>❖ Rijk en regio spreken af gezamenlijk een oplossing te zoeken voor het beschikbaar houden van het benodigd projectbudget voor de uitvoering van het project Roode Vaart. Het Rijk is bereid een extra reservering te doen, indien een tekort zich voor doet, onder de voorwaarde dat de regio een even grote bijdrage doet.</p>



<b>8.</b>	<p><b>Maintenance Valley</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Er wordt door de regio een visie ontwikkeld en een agenda opgesteld als vervolg op het onderzoek voor Maintenance Valley met een focus op ruimtelijk-economische aspecten en in relatie tot het stedelijk netwerk Brabant en omliggende regio's. Het rijk wordt door de regio betrokken bij deze vervolgstap.</li> </ul>
<b>9.</b>	<p><b>Buisleidingen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk, regio en LSned zetten in op het verder optimaliseren van duurzaam en veilig transport door buisleidingen in de driehoek Rotterdam-Antwerpen-Ruhrgebied. Dat vraagt om oplossingen voor geconstateerde knelpunten in buisleidingen.</li> <li>❖ De regio neemt het initiatief voor een planstudie Innovaties Buisleidingen, waarin in samenwerking met bedrijfsleven en kennisinstellingen wordt onderzocht hoe deze modaliteit als smart &amp; green transport kan bijdragen aan duurzaam, veilige bulk transport.</li> <li>❖ Het Rijk is bereid de planstudie van de regio voor een Europese bijdrage in het kader van het Trans-Europees Vervoernetwerk (TEN-T) als beleidsconform project te ondersteunen.</li> <li>❖ Het Rijk wordt gevraagd om support voor dit initiatief en om als klankbord inhoudelijk te reflecteren op de planstudie.</li> </ul>
<b>10.</b>	<p><b>Herijking spoor</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Partijen spreken af zo spoedig mogelijk met elkaar in overleg te gaan om te waarborgen dat er, ten behoeve van de landsdelige tafels die in februari 2015 zijn gepland, de beslisinformatie beschikbaar is voor de door de regio en spoorsector aan te leveren prioritaire projecten en programma's.</li> </ul>

## 7. LIMBURG

1.	<p><b>Landsdelig overleg</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio spreken af om voor het volgende BO MIRT te zoeken naar een overlegvorm die én mogelijkheden biedt om gezamenlijke opgaven te bespreken en tegelijkertijd voldoende tijd en ruimte laat voor het bespreken van regio-specifieke onderwerpen.</li> </ul>
2.	<p><b>Onderzoek grensoverschrijdend perspectief Zuid-Limburg</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio zien dit onderzoek als gemeenschappelijke basis voor toekomstige Zuid-Limburgse items in het BO-MIRT;</li> <li>❖ Partijen spreken af het onderzoek benutten in het kader van de Beleidsverkenning Vestigingsklimaat Nederland (BVNL).</li> </ul>
3.	<p><b>Uitbreiding voorzieningen Logistiek Multimodaal Knooppunt Regio Venlo (rail- en bargeterminal Venlo)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In navolging op de Bestuurlijk Overleg MIRT afspraak in 2013, inzake de realisatie van de railterminal Greenport Venlo en de in dat kader ondertekende intentieovereenkomst tussen het ministerie van IenM, provincie Limburg, gemeente Venlo en ProRail, zullen het Ministerie van IenM en de regio de kosten die samenhangen met de ontwikkeling en realisatie van het aankomst-, vertrek- en wachtspoor elk voor de helft voor hun rekening nemen;</li> <li>❖ De provincie Limburg stelt zich garant voor de regionale bijdrage;</li> <li>❖ Voorwaarde daarbij is dat met de geselecteerde marktpartij de bij de aanbesteding gevoegde ontwikkel- en exploitatieovereenkomst gesloten wordt;</li> <li>❖ Er zal door ProRail nog een validatieonderzoek naar de kostenraming worden uitgevoerd; dit onderzoek zal leidend zijn voor de bepaling van de definitieve bijdragen en dit wordt nog extern getoetst;</li> <li>❖ Gezien de nog lopende uitwerking en de kostenraming zal definitieve besluitvorming worden betrokken bij de lopende herijking Lange Termijn Spooragenda (LTSA);</li> <li>❖ De regio wordt gevraagd nadere onderbouwing aan te leveren in het kader van de herijking (beslisisinformatie);</li> <li>❖ Daarnaast stelt het ministerie van IenM als voorwaarde dat de gemeente Venlo voor de maatregelen voor geluid en brandveiligheid bij emplacementen aansluit bij het project van het ministerie van IenM om te komen tot nationale afspraken, onder meer in een activiteitenbesluit bij de omgevingswet, en daarop niet vooruitloopt in vergunningseisen;</li> <li>❖ Rijk en regio ondersteunen de aanvraag voor een integrale TEN-T subsidie voor zowel rail- als bargeterminal ter versterking van de multimodale ontsluiting van het multimodale logistieke knooppunt Regio Venlo; Rijk en regio zullen zich inspannen om Europese subsidie voor beide projecten binnen te halen;</li> <li>❖ Eventueel te ontvangen TEN-T subsidie zal in eerste instantie worden aangewend om het voorziene dekkingverschil in de financiering van de uitbreiding van de bargeterminal Venlo te dichten;</li> <li>❖ Op uiterlijk 1 december 2014 is er duidelijkheid over de wijze, samenstelling en financiële omvang van de projecten zoals deze worden ingediend in de eerste call van TEN-T.</li> </ul>
4.	<p><b>Maaslijn</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het Bestuurlijk Overleg MIRT Limburg stemt in met een pakket aan maatregelen voor de Maaslijn waarbij als voorwaarde van het ministerie van IenM ten aanzien van de infrastructurele maatregel op het spoor (dat zijn in Limburg alleen de Versnellingsmaatregelen Noordelijke Maaslijn) geldt dat tijdens de landelijke OV&amp;Spoortafel begin 2015 overeenstemming wordt bereikt over de verdeling van de kosten van beheer, onderhoud en vervanging (BOV). Inzet vanuit het ministerie van IenM is een kostenverdeling van de BOV-kosten bij gefinancierde maatregelen.</li> </ul>
5.	<p><b>Grensoverschrijdend spoor</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio zullen in regulier overleg met NS de stand van zaken en voortgang van art. 46 hoofdrailnet (HRN)-concessie (grensoverschrijdend spoor) bespreken;</li> <li>❖ Rijk en regio stemmen af over de grensoverschrijdende bestuurlijke afstemming.</li> </ul>

<b>6.</b>	<b>Waterveiligheid Maas</b> ❖ De regio werkt, in samenwerking met het Rijk, in 2015 en 2016 de Voorkeurstrategie Maas uit tot een adaptieve uitvoeringsstrategie Maas 2050 en komt met een voorstel voor maatregelen tot 2030 Maasbreed. Voor de gebieden waar een integrale opgave ligt (cf DP2015) wordt een voorstel gemaakt voor een gefaseerde uitwerking van gebiedsverkenningen. De regio zal met een plan van aanpak komen voor dit gehele traject.
-----------	--