

## BIJLAGE 1: AFSPRAKENLIJST BESTUURLIJK OVERLEG MIRT VOORJAAR 2010

### NOORD-NEDERLAND

<b>1.</b>	<b>Gebiedsagenda Noord-Nederland</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Rijk en regio spreken af om de lange termijnvisie, waarin de focus ligt op het Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen – Assen en de gemeente Leeuwarden, onderdeel te laten uitmaken van de zogeheten 'tweede generatie' gebiedsagenda.</li><li>❖ Rijk en regio spreken af dat de regio het initiatief neemt om op korte termijn te starten met het traject om te komen tot een vervolg op het vigerende Energieakkoord Noord-Nederland (EANN). Rijk en regio streven ernaar om voor de zomer 2011 het vernieuwde EANN vast te stellen.</li><li>❖ In Noord-Nederland lopen geen projecten in het kader van de 'onorthodoxe aanpak' bij de uitvoering van die verstedelijkingsafspraken.</li></ul>
<b>2.</b>	<b>Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Rijk en regio hebben de knelpuntlijsten voor de provincies Groningen, Fryslân en Drenthe herijkt.</li><li>❖ Elk provinciaal platform ontsnippering komt voor de zomer met een inzicht in de verwachte kosten per benodigde maatregel om de knelpunten op te lossen en plaatst de knelpunten in een prioriteitsvolgorde. Het coördinatiepunt MJPO zal hierbij vanuit het rijk faciliteren door per provinciaal platform een bijeenkomst te beleggen.</li><li>❖ Elk provinciaal platform ontsnippering doet op basis van deze lijst en het budget een voorstel voor de programmering voor de resterende duur van het programma (tot en met 2018).</li><li>❖ De stuurgroep MJPO zal, afgestemd op de Mid-term review van het Investeringsbudget Landelijk Gebied, het BO MIRT najaar 2010 een totaalvoorstel doen voor de programmering.</li></ul>
<b>3.</b>	<b>Regiospecifiek Pakket (RSP): decentralisatie-uitkering</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ De in het RSP-convenant vastgelegde rijksbijdrage voor 2009 en 2010 ten behoeve van het regionale deel van het Ruimtelijk-Economisch Programma, wordt in 2010 via het Provinciefonds uitgekeerd aan de provincie Groningen, Fryslân, Drenthe en Flevoland.</li><li>❖ De in het RSP-convenant vastgelegde rijksbijdrage voor 2009 en 2010 ten behoeve van de concrete bereikbaarheidsprojecten waarvoor de betreffende decentrale overheid de contracterende partij is, wordt in 2010 via het Provinciefonds uitgekeerd aan de provincie Groningen, Fryslân en Drenthe.</li><li>❖ De in het RSP-convenant vastgelegde rijksbijdrage voor 2009 en 2010 ten behoeve van het deel van het concrete bereikbaarheidsproject 'Bereikbaarheid Assen' waarvoor de gemeente Assen de contracterende partij is, wordt in 2010 via het Gemeentefonds uitgekeerd aan de gemeente Assen.</li></ul>
<b>4.</b>	<b>Partiële uitbreiding spoorlijn Leeuwarden - Groningen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ VenW zal ProRail de opdracht verstrekken om de planstudie Groningen - Leeuwarden uit te voeren met als uitgangspunten:<ul style="list-style-type: none"><li>o Dubbelspoor Zuidhorn – station Hoogkerk;</li><li>o Snelheidsverhoging Hoogkerk - Groningen naar 140 km/uur;</li></ul></li></ul>

	o Snelheidsverhoging Leeuwarden - Veenwouden naar 140 km/uur.
<b>5.</b>	<p><b>Groningen Europapark</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het beschikbaar gestelde bedrag ten behoeve van de voorinvesteringen in het 4-sporig maken van station Groningen Europapark wordt verhoogd van € 2,4 naar € 4 mln.</li> </ul>
<b>6.</b>	<p><b>NS-dienstregeling Zwolle – Groningen / Leeuwarden i.h.k.v. komst Hanzelijn</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio werken nauw samen om te komen tot een verbetering van de aantrekkelijkheid van het reizen per trein. Om tot een betere dienstregeling te komen zijn op het noordelijke spoornetwerk (kernnet en decentraal net) onder andere in het kader van het RSP en de Mobiliteitsaanpak (quick scan) diverse verbeteringsmaatregelen voorzien. Daarnaast draagt ook de realisatie van de Hanzelijn hieraan bij.</li> <li>❖ Rijk en regio achten het van belang dat met de start van de Hanzelijn de NS op het traject Zwolle - Groningen vier treinen per uur (i.p.v. de huidige drie) gaan rijden.</li> <li>❖ Voor de verbinding Zwolle - Leeuwarden is voor een dienstregeling met vier treinen per uur geen aanpassing van de infrastructuur nodig, behoudens mogelijk de aanleg van een passeerspoor voor goederenvervoer en een aanpassing van de brug over het Van Harinxmakanaal. Het Rijk en de regio achten het van belang dat met start van de Hanzelijn op het traject Zwolle - Leeuwarden een eerste stap wordt gemaakt met de uitbreiding van de dienstregeling naar vier treinen per uur. De provincie Fryslân overlegt met de NS over hoe deze stap er uit gaat zien.</li> </ul>
<b>7.</b>	<p><b>Grensoverschrijdend regionaal personentreinverkeer: Groningen - Bremen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ VenW en de provincie Groningen spreken af om uiterlijk in het BO MIRT najaar 2010 de definitieve bijdrage vast te leggen.</li> <li>❖ De totale kosten voor de infrastructurele aanpassing op de lijn Groningen - Leer zijn circa € 4,9 mln.</li> <li>❖ Op verzoek van de provincie Groningen zal VenW, indien aan de orde, het initiatief ondersteunen tijdens overleg met de Duitse partners, ProRail en/of vervoerders.</li> </ul>
<b>8.</b>	<p><b>Vaarweg Lemmer – Delfzijl, fase 2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio spreken af uiterlijk 1 juli 2010 nadere afspraken te maken over de scope en de verdeling van de studiekosten. Na overeenstemming zal de rijksbijdrage per brief aan de regio worden bevestigd, zo mogelijk voor 1 juli 2010.</li> <li>❖ Rijk en regio spreken af dat, onder voorbehoud van overeenstemming over de studiekosten, de te onderzoeken rijksreferentievarianten in de planstudie op korte termijn in de coördinatiegroep Lemmer - Delfzijl worden afgestemd en vastgesteld.</li> </ul>
<b>9.</b>	<p><b>Spoorbrug en bochtverruiming Zuidhorn</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio spreken af uiterlijk 1 juli 2010 definitieve afspraken te maken over de spoorbrug Zuidhorn (raming) en de bochtverruiming (scope en raming). Na overeenstemming zal de rijksbijdrage per brief aan de regio worden bevestigd, zo mogelijk voor 1 juli 2010.</li> </ul>

<p><b>10.</b></p>	<p><b>Centrale Zone Groningen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het rijk erkent de rijksbetrokkenheid bij Centrale Zone, deelproject UMCG Noord/Oosterhamrikzone en onderschrijft de samenhang van de gebiedsontwikkeling met de aanpak van de aanwezige bruggen (Busbaanbrug en Gerrit Krolbrug) over het Van Starckenborghkanaal.</li> <li>❖ In het kader van het project Vaarweg Lemmer – Delfzijl (fase 2), wordt gezien welke maatregelen aan de bruggen nodig zijn om de scheepvaartproblematiek op te lossen. De regio en het rijk zullen de oplossingen voor de bruggen tevens breder zien in samenhang met overige gebiedsontwikkelingen.</li> </ul>
<p><b>11.</b></p>	<p><b>Gebiedsontwikkeling Assen FlorijnAs</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio onderschrijven dat de Gebiedsontwikkeling Assen FlorijnAs één van de prioritaire gebiedsopgaven is voor Noord-Nederland en starten gezamenlijk een MIRT-onderzoek. Het doel van dit onderzoek is om na te gaan hoe de gebiedsontwikkeling/verstedelijkingsambitie (financieel) uitvoerbaar kan worden gemaakt binnen de bestaande gealloceerde budgetten. Daarbij wordt onder andere gekeken naar het op een andere wijze inzetten van deze budgetten, naar de mogelijkheden die de huidige wet- en regelgeving biedt en op welke wijze de kennis en kunde van de diverse partijen kan worden ingezet. Bij het MIRT-onderzoek zal gebruik worden gemaakt van de resultaten van het traject Onorthodoxe maatregelen.</li> <li>❖ De gemeente Assen is trekker van het MIRT-onderzoek. Namens het rijk treedt de minister van VROM op als coördinerend minister. De gemeente Assen zoekt actieve samenwerking met de regionale partners en in het bijzonder met de provincie Drenthe.</li> <li>❖ De scope van het onderzoek en de onderzoeksvragen worden door regio en rijk nog nader vastgelegd. Uiterlijk in het BO MIRT najaar 2010 wordt het plan van aanpak vastgesteld.</li> <li>❖ Er wordt gestreefd naar een doorlooptijd van het MIRT-onderzoek van één jaar. De uitkomsten van het MIRT-onderzoek worden besproken in het BO MIRT najaar 2011. De voortgang wordt geagendeerd voor het BO MIRT voorjaar 2011.</li> <li>❖ Assen FlorijnAs is onder de werking van de Crisis- en Herstelwet (CHW) gebracht. Het MIRT-onderzoek en het CHW-traject worden door regio en rijk nauwkeurig op elkaar afgestemd.</li> </ul>
<p><b>12.</b></p>	<p><b>A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Ter aanvulling op de in het BO MIRT najaar 2009 gemaakte afspraak spreken rijk en regio het volgende af: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ De all-in kosten (BTW, Voorbereiding en Toezicht, Onvoorzien en Risico's) zoals bedoeld in het RSP-convenant komen ten laste van het project.</li> <li>○ De externe planstudiekosten en de Baten-Lasten Dienst (BLD) bijdrage maken onderdeel uit van de kosten voor 'Voorbereiding en Toezicht'.</li> <li>○ Specifiek voor de ZRG fase 2 is voor 'Voorbereiding en Toezicht' uitgegaan van 13%.</li> <li>○ Eventuele extra kosten voor 'Voorbereiding en Toezicht', gebaseerd op reële kosten en onderbouwing, komen, gegeven de afspraak uit RSP-convenant ten laste van het project. De kosten 'Voorbereiding en Toezicht' bedragen maximaal 20%.</li> <li>○ Dekking van deze extra kosten komt ten laste van de gereserveerde gelden voor Beheer en Onderhoud binnen het project ZRG fase 2.</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ RWS komt nog met een onderbouwing van de reële kosten.</li> <li>❖ Op 30 december 2009 is de Aanvangsbeslissing voor de A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 gepubliceerd in de Staatscourant.</li> <li>❖ Het project is opgenomen in bijlage II van de Crisis- en Herstelwet.</li> </ul>
<b>13.</b>	<p><b>N33 Assen – Zuidbroek</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio spreken af het tekort van € 19,4 mln te delen. Rijk en regio dragen elk € 9,7 mln bij.</li> <li>❖ De Baten-Lasten Dienst (BLD)-bijdrage voor het project wordt vastgesteld op maximaal € 12 mln en komt slechts aan de orde bij aanbestedingsmeevallers.</li> <li>❖ Bij de aanbesteding wordt uitgegaan van twee mogelijkheden bij de knoop Zuidbroek A7/N33: a. een botonde overeenkomstig de projectscope van het project. b. een klaverbladoplossing.</li> <li>❖ Een aanbestedingsmeevaller wordt eerst aangewend voor € 12 mln BLD-bijdrage en pas daarna voor een extra functionaliteit boven een botonde.</li> <li>❖ Bij de keuze voor een botonde blijft het later ombouwen van die botonde tot een klaverblad ruimtelijk mogelijk. De regio is hiervoor zelf verantwoordelijk.</li> <li>❖ Uitgegaan wordt van een taakstellend beschikbaar budget van € 186 mln (prijspeil 2009), dit overeenkomstig de raming van het project. Het budget wordt door het rijk niet verder opgehoogd.</li> <li>❖ Er wordt voor rijk en regio een nieuw beslismoment ingelast na de uitkomsten van de marktvrage. De regio heeft daarbij de mogelijkheid om bij een onvoldoende marktbod voor de realisering van een klaverbladoplossing additionele middelen hiervoor beschikbaar te stellen.</li> <li>❖ Deze afspraak is nader uitgewerkt en vastgelegd in een convenant d.d. 29 mei 2010.</li> </ul>
<b>14.</b>	<p><b>Verstedelijkingsafspraken Groningen – Assen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In 2010 voert NSN Groningen - Assen een brede woningmarktmonitor uit. Het kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwprogramma wordt ter vaststelling geagendeerd voor het BO MIRT voorjaar 2011.</li> </ul>
<b>15.</b>	<p><b>OV-strategie Groningen – Assen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio spreken af de bespreking van de OV-strategie Groningen – Assen te verzetten naar het BO MIRT najaar 2010.</li> </ul>
<b>16.</b>	<p><b>Quick wins Netwerkanalyse Groningen - Assen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De quick wins Transferium Hoogkerk (1e tranche) en Transferium Haren (2e tranche) worden in 2010 opgeleverd.</li> <li>❖ De uitvoering van de quick win Doortrekking HOV-as Peizerweg (2e tranche) ligt op schema.</li> <li>❖ De uitvoering van de quick win Bereikbaarheid busstation Assen (2e tranche) staat nog 'on hold' vanwege de ontwikkeling van het integrale gebiedsontwikkelingsproject FlorijnAs.</li> </ul>

STEDELIJK NETWERK FRYSLÂN

<p><b>17.</b></p>	<p><b>Gebiedsontwikkeling Heerenveen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De regio neemt het initiatief om de ontwikkeling van Heerenveen als 'Stad van sport' in relatie tot bereikbaarheidsvraagstukken nader uit te werken.</li> <li>❖ Het rijk biedt hierbij de inzet van het Groene Golf team aan. Dit team kan behulpzaam zijn bij het verbeteren van doorstromingsmogelijkheden in het stedelijk gebied.</li> <li>❖ Afhankelijk van nadere ontwikkelingen, in het bijzonder de eventuele toekenning van het WK voetbal 2018 aan Nederland, kan het onderwerp worden geagendeerd voor een volgend bestuurlijk overleg.</li> </ul>
<p><b>18.</b></p>	<p><b>Gebiedsontwikkeling Lemmer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio spreken af dat het onderwerp door de regio kan worden geagendeerd voor een bestuurlijk overleg.</li> </ul>
<p><b>19.</b></p>	<p><b>N31 Leeuwarden (Haak om Leeuwarden)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Op 26 februari 2010 is het Tracébesluit genomen.</li> <li>❖ Rijk en regio spreken af dat, conform het MIRT Projectenboek 2010, het taakstellend budget voor de N31 Leeuwarden € 256 mln inclusief € 35 mln BLD-bijdrage is.</li> <li>❖ Rijk en regio spreken af dat van de € 35 mln BLD-bijdrage eerst ¼ deel wordt gereserveerd voor de landelijk taken van RWS. Het resterende ¾ deel wordt pondsgewijs verdeeld over het noordelijke (trekker regio) en het zuidelijke (trekker rijk) deel.</li> <li>❖ Deze afspraak is vastgelegd in een bestuursovereenkomst d.d. 29 mei 2010.</li> </ul>
<p><b>20.</b></p>	<p><b>A6/A7 Knooppunt Joure en N31 Traverse Harlingen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Conform de afspraak uit het bestuurlijk overleg voorjaar 2009 is het taakstellend budget N31 Harlingen € 140 mln (inclusief BTW en BLD). Het project wordt gefinancierd uit het Regionaal Mobiliteitsfonds RSP.</li> <li>❖ Conform de afspraak uit het bestuurlijk overleg voorjaar 2009 is het taakstellend budget A6/A7 Knooppunt Joure € 70 mln (inclusief BTW en BLD). Het project wordt gefinancierd uit het Regionaal Mobiliteitsfonds RSP (€ 50,5 mln) en uit het restant van de (overige, niet uit te voeren) maatregelen als genoemd in de Intentieovereenkomst Joure (rijksbijdrage: € 9 mln, regiobijdrage: € 6 mln). De regio staat garant voor de resterende bijdrage van € 4,5 mln en streeft ernaar om deze te realiseren door besparingen.</li> <li>❖ Rijk en regio spreken af bij de marktbenadering uit te gaan van de taakstellende budgetten. Mochten de projecten niet binnen het taakstellende budget kunnen worden gerealiseerd dan liggen de risico's daarvan bij de regio.</li> <li>❖ Rijk en regio zijn het met elkaar eens dat de 'ProRail benadering' (bedragen 'all-in') uit het RSP op deze twee projecten van toepassing is. Bij de projectramingen worden geen VAT-kosten opgenomen. In plaats daarvan wordt 13% BLD afgesproken.</li> <li>❖ Het rijk is verantwoordelijk voor de realisatie van beide projecten. Dit gebeurt in samenwerking met de regio, waardoor de provincie haar rol als budgetverantwoordelijke kan waarmaken.</li> <li>❖ De verdere uitvoering van de planstudies voor beide projecten wordt terstond weer opgepakt.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Beide projecten zijn opgenomen in bijlage II van de Crisis- en Herstelwet.</li> <li>❖ Deze afspraak is vastgelegd in aparte bestuursovereenkomsten voor de twee projecten d.d. 29 mei 2010.</li> </ul>
<b>21.</b>	<p><b>Scharsterrijnbrug</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In maart 2009 is het brugdeel rijrichting Lemmer - Joure gerenoveerd (verlijming stalen dek). In maart 2010 is het andere brugdeel, rijrichting Joure - Lemmer, gerenoveerd. De renovatiewerkzaamheden zijn daarmee afgerond en de brug kan weer minimaal 20 jaar mee. Eerdere vervanging van de brug wordt door het rijk beschouwd als een regionale wens.</li> <li>❖ De regio heeft onderzoek gedaan naar en een voorstel opgesteld voor vervanging van de brug door een aquaduct.</li> <li>❖ In reactie geeft het rijk aan dat het voorstel niet voldoet aan de in het bestuurlijk overleg voorjaar 2009 gemaakte afspraak. Het initiatief ligt bij de regio om eventueel in een later stadium te komen tot een aangepast voorstel inclusief volledige financiële dekking.</li> </ul>
<b>22.</b>	<p><b>Gedecentraliseerde spoorlijnen (quick scan): Friese lijnen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De provincie Fryslân geeft ProRail de opdracht een kostenraming te maken voor de aanleg van een wissel op het voor de lijnen Leeuwarden - Sneek en Leeuwarden - Harlingen Haven gemeenschappelijke trajectdeel Station Leeuwarden - Van Harinxmakanaal. Daarnaast wordt ook de kosteneffectiviteit van de maatregel in kaart gebracht. De kosten voor deze opdracht zijn voor rekening van de provincie Fryslân.</li> <li>❖ De provincie Fryslân geeft ProRail de opdracht een voorlopig ontwerp (VO) / definitief ontwerp (DO) te maken ten behoeve van de eerder afgesproken quick win maatregel op het traject Leeuwarden - Harlingen Haven (snelle wissels bij Dronrijp en Franeker).</li> <li>❖ Uitgangspunt voor het rijk is dat de voorgestelde nieuwe maatregel op het gemeenschappelijke trajectdeel past binnen de eerder gemaakte afspraken met betrekking tot het traject Leeuwarden - Harlingen Haven. VenW gaat bij de FES beheerders na of het is toegestaan een reeds in het kader van het FES beoordeelde maatregel te vervangen door een andere, minimaal even kosteneffectieve maatregel.</li> <li>❖ VenW en de provincie Fryslân streven er naar om uiterlijk in het BO MIRT najaar 2010 definitieve afspraken te maken over welke wissel(s) worden aangepakt. De financiële mogelijkheden c.q. prioritering bij het rijk en de regio zijn daarbij belangrijke punten van afweging.</li> </ul>
<b>23.</b>	<p><b>Quick wins Netwerkanalyse Leeuwarden, Westergozone, A7-zone</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De quick wins Maatregelen Stadsring Leeuwarden (1e tranche), twee bewaakte fietsenstallingen binnenstad Leeuwarden (2e tranche) en Transferium auto-fiets (Goutum) (2e tranche) worden in 2010 opgeleverd.</li> <li>❖ De uitvoering van de quick win Fietstunnel onder de stadsring (2e tranche) ligt op schema.</li> <li>❖ In 2009 is het Regionaal Mobiliteitsfonds Leeuwarden ingesteld door de regio. De storting van de rijksbijdrage aan de quick wins loopt via dit fonds. Conform afspraak is de rijksbijdrage voor de 2e tranche quick wins in het fonds gestort.</li> </ul>

REGIONAAL STEDELIJK NETWERK ZUID DRENTHE

**24. MIRT-verkenning Gebiedsontwikkeling Emmen Centrum**

- ❖ De minister van VROM heeft, conform het amendement Roefs (TK 32 123 XI, nr. 55), € 8,5 mln beschikbaar gesteld uit het Nota Ruimtebudget aan de gemeente Emmen. De bijdrage is bestemd voor dekking van de kosten van het verplaatsen van het dierenpark Emmen als onderdeel van de grondexploitatie van de Hoofdstraatlocatie.
- ❖ In samenwerking met de regio is een plan van aanpak voor de MIRT-verkenning opgesteld. De verkenning is inmiddels gestart. In het kader van de MIRT-verkenning wordt onder andere gekeken naar optimalisatiemogelijkheden (zoals faseren, verevenen, aanpassing van het functioneel programma) van met name de Hoofdstraatlocatie, zodanig dat met behoud van de beoogde ruimtelijke kwaliteit het tekort op het project kan worden teruggebracht.
- ❖ Conform de motie Roefs (TK 32 123 A, nr. 77) wordt een financieel plan opgesteld. In lijn met de motie wordt hierbij ook gekeken naar een eventuele bijdrage vanuit de ministeries van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, Verkeer en Waterstaat, Economische Zaken en voor Wonen Wijken en Integratie. Het rijk geeft aan dat het zoeken naar een extra bijdrage niet eenvoudig is binnen de huidige financiële mogelijkheden van het kabinet.
- ❖ Conform de afspraak uit het bestuurlijk overleg najaar 2009 worden de uitkomsten van de MIRT-verkenning besproken in het BO MIRT najaar 2010.

**25. N48 Hoogeveen – Ommen**

- ❖ Conform de afspraak uit het bestuurlijk overleg najaar 2009 heeft de regio de aanvullende verkeersveiligheidsmaatregelen in kaart gebracht. De kosten van deze maatregelen worden geraamd op € 8 mln (exclusief BTW).
- ❖ Het rijk stelt maximaal € 4,5 mln (inclusief BTW en interne kosten) beschikbaar. De betrokken Drentse overheden stellen € 2 mln (exclusief BTW) beschikbaar. De provincie Overijssel is bereid € 1,5 mln (exclusief BTW) te zoeken binnen de begroting.
- ❖ Rijk en regio spreken af de aanvullende maatregelen binnen het beschikbaar gestelde budget te realiseren.

EEMSDDELTA

**26. Gebiedsvisie Eemsdelta**

- ❖ Naar aanleiding van de gebiedsopgave Energietransitie zoals opgenomen in de Gebiedsagenda Noord-Nederland en de gebiedsopgaven zoals opgenomen in het Gebiedsdocument Eemsdelta d.d. 10 november 2009, zal het rijk meewerken aan de door de regio op te stellen integrale gebiedsvisie Eemsdelta. Daartoe zal VROM, namens het rijk, zitting nemen in de regionale Stuurgroep Eemsdelta.
- ❖ Momenteel wordt door de regio het Woon- en leefbaarheidsplan Eemsdelta opgesteld. Daarin worden strategieën ontwikkeld voor het aanpassen van de voorraad woningen en voorzieningen aan de verwachte bevolkingsdaling. Voor de realisering daarvan wordt door de regio een uitvoeringsprogramma voor de periode 2010-2018 opgesteld.
- ❖ Het rijk herkent en erkent de problematiek van de bevolkingsdaling, in casu de noodzaak om de voorraad woningen en voorzieningen aan de verwachte bevolkingsdaling aan te passen. Het volgend kabinet zal een nader besluit nemen over de wijze waarop invulling kan worden gegeven aan de verdere rijksbetrokkenheid.

## AFSPRAKENLIJST BESTUURLIJK OVERLEG MIRT VOORJAAR 2010

### OOST-NEDERLAND

<b>1.</b>	<b>Nationale Markt- en Capaciteits Analyse (NMCA)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ In het kader van de afronding van de NMCA zal de mogelijke problematiek op de A73 nader worden gezien.</li><li>❖ Rijkswaterstaat zal samen met de regio een beperkt onderzoek uitvoeren naar de mogelijke problematiek rondom Neerbosch (A73) na openstelling van de A50 Ewijk – Valburg, met als mogelijke conclusie het treffen van benuttingsmaatregelen. Het is duidelijk dat er nu geen sprake is van beschikbare financiële middelen, maar mocht er landelijk geld beschikbaar komen voor benuttingsmaatregelen, dan is het op basis van dit onderzoek mogelijk om daar een aanvraag voor in te dienen.</li></ul>
<b>2.</b>	<b>Gebiedsontwikkeling Waalweelde</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ De minister van VROM heeft mede namens collega's van VenW en LNV haar waardering uitgesproken over de werkwijze van de provincie Gelderland, waarbij een overkoepelende visie en een Ruimtelijk Investeringsprogramma is opgesteld voor de korte, middellange en lange termijn.</li><li>❖ Gelderland is ook tevreden over het bereikte resultaat en heeft er begrip voor dat, nu de Deltawet en Deltafonds controversieel zijn verklaard, niet aan het criterium 'zicht op financiering' voor het gehele programma kan worden voldaan. Daardoor is het op dit moment niet mogelijk om voor het totale project Waalweelde een startbeslissing voor een MIRT-verkenning af te geven.</li><li>❖ Rijk en Gelderland spreken af dat voor die kansrijke onderdelen van Waalweelde, waarbij wel sprake is van 'zicht op financiering', een startbeslissing voor een verkenning wordt genomen. In samenspraak wordt bekeken welke onderdelen het betreft.</li><li>❖ Daarnaast wordt in samenspraak bepaald voor welke onderdelen een besluit tot een MIRT-onderzoek kan worden genomen. Binnen deze MIRT-onderzoeksfase is samenspraak met het Deltaprogramma Rivieren van belang.</li><li>❖ Tevens wordt bekeken welke projecten reeds zijn ondergebracht onder de lopende programma's, waarvoor al financierings- en procesafspraken zijn gemaakt. Voor deze lopende projecten, waar al een verkenning of planstudie voor loopt, kan namelijk geen nieuwe MIRT-verkenning worden gestart. Wel is het zinvol om binnen de lopende programma's een koppeling te maken met Waalweelde.</li><li>❖ In het volgende MIRT overleg zal de voortgang worden besproken. Tevens zal dan worden gezien of de benodigde middelen alsnog beschikbaar komen via het Deltafonds en of onderdelen van Waalweelde, die nu nog niet kunnen worden meegenomen in de MIRT-verkenning, maar wel in het MIRT-onderzoek, dan alsnog aan die verkenning kunnen worden toegevoegd.</li></ul>
<b>3.</b>	<b>Gebiedsontwikkeling A1-zone</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ De minister van VenW heeft met veel waardering vastgesteld dat de verkenning A1-zone integraal is opgepakt en dat de samenhang van de ontwikkelingen in dit gebied zorgvuldig in beeld wordt gebracht. Partners nemen verantwoordelijkheid door in goed overleg te zoeken naar een programma van maatregelen en investeringen voor de A1-zone die recht doet aan de ambities en belangen van alle partners. De minister begrijpt</li></ul>



	<p>dat daartoe meer tijd nodig is dan voorzien. Afsproken is om nu doelgericht te werken naar bespreking van de Verkenning A1-zone in BO MIRT november 2010.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De minister van VenW benadrukt om bij de organisatie van de besluitvorming conform het advies van Elverding het Wro-instrument van de structuurvisie toe te passen. Hij nodigt de regionale partners uit om dit voor de verkenning A1-zone vorm te geven, gericht op besluitvorming in het BO MIRT van november 2010, waarna Tweede Kamer, Raden en Staten kunnen worden geïnformeerd. Landsdeel Oost en rijk maken in gezamenlijk overleg nadere afspraken over de inhoud en vorm van de structuurvisie.</li> <li>❖ Landsdeel Oost is blij met de waardering van minister VenW. Ook het landsdeel wil zich richten op de goede afronding van deze verkenning voor najaar 2010 en onderschrijft in beginsel de toepassing van de structuurvisie daarbij.</li> <li>❖ De minister van VROM benadrukt met het oog op duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit het belang van het toepassen van de Handreiking Ruimtelijke Kwaliteit bij de afronding van de verkenning A1-zone.</li> <li>❖ Het BO MIRT wordt gebruikt om afspraken te maken over projecten uit het investeringsprogramma A1-zone, die ter besluitvorming (bijv. startbeslissing, voorkeursbeslissing) worden voorgelegd.</li> <li>❖ Ten aanzien van de bekostiging van rijkszijde heeft de minister van VenW het landsdeel geïnformeerd dat het ministerie van VenW tot 2020 geen middelen heeft kunnen reserveren.</li> </ul>
<p><b>4.</b></p>	<p><b>Verbindingen tussen stedelijke netwerken: N35</b></p> <p><u>Opdrachtverlening voor de planstudie N35 Zwolle - Wijthmen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De minister van VenW heeft de Tweede Kamer per brief op 28 april 2010 geïnformeerd over de voorkeursbeslissing voor het traject Zwolle - Wijthmen op basis van de verkenning, die conform de adviezen van Sneller en Beter is uitgevoerd.</li> <li>❖ De bestuursovereenkomst is door de minister van VenW en gedeputeerde Overijssel tijdens het overleg ondertekend. Minister VenW zal nu ook de aanvangsbeslissing voor de planstudie nemen (Q2 2010).</li> <li>❖ De opdrachtverlening voor de planstudie (met één voorkeursbeslissing) aan RWS wordt door VenW voorbereid.</li> </ul> <p><u>Starten van de verkenning N35 Nijverdal - Wierden:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De minister van VenW is bereid om over te gaan naar een verkenning voor het trajectdeel Nijverdal – Wierden. Bij de start van een verkenning dient voldoende zicht te zijn op dekking. Vraag is of het eerder afgesproken taakstellend budget van € 80 mln (incl BLD en BTW) voldoende is om de voorkeursvariant van de regio (maximale variant) te kunnen bekostigen, aangezien de meest recente ramingen hoger uitvallen. Het rijk heeft op dit moment geen extra financiële ruimte.</li> <li>❖ De minister van VenW wil graag gebruik maken van het aanbod van voorfinanciering door Overijssel, aangezien de toegezegde aanvullende bijdrage van het rijk (€ 35 mln) pas na 2020 beschikbaar komt (€ 5 mln is reeds beschikbaar door amendement TK 31 700 A, nr 70). Tijdens de verkenning wordt nagegaan in hoeverre de scope van het combiplan Nijverdal (specifiek voor het deel van de N35 ten oosten van de toekomstige tunnel) moet worden aangepast, passend binnen de planning van de werkzaamheden van het combiplan.</li> <li>❖ Partijen (rijk en regio) stemmen in met de start van de verkenning, waarbij het taakstellend budget van € 80 mln incl. BTW en BLD als randvoorwaarde zal gelden.</li> </ul> <p><u>Starten verkenning Wijthmen – Nijverdal:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Aangezien er op dit moment geen zicht is op dekking voor dit deel van de N35, is het nu</li> </ul>

	<p>niet mogelijk een startbeslissing voor de verkenning voor dit traject te nemen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio komen overeen om het eventueel starten van de verkenning van dit gedeelte van de N35 opnieuw te geagenderen voor het BO MIRT najaar 2010.</li> </ul>
<p><b>5.</b></p>	<p><b>Versterking middengebied Stadsregio Arnhem Nijmegen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De Stadsregio Arnhem Nijmegen licht de Koersnota kort toe. Het gaat daarbij met name om de bepaling waar de 26.000 nieuwe woningen in de Stadsregio tot 2020 gebouwd gaan worden en welke mobiliteitsbehoefte daaruit naar voren komt. Voor de Stadsregio is duidelijk dat daar een doortrekking van de A15 en een HOV-netwerk in het middengebied voor nodig zijn.</li> <li>❖ De minister van VROM deelt namens het rijk mee met veel belangstelling kennisgenomen te hebben van de koersnota. De koersnota vormt een eerste goede stap om de gemaakte verstedelijkingsafspraken tussen het rijk en de stadsregio naar de gemeenten door te vertalen. Ook de nog uit te brengen verstedelijkingsvisie en af te sluiten bestuurlijke overeenkomsten zijn in dit proces belangrijke stappen.</li> <li>❖ De prioriteit die tot 2020 wordt gelegd bij de binnenstedelijke herstructurering van Arnhem en Nijmegen, de afbouw van de VINEX-wijken in het middengebied en de realisatie van rijksbufferzone Park Lingezege wordt door het rijk gesteund. Om deze ambities te verwezenlijken, is het noodzakelijk dat geen concurrentie wordt ondervonden vanuit elders in de regio. Minister VROM onderstreept de in de koersnota voorgestelde goede regionale afstemming en fasering.</li> <li>❖ Daarnaast ziet het rijk het belang in om een aantal knelpunten op het gebied van bereikbaarheid op te lossen. In het kader van het MIRT zijn reeds afspraken gemaakt over rijksinvesteringen in de verbredingen van de A12 en de A50 en de realisatie van de 2<sup>e</sup> stadsbrug bij Nijmegen. En voor het project bereikbaarheid A12/A15 wordt momenteel een planstudie uitgevoerd.</li> <li>❖ Om voor één van de geschetste verstedelijkingsperspectieven ná 2020 (doorbouwen in het middengebied of bouwen binnen de flanken) een gefundeerde rijksvoorkeur uit te spreken, is het nodig dat eerst de in de koersnota gestelde onderzoeksvragen worden beantwoord.</li> <li>❖ De Stadsregio Arnhem Nijmegen bevestigt dat zij de antwoorden op de gestelde onderzoeksvragen in de zomer van 2010 zal geven.</li> </ul> <p><b>Voortgang planstudie bereikbaarheid A12/A15</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio onderstrepen het gezamenlijk belang van dit project en zullen doorgaan met de planstudie en de afgesproken trechtering, zodat direct een standpunt kan worden ingenomen, zodra de trajectnota/MER beschikbaar is, mits er voldoende zicht is op volledige financiering van het te kiezen voorkeursalternatief.</li> <li>❖ In de trajectnota MER, welke nu wordt opgesteld, worden zowel het doortrekkings-alternatief A15, het bundelingsalternatief A15 als het regiocombi-alternatief (bestaande wegennet) volledig onderzocht op hun effecten op verkeer en mobiliteit, ruimtelijke economie, natuur en landschap en milieu.</li> <li>❖ Momenteel wordt gewerkt aan het zo spoedig mogelijk compleet krijgen van de beslisinformatie (ontbrekende delen: kosten, KKBA, ruimtelijke economie en wonen en natuur en landschap) ten behoeve van de trechtering.</li> <li>❖ Op basis van de meest recente ramingen wordt door het rijk geconstateerd dat het beschikbare budget voor geen van de onderzochte alternatieven toereikend is. Zie hiervoor bijlage 4.</li> <li>❖ Met betrekking tot het in de bestuursovereenkomst uit 2006 genoemde doortrekkingsalternatief wordt door het rijk geconstateerd dat:</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>❑ een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal op basis van het nu beschikbare budget niet mogelijk is en er ook bij een brug al een tekort aanwezig is (ca € 250 mln);</li> <li>❑ de tolopbrengsten (€ 262,5 mln) risicovol zijn;</li> <li>❑ bij het in de bestuurovereenkomst afgesproken budget uitgegaan is van de kosten van een brug. Uit de trajectnota/MER zelf zal moeten blijken of dit een reëel alternatief is. LNV wijst hierbij op de voor het gebied bestaande Europese en juridische verplichtingen (Natura 2000, NB-wet en andere regelgeving) en de eerdere investeringen in de Betuweroute en natuurontwikkeling in de Gelderse Poort. Als uit de trajectnota/MER blijkt dat een tunnel niet wettelijk noodzakelijk is en de regio toch een tunnel wenst, zal de regio voor aanvullende financiering moeten zorgen;</li> <li>❑ gezien de demissionaire status van het kabinet, de heroverweging, de stand van zaken van het Infrafonds tot 2020, het risico van tolopbrengsten en het lopende inhoudelijke onderzoek naar de effecten van de alternatieven, er naar verwachting niet eerder dan in het najaar 2010 conclusies te trekken zijn, mede op basis van resultaten van de financiële verkennergroep.</li> <li>❖ Regio wijst er op dat tolheffing nog steeds wettelijk mogelijk is. Provincie Gelderland memoreert dat PS nog steeds voorstander van een tunnel is.</li> <li>❖ Het rijk vraagt de regio welke gelden zij extra kunnen investeren in de VIA15.</li> <li>❖ Afgesproken wordt dat het traject en onderzoek van de financiële verkennergroep van rijk en regio naar financieringsscenario's, aanvullende financieringsopties voor alle alternatieven en opties voor versobering wordt voortgezet.</li> </ul>
<p><b>6.</b></p>	<p><b>Versterking stedelijk kerngebied Regio Twente</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De provincie Overijssel en WWI delen de analyse van de woningmarktproblematiek in de regio Twente. Er is jarenlang veel gebouwd. Nu is sprake van ontspanning en krimpverschijnselen in het ommeland.</li> <li>❖ De provincie heeft in 2009 haar Omgevingsvisie vastgesteld. Daarbij is rekening gehouden met de ontwikkeling naar een meer ontspannen woningmarkt en in sommige gemeenten zelfs krimp. In de provinciale woningbouwafspraken die zijn gemaakt met de Twentse gemeenten is dit meegenomen. Deze afspraken worden in 2012 herijkt.</li> <li>❖ Ten aanzien van de kwantiteit betekent dit selectief afremmen om bouwen voor de leegstand te voorkomen. Met name in het ommeland zal getemporeerd moeten worden. WWI onderkent ook dat daarbij rekening moet worden gehouden met een remweg in verband met de pijplijn aan harde plancapaciteit. Afgesproken is daar gezamenlijk nog eens naar te kijken.</li> <li>❖ Ten aanzien van de kwaliteit gaat het er om dat de nieuwbouw kwalitatief wordt afgestemd op de vraag en dat rekening wordt gehouden met het woningaanbod in de voorraad. WWI heeft zorgen geuit over de invulling van de programmering en de regionale sturing daarop. Er is regionale regie nodig om te zorgen voor een voldoende gedifferentieerd aanbod van woningen en woonmilieus en om problemen in de voorraad te voorkomen.</li> <li>❖ De provincie Overijssel zal de regionale woningmarktproblematiek en de kwalitatieve woningbouwopgave, die daaruit voortvloeit in de regio, agenderen en bespreekbaar maken. WWI heeft aangeboden daarbij te helpen.</li> <li>❖ Overijssel dankt WWI voor haar aanbod en meldt dat er al op zeer korte termijn overleg over dit onderwerp in de regio zal plaats vinden waar ook WWI aan deelneemt.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De in de gebiedsagenda Oost geformuleerde ambities voor het vestigingsklimaat zijn vrij algemeen van aard. Om te komen tot een 'innovatieve kenniseconomie' zal de functionele samenhang tussen de hoekpunten die tezamen de 'Innovatiedriehoek' moeten vormen, dienen te worden verduidelijkt.</li> </ul>
<b>7.</b>	<p><b>Versterking centrumfunctie Netwerkstad Zwolle - Kampen</b></p> <p><u>N50 Ramspol - Ens:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Geconcludeerd wordt dat Overijssel en Flevoland niet bereid zijn om elk naast de bijdrage van VenW een bijdrage te leveren aan de meerkosten van € 16 mln voor N50 Ramspol - Ens, noch in de verhouding 1:1:1, noch in de verhouding 2:1:1. De minister van VenW wil in het licht van de eerdere afspraken over de hele N50 graag voortgang boeken op dit dossier en is bereid de meerkosten voor dit spoedaanpakproject te dragen, aangezien dit project nu uitgevoerd moet worden.</li> <li>❖ Overijssel meldt dat zij ook samen met Flevoland en de betrokken gemeenten bereid is om € 0,4 mln bij te dragen in de aanpassing van de Ramspolbrug ten behoeve van de jachtenbouwers in de kop van Overijssel (raming van deze aanpassingskosten ongeveer € 1 mln).</li> </ul> <p><u>N50 Kampen - Kampen Zuid:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Voor de N50 Kampen - Kampen Zuid is een bedrag van in totaal € 10 mln gereserveerd (€ 9 mln als restant van het amendement Hofstra/Van Hijum (TK 20 800A, nr. 43) en € 1 mln van de provincie). Afgesproken wordt dit bedrag als taakstellend budget in te zetten voor verbetering van dit traject en te starten met een onderzoek naar de mogelijkheden.</li> </ul>
<b>8.</b>	<p><b>Meerjarenplan Ontsnippering (MJPO)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De herziene knelpuntenlijst is vastgesteld met twee aanpassingen van Overijssel.</li> <li>❖ In het najaar komt MJPO op de agenda (mogelijk in combinatie met kabinetsreactie op 'midterm review' Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG)).</li> </ul>
<b>9.</b>	<p><b>Quick scan-maatregelen op de gedecentraliseerde spoorlijnen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De minister van VenW heeft met Gelderland en de Stadsregio Arnhem Nijmegen afgesproken de perrons van de lijn Arnhem - Doetinchem te laten verlengen zodat er langere treinen kunnen worden ingezet. Kosten € 786.000 incl. BTW en incl. de 10%-opslag die wordt toegepast om tot een taakstellend budget voor ProRail te komen. De benodigde investering wordt gezamenlijk gefinancierd op 50/50-basis o.v.v. het rond krijgen van de financiering aan rijks- en regiozijde.</li> <li>❖ De minister van VenW heeft Gelderland gevraagd om haar bijdrage in de kosten van de in het BO MIRT mei 2009 afgesproken maatregelen op Zutphen - Winterswijk op korte termijn te regelen. Het ministerie heeft haar deel van de benodigde bijdrage via het FES geregeld.</li> <li>❖ Gelderland laat weten dat de nieuwe Staten van Gelderland hierover in 2011 een besluit moeten nemen.</li> <li>❖ Gevolg is dat de minister van VenW nu geen opdracht geeft aan ProRail tot het verrichten van de planstudie voor deze maatregelen.</li> <li>❖ Gelderland heeft gemeld ontevreden te zijn over het functioneren van de door ProRail begin mei 2010 ingevoerde maatregelen voor de performanceverbetering op de lijn Arnhem - Doetinchem - Winterswijk. ProRail werkt weliswaar hard aan een verbetering</li> </ul>

	<p>van de situatie, maar in de eerste dagen zijn veel reizigers de dupe geworden van het niet goed functioneren.</p>
<b>10.</b>	<p><b>Planstudie Twentekanalen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Op basis van de huidige kostenschattingen is er voor de voorkeursvariant voor vergroting van sluis Eefde en verruiming van het Twentekanaal een financieel tekort van € 30 mln. Daarom kan pas een voorkeursbeslissing worden genomen als de financiering sluitend is. Tijdens de uitwerking is er tijd om aan de financiering te werken. De regio is gevraagd om een financiële bijdrage.</li> <li>❖ Mogelijkheden tot dekking tekort of tot voorfinanciering zijn door Overijssel ambtelijk nagegaan en de regio ziet geen mogelijkheden tot dekking tekort of voorfinanciering. Voorfinanciering kan wat de provincie betreft alleen, als er dekking is en door voorfinanciering de werken worden versneld. Nadere mogelijkheden worden nog onderzocht.</li> <li>❖ Planning is dat in juni 2010 de opdracht voor de planstudie zal worden gegund en de werkzaamheden voor de planstudie starten. De planstudie heeft als basis de voorkeursvariant van de regio voor vergroting van sluis Eefde en verruiming van het Twentekanaal.</li> <li>❖ Zoals eerder geconstateerd, is onverminderd belangrijk dat bij de verdere gezamenlijke uitwerking in de planstudie wordt gezien hoe door middel van versoberingen en/of fasering of anderszins na afronding een voorkeursbeslissing genomen kan worden op basis van een sluitende begroting.</li> <li>❖ De voorkeursbeslissing wordt geagendeerd op de agenda van een volgend BO MIRT.</li> </ul>
<b>11.</b>	<p><b>Grensoverschrijdende spoorverbindingen: Hengelo – Bad Bentheim</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De minister van VenW heeft een éénmalige startbijdrage aan de Stadsregio Twente toegezegd van € 1.667.355,- voor de pilot op Hengelo – Bad Bentheim.</li> <li>❖ De voorwaarden waaronder de vermelde rijksbijdrage wordt verleend zijn: <ul style="list-style-type: none"> <li>❑ Na afloop van de pilot zal de dienst Hengelo -Bad Bentheim op kosten van de regionale overheden worden gecontinueerd, indien uit de evaluatie blijkt dat de pilot een succes is.</li> <li>❑ Zodra de startdatum van de pilot zeker is, wordt VenW hierover schriftelijk op de hoogte gesteld en zal de bijdrage worden meegenomen in de BDU-beschikking aan de Stadsregio Twente.</li> </ul> </li> </ul>
<b>12.</b>	<p><b>N340 en aansluiting op A28</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Overijssel heeft een préverkenning knooppunt A28/N340/ Nieuwleusenerdijk uitgevoerd en wil de verdere beoordeling van de inrichtingsvarianten van het knooppunt in planstudie/BesluitMER N340 meenemen in het provinciaal inpassingsplan N340, als gezamenlijke financiering verzekerd is.</li> <li>❖ Overijssel wil een afspraak maken over de gezamenlijke financiering van de vernieuwing van het knooppunt op basis van verdeelsleutel tussen drie overheden: provincie 25%, gemeente Zwolle 25% en rijk 50%. De kosten van de aansluiting bedragen ca. € 36 mln met een ramingsmarge van 30%.</li> <li>❖ De minister van VenW heeft kennis genomen van het studieresultaat en zal samen met RWS en de regio de geconstateerde problematiek en de voorgestane oplossing bezien in het kader van de (nationale) bereikbaarheid van de regio. De resultaten van de NMCA met betrekking tot de A28 en de afstemming hiervan met de regio zullen hiervoor</li> </ul>

	<p>gebruikt worden. Als hier meer helderheid over is, zal vervolgens worden nagegaan hoe deze problematiek past binnen de prioritering over geheel Nederland. Pas daarna speelt de financieringsdiscussie en kunnen eventuele nadere afspraken worden gemaakt. Dit zal op zijn vroegst in het BO najaar 2010 zijn. Hierbij tekent VenW aan dat de huidige financiële situatie vrijwel geen ruimte geeft voor het (co-)financieren van nieuwe projecten.</p>
<b>13.</b>	<p><b>Versterking ruimtelijke structuur Food Valley</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het rijk heeft kennis genomen van de intentie van 22 partners (kennisinstellingen, bedrijfsleven en overheden) om de Food Valley ambitie 2020 samen uit te werken.</li> <li>❖ Op dit moment wordt één WGR regio gevormd, zodat de regionale overheid een goede partner kan zijn bij de realisatie van de ambitie en met name de versterking van de ruimtelijke structuur rondom Food Valley.</li> <li>❖ Het beslisdocument om de ontwikkelingsscenario studie te starten zal ultimo voorjaar 2011 aan het BO MIRT worden voorgelegd.</li> <li>❖ Het rijk bevestigt de gemaakte afspraak om mee te werken aan de studie naar ontwikkelingsscenario's en is net als de provincie bereid zich in te spannen om de regio in wording maximaal te ondersteunen bij de opdrachtformulering.</li> </ul>
<b>14.</b>	<p><b>N18: scopeaanpassing aansluiting N18 - A35</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Nadat het convenant getekend is (december 2009) en het OTB is gestart, is tevens conform het standpunt nagegaan of voor enkele onderdelen een scopeaanpassing nodig is, met het volgende als resultaat: <ul style="list-style-type: none"> <li>❑ Aansluiting N18 - A35: rijk en regio (in vervolg: 'Partijen') zijn akkoord met de scopeaanpassing van € 2,25 mln mits dekking uit versobering komt.</li> <li>❑ Partijen zijn akkoord met het verzoek van regio om aansluiting de Laarberg te verplaatsen (200 m.) en de aanleg van een extra kruising fietsverbinding nabij Groenlo, mits kostenneutraal.</li> <li>❑ Partijen zijn akkoord met het verplaatsen van de aansluiting Eibergen en het verkorten van de verbindingsweg, mits kostenneutraal.</li> <li>❑ Aanvullende inpassing van regio kan als regio zelf betaalt en aanpassing geen consequenties heeft voor planning OTB.</li> <li>❑ De regionale bestuurders accepteren het feit dat het OTB door de scopeaanpassingen drie maanden later gereed zal zijn.</li> </ul> </li> </ul>
<b>15.</b>	<p><b>Mijlpalen MIRT-vaarwegprojecten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De Verkenning Duurzame Vaardiepte Rijn is afgerond. Er start nu geen planstudie naar verbreding van de vaarweg (van 150 m. naar 170 m.). Te zijner tijd (rond 2015) zal worden bezien of de verbreding van de vaarweg eventueel wel nader onderzoek vraagt.</li> </ul>
<b>16.</b>	<p><b>Spoorkruising Borne</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De gemeente Borne zal vóór 1 juni 2010 een plan voorbereiden voor een oplossing van de spoorkruisende problematiek in Borne en dit plan indienen bij de provincie Overijssel.</li> <li>❖ Daarna zal Borne dit plan presenteren aan het ministerie van VenW. Op basis hiervan zullen eventuele vervolgafspraken gemaakt kunnen worden.</li> </ul>

<p><b>17.</b></p>	<p><b>Fietsproject Stadsregio Twente</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Voor Fietsvoorstellen is € 21 mln beschikbaar. De besluitvorming over de fietsvoorstellen vindt later in 2010 plaats, uiterlijk in het BO MIRT in het najaar. Dat geldt ook voor de aanvraag van de Stadsregio Twente.</li> </ul>
<p><b>18.</b></p>	<p><b>Kaartbeelden in MIRT-projectenboek</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In het komende MIRT Projectenboek wordt een samenvatting van de gebiedsagenda en één bijbehorend kaartbeeld per landsdeel opgenomen. Om enige uniformiteit te krijgen wordt de volgende indeling toegepast: Kaart, Visie, Prioritaire gebiedsopgaven en Overige gebiedsopgaven.</li> </ul>
<p><b>19.</b></p>	<p><b>Vervanging Quick wins Stadsregio Arnhem Nijmegen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Afgesproken is dat de Stadsregio Arnhem Nijmegen een vervangend project realiseert, 'fietsontsluiting Ovatonde', in Nijmegen. De rijksbijdrage in de kosten van dat project bedraagt maximaal de € 105.000 die gereserveerd was voor twee eerder geplande quick wins die niet doorgaan.</li> </ul>
<p><b>20.</b></p>	<p><b>Kosten Beheer en Instandhouding nieuwe stations</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De Stadsregio Arnhem Nijmegen kondigt aan dat zij uiterlijk in het BO MIRT najaar 2010 een gesprek wil voeren met het ministerie VenW over de kosten van beheer en instandhouding van nieuwe stations naar aanleiding van een recente brief van het ministerie daarover. De Stadsregio is ontevreden over het standpunt van VenW, waarbij de beheer- en instandhoudingskosten van een aantal spoorprojecten in de stadsregio, die door het rijk financieel zijn ondersteund, bij de stadsregio worden gelegd.</li> </ul>

## AFSPRAKENLIJST BESTUURLIJK OVERLEG MIRT VOORJAAR 2010

### NOORD-HOLLAND, FLEVOLAND EN UTRECHT

<b>1.</b>	<b>Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ In het kader van de afronding van de NMCA zal nader overleg met de regio plaatsvinden naar aanleiding van een vergelijkbare analyse met het regionale model VENOM. De resultaten van de analyse met de regionale modellen (VENOM en VU) zullen worden betrokken bij het BO MIRT najaar 2010.</li><li>❖ Tevens zal de problematiek op de A9 versus de A10 nader worden gezien.</li></ul>
<b>2.</b>	<b>Deltaprogramma</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Afspraak dat in het Nationaal Bestuurlijk Overleg Deltaprogramma in juni 2010 onder meer besproken zal worden welke MIRT onderzoeken er in het kader van het Deltaprogramma worden gestart en dat bij de keuze van MIRT onderzoeken ook gekeken zal worden naar de problematiek in het hart van de regio Amsterdam en naar de verdere uitwerking van de behoefte aan (breed) recreatiestrand.</li></ul>
GEBIEDSAGENDA UTRECHT: <i>Utrecht provinciebreed</i>	
<b>3.</b>	<b>Gebiedsagenda Utrecht</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Bij nadere beschouwing en overweging blijkt dat in de agenda van programma's en projecten (hoofdstuk 6 in de Gebiedsagenda Utrecht) voorlopig voldoende prioritering en concretisering is opgenomen.</li><li>❖ Geconstateerd is dat aan de 'groene paragraaf' weinig activiteit is verricht, waardoor de bedoeling van de R in het MIRT nog niet voldoende tot zijn recht is gekomen. Tussen rijk en regio is afgesproken dat de komende tijd nagegaan zal worden of en zo ja hoe de combinatie tussen ILG en MIRT verder ontwikkeld kan worden. In het BO MIRT najaar 2010 wordt hierop teruggekomen.</li></ul>
<b>4.</b>	<b>Haalbaarheidsstudie Overkapping A27</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ De regio Utrecht werkt een pilot uit voor een mogelijke glazen overkapping op een locatie langs de A27. Dit zal voor de betreffende Tracéwet-procedure geen vertraging opleveren, het rijk zal hier geen extra financiële bijdrage aan leveren en verbreding van de A27 naar 2x4 zal mogelijk blijven. Het rijk heeft aangegeven geen enkele verwachting te hebben bij deze studie, omdat eerdere studies naar glazen overkappingen op geen enkele wijze overtuigend waren. In het BO MIRT van najaar 2010 komt dit onderwerp terug.</li><li>❖ Voor de experimenten die de regio Utrecht graag ziet met elektrisch rijden op de A12 zal de regio contact opnemen met het Formule E-team van Z.H. prins Maurits. Het rijk staat positief tegenover initiatieven op het gebied van elektrisch rijden.</li></ul>
<b>5.</b>	<b>Programma inpassing Hoofdwegen regio Utrecht</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Een goede inpassing is van groot belang voor onder meer het draagvlak van de grote infra-projecten in de regio. In de lopende planstudies wordt hier dan ook veel aandacht aan besteed. Rijk en regio zullen in de communicatie rond de planstudies meer het accent leggen bij (concrete voorbeelden van) een goede inpassing van de Utrechtse</li></ul>



	wegverbredingsprojecten. In dat kader zal de regio nog een nadere uitwerkingsslag maken. In het BO MIRT najaar 2010 komt het punt inpassing grote planstudies terug.
<b>6.</b>	<p><b>Duurzaam Bouwen in de NV Utrecht / Verstedelijkingsafspraken regio Utrecht en Amersfoort</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Regio en rijk spreken af bij de nadere uitwerking van de programmering van de verstedelijkingsopgave uit de Eindbalans (2015-2030) rekening te houden met mogelijk doorschuiven van verstedelijkingsprogramma uit de periode 2010-2015.</li> <li>❖ Behoudens het doorschuiven blijven rijk en regio de visie en ambities (waaronder de binnenstedelijke ambitie) vasthouden, ook nu op korte termijn geen zicht is op financiering.</li> <li>❖ Rijk en regio blijven in overleg (onder andere via de Stuurgroep Onorthodoxe maatregelen) om gezamenlijk te zoeken naar (financiële) oplossingen om de ambities gerealiseerd te krijgen en ieders rol daarbij.</li> <li>❖ De regiopartners zetten de samenwerking voort om de NV-ambities gerealiseerd te krijgen waarbij regionale partners samen met maatschappelijke en marktpartijen zoeken naar creatieve oplossingen om de realisering naderbij te brengen.</li> <li>❖ Regiopartijen maken onderling bindende afspraken om tot uitvoering van de Ontwikkelingsvisie te komen.</li> <li>❖ Rijk en regio blijven in overleg om de Verstedelijkingsafspraken Utrecht en Amersfoort uit te voeren (monitoring afspraken, geconstateerde belemmeringen bespreken) en bespreken in het BO MIRT van najaar 2010 de resultaten.</li> <li>❖ Rijk en regio in het kader van Basisnet de intentie uit om, voor wat betreft het project 'Hof van Breukelen' naast het treffen van generieke maatregelen, ook te kijken naar lokale maatregelen voor Breukelen, dan wel alles uit de kast te halen, om het groepsrisico zoveel als mogelijk terug te dringen.</li> <li>❖ Voor Amersfoort zal een verkenning worden uitgevoerd naar het gewenste groen om de stad. De regio neemt hiertoe het initiatief. De uitkomsten van de verkenning zijn bedoeld voor de periode na 2013. In de verkenning zullen betrokken partijen een gezamenlijk beeld vormen.</li> </ul>
<b>7.</b>	<p><b>A27/A1</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het onderwerp cumulatieve gezondheid wordt niet in het MER opgenomen.</li> <li>❖ In principe gaat het MER niet naar de Cie-m.e.r. voor een toetsingsadvies, omdat de CHW de mogelijkheid biedt deze stap over te slaan. Het rijk komt hier richting regio nog op terug.</li> </ul>
<b>STADSREGIO UTRECHT</b>	
<b>8.</b>	<p><b>OV Utrecht in combinatie met Vertramming</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De regio Utrecht geeft al concrete invulling aan de ambitie voor een robuust regionaal OV netwerk dat aansluit op het landelijk spoorwegnet. Vertramming maakt onderdeel uit van die concretisering. Toekomstige RO-ontwikkelingen zullen zo veel mogelijk geconcentreerd worden rondom dit netwerk. Ambtelijk zijn rijk en regio gestart kennis te nemen van elkaars (regionale) OV-toekomstbeelden.</li> <li>❖ De stad Utrecht heeft er vertrouwen in dat, ondanks het schrappen van de verbreding van de Spoorlaan, de verbetering van de luchtkwaliteit conform het NSL gehaald zal worden met het alternatieve maatregelenpakket van de gemeente Utrecht.</li> </ul>

<p><b>9.</b></p>	<p><b>Ring Utrecht</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In aanvulling op de afspraken van het BO MIRT najaar 2009 zullen in de periode tot eind juni 2010 in overleg tussen de Initiatiefnemer RWS en de Bevoegde Gezagen mogelijke versoberingen op het ontwerp worden geanalyseerd. Daarbij wordt gekeken naar modules (A27, A12, NRU) en naar versobering in functionaliteit, ontwerpeisen en inpassingsmaatregelen. Daarbij worden tevens de mogelijkheden van gefaseerde aanleg en voorfinanciering door de regio verkend. Op basis van deze analyse worden in de Stuurgroep Ring Utrecht van begin juli 2010 de vervolgstappen bepaald om tot financiële dekking te komen.</li> <li>❖ Het concept-MER 1<sup>e</sup> Fase wordt in juni 2010 afgerond en daarna vastgesteld door de Bevoegde Gezagen. Over dit concept-MER 1<sup>e</sup> Fase zal in augustus en september 2010 een consultatieronde plaatsvinden waarbij het MER wordt voorgelegd aan gemeenten, provincie, bewoners, belangenpanel en andere belanghebbenden. De Commissie voor de MER zal gevraagd worden om een toetsingsadvies. Op basis van de consultatie en advies wordt het MER 1<sup>e</sup> Fase definitief. In het BO MIRT najaar 2010 wordt het voorkeuralternatief Ring Utrecht vastgesteld, inclusief financiering.</li> </ul>
<p><b>10.</b></p>	<p><b>Rijnenburg</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio onderstrepen de duurzaamheidsambities van de ontwikkeling van Rijnenburg en het rijk steunt waar mogelijk de regio in de uitvoering van het project. De regio draagt het project aan bij Agentschap NL als groenproject in het kader van de groenregeling.</li> </ul>
<p>REGIO AMERSFOORT</p>	
<p><b>11.</b></p>	<p><b>Geluidsscherm langs de A28</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In het spoedaanpakproject A28 Utrecht-Amersfoort wordt voor het geluidsscherm bij Amersfoort gezocht naar een goede vormgeving en wordt de mogelijkheid van modulaire opbouw bekeken, waardoor de inpassing draaglijker wordt en tijdelijkheid van het scherm uitgangspunt is.</li> <li>❖ Uitgangspunt voor de planstudie Hoevelaken is een goede inpassing, ook van de A28. In de planstudie Hoevelaken wordt onderzoek gedaan naar verdiepte ligging. Ook wanneer als voorkeursvariant gekozen wordt voor maaiveldligging, is inpassing van geluidswering onderwerp van studie. Hierbij geldt dat het in het kader van het spoedaanpakproject gerealiseerde geluidsscherm niet als uitgangspunt wordt gehanteerd, mits het spoedaanpakscherm ook als tijdelijk gezien kan worden (dus bijvoorbeeld geen luifelconstructie).</li> </ul>
<p>UTRECHT ZUIDOOST</p>	
<p><b>12.</b></p>	<p><b>Stationsgebied Driebergen - Zeist</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het rijk zal de regio laten weten of het budget beschikbaar is voor het totale project.</li> </ul>
<p><b>13.</b></p>	<p><b>Oeververbinding WERV</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De regio Utrecht staat achter de wens van de regio Oost voor het starten van een studie in het kader van Food Valley naar (onder meer) de vaste oeververbinding van de WERV-regio richting het zuiden.</li> </ul>

GEBIEDSAGENDA NOORDWEST - NEDERLAND  
ZAAN/IJ-OEVERS

**14. MIRT onderzoek ZaanIJ-oevers**

- ❖ Afspraak dat het op basis van een intensieve samenwerking tussen rijk en regio tot stand gekomen Plan van Aanpak wordt vastgesteld. De samenstelling van de Klankbordgroep en de kosten van het MIRT onderzoek zullen nog nader worden uitgewerkt.

AMSTERDAM-ALMERE

**15. Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA)**

- ❖ Afspraak dat rijk en regio in het kader van de voorbereiding van het Tracébesluit:
  - ❑ met elkaar in overleg treden over de precieze invulling van de versoeringen op het project weguitbreiding SAA ter grootte van ruim € 300 mln;
  - ❑ met elkaar verkennen hoe het financiële probleem rondom de busbanen op de A1/A6 kan worden opgelost en hierover zo nodig separaat bestuurlijk overleg te hebben. Dit vanuit het gezamenlijke belang om naast de verbetering van de bereikbaarheid over de weg gelijktijdig de bereikbaarheid per OV op de relatie Amsterdam-Almere te verbeteren. Bij het verkennen van mogelijke oplossingen voor de busbanen op de A1/A6 is het van belang dat deze oplossingen een zelfde rendement en effectiviteit hebben als het oorspronkelijke ontwerp met vrijliggende busbanen op de A1/A6;
  - ❑ met elkaar in overleg treden over de uitvoeringsplanning van het project weguitbreiding SAA.

HAARLEMMERMEER

**16. MIRT onderzoek Metropoolregio Amsterdam Zuidwest (MRA Zuidwest)**

- ❖ Afspraak om in te stemmen met de inhoud van het Plan van Aanpak.
- ❖ Afspraak om de ruimtelijk-fysieke component van Mainport 2.0, Amsterdambrief en MIRT-onderzoek in de regio MRA Zuidwest gezamenlijk en in samenhang op te stellen en voor te leggen in de Stuurgroep MRA Zuidwest en vervolgens in BO MIRT najaar 2010. Het resultaat en de afspraken van het BO MIRT slaan neer in de Amsterdambrief en Mainport 2.0, die verder ieder een eigen besluitvormingstraject kennen voor de niet-overlappende onderdelen.
- ❖ Afspraak dat de regio er voor zorgt dat in het najaar verdere resultaten van de zogenaamde 'grensstreekstudie' beschikbaar zijn, die, voor zo ver relevant, meegenomen kunnen worden in de besluitvorming rondom de regionale HOV netwerken in de Zuidvleugel en rondom het MRA net (visie op het regionaal openbaar vervoer in de Metropoolregio), het MIRT onderzoek MRA Zuidwest en de Westflank Haarlemmermeer. Deze verdere resultaten worden in het najaar opnieuw geagendeerd voor het BO MIRT.

**17. Aansluiting HSL Zuid-ACT**

- ❖ Afspraak om in gezamenlijkheid tussen rijk (ministeries VenW en EZ) en regio de komende tijd twee aspecten (die mede bepalend zijn voor de haalbaarheid van de business case) nader uit te werken, alvorens een besluit genomen kan worden over concrete vervolgstappen. Het betreft een uitwerking van (1) de nog beschikbare 'geluidsruimte' op de HSL Zuid in de nacht en avond, (2) projectalternatieven voor de

	aansluiting van de terminal op de HSL, dan wel mogelijke alternatieve locaties van de terminal (inzet is om hiermee complexe buitendienststellingen te voorkomen).
<b>AMSTELVEEN/AMSTELLAND</b>	
<b>18.</b>	<p><b>Amstelveenlijn/Noord-Zuidlijn</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Afspraak dat de regio, met inachtneming van de eerdere gemaakte afspraken over de Noord-Zuidlijn en op basis van het redelijkheidsbeginsel, met voorstellen komt om te komen tot aanvullende financiële afspraken met het rijk.</li> <li>❖ Afspraak dat het rijk de regionale planstudie naar de ombouw van de Amstelveenlijn tot metro (dat wil zeggen met ongelijkvloerse kruisingen) intensief zal volgen om tijdig de nodige informatie te kunnen uitwisselen. Dit geldt zowel voor de kennis en ervaring van het rijk ten aanzien van sneller en beter en de technische expertise van Rijkswaterstaat als voor de informatie die nodig is om een goed onderbouwde subsidieaanvraag te kunnen indienen. Dit moet in 2012 leiden tot een go/ no go besluit over de ombouw en oplevering van de Amstelveenlijn gelijktijdig met de ingebruikname van de Noord-Zuidlijn in 2017, zodat deze als één lijn gereden en geëxploiteerd kan worden.</li> <li>❖ Afspraak om in overleg tussen regio en rijk de mogelijkheden na te gaan om te komen tot een optimale afstemming van het project Noord-Zuidlijn in relatie tot het project Ombouw Amstelveenlijn, opdat beide projecten tijdig gereedkomen.</li> </ul>
<b>19.</b>	<p><b>Gebiedsontwikkeling Amstelveen-Amstelland</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Afspraak om de afspraken die bestuurlijk aan de Alderstafel worden gemaakt af te wachten met als doel voor onder andere Amstelveen een besluit aan de Alderstafel. Beoogd resultaat eind 2012, begin 2013 duidelijkheid over mogelijke RO-ontwikkelingen in Amstelveen-zuid in relatie tot Schiphol als het gaat over routeverlegging. De voorbereiding van planvorming woningbouw De Scheg (Noorder Legmeerpolder) en A9 is/wordt in het voorjaar van 2010 opgestart. De beperkingengebieden uit het LIB Schiphol worden in samenhang met het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel geëvalueerd en waar nodig aangepast aan de wijze waarop dan gevlogen wordt. In het BO MIRT najaar 2010 wordt de voortgang gemeld.</li> </ul>
<b>20.</b>	<p><b>HOV knoop Amstelveen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Afspraak dat de door rijk en regio uitgewerkte motie Cramer/Vermeij (TK 30 800-A, nr. 76), waarbij een oplossing is gevonden met de huidige bovengrondse route voor de Zuidtangent in combinatie met een OV-knoop aan de oostzijde van Amstelveen centrum, verder zal worden uitgewerkt en dat voor het BO MIRT najaar 2010 nadere afspraken worden gemaakt tussen rijk en regio over de financiering van de OV-knoop.</li> </ul>
<b>ZAANSTREEK/WATERLAND</b>	
<b>21.</b>	<p><b>Coentunnel/Westrandweg</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Afspraak dat de bestuursovereenkomst geen mogelijkheid geeft tot terugbetaling van gelden. Mocht er in de toekomst sprake zijn van een overschrijding van het taakstellend budget als gevolg van de extra luchtkwaliteitmaatregelen zoals die in het tracébesluit zijn beschreven, dan treden rijk en regio in overleg over de te nemen maatregelen (versoberingen). Voorwaarde is dat Rijkswaterstaat inzicht geeft in de projectfinanciën,</li> </ul>

	<p>zodat voor de regio duidelijk is uit welke posten de luchtkwaliteitmaatregelen zijn gefinancierd en of op welke wijze daarbij extra gelden van het rijk zijn betrokken.</p>
<p>NOORD-HOLLAND NOORD/OVERIG FLEVOLAND</p>	
<p><b>22.</b></p>	<p><b>N23</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Afspraak om in de aanloop naar het BO MIRT najaar 2010 te bespreken welke andere onderdelen van het tracé van de N23, naast de aansluitingen van de N23 op de A7 waarvoor VenW €35 mln heeft toegekend, mogelijk voor medefinanciering door VenW in aanmerking komen. VenW neemt, mede gezien de financiële kaders, hierover per project een beslissing na een onderbouwd verzoek vanuit de regio.</li> </ul>
<p>OVERIG/THEMATISCH VERSTEDELIJKING</p>	
<p><b>23.</b></p>	<p><b>Regels en normen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Afspraak om op basis van de eindrapportages van het MIRT-onderzoek Zaan/IJ-oeveren en de gebiedsontwikkeling Amstelveen A9-Zone te komen tot definitieve voorstellen over welke regels en normen ter vermindering van de milieudruk bij integrale gebiedsontwikkeling afspraken gemaakt kunnen gaan worden.</li> <li>❖ Afspraak dat onderzocht wordt of voor de gebieden Westpoort (incl. invloed op NDSM, Hembrugterrein en Achtersluispolder) en Buiskloterham een aanvraag tot Milieuontwikkelingsgebied (MOG) wordt voorbereid en ingediend.</li> <li>❖ Afspraak dat voor het gebied Zaanstad Midden een aanvraag tot MOG zal worden voorbereid en ingediend. De verdere uitwerking voor het gebied Zaanstad Midden zal worden betrokken bij het MIRT onderzoek ZaanIJ-oeveren.</li> </ul>
<p>BEREIKBAARHEID</p>	
<p><b>24.</b></p>	<p><b>Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Afspraak dat VenW en de gemeente Amsterdam naar aanleiding van de briefwisseling met elkaar in overleg treden over de inrichting van de proef Betaald Rijden Amsterdam en dat het initiatief hiervoor bij de gemeente Amsterdam ligt.</li> </ul>
<p><b>25.</b></p>	<p><b>Quick Wins netwerkanalyse tranches 1 en 2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Afspraak dat het rijk de voorstellen van de regio - om tot invulling te komen van de ontstane vrijval van rond de € 3 mln op het budget van het programma Quick Win en de in dit kader aangedragen projecten, in het vervolg deel te laten uitmaken van het programma Quick Win 1 - zal beoordelen en de regio hierover per brief zal informeren.</li> </ul>
<p><b>26.</b></p>	<p><b>Regionale Fietsroutes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Afspraak dat in reactie op de uitvraag van VenW voor regionale woon-werkroutes de volgende routes positief beoordeeld zijn, dan wel positief onder voorbehoud van beantwoording van aanvullende vragen: <i>Positief:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Amsterdam – Haarlem (provincie Noord-Holland)</li> <li><input type="checkbox"/> Amsterdam – Zaandam (Stadsregio Amsterdam)</li> <li><input type="checkbox"/> Arnhem – Zevenaar (Stadsregio Arnhem-Nijmegen)</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Dordrecht - Papendrecht en Sliedrecht (provincie Zuid-Holland)</li> <li><input type="checkbox"/> Ede – Veenendaal (Provincie Utrecht)</li> <li><input type="checkbox"/> Eindhoven - Valkenswaard - Waalre (Stadsregio Eindhoven)</li> <li><input type="checkbox"/> Enschede - Hengelo - Almelo – Wierden (Stadsregio Twente)</li> <li><input type="checkbox"/> Houten - Uithof en De Bilt (Stadsregio Utrecht)</li> <li><input type="checkbox"/> Amersfoort - Nijkerk en Leusden (provincie Utrecht)</li> <li><input type="checkbox"/> Rotterdam en Den Haag-Pijnacker en Lansingerland (SR Haaglanden)</li> <li><input type="checkbox"/> Rotterdam – Dordrecht (Stadsregio Rotterdam)</li> <li><input type="checkbox"/> Utrecht - Nieuwegein en Houten 'plofsluis' (Stadsregio Utrecht)</li> <li><input type="checkbox"/> Utrecht – Nieuwegein (Stadsregio Utrecht)</li> </ul> <p><i>Positief onder voorbehoud:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Amsterdam – Purmerend (Stadsregio Amsterdam)</li> <li><input type="checkbox"/> Den Bosch – Oss (Provincie Noord-Brabant)</li> <li><input type="checkbox"/> Eindhoven – Helmond (Stadsregio Eindhoven)</li> <li><input type="checkbox"/> Schiphol - Hoofddorp en Aalsmeer (Stadsregio Amsterdam)</li> <li><input type="checkbox"/> Nijmegen – Beuningen (Stadsregio Arnhem-Nijmegen)</li> <li><input type="checkbox"/> Venlo - Horst – Sevenum (provincie Limburg)</li> </ul>
<b>NATUUR EN LANDSCHAP</b>	
<p><b>27.</b></p>	<p><b>Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De herziene lijst van knelpunten voor Noord-Holland, Flevoland en Utrecht wordt vastgesteld.</li> <li>❖ Voor de zomer geeft het provinciale platform ontsnippering per knelpunt aan wat de verwachte kosten van de ervoor benodigde maatregelen zijn.</li> <li>❖ Voor de zomer zal het provinciale platform ontsnippering de knelpunten prioriteren.</li> <li>❖ Het coördinatiepunt MJPO zal hierbij vanuit het rijk faciliteren door per provinciale platform ontsnippering een bijeenkomst te beleggen.</li> <li>❖ Elk provinciaal platform ontsnippering komt op basis van deze prioritering en het budget tot een voorstel voor programmering voor de rest van de duur van het programma.</li> <li>❖ De stuurgroep MJPO zal -mede gebruik makend van de Mid term review van het ILG- in het BO-MIRT najaar 2010 een totaalvoorstel doen voor de programmering van knelpunten voor de gehele periode (tot en met 2018).</li> </ul>
<p><b>28.</b></p>	<p><b>Groenprojecten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Geconstateerd is dat aan de 'groene paragraaf' weinig activiteit is verricht, waardoor de bedoeling van de R in het MIRT nog niet voldoende tot zijn recht is gekomen.</li> <li>❖ Afspraak dat bij het gezamenlijk door LNV en de regio onderzoeken van de mogelijkheden van voortzetting van cofinanciering van groenprojecten om de stad en natuur, de relatie met de groenprojecten in de stad wordt gelegd via de te sluiten 'gebiedsakkoorden' per rijksbufferzone en in de Metropolitane Landschappen (voortkomend uit de ontwikkelingsstrategieën).</li> <li>❖ Afspraak om de ontwikkeling van de Rijksbufferzone Amsterdam - Purmerend nadrukkelijk te betrekken in het MIRT onderzoek Zaan/IJoevers.</li> <li>❖ Afspraak om de ontwikkeling van de Rijksbufferzone Amsterdam - Haarlem (focus op zuidelijk deel met aandacht voor samenhang tussen zuidelijk en noordelijk deel) nadrukkelijk te betrekken bij het MIRT-onderzoek MRA Zuidwest.</li> <li>❖ Afspraak om visie en programma voor de Amstelscheg en voor de Gooi- en Vechtstreek te verankeren in de Gebiedsagenda Noordwest-Nederland.</li> <li>❖ Afspraak dat over de voortgang in de realisatie van de Uitvoeringsagenda Recreatief</li> </ul>

	<p>Routenetwerk G4P3 wordt gerapporteerd in het BO MIRT en dat deze wordt betrokken bij de Mid Term Review ILG. De uitvoeringsagenda geeft een overzicht van:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❑ Quick wins: projecten die financieel gedekt zijn en op korte termijn (tot 2011, uiterlijk tot 2013) realiseerbaar zijn. Bewaakt wordt dat dit ook gebeurt</li> <li>❑ MLT-projecten: projecten te realiseren voor 2015 waarvoor aanvullende financiering wordt gezocht. Deze krijgen via versnellingskamers extra aandacht om ze succesvol verder te brengen. Resultaten uit de versnellingskamer komen uiterlijk in het najaar 2010.</li> <li>❑ LT-projecten: projecten die na 2015 worden gerealiseerd. Ze zijn te talrijk om te verwachten dat ze alle door zullen gaan, zeker in het huidige tijdsgewricht. Deze projecten zullen zoveel mogelijk worden aangesloten bij andere projecten en programma's.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Afspraak dat de regiopartners (4 G's, gewesten en stadsregio's en provincies) zorgen voor de gezamenlijke uitwerking. De gemeente Utrecht coördineert de UA RRN G4P3 voor de G4. Naar verwachting speelt de problematiek ook in de middelgrote Randstadsteden.</li> <li>❖ Afspraak dat de conclusies uit de langere termijn verkenning in het najaar van 2010 als aandachtspunt aan de minister van LNV zullen worden meegegeven bij heroverwegingen MTR ILG met de kanttekening van de provincie over het bijstellen van de ambities.</li> </ul>
<p><b>29.</b></p>	<p><b>Groenproject om de stad Amersfoort: Vathorst Noord</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De gemeente Amersfoort en de provincie Utrecht brengen diverse scenario's in beeld over hoe Vathorst Noord kan worden ontwikkeld als recreatief uitloopgebied en groene bufferzone gezien de bestaande belemmeringen. VROM en LNV zullen, op verzoek van gemeente en provincie, in dat proces hun expertise bijdragen. Ten tijde van het najaarsoverleg BO-MIRT worden door de regio diverse ontwikkelingsscenario's gepresenteerd.</li> </ul>
<p><b>30.</b></p>	<p><b>Financiering Park en Landschap</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Nieuwe financieringsconstructies voor investeringen in en beheer van parken en landschappen zijn noodzakelijk. Voor de afzonderlijke Nationale Landschappen bestaan uitvoeringsprogramma's. Uit deze programma's zijn vele projecten al in uitvoering. Verder worden vanuit het Nota Ruimte-budget vanwege het tegengaan van de veenweideproblematiek (w.o. bodemdaling) projecten gefinancierd. Dit speelt in het Groene Hart en Laag-Holland.</li> </ul> <p>De financiering van investeringen en een (duurzaam) beheer van (nationale) landschappen en parken vereist ook voor de toekomst aandacht. Fondsvorming en streekrekening zijn hierbij veelgebruikte vormen. Het IPO heeft op zich genomen om de financieringsbehoefte te onderzoeken, in overleg met de ministeries van LNV en VROM. KPMG becijfert als voorlopige conclusie in een onderzoek dat voor de periode tot 2020 de financieringsbehoefte voor herstel en beheer van de meest waardevolle Nederlandse cultuurlandschappen vele honderden miljoenen euro's (€ 395 - € 450 mln) per jaar bedraagt. Na 2020 vergt het beheer van het landschap circa € 210 mln per jaar.</p>

ECONOMIE

**31. Amsterdam brief 2.0**

- ❖ Afspraak dat rijk en regio in goede samenspraak de inhoud van de 'Amsterdam brief' formuleren, waarin op verzoek van de Tweede Kamer het ministerie EZ haar visie uitbrengt op de economische positie en potenties van de Noordvleugel, incl. Utrecht.

**32. Transformatie Bedrijventerreinen**

- ❖ Afspraak dat locaties met beperkte transformatie (maximaal 33%) onderdeel kunnen uitmaken van provinciale herstructureringsprogramma's en als zodanig aanspraak kunnen maken op de in het kader van deze programma's beschikbare budgetten, waar het 't niet te transformeren deel betreft en voor zover er sprake is van een ongedekt tekort. Wel zullen locaties met een zwaardere herstructurering een hogere prioritering krijgen. En zal er sprake moeten zijn van compensatie van de door transformatie verloren vestigingsruimte.



## AFSPRAKENLIJST BESTUURLIJK OVERLEG MIRT VOORJAAR 2010

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

<b>1.</b>	<b>Afspraken werkplan</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Het voorliggende werkplan RRAAM is het uitgangspunt voor de werkzaamheden en inspanningen die nodig zijn om tot uitvoering te komen van de besluiten die zijn opgenomen in de RAAM-brief en in het Integraal Afspraken Kader Almere tot en met 2012.</li><li>❖ In het werkplan zijn de opdrachten en uitgangspunten voor de werkmaatschappijen, thema's en projecten vastgelegd. Het 'Bestuurlijk overleg Rijk-Regioprogramma Almere-Amsterdam-Markermeer' (BO RRAAM) neemt besluiten over de samenhang van de drievoudige schaa sprong en borgt de samenhang met de projecten OV-SAAL korte en middellange termijn en AGU. Het Bestuurlijk overleg Almere bewaakt de samenhang tussen de deelopgaven op Almeers grondgebied en voert regie over de uitvoering van het Integraal Afspraken Kader Almere. Nadere uitwerking is nog nodig, met name met betrekking tot de aansturing van de werkmaatschappij TBES en het project AGU en de relatie tussen het project OV-SAAL en de werkmaatschappij Almere-Amsterdam.</li><li>❖ Het BO RRAAM en het BO Almere zullen zo veel als mogelijk gecombineerd worden met het BO MIRT; deze BO's fungeren tevens als opdrachtgever voor de werkmaatschappijen en thema's.</li></ul>
<b>2.</b>	<b>Afspraken begroting proceskosten IAK en capaciteitsinzet</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Het ministerie van VROM neemt in samenspraak met de gemeente Almere het voortouw bij de verdere afronding van de begroting. Het ministerie van VROM gaat in gesprek met de regionale overheden om afspraken te maken over de cofinanciering, daarbij wordt het principe gehanteerd dat bijdragen van partijen zich verhouden tot belangen van partijen. Onderdeel van de gesprekken is de mogelijkheid de bijdrage aan de cofinanciering deels in de vorm van personele capaciteit te leveren.</li><li>❖ Geconstateerd wordt dat de regionale cofinanciering nog niet gedekt is. De stuurgroep RRAAM (juli 2010) zal een besluit nemen over de begroting op basis waarvan gestart kan worden met de werkzaamheden. Een volledige proceskostenbegroting wordt bezegeld tijdens het volgende bestuurlijk overleg Almere / RRAAM tijdens het BO MIRT najaar 2010.</li></ul>
<b>3.</b>	<b>Afspraken Financieel Kader</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Geconstateerd is dat het financiële rekenmodel een cruciale rol speelt in het realiseren van een financieel verantwoorde schaa sprong en op korte termijn moet worden opgesteld. Het rekenmodel is uiterlijk 1 augustus 2010 gereed is en zal worden besproken in de komende stuurgroep RRAAM.</li></ul>
<b>4.</b>	<b>Reflectie ambassadeur</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ De ambassadeur geeft aan dat de integraliteit van de besluitvorming in juridisch-planologische zin goed is geborgd. Voor de financiële besluitvorming blijft het nog teveel bij coördinatie en afstemming. Gezien de omvang en de complexiteit van de opgave is er echter stevige sturing nodig. Dit is essentieel voor het vertrouwen van het bedrijfsleven dat immers twee derde van de totale investering voor zijn rekening moet</li></ul>

	<p>nemen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De analyse van de ambassadeur wordt gedeeld. De minister van VROM zegt een schriftelijke reactie op de reflectie toe.</li> </ul>
<b>5.</b>	<p><b>Afspraken Provinciefonds</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het rijk heeft op 16 april jl. een besluit heeft genomen over de verdeling van het provinciefonds in 2011, waarbij opgelopen achterstanden van de provincie Flevoland voor een deel worden gecompenseerd, maar waarin de kosten van de Schaalsprong nog geen plaats hebben. Door het uitblijven van een structureel besluit komt de voortgang van de in IAK gemaakte afspraken onder druk te staan. Een structureel besluit over het provinciefonds in 2011 (bij de mei circulaire provinciefonds) is daarom noodzakelijk. Het ministerie van VROM zal in overleg het ministerie van BZK spoedig na het aantreden van het nieuwe kabinet berichten over hoe de herverdeling provinciefonds zal worden aangepakt rekening houdend met hetgeen is vastgelegd in het IAK.</li> </ul>
<b>6.</b>	<p><b>Afspraken Verkenning Stedelijke Bereikbaarheid Almere (VSBA)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Na de stuurgroep VSBA zal een voorstel voor een vervolgproces worden opgesteld, indien mogelijk voor 1 juli (de in het IAK genoemde datum), waarover in het BO Almere van dit najaar zal worden besloten.</li> </ul>
<b>7.</b>	<p><b>Afspraken Pre-Verkenning Almere – Gooi – Utrecht (AGU)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De regio twijfelt aan de uitkomsten van de NMCA voor wat betreft de A1 in 't Gooi en starten in overleg met het rijk nader onderzoek naar knelpunten en mogelijke oplossingen hiervoor.</li> <li>❖ Afgesproken is dat rijk en regio de voorbereidingen treffen om in het najaar 2010 in het BO MIRT een besluit te kunnen nemen over het vervolg van het project. Deze voorbereidingen omvatten het updaten van de verkeersgegevens voor de A27 (Almere-Eemnes) aan de hand van het nieuwe NRM-model, het verder uitwerken van de kostenraming conform de zogenaamde PRI-systematiek, het vinden van financiële dekking, en het beantwoorden van de juridische vraag of de verkorte tracéprocedure van toepassing is. Daarbij wordt betrokken de problematiek van de verzakkingen van de A27 en de maatregelen die nodig zijn om een volledige HOV kwaliteit tussen Hilversum-Huizen en Almere te realiseren.</li> </ul>
<b>8.</b>	<p><b>Afspraken Flevolijn</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Bij de nadere uitwerking van de maatregelen ten behoeve van het ontwerp tracébesluit zijn forse kostenoverschrijdingen geconstateerd. Er zijn onafhankelijke deskundigen ingeschakeld om oorzaken en mogelijke oplossingen inzichtelijk te maken. Op basis van de onderzoeksuitkomsten is duidelijk dat een scopeaanpassing nodig is en dat dit zeer urgent is. Voor het zomerreces zal helderheid over de eerste fase van de Flevolijn worden geboden.</li> </ul>

## AFSPRAKENLIJST BESTUURLIJK OVERLEG MIRT VOORJAAR 2010

### RANDSTAD

<b>1.</b>	<b>Randstad Urgent 2010</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ De demissionaire status van het kabinet vermindert de inzet voor de Randstad allerminst. Binnen het programma Randstad Urgent wordt onverminderd gestuurd op het nemen van besluiten binnen de projecten conform de afgesproken mijlpalen. Randstad Urgent heeft de afgelopen periode echt gewerkt en er wordt gehecht aan het doorzetten en naleven van de afspraken en de contracten in 2010.</li><li>❖ Op 31 mei aanstaande zal de jaarlijkse conferentie plaatsvinden, waarin onder andere wordt teruggeblikt op ruim drie jaar Randstad Urgent.</li><li>❖ In juni komt de Commissie Nijkamp met een advies over de samenhang tussen de gewenste toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen binnen en buiten de greenports.</li></ul>
<b>2.</b>	<b>Lessen van drie jaar Randstad Urgent en mogelijk vervolg van het programma</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Geconstateerd wordt dat:<ul style="list-style-type: none"><li>❑ er bij rijk en regio tevredenheid heerst over ruim drie jaar Randstad Urgent; de druk op en het tempo van de besluitvorming heeft de uitvoering van vele projecten dichterbij gebracht;</li><li>❑ onder andere de aanpak via bestuurlijke duo's zijn vruchten heeft afgeworpen;</li><li>❑ binnen het rijk brede belangstelling is voor de werking van de duo-aanpak;</li><li>❑ de ingezette versterking van de concurrentiepositie van de Randstad voortgezet zou moeten worden door een nieuw kabinet, bijvoorbeeld door de pragmatische oplossingsgerichte aanpak van Randstad Urgent te behouden;</li><li>❑ mocht een nieuw kabinet besluiten tot een structuurwijziging in het 'Randstad-bestuur' – een wijziging die niet van ene op de andere dag ingevoerd is – de opgedane ervaringen met de duo-benadering (incl. contracten en mijlpalen) dan behulpzaam kunnen zijn om in de 'tussenperiode' meters te blijven maken en besluiten te blijven boeken.</li></ul></li></ul>

## AFSPRAKENLIJST BESTUURLIJK OVERLEG MIRT VOORJAAR 2010

### ZUIDVLEUGEL

<b>1.</b>	<b>Verstedelijkingsopgave</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ In het BO MIRT najaar 2010 wordt nader gerapporteerd over de MIRT onderzoeken naar onorthodoxe maatregelen voor de Binckhorst in Den Haag en de Kop van Feijenoord in Rotterdam en daarbij wordt tevens aangegeven of er maatregelen bij zijn die ook generiek toepasbaar zijn.</li><li>❖ In het BO MIRT najaar 2010 wordt gerapporteerd over de mogelijkheden voor de thema's kantorentransformatie en bouwkosten.</li><li>❖ Instemming met de startnotitie/Informatieprofiel MIRT-onderzoek onorthodox voor het project Maasterras.</li><li>❖ Geconstateerd wordt dat een goede slag is gemaakt naar zowel het kwantitatieve als het kwalitatieve verstedelijkingsprogramma.</li><li>❖ Geconstateerd wordt dat de verstedelijkingsstrategie kan worden gerealiseerd als ook aan andere randvoorwaarden wordt voldaan zoals infra, groen en water. De besluiten over infrastructuur op rijksniveau vinden plaats i.h.k.v. MIRT-verkenningen en MIRT-planstudies. De gebiedsagenda werkt als integrerend kader voor de sectorale opgaven en op basis daarvan wordt bepaald wat er voor water, groen en verstedelijking, mede in relatie tot infrastructuur, nog verder nodig is.</li><li>❖ Met voorgaande constatering, vaststellen van het Verstedelijkingsprogramma Zuidvleugel 2010-2020 en de Verstedelijkingsafspraken.</li><li>❖ Vaststellen van de in de regionale verstedelijkingsafspraken opgenomen woningbouwgerelateerde sectorale programma's en projecten voor werken, landschap, verkeer en vervoer en milieu die randvoorwaardelijk zijn voor de kwaliteit van het wonen en voor de haalbaarheid, uitvoerbaarheid en afzetbaarheid van de woningproductie. Deze afspraken mogen niet conflicteren met (nog) af te wegen en te prioriteren programma's en projecten in de gebiedsagenda Zuidvleugel, welke samen met het rijk wordt opgesteld.</li><li>❖ In het najaarsoverleg BO MIRT 2010 wordt verslag gedaan van de dan bereikte resultaten van de door rijk en regio gezamenlijk uit te voeren MKBA verdichten versus bouwen in uitleggebieden. Het onderzoek zal eind 2010 zijn afgerond. De resultaten worden betrokken bij de herijking van de verstedelijkingsafspraken.</li><li>❖ De regio benadrukt bij de verstedelijkingsopgave de benodigde kwaliteit en dichtheid (80%) en geeft aan te werken aan de hardheid van de woningbouwplannen. De regio benadrukt dat er verder weinig ruimte is in Zuid-Holland voor deze woningbouwopgave, waardoor de regio kiest voor binnenstedelijk bouwen. Het ventiel bij de Zuidplaspolder gaat op zijn vroegst open na 2014. De regio vindt het voorbarig als het fiscale instrumentarium te vroeg wordt losgelaten en wil dit nader onderzoeken bij de onorthodoxe pilots. Daarnaast moeten de bouwkosten breed worden beschouwd incl. de voorbereidingskosten en de proceskosten.</li><li>❖ Het rijk geeft aan dat optimalisatie van het bouwproces in brede zin mogelijk leidt tot een verbeterde exploitatie en business case. Onderzoek naar fiscale instrumenten voor specifieke projecten is gebonden aan het kader van budgettaire neutraliteit voor het rijk. Algemeen onderzoek naar fiscale instrumenten wordt in het kader van de onorthodoxe maatregelen niet uitgevoerd.</li></ul>
-----------	--

<p><b>2.</b></p>	<p><b>Holland-Rijnland</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Regio, provincie Zuid-Holland en rijk doen een gezamenlijk onderzoek naar scenario F, naast de voorbereiding van scenario A, zoals uitgewerkt in het rapport <i>Uitwerking Afspraken Voorkeursbesluit</i>, mei 2010.</li> <li>❖ De provincie Zuid-Holland is verantwoordelijk voor het verkrijgen van het benodigde draagvlak in de regio.</li> <li>❖ De principeafspraken van najaar 2009 blijven overeind, dat wil zeggen: uitgangspunt is een 50/50 verdeling van de kosten van het totale project.</li> <li>❖ De gereserveerde middelen voor de verbreding A4 Leiden-Den Haag worden apart gezet (ad € 65 mln), van rijkszijde resteert dus een maximale bijdrage van € 357 mln voor de eerste fase in scenario F.</li> <li>❖ De dekking voor het geconstateerde tekort in de bijdrage van de provincie Zuid-Holland en de regio voor fase 1 in scenario F (ad € 83 mln) moet komen uit een innovatieve aanbesteding; de mogelijkheden hiertoe worden onderzocht. Een onafhankelijke commissie zal advies uitbrengen op basis van gezamenlijk onderzoek naar scenario F.</li> <li>❖ Indien er vóór 1 december 2010 geen haalbaar en acceptabel voorstel voor scenario F of A ligt, conform bovenstaande randvoorwaarden, zal het handhaven van de genoemde rijkstoezegging worden heroverwogen.</li> <li>❖ De bijdrage vanuit de grondexploitatie Nieuw-Valkenburg kan maximaal € 20,2 mln zijn. Het gaat hierbij om een totaalbedrag met hierin een afdracht voor de Rijnlandroute, de Rijnouwewijn-west (RGL-W) en het Regionaal Investeringsfonds. Aan dit bedrag is een voorwaarde verbonden, namelijk: een totale aaneengesloten bouwstroom van de woningbouwontwikkeling op Valkenburg met een geplande start in 2014. De planvorming van Nieuw-Valkenburg wordt onverminderd voortgezet.</li> <li>❖ De regio beziet tevens of andere locaties dan Nieuw Valkenburg vanuit de grondexploitatie een extra bijdrage kunnen leveren.</li> <li>❖ Behoudens de in het najaar 2009 toegezegde € 45 mln door de toenmalige staatssecretaris van VenW, worden er geen aanvullende rijksmiddelen beschikbaar gesteld voor de RGL-W.</li> <li>❖ Het voorbehoud van het met gunstig gevolg doorlopen van de FES procedure is voor wat betreft de rijksbijdrage in beide scenario's van toepassing. De genoemde rijksbijdrage is inclusief BTW en BLD.</li> </ul>
<p><b>3.</b></p>	<p><b>MIRT-Verkenning Rotterdam VooRuit</b></p> <p><b>Nieuwe Westelijke Oeververbinding</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het Randstad Urgent-duo beslist begin juli of er inhoudelijk richting kan worden bepaald, mits op basis van de informatie die er dan ligt en op basis van de opvattingen van de regio (bestuurders en maatschappelijke partijen) en VROM blijkt dat de voorwaarden hiervoor aanwezig zijn.</li> <li>❖ Als tot een bestuurlijke voorkeursrichting wordt gekomen dan wordt deze bekrachtigd in het BO MIRT dit najaar.</li> <li>❖ Het structuurvisietraject wordt gestart ná het bepalen van de bestuurlijke voorkeursrichting.</li> <li>❖ De regio wenst dat in juni de feiten op tafel liggen, zodat die dan bestuurlijk kunnen worden gedeeld met de raden. De keus voor de tunnelvariant (Blankenburgtunnel of Oranjetunnel) kan pas plaatsvinden als alle feiten op tafel liggen.</li> <li>❖ Partijen constateren dat zorgvuldigheid is geboden. De minister van VenW geeft aan dat de Tracéwet nog moet worden aangenomen door de Tweede Kamer.</li> </ul>

### **Quick wins**

- ❖ Er wordt ingestemd met het pakket samengesteld uit de best scorende maatregelen die naar verwachting gezamenlijk een stevige kwaliteitsimpuls geven aan de knooppunten en het netwerk versterken. Het gaat om ca € 35 mln door rijk en regio op basis van 50/50.
- ❖ Instemming met de totale lijst (inclusief de reserve projecten), zodat nog een eventuele lichte herschikking mogelijk is mocht dat bij de verdere uitwerking noodzakelijk blijken. Daarbij worden de budgettaire kaders vanzelfsprekend gehandhaafd.

### **Vervoltraject A15 Papendrecht- Gorinchem**

- ❖ De verkeerskundige studie zal worden gestart na gereedkomen van het nieuwe NRM model.
- ❖ De minister van VenW geeft aan, dat maatregelen op dit traject zonder ingrepen aan het Knooppunt Gorinchem én aan de aansluiting A15/N3 mogelijk zelfs een negatief effect hebben op de doorstroming. De doorstroming op deze punten moet daarom verbeteren voordat verdere maatregelen genomen kunnen worden. Maatregelen aan het Knooppunt Gorinchem zijn voorzien in het kader van de planstudie A27 Lunetten - Hooipolder. Maatregelen aan de aansluiting A15/N3 zijn voorzien in het kader van het Programma Aansluitingen HWN/OWN, uitgaande van realisatie van het Containertransferium te Alblasterdam. Er is daardoor sprake van getrapte besluitvorming:
  1. een besluit tot realisatie van het Containertransferium van de gemeente Alblasterdam;
  2. een uitvoeringsovereenkomst tussen de provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat/Zuid-Holland ten aanzien van de aansluiting A15/N3;
  3. een door rijk en regio gedragen voorkeursbesluit A27 Lunetten - Hooipolder (inpassing A27 en lay-out knooppunt Gorinchem);
  4. een door rijk en regio gedragen voorkeursbesluit voor de aanpak van de problematiek op de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem.
- ❖ De regio geeft aan dat de inzet van B&W Alblasterdam is om 15 juni 2010 te starten met de procedure ontwerp-bestemmingsplan. In dat geval kunnen beslissingen met betrekking tot het containertransferium en de aansluiting A15/N3 gezamenlijk worden genomen. De provincie is trekker van de aansluiting A15/N3.

### **OV op zuid**

- ❖ De probleemanalyse is vastgesteld en is het resultaat van de eerste fase van de vervolgverkenning;
- ❖ De uitgangspunten voor het vervolg zijn ook vastgesteld.

### **Vervoltraject A20 oost**

- ❖ In het BO MIRT Zuidvleugel van oktober 2009 is vastgesteld, dat de verbreding van de A20-Oost (Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda-West/Moordrecht) verkeerskundig een no-regret maatregel is. Nadere besluitvorming over deze maatregel hangt samen met het project Parallelstructuur Gouweknoop.
- ❖ Besloten wordt dat een voorkeursbeslissing A20-Oost wordt voorbereid voor BO MIRT najaar 2010. De verkeerskundige studie zal worden gestart na gereedkomen van het nieuwe NRM model. Er is inmiddels een ambtelijk afstemoverleg geweest met de betrokken regionale overheden.

<p><b>4.</b></p>	<p><b>Brede aanpak Rotterdam Zuid</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De minister van VROM constateert dat er veel verschillende opgaven in Rotterdam Zuid samenkomen. Deze daarbij behorende trajecten moeten goed op elkaar worden afgestemd. Het is goed om te onderzoeken of er een meer samenhangende aanpak nodig is.</li> <li>❖ In het BO MIRT najaar 2010 wordt dit onderwerp opnieuw geagendeerd. Het voortouw voor de nadere uitwerking ligt bij de regio.</li> </ul>
<p><b>5.</b></p>	<p><b>MIRT Verkenning Haaglanden</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Op basis van de bereikbaarheidsproblematiek en de voorziene ruimtelijke ontwikkelingen: <ul style="list-style-type: none"> <li>❑ Instemmen met de keuze om voor het OV- vraagstuk 'Verbetering ontsluiting Internationale Zone/WFG, Scheveningen en de Binckhorst' de knelpunten verder uit te werken, de kansrijke oplossingsrichtingen in kaart te brengen en uit te werken in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen.</li> <li>❑ Het OV-vraagstuk ontsluiting TIC, Schieveen- Rotterdam Airport verder te zetten als gebiedsgerichte regionale Verkenning onder regie van het Stadsgewest Haaglanden en niet verder uit te werken in de MIRT-verkenning Haaglanden. Onder deze regie volgt een nadere uitwerking van de oplossingsrichtingen en de inzet van elk van de partijen voor de realisatie van de maatregelen.</li> <li>❑ Het OV-vraagstuk kwaliteit op de Goudse lijn niet verder te onderzoeken in de MIRT-verkenning Haaglanden maar op te pakken in de uitwerking van het Zuidvleugelnet.</li> </ul> </li> <li>❖ Rijk en regio stellen vast dat de oplossingsrichtingen 'A16' en 'N14' géén kansrijke oplossingen zijn voor het wegvraagstuk doorstroming A4 passage Den Haag.</li> <li>❖ Op basis van het beoordelingskader voor het wegvraagstuk doorstroming A4 passage Den Haag (incl. Prins Clausplein) de kansrijke alternatieven 'parallelstructuur' en 'versterking OWN' verder (in samenhang met de Poorten &amp; Inprikkers) te onderzoeken. De oplossingsrichtingen 'A16' en 'N14' worden niet verder onderzocht in de MIRT Verkenning Haaglanden. Hiermee is de motie Madlener uitgevoerd.</li> <li>❖ Op basis van het beoordelingskader voor het vraagstuk Poorten en Inprikkers de kansrijke alternatieven 'Internationale Ring', 'capaciteitsuitbreiding P&amp;I' en 'Combinatie Internationale Ring en P&amp;I' verder (in samenhang met de A4 passage) te onderzoeken.</li> <li>❖ Instemmen met het voorbereiden van een quick-win pakket (analoog aan de quick wins Rotterdam VooRuit ca € 35 mln totaal, 50%-50% bekostiging rijk-regio) waarbij én rijk én regio de komende maanden op zoek moeten gaan naar de benodigde financiële middelen hiervoor ten behoeve van het BO MIRT najaar 2010.</li> <li>❖ Instemmen met de outline van het Masterplan als basis voor een op te stellen structuurvisie.</li> <li>❖ In september zal een afstemmingsoverleg rijk – regio plaatsvinden, op directieureniveau, waarbij de uitkomsten van de MIRT-Verkenningen in de Zuidvleugel integraal (strategisch) worden doorgesproken.</li> </ul>
<p><b>6.</b></p>	<p><b>Station Bleizo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De regio verzoekt het ministerie van VenW in te stemmen met het doen van een aanvullende investering van € 3,65 mln voor de ontwikkeling van station Bleizo bovenop het subsidiabele bedrag van € 5,3 mln (alle genoemde bedragen ex BTW en prijspeil 2009).</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De minister van VenW geeft aan hier niet aan te kunnen voldoen omdat het subsidiabele bedrag een maximum betreft voor stations en een toezegging gevolgen kan hebben voor de beschikbaarheid van middelen voor andere stations.</li> <li>❖ Daarom verzoek de minister van VenW de regio te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om te schuiven met dekking.</li> <li>❖ Ook VenW gaat na welke programma's nog verder kunnen worden benut, waardoor er door de regio geschoven kan worden met dekking, opdat het tekort op het station door de regio zelf gedekt kan worden.</li> </ul> <p>Wethouder Smit geeft aan dat spoedig de beschikkingsaanvraag Rotterdamsebaan (voorheen Trekvliettracé) naar VenW wordt gestuurd.</p>
<p><b>7.</b></p>	<p><b>Parallelstructuur Gouweknoop (A12/A20)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De minister van VenW ziet geen reden voor een extra bijdrage van € 19 mln.</li> <li>❖ De rijksbijdrage wordt vanaf 2007 geïndexeerd conform de IBOI-index met € 4 mln. Daarnaast verleent het rijk een bijdrage van maximaal € 1 mln voor de meerkosten van het viaduct van de Moordrechtboog over het hoofdspoor, nu is besloten om rekening te houden met een mogelijke toekomstige spoorverdubbeling Gouda-Den Haag. Voorts verleent het rijk, uitgaande van instemming van het Rijksvastgoedontwikkelingsbedrijf RVOB, een opstalrecht 'om niet' aan de provincie op de gronden in het bezit van het rijk, dan wel draagt het rijk de betreffende gronden 'om niet' over (ervan uitgaande dat dit laatste mogelijk is zonder bijstelling van de boekwaarde van de gronden die in bezit van het rijk zijn). Verder stelt het rijk zich garant voor een bedrag van maximaal € 1 mln, als komt vast te staan, dat de provincie de BTW niet kan verrekenen, die is gemoeid met de werkzaamheden voor de aansluiting van de nieuwe infrastructuur op de A12. Tenslotte neemt het rijk de maatregelen aan de A12 in het Gouwe-aquaduct voor haar rekening, die nodig zijn om een rechtsafbeweging ná het aquaduct vanuit de richting van Den Haag onmogelijk te maken.</li> <li>❖ De marges van de kostenraming maken het naar oordeel van VenW mogelijk dit budgettaire tekort in het ontwerpproces van Voorlopig Ontwerp naar Definitief Ontwerp op te vangen. De regio benadrukt het maximale te hebben gedaan om versoeringen aan te brengen in het Voorlopig Ontwerp. Afgesproken wordt dat partijen met elkaar in gesprek treden als is aangetoond, dat reductie van het tekort in het ontwerpproces van Voorlopig Ontwerp naar Definitief Ontwerp niet haalbaar is.</li> <li>❖ De regionale bijdragen worden vanaf 2009 eveneens geïndexeerd conform de IBOI-index. Verder dragen de gemeenten de betreffende gronden 'om niet' over aan de provincie. Tenslotte stelt het college van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland een extra financiële bijdrage van € 55 mln beschikbaar.</li> <li>❖ Uitgaande van het bovenstaande neemt de minister van VenW het MIRT-Projectbesluit.</li> <li>❖ Er wordt gestreefd naar het nemen van het MIRT Uitvoeringsbesluit en het verlenen van de subsidiebeschikking van het rijk in het najaar van 2010, zodat met de uitvoering kan worden gestart.</li> </ul>
<p><b>8.</b></p>	<p><b>Gebiedsagenda</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio spannen zich in om voor het BO MIRT najaar 2010 deel B van de Gebiedsagenda gereed te hebben. Daarvoor wordt een aantal (integrale) gebiedsopgaven benoemd, die vervolgens uitgewerkt worden in mogelijke programma's en fysieke projecten. Een globale fasering hoort hierbij (korte, middellange of lange termijn).</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio bezinnen zich <i>samen</i> op een prioritering binnen de in deel B gepresenteerde groslijst van projecten en programma's. Geconstateerd is dat aan de 'groene paragraaf' weinig activiteit is verricht, waardoor de bedoeling van de R in het MIRT nog niet voldoende tot zijn recht is gekomen. Tussen rijk en regio is afgesproken dat de komende tijd nagegaan zal worden of en zo ja hoe de combinatie tussen ILG en MIRT verder ontwikkeld kan worden. In het BO MIRT najaar 2010 wordt hierop teruggekomen.</li> <li>❖ Deel A en B worden in het BO MIRT najaar 2010 vastgesteld.</li> </ul>
<b>9.</b>	<p><b>Grensstreekstudie Bollenstreek-Haarlemmermeer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De regio zorgt er voor dat in het najaar verdere resultaten van de studie beschikbaar zijn, die, voor zo ver relevant, meegenomen kunnen worden in de besluitvorming rondom de regionale HOV netwerken in de Zuidvleugel en rondom het MRAnet (visie op het regionaal openbaar vervoer in de Metropoolregio), het MIRT onderzoek Haarlemmermeer en de Westflank Haarlemmermeer.</li> <li>❖ Deze verdere resultaten worden in het najaar opnieuw geagendeerd voor het BO MIRT Zuidvleugel.</li> </ul>
<b>10.</b>	<p><b>Containertransferium Alblasserdam</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ VenW en de provincie Zuid-Holland zullen er bij de gemeente Alblasserdam op aandringen dat deze gemeente zich maximaal zal inspannen om ervoor te zorgen dat de besluitvorming over de start van de bestemmingsplanprocedure van het Container Transferium te Alblasserdam vóór het BO MIRT van dit najaar is afgerond. Hiervoor zullen de gemaakte procesafspraken die zijn overeengekomen in de Stuurgroep van het Container Transferium van mei/juni 2010 als leidraad dienen om een afgewogen besluit te kunnen nemen.</li> </ul>
<b>11.</b>	<p><b>Julianasluis</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het rijk draagt op verzoek van de provincie Zuid-Holland € 2,7 mln bij op basis van de verkenning en vanuit haar belang bij een bereikbare mainport Rotterdam en een goed ontsloten Greenport (A4 over water) aan de aanleg van de Tweede Kolk.</li> </ul>
<b>12.</b>	<p><b>Actieprogramma regionaal OV (AROV)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Vaststellen dat - op enkele na - de AROV-projecten op schema lopen en alle projecten binnen de tijdslimieten van de bestuurovereenkomst starten.</li> </ul>
<b>13.</b>	<p><b>Stedenbaan</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio stellen vast de I-teams ook worden ingezet voor de stations Leiden, Rijswijk, Den Haag Laan van NOI, Rotterdam Lombardijen en Zwijndrecht.</li> <li>❖ Rijk en regio voeren met NS en ProRail het onderzoek fietsparkeren 2020 uit. De resultaten worden betrokken bij de invulling van de op handen zijnde rijksvisie Fietsparkeren bij stations.</li> </ul>
<b>14.</b>	<p><b>Kwaliteitsnet goederenvervoer</b></p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De nadere uitwerking wordt zo spoedig mogelijk afgerond. Na afronding neemt de minister van VenW een besluit over de definitieve bijdrage aan het Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer Zuidvleugel.</li> <li>❖ De minister van VenW streeft ernaar om op grond van de afgeronde studies zo spoedig mogelijk de besluiten te nemen. Het betreft enerzijds het besluit tot het verlenen van de bijdrage van € 5,2 mln (die reeds onder voorwaarden is toegezegd) als aan de gestelde voorwaarden is voldaan. Het betreft anderzijds het nemen van een besluit ten aanzien van het verzoek om een extra bijdrage van € 2 mln te verlenen, rekening houdend met de (financiële) situatie op dat moment.</li> <li>❖ De regio zal onder leiding van de provincie de maatregelen waar geen nader onderzoek voor nodig is zo spoedig mogelijk uitvoeren.</li> </ul>
<b>15.</b>	<p><b>Programma aansluitingen HWN-OWN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio stellen vast dat de uitvoering van de top 6 aansluitingen HWN-OWN voor dit moment voldoende is geregeld.</li> <li>❖ Rijk en regio onderschrijven de hierboven aangegeven resultaten van de uitwerkingen van de studieprojecten.</li> <li>❖ Rijk en regio spannen zich in om ten behoeve van het najaarsoverleg BO MIRT Zuidvleugel de besluiten over de studieprojecten nader te concretiseren en – voor zover aan de orde - te komen tot gedragen voorkeursvarianten.</li> <li>❖ Rijk en regio maken afspraken in het najaar van 2010, rekening houdend met op dat moment meest recente inzichten uit de MIRT-Verkenningen Haaglanden en Rotterdam VooRuit en met de beschikbaarheid van de rijksmiddelen, uitgaande van de verdeelsleutel van 50/50.</li> </ul>
<b>16.</b>	<p><b>Commissie Nijkamp</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De conclusies van de rapportage Commissie Nijkamp komen in het BO MIRT van najaar 2010 aan bod.</li> </ul>
<b>17.</b>	<p><b>Recreatieve Routenetwerken G4P3</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Regiopartners en het rijk zorgen ervoor dat over het Recreatief Routenetwerk G4P3 in het najaarsoverleg BO MIRT kan worden besloten.</li> </ul>
<b>18.</b>	<p><b>MJPO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De stuurgroep MJPO komt in het BO MIRT najaar 2010 een totaalvoorstel voor de programmering van knelpunten voor de periode tot en met 2018.</li> </ul>
<b>19.</b>	<p><b>Verkenning Antwerpen-Rotterdam (VAR)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Tijdens de nog te plannen bestuurlijke conferentie (eind juni/begin juli) wordt de aangepaste opdracht bestuurlijk besproken en vastgesteld. Dan is ook bekend wanneer én in welke vorm de afronding van de VAR in de volgende BO's MIRT aan de orde komt.</li> </ul>
<b>20.</b>	<p><b>Zuidvleugelnet</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De gedeputeerde Van Dijk overhandigt de voortgangsrapportage Zuidvleugelnet aan de</li> </ul>

	minister.
<b>21.</b>	<p><b>Nieuw Reijerwaard</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ EZ vraagt de afspraken te laten herbevestigen door de nieuwe colleges, met name door de gemeente Ridderkerk, in een bestuurlijk overleg.</li> <li>❖ EZ verzoekt de Commissie Ongering om, parallel aan de inspanningen ten aanzien van de herbevestiging van de afspraken, uitspraak te doen over de ontsluiting en de eventuele meerkosten ten opzichte van de business-case.</li> <li>❖ Rotterdam ondersteunt beide verzoeken.</li> </ul>

## AFSPRAKENLIJST BESTUURLIJK OVERLEG MIRT VOORJAAR 2010

### ZEELAND

<b>1.</b>	<b>Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Te zijner tijd bij actualisatie het thema 'energie' toevoegen.</li><li>❖ Implicaties plannen van aanpak Nationaal Deltaprogramma bespreken in het najaarsoverleg.</li><li>❖ Voor projecten uit het Programma ZuidwestDelta vindt besluitvorming over verkenningen en planstudies plaats in het BO MIRT Zeeland; de projecten komen bij de andere landsdelen als hamerpunt op de agenda.</li></ul>
<b>2.</b>	<b>NMCA</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ In het kader van de afronding van de NMCA zal de mogelijke problematiek op de A58 nader worden gezien.</li></ul>
<b>3.</b>	<b>Nationaal Deltaprogramma</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ MIRT-onderzoeken kunnen na goedkeuring NBO in het BO MIRT najaar 2010 aan de orde komen.</li><li>❖ De Deltacommissaris is mede ingesteld om de integrale afweging van belangen te bewaken. Afsproken wordt dat de Deltacommissaris voortaan wordt uitgenodigd om het BO MIRT Zeeland bij te wonen.</li></ul>
<b>4.</b>	<b>Zandsuppleties</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ De problematiek van de zandsuppleties wordt ondergebracht bij het Deelprogramma Kust van het Nationaal Deltaprogramma. In dat kader start de regio samen met het rijk een onderzoek naar haalbare en betaalbare oplossingen. Omdat ook de andere kustprovincies een structurele oplossing willen voor smalle stranden ligt het voor de hand dit landelijk op te pakken. De volgende vragen dienen aan de orde te komen:<ul style="list-style-type: none"><li>❑ Welke oplossingen kunnen ingezet worden om zowel de waterveiligheid als voldoende droog strand te kunnen garanderen?</li><li>❑ Welke kostendragers zijn denkbaar voor de onderscheiden oplossingen?</li></ul></li></ul>
<b>5.</b>	<b>Verkenning Antwerpen – Rotterdam (VAR)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Tijdens de nog te plannen bestuurlijke conferentie (eind juni/begin juli) wordt de aangepaste opdracht bestuurlijk besproken en vastgesteld. Dan is ook bekend wanneer én in welke vorm de afronding van de VAR in de volgende BO's MIRT aan de orde komt.</li></ul>
<b>6.</b>	<b>VEZA</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ De capaciteitsanalyse van Prorail biedt vanuit Nederlands perspectief geen aanknopingspunten om een Sloeboog(variant) op de agenda te houden. De minister en de regio zullen beiden de gevoelens aan Vlaamse zijde peilen.</li><li>❖ Indien blijkt dat België kiest voor het doortrekken van lijn 11 als gevolg van een mogelijk knelpunt op lijn 12, zal samenwerking met België moeten worden gezocht.</li></ul>

7.	<p><b>Aansluiting Goes op de A58</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het verzoek van de regio om een financiële bijdrage van € 8,8 mln van VenW voor een directe aansluiting van Goes op de A58 blijft op de agenda staan tot najaar 2010.</li> </ul>
8.	<p><b>N62 Sluiskiltunnel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Omdat de bijdrage van het Vlaamse Gewest voor het verdiept aanleggen van de Sluiskiltunnel nog niet binnen is, maakt de provincie Zeeland op verzoek van de minister inzichtelijk wat de consequenties zijn van het alsnog terugvallen op een ondiepe zinktunnel in plaats van een diepe boortunnel, waarvoor nu een aanbestedingsprocedure loopt.</li> </ul>
9.	<p><b>Verkenning A58</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het rijk start voortvarend de verkenning naar het traject St. Annabosch-Galder.</li> <li>❖ Voor het traject Tilburg – Eindhoven wordt in overleg tussen VenW en de regio versneld een pakket aan quick wins uitgewerkt. Over dit pakket vindt besluitvorming plaats in het BO MIRT najaar 2010.</li> <li>❖ Voor een mogelijke verkenning Tilburg – Eindhoven zal de regio eerst zelf bezien of zij een substantiële (financiële) bijdrage hiervoor kan leveren. Indien dit mogelijk blijkt dan zal over het vervolg in het BO MIRT najaar 2010 worden overlegd.</li> <li>❖ Voor het traject Bergen op Zoom – Markiezaat wordt door rijk en regio samen specifiek nagegaan of er in de toekomst capaciteitsknelpunten te verwachten zijn, omdat de regio verbaasd is dat de NMCA geen knelpunt voorziet op dit traject. In het BO MIRT najaar 2010 staat dit opnieuw op de agenda.</li> </ul>
10.	<p><b>Verkenning Capaciteit Volkeraksluizen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Zeeland neemt kennis van onderstaande afspraken, die in het BO MIRT Brabant zijn gemaakt: <ul style="list-style-type: none"> <li>❑ Er is ingestemd met het nemen van een startbeslissing voor een MIRT-verkenning Capaciteit Volkeraksluizen door het rijk, op basis van het concept-startdocument van 6 mei 2010.</li> <li>❑ Er is ingestemd met het BO MIRT Noord-Brabant als het BO waar het rijk het MIRT overleg voert met de regio over deze verkenning. De BO's MIRT Zeeland en Zuidvleugel worden geïnformeerd.</li> <li>❑ Er is ingestemd met het inschakelen van de Stuurgroep Zuidwestelijke Delta als bestuurlijk platform voor deze verkenning, onder voorbehoud van akkoord van deze stuurgroep in haar eerstvolgende vergadering (juli 2010). Tevens zal het startdocument in deze stuurgroepvergadering geagendeerd worden.</li> <li>❑ Er is ingestemd met het opnemen van de startbeslissing in het protocol en (afhankelijk van de uitkomsten) in de uitvoeringsovereenkomst, bedoeld bij punt Volkerak-Zoommeer.</li> </ul> </li> </ul>
11.	<p><b>Volkerak/Zoommeer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De Stuurgroep zuidwestelijke Delta laat een studie uitvoeren naar de meekoppelende</li> </ul>

	<p>belangen en kansen voor gebiedsontwikkelingen met de zoetwatervoorzieningen van een zout Volkerak-Zoommeer. Deze studie vormt een bouwsteen voor de financiële analyse van de kosten en opbrengsten.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De uitwerking van een integraal inrichtingsplan ten behoeve van gebiedsontwikkeling rondom het Volkerak-Zoommeer wordt ter hand genomen onder leiding van het Bestuurlijk Overleg Krammer-Volkerak in nauwe samenspraak met stakeholders.</li> <li>❖ Benodigde maatregelen worden volgens plan verder uitgewerkt.</li> <li>❖ De praktijkproef zoutlekbestrijding in de Stevinsluizen is inmiddels gestart. Hiervoor is veel belangstelling. Eerdere labproeven met een schaalmodel die Deltares in Delft heeft uitgevoerd hebben aangetoond dat de innovatie werkt om de zoutlek terug te dringen. De eerste resultaten van de praktijkproef zijn veelbelovend.</li> <li>❖ Het project is opgenomen in het Nationaal Waterplan (NWP).</li> </ul>
<b>12.</b>	<p><b>Integrale kustontwikkeling Walcheren</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De provincie zal het initiatief nemen om in juni een werkbijeenkomst te organiseren met Waterschap, RWS Zeeland, VenW en VROM en wellicht andere departementen, zoals WWI en LNV.</li> </ul>
<b>13.</b>	<p><b>N57/N59</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ VenW heeft middelen gereserveerd om gedetailleerd onderzoek te laten doen om te bepalen welke maatregelen het meest geschikt zijn om wegvakken met 2 EuroRAP-sterren op te waarderen naar minimaal 3-sterrenniveau.</li> <li>❖ In het onderzoek zal aandacht zijn voor een goede inpassing van maatregelen op de 2-sterren wegvakken binnen het gehele traject. Het streven is om dit onderzoek dit najaar te hebben afgerond.</li> </ul>
<b>14.</b>	<p><b>Pallas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De provincie Zeeland vraagt het kabinet mee te denken hoe ervoor te zorgen dat <ul style="list-style-type: none"> <li>❑ de Hoge Flux reactor Pallas behouden blijft voor Nederland en</li> <li>❑ hoe die op de beste plek komt.</li> </ul> <p>Als de HFR er komt, heeft Zeeland een locatie beschikbaar.</p> </li> <li>❖ VROM is coördinerend ministerie in het kader van vergunningverlening en VWS is aanspreekpunt in het kader van de problematiek van de productie van medische radio-isotopen.</li> </ul>

## AFSPRAKENLIJST BESTUURLIJK OVERLEG MIRT VOORJAAR 2010

### NOORD-BRABANT

<b>1.</b>	<b>Vervolg planstudie A27 Lunetten-Hoopolder (L-H)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Het rijk en de regionale Bestuurlijke Adviesgroep A27 (BAG) willen het voorkeursalternatief gefaseerd realiseren, vanwege het ontbreken van voldoende financiële middelen op de rijksbegroting om het voorkeursalternatief direct in zijn geheel te realiseren.</li><li>❖ De brug bij Gorinchem (deeltraject Scheiwijk-Werkendam) is het grootste knelpunt dat volgens het rijk en de BAG zo spoedig mogelijk moet worden aangepakt.</li><li>❖ Het rijk zal, parallel aan de tweede fase van de MER voor de A27 Lunetten - Hoopolder, een faseringsplan uitwerken voor een spoedige aanpak van de brug bij Gorinchem met daarbij een faseringstrategie voor de aanliggende deeltrajecten (Hoopolder- Werkendam en Scheiwijk-Lunetten). Start realisatie is conform het MIRT voorzien in 2013.</li></ul>
<b>2.</b>	<b>Spoor Breda-Utrecht</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Alle onderzochte maatregelen bij de A27 om een spoor Breda-Utrecht niet onmogelijk te maken zijn juridisch lastig en/of vertragen de wegverbreding. Vastgesteld wordt dat niemand dat wil.</li><li>❖ Er is echter geen reden om aan te nemen, dat er grote bedreigingen zijn vanuit de wegaanleg om ooit tot de spoorlijn te kunnen komen. Regio zal zelf een onderzoek doen naar wat niet onmogelijk maken nog extra zou kunnen zijn.</li><li>❖ RWS en ProRail kunnen door de regionale overheden vanuit hun kennisrol benaderd worden, maar zullen geen actieve rol binnen dit onderzoek vervullen.</li></ul>
<b>3.</b>	<b>Brainport Oost</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ T-structuur: FES-procedure loopt nog en wordt afgewacht. Ministerie VenW zegt toe contact op te nemen met de bewindslieden van Financiën en EZ om de FES-procedure vanuit een positieve grondhouding te bespoedigen. Planning is dat de besluitvorming in het kabinet in juni 2010 plaats vindt.</li></ul>
<b>4.</b>	<b>N279 Noord 's-Hertogenbosch - Veghel</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ De provincie heeft een subsidieaanvraag voor de reconstructie van de N279 tussen 's Hertogenbosch en Veghel naar 2x2 rijstroken en een maximum snelheid van 100 km/h ingediend bij VenW. VenW heeft in overleg aangegeven dat er onvoldoende argumenten zijn om de subsidieaanvraag te honoreren. In de ogen van VenW wordt de problematiek afdoende opgelost door de 80 km-variant met gelijkvloerse kruispunten, die minder kost dan de subsidiegrens (BDU) van € 112,5 mln.</li><li>❖ De provincie heeft tot het volgende BO MIRT de gelegenheid om eventuele tussenvarianten te onderzoeken en te bespreken met VenW, waarbij overigens geen toezegging wordt gedaan dat daarvoor wel financiering zou zijn.</li><li>❖ De problematiek van de aansluiting Eerde A50 wordt meegenomen in het reguliere overleg tussen provincie en RWS.</li></ul>

<p><b>5.</b></p>	<p><b>A58</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het rijk start voortvarend de verkenning voor traject St. Annabosch - Galder.</li> <li>❖ Voor het traject Tilburg – Eindhoven wordt in overleg tussen VenW en de regio een additioneel maatregelenpakket van quick-wins uitgewerkt. Over dit pakket vindt besluitvorming plaats in het BO MIRT najaar 2010.</li> <li>❖ Voor een mogelijke verkenning Tilburg – Eindhoven zal de regio eerst zelf bezien of zij een substantiële (financiële) bijdrage hiervoor kan leveren. Indien dit mogelijk blijkt dan zal over het vervolg in BO MIRT najaar 2010 worden overlegd.</li> <li>❖ De landzijdige ontsluiting van Eindhoven Airport zoals aan de orde aan de Alderstafel Eindhoven wordt betrokken bij het nader overleg over het traject Tilburg – Eindhoven.</li> <li>❖ VenW zal het ministerie van Defensie om een nadere onderbouwing vragen van de kosten (€ 22 mln) van verplaatsing van militair vliegverkeer naar een ander vliegveld.</li> <li>❖ De regio ziet haar bijdrage aan de verplaatsing van het militair vliegverkeer als onderdeel van een totaalpakket, verder bestaande uit maatregelen inzake de landzijdige bereikbaarheid van Eindhoven Airport (IC station, 2<sup>e</sup> HOV-lijn en A58 aansluiting). De landzijdige ontsluiting van Eindhoven Airport, zoals aan de orde aan de Alderstafel Eindhoven, wordt betrokken bij het nader overleg over het traject Tilburg – Eindhoven in het BO MIRT najaar 2010.</li> </ul> <p><b>N65</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het rijk start met de regio - in het kader van de Mobiliteitsaanpak (ambitie N-wegen) - een integrale gebiedsgerichte pilot voor de N65. Hierin zal met name aandacht zijn voor sleutelkwesties zoals leefbaarheid en veiligheid (w.o. specifiek aandacht voor Vught).</li> <li>❖ Parallel aan de start van de pilot zal de regio een voorstel voor een financieringsconstructie voor de maatregelen uit de pilot opstellen. De regio doet een beroep op alle betrokkenen om te bezien welke bijdrage mogelijk is.</li> </ul>
<p><b>6.</b></p>	<p><b>A67</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Op korte termijn zal een MIRT onderzoek worden gestart. Hierin staan twee hoofdvragen centraal. <ul style="list-style-type: none"> <li>❑ Op welk moment in de tijd zal de capaciteit (op delen) van de A67 onvoldoende zijn? Hierbij worden de ontwikkelingen in de Zuidoostvleugel van BrabantStad (Brainport) en Greenport Venlo (inclusief de rol van het spoor) en de ontwikkeling van Antwerpen en Rotterdam en de specifieke kenmerken van het hoge percentage vrachtverkeer betrokken. Ook wordt op het effect van de aanleg van nieuwe wegen (A74) op bestaande knooppunten (Zaarderheiken) ingezoomd.</li> <li>❑ Welke duurzame oplossingsvarianten zijn denkbaar en wat kost dat? De resultaten zullen besproken worden in het BO MIRT voorjaar 2011.</li> </ul> </li> <li>❖ Rijk en regio bereiden gezamenlijk een pakket van No Regret maatregelen voor. Definitieve afspraken zullen hierover in het BO MIRT najaar 2010 worden gemaakt. De exacte financiële omvang van het No Regret Pakket is nog niet bekend. Geschat wordt rond € 60 mln (30 mln verkeer en vervoer, 30 mln natuur en landschap). Uit ramingen kan blijken dat minder nodig is. Daarom nemen de partijen tot november 2010 de tijd om deze maatregelen verder te detailleren en een betere kostenraming op te stellen. In de diverse begrotingen gaan VenW en LNV naar ruimte zoeken, uitgaande van een investering van maximaal 2 keer € 30 mln. De regio vraagt hierbij extra aandacht voor de aansluitingen Someren en Geldrop en vindt dat deze infrastructurele maatregelen gerealiseerd dienen te worden, ook als blijkt dat er onvoldoende financiële ruimte is in</li> </ul>



	<p>pakket 8 van de MobiliteitsAanpak. VenW is bereid om dit in dat geval bij de uitwerking van het No Regret pakket mee te nemen.</p>
<b>7.</b>	<p><b>Nationaal Deltaprogramma (NDP)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Implicaties van de plannen van aanpak NDP zullen worden besproken in het najaarsoverleg.</li> <li>❖ MIRT-onderzoeken kunnen na goedkeuring in NBO in het BO MIRT najaar 2010 aan de orde komen om te bezien op welke wijze invulling kan worden gegeven aan het verdere proces en de samenwerking tussen rijk en regio.</li> </ul>
<b>8.</b>	<p><b>Visie Brainport 2020</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Kennis genomen van de stand van zaken.</li> </ul>
<b>9.</b>	<p><b>Alderstafel en Luchthaven Eindhoven</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Kennis genomen van de stand van zaken. Zie ook afspraak bij punt 6, A58.</li> </ul>
<b>10.</b>	<p><b>Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De herziene lijst van knelpunten wordt vastgesteld.</li> <li>❖ Voor de zomer geeft het provinciale platform ontsnippering per knelpunt aan wat de verwachte kosten van de ervoor benodigde maatregelen zijn.</li> <li>❖ Voor de zomer zal het provinciale platform ontsnippering de knelpunten prioriteren.</li> <li>❖ Het coördinatiepunt MJPO zal hierbij vanuit het rijk faciliteren door per provinciale platform ontsnippering een bijeenkomst te beleggen.</li> <li>❖ Elk provinciale platform ontsnippering komt op basis van deze prioritering en het budget tot een voorstel voor programmering voor de rest van de duur van het programma.</li> <li>❖ De stuurgroep MJPO zal - mede gebruik makend van de Midterm Review van het ILG - het BO MIRT najaar 2010 een totaalvoorstel doen voor de programmering van knelpunten voor de gehele periode (tot en met 2018).</li> <li>❖ De nieuwe knelpuntenlijst zoals vastgesteld in de Stuurgroep, wordt in het BO overgenomen.</li> </ul>
<b>11.</b>	<p><b>Onderzoek Agrofoodcomplex Oost-Brabant/Noord-Limburg</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Kennis is genomen van de stand van zaken.</li> </ul>
<b>12.</b>	<p><b>Nationaal Landschap Groene Woud</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Kennis is genomen van de stand van zaken.</li> </ul>
<b>13.</b>	<p><b>Verkenning Capaciteit Volkeraksluizen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Er is ingestemd met het nemen van een startbeslissing voor een MIRT-verkenning Capaciteit Volkeraksluizen door het rijk, op basis van het concept-startdocument van 6 mei 2010.</li> <li>❖ Er is ingestemd met het BO MIRT Noord-Brabant als het BO MIRT waar het rijk het MIRT overleg voert met de regio over deze verkenning. De BO's MIRT Zeeland en Zuidvleugel</li> </ul>

	<p>worden geïnformeerd;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Er is ingestemd met het inschakelen van de Stuurgroep Zuidwestelijke Delta als bestuurlijk platform voor deze verkenning, onder voorbehoud van akkoord van deze stuurgroep. In overleg met deze stuurgroep zal het startdocument in de eerstvolgende stuurgroepvergadering (juli 2010) geagendeerd worden.</li> <li>❖ Er is ingestemd met het opnemen van de (startbeslissing voor deze) MIRT-verkenning in het protocol en (afhankelijk van de uitkomsten) in de uitvoeringsovereenkomst, bedoeld bij punt 11 (Volkerak-Zoommeer, BO MIRT Zeeland).</li> </ul>
<b>14.</b>	<p><b>Volkerak – Zoommeer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Kennis is genomen van de stand van zaken. Zie agendapunt 11 van de afspraken bij Zeeland.</li> </ul>
<b>15.</b>	<p><b>Verkenning Antwerpen - Rotterdam (VAR)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Tijdens de nog te plannen bestuurlijke conferentie (eind juni/begin juli) wordt de aangepaste opdracht bestuurlijk besproken en vastgesteld. Dan is ook bekend wanneer én in welke vorm de afronding van de VAR in de volgende BO's MIRT aan de orde komt.</li> </ul>
<b>16.</b>	<p><b>Internationale treinverbindingen België</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Resultaten van lopend overleg worden afgewacht.</li> </ul>
<b>17.</b>	<p><b>Internationale treinverbindingen naar Duitsland</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het initiatief voor het tot stand komen van deze verbindingen ligt zoals afgesproken bij de regio, zie ook de afspraken in vorig BO MIRT. VenW kan faciliteren als dat nodig is en inbreng hebben als informatieverschaffer en sparringpartner.</li> <li>❖ VenW zal zich aansluitend inzetten om conform de in de Tweede Kamer besproken uitvoering van de motie Mastwijk/Anker te kijken of contractuele afspraken gemaakt kunnen worden.</li> </ul>

## AFSPRAKENLIJST BESTUURLIJK OVERLEG MIRT VOORJAAR 2010

### LIMBURG

<b>1.</b>	<b>Maasvallei – Veiligheidsmaatregelen tot 2020</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Prioriteit ligt bij het afronden van het project Maaswerken. Dit project zorgt voor meer waterveiligheid in Limburg. Het beschermingsniveau van 1/250 per jaar, dat als norm geldt, zal door Maaswerken niet in het gehele Maasdal gerealiseerd kunnen worden. Daarvoor zijn aanvullende werkzaamheden nodig, verder reikend dan de huidige scope van Maaswerken. Dit zal o.a. blijken uit de derde ronde toetsen op veiligheid (2011), waar de Limburgse waterkeringen voor de eerste maal getoetst worden. Verbetermaatregelen worden – onder voorwaarden - opgenomen in het derde Hoogwaterbeschermingsprogramma (2012 e.v.). Verder is voor het halen van het beschermingsniveau 1/250 een quick scan gebiedsontwikkeling uitgevoerd, om daarmee zicht te krijgen op het totaal aan aanvullende werkzaamheden. Tenslotte wordt de lange termijnopgave nader uitgewerkt in het deelprogramma Rivieren van het Deltaprogramma.</li></ul>
<b>2.</b>	<b>Maasvallei – Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Er komt een MIRT-onderzoek naar de gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum.</li><li>❖ In het BO najaar 2010 zal op basis van een plan van aanpak besloten worden over prioriteiten, voortrekkerschap etc.</li><li>❖ De gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum wordt onderdeel van het Deltaprogramma.</li></ul>
<b>3.</b>	<b>Maasvallei – Hoogwaterverbinding Bergen-Nieuw Bergen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ VenW vindt de voorgestelde hoogwaterverbinding te kostbaar. De situatie Bergen-Nieuw Bergen zal betrokken worden bij de plannen die in het kader van het Deltaprogramma worden ontwikkeld. De provincie ontvangt op korte termijn een brief met deze strekking.</li></ul>
<b>4.</b>	<b>Greenport Venlo - Verkenning A67</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Op korte termijn zal een MIRT onderzoek worden gestart. Hierin staan twee hoofdvragen centraal:<ul style="list-style-type: none"><li>❑ Op welk moment in de tijd zal de capaciteit (op delen) van de A67 onvoldoende zijn? Hierbij worden de ontwikkelingen in de Zuidoostvleugel van BrabantStad (Brainport) en Greenport Venlo (inclusief de rol van het spoor) en de ontwikkeling van Antwerpen en Rotterdam en de specifieke kenmerken van hoge percentage vrachtverkeer betrokken. Ook wordt op het effect van de aanleg van nieuwe wegen (A74) op bestaande knooppunten (Zaarderheiken) ingezoomd.</li><li>❑ Welke duurzame oplossingsvarianten zijn denkbaar en wat kost dat?</li></ul>De resultaten zullen besproken worden in het BO voorjaar 2011.</li><li>❖ Rijk en regio bereiden gezamenlijk een pakket van No Regret maatregelen voor. Definitieve afspraken zullen hierover in het BO MIRT najaar 2010 worden genomen. De exacte financiële omvang van het No Regret Pakket is nog niet bekend. Geschat wordt rond € 60 mln (€ 30 mln verkeer en vervoer, € 30 mln natuur en landschap). Daarom</li></ul>

	<p>nemen de partijen tot november 2010 de tijd om deze maatregelen verder te detailleren en een betere kostenraming op te stellen. Voor het No Regret Pakket Limburg is € 10 mln opgenomen in de begroting van VenW.</p>
<b>5.</b>	<p><b>A2-zone/Westelijke mijnstreek – Zuidaansluiting Chemelot (spoor)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ VenW ziet het Emplacement Zuidelijke Spoor aansluiting (EZS) als een regionaal project waarmee ook rijksbelangen worden gediend (o.a. veiligheid en economische ontwikkelingen).</li> <li>❖ VenW draagt maximaal € 5 mln bij aan het project.</li> <li>❖ De provincie zal zorgdragen voor uitvoering van het project en het bedrijfsleven hierbij betrekken.</li> <li>❖ De provincie zal zich inspannen om het overblijvende deel van de kosten te financieren. Hierbij zullen ook de mogelijkheden van EFRO-gelden en een bijdrage van EZ worden benut.</li> <li>❖ De initiatiefnemers zullen bezien of besparingen op de realisatiekosten van ProRail mogelijk zijn.</li> </ul>
<b>6.</b>	<p><b>Parkstad Limburg – Onorthodoxe maatregelen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het voorgestelde MIRT onderzoek naar onorthodoxe maatregelen krimp in Parkstad wordt gestart.</li> <li>❖ De voortgang wordt besproken in het BO najaar 2010, de eindrapportage wordt besproken in het BO voorjaar 2011.</li> <li>❖ Trajecten die al in gang zijn gezet voor de aanpak van de krimp mogen geen hinder ondervinden van dit startbesluit en vormen uitgangspunt voor het MIRT-onderzoek.</li> </ul>
<b>7.</b>	<p><b>Parkstad Limburg – Aansluiting A76 Nuth/Parkstad Buitenring</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ VenW is bereid de gereserveerde rijksbijdrage van € 50 mln op basis van de ingediende plannen (turborotonde) te verhogen tot € 63,5 mln zodat de aansluiting van de Parkstad Buitenring op de A76 kan worden uitgevoerd. In dit bedrag zijn alle bijkomende kosten opgenomen zoals BTW, planstudiecosten, apparaatskosten van de provincie, kosten voorbereiding uitvoering en de kosten van de realisatie zelf.</li> </ul>
<b>8.</b>	<p><b>Maastricht Heuvelland – Ruimtelijk Pakket Maastricht-Noord</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Met de inhoudelijke afbakening van het RMP Maastricht-Noord zoals voorgesteld door het projectteam wordt ingestemd.</li> <li>❖ Op basis van herijkte ruimtelijke programma's en in combinatie met een verkeersontwerp voor het Noorderbrug-tracé, werken rijk en regio gezamenlijk diverse varianten integraal uit (waaronder de huidige voorkeursvariant van de regio).</li> <li>❖ Regio en rijk werken gezamenlijk een voorstel uit voor een sluitende 'Businesscase RMP Maastricht-Noord' ten behoeve van een MIRT-projectbeslissing in het BO MIRT najaar 2010. De risico's voor de investeringen liggen in volledig in de regio (c.q. de WOM). Dit moet een uitgangspunt bij de businesscase zijn.</li> <li>❖ VenW is bereid een bedrag van maximaal € 60 mln te reserveren voor de uitvoering van het RMP. Dit bedrag komt op de financiële middelen die reeds beschikbaar zijn gesteld binnen het kader van het Nota Ruimtebudget (€ 10 mln) en het Actieplan Regionaal Openbaar Vervoer (€ 24 mln).</li> </ul>

<p><b>9.</b></p>	<p><b>Meerjarenprogramma Ontsnippering</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De groslijst van Limburgse ontsnipperingsprojecten wordt vastgesteld.</li> <li>❖ In het BO najaar 2010 zal een landelijke prioritering en programmering van het MJPO worden besproken en regiogewijs worden vastgesteld.</li> <li>❖ De uitwerking in Limburg zal in principe worden gekoppeld aan de gebiedsontwikkeling.</li> <li>❖ Binnen de provincie Limburg zal één aanspreekpunt worden ingericht voor de uitvoering.</li> </ul>
<p><b>10.</b></p>	<p><b>Verstedelijkingsafspraken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio zullen bezien of de cijfers in de gebiedsagenda/verstedelijkingsafspraken op basis van nieuwe prognoses (o.a. PRIMOS, E'til, Pearl) aanpassing behoeven, een ander ter vaststelling in het BO MIRT najaar 2010.</li> <li>❖ In het BO MIRT najaar 2010 zal de stand van zaken met betrekking tot de woonvisies worden gemeld. In het BO MIRT voorjaar 2011 moeten alle woonvisies klaar zijn.</li> <li>❖ Het kabinet zal op korte termijn een besluit nemen over de verdeling van € 31 mln uit het nationaal actieplan Bevolkingsdaling.</li> </ul>