

BIJLAGE 1: AFSPRAKENLIJST BESTUURLIJKE OVERLEGGEN MIRT VOORJAAR 2009

- NOORD-HOLLAND, FLEVOLAND EN UTRECHT

1.	<p>Contouren Gebiedsagenda <i>Noord-Holland en Flevoland</i></p> <ul style="list-style-type: none">❖ Constatering dat een eerste concept versie van de Gebiedsagenda voor de beide provincies Noord Holland en Flevoland, dus inclusief het Metropoolregio Amsterdam gebied beschikbaar is, op basis van een goede samenwerking tussen de diverse departementen vanuit het rijk en de regio.❖ Afspraak dat rijk en regio komende maanden in gezamenlijkheid verder werken aan de gebiedsagenda, inclusief de integratie van de gebiedsdocumenten daarin, en dat deze voor vaststelling worden geagendeerd in het bestuurlijk overleg MIRT van najaar 2009.❖ Afspraak dat bij de verdere uitwerking onder meer gebruik wordt gemaakt van de resultaten van de verstedelijkingsdocumenten, de kaartbeelden, de bestuurlijke bijeenkomst van maart 2009 in het kader van het Platform Regionaal Economische Stimulering en de Metropoolregioconferentie van april 2009. Tevens zal gebruik worden gemaakt van de verdere uitwerkingen van de MobiliteitsAanpak, de op te stellen samenhangende visie op het openbaar vervoer (gereed 2010), de Deltawet en het Deltaprogramma in het kader van de wateropgaven, de structuurvisie Randstad 2040, bufferzones en Nationale Landschappen.❖ Constatering dat naast de projecten in het MIRT, waarvoor directe financiering vanuit het rijk aan de orde is, de gebiedsagenda zich voor een deel ook richt op de zaken op regionale schaal. Hiervoor is, naast regionale middelen, onder meer de BDU beschikbaar als financieringsbron. In deze kabinetsperiode zal de BDU niet worden verhoogd. <p><i>Utrecht</i></p> <ul style="list-style-type: none">❖ Constatering dat het rijk en de partners binnen de regio Utrecht vruchtbaar samenwerken aan een gedeelde gebiedsagenda met een horizon van ongeveer 20 jaar, waardoor het in de tijd een voortschrijdend document wordt. Vanwege de nauwe relatie met het gebied Gooi-en Vechtstreek/Hilversum, wordt ook de ontwikkeling van dit gebied meegenomen; overigens in goede afstemming met de Noordvleugelpartners van de MRA en provincie Noord-Holland. De gebiedsagenda is nadrukkelijk een gedeeld product van rijk en regio samen.❖ Constatering dat de gebiedsdocumenten voor de gebieden Utrecht (BRU) en Amersfoort (gewest Eemland) die de regio opstelt ten behoeve van de te maken Verstedelijkingsafspraken met het rijk eind 2009 worden verweven in de gebiedsagenda.❖ Afspraak dat de voorliggende Gebiedsagenda Utrecht een goede basis biedt om de komende maanden verder uit te werken en definitief te maken, zodat deze kan worden vastgesteld tijdens het Bestuurlijk Overleg in het najaar.
2.	<p>Verstedelijkingsafspraken/Gebiedsdocumenten <i>Noord-Holland en Flevoland</i></p> <ul style="list-style-type: none">❖ Constatering dat de regio op verzoek van het rijk gebiedsdocumenten voor de verstedelijking heeft opgesteld voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA), Noord-Holland Noord (Regio Alkmaar, Kop van Noord-Holland en West Friesland) en Flevoland (gedeeltelijk overlappend met de MRA). De Gooi en Vechtstreek is zowel opgenomen in het gebiedsdocument voor de MRA als in het gebiedsdocument voor Utrecht.❖ Constatering dat het rijk met waardering kennis heeft genomen van de verstedelijkingsdocumenten.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Afspraak dat rijk en regio op basis van de gebiedsdocumenten gezamenlijk het eens zijn over een woningbouwopgave tussen 2010 en 2020 van netto 100.000 woningen in de Metropoolregio (bruto 144.000 woningen) en van netto 24.800 woningen in Noord-Holland noord. ❖ Afspraak om deze woningbouwopgave in beide regio's verder uit te werken, onder andere via de gebiedsagenda, en daarbij aandacht te besteden aan: <ul style="list-style-type: none"> ○ De kwaliteit. Het aanbod van soorten woningen zal beter moeten aansluiten op de behoefte van woningzoekenden (dus niet alleen grote appartementenblokken, maar ook woningen in groene setting). Daarnaast moeten de zwakkere doelgroepen niet uit het oog worden verloren. ○ De fasering. Welke woningbouwgerelateerde gebiedsontwikkelingen hebben prioriteit, waar kunnen ontwikkelingen elkaar versterken en waar beconcurreren ze elkaar (samenhang). <p>Aan de hand van deze nadere uitwerking wordt het steeds beter mogelijk een beeld te krijgen wat er echt nodig is, waar de samenhang zit en welke nadere afspraken in het BO MIRT van najaar 2009 kunnen worden gemaakt.</p> ❖ Afspraak om bij de uitwerking van de woningbouwopgave in Noord-Holland noord daarnaast extra aandacht te besteden aan de relatie tussen enerzijds groei(gebieden) en anderzijds krimp(gebieden). <p><i>Utrecht</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatie dat er door de regio twee gebiedsdocumenten zijn aangeleverd, een voor de regio Utrecht en een voor de regio Amersfoort. Beide documenten richten zich in eerste instantie op de opgave 2010-2015; voor de periode 2015-2020 is de verstedelijkingsvisie op hoofdlijnen beschreven en wordt verwezen naar de Concept- Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht, die in het kader van het programma Randstad Urgent is opgesteld. ❖ Afspraak dat de gebiedsdocumenten van de regio Utrecht en de regio Amersfoort worden betrokken bij het opstellen van de gezamenlijke gebiedsagenda van rijk en regio voor het landsdeel. Daarin zal ook de relatie tussen infrastructuur en verstedelijking verder worden uitgewerkt. <p><i>Financiële middelen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatie dat de Metropoolregio Amsterdam een tekort van €5 miljard heeft berekend voor de integrale verstedelijkingsopgave tot 2020. Constatie dat de regio Utrecht voor dezelfde periode een totaal tekort heeft geraamd van € 1,6 miljard. In het licht van de kredietcrisis acht de regio de verdien capaciteit in de regio beperkt. Bovendien is de binnenstedelijke opgave complex en duur. Een integrale aanpak is noodzakelijk, mede uit efficiency oogpunt. ❖ Constatie dat door het rijk voor de zeer korte termijn in totaal ca. € 700 miljoen beschikbaar wordt gesteld als stimuleringsbudget voor de bouwsector, waarvan € 395 miljoen voor woningbouw in 2009/2010. Voor de periode daarna is geen zicht op financiële middelen. Het is in dit licht van belang de opgave de komende tijd scherper in beeld te brengen en te faseren. Daarnaast is het van belang dat rijk en regio samen creativiteit tonen en slimme oplossingen bedenken. ❖ Afspraak dat minister van der Laan initiatief neemt om een interdisciplinaire werkgroep Rijk (WWI, VROM, VenW, EZ, LNV en Financiën) en regio in te stellen om tot een gedeelde visie te komen met betrekking tot de financiële aspecten van met name het binnenstedelijk bouwen.
3.	<p>Sneller&Beter</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatie dat het rijk eind 2009 met de Tweede Kamer gaat spreken over het MIRT

	<p>spelregelkader, waarbij de vraag aan de orde komt of de decentrale overheden bij hun besluitvorming over investeringen in het fysiek ruimtelijk domein kunnen en willen aansluiten bij het MIRT spelregelkader.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afspraak om na te gaan of het mogelijk is om de regionale spelregels voor investeringen in het fysiek ruimtelijk domein in lijn te brengen met het MIRT Spelregelkader en hierin het NMB nadere afspraken over te maken. Daarbij is van belang dat de regionale spelregels voldoende ruimte bieden voor de 'eigen' regionale dynamiek en het 'eigen' karakter (onder meer omvang) van de projecten.
4.	<p>Rijksbesluiten Amsterdam-Almere-Markermeer (RAAM-brief)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatie dat op 16 juni 2009 op bestuurlijk niveau gesproken gaat worden over de inhoud en het proces rondom de RAAM-brief, waarbij nadere afspraken gemaakt zullen worden over het vervolg.
5.	<p>Almere-Gooi-Utrecht (AGU)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatie dat de preverkenning fase 1 is opgeleverd. Hieruit blijkt, dat de schaa sprong Almere van grote invloed is op de benodigde weg- en OV-netwerken in corridor Almere-Gooi-Utrecht. De relevante informatie uit de pre-verkenning AGU op dit punt wordt betrokken bij de RAAM-brief. Daarnaast blijkt uit de preverkenning fase 1 dat, los van de schaa sprong Almere, er nu een capaciteitsprobleem is op de A27 Almere-Utrecht. ❖ Afspraak dat de preverkenning een vervolg krijgt in fase 2, die loopt tot en met oktober als de RAAM-brief wordt gepubliceerd. ❖ Afspraak dat in de RAAM-brief een pakket maatregelen voor de korte termijn kan worden afgesproken om oplossingen te bieden voor de huidige problemen op de weg en in het OV. ❖ Afspraak dat in de RAAM-brief een verkenning kan worden aangekondigd voor de lange termijn problematiek van de A27 (en/of A1 in 't Gooi) om deze zo te agenderen. ❖ Afspraak dat de RAAM-brief uitspraken zal doen over de kansen van de Stichtse Lijn.
6.	<p>Duurzaam Bouwen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatie dat de oostflank van de Randstad (Almere tot Wageningen via de Gelderse Vallei) een belangrijke 'dynamische zone' is van de Randstad. Initiatieven als 'Food Valley', maar ook de bereikbaarheidsprogramma's vanuit de AGU en 'Verder via Veluwe' worden door de regio in dit licht opgepakt in samenhang met Pakketstudie Utrecht. ❖ Constatie dat het rijk de visie van Utrecht op haar kernopgave en bijbehorende oplossingsrichtingen in de concept Ontwikkelingsvisie op hoofdlijnen onderschrijft. Het rijk komt binnenkort nog met een uitgebreide reactie op de concept ontwikkelingsvisie. ❖ Constatie dat als vervolgproject van Randstad 2040 een Verkenning Nieuwe Randstad Sleutelprojecten - voor realisering in de periode na 2020 plaats zal vinden. Deze verkenning wordt in de loop van 2009 uitgevoerd. De regio heeft input geleverd met drie voorstellen voor potentiële sleutelprojecten. Belangrijkste potentiële sleutelproject voor de regio is de 'A12 zone'. ❖ Constatie dat er een aparte verkenning naar de integrale ontwikkeling van de A12-zone wordt uitgevoerd. Op dit moment wordt een ruimtelijke verkenning uitgevoerd die eind juni zal leiden tot een door alle betrokken partijen gedragen ontwikkelingsvisie gericht op hoog stedelijke ambities. Dat wil zeggen van nationaal belang met internationale allure. Duurzaamheid en versterken economische structuur zijn belangrijke kernbegrippen. Eind juni is de visie gereed en zal bekeken worden in hoeverre dit input kan zijn bij de keuze van een voorkeursalternatief uit de planstudie

	<p>Ring Utrecht.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afspraak om in gezamenlijkheid tussen rijk en regio na te gaan of er korte termijn maatregelen zijn te onderscheiden, onder meer vanuit het Verstedelijkingsdocument, waarvoor geldt dat op korte termijn een stap gezet kan worden richting uitvoering.
7.	<p>Planstudies Ring Utrecht en knooppunt Hoevelaken</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afspraak: op 18 mei 2009 zijn de Richtlijnen voor het milieu effectrapport 1e fase voor de Ring Utrecht en het knooppunt Hoevelaken vastgesteld en ondertekend door de Bevoegd Gezagen. Voor wat betreft de planstudie Ring Utrecht gaat het om het College GS provincie Utrecht, het college B&W gemeente Utrecht en de ministers van VenW en VROM. Voor wat betreft de planstudie knooppunt Hoevelaken gaat het om het college van B&W gemeente Amersfoort, de provincie Utrecht en de ministers van VenW en VROM. ❖ Constatering: de richtlijnen voor het milieu effectrapport 1e fase zijn mede vastgesteld op basis van de startnotities Ring Utrecht en knooppunt Hoevelaken, de inspraakreacties op de beide startnotities en het advies van de commissie MER. ❖ Constatering: het MER moet voldoen aan de nodige eisen. De richtlijnen geven aan welke informatie het MER moet omvatten. Het bijzondere in het geval van de planstudies Ring Utrecht en knooppunt Hoevelaken is ondermeer de betrokkenheid van meerdere Bevoegd Gezagen en de opdeling van de MER in twee fasen waarbij in de 1e fase MER een trechtering naar voorkeursalternatieven plaatsvindt ❖ Constatering: de Richtlijnen die nu zijn vastgesteld zijn met name gericht op de 1e fase MER. Na afronding van deze 1e fase wordt op verzoek van het Bevoegd Gezag door de commissie MER een aanvullend richtlijnenadvies opgesteld voor de 2e fase (na de selectie van het voorkeursalternatief) in combinatie met een toetsing van de eerste fase. Daarna wordt door het Bevoegd Gezag aanvullende richtlijnen voor de tweede fase MER vastgelegd. Dit vindt naar verwachting in het najaar 2009 plaats.
8.	<p>Voorkeursalternatief A27/A1 Utrecht Noord-knooppunt Eemnes-Amersfoort</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afgesproken wordt dat het voorkeursalternatief van de planstudie A27/A1 Utrecht-knooppunt Eemnes-Amersfoort bestaat uit: ❖ Het verbreden van de A27 aansluiting Utrecht Noord - knooppunt Eemnes van 2x2 naar 2x3 rijstroken, met de optie voor een ruimtelijke voorziening, zodat een eventuele verbreding naar 2x4 en een mogelijke toekomstige nieuwe OV-verbinding tussen Almere en Utrecht ruimtelijk mogelijk blijft. ❖ Het verbreden van de A1 knooppunt Eemnes - aansluiting Bunschoten van 2x2 naar 2x4 rijstroken. De definitieve keuze voor een verbreding naar 2x3 of 2x4 rijstroken kan op basis van de huidige beschikbare informatie nu niet gemaakt worden. Deze keuze is mede afhankelijk van het nog te bepalen voorkeursalternatief voor het knooppunt Hoevelaken. ❖ Afgesproken wordt dat, afhankelijk van de keuze van het voorkeursalternatief planstudie knooppunt Hoevelaken, nader wordt bepaald of de aansluiting Bunschoten wordt meegenomen in de planstudie A27/A1 Utrecht Noord-knooppunt Eemnes-Amersfoort.
9.	<p>A4 Schiphol-Burgerveen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afspraak dat het project A4 Schiphol-Burgerveen op de lijst blijft staan van RU-kandidaatprojecten. Uiterlijk in 2010 wordt een planstudie gestart met als voorwaarde dat zicht bestaat op financiering. Dan wordt opnieuw overwogen het project in het Programma Randstad Urgent op te nemen. ❖ Afspraak dat rijk en regio zich inspanssen tijdig financiële middelen te reserveren en in

	<p>het bestuurlijk overleg MIRT van najaar 2009 te bezien wat hiertoe de mogelijkheden zijn.</p>
10.	<p>Taskforce Mobiliteitsmanagement (TFMM)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatie dat de Taskforce Mobiliteitsaanpak heeft geadviseerd om € 7,5 miljoen ter beschikking te stellen aan de Metropoolregio Amsterdam. ❖ Afspraak om aan de Metropoolregio Amsterdam een definitieve financiële bijdrage toe te kennen van € 7,5 miljoen. Daarmee wordt invulling gegeven aan de toezegging van de minister van VenW een kleine €10 miljoen als inspanningsverplichting in het vooruitzicht te stellen voor de uitvoering van de maatregelen uit het convenant onder gelijktijdige inspanningsverplichting van de Metropoolpartijen voor de resterende €10 miljoen. ❖ Constatie dat in het najaar 2009 een tweede ronde volgt waarbij wordt bezien of er onderuitputting bestaat op het beschikbare budget. ❖ Afspraak dat, indien sprake is van onderuitputting, de regio's, waar onder de Metropoolregio Amsterdam, in het najaar 2009 nogmaals de gelegenheid krijgen om plannen in te dienen. Op basis van die plannen zullen de dan resterende gelden worden verdeeld.
11.	<p>Taskforce bedrijventerreinen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afspraak dat het rijk landsbreed met alle provincies in een convenant in juli 2009 afspraken maakt over bedrijventerreinen, inclusief afspraken over de financiering van de herstructureringsopgave tot en met 2013. Aan de hand van de evaluatie van de aanpak van de herstructurering zal in 2013 worden besloten hoe de financiering van de opgave na 2013 wordt vorm gegeven. ❖ Afspraak dat in de verdere aanpak de mogelijkheden zullen worden onderzocht om de ombouw van bedrijventerreinen naar woon-werk landschappen bij de herstructureringsopgave te betrekken. Randvoorwaarde is dat moet worden aangetoond dat dit leidt tot ruimtewinst, dan wel dat winst op andere fronten kan worden bereikt, bijvoorbeeld vanuit de verstedelijkingsopgave.
12.	<p>Coentunnel/Westrandweg</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatie dat met de aanbestedingen van de Tweede Coentunnel en de Westrandweg inzicht is ontstaan in de financiële stand van zaken van het project. Naar aanleiding hiervan is tussen rijk en regio discussie ontstaan. De regio is van mening dat de extra maatregelen voor luchtkwaliteit (te weten € 76 mln) door het rijk ten onrechte worden gezien als onderdeel van de oorspronkelijke projectscope, terwijl daarvoor een budget beschikbaar is gesteld vanuit het impuls rijksbudget (€ 300 mln). Het rijk is van mening dat de betrokken maatregelen voor luchtkwaliteit betrekking hebben op wetgeving van vóór 2004 en passen binnen de bestuurlijke afspraken uit 2004. ❖ Afspraak om aan de hand van de in 2004 gesloten bestuursovereenkomst tussen rijk en regio over de Coentunnel de feiten op een rijtje te zetten en hier in het bestuurlijk overleg MIRT van najaar 2009 op terug te komen.
13.	<p>N23 Alkmaar-Zwolle</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatie dat in november 2008 bestuurlijk overleg heeft plaatsgevonden tussen de minister van VenW en de gedeputeerden van Noord-Holland, Flevoland en Overijssel, waarbij is afgesproken de N23 conform de N35 gefaseerd aan te pakken (de zogenaamde 'kralenbenadering') en te zoeken naar een beperkte rijksbijdrage voor een eerste 'kraal'.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat in vervolg hierop in mei 2009 bestuurlijk overleg heeft plaatsgevonden tussen de minister van VenW en de gedeputeerde van Noord-Holland, waarbij de afspraak de 'kralenbenadering' te volgen is bevestigd, en waarbij is afgesproken dat de eerste 'kraal' wordt gevormd door de aansluiting van de N23 op de A7. ❖ Afspraak dat de minister op de begroting van VenW ruimte gaat zoeken voor een bijdrage aan de aansluiting van de N23 op de A7. ❖ Afspraak om te komen tot een datum voor een afrondend bestuurlijk overleg tussen de minister van VenW en de regio voor de zomer van 2009.
14.	<p>Spoorlijn Utrecht-Breda</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat de regionale partijen die opteren voor een spoorlijn Utrecht – Breda stellen dat een planstudie naar deze spoorlijn de verbreding van de A27 niet mag vertragen. ❖ Partijen hebben kennis genomen van de recente stand van zaken. De resultaten van de toetsten van het ministerie van VenW worden afgewacht.
15.	<p>Randstadspoor budget na 2015</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afspraak over het Randstadspoorbudget na 2015. Het restant budget RSS (56 mln prijspeil 2003) wordt besteed aan het doortrekken van RSS naar Harderwijk, aan versnelling Utrecht-Baarn en aan de realisatie van station Utrecht Majella (of aan een ander RSS-station mocht definitief worden afgezien van aanleg van station Majella). ❖ Afspraak dat het totale bedrag voor bovengenoemde projecten pas kan worden vastgesteld na de genoemde bestuurlijke overleggen. Dan is ook de bijdrage van de provincie Gelderland aan het project Utrecht – Harderwijk bekend. ❖ De minister van VenW gaat er van uit dat de bijdrage van Gelderland aan Utrecht-Harderwijk tijdig en voldoende is. Uit het restantbudget dient namelijk ook de ongelijkvloerse overweg in Bilthoven te worden gefinancierd. ❖ Afspraak: Mocht één van de genoemde projecten niet doorgaan, dan vindt opnieuw overleg plaats over besteding van de voor dit project gereserveerde middelen. Verder worden er nadere afspraken gemaakt over aansturing van ProRail en over de vraag hoe om te gaan met overschrijding van het budget.
16.	<p>Noord-Zuidlijn/Amstelveenlijn</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat het rijk en de regio in overleg zijn over de Amstelveenlijn, mede in relatie tot de Noord Zuidlijn. Dit traject heeft raakvlakken met de opdracht van de onafhankelijke commissie Veerman, welke door de gemeente Amsterdam in het leven is geroepen. ❖ Afspraak om in de aanloop naar het bestuurlijk overleg MIRT van najaar 2009, een bestuurlijk overleg te organiseren tussen de staatssecretaris van VenW en de regio om de uitkomsten van de commissie Veerman en de besluiten die de gemeente Amsterdam en de Stadsregio Amsterdam daarover nemen, inhoudelijk te bespreken en de Amstelveenlijn daarbij te betrekken.
17.	<p>Aansluiting HSL Zuid-ACT</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat publieke en private partijen in de regio Schiphol werken aan de randvoorwaarden voor het vervoer van tijdkritische goederen per hogesnelheidstrein van en naar luchthavens en economische centra in Europa. De regionale partijen worden daarbij ondersteund door het Rijk (ministeries EZ en VenW) in het kader van het programma Randstad Urgent (project Amsterdam Connecting Trade, ACT). In 2008

	<p>heeft het Rijk, op basis van een door de regio ontwikkelde business case en MKBA, een FES bijdrage van € 11 miljoen gereserveerd als bijdrage in de aanleg van de benodigde railinfrastructuur (aansluiting HSL Zuid, wissel en opstelsporen). Deze bijdrage komt vrij als de regionale partijen een sluitende businesscase hebben opgesteld. ProRail voert momenteel in opdracht van het ministerie van VenW een studie uit naar de kosten voor de infrastructuur (inpassing van de railterminal en HSL aansluiting ter hoogte van station Hoofddorp).</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat het rijk in principe positief staat ten opzichte van een aanvullende FES bijdrage voor het project vanuit het budget sterke regio's EZ, maar dat hiervoor de reguliere procedure moet worden doorlopen en het project verder moet zijn uitgewerkt. ❖ Afspraak om dit onderwerp tijdens het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 opnieuw te agenderen.
<p>18.</p>	<p>Actieprogramma Regionaal OV (AROV) <i>Noord-Holland en Flevoland</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat de Tweede Kamer eind 2008 een brief heeft ontvangen waarin het Actieprogramma regionaal OV is aangeboden. In het programma zijn ca. vijftig projecten opgenomen. Over de meeste van deze projecten zijn met de betrokken regio's afspraken gemaakt via een gesloten bestuursovereenkomst. ❖ Constatering dat in Noord-Holland de diverse projecten een stap verder zijn gebracht en er voortgang zit in de verdere uitwerking en voorbereiding. Het betreft de projecten HOV via A9 Badhoevedorp, HOV bus Huizen-Hilversum, HOV Schiphol Oost, Verbetering westelijke tramlijnen, Westtangent en Noordtangent/HOV Amsterdam-Zaandam. ❖ Constatering dat in het kader van het actieprogramma Regionaal OV busvoorzieningen langs de A1/A6 zijn meegenomen. Gezien de sterke relatie met de planstudie SAA en het feit dat RWS voor het overgrote deel de uitvoerende partij zal zijn, is in het kader van het AROV in eerste instantie geen aparte overeenkomst voor het project HOV-bus A6-A1 + Huizen opgesteld. ❖ Constatering dat er afgelopen tijd enige onduidelijkheid is ontstaan over de scope en de te nemen maatregelen en de financiële dekking vanuit het budget Planstudie SAA, AROV en regionale/provinciale middelen. ❖ Constatering dat 20 miljoen van de kosten van project HOV-bus A6-A1 + Huizen gedekt zijn via de bijdrage van de Stadsregio Amsterdam aan de Planstudie SAA en Flevoland en Noord Holland hebben aangegeven de overige kosten van de regionale bijdrage te willen bijdragen. ❖ Afspraak om alsnog een overeenkomst tussen rijk en regio op te stellen in de geest van het actieprogramma AROV. De 3 betrokken regionale partijen en het rijk stellen gezamenlijk de overeenkomst op die uiterlijk 1 juli ondertekend zal worden. <p><i>Utrecht</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat het AROV geen ruimte laat voor nakomende projecten vanuit de regio Utrecht in het kader van de Pakketstudies. Dit terwijl er binnenkort een ambitieus regionaal OV programma beschikbaar komt als onderdeel van de Pakketstudies (basis en aanvullend maatregelpakket). ❖ Afspraak Utrecht zal nadrukkelijk betrokken worden in volgend cq. aanvullend Actieprogramma regionaal OV om de gezamenlijke regio-rijk ambitie in de Pakketstudies ten aanzien van (regionaal) OV te realiseren.
<p>19.</p>	<p>Anders Betalen voor Mobiliteit</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat het ministerie van VenW en de Metropoolregio Amsterdam met elkaar in gesprek zijn over de uitwerking van de bestuurlijke afspraak om in de

	<p>Metropoolregio Amsterdam vanaf de introductie van de km heffing voor een periode van 2 jaar te starten met een gedifferentieerd tarief naar plaats en tijd.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afspraak om op korte termijn (voor het zomerreces 2009) te komen tot een apart bestuurlijk overleg tussen Amsterdam en VenW, waarbij de agenda van het overleg onder meer betrekking heeft op de stand van zaken en noodzakelijke randvoorwaarden om spitsheffing in de regio Amsterdam daadwerkelijk mogelijk te maken.
20.	<p>Mobiliteitsaanpak korte termijn wegen benutten</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat er nog geen definitieve afspraken zijn gemaakt over planning, uitvoering en werkwijze. ❖ Afspraak dat kleinschalige infrastructuurmaatregelen op de decentrale wegen, zoals afgesproken in het BO MIRT najaar 2008, worden gefinancierd vanuit de BDU, dat het geormerkt uitkeren via de BDU voldoende garantie biedt dat afgesproken maatregelen daadwerkelijk en uiterlijk 2012 worden gerealiseerd. Afspraken over onder andere de exacte planning en de wijze van uitvoering en voortgangsbewaking hoeven niet in nadere overeenkomsten of convenanten te worden vastgelegd: volstaan kan worden met een briefwisseling.
21.	<p>Programma Hoog Frequent Spoor (PHS) <i>Noord-Holland en Flevoland</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat er wederzijdse verbanden en effecten zijn tussen infrastructurele maatregelen voor goederen- en personenvervoer in PHS en in OV-SAAL Middellange termijn. De regio Noord-Holland en Flevoland verzoekt om aandacht voor de optimalisatie van de ambitievariant voor OV-SAAL 2020 (6 IC/6 Sprinters) vanwege mogelijke uitval van reizigers bij toepassing van dit corridor rijden op de Flevolijn en Gooilijn. ❖ Afspraak om gezamenlijk nauwlettend toe te zien op de inhoudelijke samenhang van PHS en OV-SAAL om zodoende optimalisatie en synergie te bewerkstelligen van spoormaatregelen PHS-corridor Alkmaar-Eindhoven, herroutering spoorgoederenvervoer en OV-SAAL 2020. ❖ Constatering dat ProRail in opdracht van Verkeer en Waterstaat een trechtering van PHS-varianten voorbereidt om effectief toe te werken naar een kabinetsbesluit in juni 2010. ❖ Afspraak dat deze trechtering niet mag interfereren met de bestaande MIRT-afspraken van 2008 dat de variant 6/6 op Alkmaar-Eindhoven gelijkwaardig aan andere varianten wordt onderzocht en afgewogen. <p><i>Utrecht</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat de regio Utrecht de gevraagde heroverweging door regio Gelderland en de Tweede Kamer ten aanzien van de mogelijkheden van een Delta-lijn ondersteunt.
22.	<p>Voortgang quick wins Netwerkaanpak <i>Noord-Holland en Flevoland</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering door de regio dat de door het rijk gestelde regels rondom de financiële verantwoording blokkades hebben gegeven en een snelle realisatie van de quick wins in de regio Noord-Holland en Flevoland in de weg hebben gestaan. Een aantal projecten in het programma heeft daardoor vertraging opgelopen. Het heeft heel veel tijd en energie gekost om tot een oplossing te komen voor deze problemen. De verwachting is dat de projecten uit de eerste en tweede tranche voor het einde van 2011 afgerond zullen zijn.

	<p><i>Utrecht</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering, dat in de regio Utrecht de uitvoering van de projecten uit de eerste en tweede tranche conform planning verlopen en het de verwachting is dat deze respectievelijk voor einde van 2010 en 2011 afgerond zullen zijn. ❖ De huidige stand van zaken is als volgt: <ul style="list-style-type: none"> ○ Regionale verkeersmanagement centrale (1^e tranche). Volgens de huidige planning zal vanaf eind 2009 deze centrale het verkeer 'managen' in het gebied Utrecht-West en op de corridor Utrecht – Amersfoort ○ P+R voorziening Amersfoort- Schothorst (1^e tranche). Uitvoering is voorzien eind 2009. ○ Haven Lage Weide (2e fase). Is in uitvoering gegaan in het najaar 2008 ○ Fietsproject Eemland en Amersfoort (2^e fase). Uitvoering van een onderdeel van het Fietsproject is gestart. ○ OV-knooppunt Houten (2^e fase). Uitvoering wordt voorzien begin 2010 ○ Overstappunt Breukelen (2^e fase). Dit project is grotendeels gerealiseerd eind vorig jaar.
<p>23.</p>	<p>Evaluatie Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat een gereactiveerde Provinciaal MJPO Platform Noord-Holland een traject heeft uitgezet om medio 2009 te komen een gebiedsgerichte aanpak om de bestaande en aanvullende NH MJPO punten te prioriteren. Constatering dat dit past in de lijn van de aanbevelingen van de externe MJPO evaluatie waarin wordt gepleit voor regionaal maatwerk per provincie. Hiermee kan er passend draagvlak en capaciteit worden gecreëerd waarmee concretere invulling kan worden gegeven aan de provinciale regierol en kan betere afstemming plaatsvinden binnen het Provinciaal Platform. ❖ Constatering dat als eerste voorbeeld van een dergelijk maatwerk de provincie Noord-Holland (via een regionale aanpak namens de het provinciaal platform) verzoekt om – via herprioritering van MJPO-middelen - een bijdrage van circa 7,2 miljoen euro ten behoeve van een ecoduct over het spoor Hilversum – Amersfoort in het kader van het versterken van de ecologische verbinding Gooi – Utrechtse Heuvelrug. ❖ Constatering dat dit tevens een inpassingmaatregel is ten behoeve het realiseren van de HOV verbinding Huizen – Hilversum. ❖ Constatering dat finale besluitvorming hierover zal plaatsvinden binnen de kaders van het MJPO.
<p>24.</p>	<p>N50 Emmeloord-Ens</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat in 2006 een concept verkenning is opgesteld. Deze verdient actualisering en nadere aanvulling op technische onderdelen (de aansluiting knooppunt Emmeloord en busoversteek Bomenweg) en op de aanbevelingen van de commissie Elverding (het ontwikkelen van een gedragen voorkeursalternatief door het goed regelen van de participatie, het trechteren van oplossingen en een milieutoets). ❖ Afspraak dat de provincie Flevoland het initiatief neemt om de verkenning af te ronden. ❖ Afspraak dat voor de inhoudelijke vereisten en de afstemming met de aanbevelingen van de commissie Elverding op korte termijn nader overleg plaatsvindt tussen de provincie en VenW (DG Mobiliteit en RWS).
<p>25.</p>	<p>A8-A9</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat de provincie Noord-Holland samen met de Stadsregio Amsterdam, gemeenten en RWS Noord-Holland een verkennende studie heeft opgeleverd. ❖ Afspraak dat betrokken regionale partijen nu werken aan een financieel voorstel aan de

	<p>minister van VenW, waarbij regionale partijen de financiering van de aanleg van de A8-A9, inclusief inpassingsmaatregelen, in beginsel zien als een gemeenschappelijke opgave van rijk en regio. Dit voorstel is in najaar 2009 beschikbaar.</p>
26.	<p>BOR-regionet 1/2</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat in het kader van het programma BOR budget 1 eind dit jaar een tweetal spoorprojecten in gebruik genomen zullen gaan worden: treinstation Science Park en de maatregelen Aziëhavenweg. ❖ Constatering dat de samenwerking tussen rijk, regio en de Spoorsector in het kader van het programma BOR Regionet € 170 miljoen goed functioneert en deze samenwerking heeft geresulteerd in een versnelde uitvoering. ❖ Constatering dat er binnen de regio Noord-Holland en Flevoland ideeën zijn over de invulling van een tweede pakket Regionet-spoormaatregelen met diverse kleinere en middelgrote spoorprojecten welke in de periode tot 2020 bijdragen aan een verbeterde benutting van de spoorcapaciteit en een hogere betrouwbaarheid van het spoorproduct in de Metropoolregio. Een dergelijk pakket van aanvullende maatregelen bouwt voort op, is complementair aan en biedt meerwaarde ten opzichte van uitbreidingen en knelpuntoplossingen op de corridors in het kader van PHS en van OV SAAL voor die periode. ❖ Constatering dat er vanuit VenW geen aanleiding is te komen tot een Regionet-2 pakket, maar dat het de regio vrij staat hierop te studeren. Zolang dit tot de reguliere taken in het kader van de beheersconcessie behoort heeft ProRail geen toestemming nodig om mee te denken met projecten van derden.
27.	<p>Overkapping/kwaliteit treinstations</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat toegewerkt is naar een concept programma 'Verbetering wachtruimtes op stations' en op de lijst een aantal stations is meegenomen welke zijn gelegen binnen het gebied van de Metropoolregio Amsterdam. ❖ Constatering dat over zowel de keuze voor de door ProRail geselecteerde stations als ook de methode om tot verdeling te komen van het beschikbare budget, geen (structureel) overleg heeft plaatsgevonden met de regio. Recent heeft hierover ambtelijk overleg plaatsgevonden. Gedeeld is dat ProRail deze maatregel voor VenW uitvoert en het proces dat daarbij wordt doorlopen. ProRail heeft samen met de vervoerders en op basis van onderzoek (o.a. door middel van klantpanels) een aantal stations geselecteerd die in aanmerking komen. ❖ Afspraak dat ProRail zal worden verzocht voorafgaand aan het nemen van beslissingen omtrent stations en voorzieningen in overleg te treden met de regio's om te bezien of er binnen de lijst van stations verschuivingen plaats kunnen vinden, en welke maatregelen er gezien de specifieke kenmerken wenselijk en haalbaar zijn.
28.	<p>HOV Metropoolregio Amsterdam</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat een goed functionerend HOV-net (bus, metro, tram, trein) essentieel is voor de bereikbaarheid in de regio en daarmee het economisch functioneren. Dit netwerk biedt kansen voor een duurzame ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam met aanknopingspunten voor economie en ruimtelijke ontwikkeling. Het netwerk vormt daarmee een belangrijk uitgangspunt voor de Gebiedsagenda. De regionale partijen zien de financiering van de aanleg van dit netwerk als een gemeenschappelijke opgave van rijk en regio. ❖ Constatering dat in dit netwerk er sprake is van zwakke en ontbrekende schakels maar ook kansen biedt voor onder meer de ontwikkeling van de OV-knooppunten. Eén van de

	<p>opgaven voor de verbeteringen van het regionale OV netwerk ligt aan de westkant van de Metropoolregio Amsterdam, de verdere voltooiing van de Zuidtangent, de ontsluiting van de verstedelijkingsopgave in het kader van de Westflank Haarlemmermeer, maar ook de maatregelen als onderdeel van het Actieprogramma Regionaal OV (AROV) maken hier deel vanuit.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afspraak dat de regio een verdere uitwerking geeft aan dit HOV netwerk in het gehele MRA gebied en in het najaar het rijk nader zal informeren over de uitkomsten en eventuele vervolgstappen en te maken afspraken tussen rijk en regio, mede in relatie tot de inhoud van de Gebiedsagenda.
29.	<p>Quick win vaarwegen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat de staatssecretaris van VenW de regionale overheden heeft verzocht een regionale visie op vaarwegen op te stellen - als basis voor quick win maatregelen. In het bestuurlijke MIRT overleg van oktober 2008 is de netwerkstrategie vaarwegen en binnenhavens Noord-Holland vastgesteld als basis voor de quick win bijdrage. ❖ Afspraak dat de provincies Noord-Holland en Utrecht in vervolg op de netwerkstrategie ieder een uitvoeringsprogramma voorbereiden, met daarin een aanvraag voor de tweede tranche quick win bijdrage. Tijdens het MIRT najaarsoverleg 2009 zullen deze uitvoeringsprogramma's worden geagendeerd, waarbij er afspraken worden gemaakt over een bijdrage vanuit VenW voor de quick win projecten.
30.	<p>Zeetoegang IJmond</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat op 21 april 2009 tussen de minister van VenW en de regio bestuurlijk overleg heeft plaats gevonden over de uitkomsten van de verkenning, het vaststellen van de business case (BC) en de financiële bijdragen van rijk en de regio aan het project. ❖ Constatering dat door het rijk tevens wordt ingezet op verzelfstandiging van het havenbedrijf van de gemeente Amsterdam. Dat Amsterdam een onderzoek daarnaar zal starten. Dat met de BC op hoofdlijnen is ingestemd, maar dat het rijk van mening is dat er een betere balans moet worden gevonden tussen het verdienvermogen van de Haven Amsterdam dankzij de nieuwe sluis en het financiële aanbod dat de gemeente heeft gedaan. VenW wil meewerken aan de door de verlenging van het Infrafonds tot 2028 ontstane mogelijkheid om dit project naar voren te halen. VenW en de gemeente Amsterdam gaan met het ministerie van Financiën bespreken hoe dit voornemen kan worden gerealiseerd.
31.	<p>Lelystad Zuid</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat er bij Lelystad de komende jaren een groot aantal ontwikkelingen plaatsvindt, zoals de groei van de luchthaven, de realisatie van een groot bedrijventerrein (330 ha), een woonwijk met bijna 9.000 woningen en een nieuw station met P+R-functie. Dat hier een directe relatie ligt met de Randstad Urgent projecten Schaa sprong Almere, Ontwikkeling Schiphol en OV-SAAL. ❖ Constatering dat al deze ontwikkelingen elkaar onderling beïnvloeden. Herbevestiging van de afspraak zoals gemaakt in de Stuurgroep Bereikbaarheid Zuidelijk Lelystad tussen rijk en regio om tot een gebiedsgerichte verkenning Lelystad Zuid te komen, waarbij de verkenning wordt getrokken door de regio.
32.	<p>Programma Spoorse Doorsnijdingen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat tot 29 juni 2009 nog subsidieaanvragen in het kader van het

	<p>programma spoorse doorsnijdingen kunnen worden ingediend bij VenW.</p> <ul style="list-style-type: none">❖ Afspraak dat op verzoek van de regio Utrecht door VenW wordt nagegaan of de termijn tot eind 2009 kan worden opgerekt. De beperkende factor is echter het beschikbare budget in relatie tot de in de regeling opgenomen bepaling dat aanvragen op basis van datum van binnenkomst worden beoordeeld.
--	--

- ZUIDVLEUGEL

1.	Gebiedsagenda <ul style="list-style-type: none">❖ De regio gaat verschillende bouwstenen gebruiken voor deze gebiedsagenda. Aandachtspunt is hoe om te gaan met de vier verkenningen in deze gebiedsagenda. De afspraak is gemaakt dat er in oktober een gebiedsagenda ligt. Regio verzoekt om inzet LNV bij relatie Stad en Platteland.❖ De minister van VROM vraagt aandacht voor de (flinke) binnenstedelijke ambities, klimaatadaptatie, Openbaar Vervoer, de Groenblauwe Delta.❖ Het rijk vraagt aandacht voor het onderwerp regionaal openbaar vervoer in de gebiedsagenda's. Er wordt een Rijksvisie opgesteld op het openbaar vervoer in Nederland. Dit is een concretiseringsslag van de MobiliteitsAanpak. De visie zal voor de zomer van 2010 worden gepresenteerd. Voor de Gebiedsagenda's betekent dit dat de rol van het openbaar vervoer in de Gebiedsagenda zal zijn gebaseerd op de huidige visies van partijen ten aanzien van openbaar vervoer voor zover daar overeenstemming over is bereikt én de inzichten uit de lopende MIRT-Verkenningen en dat de rol van het openbaar vervoer in de Gebiedsagenda zal zijn gebaseerd op de Rijksvisie op het openbaar vervoer en de gezamenlijk opgestelde uitwerking ervan voor de Zuidvleugel.❖ Verder relevant waterveiligheid en zoetwatervoorzieningen. De opgaven op deze terreinen zoals die in het Nationaal Waterplan zijn gepresenteerd zullen bij de uitwerking een plaats krijgen in de gebiedsagenda. Bovendien zal het Deltaprogramma via de MIRT systematiek gaan werken en aansluiten bij de gebiedsagenda's.❖ In verband met de belangrijke wateropgave in de Zuid-Westelijke Delta en de Rijnmond speelt het onderwerp een grote rol in de gebiedsagenda's van Zeeland en de Zuidvleugel. Er is een gebiedsafbakening voor de gebiedsagenda Zeeland zodat de gehele Zuid-Westelijke Delta in één gebiedsagenda aan de orde komt.
2.	Verstedelijking <ul style="list-style-type: none">❖ Het rijk waardeert de actieve inzet van de regio met de verstedelijkingsopgave.❖ Principes wat betreft woningbouw zijn goed en haken aan bij het rijksreferentiekader (woningbouwtekort terugdringen, vraag en aanbod op elkaar afstemmen en een hoog percentage binnenstedelijk bouwen)❖ Netto moeten er in de hele Zuidvleugel tot 2020 115.000 woningen worden toegevoegd (bruto 175.000). Deze cijfers komen overeen met eerdere afspraken.❖ De regio is daarnaast bezig met een discussie over de woonmilieus en geeft hierin aan dat ze met name centrumstedelijke en groenstedelijke woonmilieus wil toevoegen, maar dat de huidige methodiek niet altijd past bij de werkelijkheid. Het rijk is bereid mee te denken over de verbetering van het systeem.❖ De regio heeft als ambitie om 80% bruto van de nieuwbouw (netto 68%) binnen bestaand gebouwd gebied te laten plaatsvinden. Aandachtspunt voor regio is om deze forse ambitie waar te kunnen maken. Instrumenten: jaarlijkse monitoring bouwproductie, bijsturen door herverdeling tussen regio's en gebruikmaking ventiel Zuidplaspolder.❖ Het rijk gaat akkoord met het voorstel van de regio (in Randstadverband) om te starten met een interdisciplinaire werkgroep van rijk en regio die de financiële aspecten van de verstedelijking en met name het binnenstedelijk bouwen, nader in beeld brengt. De minister voor WWI zal daarvoor het initiatief nemen.❖ Het rijk nodigt regio uit om die verstedelijkingsstrategie, in samenhang met de uitkomsten van de lopende vier MIRT-Verkenningen, terug te laten komen in de gebiedsagenda.❖ De regio heeft voorkeur om te kunnen schuiven met de woningbouwopgave in de regio

	<p>en erkent de flinke ambitie van 80% binnenstedelijk bouwen. De regio zou graag zien dat er een scenario-analyse wordt gemaakt van de maatschappelijke kosten en baten verbonden met meer binnenstedelijk bouwen versus meer bouwen in uitleglocaties.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De regio biedt het werkdocument 'Ambitieuze stedelijke ontwikkeling van de Zuidvleugel' aan het rijk aan. ❖ VenW constateert dat er veel moet gebeuren in de Zuidvleugel. Bij verstedelijking is de vraag aan de orde welke infrastructuur op korte en langere termijn noodzakelijk is. De minister verwacht veel van PPS-constructies. ❖ Het rijk gaat ervan uit dat in het najaarsoverleg de programma-afspraken verstedelijking voor de vier stedelijke regio's van de Zuidvleugel kunnen worden vastgelegd in de gebiedsagenda van het MIRT.
3.	<p>Zuidvleugelnets</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het rijk en de Zuidvleugelpartijen onderschrijven het ontwikkelen van een samenhangend Zuidvleugelnets op het niveau van Zuid-Holland. De regio beschouwt dit ook als haar bijdrage aan de uitwerking van motie Cramer (31700XII-35). ❖ Rijk en regio zullen elkaar betrekken bij de resp. werkprocessen voor Zuidvleugelnets en uitwerking motie Cramer. De rijksvisie wordt in de zomer van 2010 naar de Tweede Kamer gestuurd. ❖ In het BO MIRT najaar 2009 wordt de Zuidvleugelnets OV visie aan het rijk aangeboden. ❖ Rijk en regio werken de komende periode nauw samen aan de realisatie van diverse ketenvoorzieningen op het gebied van P+R, fiets, informatievoorziening (zie uitwerking afspraken). Stedenbaan zal participeren in de uitvoeringsalliantie centrum- en knooppuntontwikkeling uit de structuurvisie Randstad 2040. ❖ Regio heeft visie Netwerk Randstadrail vastgesteld. Het rijk en regio beschouwen dit als belangrijke bouwsteen voor de Zuidvleugelnets OV-visie. ❖ Nadere afspraken worden gemaakt in samenhang met de besluitvorming over de MIRT-Verkenning Haaglanden in najaar 2010.
4.	<p>Integrale Benadering Holland Rijnland</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Nadere uitwerking van de geconstateerde (aandachts)punten tot concrete afspraken om de stedelijke ontwikkeling in de regio Holland Rijnland, op korte en lange termijn, zowel in kwantiteit als kwaliteit, te bevorderen. ❖ Rijk, provincie en regio Holland Rijnland werken goed samen op dit dossier. Het rijk staat positief ten aanzien van de ontwikkelingen in de As Leiden-Katwijk. Partijen streven ernaar om voor de zomer een gezamenlijk voorkeursalternatief te bepalen. ❖ In oktober wordt een bestuurlijke voorkeur uitgesproken voor één van de nader uit te werken oplossingsclusters (voorkeursvariant) en stellen partijen de bijbehorende financiële bijdragen vast, met bijbehorende voorwaarden over o.a. ruimtelijke ontwikkeling, bereikbaarheid en leefbaarheid. ❖ De regio vraagt aandacht voor de RijnGouwelijn. Het Rijk ontvangt van de provincie het aangeleverde materiaal omtrent de RijnGouwelijn in de zomer, zodat binnen het kader van IBHR dit najaar integrale besluitvorming kan plaatsvinden. ❖ De regio constateert dat op de As Leiden – Katwijk nu niet kan worden begonnen met woningbouw door een drietal uitspraken van de Raad van State in verband met onvoldoende ontsluiting.
5.	<p>MIRT-Verkenning Rotterdam VoorUIT</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio stemmen in met de drie beschreven kernkwesies van de MIRT-Verkenning Rotterdam VoorUIT, de gepresenteerde gelaagdheid van het Masterplan en de

	werkwijze voor het betrekken van de omgeving.
6.	<p>Trekvliettracé</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio achten het besluitvormingstrajact A4 Delft – Schiedam prioritair. Uit de juridische analyse die is uitgevoerd naar aanleiding van de brief van december 2008, waarin de voorwaarden zijn opgenomen voor medefinanciering van VenW, is gebleken dat het gewenst is het Ontwerp Tracébesluit A4 Delft – Schiedam ter visie te leggen vóórdat het Ontwerp Bestemmingsplan Trekvliettracé ter visie wordt gelegd. Er zijn nu voldoende afspraken gemaakt om er voor te zorgen dat de besluitvormingstrajecten A4 Delft – Schiedam en Trekvliettracé beiden ongehinderd kunnen worden vervolgd.
7.	<p>Goederenvervoer</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio stellen vast dat meer tijd nodig is voor besluitvorming over toekenning van financiële middelen. Besluitvorming over de uitvoering, inclusief financiële afspraken, over de quick wins vindt plaats in het najaarsoverleg, als er sprake is van een overeengekomen gezamenlijk pakket van maatregelen. Naast voortgang over de uitvoering van de quick wins zullen dan ook de maatregelen voor de middellange en lange termijn ter verkenning/bespreking worden geagendeerd. ❖ De regio verzoekt het rijk mee te betalen aan de meerkosten van de zuidelijke aansluiting van het Containertransferium Alphen op de N11 vanwege aanvullende veiligheidseisen. ❖ Het rijk stemt in met 50% - 50% verdeling over de extra kosten van (begroot € 1,2 mln tot € 2 mln). Dit wordt op korte termijn uitgezocht.
8.	<p>Voortgang A27</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio geven het signaal af dat een vertraging van dit project onwenselijk is.
9.	<p>World Forumgebied</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De regio Haaglanden stelt eind mei het Masterplan internationale Zone vast. Het voorkeursalternatief van de gemeente is een tunnel. Dit vanwege verkeerskundige aspecten, veiligheidseisen en ruimtelijke kwaliteit. VROM benadrukt dat een Nota Ruimteproject een integrale opgave betreft. Er is behoefte aan innovatieve concepten. Besluitvorming over dit project vindt plaats in het najaar.
10.	<p>Benuttingsmaatregelen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Bestuurlijke ondertekening van het gezamenlijke uitvoeringsconvenant heeft uiterlijk 1 juni 2009 plaatsgevonden. Verder uitstel kan tijdige aanpassing van BDU voor 2010 in gevaar brengen.
11.	<p>Deltawet</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Specifiek voor de Zuidvleugel: onder leiding van VenW en VROM wordt in 2009 gestart met het verkennen van waterstaatkundige oplossingsrichtingen om veiligheid voor Rijnmond en Terechtstelden op de lange termijn te waarborgen en negatieve gevolgen van verzilting te voorkomen. Hierbij wordt nauw samengewerkt met Rotterdam, Dordrecht, provincie Zuid-Holland en de waterschappen. Ook wordt afstemming gezocht met de Zuid-westelijke Delta en ROM-Rijnmond.

12.	<p>Nieuw Reijerwaard</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio zeggen toe op ambtelijk niveau in overleg te treden om na te gaan of hierdoor extra druk op het hoofdwegennet ontstaat. Daarover zijn in het verleden duidelijke afspraken gemaakt (convenant).
13.	<p>Actieprogramma Regionaal OV (AROV)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Bij Haaglanden lopen vier projecten op schema. Het vijfde project wordt gekoppeld aan werkzaamheden Hoornbrug, waardoor de oplevering in 2010 is. ❖ De projecten van de provincie Zuid-Holland lopen conform bestuursovereenkomst. ❖ Rotterdam overweegt een project te wijzigen en neemt met VenW contact op indien nodig.
14.	<p>Mobiliteitsprojecten Anders Betalen voor Mobiliteit</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Er is overeenstemming tussen het ministerie van VenW en het stadsgewest over de opzet van de proef <i>Prijsprikkels door Bedrijven voor Bereikbaarheid van Haaglanden</i>. Op basis van de binnenkort te ondertekenen uitvoeringsconvenant kent VenW voor het project PBB een BDU-verhoging van € 3 mln voor 2010 toe en maakt een reservering van een indicatief bedrag van € 1 mln voor de BDU van 2011. ❖ Er is een toezegging van VenW omtrent financiering Spitsmijden A15 via BDU 2009 en Reistijdinformatie in de Transportsector (RITS) via BDU 2010.
15.	<p>Taskforce Mobiliteitsmanagement (TFMM)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Haaglanden en Rotterdam hebben bij brief van 20 april 2009 voor in totaal € 8.817.500 aan projecten ingediend voor de Taskforceprojecten Mobiliteitsmanagement. Dit betreft € 2.100.000 aan Haaglandse projecten, € 5.477.500 voor de Rotterdamse projecten en € 610.000 aan gezamenlijke projecten van de Rotterdamse regio en Haaglanden. Het Stadsgewest heeft 50% regio-bijdrage voor de Haaglanden projecten en 25% voor de gezamenlijke projecten (= € 1.202.500) gereserveerd. De Stadsregio Rotterdam, gemeente Rotterdam en de Verkeersonderneming hebben 50% regio-bijdrage voor de Rotterdamse projecten en 25% voor de gezamenlijke projecten (= € 2.865.000,-) gereserveerd. Het rijk draagt in totaal € 3.475.000 bij (= 50% aan de Haaglandse projecten, 50% aan de gezamenlijke projecten met de Rotterdamse regio en 50% aan de Rotterdamse projecten, m.u.v. project 3 (geen bijdrage) en project 6 (25% bijdrage). De verrekening van de rijksbijdrage aan de gezamenlijke projecten loopt volgens afspraak via Haaglanden.
16.	<p>Programma aansluitingen HWN/OWN</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio stellen vast dat de 'Top 6' Aansluitingen HWN/OWN, waarover in 2008 besluitvorming heeft plaatsgevonden, op gang komt; de bestuurlijke overeenkomst wordt binnenkort getekend. ❖ Rijk en regio bereiden ten behoeve van het BO-MIRT voorjaar 2010 bestuurlijke besluitvorming voor ten aanzien van 5 projecten (N470/A12, A4/Beatrixlaan, N11/Zoeterwoude, A4/Vijfsluizen en A15/Reeweg) rekening houdend met de op dat moment meest recente inzichten uit de MIRT Verkenningen Haaglanden en Rotterdam VooRuit en met de beschikbaarheid van Rijksmiddelen, uitgaande van de verdeelsleutel 50% rijk / 50% regio. ❖ Voor de dan nog resterende (9) studieprojecten geldt dat deze eveneens en op dezelfde

	<p>wijze ten behoeve van het BO-MIRT voorjaar 2010 worden beoordeeld op de mate waarin het aanpakken van de aansluiting zou passen bij de inzichten uit de MIRT Verkenningen en op de mate van urgentie voor uitwerking. Hierbij kan blijken dat uit deze categorie studieprojecten kunnen afvallen dan wel dat nog nieuwe studieprojecten moeten worden toegevoegd. Verdere afspraken met het Rijk worden gemaakt op basis van de Gebiedsagenda Zuidvleugel.</p>
17.	<p>A4 Delft-Schiedam</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Op 18 maart 2009 heeft een overleg plaatsgevonden tussen minister Eurlings en de IODS partners. Hierin is geconstateerd dat naar aanleiding van nieuwe rijksregelgeving omtrent tunnelveiligheid en luchtkwaliteit, het huidige taakstellend budget voor de A4 onvoldoende zal zijn om de inpassingsafspraken uit het IODS convenant te realiseren. ❖ De minister is bereid extra middelen ter beschikking te stellen. De minister en de IODS partners maken in aanloop naar de standpuntbepaling afspraken over optimalisaties en besparingsmogelijkheden. Dit zonder de kwaliteitsafspraken voor de inpassing van de A4 DS uit het IODS convenant aan te tasten.
18.	<p>Spoorlijn Utrecht-Breda</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De Kamer zal pas een brede afweging maken over de spoorlijn zodra de schriftelijke reactie van de minister is ontvangen. ❖ De provincie wacht momenteel de schriftelijke reactie van de minister af. Tevens wacht de provincie af hoe de Kamer zal reageren op deze reactie en in het verlengde daarvan de motie spoor Breda-Utrecht waarover nog gestemd moet worden. Het ministerie VenW gaat op een aantal punten een toets laten uitvoeren. Zo bestaat twijfel of het klopt dat er geen vertraging van de A27 optreedt. Ook de MKBA zal door het ministerie nader worden bekeken.
19.	<p>Voortgang Nota Ruimte budget projecten</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Minister Cramer heeft in het debat met de Tweede Kamer aangegeven dat het kabinet zich inzet om voor alle projecten uit het Nota ruimte budget in 2009 tot besluitvorming te komen. Voor Zuid-Holland zijn in dat kader 6 projecten relevant. De besluiten over een toekenning staan – mede afhankelijk van voortgang en beschikbaarheid businesscases – gepland voor Zuidplaspolder mei 2009, Westelijke Veenweiden juli 2009, Oude Rijnzone juli 2009, Mooi en vitaal Delfland oktober 2009, Stadshavens oktober 2009 en Den Haag internationale stad (onderdeel World Forumgebied) in het najaar 2009.
20.	<p>Afspraken RU mijlpaal Capaciteitsuitbreiding spoor Den Haag – Rotterdam</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Er is een addendum gemaakt voor Randstad Urgent, capaciteitsuitbreiding spoor Den Haag – Rotterdam. Het betreft de invulling beslismoment ‘maart 2009’ met de daarbij behorende afspraken.

- RANDSTAD

<p>1.</p>	<p>Voortgang kabinetsprogramma Randstad Urgent</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Geconstateerd is dat dit jaar erg belangrijk is voor Randstad Urgent (RU) is. Daarom moet in gezamenlijkheid hard gewerkt worden om ook dit jaar op de conferentie Randstad Urgent (16 november) succesvol te beëindigen. ❖ De druk om besluiten, zoals afgesproken, daadwerkelijk te nemen wordt dit jaar verder opgevoerd. Daarom is het programmateam van Randstad Urgent extra scherp op de afgesproken bestuurlijke afspraken (mijlpalen), wordt een Mid Term Review uitgevoerd en worden werkbezoeken gecombineerd met het nemen van besluiten. Duidelijk is ook dat niet alles kan, het gaat erom betaalbare alternatieven te hebben. Gezamenlijk moeten we de papierenfase verlaten en de projecten uitvoeren. ❖ Dit jaar besteedt Randstad Urgent extra aandacht aan de integraliteit van besluitvorming tussen projecten. Dit krijgt vorm door voor een drietal clusters van projecten besluitvormingsbrieven te schrijven. ❖ In de RAAM-brief neemt het Rijk principe besluiten over vijf samenhangende projecten in de regio Amsterdam-Almere (Schaalsprong Almere, OV-SAAL, Toekomst Markermeer-IJmeer, Toekomst luchthaven Lelystad, Almere Gooi Utrecht). ❖ In een kabinetsbrief aan de Tweede Kamer worden de hoofdopgaven, rijksinzet en samenhang tussen de projecten Draaischijf NL en Duurzaam bouwen in de Utrechtse regio weergegeven. ❖ Voor de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag wordt in een kabinetsbrief aan de Tweede Kamer, vanuit een visie op de inhoudelijke samenhang tussen de belangrijke infrastructuurprojecten, aangegeven welke cruciale rijksbesluiten over infrastructuurprojecten moeten worden genomen. Het betreft de volgende projecten: Verkenning Rotterdam Vooruit, de Verkenning Haaglanden (geen RU), de A13-16 en de A4 Delft-Schiedam. ❖ Voor Randstad Urgent projecten die binnen het Nota Ruimte traject vallen wordt gestreefd naar besluitvorming voorafgaand aan de Randstad Urgent conferentie.
<p>2.</p>	<p>Randstad 2040 en vervolgprojecten</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De structuurvisie Randstad 2040 is het leidende concept voor de middellange en lange termijn. Naar aanleiding van onder andere de behandeling in de Tweede Kamer en de inspraakreacties wordt een dun boekje met een reactie aan de Tweede Kamer gezonden. De voornaamste accenten, principes en keuzes veranderen niet. De term 'metropolitaneparken' wordt echter losgelaten.
<p>3.</p>	<p>Mid Term Review Randstad Urgent</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De Mid Term Review is bedoeld om de druk om te presteren verder op te voeren en anderzijds te bezien welke projecten in 2010 onderdeel uitmaken van Randstad Urgent. ❖ Wanneer geen vooruitgang geboekt wordt in een project bestaat uitdrukkelijk de mogelijkheid dat het project het programma Randstad Urgent verlaat. Geïnterviewd en uitgesproken is welke projecten dat momenteel betreft. ❖ Daarnaast is geïnterviewd welke projecten, mogelijk, aan het programma kunnen worden toegevoegd. Contacten daarover wordt verder voortgezet.
<p>4.</p>	<p>Inleiding Gebiedsagenda Randstad</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Aanvullend op de gebiedsagenda's van de Randstad gebieden is een overkoepelende Randstad inleiding geschreven. Uitgesproken is dat de huidige tekst een goede basis

	<p>vormt om verder uit te werken en deze het komend najaar te bespreken en vast te stellen. De tekst moet wel verder geconcretiseerd worden. Voorbeelden daarvan zijn: het mobiliteitssysteem, de kust, het Groene Hart en regio overstijgende ontwikkelingen als Schaalsprong Almere. Daartoe wordt de samenwerking tussen Rijk en regio gezocht. Voor de bereikbaarheid van de groene gebieden bij de steden is die concretisering reeds mogelijk.</p>
<p>5.</p>	<p>Thema verstedelijking en verdichting in de Randstad</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De Randstad regio's maken zich zorgen over de financierbaarheid van de ambities voor binnenstedelijk bouwen. De minister voor WWI deelt mee er in deze kabinetsperiode geen zicht is op nieuwe financiële middelen voor de woningbouw. Besloten wordt te starten met een interdisciplinaire rijk-regio werkgroep die de financiële aspecten van de verstedelijkingsopgave - met name het binnenstedelijk bouwen - in beeld brengt. Er moet daarbij gezocht worden naar andere modi dan een gemiddeld tekort per woning en worden ingezoomd op projecten. In het najaarsoverleg wordt het onderwerp weer geagendeerd. De minister voor WWI zal het initiatief nemen voor de werkgroep.

- NOORD BRABANT

<p>1.</p>	<p>Station Maarheeze</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het ministerie van VenW draagt in plaats van € 1,25 mln maximaal € 2 mln bij aan station Maarheeze.
<p>2</p>	<p>Gebiedsagenda</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De bewindspersonen zijn positief over de eerste contouren van de gebiedsagenda. Gebiedsagenda wordt gezamenlijk verder uitgewerkt, waarbij het rijksbeleid ook nader gestalte zal krijgen. De gebiedsagenda wordt vastgesteld in het najaarsoverleg MIRT.
<p>3.</p>	<p>Gebiedsdocumenten verstedelijking</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De gebiedsdocumenten verstedelijking worden geïntegreerd in de Gebiedsagenda Brabant. Het rijk vraagt in de verdere uitwerking aandacht voor het feit dat de ramingen iets hoger zijn dan die van het rijk, nadere invulling van de kwalitatieve woningbouwopgave, het aspect duurzaamheid in het SRE en de kansen voor duurzaamheid in Tilburg, voor de specifieke woningbehoeften van kenniswerkers in Brabant, voor de stationsomgevingen Eindhoven en Helmond en voor de kanaalzone Helmond. Rijk is enthousiast over de inzet van 's-Hertogenbosch op het gebied van duurzaamheid (elektriciteitswinning, elektrische voertuigen). ❖ Omdat er momenteel geen geld beschikbaar is en ook dit najaar niet, is het belangrijk de noodzaak van nieuw budget te onderbouwen. De integraliteit van de gebiedsdocumenten door de relatie met de gebiedsagenda helpt daarbij. Daarom spreken regio en rijk af langs deze lijn het onderwerp verder op te pakken.
<p>4.</p>	<p>Zuidoostvleugel</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Dit is de eerste integrale gebiedsverkenning waarin de gebiedsgerichte benadering van de MobiliteitsAanpak operationeel wordt. Rijk wil daarom ook voortgang houden. Er resteert echter nog een beperkt aantal nader in te vullen punten voor echt van een integrale verkenning kan worden gesproken. ❖ Het betreft nadere invulling op de volgende punten: <ul style="list-style-type: none"> ○ Integrale gebiedsuitwerking: groenblauw maatregelenpakket incl financieringsmogelijkheden. ○ Integrale gebiedsuitwerking: rijksbufferzone instellen. ○ Integrale gebiedsuitwerking: inzicht in motivering afwaardering A270. ○ T-structuur: voor de integrale afweging alle effecten in beeld brengen inclusief duidelijkheid over (kosten en financiering van) compensatie en mitigatie van doorsnijding EHS. <p>Het rijk zet op zeer korte termijn op één A4-tje wat er van de regio op die punten nog als invulling wordt verwacht. Rijk en regio zetten zich gezamenlijk in om deze punten in de komende drie weken in te vullen zodat tot een bestuurlijke afspraak gekomen kan worden.</p> ❖ Daarnaast hecht het rijk belang aan de volgende onderwerpen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Fasering T-structuur ○ Aansluiting T-structuur op rijkswegennet ❖ Voor het zomerreces zal, bovenstaande in aanmerking nemend, een definitief besluit genomen worden over de rijksbijdrage aan de T-structuur. Indien nodig zal daartoe een bestuurlijke bijeenkomst worden belegd.

5.	<p>Brabantse projecten hoofdwegennet</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ VenW/DGMO maakt 1 fte vrij om samen met de capaciteit van de regio de verkenningen A58 en A67 op te pakken, zodat we komend najaar met een planning kunnen komen over deze verkenningen. VenW/DGMO zal hiertoe het initiatief nemen.
6.	<p>Ontwikkeling luchthaven Eindhoven (vervolg Alderstafel)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Kennis is genomen van stand van zaken. Verdere afspraken na advisering Alders.
7.	<p>Mobiliteitsmanagement Wegwijs Brabant, TFMM en ABvM</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Uitvoeringsconvenant Spitsmijden/VAS wordt binnenkort getekend. ❖ Conform het advies van de TFMM stelt VenW € 1,973 mln beschikbaar voor mobiliteitsmanagementmaatregelen in de regio Den Bosch-Eindhoven. Een bedrag van € 0,371 mln zal later door de provincie worden ingediend wanneer het geld voor nieuwe regio's wordt verdeeld. ❖ Kennis is genomen van de voortgangsrapportage 'Brabant proeftuin in-car'.
8.	<p>Monitoring quick wins</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ RWS Regionale Directie Noord – Brabant zal benuttingsmaatregelen realiseren in de knooppunten Galder en Sint Annabosch op de A58. ❖ Bestuurlijke ondertekening door rijk, provincie Noord-Brabant en het SRE van het gezamenlijke uitvoeringsconvenant Actieprogramma Wegen zal aansluitend aan BO MIRT plaats vinden. ❖ Voor het overige is kennis genomen van de stand van zaken.
9.	<p>A27 Breda-Utrecht</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regionale partners gaan door op de ingeslagen weg en spannen zich gezamenlijk in om de A27 zo spoedig mogelijk aan te leggen.
10.	<p>N279-Noord 's-Hertogenbosch - Veghel</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Provincie werkt een gedetailleerde kostenraming van de N279-noord uit ten behoeve van een subsidieaanvraag en brengt de consequenties voor het totale wegennetwerk in beeld. Daarbij wordt ook de samenhang met MIRT-verkenning ZO Brabant gezien.
11.	<p>Spoorlijn Breda - Utrecht</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Kennis is genomen van meest recente stand van zaken; VenW laat een toets uitvoeren op de kosten-batenberekeningen van de private partijen (BAM Rail en Goudappel Coffeng) en zal reageren op de vragen en de motie van de Tweede Kamer.
12.	<p>Internationale treinverbindingen naar België</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Regio wacht voorsnog af wat resultaat is van verder overleg tussen ministers Eurlings en Vanackere.
13.	<p>MIRT-Verkenning Antwerpen-Rotterdam</p>

	❖ Kennis is genomen van de voortgang van de verkenning.
14.	Verkenning Spoorzone Rosendaal ❖ Kennis genomen van Voortgangsrapportage.
15.	Gebiedsontwikkeling oostelijke Langstraat ❖ Provincie beziet of het project kan worden meegenomen in de Gebiedsagenda Brabant. ❖ Dezelfde gedragslijn zal worden gehanteerd voor vergelijkbare regionale studies, zoals bijvoorbeeld de N65.

- LIMBURG

<p>1.</p>	<p>Gebiedsagenda</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Goed dat er door rijk en regio een start is gemaakt, de thema's die worden opgepakt zijn herkenbaar. Er dient nog flink wat werk verzet te worden voordat er, mede op basis van de gebiedsdocumenten verstedelijking, in het bestuurlijk overleg van oktober een gezamenlijke gebiedsagenda kan worden besproken. Daarbij zijn fasering en prioritering van belang evenals de onderbouwing van de opgaven in relatie tot de landelijke dossiers en het nader gestalte geven aan het rijksbeleid.
<p>2.</p>	<p>Verstedelijking</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De gebiedsdocumenten verstedelijking vormen een goede basis voor de gebiedsagenda. De visie is op hoofdlijnen akkoord, zowel de kwalitatieve als de kwantitatieve woningbouwopgave dienen aangescherpt te worden. Over de cijfers voor Noord- en Midden- Limburg zijn rijk en regio het eens. Over de mogelijke rijksinzet ten aanzien van krimp kan in het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 met name op basis van de MKBA worden besloten. De motie Van Bochove en Depla inzake de krimpaanpak in Zuid-Limburg biedt voor het rijk een goede basis.
<p>3.</p>	<p>Cofinanciering regionale openbaar vervoer- en spoorprojecten</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het pakketvoorstel van Limburg is door VenW vanuit een positieve insteek beoordeeld. VenW ziet echter binnen de landelijk geldende kaders van het Actieprogramma Regionaal OV (AROV) en de Quick scan gedecentraliseerde spoorlijnen geen meerwaarde van een pakketafspraken en dientengevolge geen grond voor financiële afspraken die afwijken van de landelijke lijn. VenW zal de gemaakte afweging schriftelijk onderbouwen. VenW is bereid om in overleg met Limburg, in de periode tot het najaarsoverleg MIRT, te zoeken naar oplossingen in breder verband, m.n. in relatie tot de projecten Maaskruisend verkeer en grensoverschrijdend spoorvervoer, met behoud van de landelijk geldende kaders van het Actieprogramma Regionaal OV en de Quick scan gedecentraliseerde spoorlijnen.
<p>4.</p>	<p>Grensoverschrijdend openbaar vervoer</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ VenW wil meewerken aan haalbare en concrete verbeteringen van het grensoverschrijdend openbaar vervoer en zal met deze positieve insteek ondersteuning verlenen aan de businesscases. Uitgaande van het amendement Cramer/Koopmans is met betrekking tot de Avantislijn het uitgangspunt dat dit project benaderd wordt vanuit het perspectief van een grensoverschrijdende verbinding. Vanuit dit perspectief zal Limburg de komende periode het in het bestuurlijk overleg voorgestelde faseringsvoorstel nader uitwerken, dit vooruitlopend op Duitse besluitvorming.
<p>5.</p>	<p>A74 realisatie</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Partijen zijn van oordeel dat met de genomen maatregelen tijdige opening van de A74 nog steeds kritisch, maar haalbaar is, mits alle partijen zich hiervoor inspannen. Daarbij wordt vastgesteld dat zich in het risicoprofiel geen wezenlijke veranderingen hebben voorgedaan.
<p>6.</p>	<p>A67 verkenning</p>

	<p>Partijen stellen vast dat de totale doorlooptijd tot en met de realisatie maatgevend is. De implementatie van de voorstellen van de Commissie Elverding zal er toe leiden dat deze doorlooptijd per saldo aanzienlijk wordt ingeperkt. Om vertraging in de totale doorlooptijd te voorkomen is VenW bereid het initiatief te nemen om samen met de regio zo veel als mogelijk voorwerk te verrichten. Daar zal nog dit jaar aan worden gewerkt. VenW/DGMO maakt 1 fte vrij om samen met de capaciteit van de regio de verkenning A67 (en A58) op te pakken, zodat we komend najaar met een planning kunnen komen. VenW/DGMO zal hiertoe het initiatief nemen.</p>
7.	<p>Ruimtelijk pakket Maastricht-Noord</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ VenW spreekt in principe de bereidheid uit om het tramproject Maastricht – Lanaken te willen beschouwen als eerste fase van het project Maaskruisend verkeer. De beoordeling die VenW de komende maanden zal uitvoeren van het door de gemeente Maastricht ingediende planstudie Maaskruisend verkeer zal hierover uitsluitel moeten geven. Bij de beoordeling kan de gemeente Maastricht om aanvullende informatie worden verzocht. De resultaten van de toetsing worden afgestemd met de gemeente.
8.	<p>A2 Maastricht</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ VenW en Limburg melden dat 11 mei van drie marktpartijen een definitieve bieding is ontvangen voor een integrale plan voor de A2 en omgeving. Deze plannen hebben een hoge kwaliteit. Van de drie plannen voldoen er twee aan de aanbestedingskaders. Geconcludeerd is dat daarmee is een belangrijke mijlpaal is bereikt: door uitvoering van een van deze twee plannen kunnen de ambities voor de A2 zone in Maastricht worden gerealiseerd. In juli wordt, met gebruikmaking van een advies van een gunningsadviescommissie, bepaald welk van deze twee plannen de meeste overall meerwaarde heeft. Dit plan zal uitgewerkt worden in een (O)TB, en uiteindelijk worden gerealiseerd.
9.	<p>A76 aansluiting Nuth/Parkstad buitenring</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De regio geeft aan dat het budget van € 50 mln (incl. BTW en BLS) niet toereikend is voor een volwaardige oplossing. VenW geeft aan dat voor € 50 mln (incl. BTW en BLS) een oplossing maakbaar is met voldoende functionaliteit. Partijen komen overeen om de komende periode beide opties uit te werken, zodat vóór september de knoop kan worden doorgehakt.
10.	<p>Zuidaansluiting Chemelot</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ VenW stelt vast dat de ingediende aanvraag voldoet aan de eisen voor een startbeslissing. De provincie Limburg neemt de regie bij het uitvoeren van de MIRT-verkenning EZS met een financieringsvoorstel waarin alle betrokken partijen financieel participeren.
11.	<p>Netwerkanalyse binnenhavens quick wins Vaarwegen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De provincie heeft kennis genomen van de publicatie in de 'Tijdelijke regeling quick wins binnenvaart' in de Staatscourant. Deze regeling is in werking getreden op 1 mei.

<p>12.</p>	<p>Spoorse doorsnijdingen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De provincie heeft kennis genomen van de Circulaire spoorse doorsnijdingen 2^e tranche. Conform deze circulaire kunnen aanvragen tot 1 juli 2009 worden ingediend, waarbij is aangegeven dat de aanvragen die voldoen aan de eisen, in volgorde van datum en tijdstip van indiening worden behandeld.
<p>13.</p>	<p>Spoorbrug Buggenum</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Op basis van concretisering van de voornemens van de provincie met betrekking tot de Maasplassen worden de mogelijkheden verkend om te komen tot onderlinge afstemming met de onderhoudswerkzaamheden aan de spoorbrug.
<p>14.</p>	<p>A2 Maasbracht – Geleen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ VenW herbevestigt dat uitgegaan wordt van realisatie van de definitieve verbreding van dit traject van 2x2 naar 2x3 in 2016, als de verkeersafwikkeling dat nodig maakt. In lijn met de gebruikelijke aanpak zal de NMCA daar het kader voor vormen. De vergroting van de scope (in verband met de verbreding van de verbindingsboog Kerensheide vanuit het zuiden, als onderdeel van de spoedaanpak) zal door VenW in de A2-plannen worden betrokken.

- ZEELAND

1.	Gebiedsagenda Zeeland <ul style="list-style-type: none">❖ De MIRT gebiedsagenda Zeeland 2009 is een goed uitgangspunt voor de gezamenlijke Integrale Gebiedsagenda Zeeland. Aanvullingen en aanpassingen:<ul style="list-style-type: none">○ de gebiedsagenda omvat de hele ZW Delta;○ de ruimtelijk-fysieke elementen uit het programma ZW Delta krijgen een plek;○ de verdere opgaven voor Zeeland verwerken;○ rijksbeleid nader gestalte geven.
2.	Verstedelijking <ul style="list-style-type: none">❖ De stedelijke visie uit de Gebiedsagenda MIRT Zeeland 2009 zal gedetailleerd worden naar het schaalniveau van de steden. Eind 2009 worden concrete afspraken gemaakt over aantallen te bouwen en te slopen woningen, de locaties, krimpgebieden, herstructurering van bedrijfsterreinen, de overgang van de stadsranden en het (Nationaal) landschap en over de contramal buiten het stedennetwerk. Dat vraagt om scherpe keuzes binnen het stedennetwerk en de contramal daarvan en concrete afspraken over de volgordelijkheid van projecten. In dit verband moet ook de omvang van de totale woningbouwopgave nog eens tegen het licht worden gehouden. De relatie met Groen in en om de stad meenemen en kansen op dit vlak benutten, ook in combinatie met recreatieve verbindingen.
3.	Schorebrug <ul style="list-style-type: none">❖ Het project Schorebrug kan niet doorgaan, omdat de raad van de gemeente Reimerswaal het plan heeft afgewezen en in PS onvoldoende draagvlak is voor een inpassingsplan. Zeeland kan in de 2^e tranche quick wins binnenvaart andere aanvragen indienen die getoetst zullen worden aan de subsidieregeling. Volgens de regeling dienen (pro-forma) aanvragen op 2 juni 2009 ingediend te zijn. De volledige versie van de aanvraag moet uiterlijk 2 augustus 2009 binnen zijn.
4.	Verkenning A58 <ul style="list-style-type: none">❖ In verband met de naderende openstelling van de A4 Dinteloord-Bergen op Zoom ontstaat de situatie dat de A4 en A58 samenlopen op het traject Bergen op Zoom-Markiezaat (afslag Antwerpen). Voor dit stukje van de A58 wordt bekeken of daar serieuze congestie gaat optreden en wordt een plan gemaakt om eventuele congestieproblemen op dat traject zoveel mogelijk te voorkomen. VenW/DGMO maakt 1 fte vrij om samen met de capaciteit van de regio de verkenning A58 (en A67) op te pakken. VenW/DGMO zal hiertoe het initiatief nemen.
5.	N57/N59 <ul style="list-style-type: none">❖ Diverse gedeelten van de N59/N57 vallen in categorie 2 volgens de EuroRAP systematiek, die wegen beoordeelt op het aspect verkeersveiligheid. RWS onderzoekt in overleg met de regio voor het Zeeuwse deel van de N57/N59 welke maatregelen nodig zijn om van EuroRAP 2 naar EuroRAP 3 te komen, maakt een raming van de kosten en een KBA en beziet hoe deze maatregelen passen in het totaalbeeld van de verkeersveiligheidsproblematiek op de N57/N59. Na de NMCA bekijken of een totale verkenning N57/N59 aan de orde kan zijn, ook gelet op nieuwe MIRT-spelregels.

6.	<p>N57 Veersedam Middelburg</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Van het extra tekort van € 7 mln op het Veerse deel van de N57 Veersedam Middelburg betaalt de provincie € 2,1 mln (onder voorbehoud van goedkeuring PS). VenW betaalt de resterende € 4,9 mln. De regio betaalt alleen wat bestuurlijk is afgesproken.
7.	<p>N62 Sluiskil</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De overeenkomsten over de verkoop van de aandelen Westerscheldetunnel en over de financiering van de Kanaalkruising Sluiskil zijn op 18 mei 2009 ondertekend. Als Vlaanderen onverhoopt niet zou bijdragen, ligt het risico bij VenW.
8.	<p>N61 Hoek Schoondijke</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Verdere vertraging op de N61 Hoek-Schoondijke is ongewenst. Nagaan of de N61 kan worden aangedragen voor de Crisis- en Herstelwet (CHW). Criteria voor projecten (van VenW, VROM en LNV) die voor de CHW in aanmerking komen: <ul style="list-style-type: none"> ○ op korte termijn realiseerbaar; ○ van grote betekenis; ○ dreiging tot vertraging.
9.	<p>Actieprogramma Regionaal OV (AROV)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Bij het begin van het nieuwe schooljaar (7 september 2009) start lijn 60 als volwaardige buslijn, met aansluitingen op buslijnen 20 (Goes-Terneuzen) en 50 (Middelburg-Terneuzen).
10.	<p>Integrale kustontwikkeling Houtenburg</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De provincie neemt initiatief tot een voorstudie waarin combinaties tussen ruimtelijke ontwikkelingen (landbouw, natuur, landschap, recreatie, verkeer) en kustversterking onderzocht worden. Deze voorstudie is te beschouwen als een pilot van een in het kader van het Waterplan op te stellen kustvisie en zal (eind) 2010 tevens ter voorbereiding dienen van een weloverwogen startbesluit voor een eventueel daaropvolgende integrale MIRT-verkenning. Het inmiddels door de gemeente Veere opgestelde visiedocument Houtenburg wordt daarbij als bouwsteen gebruikt. Bij de voorstudie participeert het rijk (VenW en VROM) met menskracht.
11.	<p>Zandmotor voor de Zeeuwse kust</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het rijk en de provincie Zeeland bereiden ten behoeve van het BO-MIRT najaar 2009 samen een startbeslissing (conform MIRT-spelregelkader) voor.
12.	<p>Zuidelijke ontsluiting Goes</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In het najaarsoverleg wordt een concreet voorstel gedaan voor het oplossen van de problematiek van de ontsluiting van Goes. Duidelijk maken dat er een probleem is dat moet worden opgelost; ook alternatieven zullen in beeld moeten worden gebracht.
13.	<p>VEZA</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In het Bestuurlijk Overleg van komend najaar op basis van de dan beschikbare informatie voorlopige conclusies trekken over nut, noodzaak en kansen van VEZA.

	<p>België voert in 2009 eveneens een markt- en capaciteitsanalyse uit voor spoor. Eind 2009 zullen resultaten van wederzijdse capaciteitsanalyses worden uitgewisseld tussen België en Nederland. Nederland zal het onderwerp VEZA in deze uitwisseling agenderen conform de afspraken die dan in het bestuurlijke najaarsoverleg zijn gemaakt.</p>
14.	<p>Bijdrage Rijk aan N62 Sloe- en Tractaatweg</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het kabinet heeft besloten dat de Hedwigepolder niet wordt ontpolderd. Hierdoor ontstaat een onduidelijke situatie voor de Vlaamse bijdrage aan de verdubbeling van de N62 (verbetering bereikbaarheid Zeeuwse havens als tegenprestatie voor meewerken aan verbetering bereikbaarheid Antwerpen). Het Rijk betreft dit bij vervolgoverleg met Vlaanderen; op enig moment nader spreken over hoe de afspraken uit het convenant worden nagekomen.
15.	<p>Diepgang Westerschelde</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Verbetering van de toegang van de Westerschelde is voor meerdere Zeeuwse bedrijven van belang. Zeeland wil dan ook op voorhand aangeven voorstander van een dergelijke verruiming te zijn. Op terugkomen in najaarsoverleg.

- OOST NEDERLAND

1.

Gebiedsagenda Oost Nederland

- ❖ De heer Verdaas heeft het kaartbeeld uit de Contouren van de Gebiedsagenda Ga Oost! versie 3.0. met 15 majeure opgaven gepresenteerd en voor Gelderland o.a. Food Valley (incl Zuidelijke ontsluiting WERV) en in het bijzonder de opgave Waalweelde toegelicht.
- ❖ Daarna heeft de heer Modder een toelichting gegeven op opgave Middengebied Arnhem Nijmegen en de visie Arnhem Nijmegen 2040 overhandigd.
- ❖ De heer Goudt heeft een toelichting gegeven op de opgave Innovatieve Kennisregio Regio Twente.
- ❖ De heer Rietkerk heeft een toelichting gegeven op de opgaven voor Zwolle Kampen en de Stedendriehoek.
- ❖ De bewindslieden van VROM en VenW hebben hun waardering en complimenten uitgesproken voor het tot nu toe verrichte werk aan de Gebiedsagenda Oost (GA Oost). De gebiedsagenda's zullen najaar 2009 in het bestuurlijk overleg worden vastgesteld en zullen dan nadrukkelijk ook het rijksbeleid moeten omvatten.
- ❖ Minister van VROM waardeert bijzonder dat niet alleen sprake is van woorden maar ook beelden. Het is een zeer goede eerste stap. Oost NL moet wel nog beter in beeld brengen: de fasering (korte, middellange en lange termijn), het rijksbelang en het regionaal lokaal belang en zij mist de duurzaamheidscomponent en klimaatbestendigheid en 'Blauw en Groen'.
- ❖ Minister van VenW heeft naast zijn waardering drie opmerkingen over de contouren van de GA Oost:
 - o Hij wil de GA nadrukkelijker zwaluwstaarten met de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit (NoMo) en de MobiliteitsAanpak (MA) met daarbij nadrukkelijk aandacht voor robuustheid.
 - o Een goede onderbouwing van de opgaven is eveneens van belang. Hoe is het opgebouwd? Waar is het op gebaseerd? Sommige regionale ambities zijn hoger dan die van de NoMo of de MA.
 - o Het opnemen van 15 majeure opgaven getuigt van ambitie, maar de komende maanden zullen we samen verder wel moeten prioriteren.
- ❖ De staatssecretaris van VenW ziet graag in de GA meer aandacht voor klimaatbestendigheid.
- ❖ De staatssecretaris is bezig met de ontwikkeling met de visie op het regionale OV voor 2028 op basis van de Mobiliteitsaanpak. Deze visie wordt voor de zomer van 2010 gepresenteerd. Voor de GA's betekent dit dat het onderwerp regionaal OV in de versie van oktober weliswaar besproken zal worden, maar op grond van de door ons gezamenlijk opgestelde visie pas in de versie van 2010 substantieel ingevuld kan worden.
- ❖ De afspraak wordt gemaakt om de komende maanden te bezien of er parallel gewerkt kan worden aan de uitwerking van de GA en het verzoek van de regio met betrekking tot de verschillende startdocumenten.

Stadsregio Arnhem Nijmegen

- ❖ Minister van VROM vindt het een goede zaak dat de visie Arnhem Nijmegen 2040 er nu ligt. Komend jaar zal VROM kijken of er een visie is te ontwikkelen voor Nederland buiten de Randstad, dus inclusief de stadsregio Arnhem Nijmegen.
- ❖ Minister voor WWI spreekt ook complimenten uit voor wat Arnhem Nijmegen aan het doen is, met het zoeken naar oplossingen en kansen voor bijvoorbeeld de stad die je bouwt in het middengebied. Hij merkt wel op dat Nijmegen een 'duurzame stad' wil zijn, maar in het gebiedsdocument worden te weinig woorden gewijd aan duurzaamheid.

	<p><i>Stadsregio Twente</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Minister voor WWI merkt op dat het ook een goed document is, maar dat er nog wel afstemming tussen stad en ommeland nodig is. Twente moet zich sterker richten op vervangende woningbouw. Misschien kan samen worden onderzocht wat specifieke woonwensen zijn van kenniswerkers. <p><i>Zwolle Kampen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Minister voor WWI spreekt positieve woorden. Er is een gering verschil in de schatting van de kwantitatieve woningbouw omdat de komst van de Hanzelijn door WWI nog niet is meegenomen en wel door de regio. Afgesproken is samen de verstedelijkingsopgave richting najaar nog nader uit te werken. <p><i>Stedendriehoek</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Ook ten aanzien van de Stedendriehoek maakt de minister WWI complimenten. Het is een goed verhaal en er bestaat overeenstemming over de kwantitatieve woningbouwopgave.
<p>2.</p>	<p>Gebiedsopgaven en Verstedelijkingsafspraken (voor zover al niet aan de orde geweest bij de Gebiedsagenda onder 1)</p> <p><i>Waalweelde</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De staatssecretaris van VenW staat in principe positief tegenover het project Waalweelde. Zij wil graag bezien of er in het najaar een besluit tot een MIRT-verkenning kan worden genomen en is bereid aan de voorbereiding mee te werken. <p><i>Stadsregio Arnhem Nijmegen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Minister voor WWI heeft geconstateerd dat over de kwantitatieve woningbouwopgave overeenstemming bestaat. Hij heeft om duidelijkheid gevraagd over: Hoeveel en welke woningen komen waar en hoe blijft dat bereikbaar? Waarbij en waarom is rijksbetrokkenheid nodig? ❖ De Stadsregio heeft gevraagd of de ministers van VROM en VenW bereid zijn nu een startbeslissing MIRT tot een geïntegreerde gebiedsverkenning middengebied Arnhem Nijmegen te nemen. ❖ Minister van VenW heeft kennis genomen van dit verzoek en heeft aangegeven hierover op dit moment nog geen besluit te nemen. ❖ De stadsregio heeft gevraagd of de ministers van VROM en voor WWI bereid zijn om met het oog op de te maken keuzes voor de verstedelijkingsopgave 2010-2019 voor de Stadsregio Arnhem Nijmegen nog dit jaar nieuwe verstedelijkingsafspraken te maken zodat de continuïteit in de ruimtelijke ontwikkeling is verzekerd. ❖ De ministers van VROM en voor WWI bevestigen dat gestreefd wordt dit jaar nieuwe verstedelijkingsafspraken voor de periode 2010-2020 te maken. <p><i>Stadsregio Twente</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Minister van VROM herkent de opgave van het stedelijk kerngebied, maar naar het najaarsoverleg toe verwacht zij meer scherpte in de vraagstelling naar het rijk. De meeste van de aangeduide projecten hebben al rijksaandacht op projectniveau. Wat is nog de ontbrekende schakel? Bovendien mist zij nog de groen/blauwe opgave. Ook ten aanzien van duurzaamheid en klimaat kan de agenda scherper. ❖ De stadsregio Twente heeft verzocht gezamenlijk na te gaan welk huiswerk gemaakt moet worden om in het najaarsoverleg een startbeslissing MIRT voor de Innovatieve Kennisregio te kunnen nemen. In het stedelijke kerngebied van Twente komen drie grote projecten samen, waarvoor verschillende processen lopen. Stadsregio Twente wil via een verkenning de samenhang in dit gebied beschrijven en versterken.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ De bewindslieden hebben zich bereid verklaard om het huiswerk voor een startbeslissing gezamenlijk in beeld te brengen. <p><i>Consequenties verlenging MIRT</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Met de verlenging van het Infracfonds naar 2028 ontstaan er mogelijkheden bij het rijk om projecten en programma's ook na 2020 op te nemen met financiën in het MIRT. Landsdeel Oost wil het gesprek met het rijk aangaan of er door voorfinancieringsconstructies in het infracfonds en/of Deltafonds mogelijkheden ontstaan projecten naar voren te halen, zodat ze voor 2020 gerealiseerd kunnen worden. ❖ De minister van VenW is blij te merken dat de gebiedsagenda serieus wordt opgepakt en dat de regio er snel werk van wil maken. Voorfinanciering kan een middel zijn om projecten eerder te realiseren, maar levert wel extra kosten op. Daarnaast is voorfinanciering alleen mogelijk voor projecten met concrete financiële dekking. Het rijk zal dit gesprek zeker aangaan met de regio. Daarbij merkt de minister wel op dat programmering van middelen voor het MIRT een voortschrijdende activiteit is. Eén van de financieringsbronnen van het MIRT is het Infracfonds. De planperiode van het Infracfonds wordt in het aanvullend Beleidsakkoord verlengd van 2020 naar 2028. Over de financiële omvang van verlenging van het Infracfonds zijn echter nog geen uitspraken gedaan. Voor de programmering van het MIRT wordt het MIRT Spelregelkader gebruikt, dat eind 2008 aan de Tweede Kamer is verstuurd. Dit zal uiteraard ook gelden voor de middelen uit het verlengde Infracfonds.
<p>3.</p>	<p>A 1 Apeldoorn – Deventer - Azelo</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De minister van VenW constateert dat de reeds gemaakte afspraken over benuttingsmaatregelen voortvarend worden aangepakt en vraagt de regio het pakket van flankerende maatregelen, waar de regio zich aan heeft verbonden, zo spoedig mogelijk uit te voeren. ❖ De minister van VenW geeft een compliment aan de regio voor de snelheid waarmee de regionale verkenning is opgepakt en nodigt de regio uit om de verkenning voor het totale traject Beekbergen – Azelo (inclusief MKBA) af te ronden, waarin de benuttingsmaatregelen en de flankerende maatregelen als gerealiseerd worden verondersteld. Als de verkenning voldoet aan de eisen uit het MIRT spelregelkader (inclusief bestuurlijk gedragen voorkeurs-alternatief en zicht op financiering), dan kan de verkenning dienen als basis voor een besluit over eventuele opname van Deventer Oost – Azelo van 2x2 naar 2x3 in het verlengde MIRT 2020 – 2028. ❖ De voorkeur voor dit traject is verbreding met één extra rijstrook in de middenberm; daarover bestaat overeenstemming. De verkenning zal aangeven over welke lengte de verbreding gewenst is (tot Rijssen, tot Azelo of tot een andere locatie) en wat de urgentie is voor realisatie van de uitbreiding. ❖ De verkenning zal tevens als basis dienen voor de eventuele overeenstemming over een bestuurlijk gedragen voorkeursvariant en de financiering voor het traject Beekbergen – Deventer als vertrekpunt voor een planuitwerking voor dit traject. ❖ De minister van VenW heeft de regio gevraagd in de verkenning meer aandacht te geven aan: <ul style="list-style-type: none"> a. de roadmap/het ontwikkelpad, waarin analyse van de mobiliteitsknelpunten en het jaar waarin de knelpunten manifest worden; b. de uitwerking van het criterium 'robuustheid' dat door de regio als belangrijke afwegingscriterium wordt gehanteerd. ❖ Het landsdeel heeft dit toegezegd en nader overleg is afgesproken.

	<p>Samenhang met A1-zone Apeldoorn-Duitse grens</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Minister van VenW heeft geconstateerd dat de planning van de integrale MIRT-verkenning A1-zone nu meer parallel loopt met de afronding van de hiervoor genoemde A1-verkenning. Door deze meer parallelle uitvoering is een goede onderlinge afstemming van beide trajecten nu mogelijk. Dit acht hij wenselijk en zegt toe hier vanuit VenW capaciteit/betrokkenheid voor te zullen organiseren. De verwachting is dat over de trajecten Beekbergen-Deventer en Deventer Oost-Azelo van de A1 verkenning en de A1 zone in het voorjaar van 2010 nadere besluitvorming kan plaats vinden. ❖ De bewindslieden hebben kennis genomen van de stand van zaken en ingestemd met een integraal proces voor de A1-zone en de A1-aanpak voor het BO MIRT van najaar 2009 en voorjaar 2010. Benadrukt is dat ook deze verkenning conform Sneller&Beter wordt ingericht.
<p>4.</p>	<p>N 35: Marsroute en planstudie Zwolle – Wijthmen</p> <p>De minister van VenW heeft positief gereageerd op het aanbod van de regio om samen, op basis van de gebiedsagenda, een marsroute uit te werken. De marsroute die de heer Klaasen de minister van VenW heeft aangeboden is een door de regio opgestelde route, waarover nog geen afstemming met het ministerie van VenW heeft plaatsgevonden. De komende periode zal nader overleg plaatsvinden over nut/noodzaak, prioritering en fasering. De minister van VenW heeft aangegeven voor Wierden – Nijverdal uit te gaan van een kostenverdeling van 50% rijk - 50% regio, mits het verlengde MIRT een feit is. In het najaarsoverleg worden de resultaten van de verdere gezamenlijke uitwerking en de eventuele vervolgstappen besproken.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De minister van VenW spreekt de verwachting uit dat met de volgende afspraken de planstudie N35 Zwolle - Wijthmen voortvarend kan worden aangepakt: <ul style="list-style-type: none"> ○ VenW stelt een helder verzoek aan de provincie op over de - uitgaande van de bestaande verkenning en de eerder genomen besluiten - afronding van de verkenningsfase, zodat straks een eenduidige bestuurlijk voorkeursalternatief voorligt, waarover afstemming heeft plaatsgevonden en waar zicht op dekking voor is. ○ Met de zorgvuldig afgeronde verkenningsfase (inclusief juridische toets) kan vervolgens de planstudie snel en efficiënt worden uitgevoerd. ○ Als op basis van deze verkenning een positief planstudie-besluit genomen kan worden, gaat de provincie i.s.m. VenW een startnotitie voorbereiden. ○ Vervolgens wordt aan RWS de opdracht voor de planstudie gegeven. De provincie wordt hier nauw bij betrokken. Afspraken worden vastgelegd over financiën en taakverdeling.
<p>5.</p>	<p>Quick scan gedecentraliseerde spoorlijnen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Conform de afspraak uit het bestuurlijk overleg najaar 2008 en de motie Cramer/Roefs (31700A, nr. 45) heeft ProRail nader onderzoek uitgevoerd naar de voorgestelde quick wins en korte termijn maatregelen op de lijnen Arnhem-Doetinchem-Winterswijk, Amersfoort-Ede/Wageningen, Winterswijk-Zutphen, Zwolle-Kampen en Nijmegen-Roermond in Oost Nederland. ❖ Rijk en regio zijn het eens over de te nemen maatregelen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Arnhem-Doetinchem-Winterswijk (totaal geraamde kosten € 10,7 mln. incl. BTW) <ul style="list-style-type: none"> - Snel wissel te Doetinchem; is reeds gefinancierd in kader performance verbetering - Dubbelspoor te Wehl (1 km) inclusief snel wissel - Snel wissel Didam Arnhemse zijde

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Amersfoort-Ede/Wageningen (totaal geraamde kosten € 10,5 mln. incl. BTW) <ul style="list-style-type: none"> - Dubbelspoor ter hoogte van Barneveld Noord incl. alternatieve plaatsing nieuw perron ○ Winterswijk-Zutphen (totaal geraamde kosten € 10 mln. incl. BTW) <ul style="list-style-type: none"> - Verhogen aankomst-/vertreksnelheid richting Zutphen Twentekanaal Aansluiting te Zutphen - Vrijleggen van de treindienst Zutphen – Winterswijk te Zutphen ○ Zwolle-Kampen (totaal geraamde kosten € 6 mln. incl. BTW) <ul style="list-style-type: none"> - Aanleg twee inhaalsporen ○ Nijmegen-Roermond (deel Oost Nederland; totaal geraamde kosten € 3 mln. incl. BTW): <ul style="list-style-type: none"> - Snelheidsverhoging Nijmegen – Mook (125 > 130 km/u) <ul style="list-style-type: none"> ❖ Om de onzekerheid voor de decentrale overheden bij het afspreken van de voorgestelde maatregelen te verkleinen stelt het ministerie voor om op basis van de voorgestelde maatregelen en kostenramingen van ProRail een afspraak te maken over taakstellende budgetten per lijn met een marge van 10% naar boven. Regio en rijk spreken af om gezamenlijk de nadere uitwerking door ProRail aan te sturen en om binnen het afgesproken taakstellend budget te blijven. ❖ De taakstellende budgetten per lijn bedragen daarmee voor: <ul style="list-style-type: none"> ○ Arnhem-Doetinchem-Winterswijk: € 11.770.000, incl. BTW ○ Amersfoort-Ede/Wageningen: € 11.550.000, incl. BTW ○ Winterswijk-Zutphen: € 11.000.000, incl. BTW ○ Zwolle-Kampen: € 6.600.000, incl. BTW ○ Nijmegen-Roermond: € 3.300.000, incl. BTW Totaal maatregelpakket Oost-Nederland komt daarmee op € 44.220.000, incl. BTW. ❖ De staatssecretaris en de decentrale overheid/overheden zijn beide bereid een bijdrage van 50% te verlenen in de kosten van deze maatregelen. De staatssecretaris heeft daarbij het voorbehoud gemaakt dat de maatregelen voldoen aan de nog uit te voeren FES-toets. De decentrale overheden hebben het voorbehoud gemaakt van de instemming door Provinciale Staten of Stadsregioraad. ❖ De decentrale overheden zijn onder voorbehoud bereid het opdrachtgeverschap voor de te treffen maatregelen op zich te nemen. Zij gaan er daarbij vanuit dat het ministerie een regeling treft met ProRail voor Beheer en Instandhouding van de te realiseren voorzieningen. VenW is daarover in gesprek met ProRail. ❖ VenW is bereid haar bijdrage(n) in de maatregel(en) via de BDU uit te keren.
<p>6.</p>	<p>N18 Varsseveld Enschede</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De minister heeft ingestemd met het proces om de planvoorbereiding voort te zetten. Hij zal, na aanvulling van de trajectnota/mer (n.a.v. het advies van de cie. MER), de nota nogmaals met de cie. MER bespreken. Daarna zal het bevoegd gezag een standpunt innemen. Momenteel wordt de laatste hand aan deze aanvulling gelegd en begin juni zal overleg met de cie. MER plaats vinden. Mede afhankelijk van dit proces zal getracht worden het standpunt vóór 22 juni 2009 (AO MIRT) te publiceren.
<p>7.</p>	<p>Voortgang A15</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De minister van VenW heeft aangegeven dat in de startnotitie de doelstellingen van het initiatief op verzoek van de regio zijn uitgebreid met: <ul style="list-style-type: none"> ○ bijdragen aan een (internationaal) concurrerend vestigingsklimaat; ○ bijdragen aan een ruimtelijk-economisch vitale (woon- en leefklimaat) Stadsregio Arnhem Nijmegen. ❖ De minister van VenW heeft kenbaar gemaakt dat het, om een houdbare planstudie op

	<p>te stellen, nodig is om alternatieven te onderzoeken en in de afweging te betrekken. In de startnotitie zijn daartoe meer alternatieven gedefinieerd dan alleen de doortrekking van de A15. Het opstellen van de startnotitie heeft door de genoemde aanpassingen en overleg vertraging opgelopen. De vertraging is bij de vaststelling van de richtlijnen verder toegenomen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De Stadsregio geeft aan dat verstedelijkingsafspraken alleen mogelijk zijn als de A15 wordt doorgetrokken. ❖ De minister van VenW spreekt zich uit voor versnelling van de planstudie met name door trechtering. Het projectbureau ViA15 heeft de werkzaamheden voor de trajectnota/MER al gestart. Versnelling wordt gerealiseerd door het standpunt voor te bereiden parallel aan het uitvoeren van de planstudie. De voorbereiding van het bestuurlijke voorkeursalternatief begint direct als voldoende beslisinformatie beschikbaar komt, in plaats van alle resultaten van de volledige planstudie af te wachten (trechters van alternatieven). Als partijen overeenstemming bereiken over het standpunt, dan kan direct worden gestart met de voorbereiding van het OTB. Bij de voorbereiding van het standpunt wordt tevens actief aandacht besteed aan de mogelijkheid om alternatieven in de planstudie te trechteren. Gericht onderzoek is in lijn met het besluit Sneller&Beter.
8.	<p>HOV-netwerk Arnhem – Nijmegen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De staatssecretaris ondersteunt de keuze van de stadsregio om het HOV-netwerk te willen meenemen in de gebiedsgerichte verkenning voor het middengebied tussen Arnhem en Nijmegen. Zij vraagt de stadsregio om het huiswerk te maken, zodat in het najaarsoverleg een startbeslissing kan worden genomen. ❖ De heer Modder heeft meegedeeld dat alle benodigde informatie beschikbaar is. ❖ De staatssecretaris heeft het huiswerk van de stadsregio nog niet gezien. Er kan daarom geen startbeslissing worden genomen in dit overleg. Wel is het rijk bereid vanuit een positieve grondhouding een startbeslissing te nemen, als de conform het MIRT-spielregelkader vereiste informatie beschikbaar is, indien mogelijk nog voor de zomer.
9.	<p>N 50 Kampen-Kampen Zuid</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De minister van VenW deelt mee dat er wordt nagegaan wat de geschikte procedure is om op dit wegvak naar 2x2 te komen. De verwachting is dat een verkorte tracéwet-procedure volstaat. De FES-gelden zijn overgeboekt naar de begroting van VenW.
10.	<p>Taskforce Mobiliteitsmanagement (TFMM)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De minister VenW deelt mee dat de Stadsregio Arnhem Nijmegen € 1,735 mln. krijgt toegewezen. ❖ De overige voorstellen dienen op 1 juni te zijn ingediend bij de TFMM. De besluitvorming over die voorstellen vindt plaats rond de zomer.
11.	<p>RandStadSpoor (RSS) en eventuele doortrekking naar Harderwijk</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De haalbaarheidstudie Utrecht-Harderwijk heeft een voorkeursvariant opgeleverd die door betrokken partijen wordt gedeeld. Het beschikbare zgn. restantbudget RSS kan hiervoor worden ingezet. De minister VenW zal ProRail om een planstudie offerte vragen. De minister gaat er van uit dat de bijdrage van Gelderland aan Utrecht-Harderwijk tijdig en voldoende is. Uit het restantbudget moet namelijk ook de ongelijkvloerse overweg in Bilthoven worden gefinancierd. Gelderland maakt een voorbehoud van instemming door Provinciale Staten.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Tot slot is het restantbudget inzetbaar voor een versnelling van Utrecht-Baarn en station Utrecht Majella (of een ander RSS station bij afzien van Majella).
12.	<p>Initiatieven tot Grensoverschrijdende spoorverbindingen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De bewindslieden van VenW staan in principe positief tegenover het initiatief voor de pilot op het traject Hengelo - Oldenzaal – Bad Bentheim. De komende weken worden gebruikt om inzichtelijk te maken welke bijdragen nodig en realistisch zijn om de pilot mogelijk te maken. ❖ Ook ten opzichte van de gevraagde infrastructurele aanpassing op het traject Enschede – Gronau hebben de bewindslieden van VenW een positieve grondhouding. Wanneer de regio nader onderzoek heeft laten uitvoeren naar de kosten en zicht heeft op welke bijdrage zij van VenW wil vragen ter cofinanciering van de maatregelen, laat de regio dit weten aan VenW. ❖ De stadsregio Arnhem Nijmegen heeft meegedeeld dat de uitkomsten van het onderzoek naar de mogelijkheden op Arnhem – Emmerich in het najaarsoverleg beschikbaar zijn. ❖ De stadsregio meldt ook dat gestart is met project om Nijmegen – Kleve te reactiveren.
13.	<p>Knelpunt A1 afrit 30</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ RWS Oost-Nederland zal meewerken aan de probleemanalyse van deze aansluiting en het bedenken van oplossingen voor de problemen.
14.	<p>IJsselsprong en IJsseldelta Zuid</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De stand van zaken van beide projecten is besproken.
15.	<p>Amendement Van Hijum</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Gelderland heeft toegezegd dat zij haar regionale bijdrage uiterlijk 1 november 2009 zal storten, zodat dit jaar de resterende rijksbijdrage ook kan worden gestort.
16.	<p>Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) m.n. Herroutering goederenvervoer en HSL Oost/Deltalijn</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Basisnet spoor is een project van de ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM dat leidt tot een kaart waarop per spoorlijn de daar maximaal toegestane 'risicoruimte' voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is vastgelegd. Per route wordt een risicoplafond vastgelegd analoog aan geluidsproductieplafonds. ❖ De 'risicoruimte' per spoorlijn is daarmee voor PHS een randvoorwaarde vergelijkbaar met de infrastructurele snelheidsbeperkingen, de geluidsproductieplafonds en de ruimtelijke beperkingen. Daarom is er een nauwe relatie tussen PHS en Basisnet spoor die ook in het werkproces is geborgd. De resultaten van Basisnet Spoor worden meegenomen in PHS. ❖ Landsdeel Oost vraagt aandacht voor de relatie van de herroutering goederenvervoer met het Basisnet gevaarlijke stoffen – modaliteit spoor. Landsdeel Oost heeft haar zorgen toegelicht over de mogelijke consequenties van de herroutering goederenvervoer voor het leefmilieu, voor de veiligheid, voor de lokale ruimtelijk-economische ontwikkelingen en voor haar regionale OV-ambities. ❖ De gezamenlijke stapsgewijze aanpak rond de Deltalijn (internationale treinverbinding naar Duitsland) en het realiseren van een betrouwbare en vlotte afwikkeling van de ICE maakt ook onderdeel uit van de planstudie Utrecht-Arnhem-Nijmegen bij het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Ook het beter op de internationale kaart zetten

	<p>van deze verbinding is daarbij een onderwerp. Hierover is het overleg tussen ministerie en landsdeel gaande. In het nota-overleg over de MobiliteitsAanpak van 16 februari 2009 is er een motie aangenomen, waarin de minister wordt opgeroepen om onderzoek te verrichten naar een HSL-Oost/Deltalijn voor de periode na 2020.</p>
17.	<p>Actieprogramma Regionaal OV (AROV): stand van zaken van de geselecteerde projecten</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De meldingen van de decentrale overheden over de stand van zaken stemmen tevreden over de voortgang.
18.	<p>Verkenning A73 (Rijkevoort)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De verkenning wordt gestart afhankelijk van capaciteit en prioriteit en zicht op dekking. Qua capaciteit is de verwachting dat er na midden 2010 capaciteit vrijkomt bij RWS. De prioriteit van de verkenning is mede afhankelijk van de gebiedsagenda Oost. Er is nu (nog) geen zicht op dekking. De precieze invulling zal t.z.t met de Stadsregio worden uitgewerkt. ❖ De vraag van de gemeente Beuningen of in het kader van de verbreding A50 Ewijk - Valburg wel voldoende wordt gekeken of de capaciteit op het aansluitende wegvak A73 inclusief knooppunt Neerbosch richting Nijmegen/Venlo voldoende is, is juist extra onderbouwing voor de verkenning A73 Rijkevoort Ewijk.
19.	<p>'Benutten' (Actieprogramma Wegen Mobiliteitsaanpak)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Stadsregio Arnhem Nijmegen heeft zich bereid verklaard tot bestuurlijke ondertekening van het gezamenlijke uitvoeringsconvenant uiterlijk 1 juni 2009.
20.	<p>'SLIM': investeringsagenda van de Stadsregio</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De opzet en aanpak van SLIM lijken goed aan te sluiten bij de uitgangspunten voor een meer programmatische aanpak van benutten, zoals VenW dat als vervolg op de MobiliteitsAanpak voor benutten samen met de regio's wil gaan uitwerken. Voorlopig betreft dit het komen tot een gedegen en gestructureerde (inhoudelijke, procesmatige, bestuurlijke en financiële) aanpak van benutten. ❖ Er bestaat bij VenW geen actueel voornemen tot een tweede tranche Benutten.
21.	<p>Fietsprojecten zoals de F35 (Twente) en de Snelfietsroute Arnhem Nijmegen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De staatssecretaris zet zich in om over de Snelfietsroute Arnhem Nijmegen de komende maanden een bestuurlijke afspraak te maken met de Stadsregio. Zodra die afspraak is gemaakt, wordt de medefinanciering van VenW in principe beschikbaar gesteld via de BDU voor 2010. ❖ In de Mobiliteitsaanpak is een bedrag van € 15 mln vrijgemaakt voor het stimuleren van regionale woon-werk fietsroutes. De staatssecretaris is van plan om voor dit geld later dit jaar een schriftelijke landelijke uitvraag voor projecten te doen. Er zullen selectiecriteria worden geformuleerd op basis waarvan projecten worden gehonoreerd. De Stadsregio Twente kan te zijner tijd op deze uitvraag reageren.
22.	<p>Verruiming Twentekanalen/capaciteitsuitbreiding sluis Eefde</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De staatssecretaris heeft waardering voor de samenwerking in de regio met als uitkomst de in de gezamenlijke brief opgenomen voorkeur. Net als de regio wil VenW in de

	<p>planstudie toewerken naar een snelle trechtering van haalbare projectalternatieven en een snel en zorgvuldig besluitvormingsproces. Daarbij zal projectalternatief 4 zeker een prominente rol spelen. Het is te vroeg om nu al een uitspraak te kunnen doen over het uiteindelijke voorkeursalternatief. VenW zal de regio nauw betrekken bij de planstudie.</p>
23.	<p>Verder via Veluwe, aanpak A1/A28 Hoevelaken/Amersfoort</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Er is voor plannen met mobiliteitsmanagement van nieuwe regio's € 15 mln beschikbaar. De ingediende voorstellen zullen net als die van de voorbeeldregio's worden beoordeeld. ❖ Minister VenW erkent 'Verder via de Veluwe' niet als module van 'Verder'. ❖ Minister VenW heeft Gelderland wel verzocht de maatregelen uit 'Verder via de Veluwe' te blijven afstemmen op die van 'Verder' van Utrecht v.v. Gelderland heeft toegezegd dat te blijven doen. ❖ De overige niet-spoorse maatregelen uit Verder via de Veluwe kan Gelderland opnemen in haar specifieke gebiedsagenda. Het rijk zal dan per regionale opgave bezien of bepaalde maatregelen in aanmerking komen voor ondersteuning. Voor bijna alle onderdelen uit Verder via de Veluwe zijn overigens nu al regelingen vanuit het ministerie beschikbaar waar Gelderland aanvragen kan indienen.
24.	<p>Stand van zaken N23</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De minister van VenW heeft eerder ingestemd met het maken van een afspraak voor een bestuurlijk overleg met de betrokken overheden. Deze afspraak zal nu worden gemaakt.
25.	<p>Spoorse doorsnijdingen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Meerdere gemeenten in Oost Nederland hebben aanvragen ingediend. ❖ Minister VenW streeft ernaar in juni 2009 de besluitvorming en de bijdragen aan spoorse doorsnijdingen bekend te maken.
26.	<p>Quick wins Netwerkaanpak 1e en 2e tranche</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De uitvoering van de quick wins eerste en tweede tranche verloopt conform planning.
27.	<p>Hart Van Zuid Hengelo</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het rijk is voornemens om op basis van het geplande 5D-overleg op 4 juni 2009, nog vóór het zomerreces, een besluit te nemen over een Rijksbijdrage aan het project Hart van Zuid.

- NOORD NEDERLAND

1.	Gebiedsagenda / Gebiedsdocumenten <ul style="list-style-type: none">❖ Regio en rijk werken de komende maanden in gezamenlijkheid verder aan het opstellen van de Gebiedsagenda Noord Nederland. De voorliggende gebiedsdocumenten (Groningen - Assen, Fryslân en Emmen) en het kaartbeeld Noord Nederland zijn een goede basis om de gebiedsagenda verder uit te werken.❖ In de Gebiedsagenda wordt de relatie tussen krimpopgaven en daaruit voortvloeiende noodzakelijke investeringen in ruimtelijke kwaliteit en herstructurering en de relatie tussen ruimtelijke ontwikkelingen en ontwikkelingen op het gebied van duurzame energie helder in beeld gebracht.❖ Bij het opstellen van de Gebiedsagenda wordt ook aandacht geschonken aan een doorkijk naar de ontwikkeling van het nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen en van Leeuwarden tot 2040.❖ Een goede feitelijke onderbouwing van de geformuleerde opgaven is een integraal onderdeel van de Gebiedsagenda. De Gebiedsagenda is ook een gebiedsgerichte doorvertaling van nationale doelstellingen.❖ De Gebiedsagenda Noord-Nederland zal worden afgestemd met de Gebiedsagenda IJsselmeer.❖ De Gebiedsagenda Noord Nederland wordt voor vaststelling geagendeerd in het bestuurlijk overleg najaar 2009.
2.	Gedecentraliseerde spoorlijnen (quick scan) <ul style="list-style-type: none">❖ Conform de afspraak uit het bestuurlijk overleg najaar 2008 en de motie Cramer/Roefs (31700A, nr. 45) heeft ProRail nader onderzoek uitgevoerd naar de voorgestelde quick wins en korte termijn maatregelen op de lijnen Leeuwarden - Harlingen Haven, Groningen - Nieuweschans, Groningen - Roodeschool en Leeuwarden - Sneek.❖ Rijk en regio spreken af de volgende maatregelen uit te voeren:<ul style="list-style-type: none">o Groningen – Nieuweschans (totaal geraamde kosten: € 5,1 mln. incl. BTW)<ul style="list-style-type: none">- Snelheidsverhoging Groningen Losplaats - Nieuweschans (quick win)- Rechtdoor binnenkomen op station Scheemda mogelijk maken (quick win)o Groningen – Roodeschool (totaal geraamde kosten: € 12,6 mln. incl. BTW)<ul style="list-style-type: none">- Snelheidsverhoging Sauwerd - Roodeschool (quick win)- Uitbreiding infrastructuur ten behoeve van reizigersvervoer naar nieuwe terminal AG Ems (medegebruik goederen): aanleg spoorlijn Roodeschool - Eemshaven incl. verplaatsen station Roodeschool (korte termijn maatregel).o Leeuwarden - Harlingen Haven (totaal geraamde kosten € 2,5 mln. incl. BTW)<ul style="list-style-type: none">- Snelle wissels op een tweetal locaties (quick win)- Invoeren actuele remtabelleno Leeuwarden – Sneek (totaal geraamde kosten: € 8,6 mln. incl. BTW)<ul style="list-style-type: none">- Snelheidsverhoging Mantgum – Sneek (korte termijn maatregel)- Dubbelspoor Sneek Noord + extra perron (korte termijn maatregel)❖ De regio herbevestigt de bereidheid tot cofinanciering (50%) van de maatregelen onder voorbehoud van de definitieve kosten voor de uit te voeren maatregelen.❖ Om de onzekerheid voor de decentrale overheden bij het afspreken van de voorgestelde maatregelen te verkleinen stelt het ministerie van VenW voor om op basis van de voorgestelde maatregelen en kostenramingen van ProRail een afspraak te maken over taakstellende budgetten per lijn met een marge van 10% naar boven. Regio en rijk spreken af om gezamenlijk de nadere uitwerking van de scope door ProRail en het bijbehorende budget te bewaken om binnen het afgesproken taakstellend budget te blijven.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ De betrokken provincies (Groningen en Fryslân) zijn bereid als opdrachtgever op te treden. De staatssecretaris is bereid om tijdens de uitvoering, gegeven de vastgestelde scope van de uit te voeren maatregelen, garant te staan voor 50% van de financiële risico's per maatregel indien de uit te voeren maatregelen, ondanks de bewaking door rijk en provincie van de scope en het bijbehorende budget, toch het taakstellende budget overschrijden. ❖ De maatregelen moeten nog wel voldoen aan de nog uit te voeren FES-toets op pakketniveau. ❖ In lijn met de eerder gemaakte afspraak tijdens het bestuurlijk overleg najaar 2008 neemt de provincie Groningen de voorfinanciering van de maatregelen voor haar rekening conform de 50%-50% financiering en binnen de hiervoor genoemde bedragen. De provincie Fryslân heeft reeds de voorfinanciering van 'het inhaalspoor en het extra perron op station Sneek Noord' op zich genomen. De opdracht aan ProRail zal worden opgesteld in overleg met het ministerie van VenW.
<p>3.</p>	<p>Grensoverschrijdend regionaal personenvervoer: spoorlijn Groningen - Bremen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De provincie Groningen voert een verkenning uit naar een stapsgewijze verbetering van de verbinding Groningen - Bremen. Deze verkenning omvat maatregelen gericht op verhoging van de frequentie, een kortere reistijd en kwaliteitsverbetering van de verbinding (minder overstappen, aantrekkelijke tarieven, verbetering van de infrastructuur). Het streven is erop gericht om de verkenning eind 2009 aan te bieden aan de minister Eurlings en minister-president Wulff van Niedersachsen. ❖ In aanloop naar het bestuurlijk overleg najaar 2009 gaan rijk en regio in overleg om te bezien of en zo ja hoe het rijk bij kan dragen in dit regionale initiatief.
<p>4.</p>	<p>Gebruiksvergoeding ProRail</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Voor het gebruik van de spoorinfrastructuur worden vervoerders geconfronteerd met forse tariefstijgingen door ProRail. Rijk en regio zijn van oordeel dat het ongewenst is als er te grote tariefschokken optreden. Het rijk zal ProRail vragen om meer transparantie te geven over (wijzigingen in) de gebruiksvergoedingsystematiek en de kostenstructuur. ❖ VenW dringt er op aan dat betrokken partijen in gesprek met elkaar blijven. De NS heeft bezwaar ingediend bij de NMa. De uitkomst hiervan is ook van belang voor de regio. Rijk en regio spreken af elkaar op de hoogte te houden. ❖ In het nog in de ministerraad te behandelen kabinetsstandpunt over de Evaluatie Spoorwetgeving wordt aan dit onderwerp aandacht besteed. Afhankelijk van het kabinetsstandpunt wordt het onderwerp geagendeerd voor het bestuurlijk overleg najaar 2009.
<p>5.</p>	<p>Regiospecifiek Pakket (RSP)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Ten behoeve van de sturing van de spoorprojecten uit het RSP wordt een apart bestuurlijk overleg ingesteld. De deelnemend partijen zijn het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN), het ministerie van VenW en ProRail. ❖ ProRail werkt momenteel in opdracht van VenW aan een nadere scope-uitwerking van de spoorprojecten binnen de spoordriehoek Zwolle – Groningen - Leeuwarden. Deze scope-uitwerking zal voor de zomer van 2009 gereed zijn. ❖ Uit de eerste bevindingen van de scope-uitwerking blijkt dat reistijdversnelling op het traject Zwolle - Groningen alleen mogelijk is indien het probleem met het goederenvervoer structureel opgelost wordt. Gegeven de huidige regel inzake de capaciteitsverdeling personen- en goederenvervoer kunnen goederenvervoerders weigeren om niet-commerciële stops te maken. Een oplossing zou kunnen zijn dat op een

	<p>deel van het traject een derde spoor wordt aangelegd, waardoor een 'rijdende inhaling' mogelijk wordt gemaakt. Er is nog geen kostenraming opgesteld, maar de verwachting is echter dat de in het kader van het RSP beschikbaar gestelde middelen (motie Koopmans: €160 miljoen en Landelijk project Reistijdverkortung: €5 miljoen project Wachtspoor goederenvervoer Beilen) onvoldoende zijn om een dergelijk spoor aan te kunnen leggen. De regio pleit er dan ook voor om een oplossing te zoeken in de regelgeving. In het kabinetsstandpunt over de Evaluatie Spoorwetgeving wordt aan de capaciteitsverdeling personen- en goederenvervoer aandacht besteed.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In het kader van de motie Koopmans (27658, nr. 41) zijn, in overleg tussen rijk en regio, de projecten feitelijk al geïdentificeerd, de spoorbrug Van Harinxmakanaal hoort hier niet bij. De spoorbrug is onderdeel van de spoordriehoek en wordt om die reden wel meegenomen in de scope-uitwerking. Mocht uit de scope-uitwerking blijken dat brug een probleem is, dan wordt in het overleg rijk - regio bekeken of en hoe de noodzakelijke of wenselijk geachte maatregelen kunnen worden gefinancierd. Daarnaast wordt bekeken of een versnelde vervanging van de brug mogelijk is wegens het voorziene einde van de levensduur.
<p>6.</p>	<p>Convenant en afkoop Fries – Groningse kanalen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Uiterlijk bij het bestuurlijk overleg najaar 2009 wordt de overeenkomst gesloten tussen het rijk, de provincie Groningen en de provincie Fryslân, over de afkoop van de jaarlijkse rijksbijdrage voor het Winschoterdiep/Rensel en het Van Harinxmakanaal en over de samenwerking op en de aansturing van het onderhoud en exploitatie van de vaarweg Lemmer - Delfzijl. ❖ De staatssecretaris heeft kennis genomen van de principeovereenkomst over de hoogte van de afkoop van de jaarlijks bijdrage voor het Van Harinxmakanaal. Dit betekent dat er nu zowel voor het Winschoterdiep/Rensel als voor het Van Harinxmakanaal een principeovereenkomst bestaat over de hoogte van de afkoop van de jaarlijks bijdrage. Beide principeovereenkomsten worden de komende periode nader uitgewerkt en ter instemming voorgelegd aan de minister van Financiën als onderdeel van hiervoor bedoelde overeenkomst tussen rijk en beide provincies. ❖ Met het oog op het op zo spoedig mogelijk kunnen wegwerken van het achterstallig onderhoud zet VenW zich in voor een adequaat kasritme voor de afkoopsommen.
<p>7.</p>	<p>Vaarweg Lemmer – Delfzijl, fase 2</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het plan van aanpak voor de planstudie fase 2 wordt zo spoedig mogelijk doch uiterlijk voor het bestuurlijk overleg najaar 2009, aangeboden aan de staatssecretaris van VenW. Partijen zullen in onderling overleg bezien in hoeverre het mogelijk is bepaalde deelstudies vervroegd te starten. ❖ De planstudie voor de spoorbrug Zuidhorn (provincie Groningen) wordt zo spoedig mogelijk doch uiterlijk voor het bestuurlijk overleg najaar 2009, aangeboden aan de staatssecretaris van VenW. ❖ Het plan van aanpak, eventuele deelbesluiten en de planstudie voor de spoorbrug Zuidhorn worden aan de staatssecretaris van VenW aangeboden na afstemming in de coördinatiegroep Lemmer - Delfzijl.
<p>8.</p>	<p>Benuttingsmaatregelen Wegen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Bestuurlijke ondertekening van het gezamenlijke uitvoeringsconvenant heeft uiterlijk 1 juni 2009 plaatsgevonden. Hiervoor zal RWS Noord-Nederland het initiatief nemen om dit uitvoeringsconvenant samen met de provincie Groningen op te stellen. Verder uitstel kan tijdige aanpassing van BDU voor 2010 in gevaar brengen.

NATIONAAL STEDELIJK NETWERK GRONINGEN – ASSEN	
9.	<p>Gebiedsdocument Groningen - Assen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het rijk onderschrijft op hoofdlijnen de integrale visie op de verstedelijking van het stedelijk netwerk Groningen - Assen. Centraal daarin staan het realiseren van een kwaliteitsimpuls voor de zgn. T-structuur (wonen, revitaliseren bedrijventerreinen, OV en stadsranden) en van de gebiedsopgaven Centrale zone (gemeente Groningen) en de Florijnas (gemeente Assen). ❖ Rijk en regio spreken af de woningbouwopgave, zowel kwantitatief als kwalitatief, de komende periode nader uit te werken ten behoeve van besluitvorming in het bestuurlijk overleg najaar 2009. ❖ Het rijk besluit zomer 2009 over de toekenning van een bijdrage uit het Nota Ruimtebudget ten behoeve van het project Centrale Zone (Sontweg/Sontbrug en UMCG Noord/Bodenterrein). ❖ Ten behoeve van bespreking in het bestuurlijk overleg najaar 2009 wordt door de regio de komende maanden inzichtelijk gemaakt of er sprake is van rijksbetrokkenheid en zo ja, welke nadere afspraken gemaakt kunnen worden met betrekking tot de UMCG-Noord/Oosterhamrikzone (deelproject Centrale Zone). ❖ Rijk en regio bezien in gezamenlijk overleg of toegewerkt kan worden naar een startbesluit MIRT-verkenning Gebiedsontwikkeling Assen FlorijnAs te accorderen in het bestuurlijk overleg najaar 2009. ❖ De ministeries van VROM en VenW werken samen met NS en ProRail om gemeenten te ondersteunen bij de ontwikkeling van binnenstedelijke spoorzones. Spoorzone Groningen is één van de voorbeeldprojecten (naast Nijmegen, Amersfoort en Zwolle). Het project maakt onderdeel uit van de lopende verkenning 'Programma Spoorzone-ontwikkeling'. Het gebied Spoorzone Groningen maakt onderdeel uit van het gebied Centrale Zone Groningen. ❖ VROM ondersteunt de regio bij het opstellen van een aanvraag voor een groenverklaring voor het Regiopark als geheel.
10.	<p>Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) fase 2</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio spreken af dat de regio uiterlijk 2 juli komt met een bestuurlijk voorkeursalternatief, passend binnen het budgettaire kader (€ 624 miljoen: € 424 miljoen RSP en € 200 miljoen MIRT, prijspeil 2007) op basis waarvan een planstudie kan worden gestart welke dan conform de nog af te spreken planning kan worden doorlopen en afgerond.
11.	<p>N33 Assen (zuid) – Zuidbroek</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio spreken af de inpassingsmaatregelen inclusief (financiële) onderbouwing te bespreken in het Platform N33. ❖ Rijk en regio spreken af, dat indien uitkomsten van deze besprekingen daartoe aanleiding geven, het onderwerp geagendeerd wordt voor een bestuurlijk overleg. ❖ Genoemde overleggen mogen niet leiden tot vertraging in de afgesproken planning.
12.	<p>N33 Zuidbroek – Eemshaven</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Brief VenW, stand van zaken moties en toezeggingen (kamerstuk 2008-2009; 31700XII, nr. 59), motie Koopmans/Roefs (31700A, nr. 48): 'De minister van VenW heeft in het overleg van 15 december 2008 aangegeven dat het traject N33 Zuidbroek - Eemshaven de aandacht heeft. Er zijn echter op dit moment geen aanvullende maatregelen nodig,

	<p>gelet op het feit dat er op dit traject al veel maatregelen zijn genomen, de verkeersveiligheid niet in het geding is en de verkeersintensiteit nu laag is. Er is daarom op dit moment geen directe reden om voor het traject tot Eemshaven een verkenning te starten. De ontwikkelingen worden in de gaten gehouden voor het geval de situatie in de toekomst verandert. Deze motie is daarmee uitgevoerd.'</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Provinciale Staten van Groningen hebben in april en december 2008 moties ingediend die pleiten voor een verdere verdubbeling van de N33 op het traject Zuidbroek-Appingedam. Gedeputeerde Staten voeren een voorverkenning uit, waarvan het resultaat in het voorjaar van 2009 beschikbaar komt. ❖ Rijk en regio spreken af, dat indien de uitkomsten van de voorverkenning daartoe aanleiding geven, het onderwerp weer kan worden geagendeerd voor een bestuurlijk overleg.
<p>13.</p>	<p>Quick wins Netwerkanalyse Groningen-Assen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De uitvoering van de quick wins eerste en tweede tranche verloopt conform planning (zie afsprakenlijst bestuurlijke overleggen MIRT voorjaar 2008). ❖ De uitvoering van de quick win Bereikbaarheid busstation Assen (2e tranche) is 'on hold' gezet vanwege de ontwikkeling van de Masterstudie FlorijnAs. ❖ De quick win Transferium Hoogkerk (1e tranche) wordt in 2009 opgeleverd. ❖ De quick win Transferium Haren (2e tranche) wordt in 2009 opgeleverd.
<p>STEDELIJK NETWERK LEEUWARDEN, WESTERGOZONE, A7-ZONE</p>	
<p>14.</p>	<p>Gebiedsdocument Fryslân</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het rijk onderschrijft op hoofdlijnen de regionale visie op de verstedelijking van Leeuwarden/Fryslân. Centraal daarin staan herstructurering bestaande woningvoorraad en woonomgeving, transformatie (toekomstige) krimpregio's, herstructurering/ revitalisering bedrijventerreinen en gebiedsgerichte ontwikkeling stedelijke bundelingsgebieden. ❖ Rijk en regio spreken af de woningbouwopgave Leeuwarden, zowel kwantitatief als kwalitatief, de komende periode nader uit te werken ten behoeve van besluitvorming in het bestuurlijk overleg najaar 2009. ❖ Rijk en regio bezien in gezamenlijk overleg of toegewerkt kan worden naar een startbesluit MIRT-verkenning gebiedsontwikkeling Leeuwarden Nieuw Stroomland te accorderen in het bestuurlijk overleg najaar 2009. ❖ Ten behoeve van bespreking in het bestuurlijk overleg najaar 2009 wordt door de regio de komende maanden inzichtelijk gemaakt of en zo ja, welke nadere afspraken gemaakt kunnen worden met betrekking tot de overige projecten met betrekking tot het stedelijk bundelingsgebied Leeuwarden. ❖ Ten behoeve van bespreking in het bestuurlijk overleg najaar 2009 wordt door de regio de komende maanden inzichtelijk gemaakt of er sprake is van rijksbetrokkenheid en zo ja, welke nadere afspraken gemaakt kunnen worden met betrekking tot de projecten in de bundelingsgebieden Drachten, Heerenveen, Sneek, Harlingen.
<p>15.</p>	<p>N31 Leeuwarden (Haak om Leeuwarden)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De overall regie van de infrastructurele werken in en rond Leeuwarden ligt bij de provincie. Het rijk is bevoegd gezag voor en de beheerder van de N31 Leeuwarden. ❖ Rijk en regio spreken af om het project ten behoeve van de realisatie op te splitsen in een deel noord en een deel zuid. De regio wordt de trekker van het noordelijk deel, het rijk de trekker van het zuidelijk deel. ❖ In overleg tussen VenW en de provincie worden bovenstaande afspraken de komende

	periode nader uitgewerkt inclusief de financiële kaders.
16.	<p>A6/A7 Knooppunt Joure en N31 Traverse Harlingen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De A6/A7 knooppunt Joure en de N31 Traverse Harlingen maken onderdeel uit van het Hoofdwegennet. Het rijk is het bevoegd gezag. Voor beide projecten is de Tracéwet van toepassing. <p><i>A6/A7 Knooppunt Joure</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In overleg tussen de provincie Fryslân, de gemeente Skarsterlân en RWS Noord Nederland is in een verkenning een voorkeursalternatief ontwikkeld. Er wordt taakstellend uitgegaan van € 70 miljoen (inclusief BTW en BLD). ❖ Vooralnog stemt de minister van VenW in met het bestuurlijk gedragen voorkeursalternatief inclusief het taakstellend budget. Het voorbehoud staat in verband met de nog uit te voeren onderzoeken die eigenlijk in de verkenningsfase hadden moeten gebeuren. ❖ Het project wordt voor € 55 miljoen gefinancierd uit het Regionaal Mobiliteitsfonds Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RMf RSP). De overige € 15 miljoen wordt ingezet vanuit het restant van de (overige, niet uit te voeren) maatregelen als genoemd in de Intentieovereenkomst Joure (rijksbijdrage: € 9 miljoen en regiobijdrage: € 6 miljoen). De Intentieovereenkomst Joure komt hiermee te vervallen. Rijk en regio besluiten dat de in het kader van de MobiliteitsAanpak voorgestelde benuttingsmaatregelen voor het Knooppunt Joure vervallen. ❖ Het project wordt opgenomen in de planstudietabel (begroting Infrastructuurfonds). ❖ Rijk en regio spreken af dat de planstudie wordt getrokken door RWS Noord Nederland. In de planstudiefase zal de scope nader worden bepaald. ❖ Het project wordt gerealiseerd door het rijk. ❖ In overleg tussen VenW en de provincie wordt bovenstaande afspraak (mede in lijn met het convenant RSP) de komende periode nader uitgewerkt. <p><i>N31 Traverse Harlingen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In overleg tussen de provincie Fryslân, de gemeente Harlingen en RWS Noord Nederland is in een verkenning een voorkeursalternatief ontwikkeld. Er wordt taakstellend uitgegaan van € 140 miljoen (inclusief BTW en BLD). ❖ Vooralnog stemt de minister van VenW in met het bestuurlijk gedragen voorkeursalternatief inclusief het taakstellend budget. Het voorbehoud staat in verband met de nog uit te voeren onderzoeken die eigenlijk in de verkenningsfase hadden moeten gebeuren. ❖ Het project wordt gefinancierd uit het Regionaal Mobiliteitsfonds Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RMf RSP). ❖ Het project wordt opgenomen in de planstudietabel (begroting Infrastructuurfonds). ❖ Rijk en regio spreken af dat de planstudie wordt getrokken door de provincie Fryslân. In de planstudiefase zal de scope nader worden bepaald. ❖ Over de vraag onder wiens verantwoordelijkheid de realisering plaats vindt, vindt nog nader overleg plaats. ❖ In overleg tussen VenW en de provincie wordt bovenstaande afspraak (mede in lijn met het convenant RSP) de komende periode nader uitgewerkt.
17.	<p>Scharsterrijnbrug</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Brief VenW, stand van zaken moties en toezeggingen (kamerstuk 2008-2009; 31700XII, nr. 59), motie Cramer/Atsma (31700A, nr. 51): 'Scheurvorming als gevolg van vermoeiing in rijdek van de Scharsterrijnbrug, vereiste ingrijpen op korte termijn. In

	<p>maart 2009 is een deel van de brug versterkt door een nieuw stalen dek ter verlijmen op de ondergrond. Vervanging van de brug vanuit oogpunt van onderhoud is met het recente herstelwerk aan het rijdek de komende jaren niet meer aan de orde. De provincie begrijpt de noodzaak van de uitgevoerde versterking. Zij is evenwel van mening dat de discussie over wel/geen aquaduct zeker nog gevoerd moet worden. Vanuit oogpunt van verkeersmanagement is een aquaduct te prefereren boven een in het zomerseizoen frequent openstaande brug in een snelweg dicht bij het nieuw aan te leggen knooppunt van de A6 en A7. Indien op termijn de brug vervangen wordt, zal het rijk, in overleg met de regio, de mogelijkheden van aanleg van een aquaduct bezien. Het rijk gaat ervan uit dat de regio de meerkosten van een aquaduct ten opzichte van een nieuwe brug voor haar rekening neemt; de onderhoudskosten van de huidige brug zijn laag.'</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio spreken af dat de kruising van de A6 met de Scharsterrijn onderdeel uit maakt van de nog op te stellen Gebiedsagenda Noord Nederland. ❖ De regio neemt het initiatief om te komen tot een voorstel voor vervanging van de brug door een aquaduct inclusief volledige financiële dekking.
<p>18.</p>	<p>A7 Knooppunt Heerenveen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het onderzoek Bereikbaarheid Heerenveen zal moeten aangeven wat de oorzaken van zijn van het bereikbaarheidsprobleem Heerenveen en ook de omvang van het probleem zal duidelijk moeten worden. Uit de oorzaken kunnen aangrijpingspunten voor mogelijke maatregelen voortvloeien. De resultaten van het onderzoek zijn naar verwachting in de zomer van 2009 beschikbaar en kunnen dan mogelijk in het najaarsoverleg 2009 via de nog op te stellen Gebiedsagenda Noord Nederland aan de orde komen.
<p>19.</p>	<p>Quick wins Netwerkanalyse Leeuwarden, Westergozone, A7-zone</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De uitvoering van de quick wins eerste en tweede tranche verloopt conform planning (zie afsprakenlijst bestuurlijke overleggen MIRT voorjaar 2008). ❖ De regio komt op korte termijn tot de instelling van het Regionaal Mobiliteitsfonds. De storting van de rijksbijdrage aan de quick wins loopt via het Regionaal Mobiliteitsfonds.
<p>REGIONAAL STEDELIJK NETWERK ZUID DRENTHE</p>	
<p>20.</p>	<p>Gebiedsdocument Emmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het rijk onderschrijft op hoofdlijnen de regionale visie op de verstedelijking van de stadsregio Emmen. Centraal daarin staan de duurzame gebiedsontwikkeling van Emmen-centrum (prioritair project), werklocaties (o.a. glastuinbouw, Bahco fase 3), bereikbaarheid (verbetering Spoorverbinding Emmen – Zwolle en Rondweg Emmen, ringweg Coevorden en N34) en transport en logistiek (Dryport Emmen / Coevorden). ❖ Rijk en regio spreken af de woningbouwopgave, zowel kwantitatief als kwalitatief (onder andere groei tot 115.000 inwoners Emmen in relatie tot groei Coevorden), de komende periode nader uit te werken ten behoeve van besluitvorming in het bestuurlijk overleg najaar 2009. ❖ Rijk en regio bezien in gezamenlijk overleg of toegewerkt kan worden naar een startbesluit MIRT-verkenning gebiedsontwikkeling Centrumontwikkeling Emmen te accorderen in het bestuurlijk overleg najaar 2009. ❖ Het rijk wil coulant zijn wat betreft de reeds geïnvesteerde middelen uit de Stimuleringsregeling inrichting duurzame glastuinbouwgebieden (Stidug) en zal deze niet terugvorderen indien deze niet (in voldoende mate) corresponderen met de voorwaarden bij de Stidug. De planologisch beperkingen van Stidug vervallen daarmee echter niet. ❖ Het rijk wil de garantieregeling voor aardwarmteboringen ook graag beschikbaar stellen aan Emmen, zodat de innovatieve, op lange termijn gerichte glastuinbouwondernemers in

	<p>Emmen daarmee hun plannen kunnen realiseren.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Bahco 3 en bedrijventerreinen Emmen en Coevorden worden door de regio zelf ingebracht in het Noordanus traject. Indien gewenst wil het rijk input leveren (kennis, wet- en regelgeving) op het punt van duurzaamheid en innovatie.
<p>21.</p>	<p>E233 (wegverbinding Meppel – Cloppenburg)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De provincie Drenthe ontwikkelt samen met betrokken gemeenten en ondernemers een gebiedsvisie voor de ZuidAs Drenthe. Hierbij worden ook de GGB Hoogeveen, het gebiedsdocument Emmen en de netwerkanalyse Zuid-Drenthe betrokken. De uitkomsten worden geagendeerd voor het bestuurlijk overleg najaar 2009. ❖ De minister van VenW zal op korte termijn reageren op het verzoek van minister-president Wulff van Niedersachsen om een bijdrage te leveren aan de planstudie naar de E233 vanaf de Duitse A31 (Meppen) tot aan de Duitse A1 (Emstek).