

BIJLAGE 1: AFSPRAKENLIJST BESTUURLIJK OVERLEG MIRT/NETWERKAANPAK

A. LANDSDEEL NOORD

1.	<p>MIRT</p> <ul style="list-style-type: none">❖ Rijk en regio zullen gezamenlijk aan de slag gaan om voor het MIRT 2009 zowel de rijksprojecten als de regionale projecten (het gaat hierbij onder andere om de vier prioritaire gebiedsontwikkelingsprojecten in de regio Noord: Groningen Centrale Zone, Leeuwarden Zuidwest, Assen Florijnas, Centrumontwikkeling Emmen) in samenhang op te nemen.❖ Bij de uitwerking van een gemeenschappelijk afweging/beoordelingskader wordt ook het Samenwerkingsverband Noord Nederland betrokken. Het gaat dan om het opstellen van een kader op basis waarvan de infrastructuur- en ruimtelijke-economische projecten in de toekomst breder en meer integraal kunnen worden beoordeeld, waarbij ook gekeken wordt naar aspecten als leefbaarheid, inpassing en ruimtelijke en economische ontwikkeling. Bij de uitwerking van het afweging/beoordelingskader zal ook de discussie over de MIT grens van € 112,5 miljoen worden betrokken.
2.	<p>Ontwikkelagenda's en Samenwerkingsagenda Noord Nederland</p> <ul style="list-style-type: none">❖ De Ontwikkelagenda's worden voor wat betreft de fysieke component in de prioritaire gebiedsontwikkelingsprojecten in Noord-Nederland (Groningen Centrale Zone/Meerstad, Leeuwarden Zuidwest, Assen-Zuid/ Florijnas, Centrumontwikkeling Emmen) opgenomen in de Samenwerkingsagenda Noord Nederland.
3.	<p>Quick wins eerste tranche</p> <ul style="list-style-type: none">❖ De uitvoering van de quick wins eerste tranche, 'Maatregelen Stadsring Leeuwarden' en 'Transferium Hoogkerk', verloopt conform planning.<ul style="list-style-type: none">○ Transferium Hoogkerk: De kruispunten zijn inmiddels gereconstrueerd. Transferium: aanleg start in 2008, afronding begin 2009.○ Maatregelen Stadsring Leeuwarden: De voorbereiding is gestart. Het ontwerp voor het belangrijkste onderdeel, de ongelijkvloerse fietskruising bij het Oostergoplein, wordt uitgewerkt met het oog op de inpassing in de stedelijke omgeving. Start uitvoering: 2008, oplevering: 2009.
4.	<p>Quick wins Netwerkanalyse Groningen-Assen (tweede tranche)</p> <ul style="list-style-type: none">❖ Verkeer en Waterstaat stelt ten behoeve van de quick wins Groningen-Assen € 7 miljoen beschikbaar onder de voorwaarde dat de regio een gelijk bedrag beschikbaar stelt voor de quick wins. Het gaat om de volgende projecten (rijksbijdrage):<ul style="list-style-type: none">○ Doortrekking HOV-as Peizerweg (€ 4 mln);○ Bereikbaarheid busstation Assen (€ 2 mln);○ Transferium Haren (aansluiting HWN/OWN) (€ 1 mln).
5.	<p>Quick wins Netwerkanalyse Leeuwarden, Westergozone, A7-zone (tweede tranche)</p> <ul style="list-style-type: none">❖ Verkeer en Waterstaat stelt ten behoeve van de quick wins Leeuwarden, Westergozone, A7-zone € 5,8 miljoen beschikbaar onder de voorwaarde dat de regio een gelijk bedrag beschikbaar stelt voor de quick wins. Het gaat om de volgende projecten (rijksbijdrage):<ul style="list-style-type: none">○ Fietstunnel onder de stadsring (€ 3,1 mln);

	<ul style="list-style-type: none"> o Twee bewaakte fietsenstalling binnenstad Leeuwarden (€ 2,45 mln); o Transferiumauto-fiets (Goutum) (€ 0,25 mln).
6.	<p>Noordelijke Ontwikkelingsas</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Bij het uitwerken van het in samenhang opnemen van de rijksprojecten en de regionale projecten ten behoeve van het MIRT 2009 zal de Noordelijke Ontwikkelingsas (NOA) worden betrokken. ❖ Er wordt geen aparte lange termijnvisie opgesteld voor het Nationaal Stedelijke Netwerk Groningen-Assen. In plaats daarvan wordt aangesloten bij de lopende processen, waaronder de uitwerking van de NOA.
7.	<p>ProRail</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Verkeer en Waterstaat heeft de door de regio's ervaren problemen geïnventariseerd en deze voorgelegd aan ProRail met het verzoek om commentaar. De regio wordt geïnformeerd over de reactie van ProRail en de vervolprocedure.
8.	<p>Netwerkanalyse Zuid Drenthe: GGB Hoogeveen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De provincie Drenthe, de gemeente Hoogeveen en Rijkswaterstaat Noord Nederland werken samen aan een studie GGB (Gebieds Gericht Benutten) in het gebied rond het knooppunt Hoogeveen. Afhankelijk van de voortgang van de studie worden de uitkomsten geagendeerd voor het bestuurlijk overleg voorjaar 2008. ❖ De voorgestelde kleinschalige maatregel aan het knooppunt Hoogeveen zal naar verwachting in 1e helft van 2008 door Rijkswaterstaat Noord Nederland worden uitgevoerd.
9.	<p>VAZ/Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) fase 2</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio bevestigen de in het voorjaar 2007 gemaakte afspraak ten aanzien van de verkeersproblematiek op de Zuidelijke Ringweg. ❖ Verkeer en Waterstaat en de regio spreken af in januari 2008 het financieringsplan verder te verkennen.
10.	<p>Kolibri/OV-netwerk</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De regio stelt een verzoek op voor een extra rijksbijdrage aan de exploitatie en infrastructuur, voor een kwaliteitsverbetering van het regionaal openbaar vervoer en bespreekt dit in het bestuurlijk overleg voorjaar 2008. ❖ De regio zal hierbij ook aangeven wat de consequenties zijn voor de spoorinfrastructuur en welke aanpassingen nodig zijn in verband met de uitwerking van Kolibri/OV-netwerk.
11.	<p>Masterplan Assen-Zuid en N33 Assen-Zuid – Zuidbroek</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In de lopende planstudie N33 Assen-zuid – Zuidbroek (waarbij rijk en regio het voorkeursalternatief verdubbeling tot 2x2 autoweg zonder vluchtstroken voorstaan) wordt het knooppunt Assen-zuid als halfklaverblad met lusverbinding N33/A28 onderzocht. In het Masterplan Assen-Zuid worden door de regio aanvullende maatregelen voorgesteld voor het knooppunt Assen-zuid. ❖ In overleg met Rijkswaterstaat Noord Nederland brengt de regio op korte termijn in kaart of en zo ja hoe de voorstellen uit het Masterplan (met name de voorgestelde fly-over knooppunt A28/N33) kunnen worden meegenomen in de lopende planstudie. De voorstellen moeten passen binnen de lopende processen en uitvoeringstermijn en binnen afgesproken financiële kaders.

12.	<p>A28 Hattemerbroek-Zwolle-Meppel (inclusief kortsluiting A28/A32)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De A28 is een hoofdverbindingssas. ❖ De onderzoeken naar luchtkwaliteit moeten voldoen aan de recente uitspraken van de Raad van State. ❖ Rijk en regio spannen zich in om de (O)TB/MER voor de A28 Hattemerbroek-Zwolle-Meppel af te ronden en het project in 2010 op te leveren. De aanpassing van het knooppunt Lankhorst verloopt volgens planning.
13.	<p>Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2: Spoorbrug Zuidhorn</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De spoorbrug Zuidhorn wordt als separaat onderdeel uit de planstudie Lemmer-Delfzijl fase 2 gelicht en zo snel mogelijk uitgevoerd, voor zover het beschikbare budget dit toelaat. ❖ De provincies Fryslân en Groningen bieden zo snel mogelijk beslisinformatie aan de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat aan voor een projectbesluit over de spoorbrug. Deze beslisinformatie moet ten minste bestaan uit (1) een update van de PRI-raming en (2) een betaalaritme waaruit duidelijk wordt dat het project in de periode tot 2012 betaald kan worden van kasgeld dat beschikbaar komt door de vertraging van Lemmer-Delfzijl fase 1.
14.	<p>Reconstructie N48 Zuidwolde (Ommen-Hoogeveen)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Verkeer en Waterstaat is zeer doordrongen van het feit dat er sprake is van een probleem op de N48 bij Zuidwolde. Dit kwam ook nadrukkelijk naar voren in het rapport van de Onderzoeksraad Verkeersveiligheid over de veiligheid van de N-wegen. ❖ De inpassing van de reconstructie van de N48 is gecombineerd met het inrichtingsplan van de gemeente. Dit heeft geleid tot een verbeterd uitvoeringsplan. Hierdoor is wel enige vertraging ontstaan. ❖ De minister probeert de reconstructie van de N48 bij Zuidwolde in 2010 uitgevoerd te hebben, maar oplevering van het project in 2011 kan niet worden uitgesloten. De benodigde middelen voor het project blijven ook in 2011 beschikbaar.
15.	<p>Bereikbaarheid Leeuwarden</p> <p>In gezamenlijkheid (regio en rijk) zal worden verkend of er ten aanzien van het voorgestelde maatregelenpakket sprake is van inhoudelijke samenhang (onder andere in relatie tot de ruimtelijke ontwikkeling) en de mogelijkheden van een eventuele bijdrage van het rijk. Afhankelijk van de uitkomsten zal het onderwerp Bereikbaarheid Leeuwarden worden geagendeerd voor het bestuurlijk overleg voorjaar 2008.</p>
16.	<p>Vaarweg Harlingen – Kornwerderzand (De Boontjes)</p> <p>De door de provincie aangeboden voorstudie bevat voldoende informatie voor Verkeer en Waterstaat om een planstudiebesluit te nemen op twee onderdelen na. Verkeer en Waterstaat zal medewerking verlenen aan een MIRT-planstudie (inclusief MER) vanaf het moment dat voldaan is aan de volgende twee voorwaarden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. het bevoegd gezag voor de uiteindelijke vergunningverlening wijst één of meerdere varianten aan die gekwalificeerd kunnen worden als ‘incidentele verdieping’ conform de PKB-Waddenzee. 2. er is een principeakkoord is tussen rijk en regio over de dekking van de projectkosten.
17.	<p>N31 Leeuwarden – Drachten en N/A37 Hoogeveen-Holsloot-Emmen-Duitse grens</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De N31 Leeuwarden – Drachten en N/A37 Hoogeveen-Holsloot-Emmen-Duitse grens zijn op 31 oktober 2007 opgesteld voor het verkeer. ❖ De openingshandeling van beide wegen vindt plaats op 21 januari 2008 in aanwezigheid van de minister van Verkeer en Waterstaat en in Drenthe met zijn Duitse collega Bundesminister Tiefensee, deelstaat minister

	Hirche en Commissaris van de Koning Ter Beek.
18.	<p>A7 Knooppunt Joure</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Ten tijde van het bestuurlijk overleg Noord Nederland waren de tussenresultaten van de lange (na 2020) termijn door de provincie Fryslân onvoldoende uitgewerkt om hierover een besluit te kunnen nemen in relatie tot de gemaakte afspraken tussen rijk en regio betreffende de planning en uitvoering van de toekomstvaste oplossing (in ieder geval tot 2020). ❖ De tussenresultaten worden eind dit jaar verwacht. Als uit de studie blijkt dat er aanleiding is om de maatregelen voor de toekomstvaste oplossing aan te passen, dan moet dit ruim op tijd bekend worden gemaakt aan het ministerie van VenW en RWS Noord Nederland, zodat de uitkomsten kunnen worden meegenomen in het proces. ❖ De uitvoering van maatregelen voor de toekomstvaste oplossing mag geen vertraging oplopen.
19.	<p>Hoofdvaarweg IJsselmeer-Meppel</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio voeren overleg om het vertraagde projectbesluit voor de planstudie vaarweg Meppel-Ramspol (Meppelerdiepkeersluis Zwartsluis) begin 2008 af te ronden, inclusief afspraken over de financiering en over maatregelen in de logistieke keten. Afhankelijk van de uitkomsten van het overleg wordt dit geagendeerd voor het bestuurlijk overleg in het voorjaar 2008.
20.	<p>PVVP's Groningen, Fryslân en Drenthe</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio ontwikkelen in 2008 een nader voorstel voor het meer op een lijn brengen van de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit en de doelstellingen die door de provincies zijn gehanteerd in de PVVP's. ❖ Rijk en regio brengen de risicofactoren in de samenhang tussen de plannen voor ruimtelijk-economische ontwikkeling en verkeer en vervoer, waaronder ruimtelijke planning en planning van ontwikkeling van rijksinfrastructuur, in kaart.

B. LANDSDEEL OOST

1.	<p>MIRT 2008</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Er is nu een Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Momenteel wordt gezien hoe de bestaande spelregels voor besluitvorming en afweging van ruimtelijk fysieke rijksinvesteringen kunnen worden aangepast tot meer geïntegreerde spelregels. Dit betekent overigens niet dat alle middelen in één budget zullen worden samengevoegd. Het rijk wil ervoor zorgen dat de verschillende investeringen elkaar goed aanvullen. ❖ Landsdeel Oost ondersteunt het streven van het MIRT en werkt daar graag aan mee. Naast aandacht voor de R van Ruimte vraagt Landsdeel Oost ook aandacht voor de R van Rails in het bijzonder met betrekking tot de relatie met ProRail. Er is kritiek vanuit diverse landsdelen op de te beperkte studiec capaciteit van ProRail en de beantwoordingstermijn bij vragen van de decentrale overheden. ❖ Het ministerie heeft een brief aan ProRail gezonden met een inventarisatie van de gesignaleerde knelpunten in de relatie ProRail - decentrale overheden. ProRail is om een schriftelijke reactie gevraagd. Zodra de reactie van ProRail beschikbaar is, zal deze worden gecommuniceerd aan de decentrale overheden en zal het ministerie een standpunt innemen.
2.	<p>Anders Betalen voor Mobiliteit</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het kabinet neemt binnenkort een besluit. Vraag is of er een tussenstap wordt gezet of niet. Een eerlijk systeem

	<p>staat voorop. Anders Betalen voor Mobiliteit komt ook nog in het Nationaal Mobiliteitsberaad aan de orde.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Landsdeel Oost is voorstander van een netwerkbenadering waarbij naast het HWN ook het OWN bij de beprijzing wordt meegenomen.
<p>3.</p>	<p>Gevolgen van luchtperikelen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Onlangs is de Tweede Kamer geïnformeerd over de stand van zaken n.a.v. het besluit van de Raad van State dat er een integrale benadering moet plaatsvinden van alle locaties waar zich significante gevolgen voor de luchtkwaliteit zullen voordoen. ❖ Het zoeken is nu naar een uniforme methodiek om de grootte te bepalen van het gebied, waarbinnen de effecten op de luchtkwaliteit moeten worden onderzocht. Het ministerie streeft ernaar de methodiek zo snel mogelijk gereed te hebben. Voor de korte termijn wordt in elk geval 'de bestuurlijke lus' geïntroduceerd, waardoor bij afwijzing van een plan door de Raad van State niet alles overnieuw hoeft, maar het op onderdelen snel gerepareerd kan worden. ❖ Zodra bekend is hoe de nieuwe methode eruit ziet, kan nadien een integrale planning worden opgesteld voor alle betrokken MIT- en ZSM projecten.
<p>4.</p>	<p>Landelijke markt- en capaciteitsanalyses (LMCA's)</p> <p>Op grond van de Nota Mobiliteit wordt de ontwikkeling van de bereikbaarheid over de weg om de twee jaar gemeten. Als uitvloeisel van de netwerkaanpak is besloten dat in 2007 ook voor de andere modaliteiten te doen. Vandaar vier LMCA's. Landsdeel Oost beschouwt de netwerkanalyse, de samenwerkingsagenda's en de LMCA's als basis voor de netwerkaanpak.</p> <p>LMCA Wegen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Voor de wegen is uit de LMCA gebleken dat de NoMo-doelstellingen met de geplande maatregelen in 2020 grosso modo kunnen worden gehaald. Op basis van het totaalbeeld van de LMCA's en de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen zal het ministerie vóór de zomer van 2008 komen met een mobiliteitsvisie, waarin zij o.m. haar ambitieniveau op de wegen aangeeft. ❖ De partners van Landsdeel Oost zijn het niet eens met enkele uitgangspunten van de LMCA Wegen, zoals de groei van het vrachtverkeer. ❖ Het ministerie maakt een landelijke afweging van de ernst van de problematiek en past het gelijkheidsbeginsel toe. Op basis daarvan kent het ministerie een hogere prioriteit toe aan knelpunten elders in Nederland. Dat laat onverlet dat het ministerie altijd bereid is op basis van de feiten overleg te voeren met het landsdeel over ervaren problemen. ❖ Overijssel is mede namens IPO bereid medewerking te verlenen aan het tot stand komen van de visie met betrekking tot de N-wegen opdat deze kan worden meegewogen bij de formulering van de mobiliteitsvisie. ❖ De minister is blij met dit aanbod en aanvaardt de bijdrage. Daarbij geeft hij aan dat het vooral gaat om objectieve criteria. De mobiliteitsvisie zal ook in het Nationaal Mobiliteitsberaad aan de orde komen. <p>LMCA Spoor</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Voor Spoor en Regionaal OV is er een grotere groei mogelijk dan in de NoMo werd voorzien. Het ministerie en het Landsdeel Oost willen het OV graag inzetten voor de verbetering van de stedelijke bereikbaarheid. ❖ Concrete voorstellen tot een bijdrage aan de 5% groei op het spoor kunnen bij het ministerie worden aangemeld. Daar zal de afweging van de verschillende voorstellen plaatsvinden. ❖ De LMCA Spoor heeft de corridor Utrecht-Arnhem-Nijmegen meegenomen. Daaruit blijkt o.a. dat de baanvakbelasting op deze corridor hoog wordt bij een stap naar hogere frequenties. Dit vormt aanleiding voor een planstudie Utrecht-Arnhem. <p>LMCA Regionaal OV</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Concrete voorstellen tot een bijdrage aan een hogere groei bij het regionale OV dan de in de NoMo gehanteerde 2,1 % groei per jaar, zoals die van de stadsregio's Twente en Arnhem Nijmegen, kunnen bij het ministerie worden aangemeld bij de LMCA Regionaal OV. De hogere ambitie wil het ministerie allereerst inhoudelijk vaststellen, en daarna de financiële consequenties. ❖ Het is van belang dat de stadsregio's en provincies, in overleg met het ministerie en op basis van de uitgevoerde markt- en capaciteitsanalyse voor het regionale OV, voor de stedelijke regio's nader uitwerken waar nu precies de potentie van het regionale OV ligt in relatie tot de knelpunten en welke voorzieningen daar het beste aansluiten op de vraag uit de markt. Het ministerie is bereid het overleg met de stadsregio's over de plannen en de investeringsagenda's op korte termijn voort te zetten. De bevindingen komen in het voorjaarsoverleg 2008 aan de orde.
5.	<p>Samenwerkingsagenda</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Landsdeel Oost heeft een map met de vier samenwerkingsagenda's aan de minister overhandigd. ❖ De minister waardeert het zeer dat alle bij de netwerkaanpak en het MIRT betrokken overheden ook voor dit overleg weer een geactualiseerde samenwerkingsagenda hebben opgesteld in overleg met het ministerie.
6.	<p>Quick wins eerste tranche</p> <p>De quick wins uit de eerste tranche boeken in Oost Nederland goede voortgang en de eerste bedragen zijn in de mobiliteitsfondsen gestort. Een aantal quick wins is reeds gerealiseerd.</p>
7.	<p>Quick wins tweede tranche</p> <p>De minister heeft het volgende meegedeeld:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Resultaten halen staat voorop. De regels moeten daar niet belemmerend voor werken. ❖ Het rijk houdt vast aan de 50%-50% cofinanciering om te benadrukken dat het om een gezamenlijk product gaat. ❖ De 2e tranche quick wins worden "gewoon" via de mobiliteitsfondsen afgewikkeld en het anticumulatiebeding geldt. De regio's moeten extra geld voor verkeer en vervoer genereren; ❖ Om de snelheid erin te houden zal het rijk zo spoedig mogelijk na de bestuurlijke afspraken haar bijdrage storten. Daarmee stapt het rijk af van de voorwaarde dat eerst de regio aantoonbaar moet storten en het rijk daarna pas overgaat tot verdubbeling. Uiteraard wil het rijk wel achteraf weten dat de regio's hun bijdrage gestort hebben. <p>De minister heeft vervolgens bijdragen in de kosten van een tweede tranche quick wins bij de Netwerkaanpak toegekend tot een totaal van € 20,17 mln.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Overijssel € 3,5 mln. - Gelderland € 3,145 mln. - Regio Twente € 3,39 mln. - Stadsregio Arnhem Nijmegen € 4,885 mln. - Regio Stedendriehoek € 5,25 mln. <ul style="list-style-type: none"> ❖ Landsdeel Oost heeft haar tevredenheid over de toekenning van deze bijdragen uitgesproken.
8.	<p>Gebiedsgerichte Verkenning (GGV) A 1 Apeldoorn – Deventer</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Geconstateerd wordt dat er een uitgebreide gebiedsgerichte integrale verkenning conform de MIT systematiek Verkenning Nieuwe stijl gereed is. Verkeer en Waterstaat geeft aan dat het knelpunt op basis van de LMCA wegen niet hoog kan worden geprioriteerd t.o.v. andere knelpunten in het land. Nu starten van een planstudie is dan ook niet aan de orde. Dat geldt ook voor het onderdeel vrachtverkeer (colonnevorming).

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Door colonnevorming van vrachtverkeer mag een veilige verkeersafwikkeling niet in het geding komen. Daarom wordt afgesproken dat vóór het volgende bestuurlijk overleg door de samenwerkende overheden (Rijk, Provincies, Gemeenten) een pakket korte termijn maatregelen wordt uitgewerkt om de infrastructuur zo optimaal mogelijk te benutten (zoals toepassing mobiliteitsmanagement, aanpassing knooppunt Beekbergen, verruiming openingstijd spitsstroken, doortrekking spitsstroken tot Lochem) incl. de uitwerking van de kosten. ❖ De regio zal de maatregelen m.b.t. flankerend beleid, die zij zelf kunnen nemen, ook uitvoeren. ❖ Afgesproken wordt dat er voor het volgende bestuurlijk overleg meer helderheid komt over de problematiek en de prioritering in de regio, over het bestuurlijke voorkeursalternatief en over de kosten en zicht op financiering daarvan. ❖ De mobiliteitsvisie van Verkeer en Waterstaat, die voor de zomer van 2008 gereed zal zijn (inclusief visie over achterlandverbindingen) zal hierbij worden betrokken.
9.	<p>N 35</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De Planstudie Zwolle Wijthmen Heino zal door RWS worden gestart waarbij RWS nog de mogelijkheid krijgt om de in de startnotitie ontbrekende aspecten aan te vullen conform MIT verkenning nieuwe stijl. ❖ Als blijkt dat de kosten van de oplossing hoger uitvallen dan het nu beschikbare budget (€ 30 mln regio en € 16 mln rijk (Amendement van Hijum)), zal opnieuw overleg tussen rijk en regio plaats vinden over eventuele aanvullende financiering. ❖ Voor het overige deel van de N35 wordt nu nog geen verkenning gestart (het belangrijkste knelpunt Zwolle Wijthmen wordt nu aangepakt). De bereikbaarheidsproblematiek op het overige tracé speelt naar verwachting niet voor 2020 en er wordt gewacht op de mobiliteitsvisie N-wegen van medio volgend jaar. ❖ De regio komt vóór het Kerstreces (21/12/2007) met een bestuurlijk gedekt voorstel voor de verplaatsing van station Nijverdal. Als de regio zelf het leeuwendeel van de totale kosten van dit regionale plan voor haar rekening neemt en kan garanderen dat dit geen vertraging voor de realisatie van de combitunnel oplevert, is de minister bereid te bezien in hoeverre hij kan meewerken aan het verplaatsen van het station. ❖ Bij uitloop van de buitendienststelling ná december 2012, geeft NS geen garanties voor verlenging van huidige afspraken over vervangend vervoer. Als daar door de verplaatsing van het station dus onverhoopt toch sprake van is, zal de Regio dit dus zelf moeten regelen en financieren.
10.	<p>Stand van zaken N18</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Geconstateerd wordt dat de trajectnota in concept gereed is en dat er financiële toezeggingen liggen van zowel de regio als het rijk. Niet voor alle onderzochte alternatieven is er op dit moment zicht op volledige financiering. ❖ Afgesproken wordt de trajectnota verder af te ronden, waarbij zowel de alternatieven 80 km/uur als 100 km/uur in beeld blijven. Het landsdeel verzoekt om een bestuurlijk overleg over de N18 in januari of februari 2008. ❖ De mobiliteitsvisie van Verkeer en Waterstaat, waaronder de toekomstige ambitie van N –wegen (2030), zal bij de trajectnota worden betrokken, zodat in het bestuurlijk overleg in het voorjaar de vervolgstap kan worden besproken.
11.	<p>De Deltalijn en Berlijnlijn</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Landsdeel Oost overhandigt minister en staatssecretaris een factsheet over de Deltalijn en de Berlijnlijn. Landsdeel Oost bepleit om de Deltalijn en Berlijnlijn op te nemen in de visie "Internationaal spoor" die in december naar de Tweede Kamer gaat. ❖ Op grond van uitgebreid onderzoek heeft het kabinet een aantal jaar geleden besloten dat er onvoldoende nut en noodzaak is voor een HSL Oost: de voordelen zijn beperkt en hiervoor zijn forse investeringen nodig. Het plan Deltalijn van de regio levert wat dit betreft geen nieuwe informatie op. De minister is voorstander van verwachtingenmanagement, maar is niettemin bereid om in beeld te brengen welke investeringen nodig zijn voor

	een stap naar 160 km/u.
12.	<p>Masterplan Openbaar Vervoer Arnhem Nijmegen en Aggloniet Twente</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Deze plannen en de afspraken daarover zijn reeds aan de orde gekomen bij punt 2, LMCA's Spoor en Regionaal OV. Voortgang wordt besproken in het bestuurlijk overleg voorjaar 2008. ❖ Beide stadsregio's stellen een investeringsagenda op. ❖ De Stadsregio Arnhem Nijmegen houdt daarenboven een pleidooi voor de samenwerking tussen de stadsregio's en het ministerie om dit soort veelbelovende en ambitieuze plannen een goede kans op invoering te geven. Overijssel ondersteunt deze oproep namens de Regio Twente.
13.	<p>Gebiedsgerichte verkenning Regio Zwolle/A28</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Geconcludeerd wordt dat de A28-corridor Zwolle naar verwachting geen knelpunt is tot 2020, maar er wel knelpunten zijn op de ring Zwolle en de N 35 Zwolle- Wijthmen. Voor de korte termijn maatregelen is € 13 mln extra nodig waarvan de gemeente Zwolle en provincie Overijssel reeds € 6 mln. resp. € 4 mln. hebben toegezegd. ❖ Gezien de Rijksambitie om het HWN en OWN zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen, zal de minister in zijn begroting de gevraagde € 3 mln. trachten te vinden. Voor de periode na 2015/2020 is het nog te vroeg om afspraken te maken.
14.	<p>Capaciteit spoorvervoer Twente en Valleilijn (Amf-Ede/Wageningen)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De capaciteitstoedeling op deze lijnen en het (dreigende) verdrücken van regionaal personenvervoer door goederenvervoer is al eerder in het Nationaal Mobiliteitsberaad aan de orde gesteld. Landsdeel Oost bepleit nogmaals een herziening van de toegepaste definities ten gunste van het voor de bereikbaarheid zo belangrijke regionale personenvervoer per spoor. ❖ Het ministerie is op de hoogte van de problematiek. Dit onderwerp wordt meegenomen bij de evaluatie van de spoorwegwetgeving die in 2008 wordt afgerond. Dit heeft de minister ook meegedeeld in het debat met de Tweede Kamer op 10 oktober 2007.
15.	<p>Préverkenning N50</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afgesproken wordt dat de concept préverkenning zal worden afgerond (mede op basis van de metingen welke in het kader van de LMCA wegen zijn gehouden en de inschattingen van de bereikbaarheidsproblematiek). ❖ Op basis van de definitieve préverkenning en de in 2008 te verschijnen mobiliteitsvisie zal (in overleg met de regio) een (lange termijn) visie worden opgesteld. ❖ De minister zal het viaduct Kampen Zuid (aanpassingen door Hanzelijn) en het viaduct over de IJsseldelta toekomstvast laten realiseren (dimensie 2 x 2), hetgeen een extra investering van totaal € 12,7 mln. betekent.
16.	<p>Gebiedsgerichte verkenning A73</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Vanwege vertraging van wegenprojecten ten zuiden van Arnhem Nijmegen manifesteert de problematiek op de A73 zich later dan eerder werd aangenomen. Andere weginfrastructuur in de regio (A12, VIA15) heeft een hogere prioriteit zowel qua problematiek, capaciteit personeel als qua prioriteit investeringen. ❖ Daarom is afgesproken dat met de gebiedsgerichte verkenning A73 Ewijk-Rijkevoort, waarbij met name ook de relatie HWN OWN in beeld moet komen, op zijn vroegst in 2009 gestart zal worden.

17.	<p>Doortrekking A 15</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Geconstateerd is dat de planstudie voortvarend ter hand is genomen.
18.	<p>Spoorse doorsnijdingen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In het infrastructuurfonds staat opgenomen dat het kabinet voornemens is een tweede tranche spoorse doorsnijdingen te starten, als de evaluatie van de eerste tranche positieve resultaten laat zien. Die evaluatie komt in principe gereed vóór de behandeling van de Begroting 2008. Het eventuele vervolg kan in het bestuurlijk overleg van het voorjaar 2008 aan de orde komen. <p>Ede verdiept</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Op 13 februari 2007 heeft minister Peijs een brief aan de gemeente Ede verzonden, waarin zij haar toezegging van € 40 mln. gestand doet. Voor deze toezegging gelden strikte voorwaarden, waaronder dat de gemeente voor 1 december 2007 een haalbaar plan moet presenteren. ❖ Landsdeel Oost bevestigt dat Ede vóór 1 december 2007 haar plan zal indienen bij de minister.
19.	<p>Spoorwegveiligheid</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Landsdeel Oost vraagt of het mogelijk is dat het ministerie een regeling in het leven roept waarmee de decentrale overheden geholpen kunnen worden bij het saneren van spoorwegovergangen op trajecten, waar de decentrale overheden de frequentie van de regionale treindiensten willen verhogen. Dit vanwege de hoge kosten. ❖ Vanwege tijdsgebrek is afgesproken dat de periode tot het volgende bestuurlijk overleg wordt benut voor overleg over dit onderwerp en in het bestuurlijk overleg voorjaar 2008 komt het wederom aan de orde.
20.	<p>Aanpak A1/A28 Hoevelaken en A2</p> <p>De minister heeft kennis genomen van de stand van zaken. Rijk en provincie Gelderland constateren dat ze zowel inhoudelijk als financieel goed integraal samenwerken.</p>
21.	<p>Provinciale en regionale verkeer- en vervoerplannen</p> <p>De minister van Verkeer en Waterstaat en de bestuurders van Landsdeel Oost:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ komen tot de conclusie dat een goede basis is gelegd in de lange termijn plannen om de komende jaren samen aan de gang te gaan om de gezamenlijke doelen te bereiken, met dien verstande dat die doelstellingen door de stadsregio's op een aantal (bij hun bekende) punten nog worden gekwantificeerd of aangescherpt; ❖ zullen eens per jaar de resultaten van de Nationale Mobiliteitsmonitor en de regionale monitoren met elkaar bespreken en de doelstellingen beter op elkaar afstemmen op basis van het onderzoek naar de regionale bereikbaarheidsindicatoren; ❖ zullen tevens de samenhang tussen de ruimtelijk-economische en verkeer- en vervoerplannen beter inzichtelijk maken en vóór het voorjaarsoverleg van 2008 een kaartbeeld maken met de geplande projecten, doel en realisatietermijn.

C. LANDSDEEL WEST

C1 - GEZAMENLIJK DEEL

1.	<p>MIRT</p> <p>De ontwikkeling van het MIRT wordt toegelicht:</p> <ul style="list-style-type: none">❖ Eerste stap is het samen brengen en gezamenlijk presenteren van de relevante ruimtelijk-fysieke investeringsprojecten van de ministeries van VROM, VenW, EZ en LNV in het voorliggende MIRT Projectenboek.❖ Daarna wordt bekeken hoe de bestaande spelregels voor besluitvorming en afweging van ruimtelijk-fysieke rijksinvesteringen kunnen worden aangepast tot meer geïntegreerde spelregels binnen het ruimtelijk fysieke domein.❖ VROM benadrukt dat de relatie verstedelijkingsopgave en infrastructuur van cruciaal belang is. <p>Verder:</p> <ul style="list-style-type: none">❖ Er wordt geen financieel kader gemaakt van rijks- en regio-investeringen, MIRT gaat uit van rijksinvesteringen.❖ Noordvleugel benadrukt ook de aandacht voor uitvoering van projecten in plaats van meer nieuwe projecten.❖ De koppeling van BO Randstad Urgent aan halfjaarlijkse MIRT overleggen moet komend jaar pragmatisch worden ingevuld komend jaar.
2.	<p>Ruimte</p> <p>VROM geeft signaal dat wethouders RO nog niet goed zijn aangehaakt in dit proces.</p>
3.	<p>Anders Betalen voor Mobiliteit</p> <ul style="list-style-type: none">❖ De minister benadrukt het onomkeerbaar besluit voor een landelijke kilometerprijs voor begrotingsbehandeling zal worden genomen.❖ Het gaat om variabilisatie per kilometer naar tijd en plaats en milieukenmerken.❖ Verder is het eerlijkeheids criterium cruciaal om draagvlak te behouden: wie veel rijdt betaalt meer dan wie weinig rijdt. Daarnaast wordt marco-economisch de lastendruk niet hoger voor de burger: niet <i>meer</i>, maar <i>anders</i> betalen.❖ De regio vraagt aandacht voor effecten op het onderliggende wegennet.❖ De Noordvleugel heeft samen met Verkeer en Waterstaat een studie naar neveneffecten bij uitvoering ABVM afgerond.❖ Utrecht vindt dat overheden goed dit proces moeten regisseren met maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven.❖ Besluiten over ABvM worden mede in het Nationaal Mobiliteitsberaad genomen.
4.	<p>Korting BDU</p> <ul style="list-style-type: none">❖ De BDU kent een reële groei van 1,1% per jaar, los van de jaarlijkse indexering.❖ Door het kabinet is besloten over 2008 (voor de jaren daarna is geen uitspraak gedaan!) voor de gehele Rijksbegroting geen <u>prijs</u>index uit te keren (met uitzondering van enkele onderdelen zoals onderwijs, defensie en het Infrafonds). De index voor gestegen <u>loon</u> wordt wel uitgekeerd, op een heel klein deel na.❖ De index van de BDU is opgebouwd uit een deel loon en een deel prijscomponenten.❖ Afhankelijk van de hoogte van de index en de verhouding tussen de index voor prijs en de index voor loon zal de korting variëren van € 8 tot 34 miljoen, oftewel een 0,5% tot maximaal 2% van het totale BDU-budget.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ De keuze voor de invulling van de korting door het niet uitkeren van de prijsindex ligt bij de decentrale overheden; die kan zowel in de exploitatie als in de aanleg van projecten worden gezocht <p>Noordvleugel ziet als effect dat enkele OV-lijnen moeten worden geschrapt en constateert dat IPO en VNG lobbyen bij de Tweede Kamer fractie om deze korting terug te draaien. De groei bij OV staat niet in verhouding met deze korting.</p> <p>De staatssecretaris ziet grote kansen bij stedelijke netwerken met name voor tangentiële relaties en nodigt regio's uit te komen met goede OV-plannen.</p>
5.	<p>Landelijke markt- en capaciteitsanalyses (LMCA's)</p> <p>Algemeen</p> <p>De achtergrond van de Netwerkanalyses wordt geschetst en de enkele daarbij geconstateerde tekortkomingen (goederenvervoer, onvoldoende aandacht voor OV en ontbreken van een landelijk beeld). De LMCA's zijn gestart vanuit de behoefte aan een landelijk beeld. Bovendien is in de Nota Mobiliteit een tweejaarlijkse update van de knelpuntenanalyse aangekondigd. Tijdens de bestuurlijke overleggen van vorig jaar is de afspraak gemaakt dat Verkeer en Waterstaat als aanvulling en verdieping op de Nota Mobiliteit en de netwerkanalyses, vier LMCA's uitvoert. De Nota Mobiliteit is voor dit kabinet het uitgangspunt voor het beleid en te maken keuzes. Met de uitkomsten van de LMCA's is getoetst of de doelstellingen uit deze nota voor 2020 haalbaar zijn met de inzet van de huidige beleidsmix. Voor het spoorvervoer is er sprake van een concrete uitwerking van de Nota Mobiliteit. Die schetst voor 2020 een verhoging van de frequenties voor het personenvervoer in de brede Randstad en het faciliteren van de groei van het goederenvervoer. Concretisering van deze ambitie is met de LMCA spoor vormgegeven. Voor het regionaal openbaar vervoer richt de Nota Mobiliteit zich op het samen met de regio's en concessiehouders realiseren van 2,1% groei per jaar tot 2020. Op basis van de LMCA is gekeken of deze groei haalbaar is binnen de huidige kaders. Bij de LMCA wegen is de knelpuntenanalyse uit de Nota Mobiliteit herijkt om te zien of de ambities en doelen uit de Nota Mobiliteit voor 2020 haalbaar zijn onder gelijke condities als in de Nota Mobiliteit opgenomen.</p> <p>Opmerking Noordvleugel t.a.v. LMCA's</p> <p>Afspraak om in gezamenlijkheid de analyses nader te verdiepen aangezien de LMCA's landelijke analyses zijn en in sommige gevallen onvoldoende rekening kan worden gehouden met de specifieke regionale situatie. De uitkomsten van een dergelijke verdieping zullen worden gebruikt in het voorjaarsoverleg tussen rijk en regio voor het prioriteren van nieuwe projecten. Reeds overeengekomen verkenningen worden intussen conform afspraak uitgevoerd en de resultaten daarvan worden hierbij ook betrokken.</p> <p>Opmerkingen Utrecht t.a.v. LMCA's</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afspraak om in gezamenlijkheid de analyses nader te verdiepen aangezien de LMCA's landelijke analyses zijn en in sommige gevallen onvoldoende rekening kan worden gehouden met de specifieke regionale situatie. De uitkomsten van een dergelijke verdieping zullen worden gebruikt in het voorjaarsoverleg tussen rijk en regio voor het prioriteren van nieuwe projecten. Reeds overeengekomen verkenningen worden intussen conform afspraak uitgevoerd en de resultaten daarvan worden hierbij ook betrokken. ❖ Afspraak dat het basisnet Goederenvervoer in het voorjaarsoverleg nader aan de orde komt.

1.	<p>LMCA's (specifieke afspraken)</p> <p>LMCA Spoor</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De regio Utrecht heeft in het kader van de LMCA spoor een voorkeur voor het treinbedieningsmodel 6/6 (6 IC's en 6 sprinters). Afspraak is dat Verkeer en Waterstaat dit nader zal bestuderen en bezien of er voldoende capaciteit op het spoor vrij te maken is. ❖ Afspraak dat gekeken wordt hoe het vervoer zich op de vier corridors uit de LMCA Spoor ook na 2020 ontwikkelt. De regio zal betrokken worden bij de programmatische uitwerking waarbij ook wordt gekeken naar de verbinding Almere-Utrecht in relatie tot de schaa sprong Almere en de daarbij behorende tijdshorizon 2030. ❖ Afspraak dat de voorlopige uitkomsten van de LMCA Spoor geen aanleiding geven om eerder gemaakte afspraken ten aanzien van de spoorkruisingen Den Dolder en Bilthoven te herzien. De regio en ProRail zijn al in gesprek over een voortvarende aanpak van de spoorkruisingen. ❖ Afspraak dat de regio nog een brief schrijft aan Verkeer en Waterstaat, samen met de provincie Gelderland, over het belang van een goed functionerend Randstadspoor over het hele traject. Dit ten behoeve van de Vinex-locatie Vathorst en gericht op het ontlasten van het verkeersknooppunt Hoevelaken. ❖ Afspraak dat de regio nog een brief schrijft aan Verkeer en Waterstaat, samen met de provincie Gelderland, over het belang van de Deltalijn als volwaardig alternatief voor luchtvaart en de auto op internationale verbindingen vanuit Nederland richting het Oosten. <p>LMCA Regionaal OV</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Verkeer en Waterstaat en de regio gaan nader in overleg over een hogere groeiambitie in de stedelijke gebieden dan de in de Nota Mobiliteit afgesproken landelijke 2,1 %.
2.	<p>Samenwerkingsagenda</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afspraak is dat de samenwerkingsagenda Utrecht voor dit bestuurlijk overleg is vastgesteld. Een samenwerkingsagenda biedt een totaaloverzicht van de korte, middellange en lange termijn maatregelen en projecten op het gebied van wegen, OV, spoor en fiets. De samenwerkingsagenda is een dynamisch document dat periodiek zal worden aangepast. Een belangrijk deel van de acties komt voort uit de afspraken die gemaakt zijn in het kader van de pakketstudies Utrecht.
3.	<p>Quick Win 1^e tranche</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afspraak is dat Verkeer en Waterstaat in het kader van de quick wins 1^e tranche kort na het bestuurlijk overleg nog nader wordt geïnformeerd over de exacte scope van de P&R voorziening bij NS-station Amersfoort Schothorst. De regio stelt alles in het werk om in 2008 tot uitvoering te komen. Financiering vindt plaats door storting in een regionaal mobiliteitsfonds, dat op korte termijn door de regio wordt ingericht.
4.	<p>Quick Wins 2^e tranche</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Verkeer en Waterstaat stelt ten behoeve van de volgende quick wins voor de regio Utrecht totaal € 6,22 miljoen beschikbaar, onder voorwaarde dat de regio een gelijk bedrag investeert. Financiering vindt plaats door storting in het regionaal mobiliteitsfonds. ❖ Haven Lage Weide. Het geschikt maken van de havenbekkens en kademu ren op Lage Weide voor schepen met

	<p>een diepgang van 4 meter en het vergroten van de toegang tot het Uraniumkanaal. Rijksbijdrage is € 3,25 miljoen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Fietsproject Eemland en Amersfoort. Een aantal projecten gericht op stimulering van het fietsgebruik, als onderdeel van de ketenmobiliteit. Rijksbijdrage is € 1,27 miljoen ❖ OV-Knooppunt Houten. Betreft een integrale OV-knoop onder meer omvattend een busstation en een fietstransferium. Rijksbijdrage is € 0,7 miljoen ❖ Overstappunt Breukelen. Betreft het verruimen van parkeergelegenheden en maatregelen gericht op kortere lijnen tussen bus en trein. Rijksbijdrage is € 1 miljoen.
5.	<p>Financiering Quick Wins 2^e tranche</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afspraak is dat van rijkszijde zo spoedig mogelijk na de bestuurlijke afspraken de bijdrage wordt gestort. Daarmee wordt afgestapt van de voorwaarde dat eerst de regio aantoonbaar moet storten. Doel is de maatregelen snel tot uitvoering te brengen. Achteraf moet wel aangetoond worden dat ook de regio de bijdrage heeft gestort.
6.	<p>Pakketstudies Utrecht</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Omdat eind november de rapporten van de aanvullende verkenningen pakketstudies Utrecht definitief zijn wordt afgesproken dat de regio middels een brief voor het einde van het jaar een advies geeft aan de minister, neergelegd in een regionaal standpunt, waarbij de kansrijke oplossingsrichtingen uit de pakketstudies in beeld worden gebracht en waarbij ook de afbakening van de planstudies HWN/OWN verder wordt geconcretiseerd opdat werkelijk in de 1e helft van 2008 de eerste startnotitie(s) uit kunnen worden gebracht. De A1 Eemnes-Hoevelaken en de A27 Utrecht-Noord - Eemnes worden hierbij als voorbeeld genoemd op basis van de voorlopige resultaten.
7.	<p>Experimenten gratis OV (GOV)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Verkeer en Waterstaat zegt toe een overzicht te bieden van alle lopende experimenten met gratis OV, ook die zonder subsidie van Verkeer en Waterstaat. Ook wordt aangegeven hoe het proces verder wordt ingevuld tot aan 2010. Voor het einde van het jaar wordt de regio hierover middels een brief geïnformeerd.
8.	<p>Luchtkwaliteit</p> <p>Constatering dat op dit moment nog niet kan worden aangegeven wat de consequenties zijn voor de doorlooptijden van wegenprojecten omdat de methodiek voor de afbakening van het onderzoeksgebied nu wordt uitgewerkt. Zodra bekend is hoe die methode eruit ziet worden de consequenties voor alle betrokken MIT- en ZSM projecten in kaart gebracht.</p>
9.	<p>SMPU en RVVP</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afspraak is dat in de definitieve versies van het geactualiseerde Strategisch Mobiliteitsplan Utrecht (SMPU) en Regionaal Verkeer- en Vervoer Plan (RVVP) het beoordelingskader, de kwantitatieve uitwerking van doelstellingen en beoogd effect van maatregelen op de doelstellingen zijn verwerkt voor het einde van dit jaar.

<p>1.</p>	<p>LMCA's (specifieke afspraken)</p> <p>LMCA Weg</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Herbevestiging dat in de pakketstudie A1/A27/A28 de A1 Muiderberg-Eemnes en de A27 Eemnes-Almere zijn meegenomen in de vorm van een gevoeligheidsanalyse. Aan de hand van de uitkomsten, die eind november beschikbaar komen, kunnen in combinatie met de uitkomsten van de LMCA weg en van de Ontwikkelingsstrategie Almere-Oost, eind 2007 nadere afspraken worden gemaakt voor genoemde trajecten A1 en A27. ❖ Afspraak om op termijn een verkenning te starten voor de A7 Hoorn-Amsterdam, waarbij zo mogelijk een koppeling wordt gelegd met de reeds in uitvoering zijnde verkenning A10-Noord. ❖ Afspraak om de beoordeling van de door de regio ingediende verkenning A4 Corridor Zuid (Burgerveen-De Hoek) mede te plaatsen in de context van de ontwikkelingen op de lange termijn langs de gehele A4 Amsterdam-Rotterdam. ❖ Afspraak vooralsnog geen verkenningen te starten voor de A9 Alkmaar-Amsterdam en voor de A6 Almere-Lelystad. Beide projecten blijven onderdeel uitmaken van de Samenwerkingsagenda. <p>LMCA Spoor</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afspraak dat Verkeer en Waterstaat in overleg met de Noordvleugel (en de spoorsector) zal bezien of en zo ja hoe de Zaanlijn (Alkmaar-Amsterdam) zal worden meegenomen in een vervolgaanpak van de corridor Alkmaar-Eindhoven. <p>LMCA Regionaal OV</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatie dat de Noordvleugel en Verkeer en Waterstaat op hoofdlijnen een zelfde beeld hebben over het functioneren van het regionaal openbaar vervoer in de Noordvleugel. ❖ Afspraak om dit beeld te komende tijd gezamenlijk uit te werken en op basis van deze uitwerking te bezien of en zo ja, in welke mate, extra financiële middelen nodig zijn. Verkeer en Waterstaat heeft hiervoor extra budget gereserveerd.
<p>2.</p>	<p>Samenwerkingsagenda</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatie dat de Noordvleugel samen met het rijk een Samenwerkingsagenda heeft opgesteld met een totaal overzicht van de korte, middellange en lange termijn maatregelen en projecten op het gebied van wegen, OV en spoor. Het gaat o.a. om de maatregelen en projecten zoals in 2006 zijn meegenomen in de netwerkanalyses inclusief de afspraken die zijn gemaakt tijdens het bestuurlijk overleg MIT in oktober 2006. ❖ Bevestiging dat de Samenwerkingsagenda een dynamisch document is dat periodiek op basis van ontwikkelingen zal worden aangepast. Eerste stap daarin is afstemming met de resultaten van de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyses (LMCA's). Daarnaast is de samenwerkingsagenda agendazettend, aan de hand van thematische analyses en onderzoekstrajecten. Een voorbeeld betreft de regionale OV visie 2020-2030.
<p>3.</p>	<p>Voortgang Quick wins 1^e tranche</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatie dat binnen de Noordvleugelpartijen de eerste beschikkingen voor de projecten vanuit de eerste tranche in voorbereiding zijn en de overige beschikkingen op korte termijn volgen. De eis met betrekking tot de anticumulatie heeft geresulteerd in een aanpassing in het oorspronkelijke programma.
<p>4.</p>	<p>Voorstel Quick wins 2^e tranche</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Afspraak om op basis van het door de Noordvleugelpartijen ingediende programma voor een 2^e tranche van quick win projecten een rijksbijdrage toe te kennen van €15,64 miljoen onder voorwaarde dat door de Noordvleugelpartijen een zelfde bedrag beschikbaar wordt gesteld. Het gaat om de volgende projecten: <ul style="list-style-type: none"> - Gebiedsgericht benutten Purmerend; - Gebiedsgericht benutten Kennemerland; - Busbaan Schiphol Noord – Amsterdam Zuid WTC; - Fietssnelweg Amsterdam – Zaanstad; - Verbetering overstappunt Hilversum; - Voorzieningen haltes Zuidtangent; - Uitbreiding fietsenstallingen NS-stations; - Ondergrondse fietsenstalling Alkmaar; - Ondergrondse fietsenstalling Haarlem; - Aanvulling overkapte fietsenstalling Castricum; - Realiseren nieuwe P&R; - Dynamische verwijzing P&R locaties; - Aanleg reisinformatiesystemen bij bushaltes; - Dynamische keteninformatie op stations; - Langzaam verkeer passage Stationseiland Amsterdam; - Toeritdoseerinstallaties A9; - Langzaamverkeerspassage De Buiging Zaanstad. ❖ Afspraak dat Verkeer en Waterstaat zo spoedig mogelijk na de bestuurlijke afspraken de financiële bijdrage in het Regionale Mobiliteitsfonds zal storten, zodat de Noordvleugelpartijen in staat worden gesteld voortvarend met de uitvoering te starten. ❖ Afspraak dat de minister van Verkeer en Waterstaat met de ministers van Financiën en BZK in overleg zal treden om de mogelijkheden te verkennen de regionale bijdrage voor te financieren vanuit de BDU.
5.	<p>Actieplan ketenintegratie</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afspraak dat de Noordvleugelpartijen het voortouw nemen om de uitkomsten van het Actieplan Ketenintegratie uit te werken ten behoeve van de uitvoering. Verkeer en Waterstaat levert hieraan een bijdrage in de vorm van een tweede tranche quick win budget en, waar wenselijk, inhoudelijke inbreng en deskundigheid.
6.	<p>Overkappen treinstations</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afspraak dat Verkeer en Waterstaat zal verkennen in hoeverre een aanpassing van de eisen in de Nota Basisstation ten aanzien van overkappingen mogelijk en wenselijk is in relatie tot de effectiviteit van andere maatregelen, die bijdragen aan de ambitie om het personenvervoer over het spoor met 5% per jaar te laten groeien.
7.	<p>Goederen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afspraak dat Verkeer en Waterstaat, in overleg met de spoorsector, zal onderzoeken hoe gekomen kan worden tot een toekomstvast routing voor het goederenvervoer in combinatie met een evenwichtige tijdslijging voor het personenvervoer. Bij de afweging zullen in ieder geval betrokken worden stedelijke ontwikkeling in relatie tot de externe veiligheid en multimodale overslagcentra. ❖ Afspraak om dit onderwerp te agenderen voor het bestuurlijk overleg in voorjaar 2008 en dan de voortgang te bespreken.

8.	<p>Regionale verkenning A4</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afspraak dat Verkeer en Waterstaat voorjaar 2008 een besluit neemt over de regionale verkenning A4. De problematiek vraagt om actie op korte termijn. Dit zoals ook overeengekomen is in het kader van het UPR contract tussen regio en rijk, waar dit een kandidaatproject is. Daarnaast is het één van de 6 topprioriteitprojecten in de Noordvleugel. De Noordvleugelpartijen zijn van mening dat een planstudie starten met een reservering van een rijksbijdrage essentieel is. De regionale bijdrage bedraagt € 80 miljoen. Dit project is een goed voorbeeld van het samen gericht oplossen van de problematiek.
9.	<p>N23</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat de afgesproken aanvullende informatie op dit moment door de regio wordt verzameld (verkeersonderzoek, MKBA en informatie over ruimtelijk-economisch belang). Daarnaast wordt door de regio gewerkt aan een regionaal akkoord, waarin onder meer afspraken worden gemaakt over de financiën. Binnenkort volgt de definitieve besluitvorming over het regioakkoord. Voor eind 2007 wordt de informatie vanuit de regio bij Verkeer en Waterstaat aangeleverd. ❖ Afspraak dat Verkeer en Waterstaat op basis van de eind 2007 door de regio aan te leveren informatie in de eerste helft van 2008 een besluit zal nemen over opname in de planstudiefase, inclusief daarbij horende reservering van een rijksbijdrage in het MIRT.
10.	<p>N50</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat de Ministerraad op vrijdag 5 oktober 2007 een gewijzigd standpunt heeft vastgesteld. Daarin is, volgens afspraak met de regio, een 13 meter hoge brug opgenomen. Dit besluit is per brief naar de Tweede Kamer gestuurd. In deze brief wordt tevens een beeld gegeven hoe e.e.a. doorwerkt in de tracébesluit procedure en uitvoering.
11.	<p>Coentunnel/Westrandweg</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat het van belang is voortgang te boeken in de procedures voor de Coentunnel (tracébesluit genomen) en de Westrandweg (ontwerp-tracébesluit genomen). Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State over de A4 bij Leiderdorp is gebleken dat een aanvulling nodig is voor het luchtonderzoek. De uitvoering hiervan is mede afhankelijk van de ontwikkeling van een tool voor de bepaling en motivering van het onderzoeksgebied voor luchtkwaliteit. Zodra de aanvullende onderzoeken beschikbaar zijn zullen de besluiten, binnen de lopende procedures, worden aangepast. ❖ Afspraak dat de Noordvleugelpartijen tijdig worden geïnformeerd over de voortgang van de procedures rond Coentunnel/Westrandweg.
12.	<p>Benutting hoofdwegenet</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constatering dat voor het hoofdwegenet door Verkeer en Waterstaat gewerkt wordt aan een nieuwe visie, die vooral is gericht op de inzet van nieuwe technologieën. Deze visie is niet van invloed op het bestaande programma ZSM. De visie biedt mogelijkheden om te komen tot financiële dekking van aanvullende benuttingsmaatregelen op het rijkswegennet.
13.	<p>Experimenten gratis OV</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afspraak dat Verkeer en Waterstaat een overzicht zal bieden van alle lopende experimenten met gratis openbaar vervoer, ook die zonder subsidie van Verkeer en Waterstaat. Ook wordt aangegeven hoe het proces

	<p>verder wordt ingevuld tot aan 2010. Voor het eind van het jaar wordt de regio hierover middels een brief geïnformeerd.</p>
14.	<p>Groene Uitweg (als onderdeel A6-A9)</p> <p>Afspraak is dat het rijk (samen met de regio) in het kader van de Planstudie weg Schiphol-Amsterdam-Almere voordat een tracébesluit genomen gaat worden, onderzoekt wat de mogelijkheden zijn om al eerder van start te gaan met de uitvoering van de maatregelen in het kader van de Groene Uitweg. Het streven van zowel rijk als regio is om de uitvoering van de betreffende maatregelen te laten starten in 2008.</p>
15.	<p>Provinciale en regionale verkeer- en vervoerplannen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afspraak dat Rijk en decentrale overheden via het Nationaal Mobiliteitsberaad werken aan het ontwikkelen van een methode om de voortgang van de realisatie van beleidsdoelen en de effectiviteit van maatregelen te monitoren en de monitoringresultaten eenmaal per jaar te bespreken. Op deze wijze kunnen doelen en indicatoren beter op elkaar worden afgestemd en is bijsturing mogelijk.

1.	<p>Samenwerkingsagenda</p> <p>a. Nieuw station Bleizo (Bleiswijk-Zoetermeer)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Station Bleizo wordt toegevoegd aan de samenwerkingsagenda (vastgesteld januari 2007), met als doel om a) gezamenlijk op basis van de LMCA te bepalen welke reistijdcompenserende maatregelen op het baanvak Gouda – Den Haag getroffen kunnen worden. b) ter bepaling van de extra waardeontwikkeling in het gebied zal rond het nieuwe station een taxatiestudie worden gedaan. Deze studie wordt door rijk en stadsgewest Haaglanden gezamenlijk uitgevoerd en gefinancierd. ❖ Haaglanden geeft aan dat de door Verkeer en Waterstaat genoemde voorwaarde om 'namens de gemeenten een toezegging te doen dat de extra waardeontwikkeling van het plangebied als gevolg van het station wordt gereserveerd voor te treffen reistijdcompenserende maatregelen op het baanvak Gouda - Den Haag' nog punt van nader overleg is. <p>b. Ketenbenadering</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Ketenbenadering wordt toegevoegd aan de Samenwerkingsagenda. Er wordt gezamenlijk een maatregelenpakket uitgewerkt, in samenhang met andere onderwerpen van de Samenwerkingsagenda.
2.	<p>Quick Wins 1^e tranche</p> <p>Dynamische reisinformatie (DRI)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De grootschalige ingebruikname van DRI is gepland vanaf 2008 en loopt door tot 2010. ❖ De gemaakte afspraken die eind september in het Nationaal Mobiliteitsberaad zijn vastgelegd houden o.a. in dat de regio werkt volgens de standaarden. Ook is toen afgesproken dat wat er nog afwijkt van de standaarden zo spoedig mogelijk wordt rechtgetrokken. <p>Quick wins 2^e tranche</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Er wordt van het door de regio ingediende pakket van € 26,5 mln door het Rijk € 11,3 mln aan projecten gehonoreerd; deze bijdrage wordt ook van de regio verwacht o.b.v. 50/50% financiering. Het gehonoreerde pakket betreft: DVM op 19 locaties, 6 kleinschalige verbeteringen op HWN/OWN, 3 buscorridors (Leiden-Den Haag, Drechtsteden-Kralingse Zoom, Naaldwijk-Den Haag) en maatregelen om de overstapkwaliteit op 6 locaties te verbeteren (o.a. actuele reisinformatie). ❖ Verkeer en Waterstaat zal eind 2007 overleg voeren met de ministeries van Financiën en BZK over de inzet van BDU met als voorwaarde dat de regio dit stuk voorfinanciering later terugstort naar de BDU-gelden. Op 31 augustus j.l. heeft de minister bij brief aan de regio kenbaar gemaakt dat middelen via regionale mobiliteitsfondsen zullen lopen. ❖ Verkeer en Waterstaat zal als eerste gelden storten na bestuurlijke afspraken zodat snel met de uitvoering van quick wins kan worden gestart. De regio zal het gelijke bedrag bijstorten.
3.	<p>Spoortunnel Delft</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De minister heeft de intentie een planstudie uit te voeren voor de corridor Den Haag-Rotterdam. Voorwaarde voor een planstudie is financiële dekking. ❖ Er loopt nu de aanbesteding van de spoortunnel Delft. Het uitgraven van de tunnel voor vier sporen kost nu € 40 mln extra. De minister zegt toe om binnen de begroting van Verkeer en Waterstaat deze middelen te zoeken. Op het aanbod van voorfinanciering van de regio wordt later teruggekomen. De regio start voorbereidingen voor de financiering.

4.	<p>Stedenbaan/station Sassenheim</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De studie naar bezuinigingsmogelijkheden wordt afgewacht. ❖ Het Rijk blijft bij eerdere toezegging om € 5,1 mln bij te dragen aan dit station.
5.	<p>Randstadrail, aanlanding Den Haag CS</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De gemeente Den Haag komt in november 2007 met een nieuw plan hoe binnen tijd en budget de aanlanding kan worden geregeld. Er zal opnieuw naar de beschikking gekeken moeten worden. De perronsporen 11/12 moeten uiterlijk december 2011, bij het ingaan (per medio december 2011) van de NS-dienstregeling 2012, weer door NS in exploitatie worden genomen en daarmee is de tijdsdruk hoog.
6.	<p>OVHP</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De staatssecretaris wil in 2008 met de regio in gesprek gaan over de ambitie van het regionaal OV en verzoekt om kansrijke OV-plannen in de verstedelijkte gebieden. De OV-analyse en daarmee ook OVHP worden betrokken bij de onderbouwing van een hogere groeiambitie.
7.	<p>OV-analyse</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk wil in 2008 met de regio in gesprek gaan over de ambities van Den Haag, Rotterdam, Leidse regio en Drechtsteden en vraagt om kansrijke plannen in verstedelijkte gebieden. ❖ Gelet op de grote problematiek bij de Rotterdamse ruit zullen de minister en de regio een integrale pakketstudie weg/OV uitvoeren.
8.	<p>Trekvljettracé / internationale ring (internationale stad)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Trekvljettracé is het prioritaire project van TVT en Internationale Ring. ❖ Er is inhoudelijke voortgang geboekt met de vaststelling van het MER en de uitvoering van de studie rond het Prins Clausplein. ❖ De regio wijst erop dat bij de vervolgstudie niet meer de nut en noodzaak van het TVT ter discussie moet staan. ❖ Alvorens tot besluitvorming wordt overgegaan, moet in ieder geval aan de volgende condities worden voldaan: <ol style="list-style-type: none"> 1. Overeenstemming en vaststelling van de scope van het project (onderdelen van de scope hoeven niet per sé voor Rijksfinanciering in aanmerking te komen). 2. Beoordeling van het Rijk vindt plaats op basis van meest kosteneffectieve variant (toetsing van de kostenramingen, afgeronde KBA) 3. Overeenstemming over aansluiting van Trekvljettracé op knooppunt Ypenburg. 4. Alle elementen zoals deze er nu liggen (MER TVT, concept MKBA, studie Prins Clausplein, LMCA) voor te leggen aan een expertteam met externe experts en betrokkenen vanuit rijk en regio. Dit expertteam kan dan uiterlijk voorjaar 2008 uitspraken doen over vervolgstappen, openstaande vraagstukken en gebruik van reeds aanwezig materiaal.

	<p>5. De minister acht het van groot belang dat in het definitieve financieringsplan naast overheidsbijdragen ook baten uit gebiedsontwikkeling en/of private (mede) financiering nadrukkelijk worden meegenomen.</p> <p>Een definitief besluit over het al dan niet toekennen van financiële middelen (met een maximum van € 225 mln) wordt voorjaar 2008 genomen, gekoppeld aan de Mobiliteitsvisie.</p>
9.	<p>Rotterdam: Vooronderzoek 2^e ontsluiting haven Rotterdam/Gateway to Europe</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De bereikbaarheidsproblematiek rond Rotterdam ziet de minister n.a.v. LMCA weg voor de Zuidvleugel als prioritair. ❖ Op korte termijn starten Verkeer en Waterstaat en de regio een gebiedsgerichte MIRT verkenning rond de bereikbaarheid van Rotterdam, waarbij als belangrijke bouwstenen worden meegenomen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Het vooronderzoek 2^e ontsluiting haven Rotterdam ○ De Rotterdamse verkenning naar de totale stedelijke bereikbaarheid via hoofdroutes en de planstudie Pleinweg. ❖ De gebiedsgerichte MIRT verkenning is vergelijkbaar met de multimodale pakketstudie in Utrecht. ❖ Het samenwerkingsconvenant voor aanpak van deze studie wordt voorjaar 2008 afgesloten. ❖ Regio wijst op relatie met besluitvorming A4 Midden Delfland.
10.	<p>Top 5 Programma aansluitingen HWN/OWN</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De financiering van top 5 (totaal € 81,5 mln incl. BTW) is rond door rijk en regio op basis van 50/50% financiering. Het Rijk financiert € 40,75 mln. Er vindt geen voorfinanciering door het Rijk plaats. ❖ Het Rijk betaalt dit uit gelden van het weggevalen ZSM-project Papendrecht Gorinchem. ❖ Over de financiering van de aansluiting A15/N3 wordt voorjaar 2008 een besluit genomen. Verkeer en Waterstaat kijkt naar de verhoogde kosten van deze aansluiting. ❖ De provincie benadrukt dat de kosten van de A15/N3 niet door de regio kunnen worden opgevangen. ❖ De regio Rotterdam wil ook kijken naar aansluiting A16 Kralingseplein. ❖ De intentie is er om onder gelijke voorwaarden door te gaan met het programma om andere aansluitingen aan te pakken. Voorwaarde is dat in oktober 2008 de eerste tranche op schema moet liggen voor realisatie uiterlijk 2010.
11.	<p>Quick scan A12/A20/Gouweknoop (relatie Zuidplaspolder)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afspraak uitwerking korte termijn maatregelen met een maximumbijdrage van € 1 mln door het Rijk. ❖ Afspraak uitwerking van het onderzoek tot een volwaardige MIRT verkenning, af te ronden in voorjaar 2008, op basis waarvan een planstudie besluit kan worden genomen. ❖ Er dient helderheid te zijn over scope en kostenraming. ❖ Een definitief besluit over het al dan niet toekennen van financiële middelen (met een maximum van € 100 mln) wordt voorjaar 2008 genomen, gekoppeld aan de Mobiliteitsvisie. Principeafspraken 50/50% financiering voor lange termijn maatregelen. ❖ De A20-corridor (Nieuwerkerk a/d IJssel-Moordrecht) wordt meegenomen in een aparte studie.
12.	<p>Rijnlandroute</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Er volgt op korte termijn een gesprek met de gedeputeerde van Zuid-Holland en de ministers van Verkeer en

	Waterstaat en VROM.
13.	<p>Goederenvervoeragenda</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Een uitwerking van de gevolgen van colonnevorming en voorstellen voor de aanpak komt t.b.v. het bestuurlijk overleg in voorjaar 2008. ❖ Het formuleren van infrastructurele maatregelen om knelpunten voor het goederenvervoer op (vaar) wegen op te lossen komt t.b.v. het bestuurlijk overleg in voorjaar 2008.
14.	<p>Provinciale en regionale verkeer- en vervoersplannen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Verkeer en Waterstaat zal een keer per jaar de monitorresultaten met regio bespreken. ❖ Verkeer en Waterstaat zal over de gewenste nadere operationalisering van doelstellingen nader met de regio's overleggen in relatie tot het bovengenoemde voorstel voor regionale bereikbaarheidsindicatoren (voorjaar 2008). ❖ Verkeer en Waterstaat en VROM zullen gezamenlijk met de provincies en stadsregio's de samenhang tussen de ruimtelijk-economische en verkeer- en vervoersplannen beter inzichtelijk maken en daarbij de belangrijkste strategische keuzen en knel-/aandachtspunten benoemen.

D. LANDSDEEL ZUID

D1 – ZEELAND

1.	<p>MIRT</p> <p>De ontwikkeling van het MIRT wordt toegelicht:</p> <ul style="list-style-type: none">❖ Eerst integratie van de ruimtelijke en infrastructurele projecten in één document;❖ De tweede stap is onderlinge afstemming van de projecten en programma's, waardoor meerwaarde ontstaat. Het accent zal liggen op een gebiedsgerichte aanpak.❖ Van reeds gemaakte bestuurlijke afspraken wordt niet teruggekomen.❖ Ten slotte zal bezien worden of de bestaande MIT-spelregels aanpassing behoeven. <p>De provincie geeft aan zich te oriënteren op dezelfde systematiek.</p>
2.	<p>Anders Betalen voor Mobiliteit</p> <ul style="list-style-type: none">❖ De minister geeft aan dat nog maar een paar opties over zijn en dat eind november / begin december de keuze zal worden gepresenteerd. Het accent zal liggen op een eerlijke herverdeling van kosten, zodanig dat spitsmijden lonend zal zijn.❖ De provincie vraagt aandacht voor de Westerscheldetunnel. Voorkomen moet worden dat gebruikers van die tunnel straks dubbel moeten betalen. Ook vraagt de provincie aandacht voor het vrachtverkeer. Zeeland zou het doorgaande vrachtverkeer graag door tariefstelling via specifieke routes door de provincie geleiden en biedt aan dat in Zeeland een proef van die strekking gedaan kan worden.❖ De minister geeft aan dat in Europa de afwikkeling van vrachtverkeer steeds meer aandacht krijgt. Hij wil hier graag verder over praten.❖ De minister geeft aan terug te zullen komen op de relatie tussen beprijzing en de Westerscheldetunnel. Daarbij merkt hij op dat gebruikers van de Westerscheldetunnel nu ook al dubbel betalen, namelijk enerzijds via de tol op de tunnel en anderzijds via de nu al bestaande heffingen, zoals accijns en BPM.❖ Ten slotte geeft de minister aan dat het Nationaal Mobiliteitsberaad het besluitvormend gremium zal zijn voor afspraken met de regio's.
3.	<p>Korting Brede Doeluitkering</p> <p>De staatssecretaris licht toe dat voor de gehele rijksoverheid geen prijsbijstelling 2008 wordt uitgekeerd. De loonbijstelling wordt wel uitgekeerd. De BDU kent wel een jaarlijkse autonome stijging van 1,1%. Met een midterm review zullen de effecten worden geëvalueerd.</p> <p>De provincie geeft aan dit te betreuren, maar hier alleen kennis van te kunnen nemen.</p>
4.	<p>N57 Veersedam – Middelburg</p> <p>Rijk en provincie stellen vast dat het niet gelukt is om, naast de extra middelen die Verkeer en Waterstaat en de regio hebben gereserveerd voor uitvoering van het Middelburgse deel, middelen te vinden voor uitvoering van het Veenese deel.</p> <p>Besloten wordt nu alleen het Middelburgse deel uit te voeren. Daarnaast zegt Verkeer en Waterstaat maximaal € 2 mln toe voor aantakking van het Middelburgse deel op de bestaande weg. Verkeer en Waterstaat en regio zullen nagaan of voor de kortere termijn kleine verkeersveiligheidsmaatregelen mogelijk zijn. Voor de langere termijn blijft het perspectief bestaan op grootschaliger maatregelen. Verkeer en Waterstaat en provincie zullen een persbericht</p>

	afstemmen.
5.	<p>N62 Kanaalkruising Sluiskil</p> <p>Na toelichting door de provincie wordt afgesproken dat het gesprek tussen provincie en Verkeer en Waterstaat zal worden voortgezet. De provincie zal Verkeer en Waterstaat nadere toelichting geven op de financieringsconstructie. Specifieke aandachtspunten daarbij zijn de BTW, de indexering en de beëindiging van de jaarlijkse subsidie aan de NV Westerscheldetunnel.</p>
6.	<p>Transitiegebieden in stedelijk netwerk economisch kerngebied</p> <p>VROM reageert positief op het tegen de achtergrond van stagnerende groei/krimp onder regie van de provincie oppakken van complexe binnenstedelijke transitie van verrommelde bedrijfstreinen. Het nadrukkelijke verzoek van de provincie om rijkssteun wordt momenteel vorm gegeven door het inzetten van aanjaagteams door DGWWI. VROM wijst er op dat het gezien de marktsituatie, noodzakelijk is dat gemeenten onderling beter afstemmen, zowel m.b.t. woningbouw als te verplaatsen bedrijven. Aangegeven wordt dat van financiële rijkssteun, anders dan in de vorm van aanjaagteams en BLS-gelden, momenteel geen sprake kan zijn, omdat de NR-gelden al zijn belegd. Bovendien moet worden afgewacht of dat uiteindelijk ook echt nodig is. Afgesproken wordt het proces te blijven volgen en in een volgend MIRT-overleg de stand van zaken in beschouwing te nemen.</p>
7.	<p>Zwakke schakels</p> <p>De provincie licht een en ander toe en verwijst specifiek naar het hamerpunt Waterdunen waar 'werk met werk' kan worden gemaakt. De staatssecretaris bevestigt dat zij positief staat tegenover dit plan en zich inzet om op zoek te gaan naar aanvullende financiering voor dit project. Verder stemt zij er mee in de mogelijkheden te onderzoeken voor een financieringsstructuur die het mogelijk maakt 'werk met werk' te maken vooruitlopend op de fysieke ingreep van zwakke schakels.</p>
8.	<p>Aanvullende afspraken</p> <p>Spoorproblematiek</p> <p>De provincie is in oktober een week niet bereikbaar geweest per spoor vanwege onderhoud. Maart 2008 zal er weer onderhoud plaatsvinden, waarbij een volle maand geen personenvervoer per spoor mogelijk zal zijn van Vlissingen tot Bergen op Zoom. De provincie is in gesprek met NS en Prorail om de hinder voor de reizigers zoveel mogelijk te beperken.</p> <p>Afgesproken wordt dat de minister de provincie zal steunen en/of zal bemiddelen als provincie, Prorail en NS er onderling niet uitkomen.</p> <p>VEZA/gevaarlijke stoffen over spoor</p> <p>Op 14 november heeft de minister overleg met Noord-Brabant, Limburg en Zuid-Holland over transportveiligheid naar aanleiding van een bijna-ongeval in Tilburg met een LPG-trein.</p> <p>Zeeland is niet aanwezig bij dat gesprek, maar geeft op voorhand aan dat een directe goederenspoorverbinding van Vlissingen naar Antwerpen via de Sloeboog (VEZA) een bijdrage kan leveren aan de oplossing van de problematiek op de Brabantlijn. Vanuit Zeeland komen jaarlijks ca 7500 wagons LPG, die na Roosendaal deels via de Brabantlijn worden afgewikkeld en deels (bij bonte treinen via de Drechtsteden en Kijfhoek en weer terug) naar Antwerpen. De directe spoorverbinding zou in ieder geval de steden in West-Brabant en de Brabantlijn ontlasten van een belangrijk deel van dit vervoer</p>

D2 – NOORD BRABANT

1.	MIRT <ul style="list-style-type: none">❖ Alle partijen vinden het een goede zaak dat inmiddels op vele onderwerpen samenwerking, zowel op rijksniveau als tussen rijk en overheden, wordt gezocht. Dat leidt tot een overvolle agenda. De partijen zoeken een vorm om deze agenda beheersbaar te houden; Verkeer en Waterstaat zal een voorstel doen.
2.	Anders Betalen voor Mobiliteit <ul style="list-style-type: none">❖ De regio zuidoost Brabant biedt zich aan voor een pilot 'Anders Betalen van Mobiliteit' met de nadruk op technologische aspecten. Het kabinet heeft echter nog geen besluit genomen over de wijze, waarop 'Anders Betalen voor Mobiliteit' wordt ingevoerd. Zij bericht de provincie of zij op het aanbod ingaat of niet.
3.	LMCA weg <ul style="list-style-type: none">❖ Brabant herkent niet het beeld dat uit de LMCA naar voren komt; dat wijkt aanzienlijk af van de netwerkanalyse BrabantStad. Verkeer en Waterstaat streeft naar volstrekte transparantie over opzet, inhoud en resultaten van de LMCA. Zij neemt het initiatief voor overleg tussen rijk en regio om de verschillen tussen LMCA en netwerkanalyse BrabantStad te verklaren.
4.	Quick wins <ul style="list-style-type: none">❖ Verkeer en Waterstaat zal op korte termijn € 14,69 mln - € 8 mln eerste tranche en € 6,69 mln tweede tranche – voor de quick wins beschikbaar stellen.❖ De partijen bespreken de voortgang van de quick wins in het volgend regulier bestuurlijk overleg. Mocht dan nog onzekerheid zijn over realisatie van een of meer quick wins, dan zullen de partijen bezien welke andere Brabantse quick wins uit de vrijvallende middelen gerealiseerd kunnen worden.
5.	Pilot MIRT Verkenning Zuidoost-Brabant <ul style="list-style-type: none">❖ Het plan van aanpak, zoals dat is opgesteld in samenwerking tussen de provincie, het SRE, V&W, VROM, EZ en LNV geldt als leidraad voor realisering van de pilot; de partijen streven naar afronding binnen een jaar van de pilot. Daarnaast biedt de pilot ook informatie voor de manier van werken in het MIRT.❖ Verkeer en Waterstaat verleent een bijdrage van € 0,1 mln; de andere ministeries zoeken nog naar mogelijkheden ook een bijdrage te kunnen verlenen. Verkeer en Waterstaat staat garant voor een maximale rijksbijdrage van € 0,25 mln.❖ De reservering (€ 52 mln) in het MIRT-projectenboek voor BOSE wordt bestemd voor maatregelen die uit de verkenning voortvloeien. Verkeer en Waterstaat stemt in met de voorkeur van de overheden om deze reservering te bestemmen voor lange termijn investeringen aan de oostzijde van de regio, mits de overheden voor 2010 geen beroep doen op nieuwe rijksbijdragen voor korte termijn investeringen.❖ De provincie doet het aanbod de N69 over te nemen van het rijk. De kosten voor een nieuwe omlegging zijn geraamd op € 140 miljoen. De regio is bereid de helft van de kosten - € 70 mln – te financieren. De minister ziet binnen zijn huidige begroting echter geen mogelijkheid voor herprioritering van projecten en kan daarom naast de eerder toegezegde € 16 mln het resterende tekort van € 54 mln niet dekken. De minister heeft begrip voor het probleem. De financiering van de N69 kan ook deel uitmaken van de pilot MIRT-verkenning. Indien de N69 wordt overgedragen, start de provincie een Planstudie/MER, waarin de effecten van alternatieven nader worden onderzocht.

6.	<p>A27</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Verkeer en Waterstaat en de provincie zullen zo snel mogelijk, nog voor het volgend MIRT-overleg, afspraken maken over de afstemming van de planstudie A27-noord van Rijkswaterstaat Noord-Brabant en de regionale verkenning A27-Zuid van de provincie.
7.	<p>Station Maarheeze</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De provincie zorgt uiterlijk 1 mei 2008 voor een door de regio, ProRail en NS gedragen projectvoorstel, inclusief een bedieningsgarantie van NS. Verkeer en Waterstaat verstrekt een vaste bijdrage (€ 1,25 mln) uit Fileproof. Na 1 mei 2008 vervalt deze toezegging en wordt binnen Fileproof een andere bestemming voor deze middelen gezocht.
8.	<p>DVM</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De provincie stelt een business case op voor het in 2011 in Eindhoven te organiseren ITS-congres. Verkeer en Waterstaat zal met de andere ministeries op basis van deze business case beoordelen of financiële en organisatorische ondersteuning mogelijk is. ❖ Brabant stelt een projectvoorstel op met betrekking tot "Brabant als proeftuin incar" met de automotive-sector in Brabant.
9.	<p>Treinverbindingen naar België</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Verkeer en Waterstaat zal alle betrokken partijen aanspreken op de reeds gemaakte afspraken; deze afspraken gaan uit van 8 HSL-shuttles per dag vanaf Breda naar Antwerpen/Brussel en het rijden van de Beneluxtrein, zolang er geen HSA-treinen en HSL-shuttles rijden.
10.	<p>Herstelplan Spoor en Spoorzone Den Bosch</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Verkeer en Waterstaat zal met Prorail, provincie en de betrokken gemeenten bezien of vertragingen in het Bossche spoorproject ingelopen kunnen worden.
11.	<p>Verkenning A67</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In het bestuurlijk overleg in het najaar van 2008 zal besluitvorming plaatsvinden over de opzet van de verkenning A67 Eindhoven – Venlo. <p>In mei 2008 vindt, in het kader van het DGTL programma "Servicepakket Meer Vlot", besluitvorming plaats over het de uitvoering van enkele quick wins op de A67 die de problematiek met het vrachtverkeer voor de korte termijn kunnen verminderen.</p>
12.	<p>A4 Dinteloord – Bergen op Zoom</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Voor het traject Klutsdorp – Dinteloord is de aanbestedingsprocedure in september 2007 opgestart. De uitvraag aan de markt betreft een ontwerp met aquaduct. In mei 2008 wordt bekend of dit binnen het budget past. Mocht dit niet het geval zijn, dan wordt een ontwerp met een brug in procedure gebracht.
13.	<p>Goederenvervoer</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De provincie gaat, als uitwerking van het provinciale bestuursakkoord, een Logistieke Visie Brabant opstellen. Bij

	de uitwerking van de Logistieke Visie worden de partners binnen het Netwerkprogramma (V&W, RWS, SRE, B5) betrokken, alsmede andere actoren zoals logistiek bedrijfsleven, kennisinstellingen en belangengroeperingen (EVO, TLN, etc).
14.	Eindhoven A2 Zone (Nota Ruimte) <ul style="list-style-type: none"> ❖ Voor het project is door het kabinet besloten de besluitvorming, gericht op twee nieuwe aansluitingen op de A2 en aanpassing van het onderliggend wegennet, te versnellen. Om deze versnelling te kunnen realiseren verzoekt de minister daarom de regio om met één advies te komen voor de Meerenakkerweg.
15.	Verkenning A58 Bergen op Zoom – Eindhoven <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijkswaterstaat start op korte termijn met de verkenning A58.
16.	PWV en RVP <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het ministerie zal het initiatief nemen voor overleg over verdere afstemming van landelijke en provinciale doelstellingen en over het inzichtelijk maken van de samenhang tussen landelijke en provinciale ruimtelijke planvorming en verkeer- en vervoerplannen.

1.	<p>MIRT</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en provincie zien kansen in uitbouw van de huidige samenwerkingsagenda, die met name gericht is op mobiliteitsaspecten, naar een samenwerkingsagenda, die in het kader van het MIRT gericht is op gebiedsontwikkelingen in de periode tot 2020. Daarbij worden de Limburgagenda en de ontwikkelingsagenda van het stedelijk netwerk betrokken. Beide partijen zullen de komende maanden de mogelijkheden verkennen. In het volgende bestuurlijke overleg zouden reeds een aantal concrete voorstellen ingebracht kunnen worden, waarbij in kaart wordt gebracht met welke projecten een gemeenschappelijk belang is gemoeid. Daarbij worden afspraken gemaakt welke partij verantwoordelijk is voor de projectaansturing. ❖ Voor het rijk gelden twee duidelijke randvoorwaarden: het moet binnen het bestaande begrotingsstelsel – Verkeer en Waterstaat en VROM hebben een gescheiden begroting - en binnen de bestaande beschikbare middelen passen. Het budget van de Nota Ruimte zal worden ingezet voor de integrale gebiedsopgaven Belvédère Maastricht (waaronder eventueel voor de light rail Hasselt – Maastricht) en Greenport Venlo. ❖ De partijen streven naar het opgaan van diverse bestuurlijke overleggen in één MIRT-overleg. De provincie doet een voorstel hoe de gewenste gebiedsgewijze aanpak vorm kan krijgen. Partijen streven er naar in het voorjaarsoverleg 2008 een plan van aanpak te kunnen vaststellen.
2.	<p>LMCA regionaal OV</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In het kader van de samenwerking agenda bekijken de partijen of er mogelijkheden zijn voor een hogere groeiambitie, bijvoorbeeld door verbetering of realisatie van een aantal specifieke verbindingen.
3.	<p>Quick wins</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De partijen bespreken in elk volgend regulier bestuurlijk overleg de met de quick wins bereikte resultaten. ❖ Voor de tweede tranche quick wins stelt het ministerie van Verkeer en Waterstaat € 5 mln ter beschikking.
4.	<p>Regio Venlo</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het OTB voor de A74 zal dit jaar niet meer gepubliceerd worden. Rijk en provincie onderzoeken gezamenlijk de mogelijkheden om procedures parallel te schakelen om zodoende tijd terug te winnen. ❖ De minister zal zijn uiterste best doen om de openstelling van de A74 op tijd voor de Floriade te realiseren, maar kan dit gezien de tegenvallers – door uitspraken van de Raad van State bleek het noodzakelijk aanvullend onderzoek te doen naar luchtkwaliteit - de laatste tijd niet garanderen. De nieuwe rekenmethodiek voor luchtkwaliteit zal met prioriteit worden toegepast voor de A74. Van de zijde van de provincie wordt aangedrongen op een goede communicatie door het Rijk; de minister zegt toe dat hij met betrekking tot de verdere planning nadrukkelijk zal communiceren dat alle middelen ingezet zullen worden om voor 1 januari 2012 de A74 gereed te hebben. ❖ De nieuwe rekenmethodiek voor luchtkwaliteit zal met prioriteit worden toegepast voor de A74. Partijen bezien of de communicatie met name met de omgeving verbeterd dient te worden. ❖ De verkenning voor de A67 van Belgische grens bij Eindhoven tot Duitse grens bij Venlo, die door Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant zal worden uitgevoerd, wordt ook met de provincie Limburg afgestemd. In het bestuurlijk overleg in het najaar van 2008 zal besluitvorming plaatsvinden over de opzet van deze verkenning. Er is een samenloop met de gebiedsontwikkeling Greenport/Klavertje 4 Venlo.

5.	<p>A76 aansluiting Nuth</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het ministerie gaat een inspanningsverplichting aan om de aansluiting gelijktijdig met de Parkstadbuitenring open te stellen. ❖ In de lopende studie t.b.v. de startnotitie Tracéwet wordt het oplossend vermogen van alternatieven (die van € 38 mln, van € 54 mln en van € 84 mln) in beeld gebracht. Om de aansluiting tijdig te kunnen realiseren – zo stellen alle partijen vast – is het noodzakelijk in het volgende reguliere bestuurlijk overleg een keuze te maken aan de hand van de dan voorliggende studieresultaten. ❖ Uitgangspunt voor besluitvorming is het huidige beschikbare budget van € 78 mln vanuit de van Hijum-gelden die aan Limburg zijn toegewezen en waaruit een drietal projecten (naast deze aansluiting betreft het de spitsstrook A2 en de aansluiting Imstenradeweg) worden gefinancierd. Er is een in de ogen van het ministerie adequate variant die binnen dit budget te realiseren is. De provincie dringt aan op een goede en duurzame oplossing en is bereid tot aanvullende financiering uit gebiedsontwikkeling van een in haar ogen duurzame variant.
6.	<p>Spitsstrook A2 St. Joost – Urmond</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Ondanks de opgelopen vertraging door de problematiek rondom de luchtkwaliteit is het uitgangspunt nog steeds de realisatie van deze spitsstrook. ❖ Rijk en provincie zullen benuttingsmaatregelen voor hun wegennet uitwerken om problemen na openstelling van de A73 te beperken.
7.	<p>Aanbestedingsmeevallers A73</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De provincie heeft een conceptovereenkomst ingediend over de realisatie van maatregelen voor oplossing van aan de A73 en A74 gerelateerde verkeersproblemen conform de in juni gemaakte afspraken; daarmee is conform deze afspraken € 23 mln gemoeid. De minister zegt een snelle besluitvorming over het voorstel toe. ❖ De provincie wil duidelijkheid of uit het beschikbare budget voor de A73 meer verkeersproblemen in Limburg zijn op te lossen. De minister wijst op mogelijke tegenvallers bij de realisatie van de A73 en A74. Voor het volgende reguliere bestuurlijk overleg stelt het ministerie in overleg met de provincie een financieel overzicht op; dan wordt besproken hoe hiermee om te gaan.
8.	<p>Spoorse doorsnijdingen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De minister streeft ernaar komend jaar duidelijkheid te verschaffen over omvang en inhoud van een tweede tranche subsidies spoorse doorsnijdingen. Voor hem is een korte evaluatie en vastlegging van leermomenten van de eerste tranche voldoende.
9.	<p>IJzeren Rijn</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het uitgangspunt is het vigerende plan om het spoor in een tunnel onder de Meinweg door te leiden. Het is echter de intentie van de minister om in samenwerking met de buurlanden te zoeken naar de beste oplossing voor deze verbinding.

10.	<p>Belvédère Maastricht</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De beide ministeries staan positief t.o.v. de realisatie van een light railverbinding Maastricht – Lanaken – Hasselt. Wanneer deze verbinding in het kader van de ruimtelijke ontwikkeling een hoger economisch potentieel realiseert en een gunstiger MKBA mogelijk maakt, brengt dat een bijdrage uit budget voor de Nota Ruimte dichterbij.
11.	<p>Pilot MIRT-verkenning Zuidoost-Brabant</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Partijen staan welwillend tegenover het uitbreiden van het studiegebied van het "Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel Brabantstad" als MIRT-verkenning met het gebied langs de A2-as tot Nederweert (N266), maar dit behoeft afstemming met de provincie Noord-Brabant. De provincie Limburg stemt met de provincie Noord-Brabant af of de gewenste uitbreiding van het studiegebied, gezien de oriëntatie van dit gebied op de Eindhovense regio, kan worden gerealiseerd.
12.	<p>PWP</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het ministerie zal het initiatief nemen voor overleg over verdere afstemming van landelijke en provinciale doelstellingen en over het inzichtelijk maken van de samenhang tussen landelijke en provinciale ruimtelijke planvorming en verkeer- en vervoerplannen.