

BIJLAGE 1 : AFSPRAKENLIJST BESTUURLIJK OVERLEG MIT MET LANDSDEEL NOORD

	MIT TOT EN MET 2010
1.	Vaarweg Lemmer – Delfzijl <ul style="list-style-type: none">❖ Verkeer en Waterstaat zal, met uitzondering van de wegbrug bij Zuidhorn en de fietsvoorzieningen bij de Noordzeebrug, op zeer korte termijn een positief besluit nemen over de planstudie Lemmer – Delfzijl. Daarnaast zal de kostenoverschrijding uit de planstudie – conform het voorstel van de regio – worden opgelost door de spoorbrug bij Zuidhorn niet aan te pakken. Over de aanpak van deze spoorbrug zullen, afhankelijk van de beschikbaarheid van financiële middelen, in de toekomst nadere afspraken gemaakt worden.
2.	A28 Hattermerbroek – Zwolle – Meppel (inclusief knooppunt Lankhorst) <ul style="list-style-type: none">❖ Voor het ZSM2 project A28 Hattermerbroek – Zwolle – Meppel zal de verkorte Tracéwet-procedure worden gevolgd waarin een benuttingsalternatief en een sober alternatief van 2x3 tussen aansluiting Ommen en knooppunt Lankhorst en 2x4 (inclusief bestaande weefstrook) tussen knooppunt Hattermerbroek en de aansluiting Zwolle-Zuid worden opgenomen. De ombouw van het knooppunt Lankhorst wordt hierin meegenomen. De maatregelen leiden conform Nota Mobiliteit tot een structurele oplossing. De maatregelen moeten passen binnen het taakstellende budget van het ZSM-programma. Realisatie is voorzien in de periode 2007 – 2010;❖ Voor de lange termijn wordt, in plaats van de bestaande afspraak over de gezamenlijke planstudie voor de A28, een gebiedsgerichte verkenning voor de regio Zwolle – Kampen gestart. De samenhang tussen hoofdwegenet en onderliggend wegennet is onderwerp van deze verkenning. Ook de aansluiting van de N35 op de A28 wordt daarin meegenomen. Conform de spelregels van de MIT-verkenning nieuwe stijl kan het initiatief bij provincie dan wel bij Netwerkstad Zwolle – Kampen liggen.
3.	A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 <ul style="list-style-type: none">❖ In plaats van de planstudie inzake de 2^e fase van Zuidelijke Ringweg bij Groningen zal er door middel van een gebiedsgerichte verkenning een evaluatie worden gestart naar de effecten van de 1^e fase van de Zuidelijke Ringweg en de getroffen OV-maatregelen. Op basis van de uitkomsten van deze verkenning zal een besluit worden genomen over het vervolgtraject. Voorafgaand aan deze verkenning zullen Verkeer en Waterstaat en het Samenwerkingsverband Noord-Nederland gezamenlijk bezien welke ontwikkelingen, randvoorwaarden, tijdsplanning en doelstellingen er aan deze verkenning ten grondslag moeten komen te liggen. In dat kader wordt ook bezien op welke wijze alternatieve oplossingen op het bestaande tracé in de verkenning meegenomen kunnen worden.
	VERLENGING MIT 2011 – 2014

4.	<p>A31/Haak om Leeuwarden</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Samenwerkingsverband Noord-Nederland is tevreden over opname van de A31/Haak om Leeuwarden in het MIT. De concept Trajectnota/MER is inmiddels ter toetsing aangeboden aan het rijk. Medio 2005 vindt standpuntbepaling van het rijk en vervolgoverleg met de regio plaats over definitie, planning en financiering van het project.
	OVERIGE AFSPRAKEN
5.	<p>N33 A7 – Veendam – Assen en N34 De punt Holsloot</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Regio en rijk bekijken gezamenlijk, op basis van de beschikbare middelen en de inzet van privaat geld, de mogelijkheden van het gefaseerd aanpakken van de N33. Provincies en regionale partijen streven fasegewijs naar een verdubbeling; ❖ Voor de verbetering van de verkeersveiligheid op de N33 en N34 is in totaal een rijksbedrag van € 2,58 miljoen beschikbaar. Dit bedrag is inclusief het budget voor het aanbrengen van de Essentiële Herkenbaarheidskenmerken op de N33. Verder is Verkeer en Waterstaat bereid om te participeren in de regionale gebiedsgerichte benuttingstudie voor de knoop Assen/Zuid en knoop A7/Veendam – Zuidbroek. Het voortouw ligt bij de regio.
6.	<p>Decentralisatie rijkswegen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De inventarisaties naar de stand van zaken van de N46 en de N34 zullen naar verwachting op 1 februari 2005 gereed zijn. Op basis van deze inventarisaties kunnen de onderhandelingen voor de overdracht van deze rijkswegen aan de provincies zo spoedig mogelijk worden gestart. Verkeer en Waterstaat stelt zich daarbij op het standpunt dat wegen alleen integraal worden overgedragen.
7.	<p>Zeesluis Delfzijl</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Samenwerkingsverband Noord-Nederland zal een notitie maken over de mogelijke problematiek ten aanzien van de zeesluis bij Delfzijl. Op basis van deze notitie wordt door Verkeer en Waterstaat bezien of het noodzakelijk is om op de langere termijn een verkenning te starten.
8.	<p>Centrale AS Dokkum – Drachten</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De opwaardering van de Centrale As Dokkum – Drachten heeft betrekking op een provinciale weg en is daarom een zaak voor de provincie Friesland. De Tracé/Mer-studie is binnenkort gereed. De resultaten van deze studie zullen aan Verkeer en Waterstaat worden aangeboden.
9.	Spoor

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none">❖ Het werkdocument spoorvisie Noord-Nederland dat in september jl. aan de minister en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat is overhandigd zal door de regio verder worden besproken met de spoorsector. Het rijk zal met de regio meewerken aan het verder ontwikkelen van de spoorvisie Noord-Nederland. Het staat het Samenwerkingsverband Noord-Nederland vrij met ProRail afspraken te maken over de spoorse kant van het Kolibri-OV. Naar verwachting is de definitieve regionale spoorvisie medio 2005 afgerond. |
|--|---|

BIJLAGE 2: AFSPRAKENLIJST BESTUURLIJK OVERLEG MIT MET LANDSDEEL OOST

	MIT TOT EN MET 2010
1.	<p>A28 Hattemerbroek – Zwolle – Meppel</p> <ul style="list-style-type: none">❖ Er is overeenstemming bereikt met het Landsdeel Noord en het Landsdeel Oost over een nieuwe afspraak voor vervolgpcedures;❖ Voor het ZSM2 project A28 Zwolle – Meppel zal de verkorte Tracéwetprocedure worden gevolgd waarin een benuttingsalternatief en een sober alternatief van 2x3 tussen aansluiting Ommen en knooppunt Lankhorst en 2x4 (inclusief bestaande weefstrook) tussen knooppunt Hattemerbroek en de aansluiting Zwolle-Zuid worden opgenomen. De maatregelen moeten passen binnen het taakstellende budget van het ZSM-programma. De mogelijke verplaatsing van de aansluiting Staphorst kan in de procedure worden meegenomen als het Rijk en Staphorst het eens worden over een financiële verdeelsleutel voor de realisatie ervan. Realisatie is voorzien in de periode 2007 – 2010;❖ Indien de ombouw van het knooppunt Lankhorst procedureel kan worden versneld via de bestemmingsplanprocedure dan heeft dat de voorkeur;❖ Voor de lange termijn wordt, in plaats van de bestaande afspraak over de gezamenlijke planstudie voor de A28, een gebiedsgerichte verkenning voor de regio Zwolle – Kampen gestart. De samenhang tussen hoofdwegennet en onderliggend wegennet is onderwerp van deze verkenning. Ook de aansluiting van de N35 op de A28 wordt daarin meegenomen. Conform de spelregels van de MIT-verkenning nieuwe stijl kan het initiatief bij provincie dan wel bij Netwerkstad Zwolle – Kampen liggen.
2.	<p>N35 Nijverdal</p> <ul style="list-style-type: none">❖ Met de regio is een compromis bereikt voor de oplossing van de situatie rond de N35 en verwoord in onderstaand tekstvoorstel voor de conceptovereenkomst over dit project: <i>“De realisatie van het dak op de spoortunnel, en de veiligheidsvoorzieningen voor spoortunnel én wegtunnel hebben dezelfde status (1^e prioriteit). De mogelijke verlenging van de verdiepte ligging aan de oostelijke zijde van de tunnel heeft 2^e prioriteit. Het aanbestedingsresultaat wordt afgewacht om te bezien of extra middelen noodzakelijk zijn. Aanbestedingsresultaten kunnen nog onder de raming uitkomen gezien de huidige marktsituatie</i> <i>Mogelijke aanbestedingsmeevallers worden als eerste ingezet om de kosten van het spoortunneldak en veiligheidsvoorzieningen van weg- en spoortunnel te dekken. De daarmee samenhangende kosten die uitgaan boven het taakstellend budget (zie artikel 1, lid d van de Overeenkomst, versie 15) worden door het rijk en de provincie (namens de regio) op basis van 50% -50% gedeeld. Voor de garantstelling van de provincie (namens de regio) en het Rijk geldt een maximum van 13 mln. euro (prijspeil 1-1-2004). Hierbij wordt uitgegaan van een veiligheidsconcept met een tunnelbreedte van 7,10 meter. Aanvullende optimalisaties op het gebied van leefbaarheid kunnen alleen dan worden uitgevoerd als het aanbestedingsresultaat met inbegrip van de functionele eisen voor tunnelveiligheid en dak onder het taakstellend budget uitkomt.</i> <i>Komt het aanbestedingsresultaat boven het taakstellend budget + de garantstelling van</i>

	<p><i>2x13 mln. dan gaan partijen met elkaar om de tafel zitten om over versoberingen in het project te praten”;</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Deze afspraak zal worden verwerkt in de betreffende artikelen van de Overeenkomst ON1414 (versie 15).
3.	<p>A73 / Stadsbrug Nijmegen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De regio vraagt om opname van het project Stadsbrug in het MIT als groot regionaal/lokaal project en om een aanvullende rijksbijdrage voor de realisatie van de tweede stadsbrug. Het voorstel is om verder te werken op basis van het convenant over de Waaloverschrijdende capaciteit (A50/A73/stadsbrug) waarin in artikel 9 de convenantpartners de principebereidheid uitspreken om te komen tot een aanvullend convenant voor de samenwerking inzake realisatie. Dit in relatie tot de problematiek zoals verwoord bij het punt A12/doortrekking A15; ❖ Verder praten over financiële afspraken rond de stadsbrug kan op het moment dat de regio helderheid heeft met betrekking tot het totale financiële plaatje voor dit project, inclusief onderscheid naar subsidiabele en niet-subsidiabele kosten. De intentie is om hier in het eerste kwartaal 2005 duidelijkheid over te hebben.
4.	<p>Beter Bereikbaar Vallei, Stedendriehoek, Zwolle - Kampen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Verkeer en Waterstaat staat positief tegenover deze initiatieven en zal de mogelijkheden bezien van eventuele financiële ondersteuning in relatie tot de invulling van de motie Van Hijum; ❖ Uiteraard participeert Verkeer en Waterstaat graag in deze initiatieven door middel van de deskundige inbreng van Rijkswaterstaat Oost-Nederland als netwerkmanager van het Rijkswegennet. <p><i>NB: Inmiddels is door de minister van Verkeer en Waterstaat besloten om in totaal € 15 miljoen beschikbaar te stellen voor de initiatieven Beter bereikbaar Vallei, Stedendriehoek en Zwolle – Kampen onder de voorwaarde dat de regio ook minimaal een bijdrage van € 15 miljoen doet. Zie daarvoor de beoogde invulling van het amendement Van Hijum.</i></p>
5.	<p>Hart voor Dieren</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De coördinerend minister voor dit project is de minister van VROM. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de bijdrage aan Hart voor Dieren volledig meerjarig overgeboekt naar de begroting van VROM. Naar de mening van de regio is alleen het eerste jaar overgemaakt naar VROM en resteren er nog 4 jaartranches van elk € 4,29 miljoen. De ministeries van VROM en Verkeer en Waterstaat zullen zoeken naar een technische oplossing voor de door de regio aangekaarte indexeringsproblematiek.
6.	<p>N340 Zwolle – Ommen, verkeersveiligheidspilot</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Op basis van een haalbaarheidsstudie die is uitgevoerd door de provincie in samenwerking met de Adviesdienst Verkeer en Vervoer en SWOV heeft de provincie besloten op de N340 een verkeersveiligheidspilot uit te voeren met een 2+1 strooks Niet-Autosnelweg en eventueel gebruik van cable-barriers. Naar de resultaten van dit project wordt door vele

	<p>partijen uitgekeken;</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Verkeer en Waterstaat staat positief tegenover het initiatief van de provincie. Rijkswaterstaat Oost-Nederland en de Adviesdienst Verkeer en Vervoer zullen graag meedenken en hun deskundigheid ter beschikking stellen in de begeleiding van dit pilotproject.
7.	<p>N50 (brug Ramspol)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In het MIT 2005 is een taakstellend budget opgenomen van € 41 miljoen voor de Ramspolbrug en het wegvak Ramspol – Ens. Er bestaat overeenstemming over het feit, dat voldoende financiële middelen beschikbaar moeten zijn voor een toekomstvaste Ramspolbrug en een verkeersveilig wegvak Ramspol - Ens. <p><i>NB: Inmiddels is door de minister van Verkeer en Waterstaat besloten om het taakstellende budget voor dit project op te hogen van € 41 miljoen naar € 70 miljoen. Financiering van de aanvullende € 29 miljoen zal na 2010 plaatsvinden.</i></p>
8.	<p>Almelo verdiept</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afsproken is dat Verkeer en Waterstaat overleg heeft met de gemeente Almelo over het verloop van de aanbestedingsprocedure van Almelo Verdiept.
	VERLENGING MIT 2011 – 2014
9.	<p>A1 Barneveld – Deventer en Deventer – Hengelo</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Volgens de analyses uit de Nota Mobiliteit deel I zijn hier geen knelpunten. Afsproken is om nogmaals samen met de regio naar de (uitgangspunten voor de) analyses te kijken; ❖ Afsproken is verder om in het kader van de lopende tracéwetprocedures tot publicatie van de trajectnota's MER over te gaan. Op basis van deel III van de Nota Mobiliteit en de daar in gepubliceerde knelpuntanalyse zal vervolgens een standpunt worden ingenomen over het al dan niet vervolgen van de procedures.
10.	<p>A12 Ede – Duitse grens in combinatie met de doortrekking A15</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Op basis van de knelpuntanalyse uit de Nota Mobiliteit komt Verkeer en Waterstaat tot de conclusie dat de doortrekking van de A15 tot 2020 niet aan de orde zou komen. Er is echter een fout geslopen in de berekeningen van de analyse waardoor het wegennetwerk op de A12 boven Arnhem niet goed is meegenomen. Het Nota Mobiliteit traject Ede (Knooppunt A30 Maanderbroek) – Arnhem (Knooppunt Waterberg) zal hierdoor volgens de inschatting van de deskundigen van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer een knelpunt worden. Bij herstel van dit probleem wijzigt de knelpuntenkaart van de Nota Mobiliteit bij deel III; ❖ Met de regio is afsproken dat deze fout zal worden hersteld ten behoeve van de knelpuntanalyse voor deel III van de Nota Mobiliteit. Bij het herstel zal een quick scan op netwerkniveau worden gemaakt waarbij ook een oplossing voor het knelpunt op de A12 wordt onderzocht via de doortrekking A15. Mede op basis van de uitkomsten hiervan zal

	<p>Verkeer en Waterstaat in overleg met de regio nadere afspraken maken over de A12 en de doortrekking A15. Deze afspraak moet in de eerste helft van 2005 zijn afgerond om mee te kunnen lopen in het traject van deel III van de Nota Mobiliteit.</p>
11.	<p>N18 Varsseveld – Enschede</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De regio is blij met de opname van de afspraken over de N18 in het huidige MIT. Het nu beschikbare geld volstaat naar verwachting voor een aantal omleidingen die de grootste knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en leefomgeving oplossen; ❖ Afgesproken wordt, dat er door alle regionale partijen eerst helderheid wordt gegeven over de financiële bijdrage aan het project tot met 2010, voordat verder wordt gesproken over de mogelijkheden van eventuele aanvullende financiële afspraken voor de periode na 2010; ❖ De regio zal volgend jaar terugkomen op dit project, inclusief een uitspraak over een (aanvullende) regionale financiële bijdrage.
	<p>DOORKIJK MIT 2015 – 2020</p>
12.	<p>HSL-Oost</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het kabinet heeft gekozen voor een benuttingsvariant voor de HSL-Oost waarvoor de maatregelen gerealiseerd zullen zijn in 2015. Hiermee wordt een tamelijk snelle treinverbinding gerealiseerd. De wens van de regio voor verdergaande investering na 2015 in de HSL-Oost is volgens Verkeer en Waterstaat op basis van het in de Nota Mobiliteit geformuleerde beleid niet aan de orde.

BIJLAGE 3: AFSPRAKENLIJST BESTUURLIJK OVERLEG MIT MET LANDSDEEL WEST

UTRECHT

	MIT TOT EN MET 2010
1.	<p>Ongelijkvloerse spookruisingen Utrecht-Veenendaal</p> <ul style="list-style-type: none">❖ De Minister heeft aan de regio toegezegd mee te willen werken aan een versnelling van de ongelijkvloerse kruisingen voor Driebergen, Maarsbergen en Bunnik indien de regio voorfinanciert. De aanpak van de spookruisingen staat nu gepland vanaf 2009;❖ De regio komt binnenkort met een voorstel tot voorfinanciering, zodat versnelling van de uitvoering mogelijk is. De rentelasten van de voorfinanciering zijn voor de regio;❖ ProRail doet onderzoek naar de kosten van een oplossing voor maaiveld en oplossing met verhoogde ligging.
2.	<p>A12 Maarsbergen – Veenendaal</p> <ul style="list-style-type: none">❖ Procedureel wordt mogelijk gemaakt dat er rond 2006 een Tracébesluit ligt voor dit wegvak. Start realisatie zou in 2008 kunnen mits er financiële dekking is (€ 110 miljoen). Pas als die dekking er is kan het project naar categorie-1. Verkeer en Waterstaat heeft toegezegd te kijken naar de financiële mogelijkheden. <p><i>NB: Inmiddels is door de minister van Verkeer en Waterstaat besloten om het project A12 Maarsbergen – Veenendaal toe te voegen aan het programma ZSM2, inclusief een structurele sobere uitbreidingsvariant. Tot en met 2010 wordt hiervoor een bedrag van € 50 miljoen overgeheveld naar ZSM2. Voor de financiering na 2010 worden de mogelijkheden nog gezien. Zie daarvoor de beoogde invulling van het amendement Van Hijum.</i></p>
3.	<p>A28 Noordbaan opnemen in ZSM2</p> <ul style="list-style-type: none">❖ De A28 Noordbaan wordt niet opgenomen in het ZSM pakket. In het kader van de quick scan verkenning Utrecht zal naar de A28 Noordbaan gekeken worden (zie verder afspraak onder verlenging MIT 2011 – 2014). Als de A28 zou worden aangepakt moet prioriteitsstelling plaatsvinden binnen de Utrechtse projecten, aangezien voor de A28 geen financiële middelen beschikbaar zijn.
4.	<p>A1 Eemnes – Barneveld</p> <ul style="list-style-type: none">❖ In de doorkijk van het MIT 2015 – 2020 is de planstudie A1 Amsterdam – Amersfoort opgenomen als vervolg op de bestaande planstudie A1 Eemnes – Barneveld, waarbij de scope van die studie wordt aangepast. Het traject Hoevelaken – Barneveld is geen knelpunt volgens de Nota Mobiliteit;❖ Voor de uitvoering van de plannen is niet eerder geld beschikbaar dan na 2014. De aangepaste studie wordt vanaf 2008 opgepakt waarbij het deel Eemnes – Muiderberg aan de studie wordt toegevoegd. Het knooppunt Hoevelaken valt wel onder de studie,

	<p>Hoevelaken – Barneveld niet meer;</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Voor de huidige planstudie betekent dit dat de trajectnota wordt afgerond maar niet ter inzage wordt gelegd.
	VERLENGING MIT 2011 – 2014
5.	<p>Gebiedsgerichte verkenning Utrecht</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Verkeer en Waterstaat doet in samenspraak met de regio een preverkenning naar de scope van de verkenning. Dit moet afgerond zijn voor het uitkomen van deel III van de Nota Mobiliteit. Deze préverkenning richt zich op het inventariseren van de samenhang tussen de ring en de aansluitende wegen (A 27/A28/A1, NRU en de A2 en de A 12), lopende planstudies en beschikbare onderzoeken; ❖ Na de verkenning starten met één of meerdere planstudies. Deze planstudies krijgen dan een vervolg binnen de budgettaire kaders van het verlengde MIT; ❖ De préverkenning kan er toe leiden dat de scope van lopende planstudies zal wijzigen. Projecten die in de realisatie zitten zullen niet worden gewijzigd.
	DOORKIJK MIT 2015 – 2020
6.	<p>TEN-kwaliteit spoorverbinding Utrecht - Duitse grens</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Alle in het kabinetsstandpunt vastgelegde maatregelen zullen in de periode 2009 – 2015 worden gerealiseerd en niet meer dan dat. Er zal een overzicht in de tijd gemaakt worden van de aanpak van de maatregelen. Tevens volgt vanuit Verkeer en Waterstaat een voorstel tot een tegemoetkoming in de gemaakte kosten van gemeenten voor alternatieve plannen.
7.	<p>Randstadspoor</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Kennis wordt genomen van de wens van de regio ook na 2015 Randstadspoor ten aanzien van stations die zijn afgevallen op de agenda te houden. Op basis van eerder gemaakte afspraken over Randstadspoor blijft hiervoor een bedrag van €56 miljoen gereserveerd staan. In het bestuurlijk overleg is overeengekomen dat €56 miljoen, prijspeil 2003, zal vrijvallen ten gunste van de begroting van Verkeer en Waterstaat en dat deze in de periode na 2015 zal worden bestemd voor infrastructuurprojecten in de regio Utrecht.
8.	<p>Stichtse lijn</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De Stichtse lijn zit niet in de plannen van Verkeer en Waterstaat en zal daar ook niet in worden opgenomen. De woningbouwopgave in Almere geeft daar geen aanleiding toe. De Gooiboog is al een bestaande verbinding. Als de regio zelf een verkenning wenst kan zij dat doen. De regio wordt geadviseerd te denken aan andere vormen van openbaar vervoer, bijvoorbeeld bussen.

	MIT TOT EN MET 2010
1.	<p>Zuidtangent (Oost/West)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Na afronding van de lopende studies door de regio zal de minister van Verkeer en Waterstaat besluiten of het project als planstudie wordt opgenomen in het MIT. Deze opname is afhankelijk van een rijksbesluit over de vraag of sprake is van één of twee projecten (afhankelijk van meerwaarde in exploitatie), of dit project/deze projecten boven de BDU-grens uitkomen en welke MIT-bijdrage daarbij hoort.
2.	<p>N201 en N525 Hilversum Mediapark</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De provincie Noord-Holland verschaft Verkeer en Waterstaat aanvullende informatie over het project N525 Mediapark Hilversum en Verkeer en Waterstaat zal deze informatie beoordelen. Na beoordeling zal een eventueel resterend bedrag van de gereserveerde € 50 miljoen voor Mediapark in de regio worden geherinvesteerd. Dit in lijn met de – bij bestuurlijk overleg in 2003 – gemaakte afspraak dat gelden die zijn toegezegd aan de Noordvleugel binnen de regio blijven; ❖ Op basis van een unaniem verzoek van de regio is afgesproken dat het eventueel resterende bedrag van Mediapark in de N201 zal worden geïnvesteerd. De rijksbijdrage voor het project N201 zal daarmee worden verhoogd naar € 140 miljoen + eventueel overblijvende middelen uit Mediapark.
3.	<p>Omlegging Badhoevedorp / A4/A9 Knooppunt Badhoevedorp</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Overeengekomen is dat vóór 1 juli 2005 gekomen zal worden tot concrete afspraken tussen regio en rijk en tot een definitief go/no go besluit over de omlegging Badhoevedorp (het alternatief van de regio voor de aanpassing van A4/A9 Knooppunt Badhoevedorp); ❖ De afspraak is gemaakt om tot dat moment vast te houden aan de bestaande reservering van de middelen in het MIT voor A4/A9 Knooppunt Badhoevedorp; ❖ Indien het plan voor de omlegging van de A9 bij Badhoevedorp – waarvan het initiatief bij de regio ligt – voor de minister van Verkeer en Waterstaat wederom niet haalbaar geacht wordt (zie uitkomsten bestuurlijk overleg van 2003), dan zal de A4/A9 Knooppunt Badhoevedorp conform het huidige MIT ter hand worden genomen.
4.	<p>Zuiderzeelijn</p> <p>1. Met de Noordvleugel wordt op dit moment gewerkt aan het Programma van Eisen voor de Zuiderzeelijn, waarbij ook de regionale functie van de Zuiderzeelijn wordt betrokken. In januari 2005 zal Bestuurlijk Overleg worden gepland tussen rijk, Regionale Stuurgroep (SNN+) en het Platform Bereikbaarheid Noordvleugel.</p>
5.	<p>A10 Zuidas</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In de periode 2011 – 2020 wordt – als onderdeel van de totale bouwopgave uit de Nota

	<p>Mobiliteit – rekening gehouden met een bedrag van € 4,5 miljard dat benodigd is voor de oplossing van wegnelpunten in de Noordvleugel;</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De A10 Zuidas maakt geen onderdeel uit van de planstudie Schiphol – Almere, maar ligt wel in het studiegebied van deze planstudie. Keuzes voor oplossingen in de planstudie Schiphol – Almere hebben verkeerskundige relaties met (oplossingen voor de planstudie) A10 Zuidas; ❖ De minister van Verkeer en Waterstaat heeft aangegeven dat een rijksbijdrage in de financiering van de A10 Zuidas voor de weg (op basis van de benodigde functionaliteit in het dijkalternatief) uit het eerdergenoemde bedrag van € 4,5 miljard zal geschieden.
6.	<p>Studie spoorring Amsterdam</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In zijn algemeenheid kan de regio ProRail verzoeken deel te nemen aan het vervolg op de studie spoorring (welke door de regionale partners is uitgevoerd). De eventuele inbreng en inzet van ProRail zal de regio zelf financieren.
7.	<p>N50 Ramspol – Ens</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In het MIT tot en met 2010 is € 41 miljoen gereserveerd. Op basis van de voorliggende Trajectnota/MER zal tot een keuze gekomen worden, al dan niet met een fasering. Afhankelijk van de keuze kan herprioritering van middelen door de regio binnen de Noordvleugel aan de orde zijn. <p><i>NB: Inmiddels is door de minister van Verkeer en Waterstaat besloten om het taakstellende budget voor dit project op te hogen van € 41 miljoen naar € 70 miljoen. Financiering van de aanvullende € 29 miljoen zal na 2010 plaatsvinden.</i></p>
8.	<p>Coentunnel/ Westrandweg</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Hoewel de minister de optie van tolheffing openhoudt, blijven de afspraken zoals neergelegd in de bestuursovereenkomst staan. Minister en regio houden vast aan de afgesproken opleverdatum.
9.	<p>Schiphol/Almere (inclusief Hollandse Brug)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De regio is het eens met de prioritering van dit project inclusief de afspraak om in 2006 te komen tot concrete afspraken over de hoofdkeuze van het tracé. De relatie met en de functie van de (regionale) IJmeerweg krijgen aandacht van rijk en regio; ❖ De afspraak dat de Hollandse Brug als herkenbaar onderdeel wordt meegenomen in de uitwerking van de planstudie Schiphol/Almere is herbevestigd.
10.	<p>Regionet</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Zowel rijk als regio komen begin 2005 tot spoedige besluitvorming over de projectnota voor het € 170 miljoen-pakket (MIT beslisdokument 3), zodat in de eerste helft van 2005 beschikkingen kunnen worden afgegeven; ❖ Het project Haarlem West is opgenomen in het pakket.

11.	<p>Hanzelijn</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het projectblad in het MIT-Projectenboek wordt gecorrigeerd van “oplevering na 2012/2013” in “oplevering 2012/2013”. Ditzelfde zal gebeuren in bijlage 1 van de verlenging/doorkijk van het MIT (p. 25).
	<p>VERLENGING MIT 2011 – 2014</p>
12.	<p>A4 De Hoek – Prins Clausplein / Parallelstructuur Haarlemmermeer</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In het verlengde MIT is aangekondigd dat de bestaande planstudie A4 De Hoek – Prins Clausplein zal worden voortgezet, maar dat de scope mogelijk zal worden aangepast. In het bestuurlijk overleg is afgesproken dat de besluitvorming in het kader van de trajectstudie A4 zal worden voortgezet voor het gehele tracé tussen De Hoek en Prins Clausplein in samenhang met de parallelstructuur Haarlemmermeer. In het standpunt zal worden aangegeven hoe het voorkeursalternatief wordt uitgewerkt en hoe de regio (de relatie met het onderliggende wegennet) daarbij wordt betrokken.
	<p>DOORKIJK MIT 2015 – 2020</p>
13.	<p>Zeepoort IJmond</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Verkeer en Waterstaat zal de uitkomsten van de studie door de regio naar varianten voor de Zeepoort IJmond nader bezien in de periode tot maart 2005; ❖ Verkeer en Waterstaat toetst – mede op basis van een toets van het CPB – de voorstellen van de regio (sluis- en niet-sluisoplossingen) op nut en noodzaak; ❖ De minister van Verkeer en Waterstaat heeft aangegeven dat om de haalbaarheid van het project te vergroten, de regio haar financiële bijdrage aan een nieuwe sluis zou moeten verdubbelen; ❖ In maart 2005 zal een volgend Bestuurlijk overleg plaatsvinden, waarbij de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM hun standpunt ten aanzien van de voorgestelde oplossingsrichting geven.

ZUID-HOLLAND

	ALGEMEEN
1.	De afspraken over projecten uit de bestuurlijke overleggen tussen rijk en Zuid-Holland van 2002 en 2003 blijven onverkort gelden. De afspraken, die hieronder ten aanzien van een aantal van deze projecten worden gemaakt zijn nadere invullingen van de eerdere afspraken.
	MIT TOT EN MET 2010
2.	A15 Maasvlakte – Vaanplein <ul style="list-style-type: none">❖ Met de regio is in 2002 afgesproken dat wordt uitgegaan van de realisatie van de benuttingsvariant inclusief de aanleg van een tweede Botlek tunnel. Tegelijkertijd is de bestuurlijke afspraak gemaakt dat er een goede oplossing komt voor het nautische knelpunt met betrekking tot de huidige Botlekbrug. Deze brug is functioneel nodig voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, langzaam verkeer en spoor¹;❖ Voor de A15 Maasvlakte – Vaanplein worden in het MIT middelen gereserveerd om zowel het wegprobleem als het nautische knelpunt te kunnen oplossen. Naast de reeds in het MIT 2005 opgenomen € 630 miljoen wordt een aanvullend bedrag (orde van grootte € 640 miljoen in het MIT gereserveerd. De bedragen betreffen zowel de produktuitgaven (PU's) als directe uitvoeringsuitgaven (DUU's). Dit bedrag wordt gefinancierd uit het gereserveerde bedrag van PMR (post ontsluitende infrastructuur), voorlopige reserveringen uit het FES/Infrastructuurfonds 2011 – 2014 en uit het onderhoudsbudget met betrekking tot A15 Maasvlakte – Vaanplein;❖ Het nautische knelpunt kan het best worden opgelost als de huidige Botlekbrug er niet meer zou zijn. Dit kan alleen als er volwaardige alternatieven zijn voor de functies, die een brug thans heeft. In dat kader is het volgende afgesproken:<ul style="list-style-type: none">➤ Verkeer en Waterstaat en de stadsregio Rotterdam gaan na wat de (financiële en technische) mogelijkheden zijn om de functie, die de brug heeft ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen te integreren in de functie die de tunnel heeft;➤ Tevens wordt in beeld gebracht hoe de andere brugfuncties (langzaam verkeer en spoor) gewaarborgd kunnen worden op het moment dat er geen sprake meer is van een brug;➤ Het eindbeeld van deze exercitie moet passen binnen de financieel gereserveerde rijksmiddelen (€ 1.270 miljoen) al dan niet aangevuld met regionale middelen. De exercitie moet vóór 31 maart 2005 zijn afgerond. De uitkomsten van de exercitie worden besproken in een (bestuurlijk) overleg, waarna definitieve besluitvorming plaatsvindt over de variant die wordt uitgewerkt in het ontwerp Tracébesluit.
3.	Spoortunnel Delft

¹ De brug heeft functie naast de Botlekspoortunnel ten behoeve van rangerend treinverkeer en als omleidingroute als de spoortunnel gestremd is.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ De rijksbijdrage van maximaal € 344 miljoen ten behoeve van de spoortunnel Delft is gewaarborgd. Over het precieze hoe en wat vindt nog overleg tussen betrokken rijkspartijen en met de regio plaats.
4.	<p>HSL-Zuid</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Momenteel heeft Den Haag per dag meer dan 20 directe internationale spooraansluitingen. Door ingebruikname van de HSL-Zuid daalt dit aantal tot 4 aansluitingen per dag via de HSL-Zuid. Den Haag wil in overleg treden met de HSA om te bezien in hoeverre er – binnen de contractbepalingen tussen het Rijk en de HSA – mogelijkheden zijn om de internationale spoorbereikbaarheid van Den Haag op een aanvaardbaar niveau te houden. Ter voorbereiding op dat overleg wil Den Haag graag inzicht hebben in de cijfers/feiten achter de afspraken tussen het Rijk en de HSA; ❖ De afspraak wordt gemaakt dat Den Haag op korte termijn inzicht wordt gegeven in de afspraken tussen het Rijk en HSA. Tevens zal Verkeer en Waterstaat de HSA aanbevelen in overleg te gaan met Den Haag.
5.	<p>A4 Delft – Schiedam</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Op 22 november jl. is tussen Verkeer en Waterstaat en de provincie afgesproken dat voor de A4 Delft – Schiedam € 475 miljoen in het MIT gereserveerd blijft.
6.	<p>Stations Schiedam – Kethel/Spaland en Sassenheim</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk reserveert voor opening van de stations Kethel/Spaland en Sassenheim €8,5 miljoen indien is voldaan aan de criteria, die gelden voor de aanleg van basisstations.
7.	<p>Randstadrail</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Conform de gemaakte afspraken over het MIT-mandje in 2002 en 2003 wordt onderzocht in hoeverre de declaraties, die de stadsregio Rotterdam en het stadsgewest Haaglanden (in totaal € 365 miljoen) indienen voor Randstadrail, betaald kunnen worden vanuit onderuitputting. Het kasoverschot van de Beneluxlijn wordt gebruikt voor dekking van de declaraties van de Rotterdamse deelprojecten van Randstadrail. Het resterende bedrag aan onderuitputting wordt over Haaglanden en Rotterdam verdeeld naar rato van de ingediende declaraties.
8.	<p>Capaciteit Den Haag CS in relatie tot Randstadrail</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het rijk, de gemeente Den Haag en het stadsgewest Haaglanden herbevestigen de gezamenlijke verantwoordelijkheid om te komen tot oplossing van toekomstige knelpunten bij de aanlanding van Randstadrail op de sporen 11 en 12 van Den Haag CS.
9.	<p>Netwerkbenadering regionale bereikbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Vanuit het besef dat het hoofdwegennet en onderliggend wegennet één samenhangend

	<p>netwerk vormt, werken V&W en de Zuidvleugelpartners samen bij de aanpak van knelpunten. In een gebiedsgerichte aanpak worden hiertoe de mogelijkheden onderzocht. V&W heeft middelen gereserveerd om knelpunten op HWN op te lossen. Indien dit kosteneffectiever kan door ingrepen op het OWN dan kan dat uit het budget voor HWN bekostigd worden. Ook het omgekeerde kan gelden.</p>
10.	<p>Verkenning Stedenbaan</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Na afronding van de verkenning Stedenbaan zullen partijen nadere afspraken maken over de uitkomsten. In dit kader kan ook de positie van het station Dordrecht-Amstelwijck aan de orde komen.
	<p>VERLENGING MIT 2011 – 2014</p>
11.	<p>A13/A16</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In 2002 zijn ten aanzien van dit project afspraken² gemaakt over het herschikken van de voor dit project gereserveerde middelen (€ 280 miljoen) over andere projecten (A4 Delft – Schiedam, A15 Maasvlakte – Vaanplein en Rotterdam Centraal). Er zou € 30 miljoen beschikbaar blijven voor de A13/A16 in relatie tot de problematiek Overschie. Tevens is toen afgesproken dat de planstudie zou worden hervat en dat de financiering van de A13/A16 (ruim € 1 miljard) zou worden betrokken bij de besluitvorming over het MIT 2011 – 2014. ❖ Partijen hebben het volgende geconstateerd: <ul style="list-style-type: none"> ➤ De herschikking over de andere projecten heeft plaatsgevonden conform afspraak MIT 2002; ➤ De planstudie A13/A16 is hervat; ➤ In de periode 2011 – 2014 is in het MIT geen financiering voorzien voor de A13/16³. Het project is wel opgenomen in de doorkijk MIT 2015 – 2020. ❖ Partijen spreken het volgende af: <ul style="list-style-type: none"> ➤ De voor de problematiek van Overschie gereserveerde € 30 miljoen wordt ingezet voor de capaciteitsuitbreiding op de knoop A13-N209 en voor aanvullende maatregelen die in het kader van de pilot Luteijn worden ontwikkeld; ➤ De A13/A16 is van groot belang voor de oplossing van een aantal knelpunten in de Noordrand van Rotterdam, zowel in verkeersafwikkeling, leefbaarheid als ruimtelijke en economische ontwikkeling. Het project heeft daarom in eerdere afspraken (onder andere MIT-mandjes 2002 en 2003) een hoge prioriteit gekregen. Om deze reden heeft dit project hoge prioriteit, indien in de MIT-periode 2011-2014 vrij besteedbare middelen ontstaan als gevolg van herprioritering van projecten, dan wel vergroting van het beschikbare budget door bijvoorbeeld een toename van de FES-middelen. Beoordeling van die prioriteit gebeurt op basis van het geldende beleidskader in de

² Onder andere: De financiering zal worden betrokken bij de besluitvorming over het MIT 2011 – 2014, dan wel op eerdere momenten waarop middelen beschikbaar komen.

³ In de Nota Mobiliteit staat welke knelpunten het meest urgent zijn om in deze periode voor financiering in aanmerking te komen. Het rijk is van oordeel dat de A13/16 op basis van deze exercitie niet tot deze urgente knelpunten behoort.

	<p>Nota Mobiliteit (deel 3). Partijen zullen elkaar jaarlijks informeren of zich wederzijdse financieringsmogelijkheden voordoen, waardoor de start van de realisatie van de A13/A16 eerder zou kunnen plaatsvinden dan de doorkijk van het MIT nu aangeeft;</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ De procedure wordt conform de eerdere afspraken met voortvarendheid voortgezet; de startnotitie MER wordt naar verwachting vóór 1 juli 2005 gepubliceerd.
12.	<p>Rijn-Gouwelijn Oost (Gouda-Alphen-Leiden-Transferium/N44)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Partijen bevestigen dat de rijksbijdrage (€140 miljoen) zo spoedig mogelijk na 2010 ter beschikking zal worden gesteld, of zoveel eerder als mogelijk. Verder vindt op korte termijn nader overleg plaats over de vereiste informatie voor de definitieve beschikking en om de uitkomsten in concrete afspraken tussen provincie en ministerie vast te leggen.
13.	<p>A4 De Hoek – Clausplein</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Waarborgen van de betrouwbaarheid van de wegverbinding tussen de mainports Schiphol en Rotterdam door afronding van de planstudie naar de A4 De Hoek – Clausplein en start met de realisatie.
14.	<p>A4 Zuid</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het rijk doet in overleg met regionale partners een verkenning naar de mogelijkheden van een PPS voor de financiering van de A4-Zuid in samenhang met de A15 Maasvlakte – Vaanplein.
	DOORKIJK MIT 2015 – 2020
15.	<p>Gebiedsstudie Rotterdam</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Partijen constateren dat ook na inzet van prijsbeleid de knelpunten rond Rotterdam in 2020 moeilijk zijn op te lossen⁴. In een gebiedsgerichte studie zal de problematiek nader worden verkend. Op basis van het resultaat zullen zonodig aanvullende voorstellen voor projecten worden vastgesteld. In de studie zal in het bijzonder aandacht worden geschonken aan de problematiek van de A20, in relatie tot de A13/A16 en de A4 en de stedelijke ontwikkeling in de Zuidplaspolder en ontsluiting van de mainport (oeververbinding ten westen van de Beneluxtunnel).

⁴ Pagina 47 Nota Mobiliteit

16.	<p>Structuurvisie Den Haag</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De gemeente Den Haag werkt momenteel aan een structuurvisie voor Den Haag. Afgesproken is dat samen met het ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt bezien hoe de infrastructurele opgave uit de structuurvisie in het MIT-spelregelkader kan worden ingepast.
17.	<p>Stadshavens Rotterdam</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In de periode na 2015 zal de transformatie en ontwikkeling van het gebied rond de Waalhaven nopen tot investeringen in zowel wegontsluiting als de ontsluiting met het openbaar vervoer. Op basis van de nog vast te stellen ontwikkelingsvisie zal door de regio een verkenning worden uitgevoerd.
18.	<p>Betrouwbaarheid Prins Clausplein</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Prins Clausplein is dé schakel tussen de A4/A13 en A12 en van eminent belang voor de bereikbaarheid van en in het stadsgewest Haaglanden. De doorgaande groei van de automobilititeit zal de betrouwbaarheid van het Prins Clausplein steeds verder onder druk zetten. De gezamenlijke wegbeheerders verkennen hoe gekomen kan worden tot een ontlasting van de A4/A13 en A12 en tot het waarborgen van de betrouwbaarheid van het Prins Clausplein.

BIJLAGE 4: AFSPRAKENLIJST BESTUURLIJK OVERLEG MIT MET LANDSDEEL ZUID

ZEELAND

	ALGEMEEN
1.	Herordening in relatie tot Westerschelde <ul style="list-style-type: none">❖ Met Zeeland en Noord-Brabant zijn de mogelijkheden van herordening in het infrastructuurprogramma besproken in relatie tot het dossier (verdieping) Westerschelde. De minister van Verkeer en Waterstaat wil deze mogelijkheden eerst bespreken met de Vlaamse/Belgische collega's, waarna de Tweede Kamer – in relatie tot het totale pakket voor de Westerschelde – zal worden geïnformeerd.

NOORD-BRABANT

	ALGEMEEN
1.	Herordening in relatie tot Westerschelde <ul style="list-style-type: none">❖ Met Zeeland en Noord-Brabant zijn de mogelijkheden van herordening in het infrastructuurprogramma besproken in relatie tot het dossier (verdieping) Westerschelde. De minister van Verkeer en Waterstaat wil deze mogelijkheden eerst bespreken met de Vlaamse/Belgische collega's, waarna de Tweede Kamer – in relatie tot het totale pakket voor de Westerschelde – zal worden geïnformeerd.
	MIT TOT EN MET 2010
2.	Noordwest Tangent Tilburg <ul style="list-style-type: none">❖ De regio hecht aan realisatie van de Noordwest Tangent en vraagt Verkeer en Waterstaat om een bijdrage van € 40 miljoen. Eventueel kan dit in relatie tot het Wilhelminakanaal worden bekeken;❖ In het MIT is € 52 miljoen voor het Wilhelminakanaal gereserveerd. Binnen de regio moet worden bekeken of en hoeveel middelen er aan het Wilhelminakanaal kunnen worden onttrokken ten gunste van de NWT Tilburg. Verkeer en Waterstaat stelt voor het noodzakelijke onderhoud aan het Wilhelminakanaal te plegen en het resterende bedrag in de NWT Tilburg te steken. Wat de regio ook kiest, indien er in de regio overeenstemming over bestaat zal Verkeer en Waterstaat het verschuiven van middelen accorderen. Waar men nu niet voor kiest komt ook niet in een later stadium voor financiering aan de orde.

3.	<p>Sluizen Zuid Willemsvaart</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Bij de sluizen 4, 5 en 6 van de Zuid Willemsvaart is sprake van een onderhoudsachterstand. Aanpak hiervan voor 2010 is noodzakelijk terwijl het benodigde bedrag pas na 2015 beschikbaar is. Totale kosten bedragen € 90 miljoen. De regio heeft aangegeven € 60 miljoen te willen betalen mits Verkeer en Waterstaat € 30 miljoen bijdraagt voor 2010; ❖ De toezegging van Verkeer en Waterstaat voor € 30 miljoen is reeds gedaan in de brief aan de Tweede Kamer over de aanbestedingsmeevaller van de Betuweroute. Hiermee is het probleem opgelost.
4.	<p>BOSE</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De regio heeft de stand van zaken rond het project gemeld. Het meest milieuvriendelijke alternatief betreft een kleine ruit om Eindhoven. De Trajectnota/MER is in concept gereed, in juni 2005 wordt een keuze door het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven verwacht; ❖ Tijdens het bestuurlijk overleg vorig jaar is voor BOSE een taakstellend bedrag van € 50 miljoen ter beschikking gesteld. De minister geeft de regio de tijd tot 1 juni 2005 met een keuze te komen; ❖ Het voorstel voor het private tunnelalternatief wordt door geen van de aanwezige partijen ondersteund.
5.	<p>A2 Den Bosch – Eindhoven</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Voor de A2 Den Bosch – Eindhoven wordt gezien of, passend binnen de speedwetprocedure en de beschikbare financiële middelen, een structurele uitbreiding in het MER kan worden meegenomen.
6.	<p>A2 Leenderheide – Budel</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Voor het ZSM2 project A2 Leenderheide – Budel zal de verkorte Tracéwetprocedure worden gevolgd waarin een benuttingsalternatief en een sober uitbreidingsalternatief worden opgenomen. De maatregelen moeten passen binnen het taakstellende budget van het ZSM-programma. De scope van de huidige Trajectnota/MER zal hierop worden aangepast.
7.	<p>Beter Bereikbaar Zuidoost Brabant (BBZOB)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Ten behoeve van de bereikbaarheid van Eindhoven heeft de regio, conform de Luteijngedachte, een pakket maatregelen à € 25 miljoen opgesteld. De regio vraagt Verkeer en Waterstaat dit pakket te bezien, zowel in het licht van de motie Hijum als in relatie tot de realisatieperiode van de A2 Tangenten Eindhoven; ❖ Het totale pakket zal door de regio en Rijkswaterstaat worden bekeken met als uitgangspunt “een euro voor een euro “. Voorts dient het pakket in relatie tot voorstellen van andere regio's te worden bekeken. <p><i>NB: Inmiddels is door de minister van Verkeer en Waterstaat besloten om in totaal € 15 miljoen beschikbaar te stellen voor het initiatief Beter bereikbaar Zuidoost Brabant onder de voorwaarde dat de regio ook minimaal een bijdrage van € 15 miljoen doet.. Zie daarvoor de</i></p>

	<i>beoogde invulling van het amendement Van Hijum.</i>
8.	<p>A2 Tangenten Eindhoven</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De afspraak van vorig jaar is herbevestigd dat bij de aanbesteding zal worden gevraagd in hoeverre de bouwperiode – in relatie tot de kasritmes – tot 2010 kan worden verkort.
	VERLENGING MIT 2011 – 2014
9.	<p>A27 Lunetten – Hooipolder</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Aangegeven is dat de verkenning is afgerond en dat de voorbereidingen voor de planstudie Lunetten – Hooipolder zijn gestart. De Hoge Snelweg zal in de studie worden betrokken. Voor de situatie rond Utrecht wordt een gebiedsgerichte verkenning gestart. Voor het traject ten zuiden van Hooipolder zullen regio en Rijkswaterstaat in samenwerking, in samenhang met de ruimtelijke ontwikkelingen, de bereikbaarheid verder optimaliseren.
	OVERIGE AFSPRAKEN
10.	<p>N69 Eindhoven – Hasselt</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De realisatie van de N69 Eindhoven – Hasselt wordt door de provincies Brabant en Limburg en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven van nationaal belang geacht vanwege de bereikbaarheid van Brainport Eindhoven als onderdeel van de “technodriehoek” Eindhoven – Aken – Leuven. Daarnaast is de weg van belang ter ontlasting van de regionale problematiek. De regio voert een MER uit, op basis daarvan wordt de situatie verder bekeken; ❖ Volgens Verkeer en Waterstaat is er geen aanleiding om op het eerder ingenomen standpunt (0-alternatief) terug te komen. Daarnaast wordt nogmaals aangegeven dat de regio de N69 van het Rijk over mag nemen. Ook mag de regio zelf een verkenning uitvoeren, conform het spelregelkader MIT-verkenning nieuwe stijl.
11.	<p>N65</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De regio vraagt aandacht voor de knellende situatie op de N65; ❖ Verkeer en Waterstaat heeft aangegeven dat de N65 niet uit de knelpuntenanalyse van de Nota Mobiliteit komt en dus niet voor rijksfinanciering aan de orde is. Het staat de regio vrij om een verkenning op te starten.
12.	<p>OV netwerk Brabantstad</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De regio heeft op basis van de verkenning OV-netwerk een investeringsprogramma (1^e fase) opgesteld. De regio verwacht een bijdrage van het Rijk van een derde van de totale kosten voor het project en ziet dit graag opgenomen in de MIT-doorkijk. Op korte termijn spelen met name discussies rondom derde perron NSP-Breda, Helmond Brandevoort en

	<p>de dienstregeling 2007. De provincie stelt dat een achteruitgang van de dienstregeling niet aan de orde kan zijn in het tweede stedelijk netwerk van Nederland;</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Verkeer en Waterstaat heeft aangegeven dat de rol van OV Brabantstad bij de invulling van de 2^e fase van het herstelplan spoor wordt meegenomen. Welke projecten hier uiteindelijk uit zullen rollen is op dit moment nog niet bekend. Veel van de genoemde plannen staan al in het MIT. Provincie, Verkeer en Waterstaat en de spoorpartijen gaan in januari 2005 gezamenlijk onderzoeken welke capaciteitsuitbreiding op het spoor ontstaat door de punctualiteitstijging en of dit voldoende is om aan de frequentiewens van de regio te voldoen en of er voldoende vraag is.
--	--

LIMBURG

	MIT TOT EN MET 2010
1.	<p>A74</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De provincie maakt zich zorgen over de voortgang van de A74. Verkeer en Waterstaat zegt toe dat er nog in 2004 duidelijkheid zal zijn over het rekenmodel en de verkeersprognose.
2.	<p>Maatregelenpakket Limburg in relatie tot A2 en A76</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De provincie geeft aan dat verbreding van de A76, met het gereedkomen van Parkstad, minder nodig is. Wel is de aansluiting van Parkstad op de A76 nodig. Daarnaast zijn vanaf 2008 interim maatregelen gewenst op de A2 tussen Maasbracht en Born, vanwege de openstelling van de A73; ❖ Verkeer en Waterstaat heeft toegezegd dat – in overleg met Limburg – gekeken zal worden naar de aard en urgentie van het probleem en in het bijzonder naar de relatie met het onderliggend wegennet. Eventueel kan dekking gevonden worden ten laste van het amendement Van Hijum. De provincie krijgt de gegevens waarover Rijkswaterstaat beschikt. <p><i>NB: Inmiddels is door de minister van Verkeer en Waterstaat besloten om maximaal € 60 miljoen beschikbaar te stellen voor het realiseren van de aansluiting van Parkstad op de A76 en het realiseren van interim maatregelen op de A2 tussen Maasbracht en Born. Zie daarvoor de beoogde invulling van het amendement Van Hijum.</i></p>

	VERLENGING MIT 2011 – 2014
3.	<p>Spoorlijn Roermond – Nijmegen en Kerkrade – Maastricht</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Er is nog geen verdeling van de middelen tussen de provincies voor de spoorlijnen Roermond – Nijmegen en Kerkrade – Maastricht. De provincie dringt hierop aan; ❖ Verkeer en Waterstaat geeft de provincies de tijd tot 1 februari 2005 om het eens te worden. Lukt dat niet dan neemt de minister een besluit.
4.	<p>IJzeren Rijn</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De provincie wil voorkomen dat ten behoeve van de IJzeren Rijn maatregelen aan het provinciale wegennet getroffen moeten worden, daar waar deze door de lijn gekruist worden; ❖ Verkeer en Waterstaat verwacht de arbitrage-uitspraak op zeer korte termijn. Zodra deze bekend is zal contact worden opgenomen met Limburg.