

## BIJLAGE

### AFSPRAKENLIJST BESTUURLIJKE OVERLEGGEN MIRT NAJAAR 2012 (IENM/BSK-2012/238146)

#### **DISCLAIMER:**

- 1. Voor alle toezeggingen en/of besluiten genomen tijdens deze BO MIRT ronde (en afspraken opgenomen in deze afsprakenlijst) geldt dat deze onder voorbehoud zijn van de uitwerking van de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds en Deltafonds voortvloeiend uit het Begrotingsakkoord en het aanvullend akkoord bij het Regeerakkoord.**
- 2. Deze afsprakenlijst is exclusief de regio's Noordwest/Utrecht en Zuidwestelijke Delta aangezien deze BO's MIRT zijn vervallen wegens het debat rond de regeringsverklaring.**

#### **ZUIDVLEUGEL**

<b>1.</b>	<b>Adaptieve agenda Zuidvleugel</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Rijk en regio stellen gezamenlijk een adaptieve agenda voor de Zuidvleugel op met afspraken rond 'no regret' projecten, conform de aangegeven aanpak. Ambtelijke aansturing vindt plaats door het rijk/regio Directeurenoverleg Zuidvleugel.</li><li>❖ Rijk en regio organiseren in de loop van 2013 een brede bestuurlijke conferentie, waarin tussenresultaten en kwesties rond de adaptieve agenda Zuidvleugel besproken worden.</li><li>❖ De resultaten van de Adaptieve agenda Zuidvleugel worden voorgelegd in het BO MIRT Zuidvleugel van najaar 2013.</li></ul> <b>Rijksvastgoed</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Rijk en regio bezien hoe het gesprek over de rol van het vastgoed van het Rijk en aan het Rijk verbonden partijen in de stedelijke ontwikkeling structureel gevoerd kan gaan worden.</li></ul>
<b>2.</b>	<b>Gevolgen regeerakkoord</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Het Rijk zal na overleg met de regio de financiële kaders uit het Begrotingsakkoord en het Regeerakkoord uitwerken.</li><li>❖ Het Rijk bespreekt het afschaffen van het BTW-compensatiefonds met de koepels, in overleg met de BDU ontvangende overheden.</li></ul>
<b>3.</b>	<b>Lange termijn Spooragenda – na 2020</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Het Rijk zal de consultatieronde voor de Lange Termijn Spooragenda organiseren en naar aanleiding van daarvan zullen partijen bezien welke vervolgstappen nodig zijn.</li></ul>

<p><b>4.</b></p>	<p><b>Regionaal project Ombouw Hoekse Lijn</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De regio en het Rijk werken gezamenlijk verder aan de overgang van de huidige Hoekse Lijn naar lokaal spoor.</li> <li>❖ De regio doet nader onderzoek naar de geluidsproductie van de in te zetten metrovoertuigen en de eventueel te nemen geluidswerende maatregelen.</li> </ul>
<p><b>5.</b></p>	<p><b>A4 Passage Den Haag en Poorten &amp; Inprikkers</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het Bestuursakkoord inzake de uitvoering van de A4 Passage en Poorten &amp; Inprikkers wordt door de minister van IenM, de portefeuillehouder verkeer en vervoer namens het Stadsgewest Haaglanden en de gedeputeerde verkeer en vervoer namens de provincie Zuid-Holland vastgesteld en ondertekend.</li> <li>❖ De minister van IenM zal de definitieve Rijksstructuurvisie, waarin de voorkeursbeslissing voor de A4 Passage en Poorten &amp; Inprikkers is opgenomen, publiceren.</li> </ul>
<p><b>6.</b></p>	<p><b>Calandspoorbrug</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio erkennen op grond van het rapport 'Herijking Integrale Verkenning Calandbrug' uit februari 2012 dat: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ de Calandbrug (afhankelijk van het succes van capaciteitverhogende maatregelen) tussen 2015 en 2020 een capaciteitsknelpunt vormt;</li> <li>○ de Calandbrug in 2020 aan het einde van haar levensduur is.</li> </ul> </li> <li>❖ Rijk en regio wachten de resultaten van de studie 'Van zee tot Zevenaar' af en nemen daarna een besluit over een eventuele verkenning of planuitwerking.</li> <li>❖ In deze eventuele verkenning of planuitwerking(en) zal naast de gevolgen voor spoorverkeer, er voor gezorgd worden dat de functie die de brug nu heeft voor het wegverkeer op een goede manier wordt geborgd en dat voor het scheepvaartverkeer geen belemmeringen worden toegevoegd ten opzichte van de huidige situatie.</li> <li>❖ Indien gekozen wordt voor (een) verkenning of planuitwerking(en) zal een overleg worden gestart tussen het ministerie van IenM, ProRail, de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam over de uitvoering van deze verkenning of planuitwerking(en). De uitkomsten van dit overleg worden betrokken bij de besluitvorming door de minister van IenM in het kader van het MIRT.</li> </ul>
<p><b>7.</b></p>	<p><b>TEN-T aanvraag</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio werken gezamenlijk een aanvraag voor het programma TEN-T uit mede op basis van het voorwerk van de regionale partners volgens de daarvoor geldende criteria, waaronder dat de projecten -inclusief subsidie- volledig gedekt moeten zijn.</li> </ul>
<p><b>8.</b></p>	<p><b>Instandhouden Beneluxtrein Den Haag – Brussel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Als het niet mogelijk is om de Beneluxtrein Den Haag – Brussel in zijn huidige vorm in bedrijf te houden, zal het rijk onderzoek doen naar: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ de mogelijkheden van een cross platform overstap op Rotterdam Centraal van de trein uit Den Haag op de HSL-Zuid conform eerdere toezeggingen.</li> <li>○ de mogelijkheden om twee Fyra's per dag naar Den Haag te laten rijden in plaats van naar Amsterdam.</li> </ul> </li> </ul>

<b>9.</b>	<b>Agenda Bedrijventerreinen Deltri</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Rijk en regio onderkennen de urgentie van de ontwikkeling van de terreinen Nieuw Reijerwaard en Dordtse Kil IV (en Logistiek Park Moerdijk) om in de behoefte aan logistieke terreinen te voorzien.</li><li>❖ Rijk en regio bevestigen, conform de bestuursakkoorden, de gezamenlijke verantwoordelijkheid bij de ontwikkeling van beide terreinen en de daarvoor benodigde maatregelen en projecten. Rijk en regio spreken af om in het eerstvolgende overleg, op basis van de lopende studies, de stand van zaken van de ontwikkeling van beide terreinen te bespreken.</li></ul>
-----------	---

## LIMBURG

<b>1.</b>	<b>MIRT-Onderzoek Greenport Venlo</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Partijen nemen kennis van het MIRT-onderzoek Greenport Venlo en de geprioriteerde maatregelen.</li><li>❖ Partijen stellen vast dat er geen acute knelpunten dreigen. Dit betekent dat op dit moment monitoring via de NMCA van de verkeers- en vervoersbewegingen op de modaliteiten weg, water en spoor voorop dient te staan. De resultaten zijn basis voor verdere afspraken.</li><li>❖ De regio zal een gedegen business case opstellen met als uitgangspunt om te kunnen komen tot besluitvorming over en realisatie van de railterminal Trade Port Noord.</li><li>❖ Indien er een marktpartij risicodragend investeert in de railterminal, is voor aansluiting van de terminal op het hoofdspoorwegnet een bijdrage via Prorail mogelijk, uit het programma 'kleine functiewijzigingen', mits het project voldoet aan de voorwaarden van dit programma.</li></ul>
<b>2.</b>	<b>Verdiepend onderzoek Zuid Limburg</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Afgesproken is om een verdiepend onderzoek Zuid Limburg te houden. Het onderzoek brengt de maatregelen in beeld om optimaal in te spelen op de topsectoren en de consumenten- en arbeidsmarkt in het aangrenzende buitenland, daarbij tevens rekening houdend met de specifieke demografische ontwikkelingen. Het verdiepend onderzoek wordt door de regio uitgevoerd, waarna het duidelijk wordt of en zo ja hoe er een rijksrol is weggelegd. Het Rijk zal dan ook bij de formulering van de onderzoeksvraag worden betrokken</li></ul>
<b>3.</b>	<b>Railagenda</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Rijk en regio stemmen de gezamenlijke inzet af bij grensoverschrijdende verbindingen, om met één stem in het buitenland op te treden. De provincie Limburg coördineert de inzet van de regionale partijen in de provincie en is de overlegpartner van IenM.</li><li>❖ Afgesproken is welke concrete resultaten worden beoogd:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Voor de korte termijn het voorloopbedrijf (Sittard/)Heerlen - Aken (toekomstvast afspraken qua financiering van de exploitatie en eventueel infrastructurele maatregelen voor dit voorloopbedrijf); besluitvorming over quick win maatregelen op de Maaslijn. Indien de Tweede Kamer instemt met de voorgenomen decentralisatie van 2 stoptreindiensten (Roermond - Maastricht/Randwijck en Sittard - Heerlen) starten partijen nader overleg. Aan de hand van de overleggen wordt gekeken op welke wijze tot een decentralisatiebesluit kan worden gekomen en de voorwaarden waaronder;</li><li>○ Voor de middellange termijn op o.a. de Avantislijn (als regionaal project).</li></ul></li><li>❖ Rijk en regio zullen voor het regionale project Tram Vlaanderen - Maastricht (TVM) ten behoeve van besluitvorming over de juridische status van het spoor op korte termijn een overzicht uitwerken met voor-, nadelen en consequenties van zowel lokaal spoor als hoofdspoor.</li><li>❖ Er zal regelmatig ambtelijk overleg plaats vinden, in het bijzonder over de (grensoverschrijdende) spoorverbindingen en de beoogde decentralisatie van stoptreindiensten Roermond - Maastricht/Randwijck en Sittard - Heerlen. Vanuit die samenwerking rekent de provincie Limburg het tot haar taak om de ambities voor de</li></ul>

	middellange en lange termijn te onderzoeken.
<b>4.</b>	<p><b>Bediening sluizen Maasroute</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Aanbod vanuit IenM is nu het voortzetten van de extra bedieningstijden tot in 2013 (onder dezelfde financiële voorwaarden als in 2012). Hiermee kunnen partijen in 2013 gaan uitzoeken of en hoe de bezuinigingen in 2014 en verder kunnen worden uitgevoerd.</li> </ul>
<b>5.</b>	<p><b>Maaslijn/Beter Benutten Decentraal spoor; n.a.v. Onderzoek NMCA-knelpunten regionaal spoor</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio stemmen in met de conclusies over de problematiek op de Maaslijn en zullen 1<sup>e</sup> kwartaal 2013 een besluit voorleggen over de oplossingsrichtingen, zowel qua inhoud als financiën. Het lopende proces waarin vervoerders, rijk, regio en spoorbeheerder samenwerken wordt daartoe voortgezet.</li> </ul>
<b>6.</b>	<p><b>Afrit Imstenraderweg vervalt op de A76</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In principe vloeien overblijvende middelen terug.</li> </ul>

## OOST-NEDERLAND

<b>1.</b>	<b>Actualisatie Gebiedsagenda Oost</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ De bewindslieden nemen kennis van de hoofdlijnen van de geactualiseerde Gebiedsagenda (90% versie) en spreken hun waardering uit over de wijze waarop de samenhangende opgaven zijn gepresenteerd.</li><li>❖ De drie hoofdoggaven zijn: het versterken en benutten van de achterlandverbindingen/corridors, de economische structuurversterking ten behoeve van de topsectoren en de wateropgave.</li><li>❖ Afgesproken wordt dat in de 100% versie van de Gebiedsagenda Oost aangegeven wordt wat de prioriteiten (uitgezet in de tijd) in Oost zijn om alle opgaven met elkaar te verbinden (infrastructuur, topsectoren, ruimtelijke ordening, water en natuur).</li><li>❖ Daarnaast wordt afgesproken bij de gezamenlijke uitwerking van het versterken en benutten van de achterlandverbindingen/corridors het kernnet logistiek, TEN-T en de rijksvisie in wording op multimodale knooppunten te betrekken.</li></ul>
<b>2.</b>	<b>Doortrekking A15/A12</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Op 22 juni 2012 heeft minister tot het Standpunt besloten.</li><li>❖ De ondertekening van de Bestuurlijke Overeenkomst Doortrekking A15 Ressen naar A12 Oudbroeken wordt opgeschort.</li><li>❖ Provinciale Staten Gelderland heeft op 7 november 2012 ingestemd met de beschikbaarstelling van de provinciale middelen (€ 360 miljoen)</li></ul>
<b>3.</b>	<b>A1 capaciteitsuitbreiding Apeldoorn - Azelo</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Afgelopen periode is de principe afspraak om de A1 tussen Apeldoorn Zuid en Azelo te verbreden (BO MIRT 2011), verder uitgewerkt (inclusief de principe afspraak dat de regio onder condities 25% cofinanciert). Verder zijn de bekostigingsopties verkent en zijn diverse voorbereidingen getroffen om de planuitwerking te kunnen starten.</li><li>❖ Afgesproken wordt om een nieuwe MKBA te laten uitvoeren voor de verbreding van de A1 en de onderbouwing ook vanuit de TENT corridor 2 te leggen.</li><li>❖ Tezamen met de PPC (Public Private Comparator) kunnen vervolgens afspraken gemaakt worden met de regio over een eventueel te nemen voorkeursbesluit (inclusief de eventueel te kiezen versnelling, contractvorm en de definitieve verdeling van de te dekken kosten).</li></ul>
<b>4.</b>	<b>Twentekanalen</b> <p><i>Planstudie Verruiming (fase 2) en capaciteitsuitbreiding sluis Eefde</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ De Minister wil de meest recente cijfers eerst goed bekijken. Zij kan gezien de invulling van de extra bezuinigingen niet eerder dan januari/februari 2013 over dit project besluiten.</li></ul> <p><i>Bruggen Twentekanalen</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Rijk wenst een vroege betrokkenheid van het bedrijfsleven om gezamenlijk (vergelijkbaar met Beter Benutten aanpak) een probleemanalyse te maken.</li><li>❖ Januari/februari 2013 zal het Plan van Aanpak besproken worden.</li><li>❖ De inzet is om eind 2013 het onderzoek af te ronden en indien nodig en mogelijk vervolgafspraken te maken.</li></ul>

<p><b>5.</b></p>	<p><b>Beter Benutten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Minister en regio bestuurders zijn enthousiast over het Programma Beter Benutten. Het gaat niet alleen over wegen en automobiliteit, maar ook over vraagbeïnvloeding, ITS, fiets, OV, spoor, binnenvaart en goederenvervoer.</li> <li>❖ De Minister beraadt zich over het vervolg van dit programma en zal hier de regio (via conferentie met de bestuurlijke trio's) bij betrekken.</li> <li>❖ Op de vraag of de regio Stedendriehoek eventueel bij een vervolg op Beter Benutten kan meedoen, geeft de minister aan dat het principe geldt 'daar waar het zinvol is' en dat zij dat nog te zijner tijd zal bekijken.</li> <li>❖ EZ geeft aan dat zij ook kansen ziet voor het beter benutten van bijvoorbeeld containercapaciteit en digitale bereikbaarheid. EZ wil de Europese Fondsen meer gaan richten op de economische versterking van de topsectoren.</li> </ul>
<p><b>6.</b></p>	<p><b>N18</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Beslissing over overdracht en herinrichting bestaande N18 wordt opgeschort in afwachting van uitwerking nieuwe bezuinigingen.</li> </ul>
<p><b>7.</b></p>	<p><b>IJsselsprong</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De Minister zegt op basis van het bijgestelde plan € 18 miljoen toe uit het oorspronkelijk Nota Ruimtebudget.</li> </ul>
<p><b>8.</b></p>	<p><b>Food Valley</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Zowel rijk als regio onderkennen de (toenemende) filevorming en vertragingen bij de aansluiting van de A30 op de A1 bij Barneveld - de Noordelijke ontsluiting van de regio Food Valley, die evenwel geen NMCA knelpunt zijn.</li> <li>❖ De maatregelen die in 2013 gerealiseerd worden in het kader van Beter Benutten zullen naar verwachting de afstroom van de A1 naar de A30 verbeteren voor de korte termijn.</li> <li>❖ Na realisatie van de verbetering van knooppunt Hoevelaken wordt de druk op de aansluiting Barneveld naar verwachting groter door de toename van verkeer aan de westzijde. Omdat de fileproblematiek en de verkeersonveiligheid bij de aansluiting daarmee kunnen toenemen spreken rijk en regio af dat RWS de situatie de komende jaren intensief zal monitoren via de NMCA systematiek.</li> <li>❖ De regio voert op dit moment een regionale verkenning uit naar de aard van het knelpunt. RWS toetst daarbij de feiten.</li> </ul>
<p><b>9.</b></p>	<p><b>MIRT-onderzoek "Gebiedsgericht MIRT-onderzoek naar bereikbaarheid regio Arnhem/Nijmegen op de middellange/lange termijn</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio geven gezamenlijk opdracht tot uitvoering van fase 3 van het MIRT-onderzoek HOV Arnhem/Nijmegen, voortaan 'Gebiedsgericht MIRT-onderzoek naar bereikbaarheid regio Arnhem/Nijmegen op de middellange/lange termijn' geheten.</li> <li>❖ De onderzoeksvraag voor fase 3 luidt: "Onderzoek de economisch en maatschappelijke meerwaarde van mogelijke oplossingen voor het bereikbaar houden van de regio Arnhem - Nijmegen inclusief de achterlandverbindingen op de middellange en lange termijn en betrek hierbij onder meer de Beter Benutten aanpak, de mogelijkheden en effecten van een kwaliteitsprong in het HOV en de verstedelijkingsopgave."</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Uitgangspunten voor het onderzoek zijn: aansluiting op de bestaande plannen voor ontwikkeling van het HOV in de regio en in de steden Nijmegen en Arnhem (korte termijn), de decentrale spoorlijnen en PHS. In het BOM (bestuurlijk overleg mobiliteit Arnhem/Nijmegen) zullen concrete mijlpalen afgesproken worden.</li> </ul>
<b>10.</b>	<p><b>N35</b> <i>Verkenning Wierden - Nijverdal</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Beslissing over verdeling van de resterende kosten wordt opgeschort in afwachting van uitwerking nieuwe bezuinigingen.</li> </ul> <p><i>MIRT onderzoek Wijthmen Nijverdal</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Ter uitvoering van het amendement Koopmans Roefs ( december 2009) hebben Rijk en regio een probleemanalyse gemaakt voor de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal.</li> <li>❖ De uitkomst is dat verkeersveiligheid een aandachtspunt is. Rijk en regio hebben afgesproken hiervoor gezamenlijk een plan van aanpak te maken.</li> </ul>
<b>11.</b>	<p><b>N36</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ RWS gaat samen met Regio Twente de verkeersveiligheid op de N36 nader analyseren en maakt daarbij gebruik van de reeds uitgevoerde analyses.</li> <li>❖ RWS en Regio Twente gaan de resultaten beoordelen en op basis hiervan worden oplossingsrichtingen voor verkeersveiligheid in beeld gebracht.</li> <li>❖ Een en ander dient te passen binnen het programma Meer Veilig 3.</li> </ul>
<b>12.</b>	<p><b>Spoor: PHS en hoofd en regionaal spoor</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Op verzoek van de Staatssecretaris zal de regio haar concrete zorgpunten over het PHS dossier en de deelonderzoeken kenbaar maken. De Staatssecretaris zal met de regio daarover in gesprek gaan en een werkbezoek brengen.</li> <li>❖ Vanwege de toename van het aantal treinen is door Rijk, regio en ProRail het plan 'Zwolle Spoort' gezien op toekomstvastheid. Op grond daarvan zullen Rijk, vier provincies en ProRail het onderzoek naar een verbeterde oplossing voortvarend uitvoeren.</li> <li>❖ Rijk en regio stemmen in met de conclusies over de aard en omvang van de problematiek van het vervolgonderzoek NMCA regionaal spoor in kader van Beter Benutten.</li> <li>❖ Bij de inzet van de middelen uit het Begrotingsakkoord worden de bevindingen uit het vervolgonderzoek NMCA regionaal spoor betrokken alsmede de uitkomsten van het onderzoek naar de besteding van de middelen uit het Begrotingsakkoord dat de regio aan ProRail heeft opgedragen. Uitgangspunt is dat deze middelen zo kosteneffectief en zo spoedig mogelijk worden ingezet.</li> <li>❖ De gereserveerde middelen voor robuustheidsmaatregelen op de Valleilijn uit de Quick Scan uit 2008 blijven beschikbaar voor een alternatieve oplossing van deze problematiek.</li> <li>❖ Op de spoorlijn Zutphen - Winterswijk worden de eerste robuustheidsmaatregelen uit de Quick Scan uit 2008 in 2013 uitgevoerd. De Lange termijn maatregelen worden in 2013 uitgewerkt in het ProRail-onderzoek naar het emplacement Zutphen.</li> <li>❖ Rijk en regio bevestigen de inzet van middelen onder de vastgestelde voorwaarden voor de treinverbinding Arnhem – Emmerich – Düsseldorf</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Regionale treinverbinding Hengelo - Gronau. Indien de regio, op basis van onderzoek van ProRail, uitgewerkte voorstellen voorlegt met inbegrip van financiering, kunnen afspraken worden gemaakt over een rijksbijdrage (onder voorwaarde van cofinanciering) uit het budget voor grensoverschrijdend spoorvervoer.</li> <li>❖ Regionale treinverbinding Hengelo - Bad Bentheim. Rijk en regio stellen vast dat structurele voortzetting van de proef na 2013 niet meer aan de orde is gezien de beperkte vervoerswaarde. Aandacht is nodig voor goede afronding met de betrokken partijen aan Duitse zijde.</li> </ul>
<b>13.</b>	<p><b>WaalWeelde</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio behouden in afwachting van de Deltabeslissingen relevante grondposities in het rivierengebied.</li> <li>❖ Rijk en regio werken in 2013 voor WaalWeelde de mogelijkheden voor benutting en inzet van overheidsgronden in een casus concreet uit. Deze wordt ingebracht in de Stuurgroep WaalWeelde en de interdepartementale commissie Rijksvastgoed. Op basis van de bevindingen worden afspraken gemaakt over de benutting van overheidsgronden ten behoeve van de maatschappelijke doelen van WaalWeelde.</li> </ul>
<b>14.</b>	<p><b>Traverse Dieren</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De provincie Gelderland vraagt aandacht voor het feit dat via BZK in september eenzijdig € 1,8 miljoen is gekort in verband met afdracht aan het BTW compensatiefonds op de rijksbeschikking € 53,3 miljoen voor de Traverse Dieren. Volgens de provincie is dit niet conform gemaakte afspraken.</li> <li>❖ Afsproken wordt dat als de provincie de onderbouwing hiervan aanlevert, IenM in overleg met BZK dit zal uitzoeken.</li> </ul>

## NOORD-BRABANT

<b>1.</b>	<p><b>Gebiedsagenda</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Rijk en regio zijn het eens over visie en ontwikkelrichting in de gebiedsagenda Brabant en de prioritaire gebiedsopgaven die in het kader van het MIRT met elkaar opgepakt moeten worden.</li></ul> <p><b>Adaptieve Agenda</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Het voorstel is om de adaptieve aanpak verder uit te werken in goed overleg tussen Rijk en Regio.</li></ul>
<b>2.</b>	<p><b>Brainport Avenue 2020 - 2040</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Rijk en regio stemmen in met de start van een MIRT-onderzoek.</li><li>❖ Rijk en regio stemmen in met een gedeeld opdrachtgeverschap Rijk – regio voor het MIRT-onderzoek.</li><li>❖ Het onderzoek zal in elk geval omvatten:<ul style="list-style-type: none"><li>○ een uitwerking van de integrale gebiedsontwikkeling van Brainport Avenue 2 en de consequenties voor de bereikbaarheid op de lange termijn; dit mede met het oog op een duurzame landzijdige ontsluiting van de luchthaven. Daarbij worden in ieder geval uitgewerkt de ruimtelijke en economische ontwikkeling en de vertaling naar de mobiliteitsbehoefte, de consequenties voor de knooppunten, campusontwikkeling en landschapsontwikkeling;</li><li>○ het gezamenlijke identificeren en afspraken maken over quick wins waarmee de lopende gebiedsontwikkelingen in Brainport Avenue 2 kunnen worden versneld (bijv. experimenteren met wet- en regelgeving, grondbeleid, experimenteer-ruimte, beheer en onderhoud anders organiseren, vastgoedstrategie, regelvrije zones, kennis en capaciteit beschikbaar stellen, PPS, College van Rijksadviseurs);</li><li>○ een brede studie naar oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheid waarbij de twee meest kansrijke alternatieven uit de ProRailstudie (de shuttle-variant en de IC-variant) in elk geval zullen worden meegenomen.</li></ul></li><li>❖ De formele start van het MIRT-onderzoek zal plaatsvinden op basis van een plan van aanpak; de besproken inhoudelijke contouren vormen hiervoor een eerste aanzet.</li><li>❖ Over de exacte vorm, opzet en organisatiestructuur van het MIRT-onderzoek wordt door een in te stellen stuurgroep met het vaststellen van het plan van aanpak (begin 2013) besloten.</li><li>❖ De regio zal in overleg met de vervoerders de mogelijkheden onderzoeken voor Quick Wins teneinde de kwaliteit van de landzijdige OV-bereikbaarheid van de luchthaven te borgen. Als rijksbetrokkenheid noodzakelijk is om de gewenste oplossingen te realiseren zal het Rijk bereidheid tonen om met de regio in gesprek te gaan.</li></ul>

<b>3.</b>	<b>Logistiek</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ De vraag of er een onderzoek dient te komen voor logistiek in Brabant wordt nader gezien zodra het onderzoek naar het Kernnet Logistiek en de Logistieke Agenda Brabant gereed zijn.</li></ul>
<b>4.</b>	<b>Greenport Venlo</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ De Brabantse regio is betrokken geweest bij het MIRT-onderzoek Greenport Venlo en blijft betrokken bij de uitvoering van de voorgestelde maatregelen, conform de afspraken met Limburg (zie afspraken bij Limburg).</li></ul>

## NOORD-NEDERLAND

<b>1.</b>	<b>Tweede generatie Gebiedsagenda Noord-Nederland</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ In april 2012 is de regio gestart met het proces dat moet leiden tot een nieuwe brede ruimtelijk-economische visie (Noordervisie 2040) voor Noord-Nederland. De planning is er op gericht deze af te ronden voor de zomer 2013. Het Rijk participeert in het visievormingstraject.</li><li>❖ De 2<sup>e</sup> generatie Gebiedsagenda Noord-Nederland wordt hiervan afgeleid en besproken in het BO MIRT najaar 2013.</li><li>❖ De strategische opgave bereikbaarheid in relatie tot krimp wordt hierin uitgewerkt.</li><li>❖ In de volgende Markt- en Capaciteitsanalyse worden de effecten van de nieuwe weginfrastructuur en van de tolheffing op de autosnelwegen (A20 Küstenautobahn, E233) in Duitsland meegenomen, in casu de gevolgen daarvan voor het goederenvervoer.</li></ul>
<b>2.</b>	<b>MIRT-onderzoek Economie van Water en landschap</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Het MIRT-onderzoek heeft een wetenschappelijke basis gekregen. De samenwerking tussen Rijk en regio verloopt goed. Regio en Rijk hebben extra investering in het onderzoek gedaan van respectievelijk € 98.600,- en € 80.000,-. Hiermee wordt extra inzet van de Dienst Landelijk Gebied en de Rijksuniversiteit Groningen gefinancierd.</li><li>❖ Begin 2013 worden de eindresultaten bekend. Deze worden ingebracht in het Deltaprogramma Zoetwatervoorziening en de ruimtelijk economische visie Noord-Nederland. In het BO MIRT 2013 wordt vastgesteld of een nadere kwantificering van meekoppel mogelijkheden nodig is.</li></ul>
<b>3.</b>	<b>RegioSpecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn: financiën</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Zodra er meer duidelijkheid is over het afschaffen van het BTW-compensatiefonds zoals genoemd in het Regeerakkoord, stuurt IenM een brief met daarin uitleg over het BTW-vraagstuk RSP.</li><li>❖ De in het RSP-convenant vastgestelde rijksbijdrage voor 2013 ten behoeve van het regionale deel van het Ruimtelijk-Economisch Programma en ten behoeve van de concrete bereikbaarheidsprojecten waarvoor de betreffende decentrale overheid de contracterende partij is, wordt in 2013 naar rato uitgekeerd via het Provinciefonds aan de provincies Groningen, Fryslân, Drenthe en Flevoland en via het Gemeentefonds aan de gemeente Assen.</li><li>❖ De minister van EZ heeft de resterende RSP-middelen voor het centrale deel van het Ruimtelijk-Economisch Programma gedecentraliseerd. In afwijking van het RSP-convenant en onder protest van de regio worden deze middelen niet geïndexeerd met het toegekende percentage van het indexcijfer bruto overheidsinvesteringen (IBOI)</li></ul>
<b>4.</b>	<b>RegioSpecifiek Pakket Zuiderzeelijn: maatregelen kernnet spoor</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ De doortrek Assen (Zuid) - Leeuwarden vervalt. In plaats daarvan wordt voorzien in een pendel Assen (Zuid) Groningen. De provincie Drenthe is initiatiefnemer. Omdat deze pendel op afzienbare tijd niet rendabel te exploiteren is, wordt afgezien van de aanleg van station Assen Zuid. Er wordt wel een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd naar een evenementenstation Assen Zuid.</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ ProRail voert in 2014 in Assen vernieuwingsactiviteiten uit, incl. D4/V100-projecten (geschikt maken van het hoofdrailnet voor goederenvervoer voor aslasten tot 22,5 ton en een snelheid van 100 km/uur) en seinoptimalisatie. De kosten hiervan bedragen € 1,9 miljoen in 2014 en € 0,45 miljoen in 2016 (excl. BTW). Deze kosten worden ten laste gebracht van het RSP-project "Openbaar vervoer", onderdeel "stations Assen / Werpsterhoek en spoor voor nieuwe stations".</li> <li>❖ Het onderzoek of reistijdwinst voor de stoptreinen bij zes overwegen te realiseren is, wordt gestopt.</li> <li>❖ Voor de versnelling van de bediening van de spoorbrug over het Van Harinxmakanaal plus de verplaatsing van de brugbediening naar de Verkeersleidingpost van ProRail wordt € 2 miljoen (excl. BTW) vanuit de middelen van de motie Koopmans gereserveerd.</li> </ul>
<b>5.</b>	<p><b>Spoorcapaciteit Zwolle</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Vanwege de toename van het aantal treinen is door Rijk, regio en ProRail het plan 'Zwolle Spoort' bezien op toekomstvastheid. Op grond daarvan zullen Rijk, 4 provincies en ProRail het onderzoek naar een verbeterde oplossing voortvarend uitvoeren.</li> </ul>
<b>6.</b>	<p><b>Lastenverzwaringen regionaal spoor</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het afschaffen van rode diesel in het Begrotingsakkoord leidt tot een lastenverzwaring voor het regionale spoor in Noord-Nederland. Daarnaast leidt een toename van de gebruikersvergoedingen aan ProRail tot een lastenstijging voor het regionale spoorvervoer. Afgesproken is om de problematiek nader te onderzoeken.</li> </ul>
<b>7.</b>	<p><b>Decentralisatie sprinters hoofdrailnet Noord-Nederland</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het Rijk ziet mogelijke voordelen in het decentraliseren van de sprinters tussen Zwolle en Groningen. Daarbij zal onderzoek worden gedaan naar mogelijke knelpunten bij Zwolle.</li> <li>❖ De regio staat positief-kritisch tegenover decentralisatie als dit leidt tot een beter product en/of lagere kosten voor de reiziger leidt. Daarnaast heeft de regio voorkeur voor een combinatie van decentralisatie van zowel de spoorlijn Groningen - Zwolle als de spoorlijn Leeuwarden - Zwolle.</li> <li>❖ Op 13 december a.s. bespreekt de Tweede Kamer het "Beleidsvoornemen gunning vervoerconcessie hoofdrailnet" waaronder de decentralisatie van de sprinters in Noord-Nederland. Wanneer de Kamer instemt met het Beleidsvoornemen zal over de eventuele decentralisatie van de sprinters nader overleg plaatsvinden tussen het Rijk en de betrokken vier provincies.</li> </ul>
<b>STEDELIJK NETWERK GRONINGEN - ASSEN</b>	
<b>8.</b>	<p><b>MIRT-onderzoek Assen FlorijnAs</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Met de vaststelling van de eindrapportage wordt het MIRT-onderzoek afgerond.</li> <li>❖ Het Rijk levert kennis, informatie, toegang tot netwerken en advies op het gebied van gebiedsontwikkeling, met name voor nieuwe verdienmodellen in relatie tot</li> </ul>

	<p>duurzaamheid in het Havenkwartier en voor lokale energieopwekking in werklandschap Assen Zuid. Deze werkzaamheden zullen voor een deel plaatsvinden onder de werking van de Crisis- en herstelwet.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Er wordt een afspraak gemaakt voor het ondertekenen van de "Intentieverklaring Rioolwaterzuiveringsinstallatie in de gebiedsontwikkeling Havenkwartier" door IenM, het Waterschap Hunze en Aa's en de gemeente Assen</li> </ul>
<b>9.</b>	<p><b>Beter benutten Groningen - Assen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het bestuurlijke trio voor Beter Benutten heeft op 27 augustus 2012 de Bereikbaarheidsverklaring Regio Groningen - Assen ondertekend. Het Rijk trekt hiervoor € 8,6 miljoen uit. Dit bedrag komt bovenop de € 14,7 miljoen die de regio zelf investeert. De regio werkt de Plannen van Aanpak voor de bereikbaarheidsmaatregelen uit in projectplannen en Programma's van Eisen.</li> </ul>
<b>10.</b>	<p><b>Beter Benutten regionaal spoor</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In februari 2012 is IenM samen met de betrokken provincies, Arriva en ProRail het vervolgonderzoek gestart naar de mogelijke problemen op de gedecentraliseerde spoorlijnen.</li> <li>❖ Rijk en regio stemmen in met de conclusies over aard en omvang van de problematiek op de lijnen Nieuweschans – Groningen, Roodeschool – Groningen, Delfzijl – Groningen, Leeuwarden – Groningen (tot 2017), Sneek – Leeuwarden en Emmen – Zwolle.</li> <li>❖ Rijk en regio spreken af om in het eerste kwartaal 2013 een besluit te nemen over de oplossingsrichtingen, zowel qua inhoud als financiën.</li> <li>❖ Ter verlichting van spitsknelpunten op de regionale spoorlijnen worden vijf korte termijnmaatregelen getroffen: studentenbussen vanuit Winschoten, Winsum en Appingedam naar Zernike en spitstreinen op de lijnen Zuidhorn - Groningen en Warffum - Groningen. Het gaat vooralsnog om maatregelen voor de jaren 2013 en 2014.</li> <li>❖ Het Rijk en de provincie Groningen stellen voor de spitstreinen jaarlijks ieder € 177.900,- beschikbaar op voorwaarde dat de treinen vanaf 9 december 2012 gaan rijden. Het Rijk en de provincie Groningen stellen voor de studentenbussen in 2013 ieder € 123.400,- en in 2014 ieder € 78.000,- beschikbaar op voorwaarde dat de bussen in januari 2013 gaan rijden.</li> </ul>
<b>11.</b>	<p><b>Gedecentraliseerde spoorlijnen: Roodeschool - Eemshaven</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het Rijk stelt in totaal € 7,55 miljoen (inclusief BTW) beschikbaar voor de nieuwe treinverbinding Roodeschool - Eemshaven. Daarmee is de financiering van het project, waarmee in totaal € 17,5 miljoen is gemoeid, rond.</li> </ul>
<b>12.</b>	<p><b>Quick wins Netwerkanalyse Groningen-Assen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Ten aanzien van de quick win Doortrekking HOV-as Peizerweg zijn Prorail en de gemeente hogere veiligheidseisen overeengekomen. Dit stuit op complexe inpassingsvraagstukken waardoor de deadline van de verlengde termijn niet haalbaar is.</li> <li>❖ Regio en Rijk zijn in overleg om de quick win op twee andere HOV-projecten in te zetten, die binnen de afgesproken deadline (31 december 2013) afgerond worden. Dit betreft het project 'Aansluiting P+R Europapark (P3) op Europaweg' en het project 'Busdoorstroming Europaweg'.</li> </ul>

13.	<p><b>Zuidelijke Ringweg Groningen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het OTB in het vierde kwartaal 2012 wordt als gevolg van problemen bij het geluidhinderonderzoek (SWUNG) niet gehaald. Op korte termijn zal de Minister een nieuwe datum voor het OTB vaststellen.</li> <li>❖ Het taakstellend budget is € 585 miljoen (prijspeil 2011, inclusief BTW en exclusief BLD/voorbereidingskosten).</li> </ul>
14.	<p><b>N33 Assen - Eemsdelta</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Bij de aanbesteding van de N33 Assen – Zuidbroek is een aanbestedingsmeevaller opgetreden. De afspraak is dat meevallers naar rato terugvloeien naar de financierende partijen.</li> <li>❖ De regio heeft verzocht om ook de aanbestedingsmeevaller bij het Rijk te kunnen inzetten voor scopeverruiming.</li> <li>❖ De minister neemt de wens mee in het kader van de budgettaire afwegingen die voortvloeien uit de bezuinigingen uit het aanvullend akkoord.</li> </ul>
<b>STEDELIJK NETWERK FRYSLÂN</b>	
15.	<p><b>Gedecentraliseerde spoorlijnen: Friese lijnen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In het kader van de Regionale Markt- en Capaciteitsanalyse regionaal Spoor hebben het Rijk en de provincie Fryslân in 2009 middelen beschikbaar gesteld voor snelheidsverhogende maatregelen tussen Mantgum en Sneek. Dit project is echter door ProRail gefinancierd, waardoor deze middelen nog beschikbaar zijn. Ze worden gereserveerd voor sporaanpassingen te Leeuwarden, waardoor de treinen naar Harlingen en Sneek gelijktijdig kunnen binnenkomen en vertrekken.</li> </ul>
16.	<p><b>Quick wins Netwerkanalyse Leeuwarden, Westergozone, A7-zone</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het laatste project uit de quick wins 2e tranche - een fietstunnel onder de stadsring bij de Van Loonstraat - is gereedgekomen in juni 2012.</li> </ul>
<b>STEDELIJK NETWERK ZUID-DRENTHE</b>	
17.	<p><b>Vaargeul IJsselmeer – Meppel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Tijdens bestuurlijk overleg Rijk - regio op 25 april 2012 is gebleken dat de meerderheid van de decentrale overheden op dit moment voor de vaarweg een voorkeursalternatief met een volledig vaarprofiel prefereert. Dit decentrale voorkeursalternatief past niet binnen het taakstellend budget van het Rijk.</li> <li>❖ Geconcludeerd is dat betrokken decentrale een voorkeursalternatief met een minder ruim profiel niet wensen voor te financieren. Dit betekent dat het VIJM-project niet eerder kan worden uitgevoerd dan conform de vigerende rijksplanning.</li> <li>❖ De betrokken decentralisatie overheden hebben aangegeven wel bereid te zijn om te zijner tijd te bezien of de ruimere variant met regionale cofinanciering gerealiseerd kan worden.</li> </ul>

## **EEMSDDELTA**

### **18. Ontwikkelingsvisie Eemsdelta / Woon- en leefbaarheidsplan**

- ❖ Door IenM en BZK wordt samen met regio en Provincie een verkenning gestart naar de wijze waarop de ambities uit het Woon -en Leefbaarheidsplan financieel haalbaar zouden kunnen zijn. Hierbij wordt gekeken naar optimalisatiemogelijkheden, financiële instrumenten en bekostigingsvormen.
- ❖ De consequenties van de koppeling van de huren aan de OZB voor de investeringscapaciteit van woningbouwcorporaties in krimpgebieden worden bij de minister van Wonen en Rijksdienst onder de aandacht gebracht.

### **19. Buizenzone/Buisleidingentracé Eemsdelta**

- ❖ Regio en Rijk onderzoeken gezamenlijk de combinatie van nationale buisleidingenstrook en regionale Buizenzone in Groningen.
- ❖ Regio en Rijk stellen een werkgroep in die de opdracht krijgt om op basis van het voorkeurstracé voor de Buizenzone te komen tot voorstellen voor een dergelijke gecombineerde strook en het in beeld brengen van de verschillende aspecten daarvan. Daarbij gaat het onder meer om eisen waaraan de gecombineerde strook moet voldoen, de verwachte behoefte aan nieuwe leidingen, de breedte van de totale strook, externe veiligheid, het beheer van de strook en de gedeelde infrastructuur (bijv. tunnels). De werkgroep rapporteert aan het BO MIRT najaar 2013.