

## BIJLAGE AFSPRAKENLIJST BESTUURLIJKE OVERLEGGEN MIRT NAJAAR 2008

### NOORDVLEUGEL EN UTRECHT

1.	<p><b>Verstedelijkingsafspraken</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Afspraak dat de Noordvleugel werkt aan één gebiedsdocument voor de Metropoolregio Amsterdam inclusief de eerste ring rondom de Metropoolregio (Lelystad, Noord-Holland-Noord) in directe samenwerking met het rijk. Dit algemene gebiedsdocument dient als inhoudelijk vertrekpunt voor de gehele Metropoolregio, waarna concrete uitvoeringsafspraken per (sub)regio worden gemaakt met de daarvoor verantwoordelijke overheden. Voor Flevoland geldt dat eerst helderheid over de schaalprong Almere dient te komen voordat verdere regionale verstedelijkingsopgaven kunnen worden gemaakt. Het Integraal Afspraken kader Almere is leidend voor de concrete uitvoeringsafspraken in het kader van de verstedelijkingsafspraken 2010-2030.</li><li>❖ Voorzover de verstedelijkingsafspraken 2010-2030 resulteren in afspraken over rijksbetrokkenheid bij projecten volgt de besluitvorming over een rijksbijdrage de procedure conform het MIRT-spelregelkader.</li><li>❖ Afspraak dat het rijk de beschikbare instrumenten (middelen, kennis, wet- en regelgeving) inzet om uitvoerbare verstedelijkingsafspraken te maken.</li></ul>
2.	<p><b>Taskforce bedrijventerreinen</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Constatering dat de Taskforce (her)ontwikkeling bedrijventerreinen (Commissie Noordanus) op 9 september 2008 een advies heeft uitgebracht en dat op 24 oktober 2008 hierover een bestuurlijk overleg is geweest tussen de ministers van VROM, EZ, IPO en VNG.</li><li>❖ Herbevestiging van de gemaakte afspraak dat de uitkomsten van de Commissie Noordanus worden besproken met IPO/VNG alvorens het rijk hierover een standpunt inneemt.</li><li>❖ Constatering dat de provincies Noord-Holland en Flevoland sterk hechten aan gemaakte afspraken in Metropoolregio Amsterdam verband (Plabeka, Noordvleugelconferentie) met betrekking tot de planning / behoefteeraming van bedrijventerreinen, welke gebaseerd is op het scenario Global Economy.</li><li>❖ Constatering dat de provincies Noord-Holland en Flevoland van mening zijn dat gemotiveerd afgeweken moet worden van het geadviseerde 'geknepen' aanbod van bedrijventerreinen, gelet op deze afspraken en gezien de nationale groei-doelstelling van de Metropoolregio Amsterdam en gezien het feit dat provincie met de Flevolandse gemeenten afspraken aan het maken is over onderlinge afstemming van bedrijventerreinen voor wat betreft aanlegplanning en segmentering op basis van de door de provincie verplichte Gemeentelijke Vestigingsvisies.</li><li>❖ Constatering dat de ministers van VROM en EZ met IPO en VNG hebben afgesproken in het bestuurlijk overleg van 24 oktober 2008, dat alle provincies in februari 2009 een behoefteeraming aanleveren aan het rijk.</li><li>❖ Afspraak dat op korte termijn (februari 2009) ambtelijk overleg plaats vindt tussen de ministeries van VROM en EZ en de provincies Noord-Holland en Flevoland (c.q. de Metropoolregio Amsterdam) om deze zaken te bespreken.</li></ul>

3.	<p><b>MIRT projectenboek en regionale kaartbeelden</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In het kader van het MIRT projectenboek worden regionale kaartbeelden opgesteld voor de Metropoolregio Amsterdam (Noord-Holland en Flevoland) en de regio Utrecht die de samenhang weergeven tussen verkeer- en vervoerplannen en ruimtelijk-economische ontwikkelingen. Afspraak is dat deze kaartbeelden geschikt dienen te zijn en zullen worden gebruikt voor: <ul style="list-style-type: none"> <li>o het gebiedsdocument verstedelijking Metropoolregio Amsterdam;</li> <li>o de op te stellen Gebiedagenda Metropoolregio Amsterdam;</li> <li>o de op te stellen Gebiedsagenda Utrecht;</li> <li>o kaartbeeld bij gebiedsbeschrijving in hoofdstuk 3 van het MIRT 2010;</li> <li>o ondersteunend kaartbeeld voor toekomstige MIRT-overleggen.</li> </ul> </li> </ul>
4.	<p><b>Quick Wins Vaarwegen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ VenW reserveert maximaal € 5,3 mln voor de realisatie van de hiern genoemde quick wins, onder de voorwaarde dat door de regio minimaal een vergelijkbaar bedrag beschikbaar wordt gesteld. Het gaat om de volgende projecten: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Verdiepen van de Zaan, onder voorwaarde dat in het kader van de planstudie Wilhelminasluis gekozen wordt voor de maximum variant. Zie ook de hiermee samenhangende afspraak over het project Vaart in de Zaan elders in deze afsprakenlijst.</li> <li>o Aanleg Regionaal Havengebonden Bedrijventerrein Anna Paulowna.</li> <li>o Aanpassen Haven 't Horntje Texel.</li> </ul> </li> <li>❖ Voor de quick wins geldt dat de daadwerkelijke subsidieverlening zal geschieden wanneer het project nader is uitgewerkt en – indien nodig – de benodigde vergunningen zijn verleend. De quick win moet uiterlijk in 2011 in uitvoering zijn genomen.</li> <li>❖ Constatie dat door de provincies Flevoland en Utrecht geen projecten zijn ingediend.</li> </ul>
5.	<p><b>MobiliteitsAanpak</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Constatie dat de MobiliteitsAanpak op 22 oktober 2008 is gepresenteerd. De MobiliteitsAanpak richt zich zowel op de korte termijn van deze kabinetsperiode als op doelen die we in 2020 willen bereiken. Daarnaast schetst de MobiliteitsAanpak een ambitie voor 2028 en een doorkijk voor de lange termijn (2040). Aan de MobiliteitsAanpak is een investeringsimpuls gekoppeld van € 1,25 miljard. Daarnaast worden al bekende middelen uit de VenW-begroting met projecten ingevuld.</li> </ul>
6.	<p><b>Benutten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Afspraak dat VenW en de regio uiterlijk eind 2012 gezamenlijk de volgende in het kader van de MobiliteitsAanpak opgestelde pakketten benuttingsmaatregelen voor de periode 2009 – 2012 zullen realiseren, uitgaande van de beschikbaarheid van rijks- en regiofinanciering: <p><i>Noord-Holland en Flevoland:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1: Bijschakelen provinciale wegennet A4 en N201/N205/N207</li> <li>2: Multimodaal optimaliseren bus- autoverkeer A7-N235</li> <li>3: Maatregelpakket 3: Uitwisseling Almere met HWN</li> </ul> </li> </ul>

	<p>4: Maatregelpakket 4: Uitwisseling Amsterdam en stedelijke ringweg</p> <p>VenW stelt € 12.782.364,- ter beschikking voor pakket 1, € 5.869.498,- voor pakket 2, € 5.041.078,- voor pakket 3 en € 12.023.097,- voor pakket 4. De Provincie Noord-Holland stelt € 1.000.000,- ter beschikking voor de investerings- en beheerskosten voor de VRI-centrale in pakket 1 en de gemeente Amsterdam stelt € 742.560,- ter beschikking voor de verkeersmanagementcentrale in pakket 4. Alle genoemde kosten zijn inclusief voorbereiding, BTW, onvoorzien en 4 jaar onderhoud.</p> <p><i>Utrecht:</i></p> <p>1: Maatregelpakket 15: Samenhangend pakket HWN/OWN-maatregelen uit VERDER!.  2: Maatregelpakket 16: Optimaliseren knooppunt Oudenrijn.  3: Maatregelpakket 17: Basispakket Maatregelen Utrecht-West.</p> <p>VenW stelt € 16.785.285,- ter beschikking voor pakket 15, € 1.668.136,- voor pakket 16 en € 11.050.272,- voor pakket 17.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het uitgangspunt is daarnaast dat verkeersmanagementmaatregelen (vanwege kostenvoordelen) zoveel als mogelijk centraal worden gerealiseerd. Het uitgangspunt is dat asfaltmaatregelen, zoals belijning en kleinschalige infrastructurele maatregelen, op de decentrale wegen via de brede doeluitkering (BDU) worden gefinancierd.</li> <li>❖ Afspraak dat VenW en de regio uiterlijk op 1 januari 2009 nadere afspraken maken over onder andere de exacte planning en de wijze van uitvoering en voortgangsbewaking.</li> </ul>
7.	<p><b>Actieprogramma Regionaal OV</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Afspraak dat aan de Noordvleugel uit het Actieprogramma Regionaal OV een rijksbijdrage wordt toegekend van € 138,656 miljoen voor de realisatie van de hierna genoemde projecten, tegenover een eigen bijdrage van de regio van € 158,945 miljoen. Het gaat om de volgende projecten: HOV via A9 Badhoevedorp, HOV bus Huizen-Blaricum, HOV bus A6-A1 + Huizen (N.B. FES-gerelateerd), HOV Schiphol Oost (N.B. FES-gerelateerd), Verbetering westelijke tramlijnen, Westtangent (N.B. FES-gerelateerd), Noordtangent/HOV Amsterdam-Zaandam.</li> <li>❖ Afspraak dat uit het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer een bedrag van € 67,324 miljoen door het rijk beschikbaar wordt gesteld voor projecten in de regio Utrecht, tegenover een eigen bijdrage van de regio aan deze projecten van € 77,176 miljoen.</li> <li>❖ Het gaat om de volgende projecten: Doorstromingsmaatregelen as Utrecht Centrum-Zuilen-Overvecht (N.B. FES-gerelateerd), Doorstromingsmaatregelen as Utrecht-Oudewater, Tram Utrecht Centraal-De Uithof (doortrekken Nieuwegeintram naar de Uithof, om de zuid) (N.B. FES-gerelateerd), Uitbreiding frequentie sneltram Utrecht-Nieuwegein, Doorstromingsmaatregelen Oosttangent Rijnsweerd/Uithof-Nieuwegein-Houten/Vianen/IJsselstein.</li> </ul>
8.	<p><b>Programma Hoog Frequent Spoorvervoer (PHS)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Afspraak de initiatiefdocumenten van planstudie Utrecht - Den Bosch en Planstudie</li> </ul>

	<p>Toekomstvast Routing Spoorgoederenvervoer vast te stellen waarmee de scope van de corridors via studie- en onderzoeksgebieden, varianten en organisatie en aanpak vastliggen.</p>
9.	<p><b>Anders Betalen voor Mobiliteit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Afspraak dat aan de Metropoolregio Amsterdam in het kader van de regeling Mobiliteitsprojecten ABvM een rijksbijdrage wordt toegekend van maximaal € 28,5 miljoen aan de Proef betaald rijden, zijnde 75% van de kosten voor dit onderdeel.</li> <li>❖ Afspraak dat daarnaast aan de Metropoolregio Amsterdam een rijksbijdrage wordt toegekend van € 1,5 miljoen voor onderdelen van de in het kader van de Taskforce Mobiliteitsmanagement uitgewerkte mobiliteitsprojecten.</li> <li>❖ Constatering dat daarmee niet het gehele mobiliteitspakket en daarmee de door de regio gewenste omvang van de Proef betaald rijden is gefinancierd.</li> <li>❖ Afspraak voor de regio Utrecht dat de projecten Utrecht West, Galecopperbrug en Utrecht Oost passen in de regeling Mobiliteitsprojecten AbvM. Andere voorgenoemde mobiliteitsmaatregelen zijn opgenomen in de pakketstudies Utrecht.</li> <li>❖ Afspraak dat VenW en regio Noordvleugel nader in overleg treden over: <ul style="list-style-type: none"> <li>o de volgende stappen die genomen moeten worden om te komen tot een verdere gefaseerde uitgroei van het mobiliteitspakket en opschaling van de Proef betaald rijden;</li> <li>o de mogelijke fiscale consequenties van de Proef betaald rijden voor de vrijwillige deelnemers.</li> </ul> </li> </ul> <p>VenW en de regio hebben de intentie voor het einde van 2008 over deze punten overeenstemming te bereiken.</p>
10.	<p><b>Evaluatie omvang BDU</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Constatering dat de omvang van de BDU momenteel wordt geëvalueerd. De evaluatie wordt uitgevoerd in goed overleg met de decentrale overheden, waarbij de analyse moet leiden tot een gedeeld probleembesef en een gezamenlijke agenda voor het vervolg. Het proces is erop gericht om in november de resultaten in het NMB te bespreken.</li> </ul>
11.	<p><b>N23 Alkmaar - Zwolle</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Afspraak om op korte termijn in een open gesprek tussen de minister van VenW en de gedeputeerden van Noord-Holland, Flevoland en Overijssel nader te overleggen over het gevraagde besluit de N23 op te nemen in de planstudietabel van het MIRT, de gevraagde rijksbijdrage van € 275 miljoen en de vervolgaanpak.</li> </ul>
12.	<p><b>Zeetoeegang IJmond</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Afspraak om op basis van de resultaten van een uit te voeren business case en een onderzoek naar de mogelijke voordelen van een PPS/DBFM constructie voor de aanbesteding van een nieuwe sluis nader overleg te voeren tussen VenW en de regio over het gevraagde besluit om het project Zeetoeegang IJmond op te nemen in de planstudietabel van het MIRT en de vervolgaanpak, met als randvoorwaarde dat zonder zicht op financiering een dergelijk besluit niet mogelijk is.</li> </ul>

13.	<p><b>Amstelveenlijn/Noord-Zuidlijn</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Constatie dat de Stadsregio Amsterdam een verzoek heeft ingediend om het project Ombouw Amstelveenlijn naar metro op te nemen in de planstudietabel van het MIRT.</li> <li>❖ Afspraak dat VenW het verzoek in samenhang beziet met het project Noord/Zuidlijn en dat hierover apart bestuurlijk overleg plaatsvindt tussen de Stadsregio Amsterdam en de Staatssecretaris van VenW.</li> </ul>
14.	<p><b>N201</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Constatie dat de provincie Noord-Holland VenW in voorbereiding op dit bestuurlijk overleg nader heeft geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot het overleg met de bloemenveiling Aalsmeer voor een fly-over van de bloemenveiling Aalsmeer naar de N201, alsmede over de stand van zaken met betrekking tot de 'Boerenlandvariant'.</li> </ul>
15.	<p><b>MIRT-spelregelkader</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Afspraak dat de Metropoolregio Amsterdam betrokken wordt bij de totstandkoming van het MIRT-spelregelkader. Dit vanwege de uiteindelijke koppeling die gelegd zal gaan worden met de gezamenlijke Gebiedsagenda en het 'matchen' van de rijks- en regionale ambities in het gebied.</li> </ul>
16.	<p><b>Evaluatie Quick Wins NWA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Afspraak dat VenW het initiatief neemt om met de regio te bezien hoe eventuele blokkades op het gebied van financiële verantwoording kunnen worden weggenomen, die de snelle realisatie van de quick wins in de weg zouden kunnen staan.</li> </ul>
17.	<p><b>N50 Emmeloord - Ramspol</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Afspraak om de ombouw van de N50 Emmeloord-Ens van 2x1 rijstroken met vluchtstroken naar een 2x2-autoweg zo spoedig mogelijk uit te voeren nu de financiering vanuit het Regiospecifieke Pakket Zuiderzeelijn geregeld is. Om te komen tot een snelle uitvoering van het project stemmen het ministerie van VenW en de provincie Flevoland de regierol af.</li> <li>❖ Afspraak het Ontwerp-Tracébesluit N50 Ramspol-Ens zo spoedig mogelijk in procedure te brengen om de oplevering volgens het MIRT in 2013 te halen, nu de financiering mede vanuit het Regiospecifieke Pakket Zuiderzeelijn geregeld is.</li> </ul>
18.	<p><b>A10-Noord</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Constatie dat de verkenning A10-Noord is uitgevoerd conform afspraak uit het bestuurlijk overleg van 4 oktober 2006 en dat hierop termijn een knelpunt ontstaat.</li> <li>❖ Constatie dat het Kabinet op 23 mei 2008 een standpunt heeft ingenomen naar aanleiding van het advies van de Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten (Commissie Elverding), waarin nadere eisen worden gesteld aan de verkenningfase.</li> <li>❖ Afspraak om vooralsnog geen vervolg te geven aan de verkenning A10-Noord gezien de</li> </ul>

	<p>hoeveelheid lopende projecten. Pas zodra er zicht is op de gevolgen voor de capaciteit voor verkenningen en planstudies en de prioritering van projecten kan een vervolg op de verkenning A10-Noord conform het advies van de commissie Elverding aan de orde zijn.</p>
19.	<p><b>A8-A9</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Constatering dat de provincie Noord-Holland samen met de Metropoolregio Amsterdam en gemeenten Zaanstad, Beverwijk, Heemskerk en Uitgeest en Rijkswaterstaat Noord-Holland een verkennende studie heeft opgeleverd, afgestemd met de overige Metropoolregiopartijen.</li> <li>❖ Afspraak dat betrokken regionale partijen nu werken aan een financieel voorstel aan de minister van VenW, waarbij regionale partijen de financiering van de aanleg van de A8-A9 in beginsel zien als een gemeenschappelijke opgave van rijk en regio.</li> </ul>
20.	<p><b>A9 Alkmaar - Uitgeest</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Constatering dat realisatie van spitsstroken op de A9 Alkmaar - Uitgeest is opgenomen in de Herziane Spoedwet Wegverbreding en het MIRT 2009 met als realisatieperiode 2011-2012.</li> <li>❖ Afspraak dat VenW de benodigde financiële middelen voor de aanleg opneemt in de begroting.</li> </ul>
21.	<p><b>Vaart in de Zaan</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Constatering dat rijk en regio ambtelijk hebben afgesproken dat de (actualisatie van de) MIRT-planstudie en KBA wordt afgerond waarbij de goederenstromen opnieuw zijn berekend, evenals de kosten van de nieuwe Wilhelminasluis en instandhoudingskosten van de bestaande sluis. De uitkomsten bepalen de financiële bijdrage van de regio en het rijk.</li> <li>❖ Afspraak dat een overleg wordt gepland tussen de provincie Noord-Holland en - zoals ook gevraagd in haar brief van medio juli 2008 - een overleg met de staatssecretaris van VenW.</li> </ul>
22.	<p><b>HOV-Netwerk Westflank Metropoolregio Amsterdam (Zuidtangent-West)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Constatering dat de provincie Noord-Holland een procesvoorstel heeft uitgewerkt voor samenwerking tussen rijk en regio bij de verkenning naar een hoogwaardig openbaarvervoer (HOV) netwerk in de westflank van de Metropoolregio Amsterdam. De provincie Noord-Holland wil dit procesvoorstel voorleggen aan de overige Metropoolregio-partijen waarna vervolgens met het rijk verdere afspraken kunnen worden gemaakt.</li> </ul>
23.	<p><b>Overkappingen/kwaliteit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Constatering dat in de eerste voortgangsrapportage Kabinetsambities Spoor nadere invulling is gegeven aan de actie 'Verbetering wachtruimtes op stations'. Daarin is toegezegd dat, in samenspraak tussen VenW en ProRail en op voorstel van vervoerders en regio's, binnenkort de keuze zal plaatsvinden van de stations waar de wachtruimtes zullen worden verbeterd. De bijdrage uit het actieplan voor deze maatregel bedraagt maximaal € 15 mln. Bij de selectie van de stations zullen aspecten worden meegewogen als beschikbaarheid van een</li> </ul>

	wachtruimte, klantoordeel, spreiding over het land en knooppuntfunctie.
<b>24.</b>	<p><b>Evaluatie Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Constatering dat het MJPO wordt geëvalueerd door Twynstra Gudde. Komend najaar wordt het evaluatierapport opgeleverd. Dit rapport wordt vervolgens besproken met de provincies, om te komen tot gerichte acties. Het rapport en het actieplan worden in het voorjaar 2009 aan de Tweede Kamer aangeboden.</li> <li>❖ Constatering dat de minister van LNV op 10 september jl. de provincie Flevoland schriftelijk heeft laten weten dat de vastgelegde realisatiedatum voor OostvaardersWold, de robuuste verbinding tussen Oostvaardersplassen en Horsterwold, is aangepast van 2018 naar 2014.</li> <li>❖ Constatering dat de ecopassage Flevolijn en A6 essentieel is voor het realiseren van de robuuste verbinding en dat hiervoor nu in het MJPO geen middelen zijn opgenomen.</li> <li>❖ Afspraak dat de provincie Flevoland in overleg treedt met andere provincies om te bezien of een verschuiving van ILG-taakstellingen mogelijk is. Indien hierover overeenstemming is bereikt, is de afspraak gemaakt dat de minister van LNV zorg draagt voor een verschuiving in taakstellingen en daarbij behorende budgetten tijdens de Midterm Review.</li> </ul>
<b>25.</b>	<p><b>Randstadspoor budget na 2015</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Afspraak is dat de regio Utrecht en VenW binnen een week na het bestuurlijk overleg nader overleg hebben over de besteding van de middelen in het kader van het resterende Randstadspoorbudget na 2015 (van € 56 miljoen, prijspeil 2003)</li> </ul>

## - ZUIDVLEUGEL

1.	<b>MobiliteitsAanpak</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Voor de Parallelstructuur A12/Gouwe aquaduct komt € 100 miljoen uit het FES.</li><li>❖ Voor de flessenhalzen A12 is € 45 miljoen gereserveerd.</li><li>❖ Er is in de MA geld gereserveerd voor de MIRT verkenning Haaglanden, de Ruit Rotterdam en voor de Integrale studie Holland Rijnland.</li></ul>
2.	<b>Mobiliteitsaanpak/Benuttingsmaatregelen wegen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Er is overeenstemming over de inhoud van de benuttingspakketten: Uitwisseling Rotterdam en stedelijke omgeving voor € 6,8 miljoen, Optimaliseren driehoek N11/A12/A4 voor € 11,8 mln en de Bereikbaarheid Zuidoostzijde Den Haag voor € 3,2 miljoen.</li><li>❖ Verkeersmanagementmaatregelen (zoals het inkopen van DRIPs) worden vanwege de aanbestedingsvoordelen zoveel als mogelijk centraal aanbesteed en ingekocht door Rijkswaterstaat.</li><li>❖ Asphaltmaatregelen op decentrale wegen, zoals belijning en kleinschalige infrastructurele maatregelen worden via de BDU gefinancierd.</li><li>❖ Uiterlijk 1/1/2009 afspraken maken over onder andere de exacte planning en de wijze van uitvoering en voortgangsbewaking.</li><li>❖ De maatregelen uiterlijk in 2012 ook gezamenlijk hebben gerealiseerd.</li><li>❖ De regio verzoekt om een tweede tranche benutten. De minister van VenW wil eerst de gemaakte afspraken goed uitvoeren en daarmee is een eventuele tweede tranche op dit moment niet aan de orde.</li><li>❖ De regio stelt voor volgend jaar de uitvoering te bekijken en tegelijk een casus op te bouwen voor een eventueel tweede tranche.</li></ul>
3.	<b>Mobiliteitsaanpak/Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Er is overeenstemming over de inhoud van OV-pakketten voor Provincie Zuid-Holland voor € 61,4 miljoen, Stadsregio Rotterdam voor € 116,9 miljoen en Stadsgewest Haaglanden voor € 199,5 miljoen.</li><li>❖ De maatregelen regionaal OV versterken de (binnen)stedelijke ambities van rijk en regio.</li><li>❖ Cofinanciering door het rijk vindt plaats met 46,6% van de € 378 miljoen.</li><li>❖ Met elke OV-autoriteit wordt een aparte bestuurlijke overeenkomst afgesloten.</li><li>❖ Stadsgewest Haaglanden geeft aan dat de bouw van de tramtunnel voor lijn 9 voor 2013 start.</li></ul>
4.	<b>Anders betalen voor Mobiliteit</b> <u>Mobiliteitsprojecten Rotterdam:</u> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Het rijk zal voor de 2 projecten (Spitsmijden A15 en eventueel integratie Reistijdverwachting) geld reserveren (in principe 75% van de ramingen, de precieze omvang moet nog verder worden uitgewerkt) en vanaf 2009 aan deze projecten bijdragen. Het streven is de uitvoeringsconvenanten voor half november te tekenen.</li><li>❖ Voor in-car proef in de regio moeten eerst plannen van aanpak en uitvoeringsconvenanten</li></ul>



	<p>worden opgesteld. De projecten passen in de € 100 miljoen regeling. Rijk verwacht een bijdrage (in 2010) te gaan leveren en reserveert geld voor deze projecten. Precieze omvang afhankelijk van uitwerking projecten.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het uitgangspunt is dat andere maatregelen dan de mobiliteitsprojecten ABvM door de regio's zelf worden gefinancierd. Vanwege het grote aantal voorstellen en verzoeken om financiële ondersteuning uit de regio's/Taskforce Mobiliteitsmanagement, zijn er middelen van 40 miljoen in de Mobiliteitsaanpak gereserveerd. Een deel van dit geld is bedoeld voor medefinanciering van regionale voorstellen.</li> <li>❖ In de MIRT overleggen in het voorjaar 2009 worden hierover afspraken gemaakt.</li> </ul> <p><u>Mobiliteitsprojecten Haaglanden:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Toezegging bijdrage van € 420.000 voor Spitsmijden 2a vanuit BDU 2009, onder voorwaarde van getekend uitvoeringsconvenant voor half november a.s.</li> <li>❖ Toezegging bijdragen voor Kilometersparen Utrechtsebaan en in-car (value added services) vanuit BDU 2010/2011 (omvang bijdragen nader te bepalen), onder voorwaarde van t.z.t. ondertekende uitvoeringsconvenanten.</li> <li>❖ Voor de medefinanciering van het rijk van de overige niet-ABvM maatregelen uit het convenant worden in het MIRT overleg in het voorjaar 2009 nadere afspraken gemaakt vanuit het reeds genoemde budget van € 40 miljoen uit de Mobiliteitsaanpak.</li> </ul> <p>De minister spreekt intentie uit om de regio goed te betrekken bij het ingroeimodel van het spitstarief.</p>
<p><b>5.</b></p>	<p><b>MIRT 2010 en verstedelijkingsafspraken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De gebiedsdocumenten ter voorbereiding van nieuwe verstedelijkingsafspraken zijn bouwstenen voor de gebiedsagenda's. Het rijk streeft naar integratie in één ruimtelijk kaartbeeld.</li> <li>❖ De regio wenst over verstedelijking met VROM op het niveau van de Zuidvleugel een overleg over de kaders, voordat regionale afspraken worden gemaakt. VROM geeft aan dat er ruimte is voor maatwerk en wil hierover zeker in gesprek met de Zuidvleugel.</li> <li>❖ In het voorjaarsoverleg MIRT komen de verstedelijkingsafspraken terug.</li> <li>❖ De regio vraagt aandacht voor het probleem van de latere oplevering van woningen uit de oude verstedelijkingsafspraken en eventuele financiële consequenties. VROM kent het probleem en wil eerst een landelijk beeld alvorens conclusies te trekken. Op basis daarvan zal overleg met de regio plaatsvinden.</li> <li>❖ Het spelregelkader gaat in december 2008 naar de Tweede Kamer.</li> </ul>
<p><b>6.</b></p>	<p><b>Quick wins Vaarwegen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ VenW reserveert maximaal € 2,55 miljoen voor de haven van Middelharnis en de bochtafsnijding Schie, onder de voorwaarde dat de regio minimaal een gelijk bedrag beschikbaar stelt voor deze quick wins.</li> <li>❖ Voor de quick wins geldt dat de daadwerkelijke subsidieverlening zal geschieden wanneer deze zijn uitgewerkt en – indien nodig – de benodigde vergunningen zijn verleend. De quick wins moeten uiterlijk in 2011 in uitvoering zijn genomen.</li> <li>❖ De staatssecretaris van VenW benadrukt dat er nog een tweede tranche komt.</li> </ul>

<p>7.</p>	<p><b>Commissie Elverding</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Bij de Zuidvleugel spelen momenteel de MIRT-Verkenningen Ruit Rotterdam (ofwel Regio en haven Rotterdam Duurzaam Bereikbaar), de MIRT-Verkenning Haaglanden en de Verkenning Antwerpen - Rotterdam. Deze worden conform het advies van Elverding uitgevoerd.</li> </ul>
<p>8.</p>	<p><b>MIRT verkenning Haaglanden</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het startdocument MIRT Verkenning Haaglanden wordt vastgesteld. In dit startdocument zijn taken en verantwoordelijkheden van alle betrokken partijen vastgelegd en is de inhoud, de scope en de planning van de verkenning uitgewerkt.</li> <li>❖ Het rijk (VenW) trekt het opstellen van het plan van aanpak; Den Haag, Haaglanden, provincie Zuid Holland, VROM en overige partijen (o.a. gemeenten) worden nauw hierbij betrokken.</li> <li>❖ In het voorjaarsoverleg 2009 worden de eerste tussenresultaten besproken.</li> </ul>
<p>9.</p>	<p><b>Programma aansluitingen HWN/OWN</b></p> <p><b>Top 5 HWN/OWN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Er is overeenstemming over uitvoering en financiering top 5 HWN/OWN van het rijk en de regio gezamenlijk voor € 85 miljoen incl. btw. Op basis van 50/50 financiering betekent dat voor rijk en regio € 42,5 miljoen incl. btw. Het stadsgewest Haaglanden is bereid max. € 1,5 miljoen extra bij te dragen aan het project Prins Clausplein.</li> <li>❖ Deze € 85 miljoen wordt als hard beschouwd, mochten er in de toekomst tegenvallers zijn dan moet dit binnen de scope van het project of binnen dit programma worden opgelost.</li> </ul> <p><b>A15/N3</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Gedeputeerde Staten heeft een besluit genomen dat de provincie de helft wil bijdragen aan de A15/N3. Het totaalbedrag voor deze aansluiting is € 24 miljoen. Rijk en regio dragen o.b.v. 50/50 financiering € 12 miljoen bij.</li> <li>❖ Een positief besluit over deze aansluiting wordt in verband gebracht met de besluitvorming over de locatie van het Containertransferium in Alblasterdam.</li> </ul> <p><b>Convenant</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio sluiten eind 2008 een convenant over de uitvoering van de top 6 incl. A15/N3.</li> </ul>
<p>10.</p>	<p><b>A15/MaVa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De regio ziet dat bij de A15 de indexering van het budget te laag is om de werkelijke kostenontwikkeling te kunnen compenseren. Dit wordt nog versterkt als de planning vertraging oploopt. Daardoor dreigt een groeiend tekort op het budget.</li> <li>❖ Overleg met het Ministerie van Financiën is gaande over deze problematiek.</li> </ul>

11.	<p><b>Integrale benadering Holland-Rijnland</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De onderzochte projecten kunnen niet los van elkaar worden gezien, zeker niet de Rijnlandroute en de verbeteringen aan de A4 en A44. Daarom heeft het rijk wel de intentie om mee te investeren in de Rijnlandroute, maar kan nu nog geen hoogte van deze bijdrage vaststellen, voordat duidelijk is welke maatregelen nodig zijn aan het HWN en de daarmee gemoeide kosten en de effecten die dit oplevert. Het is een van de speerpunten in de Mobiliteitsaanpak en inmiddels opgenomen als Randstad urgent project.</li> <li>❖ Het rijk wil eerst een verdiepingslag maken op de huidige resultaten van de integrale benadering.</li> <li>❖ In het voorjaar is er op basis van de voorlopige uitwerkingsresultaten een beeld van de programmering (volgorde/planning) en prioritering van de verschillende maatregelen. Met een beter inzicht in de kosten en effecten van de maatregelen kunnen we dan indicatief bepalen welke financiële bijdrage ieder kan leveren aan de projecten waaronder ook de Rijnlandroute.</li> <li>❖ Een gedegen integrale uitwerking met heldere resultaten is voorwaarde voor de besluitvorming volgend jaar.</li> <li>❖ De regio is het eens met een indicatieve verdeling in het voorjaar 2009 en benadrukt dat er in het najaar 2009 sprake moet zijn van een financiële toezegging. De minister van VenW zegt toe daarnaar te streven.</li> <li>❖ De minister van VenW vindt dat de inzet moet zijn versobering van de variant (A4/A44 en Rijnlandroute). Hij wil een open discussie met de regio daarover. De regio geeft aan dat het gaat om het vinden van de juiste balans tussen soberheid en duurzame inpassing.</li> </ul>
12.	<p><b>Netwerk Randstadrail</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en Haaglanden onderschrijven de noodzaak van een verdere kwaliteitssprong van het regionaal openbaar vervoer in Haaglanden als drager voor de verstedelijkingsopgave in Haaglanden en als belangrijke voorwaarde voor het gezamenlijk behalen van de beoogde landelijke en regionale reizigersgroei in het openbaar vervoer</li> <li>❖ Haaglanden zal de uitwerking en uitvoering van het maatregelenpakket NRR in samenwerking met de Zuidvleugelpartijen en in afstemming op het (regionaal) openbaar vervoer in de Zuidvleugel vormgeven;</li> <li>❖ Uit de nadere uitwerking moet blijken welke maatregelen in welke fasering nuttig en noodzakelijk zijn en kosteneffectief kunnen worden gerealiseerd gegeven de budgettaire randvoorwaarden van de regio en van het rijk.</li> <li>❖ De regio voegt toe dat Netwerk Randstadrail straks onderdeel uitmaakt van de brede MIRT-verkenning Haaglanden.</li> </ul>
13.	<p><b>Programma Hoog Frequent Spoorvervoer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Er bestaat overeenstemming over de scope en de lijnvoeringsvarianten zodat de planstudies Den Haag-Rotterdam en rerouting goederenvervoer kunnen worden gestart.</li> <li>❖ De gekozen planning sluit aan bij die van RU Capaciteitsuitbreiding spoor Den Haag-Rotterdam. Dit betekent dat in maart 2009 wordt bezien wanneer in 2009 afspraken worden gemaakt over vanuit de planstudie robuuste maatregelen voor de in voorbereiding zijnde projecten spoortunnel Delft en afkoppeling Hoekse Lijn/station Kethel.</li> </ul>

14.	<p><b>Nota Mobiliteit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Er is door de regio ingestemd met de resultaten van de monitor. De conclusie bij de vervolgacties is dat het naar wens loopt. De te ontwikkelen kaartbeelden zullen worden betrokken bij het MIRT-projectenboek en de gebiedsagenda.</li> </ul>
15.	<p><b>Programma HWN/OWN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De probleemanalyse en plan van aanpak van de aansluiting <u>N470/A12</u> zijn vastgesteld. Er wordt ingestemd met de uitwerking van oplossingsrichting/ maatregelen, kostenraming en planning t.b.v. het voorjaarsoverleg MIRT 2009. Het Stadsgewest trekt de nadere uitwerking met nauwe betrokkenheid van rijk (RWS), provincie, gemeenten en eventueel overige partijen.</li> <li>❖ De aansluiting <u>A4/Vijfsluizen</u> wordt toegevoegd aan de studieprojectenlijst.</li> <li>❖ Haaglanden zal het studieproject 'aansluiting A4/Beatrixlaan' uitwerken, zodat in het BO MIRT voorjaar 2009 hierover gesproken kan worden.</li> </ul>
16.	<p><b>Verkenning Antwerpen-Rotterdam</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio stellen plan van aanpak voor de MIRT Verkenning Antwerpen-Rotterdam (VAR) vast.</li> </ul>
17.	<p><b>Goederenvervoer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio spannen zich in het geprioriteerd maatregelenpakket Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer Zuidvleugel zo spoedig mogelijk tot uitvoering te brengen.</li> <li>❖ Op dit moment is (nog) geen budget voor de nadere uitwerking van quick wins voor het goederenvervoer in de Mobiliteitsaanpak voorzien. Conform de opzet van de LMCA en NWA 's in de nota Mobiliteit beziet het ministerie van VenW in de besprekingen rond de Voorjaarsnota op welke wijze in budget kan worden voorzien voor de quick wins en de andere maatregelen.</li> <li>❖ Voor financiering van de quick wins wordt in principe ingezet op een 50/50 verdeling rijk-regio. In het voorjaarsoverleg volgend op de bespreking van de Voorjaarsnota zullen nadere financiële afspraken worden gemaakt.</li> </ul>
18.	<p><b>Stedenbaan</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio werken de samenwerking met het rijk in het kader van Stedenbaan uit gericht op het formuleren van conclusies in het voorjaar van 2009.</li> </ul>
19.	<p><b>Spoorse doorsnijdingen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ VenW start een tweede tranche spoorse doorsnijdingen en stelt hiervoor € 142 mln. ter beschikking. Onder meer op basis van de evaluatie van de eerste tranche wordt bezien op welke wijze invulling wordt gegeven aan het vervolg. Ook de tweede tranche zal gericht</li> </ul>

	<p>zijn op het stimuleren, dat reeds bestaande plannen van decentrale overheden op korte termijn worden uitgevoerd</p>
--	--

## – RANDSTAD URGENT

1.	<p><b>Conferentie Randstad Urgent</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Geconstateerd wordt dat de Conferentie Randstad Urgent (27 oktober 2008) een goede conferentie is geweest. Afgesproken wordt dat de conferentie volgend jaar echter een iets inhoudelijker focus mag krijgen. In het afgelopen jaar zijn alle mijlpalen behaald, waardoor shaming van projecten niet nodig was.</li><li>❖ Afgesproken wordt het gevoel voor urgentie in 2009 onverminderd hoog te houden, aangezien het komend jaar weer een stevige opgave wacht.</li><li>❖ De werkwijze van Randstad Urgent dient zo min mogelijk overhead op te leveren en bestuurlijke drukte terug te dringen.</li><li>❖ Afgesproken wordt dat in de vernieuwende aanpak van Randstad Urgent waar mogelijk versnelling wordt gerealiseerd en dat ten koste van veel wordt vastgehouden aan de vastgestelde tijdpaden. De mijlpalen zijn daarbij leidend.</li><li>❖ Afgesproken wordt dat de integratie en samenhang van projecten binnen het Randstad Urgent programma goed wordt bewaakt.</li></ul>
2.	<p><b>Randstad 2040 en vervolprojecten</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ De structuurvisie Randstad 2040 is door het kabinet vastgesteld. Dit levert een gezamenlijk toekomstbeeld op. In het kader van Randstad Urgent en in het verlengde van de structuurvisie is de minister van VROM verantwoordelijk voor de twee vervolprojecten van het Project Randstad 2040 die in het programma Randstad Urgent zijn opgenomen: de MIRT-verkenning naar Randstad Sleutelprojecten (voor na 2020) en de Randstad 2040-uitvoeringsallianties.</li></ul>
3.	<p><b>Trekvljettracé</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Uitgangspunt is dat de planning van het Trekvljettracé géén risico's met zich mee mag en kan brengen voor het besluitvormingsproces over het project A4 Delft-Schiedam.</li><li>❖ Afgesproken wordt een (directe) aansluiting van het Trekvljettracé op de A13 te onderzoeken.</li><li>❖ Afgesproken wordt dat de brief, van het rijk aan de regio, waarin de voorwaarden voor medefinanciering door het rijk zijn geregeld, op dit punt wordt afgestemd en aangepast.</li></ul>
4.	<p><b>World Forumgebied e.o. en Internationale Ring</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ De gemeente Den Haag vraagt aandacht voor de Internationale Ring ter hoogte van het World Forum-gebied. De gemeente wil graag samen met het rijk nagaan hoe in de komende jaren kan worden gewerkt aan de financiering van de plannen.</li><li>❖ Afgesproken wordt dat in het kader van de MIRT-Verkenning Haaglanden nut, noodzaak, meerwaarde, mogelijkheden en onmogelijkheden van de Internationale Ring, mede in relatie tot de A4, worden verkend.</li></ul>
5.	<p><b>Regio Rotterdam en haven: duurzaam bereikbaar</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Afgesproken wordt in het MIRT najaarsoverleg (2009) het project Regio Rotterdam en haven: duurzaam bereikbaar en de hieruit voortvloeiende of hieraan gerelateerde projecten en bespreekpunten, inclusief financieringsafspraken, te agenderen.</li></ul>

<p><b>6.</b></p>	<p><b>Flessenhalzen A12</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Vanuit de MobiliteitsAanpak is, bovenop het bestaande budget, € 45 miljoen toegekend aan de flessenhalzen A12. Deze investering is bedoeld voor het verhogen van de capaciteit van de A12 door een bypass bij Nootdorp en een derde rijstrook bij Zoetermeer en Zoetermeer Centrum (Noordbaan).</li> </ul>
<p><b>7.</b></p>	<p><b>Zuidplaspolder (parallelstructuur A12/Gouda)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Vanuit het FES is € 100 miljoen toegekend aan de parallelstructuur A12 bij Gouda.</li> </ul>
<p><b>8.</b></p>	<p><b>Samenhang Amsterdam-Almere / Schaalsprong Almere</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Met Randstad Urgent sturen rijk en regio in het <i>cluster Amsterdam-Almere</i> actief op het nemen van samenhangende besluiten over de stedelijke, infrastructurele en ecologische ontwikkelingen.</li> <li>❖ Een besluitvormingsproces wordt gestart waarin een afweging wordt gemaakt van enkele integrale alternatieven. Eind 2009 zal het kabinet in een beleidsbrief de keuzes ten aanzien de ontwikkeling van dit gebied verwoorden.</li> <li>❖ Randstad Urgent coördineert deze Rijksbrief. Deze brief dient als basis voor strategische keuzes van het kabinet over de projecten Planstudie OV SAAL, Schaalsprong Almere, Toekomstagenda Markermeer-IJmeer, Lange termijnontwikkeling luchthavens Schiphol-Lelystad.</li> <li>❖ Daarnaast wordt een traject uitgezet om inzicht te verkrijgen in de juridische (on)mogelijkheden van de Natuurbeschermingswet/VHR-richtlijnen om de ecologische schaalsprong te combineren met eventuele (buitendijkse) ruimtelijke ontwikkelingen. Uitkomsten daarvan zijn onderdeel van de Rijksbrief.</li> <li>❖ De verschillende betrokken projecten werken gelijk op, maar kennen ieder hun eigen besluitvormingsprocedure en besluitvormingsmomenten.</li> </ul>
<p><b>9.</b></p>	<p><b>Beleidskader IJsselmeergebied</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het beleidskader IJsselmeergebied is nagenoeg voltooid en wordt als hoofdstuk opgenomen in het Nationaal Waterplan.</li> <li>❖ Daarin wordt ook opgenomen dat het peil van het Marker- en IJmeer zal worden ontkoppeld, wat inhoudt dat het dus niet meestijgt met de voorziene peilstijging van het IJsselmeer.</li> <li>❖ Daarnaast wordt hierin aangekondigd dat het kabinet ruimte maakt voor nieuwe klein- en grootschalige buitendijkse ontwikkelingen, waaronder de ontwikkelingen zoals die in het kader van Randstad Urgent worden voorgesteld.</li> <li>❖ Natuurontwikkeling kan plaatsvinden in het gehele IJsselmeergebied, Echter vooral in het Markermeer en IJmeer ligt het accent op de ontwikkeling van een robuust, klimaatbestendig en veerkrachtig ecosysteem.</li> </ul>
<p><b>10.</b></p>	<p><b>Draaischijf Nederland (pakketstudies Utrecht)</b>  <u>Pakketstudies</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Afgesproken wordt dat de regio voor het einde van 2008 een zogenoemde 'kerstbrief' aan de minister van VenW zendt waarin concreet de opbouw en inhoud van de</li> </ul>

	<p>maatregelpakketten uiteen wordt gezet.</p> <p><u>Besluitvorming startnotities Ring Utrecht en Hoevelaken</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Besloten is dat op 5 december 2008 de startnotities voor de Ring Utrecht en Hoevelaken ter inzage worden gelegd.</li> <li>❖ Geconcludeerd wordt dat de hoofdalternatieven die in beeld zijn gebracht bij de Ring Utrecht niet passen binnen het beschikbare budget en er geen zicht is op een betaalbare voorkeursvariant die de NoMo-doelstellingen vóór 2020 haalt.</li> <li>❖ Daarom wordt afgesproken in twee fases te werk te gaan. Fase 1 biedt een oplossing tot 2020, deze bereikt maximaal effect op het gebied van bereikbaarheid met een maximaal budget van € 1,2 miljard. Fase 2 wordt gelijktijdig met fase 1 uitgewerkt en biedt oplossingen voor de periode na 2020.</li> <li>❖ Voor Knooppunt Hoevelaken is zicht op een voorkeursalternatief die probleemoplossend en betaalbaar is.</li> <li>❖ Afgesproken is dat de gemeente Utrecht en Rijkswaterstaat overleg voeren over het luchtkwaliteitplan dat de gemeente heeft opgesteld.</li> </ul> <p><u>Samenhang Duurzaam Bouwen en Draaischijf Nederland</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Besloten is dat de regio, met betrokkenheid van het rijk, een verkenning start van de verstedelijkingskansen van de A12-zone. Deze verkenning wordt voor de zomer 2009 afgerond. Binnen de planstudie Ring worden, bij het opstellen van een voorkeursvariant, de als kansrijk aangemerkte verkende verstedelijkingskansen van de A12 zone niet onmogelijk gemaakt. Afgesproken planning van besluitvorming van de startnotitie Ring blijft leidend.</li> </ul>
11.	<p><b>Westflank Haarlemmermeer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De regio maakt zich zorgen over het westelijke tracé van de 380kV-verbinding in relatie tot de woningbouwopgave bij de Haarlemmermeer.</li> <li>❖ Deze zorgen zijn bij het rijk bekend. Op 31 oktober 2008 is bewindsliedenoverleg gevoerd over de 380kV-verbinding in relatie tot de Haarlemmermeer.</li> </ul>
12.	<p><b>Pré-verkenning Almere-'t Gooi-Utrecht (AGU)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De pré-verkenning Almere-'t Gooi-Utrecht wordt genoemd in de Randstad Urgent projecten 'Schaalsprong Almere' en 'Pakketstudies Utrecht/Draaischijf Nederland'. Na een besluit tot het starten van een verkenning kan het als zelfstandig project in het programma worden opgenomen. Deze mogelijke verkenning zal worden uitgevoerd volgens de aanbevelingen van de Commissie Elverding.</li> </ul>
13.	<p><b>Stedelijke Bereikbaarheid Almere (SBA)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In wisselwerking met het proces van de Schaalsprong Almere is de MIRT-verkenning Stedelijke Bereikbaarheid Almere opgesteld. Deze is opgedeeld in twee fasen. De rapportage van fase 1 is nu beschikbaar, deze wordt geaccepteerd. De uitkomsten van fase 2 worden in de komende periode gerapporteerd. Besluitvorming over de MIRT-verkenning zal pas plaatsvinden na afronding van fase 2.</li> <li>❖ Afgesproken wordt dat in de tweede afrondende fase van de verkenning drie oplossingsrichtingen in beeld worden gebracht: een referentievariant, een beleidsneutrale variant en een duurzaamheidsvariant.</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Naast deze varianten wordt ook een aantal andere zaken in beeld gebracht: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Een maatregelenpakket (infrastructuurmaatregelen en overige mobiliteitsvoorzieningen) behorend bij die oplossingsrichting(en), waarbij per maatregelenpakket de integrale samenhang binnen het pakket en tevens per maatregel (categorie) de causale relatie naar de schaalprong in beeld wordt gebracht.</li> <li>o De actualisering van de daarbij behorende kostenraming(en).</li> <li>o De maatschappelijke effecten van de mogelijk te treffen maatregelenpakketten.</li> <li>o Een op de schaalprong-afspraken geënte fasering van uitvoeringspakketten SBA, die doorwerkt in een financieringsplanning op hoofdlijnen, inclusief een voorstel voor de invulling van de (mogelijke) planstudiefase.</li> <li>o Een nadere invulling van bijdragen van betrokken partijen, waarbij ook andere regionale en landelijke ontwikkelingen worden betrokken. De regio committeert zich aan een eigen MIRT-bijdrage van € 112,5 miljoen.</li> </ul> </li> </ul>
14.	<p><b>A4 Schiphol-Burgerveen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het project A4 Schiphol-Burgerveen maakt, zoals afgesproken in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2008, geen onderdeel meer uit van het programma Randstad Urgent. Tijdens dit overleg is ook besloten dat uiterlijk in 2010 een planstudie wordt gestart met als voorwaarde dat zicht bestaat op financiering. Dan wordt opnieuw overwogen het project in het programma Randstad Urgent op te nemen.</li> </ul>

- NOORD-BRABANT

<p>1.</p>	<p><b>Pilot MIRT-verkenning Zuidoost-Brabant</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Rijk en Brabantstad stellen vast dat de samenwerking succesvol is. Er is voor de Brainport Eindhoven een concrete bereikbare ambitie geformuleerd die door alle partijen ondersteund wordt. De ontwikkeling van de regio Eindhoven is daarmee een speerpunt in het rijksbeleid.</li><li>❖ Er volgt – in het licht van de ontwikkeling van het MIRT-spelregelkader - nog een evaluatie van het procesmanagement.</li><li>❖ Rijk en Brabantstad werken de conclusies uit tot een regionale gebiedsagenda Zuidoostvleugel Brabantstad; deze agenda kent een integrale aanpak voor het gehele fysiek ruimtelijk domein met prioriteit voor de bereikbaarheidsproblemen aan de oostkant van Eindhoven, voor de groene en blauwe infrastructuur in het middengebied en voor de A2 zone, het stedelijk gebied en verstedelijkingsafspraken. De partijen werken deze drie thema's de komende maanden gezamenlijk verder uit.</li><li>❖ Het SRE zal in 2009 de resultaten presenteren van de planstudie A2 zone, inclusief MKBA. Het SRE streeft naar grondexploitatie verevening met de betrokken gemeenten.</li><li>❖ Rijk en Brabantstad leveren met spoed de aanvullende informatie die het mogelijk maakt een planstudie ter oplossing van de bereikbaarheidsproblemen aan de oostzijde van Eindhoven te starten. De verbetering van de regionale wegenstructuur rond Eindhoven is een van de vijf prioriteiten in de MobiliteitsAanpak. VenW houdt daarom binnen de kaders van de MobiliteitsAanpak rekening met een financiële reservering voor de oplossing voor de bereikbaarheidsproblemen aan de oostkant van Eindhoven, waarvoor een studie naar de 'T' (N279 en oost-westverbinding) wordt gestart.</li><li>❖ De inzet is om in het voorjaarsoverleg van 2009 een besluit te nemen over de inzet van deze reservering voor de uitwerking van de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel.</li></ul>
<p>2.</p>	<p><b>Ontwikkeling luchthaven Eindhoven</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Eindhoven en Brabantstad zijn blij met de kabinetsreactie op de conclusies en aanbevelingen uit het rapport Alders. VenW maakt met Brabantstad afspraken over de verdere uitwerking van de Luchtvaartnota. De consequenties voor de landzijdige bereikbaarheid van Eindhoven Airport wordt meegenomen, onder andere in de verkenning A58.</li></ul>
<p>3.</p>	<p><b>Samenwerkingsagenda en verstedelijkingsafspraken</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Brabantstad en rijk werken het komend jaar een integrale, provinciale gebiedsagenda uit ter agendering in het najaarsoverleg 2009. In het voorjaarsoverleg 2009 worden de eerste beelden gedeeld t.b.v. het MIRT-projectenboek.</li><li>❖ De partijen streven naar het samenvoegen van de netwerkaanpak en het verstedelijkingsprogramma. De gebiedsagenda biedt overzicht van de regionale investeringen en de rijksinvesteringen in deze regio.</li><li>❖ Brabantstad en rijk werken gezamenlijk de opgaven in Brabant op de lange termijn uit om te komen tot een gezamenlijk beeld Brabantstad 2040, in afstemming met de visie Randstad 2040.</li></ul>

4.	<p><b>MIRT-verkenning Antwerpen - Rotterdam</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en Brabantstad stemmen in met het plan van aanpak. Het rijk werkt de betrokkenheid van de Belgische deelnemers nog verder uit. De finale besluitvorming over deze verkenning vindt in MIRT-verband plaats.</li> </ul>
5.	<p><b>Quick wins Vaarwegen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ VenW reserveert maximaal € 2,6 miljoen voor de drie ingediende quick wins in Veghel, Oss en Bergen op Zoom, onder de voorwaarde dat de regio minimaal een gelijk bedrag beschikbaar stelt voor deze quick wins.</li> <li>❖ Voor de quick wins geldt dat de daadwerkelijke subsidieverlening zal geschieden wanneer deze zijn uitgewerkt en – indien nodig – de benodigde vergunningen zijn verleend. De quick wins moeten uiterlijk in 2011 in uitvoering zijn genomen.</li> </ul>
6.	<p><b>Projectvoorstel Mobiliteitsmanagement Den Bosch en Eindhoven</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ VenW reserveert voor de ingediende mobiliteitsprojecten ABvM (spitsmijden, VAS ) € 8,6 miljoen in 2010 en 2011. Brabantstad zorgt voor een spoedige ondertekening van het regionale convenant, een uitvoeringsconvenant inclusief een verdere kostenonderbouwing van de projecten en verdere uitwerking van de projecten, zodat ook daadwerkelijk een rijksbijdrage aan de mobiliteitsprojecten kan worden verleend. In het volgende overleg zal binnen het kader van de MobiliteitsAanpak een beslissing over de overige in het regionale convenant van de taksforce Mobiliteitsmanagement ingediende mobiliteitsmanagementmaatregelen worden genomen. Daarbij gaat het om projecten die buiten de scope van de mobiliteitsprojecten ABvM vallen.</li> </ul>
7.	<p><b>Projectvoorstel Brabantstad als proeftuin in-car</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ VenW kijkt positief naar deze projecten en houdt rekening met een bijdrage; voor deze projecten is het zelfde traject van toepassing, zoals is afgesproken voor de projecten onder punt 6.</li> </ul>
8.	<p><b>Treinverkeer naar België</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Met België zijn heldere afspraken gemaakt over het rijden van shuttles van Brussel en Antwerpen naar Breda. Met NS zijn heldere afspraken gemaakt over het instandhouden van de Beneluxtreinen, zolang de HSL-treinen en –shuttles (Breda-Antwerpen/Brussel) niet rijden.</li> <li>❖ VenW streeft naar een alternatief voor de reiziger naast de HSL.</li> </ul>
9.	<p><b>Actieprogramma wegen/benutting</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De actieprogramma's voor de A58 en A67 zijn gehonoreerd, alsmede een aantal generieke maatregelen. Rijk en Brabantstad maken afspraken over snelle realisatie van de maatregelen. De regio financiert diverse kleine maatregelen uit de BDU.</li> </ul>

10.	<p><b>Actieprogramma regionaal OV</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ VenW honoreert de ingediende projecten en houdt rekening met een bijdrage van € 36,4 miljoen voor het SRE en van € 10,1 miljoen voor de provincie. De partijen streven naar een snelle ondertekening van het convenant.</li> </ul>
11.	<p><b>A27 Noord</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het is niet zeker dat alle alternatieven kunnen worden gefinancierd. Op basis van het OTB zal -na overleg met Brabantstad- besloten worden welke maatregelen in het TB worden opgenomen.</li> </ul>
12.	<p><b>Verkenning A58</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De aansluiting BEA2 en de problematiek rond Roosendaal worden opgenomen in de scope van de verkenning. De concept-rapportage kan naar verwachting worden geagendeerd voor het komende overleg in het voorjaar.</li> </ul>
13.	<p><b>Verkenning A67</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De verkenning wordt uitgevoerd in 2009 met een mogelijke uitloop naar 2010. RWS-NB en Brabantstad bezien of extra inzet van menskracht kan leiden tot afronding van de verkenning in 2009.</li> </ul>
14.	<p><b>N69</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ VenW heeft € 70 miljoen gereserveerd. Het streven is de overdrachtsovereenkomst op 29 november 2008 te tekenen; in dat geval is de overdracht per 1 januari 2009.</li> </ul>
15.	<p><b>Voortgang quick wins netwerkaanpak</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De voortgang van de quick wins verloopt volgens planning.</li> </ul>
16.	<p><b>Actieprogramma groei op het spoor</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Continuering van de goede samenwerking en cofinanciering van de regio zijn noodzakelijk om de gewenste projecten te realiseren en de doelstelling te halen. VenW en Brabantstad maken afspraken over de voortgang in Noord-Brabant van dit actieprogramma.</li> </ul>
17.	<p><b>HST Cross border connect</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De gemeente Eindhoven is leading partner in dit Interreg IVb-project. Het onderzoek start dit najaar en zal in 2009 worden afgerond.</li> </ul>
18.	<p><b>VERA en VEZA</b></p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Op dit moment is geen studie naar deze verbindingen voorzien. De VEZA-verbinding (Sloeboog) wordt onderzocht in de planstudie herroutering goederenvervoer die onderdeel is van PHS. Brabantstad verzoekt Robel op de lange termijnagenda te houden.</li> </ul>
19.	<p><b>Nationale Mobiliteits Monitor</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ VenW en Brabantstad herkennen de trends 'positieve trend reductie verkeersdoden' en 'waardering sociale veiligheid in het ov stabiel boven de doelstelling'; er is op dit moment geen aanleiding tot bijsturing.</li> </ul>
20.	<p><b>Brabantse Strategische Visie Goederenvervoer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ VenW zal voor de behandeling in Provinciale Staten op 7 november 2008 haar reactie geven.</li> </ul>

- LIMBURG

<p>1.</p>	<p><b>MIRT 2010 en Verstedelijkingsafspraken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio spreken de wens uit beleid en investeringen in bereikbaarheid en in gebiedsontwikkeling in één programma onder te brengen. Zij zullen daarvoor het komend jaar gezamenlijk een gebiedsagenda opstellen.</li> </ul>
<p>2.</p>	<p><b>Quick wins Vaarwegen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ VenW honoreert 8 van de 11 quick wins en reserveert € 4,5 miljoen voor deze projecten, onder de voorwaarde dat de regio minimaal een gelijk bedrag beschikbaar stelt voor deze quick wins. Het betreft projecten in de gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Maastricht, Meerlo-Wansum, Roermond, Stein en Venlo.</li> <li>❖ Voor de quick wins geldt dat de daadwerkelijke subsidieverlening zal geschieden wanneer deze uitgewerkt en – indien nodig – de benodigde vergunningen zijn verleend. De quick wins moeten uiterlijk in 2011 in uitvoering zijn genomen.</li> </ul>
<p>3.</p>	<p><b>Grensoverschrijdend openbaar vervoer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De regio werkt het komend half jaar businesscases uit, zodat op projectniveau een helder beeld op tafel ligt over haalbaarheid, financiën, kennislacunes en verantwoordelijkheden. VenW wil meewerken aan haalbare en concrete verbeteringen van het grensoverschrijdend openbaar vervoer en zal met deze positieve insteek ondersteuning verlenen aan de businesscases.</li> </ul>
<p>4.</p>	<p><b>Actieprogramma's regionaal spoor en regionaal OV</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De regio legt als bod op tafel dat zij van het totale investeringsprogramma (volgens opgave van de provincie € 86 miljoen) € 36-40 miljoen wil financieren, indien VenW € 50 miljoen bijdraagt. VenW staat positief tegenover dit pakketvoorstel. De provincie nodigt VenW uit voor een gezamenlijke uitwerking van het pakket, waarover in het voorjaarsoverleg – zo mogelijk al eerder – besloten kan worden.</li> </ul>
<p>5.</p>	<p><b>A74</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ VenW benadrukt dat dit project - met de A4 Midden-Delfland - voor haar tot de top 2 behoort. Speciaal voor het project wordt wetgeving aangepast (Lex Speciales). Bij het uitbrengen van het tracébesluit (TB) zal het project aan alle wettelijke eisen voldoen.</li> </ul>
<p>6.</p>	<p><b>Greenportlane</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het rijk stelt vast dat voor dit project na een lang en intensief voorbereidingsproces heldere afspraken zijn gemaakt, wat eerder al leidde tot subsidieverlening; die afspraken blijven uitgangspunt van de rijksinzet. De provincie betoogt dat door autonome ontwikkelingen op de rijksinfrastructuur aanpassingen nodig zijn. Het is aan de provincie om aan te tonen dat nieuwe feiten het openbreken van de bestaande afspraken vraagt.</li> </ul>

7.	<p><b>Verstedelijkingsafspraken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio hebben het probleem van krimp van de bevolking herkend en erkend; zij stellen vast dat voor Limburg herziening van het bestaande instrumentarium (waaronder mogelijk het BLS) nodig is. VROM heeft een 'topteam' geïnstalleerd dat daarvoor voorstellen zal doen. Limburg dient binnenkort een verzoek in voor € 30 miljoen – als eerste impuls - voor reconstructie van woonwijken uit de resterende BLS-middelen.</li> </ul>
8.	<p><b>Ruimtelijk pakket Maastricht Noord</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Maastricht werkt haar project Maaskruisend verkeer uit binnen de reeds lopende planstudie; voor een goede benutting is ook verbetering van het OV – met name de tram naar Lanaken - noodzakelijk. Het rijk zal vervolgens eerst de planstudierapportage inhoudelijk beoordelen; binnen de meerjarenbegroting zijn op dit moment de beschikbare middelen niet toereikend voor dit project. Het tramproject Maastricht – Lanaken is onderdeel van de afspraken onder het actieprogramma regionaal OV.</li> </ul>
9.	<p><b>Aansluiting Nuth A76/Parkstadbuitenring</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ VenW draagt de realisatie van deze aansluiting over aan de regio en betaalt de regio daarvoor € 50 miljoen. Daar zijn twee voorwaarden aan verbonden. De regio maakt sluitende afspraken met RWS-L over de te realiseren functionaliteiten van de aansluiting op de A76 en de maatregelen op de A76. De regio realiseert het project verder voor eigen rekening en risico, waarbij eventuele voordelen ingezet kunnen worden voor de realisatie van de Parkstadbuitenring.</li> </ul>
10.	<p><b>Landgoederenzone</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het rijk erkent de waarde voor de integrale gebiedsontwikkeling van de door de regio voorgestelde bruggen over de toekomstige A2 tunnelbak. Zij zal binnenkort praktische afspraken maken over de procesgang van dit project.</li> </ul>
11.	<p><b>A2 Maasbracht - Geleen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ VenW gaat uit van realisatie van de definitieve verbreding van dit traject van 2x2 naar 2x3 in 2016, als de verkeersafwikkeling dat nodig maakt. In het voorjaarsoverleg benoemen rijk en regio de voorwaarden voor dit 'als'.</li> </ul>
12.	<p><b>Nationale Mobiliteits Monitor</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ VenW en Limburg herkennen de trends 'positieve trend reductie verkeersdoden' en 'waardering sociale veiligheid in het ov stabiel boven de doelstelling'; er is op dit moment geen aanleiding tot bijsturing.</li> </ul>
13.	<p><b>Spoorse doorsnijdingen</b></p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De minister kondigt een spoedige openstelling van een nieuwe tranche aan.</li> <li>❖ VROM pakt de uitvoering van de afspraken over het charter Maastricht Krachtwijk op.</li> </ul>
<b>14.</b>	<p><b>N280</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De partijen ronden hun voorbereidende studies voor het voorjaarsoverleg af. De regio vraagt om inzet Van Geel-middelen voor de N280 als belangrijkste oost-westcorridor.</li> </ul>
<b>15.</b>	<p><b>Spoorbrug Buggenum</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De provincie nodigt VenW nog dit jaar uit om gezamenlijk de mogelijkheden te verkennen voor het rivierkundig knelpunt Buggenum.</li> </ul>
<b>16.</b>	<p><b>Verkenning A67</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De verkenning wordt uitgevoerd in 2009 met een mogelijke uitloop naar 2010. Dit onderwerp komt in het voorjaarsoverleg terug.</li> </ul>
<b>17.</b>	<p><b>Actieprogramma wegen/benutting</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het actieprogramma voor de A67 is gehonoreerd. Rijk en regio maken afspraken over snelle realisatie van de maatregelen. Kleine maatregelen ( te denken valt aan belijning en dergelijke) financiert de regio uit de BDU.</li> </ul>



- ZEELAND

1.	<p><b>N57 Veersedam – Middelburg</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ De regio (provincie en Veere) zal de nog benodigde € 2,3 miljoen reserveren. Getracht wordt om het indexeringstekort primair op te lossen via bezuinigingen en het inperken van de scope (zonder de functionaliteit aan te tasten). Ook kan gekeken worden naar inzet van de provinciale garantstelling voor het Middelburgse deel (met de kanttekening dat het rijk een zo klein mogelijk beslag op die garantstelling legt. Door het aanleggen van het Veerse deel wordt de provincie namelijk verplicht om ook de noordelijke rondweg Serooskerke aan te leggen (€ 2,5 miljoen)). Indien dit onvoldoende ruimte geeft, verplichten rijk en provincie zich om het resterende tekort op te lossen. De betrokkenen, zijnde RWS, de provincie en de gemeenten Middelburg en Veere, spannen zich in om te zoeken naar (financiële) mogelijkheden tot in- en zondig aanpassing van de bestaande weg, na afronding van de aanleg van de nieuwe N57.</li></ul>
2.	<p><b>Kanaalkruising Sluiskil</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ € 250 miljoen was al gedekt. De nieuwe raming komt uit op € 275 miljoen. De oorzaak is indexering. VenW en provincie spreken af dat ieder nu € 12,5 miljoen reserveert voor het geval het indexeringsprobleem zich feitelijk zal voordoen. De provincie zal de besluitvorming over het project overnemen en een bestemmingsplanprocedure starten. VenW en de provincie werken de intentie-overeenkomst uit tot een definitieve overeenkomst op basis van de tijdens dit MIRT-overleg gemaakte afspraken. Er wordt nu geen definitief besluit genomen over het toekomstig beheer. In de nog op te stellen overeenkomst wordt vastgelegd dat het rijk na de afgesproken periode van 10 jaar, de keuze heeft tussen enerzijds het afkopen van beheer, onderhoud en verkeersmanagement en anderzijds het om niet overnemen van de Sluiskiltunnel.</li></ul>
3.	<p><b>Quick wins Vaarwegen</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ VenW reserveert maximaal € 6,03 miljoen voor de aanleg van een nieuw nat bedrijventerrein annex binnenhaven, vermoedelijk bij Schorebrug, dat mede kan dienen als alternatief voor de huidige bedrijven die momenteel gevestigd zijn in de binnenhaven van Goes, welke plaats zal maken voor woningbouw. Dit onder voorwaarde dat de regio minimaal een gelijk bedrag beschikbaar stelt voor deze quick win.</li><li>❖ De provincie Zeeland heeft aangegeven dat men voor de tweede tranche geen aanvraag zal indienen.</li><li>❖ Voor de quick win geldt dat de daadwerkelijke subsidieverlening zal geschieden wanneer het project nader is uitgewerkt en – indien nodig – de benodigde vergunningen zijn verleend. De quick win moet uiterlijk in 2011 in uitvoering zijn genomen.</li></ul>
4.	<p><b>VEZA</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Provincie en VenW bereiken binnen enkele maanden overeenstemming over de feiten en wisselen beelden over nut en noodzaak van VEZA (zowel kwantitatief als kwalitatief), een aftakking van een goederenspoorlijn richting Vlaanderen uit. In het voorjaarsoverleg kan dan een besluit genomen worden of een verkenning mogelijk en wenselijk is.</li></ul>

5.	<p><b>Zwakke schakels</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en provincie zijn het eens over de wenselijkheid om bij inlandige ontwikkelingen al te anticiperen op een toekomstige kustversterking. Of dit ook mogelijk is wordt onderzocht aan de hand van de casus ZW-Walcheren. In een volgend MIRT-overleg zullen concrete voorstellen voor het project zwakke schakels op Walcheren aan de bestuurders worden voorgelegd.</li> </ul>
6.	<p><b>Verkenning Antwerpen – Rotterdam</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio onderschrijven de probleem- en doelstelling van de Verkenning Antwerpen-Rotterdam (VAR) en stellen het Plan van Aanpak vast.</li> </ul>
7.	<p><b>Zandmotor voor de Zeeuwse kust</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De provincie Zeeland en VenW zullen gezamenlijk onderzoek doen naar de kansrijkheid van een zandmotor voor de Noord-Bevelandse kust. Dit onderzoek moet uitwijzen hoe een daadwerkelijke proef met een zandmotor voor de Noord-Bevelandse kust er uit moet komen te zien en hoe aan de zandmotor vorm moet worden gegeven om aan de gestelde doelen te kunnen voldoen.</li> </ul>

– OOST NEDERLAND

<p>1.</p>	<p><b>MobiliteitsAanpak: Benutten/Actieprogramma Wegen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In het kader van de MA is een pakket benuttingsmaatregelen op de wegen opgesteld voor de periode 2009 – 2012. In het BO is afgesproken dat: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ in de periode tot uiterlijk 1 januari 2009 nadere condities als exacte planning, wijze van uitvoering en financiering en wijze van aansturing en periodiek rapporteren aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat over onze gezamenlijke inspanningen in overleg nader worden uitgewerkt;</li> <li>○ de bovenaangeduide regionale maatregelpakketten gezamenlijk in de periode tot en met uiterlijk eind 2012 gerealiseerd zullen worden, uitgaande van de beschikbaarheid van rijksfinanciering.</li> </ul> </li> <li>❖ Voor landsdeel Oost Nederland bestaat dit pakket uit een samenhangend pakket HWN/OWN-maatregelen uit BB KAN ten bedrage van € 25,7 miljoen. en een maatregelpakket ter optimalisatie van de corridor A1 (in samenhang met spitsstrook A1) ten bedrage van € 13,2 miljoen. Daarnaast zijn maatregelen voorzien op het gebied van: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Opstellen netwerkbrede regelscenario's in regionale teams; € 3,9 miljoen;</li> <li>○ Bemensing verkeerscentrales voor operationele uitvoering netwerkbreed verkeersmanagement; € 5,4 miljoen.</li> <li>○ Diverse kleine aanpassingen aan instrumentarium in verkeerscentrale voor operationele uitvoering regionaal verkeersmanagement; € 6,3 miljoen.</li> <li>○ Incident Management; € 10,5 miljoen.</li> </ul> </li> </ul>
<p>2.</p>	<p><b>MobiliteitsAanpak: Actieprogramma Regionaal OV</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De decentrale overheden hebben hun voorstellen bij het ministerie ingediend en deze zijn beoordeeld op basis van de van tevoren bekend gemaakte criteria. Voor een rijksbijdrage komen in aanmerking: <ul style="list-style-type: none"> <li><u>Gelderland</u>: rijksbijdrage: € 5,6 miljoen. voor <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Doorstromingsmaatregelen Apeldoorn-Zwolle;</li> <li>○ Doorstromingsmaatregelen Doetinchem-Enschede</li> </ul> </li> <li><u>Overijssel</u>: rijksbijdrage: € 10,8 miljoen voor <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Doorstromingsmaatregelen Zwolle, Deltioncollege-Zwolle Station-Oosterenk</li> <li>○ Verdere uitbouw stadsnet Zwolle</li> <li>○ Doostromingsmaatregelen Deventer Station-Ziekenhuis</li> </ul> </li> <li><u>Stadsregio Arnhem Nijmegen</u>: rijksbijdrage: € 8,7 miljoen. voor <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Rijn – Waalsprinter als voorloper van de HOV-as Arnhem Nijmegen</li> <li>○ Ijsselsprinter (tangent)</li> </ul> </li> <li><u>Regio Twente</u>: rijksbijdrage : € 10,7 miljoen. voor <ul style="list-style-type: none"> <li>○ HOV-bus Twente, verbinding midden/Krakeling</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>
<p>3.</p>	<p><b>MobiliteitsAanpak: quick scan gedecentraliseerde spoorlijnen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De uitkomst van de quick scan op de gedecentraliseerde spoorlijnen geeft aan dat er in Oost Nederland knelpunten zijn op de lijnen Arnhem-Doetinchem, Zutphen-Hengelo-Oldenzaal, Amersfoort-Ede/ Wageningen, Zutphen-Winterswijk, Winterswijk-Doetinchem, Tiel-Arnhem,</li> </ul>

	<p>Zwolle-Kampen, Zwolle-Enschede en Nijmegen-Roermond.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De staatssecretaris is bereid om vanuit de Mobiliteitsaanpak en dankzij een amendement van kamerlid Cramer voor een bedrag van in totaal € 90 miljoen. inclusief btw een financiële bijdrage te leveren in de kosten van quick wins en ingrijpendere korte termijnmaatregelen, die de geconstateerde knelpunten direct aanpakken (vanaf nu tot en met 2012). Er is sprake van een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor deze diensten en met behulp van cofinanciering kan een groter pakket maatregelen worden uitgevoerd. Het streven van de staatssecretaris is daarom dat de maatregelen gezamenlijk door ministerie en decentrale overheid worden gefinancierd op 50/50-basis. De cofinanciering is geen harde voorwaarde.</li> <li>❖ De decentrale overheden in Oost Nederland delen de conclusies uit de quick scan. Men is bereid de maatregelen op de prioritaire lijnen gezamenlijk te financieren. Er wordt door de regio een kanttekening geplaatst bij een 50%-bijdrage.</li> <li>❖ Voor de meest urgente lijnen uit de quick scan zal op korte termijn in overleg tussen het ministerie, de decentrale overheden en de vervoerders met behulp van vervolgonderzoek door ProRail worden bezien welke maatregelen getroffen kunnen worden en wat deze kosten. Mede afhankelijk van de bereidheid tot cofinanciering bij de verschillende decentrale overheden zal vervolgens bepaald worden welke lijnen voor een rijksbijdrage in de maatregelen in aanmerking komen.</li> <li>❖ De decentrale overheden zijn bereid om samen met het ministerie te komen tot structurele monitoring van de betreffende lijnen, waarbij het voortouw voor de monitoring ligt bij het ministerie van VenW.</li> </ul>
<p>4.</p>	<p><b>Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM)/Mobiliteitsprojecten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Van de ingediende projecten komen de projecten 'Spitsmijden' en 'Multimodale reisinformatie' voor een rijksbijdrage in aanmerking conform de voorwaarden zoals die in de brief over de aanpak van de mobiliteitsprojecten aan de Tweede Kamer zijn vermeld.</li> <li>❖ In de MobiliteitsAanpak (MA) is aanvullend € 40 miljoen gereserveerd o.a. voor regionale maatregelen. Twente meldt dat zij inmiddels ook bij de Taskforce MM is aangesloten. Omdat er inmiddels meerdere regio's enthousiast zijn gestart met diverse initiatieven voor mobiliteitsmanagement is het zaak een zorgvuldig proces te bewandelen om deze extra middelen efficiënt te besteden. Het is bedoeling in de MIRT overleggen voorjaar 2009 afspraken over de inzet van die middelen te maken.</li> </ul>
<p>5.</p>	<p><b>MIRT en Verstedelijkingsafspraken (VA)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het Landsdeel Oost verklaart positief te staan tegenover het MIRT. Het MIRT is ook een impuls voor gebiedsontwikkeling. Landsdeel Oost doet graag mee om van het MIRT een succes te maken. Een effectieve uitvoering van grote projecten in ruimte en infrastructuur vraagt sterke en slimme afstemming en efficiënte samenwerking van de betrokken departementen met medeoverheden en de bereidheid tot gezamenlijk investeren in gebiedsontwikkeling en de daarbij horende grote regionale projecten.</li> <li>❖ Om een indruk te geven in de majeure projecten die in de komende jaren in Oost Nederland verder moeten worden ontwikkeld heeft het landsdeel een landsdelige kaart gemaakt, die zij heeft overhandigd en heeft zij de geactualiseerde samenwerkingsagenda verkeer en vervoer aan de ministers en de staatssecretaris overhandigd.</li> <li>❖ Vanuit het landsdeel is een voorzet gedaan voor het bij elkaar brengen van de verschillende</li> </ul>

	<p>gebiedsgerichte documenten (samenwerkingsagenda's, ontwikkelagenda's, gebiedsdocumenten en verstedelijkingsafspraken). Uitgangspunt is het opstellen van één gezamenlijke gebiedsagenda voor Landsdeel Oost met daarin opgenomen de regionale gebiedsagenda's voor de belangrijke stedelijke regio's op basis van de input en autonome verantwoordelijkheden van de decentrale overheden. Specifieke afspraken op onderdelen worden, op basis van deze gebiedsagenda, met de verantwoordelijke decentrale overheden gemaakt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De Stadsregio is positief over de huidige aanpak van de verstedelijkingsafspraken, waarbij stedelijke ontwikkeling en mobiliteit hand in hand worden opgepakt. Daarbij heeft de Stadsregio aandacht gevraagd voor het spoedig met elkaar bespreken van belangrijke projecten voor de mobiliteit.</li> <li>❖ Uitgangspunt bij de Verstedelijkingsafspraken (VA) is een gebiedsgerichte, integrale benadering van de opgaven. Daarbij wordt veel aandacht besteed aan een goede beschrijving en analyse van de gebiedsgerichte projecten. Dat gebeurt in de gebiedsprogramma's die per regio de ontwikkelingen op middellange termijn schetsen en die ten behoeve van MIRT 2010 zullen worden opgesteld. Met name de gebiedsdocumenten die nu in het kader van de VA 2010-2020 door regio en rijk worden ontwikkeld, zullen hiervoor een belangrijke bouwsteen vormen. Daarnaast zullen ook andere agenda's/programma's tussen rijk en regio moeten landen in de gebiedsagenda's.</li> <li>❖ VenW en VROM zullen op korte termijn aangeven hoe in de komende periode met de regio's wordt gewerkt aan de gebiedsagenda's. Minister Cramer heeft aangekondigd dat de gebiedsagenda's in het MIRT voorjaarsoverleg van 2009 verder besproken gaan worden.</li> </ul>
6.	<p><b>Quick wins Vaarwegen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ VenW stelt voor landsdeel Oost in totaal maximaal € 10,3 miljoen beschikbaar, onder de voorwaarde dat de regio minimaal een gelijk bedrag beschikbaar stelt voor de betreffende quick wins.</li> <li>❖ De staatssecretaris is positief gestemd over de kwaliteit van de netwerkanalyses binnenhavens en vaarwegen in Landsdeel Oost en reserveert de volgende bijdragen:</li> <li>❖ <u>Overijssel</u>: De drie projecten in de binnenhaven van de gemeente Zwolle komen in aanmerking voor een subsidie: € 1,3 miljoen.</li> <li>❖ <u>Gelderland</u>: De Wageningse projecten worden met uitzondering van de aanleg van de weg en het bouwrijp maken van nieuw terrein gehonoreerd. Het ministerie reserveert € 3,15 miljoen voor de Wageningse projecten.</li> <li>❖ <u>Regio Twente</u>: De staatssecretaris is zeer tevreden over de netwerkanalyse van Twente. Deze verdient qua uitwerking van streefbeelden en prioritering een bijzonder compliment. Met uitzondering van de aanleg van de nieuwe ophaalbrug worden alle projecten van de Regio Twente gehonoreerd. Het ministerie reserveert € 3,9 mln.</li> <li>❖ <u>Stadsregio Arnhem Nijmegen</u>: in de netwerkanalyse van de stadsregio zou meer aandacht geschonken kunnen worden aan de streefbeelden die men hanteert. De containerterminal Nijmegen wordt als een kansrijk project gezien. Het ministerie reserveert € 2 miljoen.</li> <li>❖ Voor alle gehonoreerde projecten geldt dat de daadwerkelijke subsidieverlening zal geschieden, zodra de projecten zijn uitgewerkt en – indien nodig – de benodigde vergunningen zijn verleend.</li> </ul>

7.	<p><b>Quick wins Netwerkaanpak eerste en tweede tranche en evaluatie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De quick wins uit de eerste en tweede tranche boeken in Oost Nederland over het algemeen goede voortgang en de eerste bedragen zijn in de mobiliteitsfondsen gestort. Een aantal quick wins is reeds gerealiseerd. Slechts bij enkele projecten is wat vertraging opgelopen.</li> </ul>
8.	<p><b>Uitvoeringsprogramma RWS en markt i.r.t. beschikbare capaciteit RWS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Momenteel wordt binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat in overleg met Rijkswaterstaat het uitvoeringsprogramma voor het komende jaar/jaren vastgesteld. Gezien de vele opgaven zal er een prioritering van de beschikbare (inzetbare personele) capaciteit plaats gaan vinden, die mogelijk consequenties heeft voor de planning i.c. de start van nieuw uit te voeren werkzaamheden. Huidig inzicht is dat er in 2009 geen capaciteit is voor de verkenning A73 en Twentekanalen / sluis Eefde 2e fase.</li> </ul>
9.	<p><b>A 1 Apeldoorn – Deventer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het probleembesef zoals TNO het heeft geformuleerd wordt door de minister gedeeld: zowel rijk als regio hebben en krijgen hier op termijn een probleem. Op de korte termijn worden benuttingsmaatregelen ingezet. Wanneer het structurele probleem zich exact gaat manifesteren is nog niet duidelijk en zal nader onderzoek vereisen, conform het advies van TNO om een soort ontwikkelpad (roadmap) te schetsten.</li> <li>❖ De minister zal voor de korte termijn de benuttingsmaatregelen op de A1 (pakket 1 en 2) laten uitvoeren en daartoe financiële middelen reserveren (€ 12,1 miljoen.). De bijdrage van de regio in deze maatregelen is € 5,1 miljoen. De zeer korte termijn maatregelen uit het Actieprogramma Wegen zullen hierop worden afgestemd. Tevens zal het project filegolfbreker bij Markelo (onderdeel van fileproof) worden toegevoegd aan dit pakket.</li> <li>❖ De minister zal uitvoering geven aan pakket 3 (kunstwerken Beekbergen ten bedrage van € 22 miljoen), aangezien aangetoond is dat dit eveneens een no regret maatregel is.</li> <li>❖ Tijdens het voorjaarsoverleg kan een besluit over het voortzetten van het planproces (een planstudie) worden genomen, indien er overeenstemming is over een bestuurlijke voorkeursvariant en de financiering. De minister geeft aan dat op dit moment aan beide voorwaarden nog niet is voldaan.</li> </ul> <p><b>Agenda A1-zone</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De minister van VenW stelt dat op het moment dat de planstudie A1 wordt gestart de keuze van de voorkeursvariant helder moet zijn conform Elverding. Dit kan niet later nog onderwerp van discussie worden op basis van de uitkomsten van een parallel lopende gebiedsgerichte MIRT-verkenning.</li> <li>❖ Rijk en regio starten op korte termijn een gebiedsgerichte verkenning A1-zone, met daarin met name de elementen in het ruimtelijke domein, zoals ruimtelijke kwaliteit in de snelwegomgeving, ruimtelijke opgaven en gebiedsontwikkeling. De uitkomsten van deze studie worden verder uitgewerkt in het programma A1 zone. De relevante uitkomsten uit deze verkenning dienen te worden meegenomen in de eventueel te starten planstudie, omdat de scope bij de start helder moet worden afgebakend.</li> </ul> <p><b>Feestdagenproblematiek bij grens met Duitsland</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ RWS DON is begonnen met realiseren van 100 extra vrachtparkeerplaatsen bij</li> </ul>

	<p>verzorgingsplaats Lonnekermeer en maakt afspraken met de exploitant voor het beheer.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Er zijn scenario's opgesteld voor het reguleren van het wachtende vrachtverkeer. Deze scenario's worden vanuit VCNL aangestuurd en zijn laatst op 3 oktober 2008 succesvol toegepast. De verkeersveiligheid is hierdoor sterk verbeterd, de rij wachtende vrachtauto's blijft echter en wordt elk jaar groter.</li> <li>❖ Bij de verzorgingsplaats de Poppe heeft RWS een Calamiteiten Doorsteek gerealiseerd waardoor de bereikbaarheid voor de hulpdiensten is gegarandeerd.</li> </ul>
10.	<p><b>N 35</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Overijssel heeft het Schetsboek Stroomweg N35 uitgereikt en heeft alle steun aangeboden van het landsdeel bij de verdere uitwerking.</li> <li>❖ De minister heeft geconstateerd is dat voor Zwolle-Wijthmen het tekort van € 19 miljoen is teruggebracht tot een tekort van € 6,1 mln. mede door overname en afwaarderen van het huidige tracé door de gemeente Zwolle en fasering. De minister streeft bovendien conform de MobiliteitAanpak voor de langere termijn een hogere ambitie voor de N35 na (100 km. stroomweg). Gezien het vorenstaande en het feit dat de regio al een meer dan substantiële bijdrage heeft geleverd (€ 30 miljoen), is de minister bereid het tekort van € 6,1 miljoen te dekken zodat de planstudie Zwolle-Wijthmen zo snel mogelijk kan starten.</li> <li>❖ Bij de planstudie zal zoveel mogelijk geanticipeerd worden op de hogere ambitie voor de N35 op de lange termijn (na 2020) zoals in de MobiliteitsAanpak is aangekondigd.</li> <li>❖ Met het ingang zetten van de planstudie Zwolle-Wijthmen verwacht de minister de problematiek tot 2020 met het huidige inzicht voldoende te hebben opgelost voor dit deeltracé. Als er maatregelen worden genomen, zal hij wel nu al anticiperen op de lange termijn visie zoals verwoord in de MA (zoals bij de tunnel Nijverdalen die op 2x2 wordt gedimensioneerd). VenW houdt de ontwikkelingen op het traject Nijverdalen-Wierden nauwlettend in de gaten.</li> <li>❖ In het voorjaarsoverleg 2009 zullen nadere afspraken worden gemaakt over de 'marsroute' voor de N35 als geheel naar de hogere ambitie op de lange termijn (MA). Dan zullen afspraken worden gemaakt over de prioritering voor de aan te pakken volgende deeltracés van de N35. Hierbij zal met name het wegvak Nijverdalen-Wierden worden meegenomen.</li> </ul>
11.	<p><b>HOV-as Arnhem – Nijmegen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De stadsregio kan haar studieresultaat bij het ministerie indienen, zodra de verkenning van de HOV-as gereed is. Het project zal worden beoordeeld en met een advies over het wel/niet opnemen in de planstudiefase van het MIRT aan de staatssecretaris worden voorgelegd.</li> </ul>
12.	<p><b>N 50 Hattemerbroek-Ramspol</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Zowel in de MobiliteitsAanpak als de Préverkenning N50 wordt geconstateerd dat er geen bereikbaarheidsknelpunt op de N50 in 2020 aanwezig is op grond van de criteria uit de Nota Mobiliteit. Het Rijk geeft in de Mobiliteitsaanpak daarom geen prioriteit voor de opwaardering van de N50 naar een 100 km stroomweg (ook niet na 2020). Uit de Préverkenning komt wel naar voren dat tussen Kampen en Kampen Zuid de congestie- en verkeersveiligheidsproblemen relatief het grootst zijn en nog groter worden in de toekomst.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De minister heeft op de toezegging van zijn voorganger mevr. Peijs (het niet onmogelijk maken van 2x2 voor de N50 op lange termijn, vanuit met name verkeersveiligheid) geanticipeerd door: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ de viaducten bij Kampen op 2x2 te dimensioneren;</li> <li>○ Ramspol Ens op 2x2 aan te gaan leggen;</li> <li>○ Hattemerbroek Kampen Zuid 2+1 aan te leggen (ook met mogelijkheid tot verbreding).</li> </ul> </li> <li>❖ Verder wil de minister nagaan hoe procedureel het beste kan worden gekomen tot de verbreding naar een 2x2 autoweg van het gedeelte N50 Emmeloord – Ens. Hij stelt daarbij als randvoorwaarden dat er een bestuurlijke voorkeursvariant wordt uitgewerkt, die binnen het taakstellend budget van € 15 miljoen blijft (€ 10 miljoen uit ZZL en € 5 miljoen van de regio) in een nauwe samenwerking tussen RWS en Flevoland.</li> <li>❖ De minister gaat verder akkoord met het reserveren van de uit het amendement Van Hijum/Hofstra aan de N50 toegekende € 15 miljoen voor het traject Kampen - Kampen Zuid, waarvoor hij eenzelfde procedure als voor N50 Emmeloord – Ens wil volgen.</li> <li>❖ De minister komt met Overijssel overeen dat de eerdere toezeggingen voor de N50-verhoging brug Ramspol door Overijssel wordt gereserveerd voor de aanpassing Kampen-Kampen Zuid.</li> </ul>
<b>13.</b>	<p><b>N 23 Alkmaar Zwolle</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De minister kan nu nog geen uitspraak doen over de MIRT-aanvraag voor de N23. De minister zegt toe dat er een nog te plannen vervolgoverleg over de N23 komt met Noord Holland, Flevoland en Overijssel.</li> </ul>
<b>14.</b>	<p><b>Programma Hoog Frequent Spoorvervoer (PHS)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De afgelopen periode zijn de scope en varianten intensief met elkaar bezien. De varianten sluiten aan bij de te maken bestuurlijke afwegingen. Het landsdeel is akkoord om met de voorgestelde varianten de planstudies te starten.</li> <li>❖ De regionale bestuurders zijn bereid de inbreng van het landsdeel m.b.t. de planstudie Herroutering goederenvervoer te coördineren. Het ministerie is bereid op een door beide provincies te organiseren bijeenkomst een toelichting te geven op de inhoud en scope van deze planstudie.</li> <li>❖ Ten aanzien van de wens van landsdeel Oost omtrent de Deltalijn (internationale treinverbinding naar Duitsland) wordt gezamenlijk een stapsgewijze aanpak voorgestaan. De eerste stap in deze aanpak is het realiseren voor een betrouwbare en vlotte afwikkeling van de ICE. Dit maakt ook onderdeel uit van de planstudie Utrecht-Arnhem-Nijmegen bij Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.</li> </ul>
<b>15.</b>	<p><b>Spoorse zaken rond Arnhem/Nijmegen</b>  <u>Knelpunt Arnhem oostzijde</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De Stadsregio vraagt de aandacht voor de toenemende capaciteitsdruk op Arnhem oostzijde.</li> <li>❖ De staatssecretaris geeft aan dat de problematiek van Arnhem-Oostzijde aan de orde kan komen in het vervolg van de quick scan omdat dat trajectgedeelte deel uitmaakt van de prioritaire lijn Arnhem-Doetinchem. De staatssecretaris sluit daarnaast niet uit dat in het kader van de planstudie toekomstvaste routing goederenvervoer bij de uitwerking van de</li> </ul>



	<p>varianten op het baanvak Arnhem - Velperbroek aansluiting mogelijkerwijs aanvullende maatregelen nodig zijn.</p> <p><u>Spoorcorridor Arnhem Doetinchem</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De Spoorcorridor Arnhem Doetinchem komt als uitvloeisel van de quick scan in aanmerking voor een gezamenlijke vervolganalyse door het ministerie (voortouw), de Stadsregio, Gelderland, Syntus en ProRail. De resultaten van de vervolganalyse, de voorgestelde voorkeursoplossing met bijbehorende geharde kostenraming kan in een bestuurlijk vervolgoverleg aan de orde komen.</li> </ul>
<b>16.</b>	<p><b>IJsseldelta Zuid</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Overijssel dringt aan op tijdige besluitvorming. Hierbij moet snel helderheid komen over de gevolgen van de aanbevelingen van de Commissie Veerman en de rijksbijdragen in de kosten ter voorbereiding van het Omwisselbesluit.</li> <li>❖ De Staatssecretaris is bereid mee te gaan in het gewenste tempo en elan, mits de relatie met de consequenties van een eventuele ophoging van het IJsselmeerpeil (Veerman) en de financieringsmogelijkheden daarbij goed worden meegenomen. Op 13 november 2008 wordt hierover doorgesproken tijdens het werkbezoek van de Staatssecretaris aan de regio.</li> </ul>
<b>17.</b>	<p><b>Ijsselsprong</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De Stedendriehoek wil graag volop door met het combiplan van 2 dijkverleggingen en aanvullend een groot water bij Zutphen.</li> <li>❖ De staatssecretaris heeft waardering voor het initiatief maar wil, alvorens hierover besluiten te nemen, eerst meer inzicht in het plan en de financiële consequenties ervan.</li> </ul>
<b>18.</b>	<p><b>Spoorse doorsnijdingen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het kabinet heeft voor een tweede tranche spoorse doorsnijdingen € 141 miljoen. ter beschikking gesteld. Ook deze tweede tranche zal gericht zijn op het stimuleren, dat reeds bestaande plannen van decentrale overheden op korte termijn worden uitgevoerd. Het doel blijft het toekennen van een uitkering voor de uitvoering van projecten tot het opheffen of verminderen van knelpunten rondom het spoor.</li> </ul>
<b>19.</b>	<p><b>Aanpak A1/A28 Hoevelaken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De stand van zaken van het project Verder via de Veluwe komt in het bestuurlijk overleg voorjaar 2009 aan de orde.</li> </ul>
<b>20.</b>	<p><b>Gebiedsontwikkeling luchthaven Twente</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De minister heeft meegedeeld dat de Tweede Kamer over de luchtvaartnota zal worden geïnformeerd. De luchthaven Twente kan een rol spelen in relatie tot de beschikbare luchthavencapaciteit op Eindhoven en Lelystad en wordt om die reden ook meegenomen in de kosteneffectiviteitsanalyse die hiervoor wordt uitgevoerd. Daarnaast kan Twente natuurlijk een autonome functie hebben in de regionale vraag naar luchtvaart. Tot er uitsluitel is over het lange termijn ontwikkelingsperspectief voor Twente moet de infrastructuur, die er nu ligt,</li> </ul>

	<p>behouden blijven en zo mogelijk worden benut. Het ijk heeft hier ook de nodige financiële middelen voor uitgetrokken.</p>
21.	<p><b>N18 Varsseveld Enschede</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Minister en gedeputeerden zijn content over het recente bezoek van de minister aan de N18.</li> </ul>
22.	<p><b>Meppelerdiepkeersluis Zwartsluis</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Op 13 november wordt de bestuursovereenkomst over de keersluis Meppelerdiep gesloten.</li> </ul>
23.	<p><b>Nota Mobiliteit en Resultaten Nationale Mobiliteitsmonitor</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De resultaten van de Nationale Mobiliteits Monitor geven geen aanleiding tot nadere bespreking.</li> </ul>
24.	<p><b>Knelpunt A1 afrit 30</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijkswaterstaat DON is bereid om mee te werken aan de probleemanalyse van deze aansluiting en het bedenken van oplossingen voor de problemen rondom deze aansluiting. De resultaten van dit onderzoek komen in een volgend bestuurlijk overleg aan de orde.</li> </ul>

- NOORD NEDERLAND

<p>1.</p>	<p><b>MobiliteitsAanpak: Benuttingsmaatregelen Wegen</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Verkeer en Waterstaat stelt voor het uitvoeren van benuttingsmaatregelen in Noord Nederland € 2 miljoen (afgerond) beschikbaar onder de voorwaarde dat de regio een gelijk bedrag beschikbaar stelt. Het gaat om de volgende maatregel:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Pakket 13: Optimaliseren zuidelijk deel Ringweg Groningen, kosten € 4.042.055,-</li></ul></li><li>❖ Uiterlijk 1 januari 2009 zijn de nadere condities als exacte planning, wijze van uitvoering en financiering en wijze van aansturing en periodiek rapporteren aan Verkeer en Waterstaat over de gezamenlijke inspanningen in overleg uitgewerkt.</li><li>❖ Het maatregelpakket wordt uiterlijk eind 2012 gerealiseerd, uitgaande van de beschikbaarheid van rijksfinanciering.</li><li>❖ De voorgestelde benuttingsmaatregelen voor het knooppunt Joure worden meegenomen bij het bepalen van het bestuurlijk voorkeursalternatief (zie afspraak 19).</li></ul>
<p>2.</p>	<p><b>MobiliteitsAanpak: Actieprogramma Regionaal OV</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Verkeer en Waterstaat stelt voor het versneld uitvoeren van OV-projecten in Noord-Nederland € 5,35 miljoen (afgerond) beschikbaar onder de voorwaarde dat de regio het resterende bedrag beschikbaar stelt. De totale kosten bedragen € 11,486 miljoen. Bij deze kosten gaat het om investeringen in infrastructuur en drie jaar exploitatie. De uitvoering van de maatregelen start uiterlijk in 2012.</li><li>❖ Het gaat om de volgende maatregelen:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Frequentieverhoging buslijn 314 Groningen - Drachten (naar een kwartiersdienst in de spits): kosten € 0,94 miljoen;</li><li>○ Frequentieverhoging buslijn 317 Groningen - Roden (naar een kwartiersdienst in de spits): kosten € 1,50 miljoen;</li><li>○ Invoering Tangentverbinding Zernike - Transferium Hoogkerk - Martini Ziekenhuis: kosten € 2,40 miljoen;</li><li>○ Frequentieverhoging 319 Groningen - Assen (naar een kwartiersdienst in de spits): kosten € 1,65 miljoen;</li><li>○ Bus op vluchtstrook A28 De Punt - Haren: kosten € 3,00 miljoen;</li><li>○ Bus op vluchtstrook A7 Leek - Munikkesloot: kosten € 2,00 miljoen.</li></ul></li><li>❖ Deze afspraken worden met instemming van partijen voor 15 november vastgelegd in een bestuursovereenkomst.</li></ul>
<p>3.</p>	<p><b>MobiliteitsAanpak: quick scan Markt en Capaciteit gedecentraliseerde spoorlijnen</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Verkeer en Waterstaat stelt voor het aanpakken van de knelpunten op de meest urgente gedecentraliseerde spoorlijnen in totaal € 90 miljoen beschikbaar.</li><li>❖ Noord-Nederland geeft aan bereid te zijn tot cofinanciering (50%) van de maatregelen onder voorbehoud van de definitieve kosten voor de uit te voeren maatregelen.</li><li>❖ Vanwege de slechte punctualiteit in 2007 zijn in Noord-Nederland de volgende lijnen als urgent aangemerkt: Leeuwarden - Harlingen (84,4%), Groningen - Roodeschool (81,9%), Groningen - Leeuwarden (84,8%) en Groningen - Nieuweschans (81,6%). Het gaat om de volgende maatregelen:</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Leeuwarden – Harlingen: lokale maatregelen ten behoeve van optimalisatie reistijd (quick win);</li> <li>○ Groningen – Roodeschool: lokale maatregelen ten behoeve van optimalisatie reistijd in de vorm van optimalisatie ATB NG (quick win) en aanleg spoorlijn in de Eemshaven incl. verplaatsing station Roodeschool (korte termijn);</li> <li>○ Groningen – Nieuweschans: lokale maatregelen ten behoeve van optimalisatie reistijd (quick win) en definitieve aanpassing van de toegankelijkheid van spoor 6/7 station Groningen (korte termijn).</li> <li>❖ Het aanpakken van de lijn Groningen – Leeuwarden (partiële uitbreiding spoor) maakt onderdeel uit van het concrete project Openbaar Vervoer uit het convenant Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn.</li> <li>❖ ProRail wordt gevraagd het vervolgonderzoek naar de meest kosteneffectieve oplossingen uit te voeren en te komen tot een harde kostenraming van de afzonderlijke maatregelen.</li> <li>❖ Als het vervolgonderzoek is afgerond, de meest kosteneffectieve oplossing en de kostenraming beschikbaar zijn, wordt de afspraak uiterlijk in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2009 bevestigd en wordt de rijksbijdrage uitgekeerd.</li> <li>❖ Voor de Groningse quick win maatregelen is reeds het vervolgonderzoek uitgevoerd. Uiterlijk dit jaar worden er met ProRail afspraken gemaakt over de meest kosteneffectieve oplossing (inclusief kostenraming) zodat uiterlijk begin 2009 met de uitvoering van de maatregelen kan worden begonnen. Vooruitlopend op de beschikbaarheid van de rijksbijdrage neemt de provincie Groningen de voorfinanciering van de maatregelen voor haar rekening conform de 50%-50% financiering.</li> <li>❖ In het NMB van 6 november 2008 zijn n.a.v. de rapportage over de Omvang van de BDU afspraken gemaakt over hoe op de langere termijn om te gaan met de spanning tussen de decentrale ambities en de beschikbare middelen. Rijk en decentrale overheden werken dit nog nader uit. Zonodig kan het punt van de gebruiksvergoeding daarbij worden ingebracht.</li> <li>❖ Het medegebruik van het hoofdspoornet door regionale vervoerders wordt meegenomen bij de evaluatie van de Spoorwet. Afhankelijk van de voortgang van de evaluatie wordt dit onderwerp geagendeerd voor het bestuurlijk overleg voorjaar 2009.</li> </ul>
4.	<p><b>Verstedelijkingsafspraken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Ten behoeve van de verstedelijkingsafspraken stellen de regio's, in samenwerking met het rijk, gebiedsdocumenten op, die eind 2008 gereed zullen zijn. De gebiedsdocumenten vormen de basis voor de bestuurlijke afspraken over de verstedelijking 2010 – 2020 en het bijbehorend instrumentarium. Voor Noord-Nederland gaat het om gebiedsdocumenten voor de regio Groningen - Assen, de provincie Fryslân en de Stadsregio Emmen.</li> <li>❖ In het bestuurlijk overleg voorjaar van 2009 wordt de stand van zaken met betrekking tot de verstedelijkingsafspraken besproken.</li> </ul>
5.	<p><b>Gebiedsagenda Noord Nederland</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het streven is om met het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2009 een eerste opzet van de Gebiedsagenda Noord Nederland te bespreken.</li> <li>❖ Bij het opstellen van de gebiedsagenda wordt gebruik gemaakt van de eerder opgestelde Samenwerkingsagenda en Ontwikkelagenda's en de nog op te stellen gebiedsdocumenten Verstedelijking. Aandachtspunt hierbij is de afstemming van de verschillende trajecten</li> </ul>

	<p>(inhoud, tijdplanning en gehanteerde terminologie). De gebiedsagenda wordt gecomplementeerd met een kaartbeeld conform de Handreiking Kaartbeelden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De eerste opzet van de Gebiedsagenda Noord Nederland is mede input voor het gebiedsgerichte hoofdstuk in het MIRT Projectenboek 2010.</li> <li>❖ Het streven is de Gebiedsagenda Noord Nederland in het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 vast te stellen.</li> </ul>
<b>6.</b>	<p><b>Internationale positie Noord Nederland (na 2020)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio spreken af om in het voorjaarsoverleg de internationale positie van Noord-Nederland op lange termijn (na 2020) te agenderen. De regio neemt hiertoe het initiatief.</li> <li>❖ Bij dit onderwerp worden ook de lange termijn visies voor Groningen – Assen en voor Leeuwarden betrokken.</li> </ul>
<b>7.</b>	<p><b>Grensoverschrijdend regionaal personentreinverkeer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De provincie Groningen zal het komend jaar een verkenning uitvoeren naar de mogelijkheden om tot stapsgewijze reistijdverbetering, frequentieverhoging en/of kwaliteitsverbetering te komen van de spoorlijn Groningen - Leer - Oldenburg - Bremen.</li> <li>❖ Verkeer en Waterstaat onderschrijft het initiatief en zal desgevraagd contact opnemen met de regering van de deelstaat Neddersachsen.</li> <li>❖ Rijk en regio streven ernaar reeds in het bestuurlijke overleg voorjaar 2009 afspraken te maken op basis van de verkenning van Groningen over de inzet van het rijk bij de uitvoering van deze maatregelen.</li> </ul>
<b>8.</b>	<p><b>Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Met het ondertekenen van het convenant Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn op 23 juni 2008 is een definitief besluit genomen over de toekenning van de zogeheten Zuiderzeelijngelden. De komende periode worden er nadere afspraken gemaakt over de verschillende onderdelen van het RSP. Als bijlagen bij deze afsprakenlijst zijn de ondertekende versie van het convenant RSP en een stand van zaken RSP najaar 2008 opgenomen.</li> <li>❖ Rijk en regio herbevestigen de afspraak dat het een gezamenlijke opgave is om € 100 miljoen aan inverdienmogelijkheden te realiseren en deze zo veel mogelijk gelijkmatig te verdelen over de concrete projecten. De reductie kan niet gevonden worden in een neerwaartse aanpassing van de gewenste functionele specificaties van de onderliggende projecten. In het convenant zijn mogelijkheden aangeduid. De bedragen zoals opgenomen in het convenant zijn uitgangspunt.</li> </ul>
<b>9.</b>	<p><b>Quick Wins Vaarwegen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Verkeer en Waterstaat reserveert maximaal € 3,3 miljoen voor de hieronder genoemde quick wins, onder de voorwaarde dat de regio een gelijk bedrag beschikbaar stelt voor deze quick wins. Het gaat om de volgende projecten (met maximale rijksbijdrage): <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Haven Coevorden: € 711.350,-</li> <li>○ Omrin (Oudehaske): € 1.032.500,-</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Drachten - Eastersanding: € 293.930,-</li> <li>o Drachten - De Haven: € 600.000,-</li> <li>o Afstandsbediening Westerbroeksterbrug: € 127.736,-</li> <li>o Binnenhaven Winschoten: € 555.000,-</li> </ul> <p>❖ Voor de quick wins geldt dat de daadwerkelijke subsidieverlening zal geschieden wanneer deze zijn uitgewerkt en - indien nodig - de benodigde vergunningen zijn verleend. De quick wins moeten uiterlijk in 2011 in uitvoering zijn genomen.</p>
<b>10.</b>	<p><b>Vaarweg Lemmer – Delfzijl, fase 2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De provincies Fryslân en Groningen stemmen in 2008 het plan van aanpak voor de planstudie voor de verruiming van de vaarweg Lemmer – Delfzijl fase 2 af met RWS Noord-Nederland. De planstudie heeft betrekking op de bruggen en het Eemskanaal. Na afstemming in de coördinatiegroep Lemmer – Delfzijl wordt het plan van aanpak januari 2009 aangeboden aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat.</li> <li>❖ De provincie Fryslân stelt in 2009 een toekomstvisie op voor de regio rond Lemmer. Op basis van deze visie wordt, na overleg met de coördinatiegroep Lemmer - Delfzijl, een apart overleg georganiseerd over de sluis Lemmer.</li> <li>❖ De provincies Fryslân en Groningen komen, na overleg met de coördinatiegroep Lemmer - Delfzijl, uiterlijk 1 januari 2010 met voorstellen voor de verbetering van de hoofdvaarweg, gebaseerd op de resultaten van de in 2008 uitgevoerde netwerkanalyse.</li> <li>❖ De provincie Groningen neemt zelf het initiatief om te bekijken of het geschikt maken van de toegang tot de Oosterhornhaven voor Klasse-V schepen door middel van een kortsluitkanaal tussen de haven en het Eemskanaal haalbaar is en stemt dit af met het rijk in de coördinatiegroep Lemmer – Delfzijl.</li> <li>❖ De spoorbrug Zuidhorn wordt uit fase 2 gelicht en zo snel mogelijk aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat aangeboden, zodat daar op korte termijn besluitvorming over mogelijk is.</li> </ul>
<b>11.</b>	<p><b>Convenant Fries - Groningse kanalen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Uiterlijk in het bestuurlijk overleg voorjaar 2009 worden de overeenkomsten tussen het rijk, de provincie Groningen en de provincie Fryslân over de afkoop van de jaarlijkse rijksbijdrage voor het Winschoterdiep/Rensel en het Van Harinxmakanaal en ook een nieuwe overeenkomst voor onderhoud en exploitatie van de vaarweg Lemmer - Delfzijl gesloten.</li> <li>❖ De staatssecretaris heeft kennis genomen van de principeovereenkomst over de hoogte van de afkoop van de jaarlijks bijdrage voor het Winschoterdiep/Rensel. Deze principeovereenkomst wordt de komende periode nader uitgewerkt als onderdeel van hiervoor bedoelde overeenkomst tussen rijk en beide provincies.</li> </ul>
<b>NATIONAAL STEDELIJK NETWERK GRONINGEN – ASSEN</b>	
<b>12.</b>	<p><b>Quick wins Netwerkanalyse Groningen-Assen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De uitvoering van de quick wins eerste en tweede tranche verloopt conform planning (zie bestuurlijke overleggen MIRT voorjaar 2008).</li> </ul>

13.	<p><b>Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) fase 2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De verlengde verkenning resulteert in een bestuurlijke voorkeursvariant op basis waarvan in het voorjaarsoverleg 2009 besloten kan worden de planuitwerkingsfase te starten.</li> <li>❖ In totaal is € 624 miljoen. (€ 424 miljoen. RSP en € 200 miljoen. MIRT, prijspeil 2007) beschikbaar voor dit project. Betrokken partijen hebben de intentie om te komen tot realisatie tegen lagere kosten, zonder concessies te doen aan het nagestreefde oplossend vermogen. Afspraak 8 (RSP) is ook van toepassing op dit project.</li> <li>❖ De verlengde verkenning wordt uitgevoerd in lijn met het advies van de commissie Elverding.</li> <li>❖ In de participatiefase worden belanghebbenden pas over mogelijke alternatieven geconsulteerd nadat er duidelijkheid is over de financiële haalbaarheid van de tunnelvariant.</li> <li>❖ Gedeputeerde Bleker treedt op als bestuurlijk trekker namens de betrokken regionale overheden.</li> </ul>
14.	<p><b>Pilot herstructurering en kwaliteit bedrijventerreinen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het stedelijk netwerk Groningen - Assen is door VROM en EZ aangemerkt als pilot gericht op herstructurering en kwaliteit van bedrijventerreinen. De Regio Groningen - Assen is namelijk bezig met het maken van bestuurlijke afspraken over kwaliteitsverbetering van bedrijventerreinen. Onderdelen van deze bestuurlijke afspraken op regionaal niveau worden: residueel rekenen van grondprijzen, regionaal differentiëren van grondprijzen naar gebruik en ligging van de kavels, fasen van de 'zachte' plannen, sancties bij verkoop onder de residuele waarde van de grond, en het koppelen van de meeropbrengst van de grond aan kwaliteitsverbetering, met name in de vorm van revitalisering van de bedrijventerreinen. De pilot is in lijn met het advies van Noordanus en kan als zodanig dan ook dienen als een voorbeeld voor de verdere uitwerking van dit advies.</li> </ul>
15.	<p><b>Regiopark Groningen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ VROM geeft uiterlijk in het bestuurlijk overleg voorjaar 2009 duidelijkheid over het afgeven van een groenverklaring door de minister van VROM voor het gehele gebied Regiopark.</li> </ul>
STEDELIJK NETWERK LEEUWARDEN, WESTERGOZONE, A7-ZONE	
16.	<p><b>Quick wins Netwerkanalyse Leeuwarden, Westergozone, A7-zone</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De uitvoering van de quick wins eerste en tweede tranche verloopt conform planning (zie bestuurlijke overleggen MIRT voorjaar 2008).</li> </ul>
17.	<p><b>GGB Leeuwarden</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het project Gebieds Gericht Benutten (GGB) Leeuwarden is een gezamenlijke inzet van de gemeente Leeuwarden, de provincie Fryslân en RWS Noord Nederland. Over de concrete maatregelen en de kostenverdeling worden nadere afspraken gemaakt.</li> </ul>

18.	<p><b>N31 Leeuwarden (Haak om Leeuwarden)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio herbevestigen dat de overall regie van de infrastructurele werken in en rond Leeuwarden bij de provincie ligt.</li> <li>❖ Rijk en regio herbevestigen dat het rijk bevoegd gezag en de aanbestedende dienst is voor de N31 Leeuwarden.</li> <li>❖ De samenhang van N31 Leeuwarden met de gebiedsontwikkeling en met de regionale infrastructuur zal worden bewaakt. Het doel is om hierbij maximale synergie te bereiken.</li> <li>❖ De planning is conform de voortgangsrapportage Tracéwetprojecten (d.d. 30 juni 2008): TB in 2009.</li> </ul>
19.	<p><b>A7 Knooppunt Joure</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het inhoudelijk document inzake de verwachte problematiek het knooppunt Joure en de relevante oplossingsrichtingen was niet tijdig beschikbaar voor bespreking in het bestuurlijk overleg. Het document wordt geagendeerd voor het bestuurlijk overleg voorjaar 2009. Conform de eerdere afspraak moet er dan duidelijkheid zijn over het bestuurlijk voorkeursalternatief, inclusief het beschikbare taakstellend budget.</li> <li>❖ De voorgestelde benuttingsmaatregelen wegen voor Joure (zie afspraak 1) worden meegenomen bij het bepalen van het bestuurlijk voorkeursalternatief.</li> <li>❖ In het bestuurlijk overleg voorjaar 2009 wordt een definitief besluit genomen over de inzet van de dan resterende rijksmiddelen.</li> </ul>
20.	<p><b>Strategie Bereikbaarheid A7</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De provincie Fryslân, de betrokken gemeenten en RWS Noord-Nederland constateren dat het inmiddels gereedgekomen rapport 'Ambities Bereikbaarheid A7-zone Fryslân 2008 – 2030' op hoofdlijnen de ruimtelijk- economische ambities schetst voor de langere termijn en de gevolgen daarvan voor het verkeer en vervoer in en rondom de A7-zone. Dit heeft geresulteerd in een overzicht van verwachte verkeer- en vervoerknelpunten in de A7-zone en in een eerste verkenning van de mogelijkheden om deze knelpunten op te lossen.</li> <li>❖ Het rapport biedt een basis voor het vervolg, waarbij de verdere analyse gericht is op de oplossingen. Een van de eerste gebieden daarbij is Heerenveen, zowel voor wat betreft het centrum, de gebiedsontwikkeling als Stad van Sport, als het knooppunt A7/A32.</li> <li>❖ In het kader van het project Bereikbaarheid Gebiedsontwikkeling Heerenveen (onderdeel RSP) wordt onder andere verkend welke maatregelen noodzakelijk zijn.</li> </ul>
21.	<p><b>Vaarweg Harlingen – Kornwerderzand (Boontjes)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Met amendement Cramer (TK 31.474A nr.9) is € 5 miljoen beschikbaar gesteld voor het verdiepen van de regionale vaarweg Boontjes.</li> <li>❖ Het beschikbare bedrag kan via een geïntegreerde contractvorm worden ingezet voor de verdieping en voor het daar op aansluitende onderhoud gedurende de eerste jaren. Indien deze middelen niet voldoende zijn om de verdieping en het onderhoud de eerste vijf jaar te dekken, dan worden deze op basis van nadere afspraken aangevuld met middelen van de provincie Fryslân.</li> <li>❖ Bij goede ontwikkeling onderhoudskosten en containerterminal wordt het onderhoud na</li> </ul>



	<p>deze eerste periode van vijf jaar overgenomen door het rijk. In de af te sluiten bestuursovereenkomst worden deze criteria nader gespecificeerd.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De provincie Fryslân is verantwoordelijk voor de uitvoering van de planstudie MER ter onderbouwing van de 'incidentele verdieping'. RWS Noord-Nederland is verantwoordelijk voor de uitvoering van de verdieping en het beheer en onderhoud. De aanbesteding van de uit te voeren werken gebeurt in overleg tussen betrokken partijen.</li> <li>❖ De afspraak wordt zo spoedig mogelijk doch uiterlijk in het volgende bestuurlijk overleg vastgelegd in een bestuursovereenkomst.</li> </ul>
<p>REGIONAAL STEDELIJK NETWERK ZUID DRENTHE</p>	
22.	<p><b>A28 Hattemberbroek-Zwolle-Meppel (incl. kortsluiting A28/A32)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De planning is conform de voortgangsrapportage Tracéwetprojecten (d.d. 30 juni 2008): OTB/MER Q4 2008 en TB 2009.</li> <li>❖ De aanpassing van het knooppunt Lankhorst (kortsluiting A28/A32) verloopt volgens planning.</li> </ul>
23.	<p><b>GGB Hoogeveen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Betrokken partijen spreken af de uitkomsten van de studie GGB Hoogeveen te bespreken in het bestuurlijk overleg najaar 2009.</li> <li>❖ De maatregel in het kader van het actieplan Fileproof wordt in 2009 uitgevoerd.</li> </ul>
24.	<p><b>Meppelerdiepkeersluis Zwartsluis (Hoofdvaarweg IJsselmeer-Meppel)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Met het amendement Anker/Van Hijum (TK 31474 A nr. 9) is € 10 miljoen beschikbaar gekomen, naast de reeds beschikbare € 32 miljoen rijksbijdrage. Daarnaast stelt ook de regio een bijdrage van € 5 miljoen beschikbaar.</li> <li>❖ Hierdoor is het mogelijk om de regionale voorkeursvariant (M6a, kosten € 47 miljoen) in uitvoering te nemen. Uitvoeringsperiode: 2010 – 2013.</li> <li>❖ Deze afspraak is vastgelegd in een bestuursovereenkomst, d.d. 13 november 2008.</li> </ul>