

BIJLAGE 1

AFSPRAKENLIJST BESTUURLIJKE OVERLEGGEN MIRT NAJAAR 2011

NOORD-NEDERLAND

1.	<p>Energyport</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In de geactualiseerde gebiedsagenda Noord-Nederland wordt Energyport nader uitgewerkt als basis voor gebiedsgerichte afspraken. De ministeries van EL&I en IenM zullen gezamenlijk optrekken bij dit dossier.
2.	<p>RegioSpecifiek Pakket Zuiderzeelijn: financiën</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De in het RSP-convenant vastgelegde rijksbijdrage voor 2012 ten behoeve van het regionale deel van het Ruimtelijk-Economisch Programma en ten behoeve van de concrete bereikbaarheidsprojecten waarvoor de betreffende decentrale overheid de contracterende partij is, wordt in 2012 naar rato uitgekeerd via het Provinciefonds aan de provincies Groningen, Fryslân, Drenthe en Flevoland en via het Gemeentefonds aan de gemeente Assen. ❖ Een eventueel toekomstig tekort aan kasritme als gevolg van de verschuiving in de rijksbegroting 2012 wordt binnen het ministerie van IenM opgelost zonder dat de projecten getemporiseerd worden en zonder dat een beroep gedaan wordt op de regio om voor te financieren. ❖ In het RSP-convenant is overeengekomen dat de bijdragen worden geïndexeerd met het toegekende percentage van het indexcijfer bruto overheidsinvesteringen (IBOI). De prijscompensatie over de middelen op de EL&I-begroting voor het Ruimtelijk-Economisch Programma 2011 is uitgekeerd en toegevoegd aan de ZZL-middelen. Het indexeren van dit budget voor de resterende convenantperiode wordt aan de minister van EL&I voorgelegd.
3.	<p>RegioSpecifiek Pakket Zuiderzeelijn: maatregelen kernnet spoor</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Voor de boogaanpassing Hoogeveen wordt € 33 mln gereserveerd. ❖ Voor de viersporigheid Groningen - Groningen-Losplaats (inclusief uitbreiding station Europapark) wordt € 32 mln gereserveerd. De planuitwerking en het budget zijn onderdeel van het project Knoop Groningen. ❖ IenM verstrekt ProRail de opdracht om de planuitwerking 'seinoptimalisatie Zwolle – Meppel' te starten. Voor deze maatregel wordt € 12 mln gereserveerd. ❖ IenM verstrekt ProRail de opdracht om te onderzoeken of de reistijdwinst voor de stoptreinen bij zes overwegen te realiseren is en tegen welke investering. Voor deze maatregelen wordt € 3,5 mln gereserveerd. ❖ De verdere planuitwerking van het goederenwachtspoor te Meppel wordt gestopt. Het goederenwachtspoor is niet langer nodig doordat ProRail in de Netverklaring 2012 de snelheid van het standaard goederenpad heeft verhoogd naar 95 km/uur. ❖ De verdere planuitwerking van de boog bij Herfte wordt gestopt. ❖ SNN, de provincie Overijssel en de vervoerders NS en Arriva onderzoeken gezamenlijk de mogelijke dienstregeling ten noorden van Zwolle. ProRail zal daarbij adviseren.

4.	<p>Partiële uitbreiding spoorlijn Groningen - Leeuwarden</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De provincies Groningen en Fryslân worden voor ProRail de formele opdrachtgever voor de voorbereiding en realisatie van de capaciteitsuitbreiding die nodig is voor het rijden van een extra sneltrein op het baanvak Groningen - Leeuwarden. ❖ Het budget van € 120 mln (prijspeil 2007) wordt onder aftrek van de kosten voor de reeds door IenM aan ProRail verleende opdrachten overgedragen aan de provincies Groningen en Fryslân. Provincie Fryslân wordt penvoerder. ❖ De kosten voor het Beheer en Onderhoud blijven voor rekening van het ministerie van IenM.
5.	<p>Beheer en onderhoud vaarwegen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De provincies Fryslân en Groningen hebben met het ministerie van IenM een voorstel uitgewerkt voor de afkoop van het covenant tussen het Rijk en de provincies. Alle partijen kunnen hiermee instemmen. ❖ Het Rijk wordt beheerder van de hoofdvaarweg en de provincies worden beheerder van de zijtakken. Hiermee is een afkoopsom gemoeid van € 186 mln en aanvullende afspraken over achterstallig onderhoud van een deel van de Friese vaarwegen en de vervanging van de Tjerk Hidde sluis. ❖ De regeling is conform de landelijke overdrachtsnormen en wordt binnen de begroting van het ministerie van IenM opgelost. Over de details wordt de TK nog nader geïnformeerd.
STEDELIJK NETWERK GRONINGEN - ASSEN	
6.	<p>MIRT-onderzoek FlorijnAs</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio concluderen uit de tussenrapportage dat een verlenging van de termijn van het lopende MIRT-onderzoek met een jaar gewenst is. Deze verlenging heeft geen consequenties voor de financiële bijdrage van partijen. Het Rijk levert inbreng op het gebied van kennis, informatie, toegang tot netwerken en advies. Voor een deel zullen deze werkzaamheden plaatsvinden onder de coördinatie van de Crisis en herstelwet.
7.	<p>Spoorzone Groningen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het voorkeursalternatief Emmaboulevard is vastgesteld in de Stuurgroep voor Stationsgebied en de gemeenteraad van Groningen. De hieruit op te stellen ontwikkelstrategie en de uitkomsten van de deelstudies zullen in 2012 aan het BO MIRT worden voorgelegd. ❖ In het BO MIRT in 2012 worden op basis daarvan 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 daarvan. ❖ Het ministerie van IenM participeert in de Stuurgroep Stationsgebied.

<p>8.</p>	<p>Grensoverschrijdende spoorverbinding Groningen – Bremen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Groningen is voornemens om per dienstregeling 2013 een kwaliteitsverbetering te realiseren in de dienstregeling (frequentieverhoging en/of reistijdverkorting). Deze verbetering moet mogelijk zijn zonder infrastructurele aanpassingen. Financiering hiervan (exploitatie en marketing) is regionaal geborgd. ❖ Voor de meest optimale dienstregeling zullen infrastructurele maatregelen noodzakelijk zijn. Hiervoor zal naast de gereserveerde regionale middelen, een beroep gedaan worden op cofinanciering van het Rijk. De planning en uitwerking hiervan worden ook in 2012 gerealiseerd. Definitief verzoek tot deze middelen kan daarom medio 2013 worden verwacht. ❖ Daarnaast neemt de provincie het Rijk mee in haar proces. Doel is leerervaringen en de conceptplannen te delen en andersom zal het Rijk meedenken en -werken bij het aanpakken van deze plannen.
<p>9.</p>	<p>Gedecentraliseerde spoorlijnen: Roodeschool - Eemshaven</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In 2009 hebben het Rijk en de regio afgesproken om te investeren in het doortrekken van de personenspoorlijn van Roodeschool naar de Eemshaven (quickscan-maatregelen gedecentraliseerde spoorlijnen). Bijdragen zijn toegezegd op basis van de ProRail-raming van € 9,3 mln. De uitkomsten van de inmiddels uitgevoerde planstudie wijzen uit dat de kosten substantieel hoger zijn dan in de aanvankelijke raming. ❖ De regio heeft aanvullende financiering geregeld. Het Rijk onderzoekt de mogelijkheden voor een aanvullende bijdrage, waarin zowel de dekking als het belang van de spoorlijn voldoende is onderbouwd. Kosteneffectiviteit (MKBA) is daarbij een belangrijk criterium. De regio zal hiervoor een nadere financiële onderbouwing op schrift stellen.
<p>10.</p>	<p>Zuidelijke Ringweg Groningen A7</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio zijn in goed overleg met elkaar tot een bijgesteld ontwerp gekomen dat past binnen het taakstellend budget en in overeenstemming is met de uitgangspunten van de gesloten bestuursovereenkomst. ❖ Het nieuwe ontwerp leidt ertoe dat de doorstroming op het rijkswegennet robuust functioneert, de stad in zijn geheel beter bereikbaar wordt en de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving wordt verbeterd. ❖ De minister van IenM stemt in met het bijgestelde ontwerp. ❖ Op basis van dit ontwerp kunnen de mer-onderzoeken en het opstellen van het Ontwerp-Tracébesluit worden gestart.
<p>11.</p>	<p>N33/Knooppunt Zuidbroek</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ IenM stemt in met de aanleg van het klaverblad A7/N33 bij Zuidbroek. Rijk en regio zijn het eens over daarvoor geldende randvoorwaarden, die in een brief van de minister van IenM aan Gedeputeerde Staten van Groningen zijn vastgelegd. Het proces om te komen tot een Tracébesluit N33 kan daardoor worden doorgezet.

12.	<p>Quick wins Netwerkanalyse Groningen-Assen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De quick wins Transferium Hoogkerk (1e tranche) en Bereikbaarheid busstation Assen (2e tranche) zijn afgerond. ❖ De invulling van de quick win Bereikbaarheid Transferium Haren (2^e tranche) is op verzoek van de regio uitgebreid. De termijn van realisatie wordt om die reden met 2 jaar verlengd naar uiterlijk 31 december 2013. ❖ De uitvoering van de quick win Doortrekking HOV-as Peizerweg (2e tranche) stuit op complexe inpassingsvraagstukken. De realisatietermijn wordt met een jaar verlengd naar uiterlijk 31 december 2013. Indien de inpassingsvraagstukken niet tijdig kunnen worden opgelost, dan zal de regio een ander project voordragen voor het inzetten van de rijksbijdrage.
STEDELIJK NETWERK FRYSLÂN	
13.	<p>Knooppunt Joure / aquaduct Skarster Rien</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk heeft ruim € 4 mln extra beschikbaar gesteld voor de gewijzigde scope van het Knooppunt Joure. Het OTB en MER kunnen op basis van het bijgestelde ontwerp worden voorbereid. Het OTB zal naar verwachting in het derde kwartaal van 2012 worden genomen. ❖ Rijk en regio streven er naar uiterlijk eind 2011 een realisatieovereenkomst op te stellen voor knooppunt Joure en de Traverse Harlingen. Hierin wordt ook de wijze van risicobeheersing geregeld. ❖ In de Investeringsbrief van 14 juni 2011 heeft de minister van IenM toegezegd te willen investeren in het realiseren van een aquaduct ter hoogte van de Scharsterrijnbrug op de A6 voor de periode na 2020. Eerdere realisering is bespreekbaar indien de provincie Fryslân schriftelijk bevestigt het gehele project voor te willen financieren en de kosten van de voorfinanciering op zich neemt. ❖ In dat geval is het Rijk bereid mee te denken over een pragmatische oplossing binnen de geldende spelregels en kaders. Met name wordt hierbij gedacht aan storting van de rijksbijdrage in het Mobiliteitsfonds RSP.
14.	<p>Quick wins Netwerkanalyse Leeuwarden, Westergozone, A7-zone</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De Quick Wins 1e en 2e tranche zijn gerealiseerd, met uitzondering van de quick win fietstunnel onder stadsring (2^e tranche). De termijn voor realisatie van deze quick win is met 1 jaar verlengd naar uiterlijk 31 december 2012.
STEDELIJK NETWERK ZUID-DRENTHE	
15.	<p>MIRT-verkenning Emmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Met de oplevering van Businesscase 3.0 wordt de MIRT-verkenning afgerond. ❖ Rijk en regio spreken af dat de regio door gaat met de zoektocht naar aanvullende middelen ter dekking van het tekort op de exploitatie van de Hoofdstraatlocatie (Atalantaproject). Daarbij zet het Rijk zijn kennis en kunde ten aanzien van de ontwikkeling van grote integrale projecten in.

OOST-NEDERLAND

<p>1.</p>	<p>A1 zone inclusief capaciteitsuitbreiding:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De te maken afspraken bij de capaciteitsuitbreiding: <ol style="list-style-type: none"> 1. Rijk en regio hebben overeenstemming over de scope van de capaciteitsuitbreiding A1: 2x4 rijstroken tussen Apeldoorn-Zuid en Deventer-Oost (binnen het beschikbare brugprofiel bij Deventer) en 2x3 rijstroken tussen Deventer-Oost en Azelo. 2. De kostenindicatie voor realisatie bedraagt op grond van de eindconcept-kostenraming in totaal ruim € 400 mln (prijspeil 1-1-2012). 3. De regio is bereid maximaal 25% van de totale kosten bij te dragen. De regionale middelen kunnen voor 2021 beschikbaar komen. De rijksmiddelen (75%) komen beschikbaar in de eerste tranche van het verlengde MIRT 2021-2028 en zijn niet beschikbaar voor voorfinanciering (voor 2020). Het Rijk neemt de interne apparaatskosten voor haar rekening. 4. Er zijn verkeerskundig 3 tracés te onderscheiden (Apeldoorn – Deventer-Oost, Deventer - Oost-Rijssen en Rijssen - Azelo). 5. Rijk en regio streven naar een zo snel mogelijke realisatie van het gehele traject. Daarbinnen heeft het wegvak Deventer Oost - Rijssen prioriteit (vanwege de huidige congestie en veiligheidsproblemen). 6. Rijk en regio spreken af de mogelijkheden van versnelling nader uit te werken door: <ul style="list-style-type: none"> ○ Na te gaan of het gehele tracé met één contract financieel mogelijk is waardoor de realisatie van het totale project eerder start dan 2020. Door de regio wordt beoogd te starten uiterlijk 2017. Een meerwaardetoets voor innovatief aanbesteden (DBFM met concurrentiegerichte dialoog) wordt hiervoor uitgevoerd. De resultaten zijn uiterlijk in februari 2012 beschikbaar. ○ Gelijktijdig wordt verkend of en zo ja, op welke wijze versnelling mogelijk is bij aanbesteding in twee contracten, namelijk Deventer Oost – Azelo voor 2020 en Apeldoorn – Deventer Oost daarna. Voor versnelde realisatie van het tracé Deventer Oost – Azelo is met een maximale regionale bijdrage van 25% onvoldoende budget beschikbaar. 7. Bovenstaande afspraken en nader te maken keuzes m.b.t. tot fasering, aanbesteding, contractvorm en (voor)financiering worden vastgelegd in een bestuurovereenkomst die uiterlijk in maart 2012 wordt getekend. 8. Het Rijk neemt begin 2012 het voorkeursbesluit en een aanvangsbeslissing voor de planuitwerking. De ambitie is dit te doen voor het gehele tracé. ❖ De eerder geformuleerde ruimtelijk structurerende principes worden opgenomen in de overeenkomst A1 capaciteitsuitbreiding. ❖ Het Rijk ziet geen reden om, op verzoek van de regio, naar aanleiding van het A1 zone vervolgonderzoek Twentse Bereikbaarheid in relatie met de ambities voor de doorontwikkeling van Kennispark Twente/Innovatiedriehoek, een gezamenlijk MIRT onderzoek naar de benodigde capaciteit van de A1 vanaf Azelo tot de Duitse grens op te starten. Op de recente NMCA analyse komen geen rijksknelpunten op dit deel naar voren; indien uit de periodieke NMCA analyses wel (rijks)knelpunten worden gesignaleerd, zal het Rijk conform de MIRT Spelregels tot actie overgaan.
<p>2.</p>	<p>PHS</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Minister en regio spreken af dat de open en transparante samenwerking bij de nadere uitwerking van PHS in Oost-Nederland wordt voortgezet, waarbij de

	<p>verantwoordelijkheid voor PHS bij het Rijk ligt.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Op 21 november vindt de landelijke bestuurlijke conferentie over PHS plaats. Hierin zal ook de taakstelling voor bovenwettelijke inpassing voor heel PHS aan de orde komen. Er kunnen geen onderdelen van PHS immuun worden verklaard. ❖ PHS gaat uit van een zo intensief mogelijk gebruik van de Betuweroute. Extra benuttingmogelijkheden van de Betuweroute en meer gebruikmaken van de binnenvaart, mede bedoeld om de overlast van het goederenvervoer in het oosten zoveel mogelijk te beperken, zijn reeds onderdeel van de diverse studies die nu lopen. Als de resultaten van de diverse onderzoeken gereed zijn, zal met de Duitse overheden overleg worden gevoerd. ❖ Op basis van de diverse onderzoeken vindt medio 2012 een trechtering van varianten plaats. De trechtering zal worden besproken met de regionale betrokkenen, incl. daarbij horende maatregelen over geluid, veiligheid, trillingen en inpassing van de diverse goederenroutes. ❖ Het belang van goede communicatie richting de Oost-Nederlandse bevolking wordt wederzijds onderschreven.
<p>3.</p>	<p>Doortrekking Valleilijn</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ IenM zal voor eind november duidelijkheid geven over het beleidsvoornemen inzake de gunning van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet 2015. Dit betreft onder meer de gunningswijze en reikwijdte hoofdrailnet vanaf 2015. NS heeft toegezegd, zodra er duidelijkheid is over de reikwijdte van het hoofdrailnet, contact op te nemen met Gelderland om het onderwerp te bespreken. IenM monitort of dit gebeurt (zonder daarmee commitment te geven aan doortrekking). ❖ IenM heeft een nadrukkelijke rol in het toestaan van nieuwe samenloop. Bij de samenloop die zou ontstaan bij doortrekking van de Valleilijn naar Arnhem heeft IenM bedenkingen; zowel wat betreft het vervoerkundige nut en noodzaak, zeker gezien de verbeteringen die vanuit PHS worden doorgevoerd, als vanwege het ontstaan van treinbewegingen die conflicteren met PHS. ❖ Afsproken wordt om deze ontwikkeling ook bij het topsectorenbeleid (Food Valley) te betrekken.
<p>4.</p>	<p>N35 Wijthmen - Nijverdal</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk geeft geen prioriteit aan het nemen van structurele maatregelen op de N35 deel Wijthmen-Nijverdal. Aangezien er hier geen rijksopgave ligt conform de SVIR en er ook geen zicht is op financiering voor dat deel, is er vanuit het Rijk geen aanleiding om onderzoek te doen naar structurele maatregelen bij Raalte. ❖ Indien de provincie wel onderzoek wil doen naar de mogelijkheden en kosten van opwaardering van dit wegvak mede in relatie tot de N348, moet vooraf duidelijk zijn dat medewerking vanuit het Rijk bij dit onderzoek alleen vanuit haar rol als wegbeheerder zal worden verleend.
<p>5.</p>	<p>N50 Kampen - Kampen-Zuid</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het beschikbare budget is € 9 mln; uit de uitkomsten onderzoek en raming is gebleken dat er een tekort is van € 3,4 mln voor een 2x2 oplossing op dit traject. De provincie Overijssel zegt toe dat zij voor € 3,4 mln extra financiering zorg draagt (behoudens goedkeuring door PS Overijssel). Het Rijk zal zorgen voor de verdere procedure om tot

	<p>een 2x2 wegvak 100km/uur tussen Kampen en Kampen-Zuid te komen. E.e.a. zal in een bestuursovereenkomst worden vastgelegd.</p>
6.	<p>N50 Hattemerbroek - Emmeloord.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Op basis van de SVIR heeft opwaardering van het deel Kampen-Ramspol en het deel Hattemerbroek-Kampen-Zuid geen prioriteit voor het Rijk. Als uit de periodieke NMCA analyse of de nieuwe mobiliteitsindicator mocht blijken dat er een knelpunt wordt geconstateerd, kan het Rijk conform de MIRT Spelregels tot actie overgaan.
7.	<p>Knooppunt N340/A28</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk geeft aan dat dit project niet past binnen de criteria voor Beter Benutten (zie brief juni 2011). Omdat het project N340 volgens het Rijk voor het nationale netwerk van zeer beperkt belang is, komt dit knooppunt met de A28 niet in aanmerking voor een financiële bijdrage.
8.	<p>Waalweelde</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De regio stelt voor om, uitgaande van 50-50 financiering, de volgende kansrijke Waalweelde projecten gezamenlijk uit te werken: Bato's Erf, Beuningen, Heesselt, Hurwenen, Oosterhout en Stadswaard. In beginsel kan bij de uitwerking uitgegaan worden van een bijdrage van € 30 mln vanuit de regio. ❖ Het Rijk en de regio zullen in de stuurgroep Waalweelde de zes kansrijke projecten uitwerken en daarbij de verbinding met de totale wateropgave voor Waalweelde leggen. Vervolgens zullen Rijk en regio afspraken maken over de uitvoering en financiering van de kansrijke projecten. ❖ De herijking EHS en het inmiddels met het IPO gesloten decentralisatieakkoord worden doorvertaald in de verdere uitwerking van Waalweelde. ❖ Deltaprogramma Rivieren en Waalweelde geven in de periode 2012-2014 samen de invulling van de lange termijn opgave voor waterveiligheid vorm. ❖ In het BO MIRT 2012 wordt de voortgang van de zes kansrijke projecten en de samenwerking met het Deltaprogramma gemeld.
9.	<p>IJsselsprong</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De bestuurlijke herijking over de aanpak van de integrale gebiedsontwikkeling IJsselsprong (september 2011) zal worden verwerkt in het Masterplan voor het Middengebied van IJsselsprong dat eind 2011/begin 2012 zal worden afgerond. ❖ De provincie start op korte termijn met de verkenning voor de rondweg De Hoven en zal vanwege de relatie met de ruimtelijke reservering hierover overleg voeren met het Rijk. ❖ De planstudie voor de wateropgave wordt naar verwachting in november voor een projectbeslissing ingediend. Na een positieve beslissing van de Staatssecretaris kunnen in 2012 de bestemmingsplanprocedures voor de dijkverleggingen starten, zodat in 2013 de uitvoering van start kan gaan. ❖ De regio zal in overleg met het Rijk met een voorstel komen voor een re-allocatie van (een deel van) de Nota Ruimte budget middelen binnen het plan IJsselsprong.

<p>10. IJsseldelta Zuid</p>	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Deze zomer is gebleken dat de vereiste waterstanddaling van 41 cm bij Zwolle niet volledig kan worden gerealiseerd in verband met negatieve effecten op drinkwaterwinning, natuur en regionale waterhuishouding. ❖ De regio heeft een advies opgesteld waarin zij adviseert het tekort van de zomerbedverlaging op te lossen, door onder andere het versneld maar beperkt, in gebruik nemen van de hoogwatergeul. ❖ Eind dit jaar wordt een principekeuze over de uitvoering van een beperkte zomerbedverlaging verwacht en een voorstel voor aanvullende maatregelen. Ook wordt dan een beslissing over fase 1 van de hoogwatergeul verwacht als afronding van de planstudie conform de bestuurovereenkomst IJsseldelta Zuid van 15 februari 2010. De IJsselanalyse die is toegezegd aan de Tweede Kamer zal hierbij worden betrokken.
<p>11. Strategische Verkenning Zwolle Kampen Netwerkstad 2040</p>	<ul style="list-style-type: none"> ❖ De planning en fasering van het vervolg op de afgeronde strategische verkenning van Zwolle Kampen Netwerkstad 2040 en de planning van het Deltaprogramma zullen vanwege urgentie van de projecten en hun onderlinge afhankelijkheid/relaties goed op elkaar worden afgestemd.
<p>12. Doortrekking A15/A12</p>	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk streeft er naar om, op basis van inspraak en adviezen, uiterlijk begin 2012 het definitieve standpunt te bepalen. Op basis daarvan wordt het ontwerp tracébesluit uitgewerkt. Bij het definitieve standpunt zal tevens een nieuwe bestuursovereenkomst tussen Rijk, provincie en stadsregio worden opgesteld. ❖ Het overleg tussen Rijk, provincie en stadsregio over het definitieve standpunt en de nieuwe bestuursovereenkomst loopt. Het overleg zal naar verwachting nog dit jaar worden afgerond.
<p>13. MIRT-onderzoek HOV-Netwerk Arnhem - Nijmegen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio spreken af een gezamenlijk MIRT-onderzoek uit te voeren voor het HOV-netwerk in de regio Arnhem Nijmegen. De regio is trekker van dit onderzoek. ❖ Het MIRT-onderzoek beoogt onder andere antwoord te geven op de volgende vragen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Wat is een logisch samenhangende scope van het HOV-netwerk? ○ Welke effecten op de doorstroming op achterlandverbindingen en de bereikbaarheid van economische kerngebieden worden meegenomen? ○ Wie is waarvoor verantwoordelijk? ○ Zijn er belemmeringen in de regelgeving bij Rijk en regio voor optimalisatie HOV netwerk? ❖ De uitkomst van het onderzoek wordt -waar relevant- vertaald in de actualisatie van de gebiedsagenda en geagendeerd in het BO MIRT 2012.

<p>14. MIRT-onderzoek Food Valley</p>	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk en de regio spreken af het MIRT-onderzoek Food Valley te richten op de volgende vragen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Welke ruimtelijk-fysieke belemmeringen zijn er om de internationale concurrentiepositie van Food Valley uit te bouwen? ○ Welke ruimtelijk-fysieke maatregelen stimuleren de innovatie, spin off en economische groei in Food Valley? ○ Welke rol is er voor welke overheid(slaag) en welke rol voor private partijen bij het wegnemen dan wel stimuleren van die ruimtelijk fysieke belemmeringen cq maatregelen (en welke middelen kunnen hiervoor worden ingezet)? ❖ De regio trekt het MIRT-onderzoek Food Valley. Het Rijk werkt hier aan mee; het ministerie van EL&I is hiervoor het eerste aanspreekpunt en draagt zorg voor de afstemming met de overige departementen. Het onderzoek wordt gefinancierd door de regio en het ministerie van EL&I. ❖ De uitkomsten van de consultatieronde van januari 2012 van de minister van EL&I langs de landsdelen n.a.v. het ingezette topsectoren beleid, zijn mede input voor het onderzoek. ❖ De uitkomst van het onderzoek wordt -waar relevant- vertaald in de actualisatie van de gebiedsagenda en geagendeerd in het BO MIRT 2012.
<p>15. Afstemming ICE achterlandverbindingen met Duitsland</p>	<ul style="list-style-type: none"> ❖ De minister van IenM en de regio spreken af de stapsgewijze verbetering van de ICE-verbinding Amsterdam-Frankfurt samen met de betrokken (Duitse) partners voortvarend voort te zetten en maken in 2012 plannen om de verbinding Arnhem - Emmerich te versterken.
<p>16. Regionaal grensoverschrijdend spoorvervoer: Arnhem - Emmerich</p>	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Omdat op deze corridor een interregionale verbinding ontbreekt, wil de regio samen met het Rijk in 2012 komen tot een plan voor een verbinding tussen Arnhem - Emmerich. Hiervoor haakt het Rijk aan bij het reeds lopende onderzoek van Nordrhein Westfalen, de provincie Gelderland, Stadsregio Arnhem Nijmegen, en Verkehrsverbund Rhein-Ruhr naar een mogelijke verbinding waarbij ook ProRail en DB Netz betrokken zijn. ❖ Regio en Rijk zullen zich samen inspannen om eventuele belemmeringen die realisatie van een grensoverschrijdende treindienst in de weg staan, op te heffen.
<p>17. Spoorlijn Arnhem - Doetinchem - Winterswijk</p>	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio hebben de stand van zaken doorgenomen en zullen na afronding van de verkenning nadere afspraken maken in het voorjaar 2012. ❖ Naast het continueren van de lange termijn verkenning wordt voorgesteld onder regie van het Rijk en decentrale overheden te inventariseren welke extra maatregelen mogelijk zijn om de performance van het baanvak op korte termijn te verbeteren.

<p>18.</p>	<p>Quick Wins Zutphen - Winterswijk</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Provincie Gelderland geeft aan dat onder voorbehoud van goedkeuring door Provinciale Staten de cofinanciering voor de Quick Win Zutphen – Winterswijk rond is en dat kan worden begonnen met de verdere opdrachtverlening en uitvoering.
<p>19.</p>	<p>Dubbelspoor Barneveld-Noord</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De regio zegt toe de reservering van middelen ten behoeve van de Quick-scanmaatregelen op de Valleilijn te handhaven. ❖ Het Rijk zegt toe het rijksdeel van de reservering eveneens te handhaven ten behoeve van een tenminste gelijkwaardige oplossing.
<p>20.</p>	<p>N18 Varsseveld - Enschede</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Partijen constateren dat tijdens recent bestuurlijk overleg tussen Rijk en regio is afgesproken dat het Rijk maximaal € 5 mln toevoegt aan het taakstellend budget en dat er voor minimaal € 4 mln versoberd wordt. ❖ Hierdoor is het taakstellend budget en de raming in evenwicht zodat het Ontwerptractébesluit in 2011 kan worden genomen. ❖ Bij het Tracébesluit zal worden bezien of € 4 mln aan rijksbijdrage volstaat.
<p>21.</p>	<p>Vaarwegen en binnenhavens</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Provincie Gelderland maakt, op verzoek van de minister, het inpassingplan (incl. MER) voor de Overnachtinghaven Lobith (onderdeel MIRT-project Toekomstvisie Waal). Provincie Gelderland neemt, als gebiedsregisseur, de daarbij behorende coördinatie voor MIRT2 en MIRT3 (deels) over. ❖ Deze taakverschuiving past goed in het beleid van decentralisatie en bij de provinciale rol als gebiedsregisseur. De precieze taakverdeling tussen Rijk en Provincie en de eindtermen worden vastgelegd in een overeenkomst.
<p>22.</p>	<p>Westervoortse brug</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijkswaterstaat is alleen verantwoordelijk voor de constructie van de brug, maar niet voor de verkeersmaatregelen. Dat zijn de gemeenten. ❖ Het ministerie van IenM heeft al contact gehad met een aantal van de bestuurders. De komende weken wordt het overleg voortgezet om te komen tot een passende oplossing. ❖ Tot dat moment zal Rijkswaterstaat de ingezette verkeersregelaars handhaven.
<p>23.</p>	<p>Natuurcompensatie A12</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Voor het TB zal geen beroep worden gedaan op de vrijvallende emissierechten van de boerderij.

NOORDWEST NEDERLAND / UTRECHT

1.	<p>Resultaten woningbehoefte onderzoek Noordvleugel</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio voeren samen, in het verlengde van de afgeronde studie 'Houdbaarheid Woningbehoefteprognoses Noordvleugel', een meer kwalitatieve studie uit in relatie tot locaties en fasering. De regio is trekker vanuit haar verantwoordelijkheid voor een goede afstemming van verstedelijking en het Rijk is betrokken gelet op medeverantwoordelijkheid in de bestuursafspraken voor de programmering van woningbouw in dit kerngebied. ❖ De regio brengt in samenwerking met het Rijk de mogelijke consequenties van de discrepantie tussen woningbehoefte en woningbouw voor de Gebiedsagenda's van Noordwest Nederland en van Utrecht en de Verstedelijkingsafspraken in beeld.
2.	<p>Verstedelijking</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De regio brengt als nadere invulling van de afspraak uit het BO MIRT mei 2011 (aandragen belemmeringen in of verzoeken voor verruiming van rijksregelgeving) casuïstiek in bij het 'Transferpunt' van het Rijk (onderdeel programma Investeringscondities Bouw). Dit is tevens input voor de actualisatie van de Gebiedsagenda. ❖ Bij het actualiseren van de Gebiedsagenda zullen Rijk en regio de ambities en uitvoerbaarheid bespreken. In dat kader gaat de regio ook aan de slag met o.a. regionale (her-)prioritering en kwaliteitsambities (verlaging, afstemming, verdeling). Daarbij wordt ook aangegeven welke specifieke rijksbetrokkenheid bij welke concrete projecten nodig is. ❖ De regio Utrecht komt met een voorstel om samen met het Rijk een onderzoek te doen naar value capturing.
3.	<p>Almere Gooi Utrecht</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De provincies constateren doorstromingsproblemen voor de bus op de A27 tussen de Waterlandseweg en knooppunt Eemnes. ❖ Voor de 'pilot bus op snelweg' gaat vanaf februari 2012 de snelwegbus tussen Almere en Utrecht de Uithof rijden die op de A27 gebruik zal maken van de vluchtstrook. Daarmee wordt op korte termijn in elk geval al een bepaalde oplossing gegeven voor het probleem. De pilot is afgesproken voor een periode van 3 jaar. ❖ De provincies doen, in overleg met Rijkswaterstaat, uiterlijk in het voorjaar van 2012 binnen de kaders van wet- en regelgeving, een voorstel voor verdere optimalisering van de doorstroming van de bus op en langs de A27 van de Waterlandseweg tot en met knooppunt Eemnes.
4.	<p>A8-A9</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In de investeringsbrief van 14 juni 2011 heeft het Rijk het volgende aangegeven: "Dit betekent dat wij de komende jaren inzetten op: (...) Het verbeteren van de bereikbaarheid van de noordkant van Amsterdam (A7/A8) tot en met 2020 door benuttingsmaatregelen. Na 2020 pakken wij de noordcorridor (A7/A8/A10) multimodaal verder aan; (...)".

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Om meer zicht te krijgen op de knelpunten en mogelijke oplossingen op de noordcorridor (A7/A8/A10) en op de A9 Uitgeest – knooppunt Raasdorp, voor de periode na 2020, voeren het Rijk en de regio in 2012 gezamenlijk een MIRT-onderzoek uit, conform de bij verkenningen gebruikte Rijksmethodiek (NRM, MKBA, etc.). De kosten voor dit MIRT-onderzoek (max. € 1,5 mln) worden voor 50% door het Rijk en voor 50% door de regio gedragen op basis van een plan van aanpak. ❖ In het MIRT-onderzoek wordt het door de regio voorgestelde project A8-A9 onderzocht als één van de mogelijke oplossingen voor de knelpunten op de noordcorridor A7/A8/A10 en als mogelijke oplossing voor de knelpunten op de A9 tussen Uitgeest en knooppunt Raasdorp. ❖ Over de resultaten van het MIRT-onderzoek wordt in het BO MIRT najaar 2012 besloten. Kernpunten voor besluitvorming zijn: (1) welke knelpunten op de noordcorridor hebben prioriteit; (2) welke maatregelen het meest kosteneffectief zijn en daarmee in aanmerking komen voor realisatie; (3) op welke termijn realisatie van deze maatregelen aan de orde en (4) mogelijkheden voor regionale cofinanciering en voorfinanciering. ❖ Als uit het MIRT-onderzoek blijkt dat de A8-A9 één van de meest kosteneffectieve maatregelen is voor het oplossen van knelpunten op het rijkswegennet aan de noordkant van Amsterdam, is het Rijk bereid om hiervoor een deel van het voorlopig gereserveerde budget voor de noordcorridor in de periode na 2020 in te zetten. Als uit het MIRT-onderzoek blijkt dat de A8-A9 niet één van de meest kosteneffectieve maatregelen is voor de noordcorridor, accepteert de regio dat het Rijk geen financiële bijdrage levert aan dit project.
<p>5.</p>	<p>SMASH</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De structuurvisie wordt in nauwe samenwerking met de regionale partijen gemaakt en daarmee wordt de ontwikkeling van Schiphol als mainport gezien in de context van de hele (internationale concurrentiepositie van de) Metropoolregio. Er wordt gestreefd naar een gemeenschappelijke uitvoeringsagenda gekoppeld aan de rijksstructuurvisie om de daarin gemaakte keuzes in de praktijk waar te maken. ❖ De betekenis van de verbinding N206-A4 zal een plek krijgen in SMASH. ❖ De uitvoeringsagenda wordt geagendeerd in het BO MIRT najaar 2012. De afspraken gaan deel uitmaken van de Gebiedsagenda Noordwest Nederland. ❖ Afspraken met betrekking tot SMASH worden voor zover nodig juridisch verankerd in de AMvB Luchthavenindelingbesluit Schiphol.
<p>6.</p>	<p>Greenport Agriport Noord-Holland Noord</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De regio zal (op zeer korte termijn) een cijfermatige onderbouwing aanleveren waaruit het belang blijkt van Agriport voor de agribusiness in Nederland.
<p>7.</p>	<p>Knooppunt Hoevelaken</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Er wordt een gezamenlijk traject ingegaan met als uitkomst het vastleggen van alle benodigde afspraken die nodig zijn om de vroegtijdige aanbesteding bij Knooppunt Hoevelaken tot een succes te maken. Uitgangspunt voor dit traject zijn de doelstellingen voor bereikbaarheid en inpassing uit de startnotitie Knooppunt Hoevelaken. Deze afspraken worden vastgelegd in een Finale Bestuursovereenkomst. ❖ Doel van dit traject is een oplossing voor Knooppunt Hoevelaken te krijgen die maximaal verkeersoplossend vermogen koppelt aan een maximale kans op realisatie van extra

	<p>wensen. De voorgestelde versoberingsmaatregelen geven Rijk en regio het vertrouwen dat realisatie van tenminste een adequate set functionele eisen binnen het beschikbare budget haalbaar is.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Regio en Rijk committeren zich in de Strategische Bestuursovereenkomst aan het bovengenoemde vervlechtingproces, waarvan de uitwerking wordt vastgelegd in de Finale Bestuursovereenkomst. Daarmee accepteren regio en Rijk vooraf de uitkomst van het aanbestedingstraject. Het vervolg bestaat dan alleen nog uit het uitwerken van deze keuze tot (ontwerp-) Tracébesluit. ❖ Regio en Rijk beseffen dat de kans dat extra wensen opgenomen worden in de aanbiedingen van marktpartijen reëel wordt als daarvoor (extra) financiële middelen beschikbaar worden gesteld. ❖ Er is zicht op cofinanciering door de regiopartijen. Welke partijen bijdragen, de hoogte van de bijdragen en de voorwaarden daarvoor worden uiterlijk op 1 april 2012 duidelijk. Dit wordt opgenomen in de Finale Bestuursovereenkomst. ❖ De regio is verantwoordelijk voor het wegen van de regionale wensen (gewilde functionaliteiten die niet in het eisenpakket zitten). Het Rijk doet dit voor de rijkswensen. Uiteindelijk worden beide sets wensen samengevoegd. Rijkswaterstaat ondersteunt de regio bij dit wegingsproces met het leveren van feitelijke informatie. ❖ De samenstelling van de (bestuurlijke) Stuurgroep voor Knooppunt Hoevelaken blijft ongewijzigd (i.c. vertegenwoordigers van het Rijk, de provincie Utrecht en de gemeente Amersfoort). In voorkomende gevallen kunnen andere partijen uitgenodigd worden. ❖ De inzet op vroege marktbetrokkenheid betekent dat de projectplanning verandert. Het Tracébesluit wordt, door de vervlechting met de aanbesteding, nu voorzien voor medio 2016 en Start Realisatie voor 2017. Voor de openstelling blijft de planning gehandhaafd op 2020. ❖ Bovenstaande afspraken worden vastgelegd in een Strategische Bestuursovereenkomst; deze wordt op korte termijn ondertekend en daarna voorgelegd aan de gemeenteraad van Amersfoort en Provinciale Staten van Utrecht.
<p>8.</p>	<p>Lekkanaal / Het Klooster</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De uitkomsten van het onderzoek naar gezamenlijke gebiedsontwikkeling, zoals vastgelegd in de inhoudsopgave bestuursovereenkomst Lekkanaal / Het Klooster, worden uitgewerkt in een bestuursovereenkomst. De bestuursovereenkomst wordt eind 2011 vastgesteld en ondertekend door de minister van IenM. ❖ Het Rijk en de regio stellen de inhoudsopgave voor de bestuursovereenkomst hierbij vast.
<p>9.</p>	<p>Olympische Hoofdstructuur (OHS)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het plan van aanpak fase 1 MIRT-onderzoek Olympische Hoofdstructuur is vastgesteld. In fase 1 wordt de keuze voorbereid tussen de (potentiële) kandidaat-steden Amsterdam en Rotterdam. ❖ Daarmee is vastgelegd dat de steden en het Rijk dit onderzoek samen aangaan. De gemeenten Amsterdam en Rotterdam zijn de primaire opdrachtgevers (trekkers) voor het MIRT-onderzoek. Het Rijk (de ministeries van VWS en IenM) is medeopdrachtgever.
<p>10.</p>	<p>Actieprogramma Regionaal OV</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Tijdens het BO MIRT november 2011 is de bestuursovereenkomst voor het project 'HOV-verbinding Amsterdam-Almere' ondertekend.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ In het voorjaar van 2012 wordt gezien of de start van de uitvoering van het AROV project Haarlem - A9 - Amsterdam/Amstelveen gaat lukken. Als dat niet het geval is informeren Rijk en regio elkaar zo spoedig mogelijk over waarom het niet tijdig lukt. Vervolgens gezien Rijk en regio gezamenlijk of geaccepteerd kan worden dat de uitvoering pas medio 2013 start en daarmee afwijkt van één van de voorwaarden uit de AROV-overeenkomst.
11.	<p>MIRT-onderzoek ZaanIJ-oeveren / visieontwikkeling Noordzeekanaalgebied</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk neemt het initiatief om, aansluitend bij het reeds onder regie van de provincie Noord-Holland gestarte traject in de regio, overleg te voeren over de start van een visie op het Noordzeekanaalgebied. Conform aankondiging in de ontwerp-SVIR. ❖ De insteek daarbij is om de samenwerking tussen Rijk en regio op een vergelijkbare wijze als tot nu toe voort te zetten om de ontwikkeling van Zaan/IJ als rijksbelang en MRA-opgave gezamenlijk verder te brengen en tot besluiten te komen over de integrale ontwikkelingsrichting. ❖ Rijk en regio doen hiertoe een voorstel voor het directeurenoverleg Noordwest van begin 2012. ❖ Rijk en regio gaan ondertussen gezamenlijk op zoek naar kansrijke mogelijkheden voor verbetering van de randvoorwaarden, zodat een effectieve ontwikkeling van het gebied ondersteund wordt.
12.	<p>Taskforce Havenontwikkeling</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De ministeries van BZK en Defensie leveren een onafhankelijk voorzitter voor de Taskforce Havenontwikkeling in Den Helder inzake het civiel medegebruik van een marinerrein.
13.	<p>Lelystad-Zuid</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De uitbreiding van de capaciteit van de huidige aansluiting A6 Lelystad is meegenomen in het kader van Beter Benutten.
14.	<p>Ombouw Amstelveenlijn</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio streven naar formele besluitvorming omtrent een rijksbijdrage conform de MIRT spelregels in de eerste helft van 2012. Hierbij zal onder meer een gezamenlijke afweging gemaakt worden hoe de ombouw van de Amstelveenlijn optimaal kan aansluiten op gerelateerde projecten als de Zuidas en de HOV knoop Amstelveen.
15.	<p>RRAAM</p> <p>Het project RRAAM wordt verder besproken in een separaat bestuurlijk overleg op 15 december.</p> <p>Vervolgafspraken IAK Groenblauw</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk en de gemeente Almere voeren, in lijn met de gezamenlijke afspraken (o.a. systeem van zelffinanciering en drie deelgebieden), de vervolgactiviteiten uit samen met de andere partijen o.a. Staatsbosbeheer en Stichting Flevolandschap.

	<p>Positionpaper IAK Economie</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk, de provincie Flevoland en de gemeente Almere stellen het position paper 'Almere Werkt' vast als gezamenlijke werkwijze om de ambitie van 100.000 extra arbeidsplaatsen in kader van de groei van Almere te realiseren. <p>IAK stedelijke bereikbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het convenant VSBA over fase 1a zal tijdens het BO RRAAM van december 2011 door de partijen worden ondertekend.
16.	<p>N50</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk en de regio spannen zich in dat het convenant, waarover het bestuurlijk duo op 2 november 2011 heeft overlegd, nog in 2011 wordt ondertekend. De planuitwerking kan dan begin 2012 starten.
17.	<p>OV MIRT-onderzoek regio Utrecht</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In het voorjaar van 2012 bespreken Rijk en regio de definitieve uitkomsten van het OV MIRT-onderzoek regio Utrecht en maken zij afspraken over een vervolg.
18.	<p>Tram Utrecht CS – Uithof</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk zal zo spoedig mogelijk de beschikking verlenen voor de rijksbijdrage aan de tram.
19.	<p>150 kV Hoogspanningsverbinding Utrecht – Dodewaard</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De 150 kV hoogspanningsverbinding Utrecht - Dodewaard wordt door de regio als een probleem ervaren, gezien de huidige knelpunten rond woningen in bestaand gebied, de verstedelijkingsdruk en noodzaak tot uitbreiding van de woningvoorraad. ❖ Het Rijk (het ministerie van EL&I) is nu criteria aan het opstellen voor het verkabelingsprogramma. De weging van de criteria moet uitwijzen hoe uiteindelijk met de hoogspanningsverbinding Utrecht-Dodewaard en andere 110/150 kV hoogspanningsverbindingen wordt omgegaan. Het ministerie van IenM zit aan tafel voor wat betreft de inbreng van de ruimtelijke criteria. ❖ Eind 2011 zal meer duidelijkheid hierover kunnen worden gegeven.
20.	<p>Loenerslootse brug</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Vanwege het feit dat aanpassing van de Loenerslootse brug op basis van een PPS-constructie of andere constructie binnen het project 'Kunstwerken Amsterdam - Rijnkanaal Groot Onderhoud' (verder: KARGO) aanbestedingsrechtelijk niet mogelijk blijkt, wordt afgezien van een uitbreiding van de brug (en weg) in het kader van het project KARGO. ❖ Op korte termijn onderzoeken de provincie Utrecht en Rijkswaterstaat of de brug die in het project KARGO overblijft, kan worden ingezet voor een mogelijke toekomstige verbreding van de N201. De provincie neemt hiervoor het initiatief.

ZUIDVLEUGEL

1.	<p>Olympische Hoofdstructuur</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het plan van aanpak fase 1 MIRT-onderzoek Olympische Hoofdstructuur is vastgesteld. In fase 1 wordt de keuze voorbereid tussen de (potentiële) kandidaat-steden Amsterdam en Rotterdam. ❖ Daarmee is vastgelegd dat de steden en het Rijk dit onderzoek samen aangaan. De gemeenten Amsterdam en Rotterdam zijn de primaire opdrachtgevers (trekkers) voor het MIRT-onderzoek. Het Rijk (de ministeries van VWS en IenM) is medeopdrachtgever. ❖ De gemeente Rotterdam is verantwoordelijk voor het betrekken van de Zuidvleugelpartners.
2.	<p>Verstedelijking</p> <p><i>Zuidvleugel:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk neemt kennis van de conclusie van de Zuidvleugelpartners dat de effecten van de crisis op de woningmarkt de ambities en de verstedelijkingsstrategie niet aantast, maar dat het programma over langere tijd gerealiseerd gaat worden. Er zal daarbij worden uitgegaan van een bandbreedte voor de realisering per woonmilieu en per sloopprogramma per regio. Deze programma's zullen, in plaats van een realisatie voor 2020, een verschillende uitloop in de periode 2020-2025 gaan hebben. ❖ Om hier inzicht in te krijgen, maken de Zuidvleugelpartners een nadere uitwerking per regio. Met de regionale uitwerking wordt een slag dieper ingegaan op de specifieke regionale situatie en de (vernieuwde) prioriteiten in de programmering voor de komende jaren, zowel wat betreft kwantiteit en kwaliteit. Het Rijk zal, in lijn met de bestuursafspraken, hierbij worden betrokken. Daarna stellen de Zuidvleugelpartners een totaalbeeld op Zuidvleugelniveau samen. ❖ De komende periode gaan regio en rijkspartners gezamenlijk invulling geven aan hun nieuwe rollen en verantwoordelijkheden zoals neergelegd in de Rijkswoonvisie, de (concept-)SVIR, het Nationaal Programma Rotterdam Zuid, de nieuwe huisvestingswet en de bestuursafspraken. ❖ Het Rijk zal voor de fysieke opgave, wanneer nodig, haar verantwoordelijkheid nemen zoals afgesproken in het Nationaal Programma voor Rotterdam-Zuid. <p><i>Groene Hart:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk neemt kennis van de strategie Wonen Groene Hart, inclusief de regionale uitwerkingen met projecten waar rijksbetrokkenheid aan de orde is (zie bijlage). ❖ De strategie Wonen is de uitwerking van het agendapunt woonkwaliteit uit de Gebiedsagenda: Opgave Wonen Groene Hart. De strategie Wonen is de gezamenlijke ambitie en inzet van provincie en Groene Hart regio's op wonen en wonen gerelateerde onderwerpen en gaat in op de relatie tussen woonkwaliteit en sociaal-economische vitaliteit. ❖ De strategie kent vier hoofdpunten: het landschap als visitekaartje, sociaal-economische vitaliteit zorgt voor leefbaarheid, vraag en aanbod van woonmilieus in balans en land en stad verbinden. <p><i>Delta:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk neemt kennis van de strategie Wonen Delta, inclusief de regionale uitwerkingen met projecten waar rijksbetrokkenheid aan de orde is (zie bijlage).

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ De strategie Wonen is de uitwerking van het agendapunt woonkwaliteit uit de Gebiedsagenda: Opgave Wonen Delta. De strategie Wonen is de gezamenlijke ambitie en inzet van provincie en Delta regio's op wonen en wonen gerelateerde onderwerpen en gaat in op de relatie tussen woonkwaliteit en sociaal-economische vitaliteit. ❖ De strategie kent vier hoofdpunten: groen-blauwe oase in de Randstad, realiseren van (woon)kwaliteit, vraag en aanbod van woonmilieus in balans, sociaal-economische vitaliteit zorgt voor leefbaarheid.
3.	<p>A15 Papendrecht - Gorinchem</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Op grond van de resultaten van de uitgevoerde verkeersstudie wordt de stilgelegde planstudie A15 Papendrecht – Gorinchem naar een 3^e rijstrook beëindigd. Dit omdat uit de verkeersberekeningen met het verkeersmodel NRM2011 wordt geconcludeerd dat realisatie van een 3^e rijstrook tussen Papendrecht en Gorinchem niet noodzakelijk is. ❖ Concluderen dat, gezien het feit dat er in het kader van de planstudie A27 Lunetten – Hooipolder óók wordt gekeken naar de effecten van de verbreding van de A27 op de A15, eventuele maatregelen op de A15 in het kader van deze planstudie aan de orde kunnen zijn, als deze noodzakelijk blijken te zijn. ❖ Er geen verkeerskundige vervolgstudie wordt gestart naar de mogelijkheden om de gevoeligheid van de A15 Papendrecht - Gorinchem voor schokgolffiles te verminderen, omdat er geen zicht is op financiering van mogelijke maatregelen.
4.	<p>Pakket netwerkversterkende maatregelen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio werken de projecten uit de projectenlijst netwerkversterkende maatregelen van voorjaar 2011, die niet zijn opgenomen in de Regionale Programma's Beter Benutten Rotterdam en Haaglanden, niet verder uit. ❖ Een besluit over verdere uitwerking van deze netwerkversterkende maatregelen is aan de orde als zicht bestaat op financiering bij Rijk en regio.
5.	<p>Hoekse Lijn</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De minister van IenM neemt uiterlijk op 1 februari 2012 een beslissing over de wettelijke status (hoofdspoor c.q. lokaal spoor) van de Hoekse Lijn, inclusief de inrichting van de beheerverantwoordelijkheid. ❖ IenM en de stadsregio Rotterdam hebben, ter voorbereiding op het te nemen besluit, uiterlijk op 1 januari 2012 een afgestemde notitie gereed, waarin de consequenties en risico's (operationeel, financieel, juridisch, planning, gebruik, beheer etc.) van de beide varianten (hoofdspoor c.q. lokaal spoor) inzichtelijk worden gemaakt.
6.	<p>Uitvoeringsstrategie Volkerak – Zoommeer en Grevelingen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Naar aanleiding van de afspraak uit het vorig BO MIRT is er op 26 oktober jl. overleg geweest tussen de Stuurgroep Zuidwestelijke Delta en de staatssecretaris van IenM over de stand van zaken van de uitvoeringsstrategie Grevelingen, Volkerak-Zoommeer en Zoetwater. De hoofdconclusie van het gesprek is dat er het afgelopen half jaar hard en goed is gewerkt aan de uitvoeringsstrategie, maar dat nog tijd nodig is voor de finale afronding. Op dit moment is het dus nog te vroeg voor besluitvorming. In afwachting hiervan zullen geen onomkeerbare besluiten worden genomen over de ontwikkeling van het gebied.

	<ul style="list-style-type: none">❖ De insteek is om in mei 2012 de nog ontbrekende informatie beschikbaar te hebben en dan in een vervolgoverleg te bezien welke (concrete) besluiten kunnen worden genomen in het kader van een uitvoeringsstrategie Grevelingen, Volkerak-Zoommeer en Zoetwater.❖ Uit het overleg van 26 oktober 2011 kwam ook het enthousiasme naar voren van stuurgroep en staatssecretaris voor een Tidal Test Centre, inclusief praktijkproeven (in het kader van de getijcentrale Brouwersdam), met daarbij de afspraak dat partijen zich hiervoor sterk zullen maken.❖ De (kleine) no-regret maatregelen, zoals de maatregel voor het tegengaan van de zoutindringing in de Nieuwe Waterweg, kunnen wel doorgaan.
--	--

NOORD-BRABANT

1.	<p>Uitwerking Brainportagenda</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In lijn met de ontwerp-SVIR heeft het kabinet aangegeven dat verbetering van het vestigingsklimaat van de Brainport een opgave van nationaal belang is. In het bestuurlijk overleg over de landsdelige actieagenda Topsectoren voor Zuid Nederland met de minister van EL&I kunnen verdere afspraken worden gemaakt over de samenwerking tussen het Rijk en de regio en de follow-up van Brainport 2020. Waar het ruimtelijke en infrastructurele aangelegenheden betreft zullen deze primair in het BO MIRT worden besproken.
2.	<p>A27</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk stelt vast dat de regio (Noord-Brabant, Zuid-Holland en Utrecht) niet bereid is tot cofinanciering. ❖ Het Rijk bevestigt het taakstellend budget op € 740 mln (inclusief BTW, inclusief PPS voordeel van € 30 mln en exclusief B&O). Dit budget blijft beschikbaar voor de aanpak van de A27. ❖ Het Rijk geeft Rijkswaterstaat de opdracht om met die beschikbare middelen een zo goed mogelijk alternatief E uit te werken, waarbij de trajecten Lunetten – Everdingen en Scheiwijk - Werkendam prioriteit hebben.
3.	<p>A58</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk reserveert in het MIRT in de periode 2021-2023 een voorlopig budget voor de twee deeltrajecten St. Annabosch - Galder en Tilburg - Eindhoven. Dit voorlopige budget is voorsnog op € 425 mln bepaald, ná 2020. Het uiteindelijke taalstellende budget wordt door het Rijk bepaald aan de hand van de nog te doorlopen verkenning en planuitwerking. ❖ Het Rijk wil dat voor de zomer 2012 zekerheid bestaat over voorfinanciering door de provincie Noord-Brabant. Hiertoe wordt een onderzoek gestart en een begin gemaakt met de voorbereiding van een verkenning Tilburg - Eindhoven en de planuitwerking St. Annabosch - Galder, voor zover dit informatie betreft die voor de uitwerking van het financiële plan DBFMplus noodzakelijk is. ❖ Rijk en regio spreken af hiertoe een plan van aanpak vast te stellen in januari 2012. In dit plan van aanpak wordt nader inhoud gegeven aan het vervolgtraject van de verkenning Tilburg - Eindhoven, de planuitwerking St. Annabosch - Galder en het financiële plan DBFMplus. Hieruit moet tevens blijken hoe deze drie onderdelen elkaar raken en worden afgestemd. ❖ Na een toezegging van de provincie Brabant (uiterlijk zomer 2012) voor wat betreft de voorfinanciering kunnen de verkenning Tilburg - Eindhoven en de planuitwerking St. Annabosch - Galder volledig worden gestart.
4.	<p>N65</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk is bereid tot een bijdrage van € 55 mln aan de oplossing van de problematiek van de N65, indien de regio minimaal € 45 mln gaat bijdragen. ❖ Het Rijk en de regio bezien gezamenlijk voor 1 april 2012 of de door de regio voorgestelde voorkeursvariant (variant 2B+) uit het rapport van Witteveen & Bos, mits

	<p>het voorstel verkeerskundig, ruimtelijk en milieukundig geen onoverkomelijke problemen oplevert en/of een toets van de kostenraming niet tot andere inzichten leidt.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Vervolgens zal voor de zomer een definitief besluit worden genomen over een kaderstellend budget en de vervolgaanpak. ❖ Het Rijk en de regio zijn van mening dat hiermee voortvarend invulling wordt gegeven aan de motie Aptroot/Koopmans.
5.	<p>Internationale spoorverbinding Eindhoven – Venlo - Düsseldorf</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De regio (gemeente Eindhoven) doet onderzoek naar de noodzakelijke investeringen aan Duits spoor voor het realiseren van een snelle IC-verbinding. De regio maakt daarbij een onderscheid tussen 1. Minimale investering en 2. Robuuste investering. Doel is te kijken of er goedkopere opties mogelijk zijn. Het Rijk en de regio doen vervolgens samen onderzoek naar financieringsmogelijkheden. Het Rijk bespreekt dit met de Duitse bewindspersonen, om te beginnen met minister Ramsauer op 17 november as. Het Rijk informeert de regio over de uitkomsten van dit gesprek. [red.: de uitkomst van dit overleg is dat de opties gezamenlijk met Nordrhein-Westfalen zullen worden onderzocht.] ❖ Het belang van een nieuwe MKBA waarin de actuele prognoses van het goederenvervoer over de Brabantroute, over Eindhoven – Venlo - Düsseldorf/Duisburg wel worden meegenomen, zal worden benadrukt in alle contacten van het Rijk met de Duitse overheid. ❖ Het Rijk verzoekt de vervoerder van het hoofdrailnet (nu NS) in overleg te treden met de buitenlandse vervoerder c.q. de vervoersautoriteit VRR om de mogelijkheden van samenwerking en gezamenlijke financiering te onderzoeken. Verzocht zal worden de meest voordelige exploitabele optie te onderzoeken.
6.	<p>Internationale spoorverbinding Heerlen – Herzogenrath – Aken</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Verwezen wordt naar de afspraak bij het BO MIRT Limburg.
7.	<p>Internationale spoorverbinding Maastricht - Luik</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Verwezen wordt naar de afspraak bij het BO MIRT Limburg.
8.	<p>Overleg over internationale spoorverbindingen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het ministerie van IenM en de regionale partners hebben periodiek ambtelijk overleg om de voortgang en stand van zaken van de diverse landsgrensoverschrijdende treinverbindingen te bespreken.
9.	<p>Brainport-oost/noordoostcorridor</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Om de volgende stap in het proces gezamenlijk en op een zorgvuldige wijze te kunnen zetten wordt het 'Afsprakenkader oostelijk deel van de stedelijke regio Eindhoven-Helmond' verlengd van 1 juli 2012 tot 1 juli 2013.
10.	<p>Eindhoven Airport (Alderstafel)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio nemen kennis van de conclusies van het verkeerskundig onderzoek naar de

	capaciteit van de aansluiting Best A58, evenals de voortgang van de maatregelen in het kader van de zgn. Alderstafel.
11.	<p>RoBel-spoorlijn en VeZa-boog</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het onderzoek naar het lange termijn perspectief van het goederenvervoer in Nederland wordt uitgevoerd in PHS-kader en zal volgens planning in het voorjaar van 2012 gereed zijn. ❖ Het Rijk constateert na overleg met België dat er aan Belgische zijde geen capaciteitsproblemen zijn; daarmee is er geen dringende behoefte voor de realisatie van de Goederenspoorlijn VeZa. Zodra die aanleiding er wel is en na overleg met België, kan het gesprek hierover worden heropend.
12.	<p>MIRT-onderzoek Venlo</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Verwezen wordt naar de afspraak bij het BO MIRT Limburg.
13.	<p>Zuid-Willemsvaart</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De regio heeft verzocht om de aanbestedingsmeevaller bij de Zuid-Willemsvaart in te zetten voor een vervolg op dat traject. Het Rijk ziet hiervoor binnen de middelen voor vaarwegen geen mogelijkheden. Dit zou herprioritering binnen de al geplande vaarwegen betekenen. Wel heeft het Rijk een voorstel gedaan in het kader van het programma Beter Benutten. Hierbij wordt verwezen naar de nog te verzenden brief over het programma Beter Benutten.

LIMBURG

1.	<p>SVIR en topsectoren</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Limburg stelt de specifieke problematiek van de krimp aan de orde. ❖ In de gebiedsagenda worden de samenhangende opgaven in beeld gebracht, dus ook krimp. Tot nu toe is het rijksstandpunt dat krimp een regionale opgave is. Ook de afstemming tussen het topsectorenbeleid en het fysiek ruimtelijke vestigingsbeleid zal in eerste instantie in de actualisatie Gebiedsagenda een plaats krijgen. Indien aan de orde kan vervolgens agendering in het BO MIRT plaatsvinden.
2.	<p>A2 het Vonderen - Kerensheide</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De regio is bereid tot een substantiële cofinanciering. ❖ Gezien de complexiteit en omvang van de te maken afspraak nemen de partijen nog tot april 2012 de tijd om de scope, het bijbehorende budget, de kostenverdeling, de aanbestedingsvorm en het tijdpad met elkaar te bespreken. ❖ De partijen beogen in mei 2012 definitieve afspraken op hoofdlijnen (financiën, verdeling, maatregelen en planning) te kunnen maken, met het oog op een spoedige uitvoering van maatregelen. Hiertoe wordt het constructieve overleg met de regio voorgezet.
3.	<p>Internationale spoorverbinding Heerlen – Herzogenrath - Aken</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Zoals met de regio en de Kamer besproken is het Rijk van plan een inspanningsverplichting op te nemen in de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet voor de bediening van bepaalde eerste HSL-stations net over de grens. Dit echter altijd in samenspraak en goed overleg met de grensregio's en het buitenland, want de hoofdrailnetvervoerder is afhankelijk van buitenlandse partijen. De voorwaarden: <ul style="list-style-type: none"> ○ Infrastructuur moet geschikt zijn. ○ Samenwerking van de vervoersautoriteiten en de vervoerders aan beide zijden van de grens is vereist en ook goede afspraken over de financiering van de exploitatie. ❖ Er kunnen afspraken worden gemaakt over noodzakelijke infrastructurele aanpassingen en exploitatie voor een toekomstvaste IC, nadat uit de (aanvullende) studies van ProRail duidelijk is wat de kosten zijn van de noodzakelijke infrastructurele aanpassingen. Indien sprake is van een hoger investeringsbedrag dan de beschikbare € 23,8 mln zal de regio hieraan 50% bijdragen. ❖ Voor de besluitvorming over de noodzakelijke investeringen zal de kosteneffectiviteit worden gezien, mede in samenhang met de Avantislijn. ❖ Vooruitlopend op de voorgenoemde toekomstvaste IC, worden de mogelijkheden van een voorloopbedrijf onderzocht met als doel een IC Sittard – Aken op de korte termijn. Voorwaarde voor eventuele investeringsmaatregelen voor het voorloopbedrijf is dat deze passen (no-regret) binnen de investeringsmaatregelen voor de toekomstvaste IC. Onder deze voorwaarde kunnen deze investeringsmaatregelen vanuit de beschikbare € 23,8 mln worden gefinancierd. Daarnaast realiseert provincie Limburg, indien noodzakelijk, het passeerspoor Landgraaf. ❖ De mogelijkheden om de (bestaande) dienstregeling aan te laten sluiten op de beoogde treindienst van het voorloopbedrijf worden gezamenlijk met de vervoerders in beeld gebracht, met als doel start in 2012 (uiterlijk maart 2013). ❖ Indien een voorloopbedrijf tot de mogelijkheden behoort, wordt de regio opdrachtgever

	<p>tot 2015 en kan dit eventueel gecontinueerd worden voor de periode 2015 – 2018 in opdracht van het Rijk. Het Rijk verzoekt de vervoerder van het hoofdrailnet (nu NS) in overleg te treden met de buitenlandse vervoerder cq de vervoersautoriteit AVV om de mogelijkheden van samenwerking en gezamenlijke financiering te onderzoeken voor de periode vanaf 2015.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Vanaf het moment dat een eventueel voorloopbedrijf een treindienst gaat verzorgen is het niet meer noodzakelijk dat de treindienst Euregiobahn in stand wordt gehouden. Besluitvorming over noodzakelijke infrastructuur zal uiterlijk plaatsvinden tijdens het BO MIRT 2012. Het ministerie van EL&I blijft in het voortraject betrokken.
<p>4.</p>	<p>Internationale spoorverbinding Eindhoven – Venlo - Düsseldorf</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De regio (gemeente Eindhoven) doet onderzoek naar de noodzakelijke investeringen aan Duits spoor voor het realiseren van een snelle IC-verbinding. De regio maakt daarbij een onderscheid tussen 1. Minimale investering en 2. Robuuste investering. Doel is te kijken of er goedkopere opties mogelijk zijn. Het Rijk en de regio doen vervolgens samen onderzoek naar financieringsmogelijkheden. Het Rijk bespreekt dit met de Duitse bewindspersonen. Om te beginnen met minister Ramsauer op 17 november 2011. Het Rijk informeert de regio over de uitkomsten van dit gesprek. [red.: de uitkomst van dit overleg is dat de opties gezamenlijk met Nordrhein-Westfalen zullen worden onderzocht.] ❖ Het belang van een nieuwe MKBA waarin actuele prognoses van het goederenvervoer over de Brabantroute, over Eindhoven-Venlo-Düsseldorf/Duisburg wel worden meegenomen, zal worden benadrukt in alle contacten van het Rijk met de Duitse overheid. ❖ Het Rijk verzoekt de vervoerder van het hoofdrailnet (nu NS) in overleg te treden met de buitenlandse vervoerder c.q. de vervoersautoriteit VRR, om de mogelijkheden van samenwerking en gezamenlijke financiering te onderzoeken. Verzocht wordt de meest voordelige exploitabele optie te onderzoeken.
<p>5.</p>	<p>Internationale spoorverbinding Maastricht - Luik</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De regio heeft als vervanger voor de Maastricht-Brussel Express, die per 10 december 2011 wordt beëindigd, verzocht om een stoptrein en ziet dit als een toekomstvast oplossing. Rijk en regio zetten in ieder geval voor 2012 tot 2015 in op een stoptrein. Rijk, regio en NS spreken op korte termijn verder met elkaar over uitgangspunten en voorwaarden (o.a. bijdragen) om gezamenlijk een afgewogen beslissing te kunnen nemen over de periode daarna.

6.	<p>Bedieningstijden sluizen in de Maas na pilot</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De minister van IenM heeft aangegeven dat de Maas geen voorkeurspositie krijgt t.o.v. vergelijkbare vaarwegen, te meer omdat de beschikbare middelen beperkt zijn als gevolg van taakstellingen bij Rijkswaterstaat. Wel stelt de minister voor om vier extra uren bediening te financieren, mits de regio en/of het bedrijfsleven aanvullende uren financiert. ❖ De regio heeft toegezegd om zich in te spannen voor een regionale bijdrage en zegt toe voor 1 december 2011 uitsluitel te geven. ❖ In afwachting van vervolgstappen blijft het huidige bedieningsregime, met openstelling in de nacht van zondag op maandag, tot 31 december 2011 van kracht. ❖ Wanneer geen nadere afspraken met de regio gemaakt kunnen worden, zal Rijkswaterstaat teruggaan naar het oude bedieningsregime (dus 4 uur eraf) van vóór de pilot.
7.	<p>MIRT onderzoek Greenport Venlo</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In lijn met bovengenoemd afsprakenkader zal het Rijk actief participeren in de ontwikkeling van het MIRT-onderzoek in een intensieve samenwerking met de gemeente. Het Rijk stelt daarvoor capaciteit en middelen beschikbaar. Het onderzoek dient zo veel als zinvol mogelijk is aan te sluiten bij het onderzoek dat het bedrijfsleven zelf (ELC Limburg) gaat uitvoeren naar de logistieke positie van heel Limburg. De gemeente Venlo neemt het initiatief tot het onderzoek. ❖ Het uit te voeren onderzoek zal naar verwachting ca € 100.000 kosten. Het Rijk levert een financiële bijdrage van 50% van de verwachte kosten tot een maximum van € 50.000. Het voortouw vanuit het Rijk hiervoor ligt bij EL&I. Gemeente Venlo en de provincie Limburg staan garant voor de andere 50%, gelijkelijk te verdelen over beide partijen. ❖ In het kader van het MIRT onderzoek worden onder meer de ontwikkelingen van de goederenstromen geanalyseerd evenals de impact van de topsectoren in de regio op de fysieke infrastructuur. Daarbij zal intensieve afstemming plaatsvinden met de eerdergenoemde uitwerking van het (inter)nationale kernnetwerk en zal ook gekeken worden naar de mogelijkheden van innovatieve concepten. ❖ Het eerder uitgebrachte bidbook Railport zal tevens bij dit onderzoek worden beschouwd. ❖ Bij het onderzoek worden eveneens de partners in de (EU)regio betrokken. ❖ Het MIRT onderzoek, inclusief de bestuurlijke afstemming van de opgaven, dient voor september 2012 te worden afgerond.
8.	<p>Waterveiligheid Maasdal</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Partijen stemmen in met de afronding van het MIRT-onderzoek en stellen het beslisdocument voor de start van de MIRT verkenning (startbeslissing) vast. ❖ Het Rijk reserveert een bedrag van € 125 mln in haar begroting voor de periode 2021-2028. Het Rijk had binnen het budget voor de prioritaire sluitstukkaden al een bedrag van € 10 mln gereserveerd voor Ooijen-Wanssum. De regio levert een bijdrage van € 75 mln. Daarmee is er dekking van het totaal geraamde bedrag van € 210 mln inclusief BTW voor de gebiedsontwikkeling. ❖ Op 10 november 2011 vindt de ondertekening van de bestuursovereenkomst Maas plaats. Met de ondertekening zal de MIRT verkenning starten.

<p>9.</p>	<p>A67 No Regret Pakket</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Tijdens het BO MIRT najaar 2015 (of eerder indien daartoe aanleiding is) zullen de uitkomsten van het monitoren van de verkeersontwikkeling (inclusief effecten op het onderliggende wegennet) worden besproken. Op basis daarvan wordt besloten of eventueel een plan van aanpak voor verbetering nodig is.
<p>10.</p>	<p>Ruimtelijk Mobiliteitspakket Maastricht Noord (RMP)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De gemeente Maastricht heeft gevraagd om van de toegezegde € 60 mln in de jaren 2015 – 2017 al € 3,5 mln in 2013 en € 3,5 mln in 2014 uit te keren via de BDU en dit op de voor 2017 gereserveerde € 20 mln in mindering te brengen. ❖ Het Rijk heeft begrip voor het verzoek van de regio, maar ziet gezien de zeer strakke kasplanningen in genoemde jaren geen mogelijkheden hieraan invulling te geven.
<p>11.</p>	<p>Aansluiting A2 – A79</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In de huidige bouwfaserings in het project A2 Passage Maastricht wordt de nieuwe aansluiting van de A2/A79 richting Maastricht Noord en Beatrixhaven in 2015/2016 opengesteld. Door een andere bouwfaserings en een andere bouwweg kan deze aansluiting al in 2014 worden opgesteld. Hierdoor heeft Maastricht tijdens de uitvoering van het project eerder een tweede ontsluitingsweg naar de tijdelijke N2/A2. Dit is goed voor de bereikbaarheid van Maastricht. ❖ De extra kosten voor het eerder openstellen van de nieuwe aansluiting bedragen € 1,4 mln. ❖ Partijen spreken af dat het Rijk 60% en de regio 40% van de kosten bijdraagt.

ZUIDWESTELIJKE DELTA

1.	<p>Uitvoeringsstrategie Grevelingen, Volkerak - Zoommeer en Zoetwater</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Naar aanleiding van de afspraak uit het vorig BO MIRT is er op 26 oktober jl. overleg geweest tussen de Stuurgroep Zuidwestelijke Delta en de staatssecretaris van IenM over de stand van zaken van de uitvoeringsstrategie Grevelingen, Volkerak - Zoommeer en Zoetwater. De hoofdconclusie van het gesprek is dat er het afgelopen half jaar hard en goed is gewerkt aan de uitvoeringsstrategie, maar dat nog tijd nodig is voor de finale afronding. Op dit moment is het dus nog te vroeg voor besluitvorming. In afwachting hiervan zullen geen onomkeerbare besluiten worden genomen over de ontwikkeling van het gebied. ❖ De insteek is om in mei 2012 de nog ontbrekende informatie beschikbaar te hebben en dan in een vervolgoverleg te bezien welke (concrete) besluiten kunnen worden genomen in het kader van een uitvoeringsstrategie Grevelingen, Volkerak - Zoommeer en Zoetwater. ❖ Uit het overleg van 26 oktober 2011 kwam ook het enthousiasme naar voren van de stuurgroep en staatssecretaris voor een Tidal Test Centre, inclusief praktijkproeven (in het kader van de getijcentrale Brouwersdam), met daarbij de afspraak dat partijen zich hiervoor sterk zullen maken. ❖ De (kleine) no-regret maatregelen, zoals de maatregel voor het tegengaan van de zoutindringing in de Nieuwe Waterweg, kunnen wel doorgaan.
2.	<p>Goederenspoorlijn VeZA</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk constateert na overleg met België dat er aan Belgische zijde geen capaciteitsproblemen zijn; daarmee is er geen dringende behoefte voor de realisatie van de Goederenspoorlijn VeZA. Zodra die aanleiding er wel is en na overleg met België, kan het gesprek hierover worden heropend.
3.	<p>N62 Sluiskiltunnel</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk en de regio hebben kennisgenomen van de voortgangsrapportage. In de overeenkomst inzake de Sluiskiltunnel is opgenomen dat in het halfjaarlijkse MIRT-overleg de voortgang besproken wordt. Wanneer er een andere frequentie komt voor het BO MIRT, wordt hiervoor een praktische oplossing gevonden.
4.	<p>N62 Sloe-Tractaatweg</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en provincie maken aan elkaar inzichtelijk wat het kritieke tijdpad is bij de aanbesteding(en) van de Sloe-Tractaatweg, in het licht van de nog te ontvangen Vlaamse bijdrage hieraan.
5.	<p>MIRT-onderzoek 'Kust Zuidwest-Walcheren'</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het rapport MIRT-onderzoek Kust Zuidwest-Walcheren is vastgesteld. Op korte termijn wordt geen MIRT-verkenning gestart voor de kust van Zuidwest-Walcheren. Onderzoek naar toekomstige kustversterking zal worden voortgezet in de Deltaprogramma's Kust en Nieuwbouw & Herstructurering.