

BIJLAGE 1:

AFSPRAKENLIJST BESTUURLIJK OVERLEG MIRT VOORJAAR 2011

Voorts treft u verder bijgevoegd:

- Bijlage 1B; een financieel overzicht van de tijdens dit BO MIRT gemaakte afspraken, conform het commissieverzoek van de vaste Kamercommissies voor IenM;
- Bijlage 1C; een overzicht van de te decentraliseren projecten in het kader van de Nota Ruimte en BIRK;
- Bijlage 1D; de "Eindrapportage van het MIRT-onderzoek naar onorthodoxe maatregelen binnenstedelijke gebiedsontwikkeling";
- Bijlage 1E; de uitkomsten van de 'MIRT verkenning Antwerpen Rotterdam' (MIRT VAR);
- Bijlage 1F; de laatste voortgangsrapportage 'adviescommissie Versnelling en Verbetering Besluitvorming Infrastructuur' (VVBI).

NOORD-HOLLAND, FLEVOLAND, UTRECHT EN RRAAM

1.	<p>Prioritering opgaven en projecten</p> <p>❖ Utrecht opgaven</p> <p>Rijk en regio delen de visie dat de grootste ruimtelijke gebiedsopgaven in Utrecht met een rijksverantwoordelijkheid (geheel of gedeeltelijk) zijn:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Het goed laten functioneren van de draaischijf Nederland (weg, water, spoor).2. Verbeteren van de waterveiligheid langs de Lek en Neder-Rijn (hoogwaterbeschermingsprogramma, Ruimte voor de Rivier, Deelprogramma Rivieren van het deltaprogramma) en zoetwatervoorziening via het hoofdwatersysteem;3. Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief Natura 2000;4. Op lange termijn stimuleren van regionale ontwikkeling van de A12-zone. Het Rijk neemt het boekje "Verstedelijkingsperspectief A12 centraal in ontvangst. <p>❖ Utrecht projecten</p> <p>Rijk en regio zijn het eens over inzet van het Rijk op de volgende projecten in de periode tot en met 2020 en in de periode 2021-2028:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Realiseren van de reeds gestarte trajecten: knooppunt Hoevelaken en de Ring Utrecht. Met na 2020 de verbreding van de A12 (een extra rijstrook in beide rijrichtingen op de parallelbaan inclusief de huidige Galecopperbrug). En een goede aansluiting van de Ring op de A27 Lunetten-Everdingen;2. De tram van Utrecht CS naar de Uithof;3. Faciliteren van de woningbouwopgave (onder meer door crisis en herstelwet, omgevingsrecht, inzet rijksvastgoed);4. Het voortzetten van het gesprek over OV in de stad waarbij de eerste stap is het scherper krijgen van de problematiek middels het lopende MIRT-onderzoek;5. Faciliteren van grotere schepen via het Lekkanaal waaronder realisatie van de 3e kolk Beatrixsluis, zorgen voor waterveiligheid langs de Lek en Neder-Rijn en het creëren van voldoende ligplaatsen in het Amsterdam-Rijnkanaal.
-----------	--

	<p>De regio zal daarbij inzetten op:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Voortvarend meewerken aan realisatie van de afgesproken projecten tot 2023; 2. Prioriteit geven aan binnenstedelijk bouwen en inzetten op het verbeteren van de grootstedelijke bereikbaarheid; 3. Realiseren van de groenopgave. <p>❖ Noord-Holland, Flevoland opgaven</p> <p>Rijk en regio delen de visie dat de grootste ruimtelijke gebiedsopgaven in Noord-Holland en Flevoland met een rijksverantwoordelijkheid (geheel of gedeeltelijk) zijn:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verbetering van de bereikbaarheid van de Metropoolregio Amsterdam (met name aan de noordkant van Amsterdam en op termijn de achterlandverbinding naar het oosten); 2. Het versterken van de mainport Schiphol en het bijbehorende netwerk van verbindingen door opstellen Rijksstructuurvisie voor de Schipholregio (SMASH). Hierin wordt onderzocht welke ruimtelijke en infrastructurele randvoorwaarden daartoe moeten worden geborgd. De samenhang met de overige ruimtelijke opgaven, zoals infrastructuur, woningbouw en energie komen ook in deze structuurvisie aan bod. 3. De ontwikkeling van de Zuidas als economische toplocatie en infrastructuurknooppunt, met een optimale en hoogwaardige verknoping van de netwerken weg, spoor en regionaal en lokaal openbaar vervoer. 4. De ontwikkeling van de drievoudige ambitie in het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer (verstedelijking, infrastructuur en natuur). 5. Een nadere verkenning van de verstedelijkingsmogelijkheden in Zaan- en IJ-oeveren waarbij tegelijkertijd de economische functie van de haven behouden blijft. 6. Versterking van de waterkeringen en meerlaagse veiligheid (inrichting) en het verbeteren van het ecologisch systeem van het Markermeer-IJmeer. 7. Het verzorgen van een adequate zeetoeegang van de IJ-mond (Zeesluis IJmuiden). <p>❖ Noord-Holland, Flevoland projecten</p> <p>Het Rijk en de regio bespreken onderling hun prioriteitenlijsten.</p>
<p>2.</p>	<p>Verstedelijking</p> <p>❖ Rijk en regio kijken gezamenlijk op welke wijze de investeringscondities voor woningbouw verbeterd kunnen worden. Om de realisatie van de bouwopgave zoveel mogelijk te ondersteunen en op gang te houden, zetten zij in op de volgende zaken:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Verbetering van de investeringscondities (inclusief nader onderzoeken van slimme inzet rijksvastgoed) – Permanent maken van de Crisis- en Herstelwet – Herziening van het Bouwbesluit – Vernieuwing van het omgevingsrecht <p>❖ De regio zal:</p> <ul style="list-style-type: none"> – (Nog eens) kritisch te kijken naar de eigen lokale/regionale randvoorwaarden die het binnenstedelijk bouwen kunnen bemoeilijken (zoals parkeernormen, de

	<p>verhouding sociaal/vrije sector, welstand etc.).</p> <ul style="list-style-type: none"> - In het BO MIRT najaar 2011 concreet maken welke rijksregelgeving het bouwen nu bemoeilijkt en dit met casuïstiek onderbouwen. En daarbij aangeven welke knellende rijksregels zij aangepast wenst te zien, cq. welke verruimende regels/beleid zij van het rijk vraagt.
3.	<p>Ombouw Amstelveenlijn</p> <p>De resultaten van de nadere uitwerking te bespreken in het BO MIRT in het najaar en op dat moment na te gaan welke besluiten worden gevraagd, mede in relatie tot aan de ombouw Amstelveenlijn gerelateerde projecten als de Zuidas en de HOV knoop Amstelveen.</p>
4.	<p>A8-A9</p> <p>Het Rijk en de regio nemen de verbinding A8-A9 in het perspectief van de capaciteitsknelpunten op de A7/A8/A10-Noord, waarbij gekeken wordt in hoeverre de verbinding A8-A9 een oplossing kan zijn voor die NMCA-knelpunten.</p>
5.	<p>Tram Utrecht CS – Uithof</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De minister van IenM zegt een rijksbijdrage van € 110 miljoen (prijspeil 2010, inclusief BTW) voor de tram van Utrecht CS naar de Uithof definitief toe. Met het oog op het verkrijgen van een nog scherper inzicht in de kosten wordt een aantal aandachtspunten geformuleerd die in het subsidiebesluit zullen worden geborgd. ❖ Een aantal technische punten v.w.b. de Oosterspoorbaan zal door Rijk en regio in gezamenlijkheid worden bezien.
6.	<p>Knooppunt Hoevelaken</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Ingezet wordt op vervlechting van de verdere tracé-uitwerking en de aanbesteding van de realisatie. ❖ Ingezet wordt op een marktbenadering waarbij een pakket van Eisen en Wensen uitgangspunt is. Dit pakket wordt vastgelegd in een bestuursovereenkomst. Daarin worden o.a. ook de beoordelingscriteria van de aanbiedingen opgenomen. ❖ Het beschikbare rijksbudget is € 800 miljoen (incl. BTW en BLD, prijspeil 2010) aangevuld met een wezenlijke cofinanciering door de regio. Het rijksbudget wordt geïndexeerd op basis van de IBOI, conform uitkering door het ministerie van Financiën. ❖ In de komende periode worden het pakket van Eisen en Wensen, de voorwaarden voor en hoogte van de bijdrage van de regio, en een Plan van Aanpak voor de vervlechting (waarin o.m. een duidelijke mijlpalenplanning wordt opgenomen) uitgewerkt. Inzet is de vaststelling van de bestuursovereenkomst in het BO MIRT najaar 2011.
7.	<p>Omlegging A9 Badhoevedorp</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) 15 juni wordt ongewijzigd genomen zoals het nu voorligt.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ In de periode tussen het OTB en TB wordt in gezamenlijkheid op basis van een ingebrachte reactie van de regio de door de regio gewenste optie voor aansluiting Badhoevedorp uitgewerkt. Ter dekking van de kosten worden aanbestedingsmeevallers benut. ❖ Het TB wordt dan met gewijzigde aansluiting genomen (dat is juridisch mogelijk). Het vervolg daarvan is dat het TB niet meer in 2011 kan worden vastgesteld maar begin 2012. Daarom wordt hierop de bestuursovereenkomst aangepast. ❖ Indien het onverhoopt niet lukt de financiering rond te krijgen, zal gezamenlijk worden besloten of in het TB wordt teruggevallen op het ontwerp uit het OTB, dan wel dat partijen aanvullende financiering ter beschikking stellen.
8.	<p>Verkenning stedelijke bereikbaarheid Almere (VSBA)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Tijdens de Stuurgroep RRAAM van 17 juni a.s. verneemt het Rijk of de regio kan instemmen met de voorziene bijdrage (voorstel is 2/3 deel) en besluitvorming kan plaatsvinden. De financiering van dit pakket preludeert niet op bijdragen en een financieringsverdeling rijk-regio in de toekomst.
9.	<p>AGU</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het rijk geeft aan dat de A27 geen knelpunt vormt in de NMCA en dat voorfinanciering pas aan de orde is als middelen in het verlengde MIRT zijn opgenomen. Wel wordt afgesproken dat: <ul style="list-style-type: none"> – bekeken wordt of er een combinatie gemaakt kan worden met het groot onderhoud dat voor de A27 gepland staat in relatie tot het realiseren van een wegwitbreiding tot 2x3, eventueel aan te vullen met een regionale bijdrage; – besluitvorming over AGU wordt meegenomen in kader van besluitvorming over RRAAM in 2012, indien daar aanleiding toe is.
10.	<p>NMCA</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De knelpuntenlijst en -kaart worden opgenomen in de NMCA-rapportage. Uit de totale NMCA-rapportages moet helder zijn waarom punten die de regio bij het spoor als knelpunt ziet, niet als knelpunt zijn opgenomen. Dit wordt nog met de regio afgestemd. De regio wordt betrokken bij de verdere uitwerking van de nieuwe integrale indicator (deur-tot-deur) en er wordt bewerkstelligd dat deze resulteert in een transparante en begrijpelijke indicator.
11.	<p>Beter Benutten</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De komende maanden worden onder verantwoordelijkheid van een trioschap, te weten de minister van IenM, een nader te benoemen regionale bestuurder en een vertegenwoordiger van het regionale bedrijfsleven een regionaal benuttingspakket opgesteld om de (regionale) bereikbaarheid op korte en middellange termijn te verbeteren. In het BOMIRT najaar 2011 wordt dit regionaal benuttingspakket vastgesteld en worden ook afspraken gemaakt over de financiering van het pakket door de betrokken partijen (Rijk, regio en bedrijfsleven).

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio Utrecht bezien of er synergie te bereiken is door de aanleg van ligplaatsen bij de Beatrixsluizen te beschouwen in samenhang met de regionale plannen voor de binnenhaven bij Het Klooster. ❖ Rijk en regio Utrecht kijken gezamenlijk of het voorstel van de regio om overdruk van de rijkswegen op het onderliggend wegennet op te vangen is in te passen binnen het budget van Beter Benutten. Het voorstel van de regio gaat daarbij uit van incar-toepassingen in combinatie met beperkte infrastructurele aanpassingen op het onderliggende wegennet.
12.	<p>Herijking Nota Ruimte projecten</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De Nota Ruimte- en BIRK-projecten worden voor zover mogelijk gedecentraliseerd, dan wel nu, dan wel zodra de uitvoering zodanig is dat er vertrouwen is dat de middelen worden besteed waarvoor ze zijn toegekend. Het Rijk blijft betrokken bij een aantal prioritaire gebieden; voor de regio Noord-Holland en Flevoland zijn dat Almere en (vooralsnog) Westflank Haarlemmermeer. Zie bijlage 1C voor een overzicht herijkte Nota Ruimte- en BIRK-projecten.
13.	<p>Programma Hoogfrequent Spoor (PHS/OV SAAL)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio hebben een gezamenlijk beeld van de actuele stand van zaken op dit moment en zijn het eens met de insteek om eind 2011 een landelijke bestuurlijke conferentie te organiseren. ❖ Het Rijk heeft in de PHS planuitwerking voldoende oog voor de samenhang met OV SAAL en Zuidas en borgt een tijdige afstemming. Dit geldt ook voor het knelpunt Amsterdam CS. ❖ Het Tracébesluit vrije kruising Transformatorweg is uitgangspunt voor het ministerie van IenM en moet worden uitgevoerd, tenzij ProRail volgens alle betrokken partijen voldoende kan aantonen dat een alternatieve variant het capaciteitsknelpunt een minimaal even goede en robuuste oplossing biedt. ❖ Het Rijk zal, naar aanleiding van het Kamerdebat over OV-SAAL, in samenspraak met de regio, een helder proces uitlijnen hoe in 2012 te komen tot goede, integrale besluiten.
14.	<p>Afronding onderzoek Onorthodoxe maatregelen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio hebben de eindrapportage onorthodoxe maatregelen waarmee het MIRT onderzoek wordt afgerond. ❖ Het MIRT onderzoek naar onorthodoxe maatregelen voor het project Overstad Alkmaar wordt beëindigd, de lessen worden beschikbaar gesteld via het ROM netwerk van de VNG. ❖ Alkmaar komt aan de hand van concrete casuïstiek met voorstellen voor mogelijke aanpassingen aan de Grexwet welke –in samenwerking met de projectgroep grondbeleid (ministeries van IenM en BZK)– worden opgepakt via het 'transferpunt' dat onderdeel is van het interdepartementale programma investeringscondities bouw (trekker ministerie van BZK). Dit kan input zijn voor de verkenning 'grondexploitatie en planvorming' in datzelfde programma.

<p>15.</p>	<p>Onderzoek woningbehoefte MRA/NV en Utrecht</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio laten samen een onderzoek uitvoeren naar de (her)ijking van de woningbehoeftecijfers voor Noord-Holland Flevoland en Utrecht. Onderzocht zal daarbij worden of de Gebiedsagenda's Noordwest Nederland en Utrecht nog steeds actueel zijn als basis voor de planning van de woningbouw in de MRA/NV Utrecht en in het bijzonder Almere. ❖ Rijk en regio spannen zich in dit onderzoek voor de zomer 2011 af te ronden.
<p>16.</p>	<p>Procesafspraken gezamenlijke uitwerking investeringsbesluiten</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Met het oog op de gezamenlijke uitwerking van de investeringsbesluiten c.q. de actualisatie van de gebiedsagenda's zetten Rijk en de provincies Noord-Holland en Flevoland voor het zomerreces 2011 op een rij welke relevante trajecten lopen (in Noord-Holland en Flevoland zijn dat bijv. RRAAM, SMASH, MIRT-onderzoek ZaanIJ-oevers) waar de samenhang en dus de noodzaak tot afstemming zit en welke planning daarbij hoort. ❖ Vervolgens bepalen Rijk en regio gezamenlijk op welk moment een Gebiedsagenda 2.0 wordt opgesteld.
<p>17.</p>	<p>A12 zone</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Nut en noodzaak van ruimte voor wonen en werken in de A12-zone als strategische locatie voor de lange termijn is voor nu voldoende aangetoond. ❖ Regio en rijk kunnen zich vinden in het ontwikkelperspectief. Waarbij het Rijk constateert dat de financiële – en verkeerstechnische haalbaarheid in een later stadium definitief bepaald moeten worden. Gezien de ontwikkeling is dat niet eerder zinvol dan rond 2020. ❖ De regionale partijen committeren zich aan een gezamenlijk vervolgproces. Tot 2025 actief rentmeesterschap op basis van een afsprakenkader. ❖ Betrokkenheid van het Rijk kan aan de orde zijn als er ontwikkelingen zijn in de regio waarbij rijksbetrokkenheid gewenst is (bijvoorbeeld ontsluiting Rijnenburg, of aansluiting Nieuwegein). ❖ De voortgang van de ontwikkeling in de A12-zone in algemene zin zal in het BO MIRT worden geagendeerd wanneer daar aanleiding voor is.
<p>18.</p>	<p>Ring Utrecht: uitruil BTW Rijk – regio</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De afspraken van 3 december 2010 onder "besluit 2" worden, met het oog op punt 13, als volgt gewijzigd: Punt 8 wordt gewijzigd in: "Het rijk investeert € 1.215,5 miljoen (prijspeil 2010, incl. BTW en BLD; dat is € 1.052 miljoen ex BLD) in het project Ring Utrecht. Hiervan wordt maximaal € 155,5 mln (prijspeil 2010) bijgedragen aan de opwaardering van de NRU. Over dit bedrag wordt nog wel BTW afgedragen aan het BTW-compensatiefonds. Punt 13 is hiermee uitgevoerd en vervalt.

19.	<p>Rijksprogramma voor de Schipholregio (SMASH)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk stelt de Rijksstructuurvisie in samenwerking met de regionale partijen en sectorpartijen op. ❖ De uitkomsten van het MIRT-onderzoek MRA Zuidwest zijn input voor de op te stellen rijksstructuurvisie. ❖ Rijk en regio bespreken de voortgang van dit Rijksprogramma in het BO MIRT najaar 2011.
20.	<p>MIRT-onderzoek ZaanIJ-oever</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In het BO-MIRT 2011 in het najaar zullen de resultaten uit de zes deelonderzoeken van het MIRT-onderzoek ZaanIJ-oever worden gerapporteerd en zullen bestuurlijke keuzes worden vertaald naar de daaruit te volgen ontwikkelingsstrategie en mogelijke aansturingmodellen.
21.	<p>Noord-Holland Noord</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In juni 2011 zal blijken of de Agriboard met SeedValley als zelfstandige Greenport onderdeel uitmaakt van het topsectorenbeleid van het ministerie van ELenI. Indien dat het geval is, dan zal ook Noord-Holland Noord worden opgenomen bij de actualisatie van de Gebiedsagenda Noordwest Nederland. ❖ Het verzoek van de regio om een Rijkscoördinator als voorzitter van de Taskforce Havenontwikkeling aan te stellen neemt het Rijk in overweging, evenals het verzoek om een vertegenwoordiger vanuit het ministerie van BZK in de Stuurgroep Kop van Noord-Holland aan te stellen. ❖ Het Rijk ondersteunt de verdere ontwikkeling van de haven van Den Helder door middel van wet- en regelgeving.
22.	<p>Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De projecten ecoduct Anna's Hoeve en ecoduct Haarlem – Zandvoort zullen op basis van de huidige informatie volgens de vastgestelde programmering in opdracht van het ministerie van IenM worden gerealiseerd door ProRail.
23.	<p>Hoornse Hop</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De regio zegt toe voor BO MIRT najaar duidelijkheid te kunnen leveren over financiering 1^e fase TBES ❖ Het ministerie van IenM zal, vooruitlopend op de startbeslissing, starten met een omgevingsanalyse.
24.	<p>Basisrapportage Groot Project RRAAM d.d. 22 maart 2011</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De regionale bestuurders onderschrijven de inhoud van de Basisrapportage Groot

	Project RRAAM d.d. 22 maart 2011.
25.	Notitie Reikwijdte en Detailniveau van RRAAM <ul style="list-style-type: none">❖ Rijk en regio stemmen in met de inhoud van de notitie Reikwijdte en Detailniveau.❖ Het Rijk komt nog met een reactie op de brief van de regio over RRAAM als nationale pilot MKBA.
26.	N201 / Amsterdam-Rijnkanaal <ul style="list-style-type: none">❖ Het Rijk zal bekijken of de bestaande plannen voor de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal in de N201 en de verbredingswensen van de regio gelijktijdig opgepakt kunnen worden.
27.	Vliegveld De Kooy <ul style="list-style-type: none">❖ Verzoek aan de regio om aan te geven welke actie aan rijkszijde noodzakelijk is in relatie tot behoud van het vliegveld De Kooy.

ZUIDVLEUGEL

1. Prioritering projecten: Bereikbaarheidspakket Zuidvleugel

Prioritaire projecten

❖ *Algemeen*

- Rijk en regio geven in het kader van het bereikbaarheidspakket Zuidvleugel tot en met 2023 prioriteit aan de realisatie van vijf projecten, die allen gelegen zijn in het economische kerngebied Leiden-Den Haag-Rotterdam en merendeels een relatie hebben met de A4 corridor, die de ruggengraat vormt van de Zuidvleugel. Het gaat om de volgende projecten:
 - RijnlandRoute;
 - A13/A16;
 - Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO);
 - A4 passage Den Haag + poorten en inprikkers;
 - A20 Nieuwerkerk aan de IJssel – knooppunt Gouwe.

❖ *Rijnlandroute*

- De regio neemt kennis van de brief van de minister van IenM aan de TK (d.d. 11 april 2011), waarin het Rijk onder voorwaarden één gebiedsbudget van € 722 miljoen aan de regio beschikbaar stelt, teneinde een integrale oplossing voor de Rijnlandroute en de RijnGouwelijn te realiseren.
- Als onderdeel van het gebiedsbudget voor de RijnlandRoute en de RijnGouwelijn werkt de regio een voorstel uit voor de uitvoering van beide projecten. In dit voorstel wordt aangegeven welke keuzes over scope en fasering worden gemaakt om de projecten binnen het gebiedsbudget te kunnen realiseren. Daarbij bestaat voor de Rijnlandroute bij het Rijk geen steun voor de Churchill Avenue Variant, omdat deze variant niet leidt tot een robuuster wegennet. Tevens wordt in het voorstel een realisatieplanning met bijbehorende planning van benodigde middelen opgenomen. Het voorstel vormt de basis voor het verder uitwerken van afspraken tussen Rijk en regio over het gebiedsbudget.
- De regio spant zich in om het voorstel voor het BO MIRT najaar 2011 te laten goedkeuren door Provinciale Staten van Zuid-Holland en spant zich tevens in voor bestuurlijke verankering van het draagvlak in de regio Holland Rijnland .
- De verbreding van de A4 tussen Leiden en Den Haag is onderdeel van de scope van de RijnlandRoute. De regio zal met het Rijk afspraken maken over rol en taakverdeling bij de realisatie.
- De regio spant zich in om de woningbouwontwikkeling op Nieuw-Valkenburg conform planning in 2014 te starten.

❖ *A13/A16*

- Conform de in het BO MIRT najaar 2010 gemaakte afspraak loopt er een bestuurlijk traject om tot overeenstemming te komen over de in het ontwerp Tracébesluit (OTB) uit te werken variant van de A13/A16. Daarbij is geconstateerd dat nader onderzoek nodig is om te komen tot een set van inpassingsmaatregelen dat én financieel haalbaar is én op voldoende draagvlak kan rekenen.
- Rijk en regio streven er naar, dat de minister van IenM in najaar 2011 hierover een

standpunt kan innemen.

❖ *Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO)*

- Conform de in het BO MIRT najaar 2010 gemaakte afspraak is de ambitie om voor een Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) in het najaar 2011 een voorkeursbeslissing te nemen (op basis van de ontwerp-Rijksstructuurvisie).

❖ *A4 passage Den Haag + poorten en inprikkers*

- De A4 bij Den Haag moet blijven functioneren als essentiële schakel in het verkeerssysteem van Haaglanden en de Zuidvleugel, in het bijzonder voor de bereikbaarheid van de economische kerngebieden in de Haagse agglomeratie.
- Door de groei van het verkeer en de complexiteit van het wegennet met een veelheid aan aansluitingen (5), knooppunten (2) en weefvakken (22) ontstaan er capaciteitsproblemen op de A4 bij Den Haag. Hierdoor voldoen in 2020 delen van de A4 niet aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit en staan reistijden van en naar de economische kerngebieden onder druk.
- De oplossing voor deze bereikbaarheidsproblemen ligt niet in één maatregel, maar in het realiseren van een samenhangend pakket aan maatregelen op de A4 én de Poorten en Inprikkers.
- Er zijn twee kansrijke alternatieven te onderscheiden om het bereikbaarheidsprobleem structureel op te lossen:
 1. Het buitenom geleiden van het autoverkeer via de ringstructuur in combinatie met een middellange parallelstructuur A4 Passage.
 2. Het gelijkmatiger spreiden van het in- en uitgaande autoverkeer door alle de stad ingaande wegen (zogenaamde inprikkers) te verbeteren in combinatie met een korte parallelstructuur A4 Passage.
- Beide alternatieven worden verder uitgewerkt ten behoeve van een afgewogen keuze voor één van beide alternatieven, die verankerd wordt in een voorkeursbeslissing en Rijksstructuurvisie in het BO MIRT najaar 2011.
- In beide alternatieven zijn maatregelen opgenomen, die vooruitlopend op een structurele oplossing, al tot een verlichting van de problemen op de korte termijn leiden, zonder dat deze de keuze voor één van beide alternatieven onmogelijk of moeilijker maakt. Deze eerste fase investeringen, die door rijk en regio gezamenlijk gefinancierd moeten worden, zijn in alle gevallen 'no-regret'. Het gaat om de N211, Beatrixlaan en de aansluitingen Plaspoelpolder, Rijswijk en Leidschendam. Deze maatregelen worden verder uitgewerkt voor besluitvorming, inclusief bekostigingsmogelijkheden door rijk en regio gezamenlijk, voor het BO MIRT najaar 2011.

❖ *A20 Nieuwerkerk aan de IJssel – knooppunt Gouwe*

- Rijk en regio zijn van mening, dat de A20 Nieuwerkerk aan de IJssel – knooppunt Gouwe een belangrijke verbinding vormt in het verkeerssysteem in de Regio Rotterdam. Aangezien de verkeersontwikkeling onder druk staat, is een uitbreiding van de wegcapaciteit aan de orde.
- Rijk en regio streven er naar in de periode 2020-2023 te starten met de realisatie van dit project, onder de randvoorwaarde dat de hiervoor genoemde 4 projecten

binnen de financiële kaders kunnen worden gerealiseerd.

Afronden overige projecten uit de MIRT verkenningen Rotterdam Vooruit en Haaglanden

❖ *Algemeen*

- Door de beperkte financiële mogelijkheden van rijk en regio om te investeren in grootschalige infrastructurele projecten, en deels door onduidelijkheid over gewenste ruimtelijke ontwikkelingen, zien rijk en regio op dit moment geen mogelijkheden om voor 2024 de overige projecten uit de MIRT verkenningen Rotterdam Vooruit en Haaglanden te realiseren. Bij de MIRT verkenning Rotterdam Vooruit gaat het om de projecten Herontwerp Brienenoord- en Algeracorridor en kwaliteitssprong OV Rotterdam Zuid. Bij de MIRT verkenning Haaglanden om het project OV Den Haag centrale zone.
- De uitkomsten van de MIRT verkenningen Rotterdam Vooruit en Haaglanden zijn agendabepalend voor het Rijk en de regio in de komende jaren als het gaat om eventueel nieuw te starten bereikbaarheidsinitiatieven in de regio's Rotterdam en Haaglanden.
- De regio vraagt hierbij aandacht voor de positie van het openbaar vervoer, in het bijzonder het OV op Zuid in Rotterdam en in de Centrale Zone in Den Haag.

❖ *MIRT verkenning Rotterdam Vooruit*

- De MIRT verkenning Rotterdam Vooruit wordt voor de zomer 2011 afgerond. De resultaten van de drie projecten Herontwerp Brienenoord- en Algeracorridor, kwaliteitssprong OV Rotterdam Zuid en A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Gouda zijn vastgelegd in drie balansrapportages, waarin probleemanalyse, kansrijke oplossingsrichtingen, effecten en kosten worden beschreven. Deze drie balansrapportages worden vastgesteld, evenals de volgende onderliggende documenten:

- 'Maatregelnota Herontwerp Brienenoord- en Algeracorridor'.
- 'Effectennota Herontwerp Brienenoord- en Algeracorridor'.
- 'Resultatennota OV op Zuid'.
- 'Probleemanalyse A20 oost'.

Daarnaast worden de resultaten van het Masterplan uit 2009 en de drie projecten vastgelegd in de Rijksstructuurvisie (evenals het voorkeursbesluit van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) als prioritair project. Bij voortgang van OV op Zuid zal verdere uitwerking van maatregelen gekoppeld zijn aan het nationaal programma Kwaliteitssprong Rotterdam Zuid.

- Vooruitlopend op de structurele ingrepen van de projecten Herontwerp Brienenoord en Algeracorridor en Kwaliteitssprong OV op Zuid (gekoppeld aan de aanpak van Rotterdam Zuid als programma van nationaal belang) is een samenhangend pakket aanlopinvesteringen voor de periode tot 2020 in beeld gebracht. Voor zo ver deze aanlopinvesteringen passen binnen het programma Beter Benutten, worden ze ingebracht en afgewogen. Rijk en regio maken in het BO MIRT najaar 2011 hierover nadere afspraken.

	<p>❖ <i>MIRT verkenning Haaglanden</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Het deelproject OV Centrale Zone wordt voor de zomer 2011 afgerond. • De probleemanalyse is afgerond en wordt gezamenlijk gedragen door rijk en regio. Hieruit komt naar voren dat door groei van reizigerskilometers en voor de realisatie van de doelen met betrekking tot Den Haag Internationale Stad van Recht Vrede en Veiligheid en de stedelijke verdichtingsopgave, drie soorten knelpunten in het OV-systeem zich voordoen in de periode 2015-2030: <ul style="list-style-type: none"> ○ capaciteitsknelpunten: met name vervoers- en infrastructuurknelpunten op lijnen van en naar CS en HS; waaronder het traject HS-Zieken-Spui, Rijswijksplein, lijn 9, RR 3 en 4 tussen Leidschenveen en Laan van NOI en kruispunten tramlijnen met de internationale en centrumring ○ kwaliteitsknelpunten: bereikbaarheid en uitstraling stations HS en CS, reistijd en concurrentiekracht naar Internationale Zone en Scheveningen Bad en verbindingen via hoofdstations van en naar internationale bestemmingen (Schiphol, treinverbindingen) ○ Marktontsluiting: op lange termijn ontbreken van aansluitingen op het tramnet van de ruimtelijke ontwikkelingsgebieden Scheveningen Haven, Binckhorst en Vlietzone • Het oplossen van de knelpunten in het OV is gefaseerd aan de orde: <ul style="list-style-type: none"> ○ Aanloopinvesteringen; een pakket maatregelen dat met name verlichting geeft van capaciteits- en kwaliteitsknelpunten voor 2020. ○ Maatregelen na 2020; meer ingrijpende oplossingen voor knelpunten in de periode 2020-2030. ○ Maatregelen voor OV-ontsluiting van de ruimtelijke ontwikkelingen na 2020; aansluiting op het tramnet van onder meer Binckhorst 2e fase en Vlietzone, gekoppeld aan de ruimtelijke ontwikkelingen en oplossingen voor de A4 passage Den Haag + poorten en inprikkers. • Er wordt een samenhangend pakket aanloopinvesteringen voor de periode 2015-2020 in beeld gebracht. Voor zo ver deze aanloopinvesteringen passen binnen het programma Beter Benutten, worden ze ingebracht en afgewogen. Rijk en regio maken in het BO MIRT najaar 2011 hierover nadere afspraken. <p><u><i>Netwerkversterkende maatregelen buiten de MIRT verkenningen</i></u></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio willen naast de focus op een beperkt aantal prioritaire projecten ook mogelijkheden creëren voor netwerkversterkende maatregelen die tegen geringe kosten een groot effect op het netwerk sorteren. ❖ Netwerkversterkende maatregelen die passen in de opgaven van de MIRT verkenningen van Rotterdam Vooruit en Haaglanden hebben prioriteit, zie afspraken over aanloopinvesteringen en eerste fase investeringen. Daarnaast wordt de mogelijkheid open gehouden om door Rijk en regio afspraken te maken over netwerkversterkende maatregelen buiten de MIRT verkenningen.
<p>2.</p>	<p>Verstedelijking</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Inzet van het Rijk is om actief betrokken te blijven bij de programmering en uitvoering van de verstedelijkingsopgave in de Zuidvleugel.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ De regio ziet een rol voor het Rijk bij de verstedelijkingsopgave. ❖ Rijk en regio werken de komende periode gezamenlijk de (vernieuwde) rollen van de verschillende overheden en de daarbij horende wederzijdse verwachtingen uit. Onderdeel hiervan zijn de uitkomsten van de onderzoeksresultaten en de werkconferentie MKBA. De conclusies worden geagendeerd voor het BO MIRT najaar 2011. ❖ De gebiedsagenda Zuidvleugel / Zuid-Holland blijft het kader voor de gezamenlijke afweging. Rijk en regio zijn gesprekspartners (a) over vraagstukken die spelen op nationale/regionale schaal en op lokaal/regionale schaal, voor zo ver die in onderlinge samenhang moeten worden gezien. Rijk en regio zijn gesprekspartners (b) over sectorale beleidsthema's in het ruimtelijk fysiek domein, voor zo ver die integraal moeten worden gezien. ❖ De regio geeft aan of dat naast gebiedsspecifieke maatregelen ten behoeve van de versterking van sociaal-economische ontwikkelingen (leefbaarheid), er ook andere rijksinzet nodig wordt geacht. Het rijk kijkt vervolgens wat de eventuele rijksinzet kan zijn.
<p>3.</p>	<p>Parallelstructuur A12/A20</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In antwoord op het verzoek van de Provincie Zuid-Holland aan de minister van IenM om een bedrag van € 7 miljoen incl. BTW extra voor het project Parallelstructuur A12/A20 ter beschikking te stellen wordt afgesproken dit resterende tekort op het project gelijkmatig te verdelen tussen het ministerie van IenM en de regio, ieder € 3,5 miljoen. Hiermee is sprake van een financieel gedekt ontwerp. ❖ De minister van IenM zal op korte termijn de 'Subsidiebeschikking' verlenen onder <i>de opschortende voorwaarde</i>, dat het Inpassingsplan Extra Gouwekruising door Provinciale Staten wordt vastgesteld. ❖ De totale rijkssubsidie bedraagt daarmee € 108,5 miljoen, inclusief BTW, prijspeil 2010. ❖ Het kasritme van de subsidie voor het project is verbeterd: € 15 miljoen in 2011, € 16 miljoen in 2012, € 36 miljoen in 2013 en € 41,5 miljoen in 2014.
<p>4.</p>	<p>Beter benutten</p> <p><i>Rotterdam:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De komende maanden worden onder verantwoordelijkheid van een trio, te weten de minister van IenM, een regionale bestuurder en een CEO, een regionaal benuttingspakket opgesteld om de (regionale) bereikbaarheid op korte en middellange termijn te verbeteren. ❖ In het BO MIRT najaar 2011 wordt dit regionaal benuttingspakket vastgesteld en worden ook afspraken gemaakt over de financiering van het pakket door de betrokken partijen (rijk, regio en bedrijfsleven). ❖ De focus van het programma ligt, gegeven de gezamenlijk opgestelde 'foto' van dit gebied, op de gecoördineerde aanpak van de problematiek aan de noord-oostzijde van Rotterdam, het continueren en op onderdelen versterken van de aanpak via de Verkeersonderneming aan de zuidzijde van Rotterdam en innovatie voor de noord-zuid relatie. De aanloopinvesteringen HBAC en OV op Zuid gaan onderdeel uitmaken van het

	<p>beter benuttingsmaatregelenpakket Rotterdam, gegeven de besluitvorming over de afronding van de verkenning Rotterdam Voorruit.</p> <p><i>Haaglanden:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De komende maanden worden onder verantwoordelijkheid van een trio, te weten de minister van IenM, een regionale bestuurder en een CEO, een regionaal benuttingspakket opgesteld om de (regionale) bereikbaarheid op korte en middellange termijn te verbeteren. ❖ In het BO MIRT najaar 2011 wordt dit regionaal benuttingspakket vastgesteld en worden ook afspraken gemaakt over de financiering van het pakket door de betrokken partijen (rijk, regio en bedrijfsleven). ❖ De aanloopinvesteringen OV Centrale Zone gaan onderdeel uitmaken van het beter benuttingsmaatregelenpakket Haaglanden, gegeven de besluitvorming over de verkenning Haaglanden.
<p>5.</p>	<p>Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De uitwerkingsfase PHS is van start gegaan. ❖ Eind 2011 zal een landelijke bestuurlijke conferentie plaatsvinden over PHS, gezien de samenhang in dit programma van alle maatregelen en de lopende studies naar goederenvervoer.
<p>6.</p>	<p>A15 Papendrecht - Gorinchem</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het streven blijft om de uitkomsten van de doorstromingsstudie A15 in het BO MIRT najaar 2011 te agenderen. ❖ Indien uit deze doorstromingsstudie blijkt dat er significante doorstromingsproblemen op de A15 blijven bestaan, ook ná de aanpak van de aansluiting A15/N3 en de A15/A27 (Knooppunt Gorinchem), dan zal hierover besluitvorming plaatsvinden in het BO MIRT.
<p>7.</p>	<p>Herijking Nota Ruimte projecten</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De Nota Ruimte- en BIRK-projecten worden voor zover mogelijk gedecentraliseerd, dan wel nu, dan wel zodra de uitvoering zodanig is dat er vertrouwen is dat de middelen worden besteed waarvoor ze zijn toegekend. ❖ Bij het in de bijlage opgenomen overzicht van herijkte Nota Ruimte- en BIRK-projecten de volgende opmerkingen: <ul style="list-style-type: none"> • Oude Rijn zone: Uiterlijk najaar 2011 wordt het Ontwikkel-Strategie Kader volgens planning door alle betrokken raden vastgesteld, op basis waarvan decentralisatie kan plaatsvinden. • Mooi en Vitaal Delfland: Zodra operationele uitvoeringsovereenkomsten zijn opgesteld, vindt decentralisatie plaats. • Westelijke veenweiden: Dit programma, met in totaal 13 projecten verdeeld over 3 provincies met verschillende snelheden, vergt een gecoördineerde uitvoering. Rijk en de drie provincies gaan voor de zomer 2011 in gesprek welke mijlpalen gehaald dienen te worden om tot decentralisatie over te gaan.

<p>8.</p>	<p>Afronding onderzoek Onorthodoxe maatregelen</p> <p><i>Algemeen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De eindrapportage onorthodoxe maatregelen wordt vastgesteld, waarmee het MIRT onderzoek wordt afgerond (zie bijlage 1C). <p><i>Specifiek:</i></p> <p><i>Binckhorst Den Haag</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het MIRT onderzoek naar onorthodoxe maatregelen voor het project Binckhorst Den Haag wordt beëindigd, de lessen worden beschikbaar gesteld via het ROM netwerk. ❖ De gemeente Den Haag gaat verder met de uitwerking van de organische aanpak op de Binckhorst waarbij signalen over effectiviteit/toepasbaarheid van het ruimtelijk instrumentarium, waaronder de problematiek van financiële uitvoerbaarheid van een structuurvisie, kunnen worden opgepakt via het 'transferpunt' dat onderdeel is van het interdepartementale programma investeringscondities bouw (trekker BZK). <p><i>Kop van Feijenoord Rotterdam</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het MIRT onderzoek naar onorthodoxe maatregelen voor het project Kop van Feijenoord Rotterdam wordt beëindigd, de lessen worden eveneens beschikbaar gesteld via het ROM netwerk. ❖ Het Ministerie van IenM beziet de mogelijkheden om de opdracht van ProRail te verruimen zodat ProRail naast haar verantwoordelijkheid als vergunningverlener en beheerder ook een adviserende rol kan vervullen bij de gebiedsontwikkeling nabij en boven de spoortunnel in het gebied Kop van Feijenoord. ❖ Het Ministerie van IenM onderzoekt hoe het vraagstuk van de risicoverzekerbaarheid kan worden beperkt zodat het aantrekkelijk wordt voor ontwikkelende partijen om boven of nabij infrastructuur bouwprojecten te ontwikkelen.
<p>9.</p>	<p>Afronding MKBA-onderzoek Rotterdamse regio</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het rapport wordt in juni definitief gemaakt en gepubliceerd. ❖ Eind juni wordt een werkconferentie voor bestuurders en volksvertegenwoordigers georganiseerd over het rapport 'Binnenstedelijk of uitleg – maatschappelijke kosten en baten van verschillende verstedelijkingsstrategieën tot 2020'; dan wordt ook een persbericht uitgebracht. ❖ De bevindingen bij de MKBA Zuidvleugel worden – als methode voor het verdiepen van de kennis voor het maken van regionale afwegingen – meegenomen bij de verkenning naar regionale programmering die plaatsvindt in het kader van het interdepartementale programma investeringscondities bouw (trekker ministerie van BZK). ❖ Het opdrachtgeversberaad MKBA Rotterdamse regio 'Binnenstedelijk of uitleg – maatschappelijke kosten en baten van verschillende verstedelijkingsstrategieën tot 2020', dat het onderzoek heeft begeleid namens het BO MIRT (Zuidvleugel) wordt gedechargeerd.

<p>10.</p>	<p>Voortgang strategie en afspraken over wonen en wonen-gerelateerde zaken</p> <p><i>Algemeen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De gevolgen van onderzoek door de regio voor de verstedelijkingsstrategie Zuidvleugel c.q. de regionale uitwerkingen van Groene Hart en Delta, worden geagendeerd op BO MIRT najaar 2011 voor zover er afspraken tussen rijk en regio aan de orde zijn of inzet van rijksinstrumentarium gewenst is. <p><i>Specifiek:</i></p> <p><i>Zuidvleugel:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In het BO MIRT najaar 2011 wordt geagendeerd: <ul style="list-style-type: none"> • de uitslag van het onderzoek 'de effecten van de crisis op de woningproductie' om inzicht te hebben in de haalbaarheid van het verstedelijkingsprogramma, • de uitkomsten van het MKBA-onderzoek en de werkconferentie, en • de gevolgen daarvan voor de verstedelijkingsstrategie (programma en afspraken), en of inzet van rijksinstrumentarium gewenst is. <p><i>Groene Hart en Delta:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De regionale uitwerking voor Groene Hart (ZH) en Zuid-Hollandse Delta (ZH), zoals benoemd in de Gebiedsagenda Zuidvleugel/Zuid-Holland, kent de strategische hoofdpunten: de woonmilieubalans, leefbaarheid en wonen gerelateerde projecten of programma's. ❖ In het BO-MIRT van het najaar van 2011 wordt de strategie wonen (inclusief regionale uitwerkingen) geagendeerd voor zover er afspraken tussen rijk en regio aan de orde zijn of inzet van rijksinstrumentarium gewenst is.
<p>11.</p>	<p>Ontwikkeling Technologische Innovatiecampus Delft</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk (in het bijzonder de ministeries van ELenI en OCenW, maar ook IenM) en de regio verkennen op basis van het masterplan 1.0 en de regioverkenning TICD de mogelijkheden voor samenwerking en de rol en bijdragen van de diverse betrokken overheden aan de ontwikkeling van TICD en de relatie met het topsectorenbeleid van het ministerie van ELenI.
<p>12.</p>	<p>Zuidwestelijke Delta</p> <p>Verwezen wordt naar de afspraken die bij Zeeland zijn gemaakt.</p>
<p>13.</p>	<p>MIRT-verkenning Antwerpen-Rotterdam (VAR)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De afspraken, zoals gemaakt tijdens het bestuurlijk overleg van 13 januari 2011 tussen Rijk, provincies Noord-Brabant, Zeeland en Zuid-Holland, worden bekrachtigd. De afspraken zijn als bijlage 1E bijgevoegd. ❖ De minister van IenM zal de visie 'Dynamische Delta 2020-2040' bespreken met haar Vlaamse ambtgenoot en de vraag voorleggen of Vlaanderen openstaat voor samenwerking met Nederland (Rijk en regio) in het verlengde van MIRT VAR.

14. Hoekse Lijn

- ❖ Het ministerie van IenM houdt een workshop met alle betrokken partijen over de verschillende mogelijkheden om de Hoekse Lijn te onttrekken aan de hoofdspoorweginfrastructuur en aan te wijzen als lokaal spoor voor metrovervoer. Ter voorbereiding op de workshop worden interviews gehouden.
- ❖ De beantwoording van de TK vragen, die de heer Slob (CU) over dit onderwerp heeft gesteld, is aangehouden tot de resultaten van de workshop bekend zijn.

ZEELAND

1.	Zuidwestelijke delta De staatssecretaris van IenM en de Stuurgroep Zuidwestelijke Delta bespreken minimaal 2 weken voor het BO MIRT najaar 2011 de voortgang van het stappenplan voor Volkerak-Zoommeer en Grevelingen ten behoeve van definitieve besluitvorming in 2012.
2.	3-sterren voor N57/N59 Het Rijk heeft € 10 miljoen (incl. BTW) toegezegd om de N57/N59 vóór 2020 op het gewenste verkeersveiligheidsniveau (3-sterren EuroRAP) te brengen.
3.	Herijking Nota Ruimte-projecten Het project Waterdunen zal dit jaar worden gedecentraliseerd, aangezien het besluitvormingsproces is afgerond en er voldoende zicht is op realisatie.
4.	Pilot Oesterdam Oosterschelde De provincie Zeeland spreekt haar waardering uit voor de toekenning van € 2,4 miljoen van de staatssecretaris van IenM aan de praktijkproef Oesterdam in de Oosterschelde.
5.	Pilot Onorthodoxe aanpak - Scheldekwartier Vlissingen De eindrapportage van het MIRT onderzoek Onorthodoxe maatregelen is vastgesteld. Rijk en regio nemen kennis van de verhuisketen regeling inzake de Pilot Onorthodox Scheldekwartier Vlissingen en het Rijk continueert zijn betrokkenheid bij transformatiegebieden in het Stedennetwerk en Zeeuws-Vlaanderen.
6.	N62 Sluiskiltunnel Het Rijk en de provincie Zeeland hebben kennis genomen van de voortgangsrapportage
7.	MIRT VAR <ul style="list-style-type: none">❖ De afspraken, zoals gemaakt tijdens het bestuurlijk overleg van 13 januari 2011 tussen Rijk, provincies Noord-Brabant, Zeeland en Zuid-Holland, worden bekrachtigd (zie bijlage 1E).❖ De minister van IenM zal de visie 'Dynamische Delta 2020-2040' bespreken met haar Vlaamse ambtgenoot en de vraag voorleggen of Vlaanderen openstaat voor samenwerking met Nederland (Rijk en regio) in het verlengde van MIRT VAR.

8. A4-A58 Zoomland-Markiezaat

De uitkomsten van de NMCA geven geen aanleiding om het wegvak A4-A58 Zoomland-Markiezaat aan te pakken. De provincie Zeeland zal aandacht blijven vragen voor dit mogelijke knelpunt.

NOORD-BRABANT

1.	A27 <ul style="list-style-type: none">❖ Rijk en regio erkennen de prioriteit van een goede doorstroming op de A27❖ Het is de regio niet gelukt een financieel sluitende afspraak te maken over de meerkosten van alternatief C+. Het Rijk stelt vast dat alternatief B het voorkeursalternatief wordt en gaat bij de openstelling niet meer uit van 2013. De regio begrijpt dit.❖ De RWS krijgt de opdracht om in de 2^e fase MER het voorkeursalternatief zodanig te versoberen dat:<ul style="list-style-type: none">➢ het past binnen het beschikbare budget (maximaal € 888 miljoen inclusief BLD);➢ het voldoende oplossend vermogen heeft en kan worden uitgebreid tot een compleet alternatief B;➢ indien nodig voor een zorgvuldige besluitvorming het versoberde voorkeursalternatief als alternatief aan de eerste fase van de MER wordt toegevoegd;➢ in het najaar 2011 er ten behoeve van het BO MIRT een –desnoods indicatief– financieel beeld beschikbaar is van de kosten van dit voorkeursalternatief.❖ Het Rijk overweegt de middelen die na 2020 zullen worden gereserveerd voor de A58 in te zetten voor de integrale uitvoering van het voorkeursalternatief in het geval het beschikbare budget niet toereikend is.❖ De regio verwacht dat het niet lukt om het versoberde voorkeursalternatief binnen het beschikbare budget te realiseren. De regio maakt bezwaar tegen deze koppeling en verzoekt extra middelen in het verlengde MIRT (2021-2023) te reserveren.
2.	A58 <ul style="list-style-type: none">❖ Rijk en regio erkennen de prioriteit van een goede doorstroming op de A58. Het Rijk zet daarom in op een reservering na 2020 voor het traject A58 Sint Annabosch-Galder en voor het traject A58 Tilburg-Eindhoven. Bij het bepalen van de omvang van deze reservering zal het Rijk de eventuele budgettaire tekorten van een versoberde voorkeursvariant voor de A27 betrekken, waarbij het Rijk de investeringsopgave voor de A27 in de tijd prioritair acht boven die voor de A58.❖ Het Rijk zal een (verkeerskundig) onderzoek uitvoeren naar de nut en noodzaak van een verplaatsing van een aansluiting Best, mede in het kader van de afspraken (Intentie-overeenkomst) over de landzijdige bereikbaarheid in het kader van de Alders-tafel.❖ Om een verkenning voor het traject A58 Tilburg-Eindhoven te kunnen starten is zicht op financiering nodig. De regio zal in overleg met het regionaal bedrijfsleven de mogelijkheden van het publiek-private financieringsvoorstel voor het traject A58 Tilburg - Eindhoven de komende maanden verder uitwerken. Het Rijk zegt medewerking toe aan het onderzoeken van de kansrijkheid van dit financieringsvoorstel in het kader van mogelijke voorfinanciering. De resultaten zullen worden besproken in het BO MIRT najaar 2011.

<p>3.</p>	<p>A67</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio stellen het MIRT-onderzoek A67 vast en concluderen dat een MIRT-verkenning voor de gehele A67 niet nodig is omdat de doorstroming op de A67 aan de NoMo-ambities voldoet. ❖ Rijk en regio stellen vast dat het MIRT-onderzoek laat zien dat ondanks het feit dat de A67 aan de NoMo-ambities voldoet de lokale doorstroming op het gedeelte van de A67 Leenderheide–Geldrop dagelijks problemen geeft. Na 2020 zal dit wegvak worden aangepakt. ❖ Het Rijk stelt voor het No Regret Pakket € 10 miljoen ter beschikking voor verkeersveiligheidsmaatregelen en verzorgingsplaatsen in Noord-Brabant. Daarmee komt de totale omvang van het No Regret Pakket (verkeersveiligheidsmaatregelen en verzorgingsplaatsen in Noord-Brabant en Limburg) op € 20 miljoen. ❖ Het No Regret Pakket wordt voor uitvoering overgedragen aan de Rijkswaterstaat. Het ministerie van ELenI stelt geen budget beschikbaar voor de uitvoering van de ecologische en landschappelijke maatregelen in Noord-Brabant en Limburg en verwijst naar de gedecentraliseerde provinciale taak hierin.
<p>4.</p>	<p>Uitwerking NMCA</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Voordat de NMCA wordt vastgesteld vindt nog overleg plaats met de regio.
<p>5.</p>	<p>Aanpak Beter Benutten</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In de komende maanden zal een trio een regionaal benuttingspakket opstellen voor de verbetering van de (regionale) bereikbaarheid van de economische toplocaties van Brabant en specifiek de Brainport op de korte en middellange termijn. In het BO MIRT in het najaar 2011 zal dit regionale benuttingspakket worden vastgesteld.
<p>6.</p>	<p>Herijken Nota Ruimte projecten</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De Nota Ruimte- en BIRK-projecten worden gedecentraliseerd zodra de uitvoering zodanig is dat er vertrouwen is dat de middelen worden besteed aan de projecten waarvoor ze zijn toegekend. ❖ Het project 's-Hertogenbosch Kop van 't Zand is reeds gedecentraliseerd. Voor dit project vervallen de rapportageverplichtingen voor de regio. Het project Eindhoven Brainport zal op termijn worden gedecentraliseerd, zodra er voldoende vertrouwen bestaat dat de middelen worden ingezet waarvoor ze bedoeld zijn.
<p>7.</p>	<p>Rapportage Onorthodoxe maatregelen en voortgang NSP Breda</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De eindrapportage onorthodoxe maatregelen wordt vastgesteld, waarmee het MIRT onderzoek wordt afgerond. De lessen worden beschikbaar gesteld via het ROM netwerk van de VNG. ❖ Vanuit het MIRT onderzoek onorthodoxe maatregelen komt Breda met concrete casuïstiek om met ministeries van IenM, BZK en het RVOB ontwikkelingsplanologie

	<p>(voorbereidingsbesluit, stedelijke herverkaveling) en nieuwe waardeverevening (fondsvorming , afroming van planbaten) nader uit te werken. Dit wordt – in samenwerking met de projectgroep grondbeleid (IenM en BZK) – opgepakt via het ‘transferpunt’ dat onderdeel is van het programma investeringscondities bouw (trekker het ministerie van BZK). De bevindingen kunnen input zijn voor de verkenning ‘grondexploitatie en planvorming’ die bij datzelfde programma plaatsvindt.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk en de gemeente Breda zullen nader verkennen op welke wijze de lessen uit het dossier bestuurlijke drukte (onderdeel onorthodox) kunnen worden betrokken bij het vervolg van het project NSP Breda. ❖ De gemeente Breda zal in samenwerking met de provincie Noord-Brabant en NS Poort een voorstel voorbereiden hoe om te gaan met de koerswijziging van NS Poort in relatie tot de haalbaarheid van het NSP, de realisatie van het OV terminalcomplex daarbij uitgezonderd. Dit voorstel zal worden voorbereid in de stuurgroep Rijk-gemeente en indien nodig worden voorgeld aan het bestuurlijk overleg NS Breda.
<p>8.</p>	<p>IC-verbindingen HST-stations in Düsseldorf, Aken en Luik</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio gaan gezamenlijk de consequenties en een mogelijke aanpak uitwerken om spoorverbindingen met de HST-stations in Düsseldorf, Luik en Aken te handhaven, te verbeteren, of te realiseren. De rol en mogelijkheden van de vervoerder(s) worden hierbij meegenomen. Het SRE neemt hierbij het initiatief. ❖ De minister van IenM blijft zich conform alle toezeggingen in de TK en in het buitenland inzetten voor deze verbindingen. Het onderwerp bespreekt de minister op 30 augustus met haar Duitse collega van Nordrhein-Westfalen. Het Rijk informeert de regio over de voortgang van deze gesprekken. ❖ Uitgangspunt is dat elk land waar nodig de eigen infrastructuur aanpast en financiert en dat exploitatie ook financieel haalbaar is. ❖ Voor Heerlen-Herzogenrath-Aken bestaat aan weerszijden van de grens commitment voor het verbeteren van de infrastructuur op deze verbinding. ❖ Aanpassing van de infrastructuur voor de verbinding Heerlen-Herzogenrath-Aken blijkt in Nederland echter duurder dan het beschikbare budget. Rijk en regio kijken samen hoe de ambitie op dit project toch kan worden waargemaakt. Dit najaar is ook aan Duitse zijde definitief duidelijk op welke wijze men bijdraagt aan dit project. In BO MIRT dit najaar komt dit onderwerp weer aan de orde. ❖ De regio’s informeren het Rijk over de uitkomsten van de discussie over de MKBA m.b.t. de personenverbinding naar Düsseldorf.
<p>9.</p>	<p>Internationale treinverbindingen met België</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio delen de zorg over de ontwikkelingen rond een goede directe treinverbinding met België en spreken af elkaar regelmatig te informeren over de voortgang van dit dossier. Het Rijk blijft ook op bestuurlijk internationaal niveau actief aandacht besteden aan dit onderwerp.

<p>10.</p>	<p>Pilot N65</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk en de regio ontwikkelen op de korte termijn een pakket aan quick wins, als invulling van de tweede fase van de pilot. Het Rijk stelt hiervoor maximaal de eerder gereserveerde € 10,6 miljoen beschikbaar. Aangevuld met een regionale bijdrage op 50/50 basis vormt dit het taakstellende budget voor het maatregelenpakket van fase 2. ❖ In het BO MIRT van dit najaar zal het maatregelenpakket worden vastgesteld.
<p>11.</p>	<p>Brainport Oost</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De concept businesscase Brainport Oost wordt geagendeerd in het BO MIRT van najaar 2011. De definitieve business case volgt medio 2012. ❖ Het ministerie van ELenI spant zich de komende maanden in voor een financiële bijdrage aan Brainport Oost, conform de afspraken uit het Afsprakenkader (2010) omtrent een integrale Rijksinzet in Brainport Oost. Op dit moment zijn geen financiële middelen beschikbaar. De mogelijkheden worden gezien om vanuit de nieuwe Grondnota (in voorbereiding) en eventueel het Nationaal Groenfonds de inspanningen te ondersteunen. ❖ De regio spant zich in om meer duidelijkheid te geven over de dekking door de regionale overheden en de mogelijkheden van dekking bij het bedrijfsleven.
<p>12.</p>	<p>A59/Oostelijke Langstraat</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In het licht van de prioritering die voortvloeit uit de SVIR ziet het Rijk af van deelname aan verder onderzoek over de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat. Het Rijk stelt voor deze integrale gebiedsopgave geen middelen beschikbaar.
<p>13.</p>	<p>MIRT Verkenning Antwerpen-Rotterdam</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De afspraken, zoals gemaakt tijdens het bestuurlijk overleg van 13 januari 2011 tussen Rijk, provincies Noord-Brabant, Zeeland en Zuid-Holland, worden bekrachtigd. De afspraken zijn als bijlage 1E toegevoegd. ❖ De minister van IenM zal de visie 'Dynamische Delta 2020-2040' bespreken met haar Vlaamse ambtgenoot en de vraag voorleggen of Vlaanderen openstaat voor samenwerking met Nederland (Rijk en regio) in het verlengde van MIRT VAR.
<p>14.</p>	<p>N279 's- Hertogenbosch – Veghel</p> <p>De provincie zal conform afspraak in het BO MIRT van voorjaar 2010, de aanvullende gegevens op de eerdere subsidieaanvraag aan het ministerie van IenM voorleggen ter bespreking in het BO MIRT van najaar 2011.</p>
<p>15.</p>	<p>Zuidwestelijke Delta</p> <p>Verwezen wordt naar de afspraken bij Zeeland.</p>

16. Spoorlijn Breda – Utrecht

- ❖ Rijk en regio stellen vast dat het onderzoek van de Regio naar het niet onmogelijk maken van een spoorlijn Breda – Utrecht klaar is. Het rijk neemt de aanbevelingen in dit onderzoek in de tweede fase van de MER over met betrekking tot: de pijlers voor de nieuwe brug over de Merwede, en de ruimtereservering voor het knooppunt Gorinchem. Dit gebeurt onder de voorwaarden dat:
- de meerkosten (bouwkosten) voor rekening van de Regio zijn;
 - er geen grote juridische risico's ontstaan.

LIMBURG

1.	Prioritering opgaven en projecten ❖ Opgaven Rijk en regio onderscheiden voor de komende periode voor Limburg drie prioritaire opgaven met een meer of mindere verantwoordelijkheid van het rijk en van de regio: <ul style="list-style-type: none">• Ruimtelijk-fysieke opgave Greenport Venlo• Waterveiligheid Maasvallei / Ooijen-Wanssum• De internationale bereikbaarheid• Stedelijk netwerk Zuid-Limburg hetgeen primair een regionale verantwoordelijkheid is. ❖ Projecten Gegeven de prioritaire opgaven zet het Rijk in op de volgende projecten in Limburg: <ol style="list-style-type: none">1. Gezamenlijk met de regio de IC-verbindingen met de HST-stations in Düsseldorf, Aken en Luik oppakken;2. Meewerken aan een MIRT-onderzoek van de regio voor Greenport Venlo met als doel een concreet beeld te krijgen van de integrale opgave ten aanzien van de logistieke positie van de Greenport Venlo (topsector logistiek en agro-food en tuinbouw). Het onderzoek wordt vanaf heden gestart.3. Het rijk zet in op de waterveiligheid. Voor de lange termijn gaat het om het Delta programma Rivieren.
2.	NMCA De provincie Limburg heeft nadere vragen met betrekking tot de analyse zoals die momenteel beschikbaar is. De uitkomst van de NMCA sluit niet aan bij de knelpunten die de provincie Limburg ervaart ten aanzien van de A2, de A67 en de A76. Op korte termijn worden de onderbouwingen voor o.a. de A2 naast elkaar gelegd.
3.	A67 Voor de A67 kijken Rijk en regio of, bovenop de huidige maatregelen in het pakket van de eerder toegezegde € 10 miljoen een aantal oplossingen voor de A67 en Knooppunt Zaarderheiken uit het MIRT-onderzoek A67 te realiseren zijn. Concreet besproken zijn: a) een inhaalverbod voor vrachtwagens over een langer traject en b) een extra uitvoerstrook op knooppunt Zaarderheiken (op de A73, splitsing naar A67 richting Eindhoven). Mocht financiering niet passen binnen de toegezegde € 10 miljoen, dan vormt het programma 'Beter Benutten' een optie, mits aan de voorwaarden van het programma kan worden voldaan. Zie ook de afspraken voor Noord-Brabant betreffende de A67.
4.	Internationale spoorverbindingen ❖ Rijk en regio gaan gezamenlijk de consequenties en een mogelijke aanpak uitwerken om spoorverbindingen met de HST-stations in Düsseldorf, Luik en Aken te handhaven, te verbeteren, of te realiseren. De rol en mogelijkheden van de

	<p>vervoerder(s) worden hierbij meegenomen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De minister van IenM blijft zich conform alle toezeggingen in de Kamer in het buitenland inzetten voor deze verbindingen. Het onderwerp bespreekt de minister dan ook op 30 augustus 2011 met de minister van <i>Bauen und Verkehr</i> van Nordrhein-Westfalen de heer Voigtsberger. Het Rijk informeert de regio over de voortgang van deze gesprekken. ❖ Uitgangspunt is dat elk land waar nodig de eigen infrastructuur aanpast en financiert en dat exploitatie ook financieel haalbaar is. ❖ Voor Heerlen-Herzogenrath-Aken bestaat aan weerszijden van de grens commitment voor het verbeteren van de infrastructuur op deze verbinding. ❖ Aanpassing van de infrastructuur voor de verbinding Heerlen-Herzogenrath-Aken blijkt in Nederland echter duurder dan het beschikbare budget. Rijk en regio kijken samen hoe de ambitie op dit project toch kan worden waargemaakt. Dit najaar is ook aan Duitse zijde definitief duidelijk op welke wijze men bijdraagt aan dit project. In het BO MIRT van dit najaar komt dit onderwerp weer aan de orde. ❖ De regio's informeren het Rijk over de uitkomsten van de discussie over de MKBA m.b.t. de personenverbinding naar Düsseldorf. ❖ De regio wil in Venlo een intercitystop laten uitvoeren van de trein uit Mönchengladbach, in de weekeinden gedurende de Floriade. Op verzoek van de regio zegt het Rijk toe te zullen nagaan welke belemmeringen zich zouden kunnen voordoen en daarover de regio te informeren.
<p>5.</p>	<p>Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio willen de problematiek die speelt rond de waterveiligheid in de Maasvallei integraal benaderen, d.w.z. het Grensmaasdossier, aanvullende werkzaamheden om 1/250ste te bereiken (HWBP3/eerste aanleg) en Ooijen-Wanssum. Oplossing voor de grensmaas problematiek heeft daarbij voor het Rijk de hoogste prioriteit. ❖ Op korte termijn vindt verder overleg plaats tussen rijk en regio en wordt op basis van een gezamenlijke marsroute bezien hoe voor de gehele problematiek een set aan afspraken kan worden gemaakt. ❖ De staatssecretaris zal in dat kader een bezoek brengen aan Limburg.
<p>6.</p>	<p>Beter Benutten</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De regio en het Rijk maken gezamenlijk een regionale uitwerking van het programma Beter Benutten op inhoud, organisatie en financiering voor de regio Maastricht voor 2012-2014. De Stuurgroep Maastricht-Bereikbaar neemt hierbij het voortouw met finale besluitvorming in het BO-MIRT van het najaar van 2011. ❖ Voorstel is om in het kader van het programma Beter Benutten voor de A67 aan te haken bij de regionale uitwerking van het programma Beter Benutten voor de regio Brabant voor 2012-2014.

<p>7.</p>	<p>Herijking Nota Ruimte projecten</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De Nota Ruimte- en BIRK-projecten worden voor zover mogelijk gedecentraliseerd, dan wel nu, dan wel zodra de uitvoering zodanig is dat er vertrouwen is dat de middelen worden besteed waarvoor ze zijn toegekend. In Limburg worden Greenport Venlo en Park Oranje Nassau (Maankwartier) in Heerlen voorjaar 2011 gedecentraliseerd. Maastricht Belvédère is 100% bevoorschot en kan technisch niet worden gedecentraliseerd; hier wordt de rapportageverplichting geminimaliseerd. Bij de BIRK-projecten Venlo Q4 en Spoorzone Sittard blijft het Rijk de voortgang voorlopig nog volgen.
<p>8.</p>	<p>A67 MIRT onderzoek en no-regretmaatregelen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het A67 MIRT Onderzoek is afgerond. ❖ Het Rijk zal de doorstroming op het knooppunt Zaarderheiken na de openstelling van de A74 monitoren en in 2015 samen met de regio evalueren en bekijken of verbetering nodig is.
<p>9.</p>	<p>Demografische ontwikkeling</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Over krimp is afgesproken dat de huidige interbestuurlijke krimpaanpak via o.a. het krimpteam (inclusief bestuurlijke en ambtelijke trajecten) de hoofdroute blijft. Als er thema's opkomen waarvan het meerwaarde heeft deze ook in het kader van het MIRT te bespreken, dan is dat mogelijk en biedt de agenda van het BO MIRT daar ruimte voor.

OOST-NEDERLAND

1.	SVIR en topsectoren <ul style="list-style-type: none">❖ In de definitieve SVIR wordt rekening gehouden met de eventuele ruimtelijke en infrastructurele opgaven zoals genoemd in de agenda's van de topteams, voor zover deze opgaven in de kabinetsreactie hierop worden herkend en bekrachtigd.❖ Het advies van de topteams wordt voor 20 juni a.s. aan de minister van EL&I aangeboden; de kabinetsreactie hierop zal voor Prinsjesdag gereed zijn.❖ De inspraakperiode van de concept SVIR zal gebruikt worden om eventuele maatregelen voor additionele ruimtelijke opgaven als gevolg van de kabinetsreactie op de topsectoren op te nemen in de definitieve SVIR.❖ Op de SVIR kaarten zijn alleen die projecten op kaart aangegeven die nieuw zijn en een nationaal belang hebben. Naar de weergave van de waterveiligheidsprojecten op de kaart wordt nog gekeken.
2.	Specifiek Oost: topsectoren, gebiedsagenda en prioritering <ul style="list-style-type: none">❖ Naar aanleiding van de adviezen van de topteams en de kabinetsreactie hierop, kunnen in het BO MIRT najaar het MIRT- onderzoek Food Valley, de inhoudelijke uitwerking van het project Logistieke draaischijf Twente en de Gelderse verkenning naar de trimodale achterlandverbindingen (Betuweroute, Waal, A15) worden geagendeerd.❖ Rijk en regio spreken af dat de Gebiedsagenda Oost uitgangspunt is voor de verdere ontwikkeling en uitvoering van de gebiedsopgaven in Oost.❖ De door Rijk en regio gedeelde prioritering, c.q. fasering van de opgaven in Oost-Nederland zijn de achterlandverbindingen A15/A12 en A1. Wat betreft waterveiligheid zijn dat IJsseldelta, IJsselsprong, WaalWeelde en IJssel-Vechtdelta. het Rijk spreekt in dit verband over 'prioritering' en de regio over 'fasering'.❖ Rijk en regio zijn het erover eens dat de belangrijkste clusters in Oost zijn: Food Valley in en om Wageningen (topsector agrofood), Health in en om Nijmegen (topsector life sciences) en nanotechnologie in Twente (topsector hightech systemen en materialen).
3.	NMCA, nieuwe mobiliteitsindicator <ul style="list-style-type: none">❖ De NMCA is een landelijke knelpunten analyse; het gaat in eerste instantie om knelpunten op de rijksinfrastructuur. Uit de totale NMCA-rapportages moet helder zijn waarom punten die de regio als knelpunt ervaart, niet als knelpunt zijn opgenomen.❖ De nieuwe mobiliteitsindicator is integraler en geeft de integrale/multimodale bereikbaarheid per gebied aan. De regio wordt betrokken bij de verdere uitwerking daarvan.❖ De minister van IenM komt nog terug op de situatie rond de decentrale spoorlijnen met (mogelijke) capaciteitsknelpunten. In Oost Nederland gaat het, conform de NMCA, om de spoorlijnen Arnhem-Doetinchem, Zutphen-Apeldoorn, Zwolle-Enschede, Amersfoort-Ede/Wageningen, Zutphen-Oldenzaal en Nijmegen-Roermond.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Gelderland vraagt aandacht voor het doortrekken van de Valleilijn (spoorverbinding Amersfoort – Barneveld - Ede-Wageningen) naar Arnhem en Utrecht. Regio wil graag verdere stappen zetten en vraagt de minister hiervoor medewerking.
<p>Specifieke bespreekpunten Oost- Nederland</p>	
<p>4.</p>	<p>PHS</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Landsdeel Oost-Nederland geeft aan dat het zich zorgen maakt over externe veiligheid, bereikbaarheid, geluid, trillingen, aantakende spoorlijnen en ontwikkeling van inbreidingslocaties in nabijheid van het spoor, ten gevolge van PHS. Uitgaande van de principes van het regeerakkoord wordt aandacht gegeven aan de maatregelen t.a.v. leefbaarheid. Voor het PHS-project als geheel is een taakstellend budget beschikbaar. ❖ Landsdeel Oost-Nederland vraagt eensgezind de minister zich sterk te maken voor het optimaal benutten van de Betuweroute in Duitsland. Het landsdeel wijst op de mogelijkheid om Nordrhein-Westfalen te betrekken bij het oplossen van het vraagstuk. ❖ De minister geeft aan zich in te zetten voor een optimaal gebruik van de Betuweroute; daarnaast zal echter ook een deel van het goederenvervoer door Noord Oost Nederland blijven gaan. ❖ Het is van gezamenlijk belang dat alle informatie en onderzoeken beschikbaar en besproken zijn voordat er overleg met Duitsland plaats kan vinden. ❖ Afgesproken wordt dat rijk en regio zich inspannen om de samenhang tussen de deelonderzoeken te waarborgen en dat de lopende onderzoeken zo spoedig mogelijk worden afgerond. De voortgang kan in de bestuurlijke conferentie PHS en het BO MIRT eind 2011 worden besproken. ❖ Rijk en regio constateren dat de opgave in Oost-Nederland ten opzichte van andere regionale opgaven nog veel studie vergt, waardoor de planuitwerking in de overige corridors mogelijk vooruitloopt op die in Oost Nederland. Rijk en Regio stellen vast dat een gelijkwaardige kwaliteit van de PHS-maatregelen in de corridors uitgangspunt blijft, binnen de randvoorwaarden van de PHS-voorkeursbeslissing en de daarover aangenomen moties in de Tweede Kamer. ❖ Rijk en regio gaan voort met de gezamenlijke aanpak van PHS. Het Rijk zal tijdig en actief communiceren over PHS (conform de Elverding aanpak).
<p>5.</p>	<p>A1</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio delen de analyse dat de doorstroming op de A1 tussen Apeldoorn en knooppunt Azelo al een knelpunt voor 2020 is. De minister stelt zich voor de hele A1 een corridor aanpak voor. ❖ De provincies Gelderland, Overijssel en de stadsregio Twente zijn bereid om 25% van de totale kosten (incl. BTW) voor de capaciteitsuitbreiding op de A1 tussen Apeldoorn en knooppunt Azelo te leveren. Binnen dit kader is de regio bereid om, voorfinancieringsvarianten aan te dragen, zodat er conform de uitgangspunten van Sneller&Beter een versnelling van circa 3 jaar kan worden behaald.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Indien de definitieve raming meer dan 20% hoger uitvalt dan de raming zoals opgenomen in het MIRT Verkenningrapport, ontstaat er een nieuwe situatie en zullen de partijen opnieuw in overleg treden. ❖ Gezien het bod van de regio is het Rijk bereid aanvullend daarop gelden voor de capaciteitsuitbreiding A1 Apeldoorn- knooppunt Azelo in de eerste tranche van het Infrastructuurfonds na 2020 te reserveren. ❖ Het Rijk beraadt zich nog over het voorstel van de regio voor voorfinanciering. ❖ Afgesproken wordt dat in het BO MIRT najaar een definitief voorstel ter besluitvorming voorligt waarin is opgenomen: de planning voor de planuitwerking, inclusief fasering en beschikbare middelen van Rijk en regio; een geactualiseerde scope en kostenraming voor de capaciteitsuitbreiding van de A1 en een risicoinventarisatie. Deze uitkomsten zullen in een overeenkomst tussen Rijk en regio worden vastgelegd. ❖ Op het verzoek van de regio om ook het knelpunt A1 Azelo-Oldenzaal in beeld te brengen, geeft de minister aan dat dit deel nu niet uit de NMCA analyse als knelpunt naar voren komt en dat de regio dit zelf moet oppakken. Wellicht kunnen knelpunten in Twente bij de aansluitingen van de A1 conform het programma Beter Benutten worden aangepakt.
<p>6.</p>	<p>A15</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio achten dit project van groot belang. Beide partijen streven ernaar het lopende overleg over de financiering van het project op korte termijn af te ronden, zodat rond de zomer tot een financieel gedekte bestuurlijke voorkeursrichting gekomen kan worden (conform de motie Dijsselbloem/Slob (32 500 A, nr 37, december 2010). ❖ Dit wordt een voorlopige voorkeur die mede op basis van de trajectnota/mer en de inspraak wordt getoetst aan alle wettelijke kaders (inclusief de natuurbeschermingswet) zodat vervolgens tot een definitief standpunt gekomen kan worden.
<p>7.</p>	<p>N35</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afgesproken is dat het oostelijk deel Combiplan Nijverdal qua infrastructuur wordt afgestemd op verkenning N35 Nijverdal-Wierden. De resultaten verkenning N35 Nijverdal-Wierden (voorkeursbeslissing) zijn leidend bij de uitvoering van het Combiplan Nijverdal. ❖ Eventuele wijzigingen moeten passen binnen het nieuwe afgesproken realisatiemoment van het Combiplan (vierde kwartaal 2014, oplevering N35). ❖ Concreet betekent dit dat het resultaat van de verkenning Wierden-Nijverdal bepalend is voor de besluitvorming over de aansluitingen in het oostelijk deel van het Combiplan die binnen de scope van de verkenning Wierden-Nijverdal vallen. ❖ In het Combiplan worden ondertussen geen onomkeerbare uitvoeringswerkzaamheden uitgevoerd die een 2x2 oplossing onmogelijk maken. ❖ Als de regio kan aantonen dat aan de volgende voorwaarden voldaan kan worden, wil de minister haar standpunt om nu niet de twee bruggen in het Combiplan aan te

	<p>passen aan een 2x2 100 km profiel heroverwegen.</p> <p>Die voorwaarden zijn:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De regio betaalt de (door alle partijen overeengekomen) meerkosten zelf. 2. De regio maakt helder dat dit procedureel en juridisch mogelijk is. 3. De regio toont aan dat er hierdoor geen problemen/complicaties ontstaan voor het combiplan, waardoor de nieuwe opleveringsdatum in gevaar komt. <ul style="list-style-type: none"> ❖ In de stuurgroep Combiplan van juni wordt besproken wat precies een toekomstvaste oplossing ten aanzien van de twee bruggen, passend binnen de scope, kan inhouden en op welke wijze door de regio aan de voorwaarden van de minister kan worden voldaan voor heroverweging van haar standpunt. ❖ Op het verzoek van de regio om van de N35 het traject Wijthmen–Nijverdal op termijn ook aan te pakken, geeft de Minister aan dat dit deel voor het rijk geen knelpunt is en dat hier geen geld voor beschikbaar is.
<p>8.</p>	<p>WaalWeelde</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De staatssecretaris ondersteunt het voorstel van Gelderland om te verkennen of het haalbaar is om middelen, die zijn verbonden met nationale en regionale doelstellingen in het plangebied, kunnen worden gebundeld (het zgn. 'omkeren van potjes', motie Lucas, 32 500-A, nr. 46). Dit onder de voorwaarde dat het rijksdoel voor waterveiligheid en de uitkomsten van de herijking van de EHS leidend zijn en een plek krijgen in de uitwerking en dat rekening wordt gehouden met de verschillen in procedures en de financiële taakstellingen. De provincie Gelderland heeft bij dit onderzoek de regierol. ❖ De provincie Gelderland is bereid om financieel bij te dragen aan een aantal WaalWeelde projecten waar het rijk met NURG (Nadere Uitwerking RivierenGebied) en KRW (Kaderrichtlijn Water) ten aanzien van de rijksdoelen als waterveiligheid reeds financieel aan bijdraagt. ❖ De staatssecretaris geeft aan dat het provinciaal geld een zeer welkome aanvulling is en dat WaalWeelde bij het rijk goed op de agenda staat. Hij tekent hierbij wel aan dat de budgetten stevig onder druk staan en herprioritering van middelen hierdoor niet uitgesloten is. ❖ Afgesproken wordt om in het MIRT-onderzoek de voorstellen ten aanzien van het 'omkeren van potjes', inzet van verworven gronden en de financiering door Gelderland nader uit te werken naar mogelijkheden en onmogelijkheden en deze uitkomsten in het BO MIRT Oost-Nederland in het najaar 2011 te bespreken.
<p>9.</p>	<p>IJssel-Vecht Delta (Strategische Verkenning Zwolle Kampen Netwerkstad 2040)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De staatssecretaris zegt toe dat het Rijk op directeursniveau DGW zal deelnemen aan de Stuurgroep van de integrale strategische verkenning van Zwolle Kampen Netwerkstad. ❖ In het BO MIRT najaar 2011 zal de laatste stand van zaken en het voorstel tot vervolg omtrent een te starten MIRT-Verkenning worden besproken. Daartoe dient er, waar relevant, sprake te zijn van 'zicht op financiering'.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Wat betreft het verzoek van de regio of het rijk mee wil investeren in de Spoorzone ontwikkeling van Zwolle –ook als gevolg van de aantakking van de Hanzelijn in Zwolle- verwijst de minister naar de opname van Zwolle in het PHS.
10.	<p>Rapportage Onorthodoxe Maatregelen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Vaststelling van de eindrapportage onorthodoxe maatregelen waarmee het MIRT onderzoek wordt afgerond (zie bijlage 1D). ❖ BZK zal landsdeelpartners in Oost-Nederland betrekken bij de nadere uitwerking van het programma Investeringscondities bouw.
11.	<p>Beter Benutten</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het programma richt zich in eerste instantie op de economische kerngebieden en de achterlandverbindingen daarvan (o.a. Arnhem-Nijmegen). Er worden nog gesprekken met de regio gevoerd. Voorstellen en initiatieven uit de regio's (o.a. Twente, aansluiting N340/A28 en Zwolle-Kampen Netwerkstad) worden betrokken, voor zover passend binnen de kaders van het programma Beter Benutten. ❖ In het BO MIRT najaar 2011 worden de regionale benuttingspakketten vastgesteld en worden ook afspraken gemaakt over de financiering van het pakket door de betrokken partijen (Rijk, regio en bedrijfsleven).
12.	<p>Nota Ruimte en BIRK projecten: decentralisatie van de middelen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Alle Nota Ruimte en BIRK-projecten worden voor zover mogelijk gedecentraliseerd, dan wel nu, dan wel zodra de uitvoering zodanig is dat er vertrouwen is, dat de middelen worden besteed waarvoor ze zijn toegekend (zie bijlage 1C).
13.	<p>Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) Arnhem Nijmegen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio bereiden een notitie voor op basis waarvan in het BO MIRT najaar 2011 een besluit genomen kan worden voor het starten van een MIRT-onderzoek. ❖ Bij de onderzoeksopdracht zal het effect op de doorstroming op de achterlandverbinding expliciet worden meegenomen.
14.	<p>Quick Wins Zutphen-Winterswijk</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In het najaarsoverleg van 2011 zullen definitieve afspraken worden gemaakt over de financiering van deze betreffende quick scan maatregelen.
15.	<p>Spoorkruising Borne</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De rapportage van Prorail met beeld problematiek is aan het ministerie van IenM gestuurd en de gemeente Borne zal een concreet plan en financieringsvoorstel opstellen. ❖ Op basis daarvan zal het Ministerie samen met de initiatiefnemers verkennen of er

	<p>een grond is voor medefinanciering en uit welk budget (bijvoorbeeld NANOV of PHS).</p>
16.	<p>Spoorlijn Arnhem-Doetinchem-Winterswijk</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afhankelijk van de (tussen)resultaten van de gezamenlijke verkenning naar de toekomst van de spoorlijn worden in het najaarsoverleg verdere afspraken gemaakt.
17.	<p>IJsselsprong</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De Projectbeslissing SNIP 3 zal in najaar 2011 plaatsvinden en bevat in ieder geval de dijkerugleggingen in kader van Ruimte voor de Rivier. Of de koppeling met de buitendijkse geul door Tichelbeeksewaard mogelijk is, wordt op dit moment nog bekeken. Duidelijkheid omtrent het kunnen schrappen van de binnendijkse ruimtelijke reservering hangt samen met uitkomsten ten aanzien van de buitendijkse geul door Tichelbeeksewaard. ❖ De aanleg van de buitendijkse geul door de Tichelbeeksewaard is een project binnen het Deltaprogramma dat nodig is voor de lange termijnopgave en vooralsnog als eerste stap zal worden uitgewerkt. ❖ Robuustheidstoets heeft aangetoond dat naast geul door Tichelbeeksewaard nog aanvullende maatregelen (op termijn) noodzakelijk zijn voor de lange termijn veiligheid.
18.	<p>N50 Kampen-Kampen Zuid</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ RWS Oost-Nederland rondt de rapportage voor het BO MIRT najaar 2011 af, zodat in het BO MIRT afspraken kunnen worden gemaakt over het vervolg.
19.	<p>Knooppunten A28/N340 en N340/N36</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afgesproken is dat de minister van IenM vóór augustus 2011 antwoordt op de brief van de provincie Overijssel inzake het verzoek tot medefinanciering van de knooppunten A28/N340 en N36/N48/N340.

NOORD-NEDERLAND

1.	Tweede generatie Gebiedsagenda Noord-Nederland <ul style="list-style-type: none">❖ Met inachtneming van een gewijzigde taakverdeling tussen rijk en regio in het ruimtelijk-fysieke domein wordt najaar 2011 gezamenlijk gestart met de opstelling van de tweede generatie Gebiedsagenda Noord-Nederland.❖ In deze nieuwe Gebiedsagenda worden de onderwerpen 'Klimaat', 'Energie' en 'Demografie', inclusief de ruimtelijk-fysieke aspecten daarvan, nader uitgewerkt.❖ Ook zal de nieuwe Gebiedsagenda een lange termijnvisie omvatten voor het Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen-Assen en de gemeente Leeuwarden.
2.	Energyport <ul style="list-style-type: none">❖ Energyport wordt opgenomen in de SVIR. De regio verwacht dat Energyport tot economische groei gaat leiden. Indien uit de ontwikkeling daarvan een mobiliteitsbehoefte ontstaat met NMCA-knelpunten staat het Rijk er welwillend tegenover om ook deze prioritair te behandelen.
3.	Energie Akkoord Noord-Nederland <ul style="list-style-type: none">❖ Een nieuw Energie Akkoord Noord-Nederland wordt primair uitgewerkt in overleg tussen de regio en het ministerie van ELenI.❖ Vanwege de mogelijke ruimtelijke implicaties die de investeringen op energieterrein de komende tientallen jaren zullen hebben in Noord-Nederland, zal het Energieakkoord, indien nodig, in het BO MIRT aan de orde blijven komen.
4.	Demografische ontwikkeling <ul style="list-style-type: none">❖ Afgesproken is dat de huidige interbestuurlijke krimpaanpak via o.a. het krimpteam (inclusief bestuurlijke en ambtelijke trajecten) de hoofdroute blijft. Als er thema's opkomen waarvan het meerwaarde heeft deze ook in het BO MIRT te bespreken, is dat mogelijk.
5.	MIRT-onderzoek "Blauw Groene Gordel" <ul style="list-style-type: none">❖ Als vervolg op de afspraak over de 'Veenkoloniën, Friese Merengebied en Lauwersmeergebied' (BO MIRT najaar 2009) starten rijk en regio gezamenlijk een MIRT-onderzoek, conform het onderzoeksvoorstel 'Economie van Water en Landschap'. Afstemmingsmomenten met het Deltaprogramma Zoetwater worden opgenomen in de onderzoeksopzet. Voortgang en rapportage komen terug in het BO MIRT.❖ Het rijk faciliteert dit MIRT-onderzoek in natura in de vorm van 50 dagen inzet vanuit de Dienst Landelijk Gebied.
6.	Beheer en onderhoud Noordelijke Vaarwegen <ul style="list-style-type: none">❖ De provincies Fryslân, Groningen, Rijkswaterstaat en het ministerie van IenM werken in

	<p>een ambtelijke werkgroep een eensluidend voorstel inzake beheer en onderhoud van de noordelijke vaarwegen uit. Dit voorstel is vóór 1 september 2011 gereed en komt ter besluitvorming in het BO MIRT najaar 2011.</p>
7.	<p>Afsluitdijk</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk faciliteert dat naast waterveiligheid ook bredere ambities mee mogelijk gemaakt worden door in de Structuurvisie Toekomst Afsluitdijk ruimte te bieden voor een integrale benadering. ❖ In de bestuursovereenkomst worden de rollen en de inzet van het Rijk en de regio helder gemaakt.
8.	<p>Ruimtelijke reservering Zuiderzeelijn</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De ruimtelijke reservering voor de Zuiderzeelijn wordt niet opgenomen in de SVIR. Het staat de regio vrij dit zelf als ruimtelijke reservering in hun provinciale plannen op te nemen. Het ministerie van IenM beziet op korte termijn of eventuele nationale reserveringen deze regionale reservering mogelijk belemmeren. Indien blijkt dat er belemmeringen zijn, zal er nader overleg plaatsvinden met de regio.
9.	<p>Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De middelen voor het centrale deel van het Ruimtelijk Economisch Programma zijn van het voormalige ministerie van VenW naar de begroting van het voormalige ministerie van EZ overgeboekt. Voor de afgelopen jaren is dit budget niet -zoals in het RSP-convenant is vastgelegd- geïndexeerd met de zgn. toegekende IBOI. Het indexeren van het budget voor het centrale deel van het Ruimtelijk Economisch Programma wordt aan de minister van ELenI voorgelegd.
NATIONAAL STEDELIJK NETWERK GRONINGEN - ASSEN	
10.	<p>OV-bereikbaarheidsstrategie Groningen-Assen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio hebben ten behoeve van het beheersen van de exploitatietekorten in het regionale openbaar vervoer in de regio Groningen-Assen zowel een agenda voor het rijk als voor de regio opgesteld en spreken af om deze (innovatieve) agenda's gezamenlijk uit te werken. Concrete voorstellen die voortkomen uit deze agenda's zullen later op hun merites worden beoordeeld. ❖ Onderdeel van de agenda is de deelname aan het programma Beter Benutten. Het gezamenlijk opgestelde maatregelenpakket wordt in een volgend BO MIRT besproken.
11.	<p>Spoorzone Groningen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In het BO MIRT najaar 2011 worden nadere conclusies getrokken over: <ul style="list-style-type: none"> ○ het perspectief van de integrale gebiedsontwikkeling Spoorzone Groningen; ○ de vraag op welke wijze het rijk betrokken blijft bij de verdere uitwerking

	<p>daarvan.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het ministerie van IenM participeert in de Stuurgroep voor de Ontwikkeling van het Stationsgebied.
12.	<p>Verdubbeling N33/knooppunt Zuidbroek</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De provincie Groningen komt op korte termijn met een voorstel om voor maximaal € 23,3 miljoen garant te staan voor de door RWS geraamde meerkosten voor het klaverblad bij de knoop N33/A7/Zuidbroek. Hiermee is de financiering van het klaverblad verzekerd, inclusief de BTW-kosten. De kosten van beheer en onderhoud en uitvoeringskosten (BLD), alsmede de planstudiekosten, komen voor rekening van het ministerie van IenM.
13.	<p>Quick wins Netwerkanalyse Groningen-Assen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De quick win Transferium Hoogkerk (1^e tranche) is afgerond. Het transferium is 13 december 2010 in gebruik genomen. ❖ De quick win Bereikbaarheid Transferium Haren (2^e tranche) is niet meer in 2010 afgerond omdat grondzettingen te langzaam gingen en moesten worden verlengd. Inmiddels is de uitvoering volop gaande en zal het werk voor de zomer 2011 zijn afgerond. Het onderdeel Uitbreiding Transferium Haren wordt najaar 2011 uitgevoerd. ❖ De uitvoering van de quick win Doortrekking HOV-as Peizerweg (2^e tranche) zit in een uiterst krap tijdschema. Gemeente Groningen stuurt sterk op realisatie binnen de termijn van 1 januari 2013. Het risico van vertraging is reëel. ❖ De invulling van de quick win Bereikbaarheid busstation Assen (2^e tranche) is op verzoek van de regio gewijzigd. Volgens afspraak is uitvoering gestart in 2010 en vindt oplevering plaats in 2011.
STEDELIJK NETWERK LEEUWARDEN	
14.	<p>Leeuwarden Nieuw Stroomland</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio onderzoeken de nadere toepassingsmogelijkheden van de Crisis- en herstelwet voor Nieuw Stroomland. ❖ Het streven is om de gebiedsontwikkeling Nieuw Stroomland bij AMvB vierde tranche onder de werking van de Crisis- en herstelwet te brengen.
15.	<p>Station Leeuwarden Werpsterhoek</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het ministerie van IenM geeft ProRail de opdracht om op 1 september 2011 te starten met de planstudie voor twee onderdoorgangen als voorfase voor de aanleg van station Leeuwarden Werpsterhoek.
16.	<p>Spoorbrug over het Van Harinxmakanaal</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio hebben geconcludeerd af te zien van het voornemen om treinen van

	<p>Groningen naar Leeuwarden te laten doorrijden naar station Leeuwarden Werpsterhoek.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het ministerie van IenM geeft ProRail opdracht om de mogelijkheden tot het verkorten van de bedieningstijd voor de spoorbrug over het Van Harinxmakanaal uit te werken.
17.	<p>Overwegveiligheid Zwolle – Leeuwarden</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Uit de middelen voor de Motie Koopmans voor 'Overwegveiligheid Zwolle - Leeuwarden' wordt een bedrag van € 10,5 miljoen (prijspeil 2010) gereserveerd voor de spoortunnel 'Om den Noort' te Wolvega.
18.	<p>Gedecentraliseerde spoorlijnen: Friese lijnen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het ProRail onderzoek naar de quick scanmaatregelen op de Friese lijnen wordt in september 2011 opgeleverd. ❖ Rijk en regio streven er naar definitieve afspraken over welke wissels worden aangepakt te maken in het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2011.
19.	<p>Knooppunt Joure (A6/A7)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het rijk neemt de kosten –indien sprake is van een gewijzigde scope in verband met het 130 km/u beleid- voor haar rekening en zal op korte termijn uitsluitel geven.
20.	<p>Quick wins Netwerkanalyse Leeuwarden, Westergozone, A7-zone</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De quick wins 'Maatregelen Stadsring Leeuwarden' (1^e tranche) zijn gerealiseerd. Het betreft DVM-maatregelen op de Heliconweg en de fietstunnel Oostergoplein. ❖ Van de quick wins 2^e tranche zijn drie projecten gerealiseerd. Het betreft twee bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad van Leeuwarden en een transferium auto-fiets bij Goutum. ❖ Het vierde project uit de quick wins 2^e tranche betreft een fietstunnel onder de stadsring bij de Van Loonstraat. Dit project is nog in uitvoering. De planning voorziet in realisatie vóór 31 december 2011.
REGIONAAL STEDELIJK NETWERK ZUID-DRENTHE	
21.	<p>MIRT-verkenning Gebiedsontwikkeling Centrum Emmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In het najaarsoverleg MIRT wordt een sluitende businesscase en de MIRT-verkenning voor de Hoofdstraatlocatie besproken. Dan wordt ook bepaald of de rijksmiddelen worden gedecentraliseerd.
22.	<p>Dryport Emmen-Coevorden</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De regio is primair verantwoordelijk voor de ontwikkeling van Dryport Emmen-Coevorden. ❖ De inzet van het Rijk is mede afhankelijk van de uitkomsten van internationaal overleg

	<p>over TEN's en de capaciteitsverdeling en het advies vanuit de topsector logistiek.</p> <ul style="list-style-type: none">❖ Als inzet van het Rijk nodig is voor het bevorderen van de Dryport Emmen–Coevorden, mits passend binnen vigerend beleid en het advies vanuit de topsector logistiek, dan gaan rijk en regio vanuit een positieve grondhouding daartoe nader in overleg met als doel te komen tot een gezamenlijke strategie.❖ Rijk en regio spreken af dat de regio het initiatief neemt tot het opstellen van een masterplan/bidbook op basis waarvan de ontwikkeling Dryport Emmen–Coevorden in 2012 wederom op de bestuurlijke agenda wordt geplaatst.
--	--