Bijlage 1 AFSPRAKENLIJST BESTUURLIJK OVERLEG MIRT 2013

ZUIDVLEUGEL/ZUID-HOLLAND

1.	**Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad 2040** ❖ Rijk en regio delen de ambitie, strategieën en opgaven van de Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad en constateren dat hiermee invulling is gegeven aan besluit van het BO MIRT 2013; ❖ Rijk en regio vervangen de Gebiedsagenda Zuidvleugel/Zuid-Holland door de Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad waarbij de bestaande bestuurlijke afspraken zijn gehandhaafd (zoals over de Blankenburgverbinding, de A13/A16, de A4 passage Den Haag en Poorten & Inprikkers en de Rijnlandroute); ❖ Rijk en regio besluiten om de tabel met mogelijke opgaven (HD 5 Adaptieve Agenda) in 2014 te actualiseren en te onderzoeken weke opgaven voor besluitvorming in het BO MIRT 2014 in aanmerking komen; ❖ Rijk en regio constateren dat de brief van het Stadsgewest Haaglanden d.d. 1 oktober 2013 met het BO MIRT is afgedaan.
2.	**MIRT-onderzoeken Bereikbaarheid regio Rotterdam – Den Haag, Stimulering realisatie verstedelijking en (Inter)nationale connectiviteit Zuidelijke Randstad** ❖ Rijk en regio starten drie MIRT-onderzoeken, te weten 'Bereikbaarheid regio Rotterdam – Den Haag', 'Stimuleren realisatie verstedelijking' en '(Inter)nationale connectiviteit Zuidelijke Randstad'. ❖ Voor het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid regio Rotterdam – Den Haag wordt vooralsnog geen projectbudget gereserveerd ten behoeve van investeringen, omdat eerst de effectiviteit van de andere maatregelen zal worden onderzocht. Het MIRT-onderzoek richt zich op: ❖ Het in kaart brengen van de mogelijkheden om de bereikbaarheidsknelpunten in het Regional Communities (RC) scenario aan te pakken, die naar aanleiding van de Nationale Markt en Capaciteits Analyse (NMCA, update van 2011) naar voren zijn gekomen in het gebied Den Haag-Rotterdam (focus); ❖ Waarbij het metropolitaan stedelijk gebied, zoals beschreven is in de Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad, wordt bezien (zoekgebied); ❖ Waarbij gekeken wordt naar alle modaliteiten; ❖ Waarbij primair wordt gekeken naar de mogelijkheden die de 4 i's naast investeren (te weten innoveren, informeren, inrichten en in stand houden) kunnen bieden (oplossingsrichtingen); ❖ Onderdeel van het MIRT-onderzoek 'Stimuleren realisatie verstedelijking' zijn 5 pilots om te leren over verstedelijking anno 2014; ❖ Onderdeel van het MIRT-onderzoek '(Inter)nationale connectiviteit Zuidelijke Randstad' is het opstellen van een vergelijking van de (inter)nationale connectiviteit van het metropolitaan stedelijk gebied (conform Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad) met concurrerende regio's in Europa, ten behoeve van een gezamenlijke ambitie in deze. Rotterdam The Hague Airport wordt in dit MIRT-onderzoek meegenomen; ❖ Rijk en regio formuleren gelijktijdig eenduidige opdrachten (uitgangspunten, jaren, doorlooptijd / proces) voor deze MIRT-onderzoeken om de samenhang te borgen en afstemming te organiseren; ❖ De tussenresultaten van de MIRT-onderzoeken worden besproken in het BO MIRT 2014,

	de definitieve uitkomsten in het BO MIRT 2015.
3.	**Warmtenet** ❖ Rijk en regio willen de totstandkoming van een warmtenet stimuleren. Hiervoor zet de regio het Programmabureau duurzame warmte en koude Zuid-Holland in en zal het Rijk bezien of belemmeringen kunnen worden weggenomen. Als eerste concrete actie wordt gekeken naar de verbinding Rotterdamse Haven – Westland – Den Haag.
4.	**Rijksvastgoed** ❖ Rijk en regio spreken af jaarlijks stil te staan bij de inzet van publiek vastgoed. Dit met als doel om te streven naar de juiste functie op de juiste plek. Hierbij spelen Rijk en regio zoveel mogelijk in op initiatieven van de markt, mede als invulling van de opgaven uit de Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad 2040.
5.	**Lange termijn spooragenda en samenwerkingsmodel decentrale overheden, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, NS en ProRail, Concessie hoofdrailnet** ❖ Rijk en regio spreken af om (regionale) spoor en OV onderwerpen samen met vervoerders en ProRail te bespreken in het Bestuurlijk Overleg Spoor ter voorbereiding op besluitvorming in het BO MIRT; ❖ Rijk en regio spreken af om tijdens de al geplande bestuurlijke PHS-conferentie in de 3e week van december in gesprek te gaan over de Lange Termijn SpoorAgenda (LTSa) en Concessie Hoofdrailnet. Begin 2014 zal voor de gedeputeerden Verkeer en Vervoer en de bestuurders vanuit SkVV in dit kader een 2e bijeenkomst worden georganiseerd.
6.	**Lange termijn Ontwikkelagenda OV en Spoor Zuidelijke Randstad** ❖ Rijk en regio constateren dat op het moment dat de spoorverdubbeling tussen Rijswijk en Delft-Zuid in 2020 gereed is, het de bedoeling is dat deze infrastructuur direct benut wordt voor de frequentiesprong naar 6 sprinters en 8 intercity's tussen Leiden, Den Haag, Rotterdam en Dordrecht. Dit is conform de afspraak tussen Provincie Zuid-Holland, decentrale overheden, NS en ProRail die zijn verenigd in de bestuurlijke commissie Stedenbaan; ❖ Het Rijk neemt kennis van de volgende regionale ambities op het spoor na afronding van PHS: ❖ Capaciteitsuitbreiding op het traject Delft Zuid – Rotterdam en openen station Schiedam Kethel; ❖ Capaciteitsverruiming Leiden – Woerden om 2 intercity's en 2 sprinters te kunnen rijden; ❖ Dienstregelingaanpassing intercity's Dordrecht – Breda in relatie tot gebruik Hogesnelheidslijn-Zuid (HSL-Zuid); ❖ Knooppunt ontwikkeling en uitnutten agglomeratievoordelen langs het HOV- netwerk; ❖ Capaciteitsmaatregelen op traject Den Haag – Gouda; Het Rijk ziet op basis van de huidige inzichten in de vervoersvraag geen aanleiding voor deze projecten en mist bovendien de financiële middelen hiervoor op dit moment. ❖ Rijk en regio spreken af om samen een langere termijn ontwikkelagenda OV en Spoor op te stellen voor de Zuidelijke Randstad voor de periode 2020-2028 en deze in het BO MIRT 2014 te bespreken. ❖ Rijk en regio spreken af om eventuele consequenties van de ingebruikname van de BeneluxPlus op de intercityverbinding Dordrecht-Breda te monitoren en zo nodig te bespreken, waarbij ook de vervoers-/overstapstromen en de consequenties voor de

	kostendekkingsgraad van de Merwedelingelijn worden betrokken.
7.	**BleiZo** ❖ Rijk en regio spreken af dat de betrokken partijen (ProRail, NS, regio en Rijk) de maatregelen aan infrastructuur en/of aanpassingen aan de dienstregeling die noodzakelijk zijn om station BleiZo te realiseren verder uitwerken en toetsen op hun (kosten)effectiviteit; ❖ In januari 2014 worden maatregelenpakketten aan partijen voorgelegd zodat kan worden vastgesteld welke pakketten kansrijk zijn en verder in detail worden uitgewerkt; ❖ Rijk en regio spreken af dat uiterlijk eind maart 2014 een beslissing wordt genomen of er een kosteneffectief maatregelpakket beschikbaar is waarmee station BleiZo kan worden gerealiseerd.
8.	**A15 Papendrecht – Gorinchem** ❖ Rijk en regio constateren dat de regio van mening is dat er een bereikbaarheidsprobleem is op dit deel van de A15, de N3 en het omliggende onderliggend wegennet; ❖ Rijk en regio stellen vast, dat het onderzoek van de regio op dit moment onvoldoende inzicht biedt in met name de effecten en de kosten van de voorgestelde maatregelen. Twijfels bestaan ook ten aanzien van de verkeersveiligheid en de procedurele gevolgen voor het (realisatie)project A15/N3; ❖ Rijk en regio besluiten dat de regio het onderzoek verder uitwerkt in een uitgewerkt pakket aan maatregelen (inclusief effecten en kosten) en Rijkswaterstaat hierbij betrekt; ❖ Rijkswaterstaat zal in de rol van wegbeheerder het uitgewerkte pakket aan maatregelen toetsen op de verkeerskundige effecten, de kosten, maakbaarheid (oordeel ontwerp, inschatting realisatierisico's) en verkeersveiligheid; ❖ Op basis van de resultaten van het onderzoek van de regio en de toets van Rijkswaterstaat zal het Rijk een standpunt innemen ten aanzien van voorgestelde maatregelen.
9.	**MIRT-onderzoeken corridorstudies** ❖ Rijk en regio werken gezamenlijk aan het opstellen van projectplannen voor de volgende MIRT-onderzoeken: ❖ MIRT onderzoek goederencorridor Rotterdam – Brabant/Limburg – Duitsland; ❖ MIRT-onderzoek goederencorridor Rotterdam – Arnhem/Nijmegen – Duitsland; ❖ Rijk en regio streven er naar beide projectplannen eind 2013 beschikbaar te hebben opdat deze begin 2014 bestuurlijk kunnen worden vastgesteld.
10.	**TEN-T Corridorstudie North Sea – Mediterranean** ❖ De regio verzoekt via de Deltri partners betrokken te worden bij de TEN-T corridorstudie North Sea – Mediterranean die wordt geïnitieerd door de Europese Commissie. De Europese Commissie beslist over de aanpak van de studie. Het Rijk zal indien nodig de gewenste betrokkenheid van de regio's bij de Europese Commissie onder de aandacht brengen.
11.	**Rijksvastgoed station Den Haag Laan van Nieuw-Oost Indië** ❖ Rijk en Regio besluiten dat zij zich gezamenlijk inzetten om te streven naar de optimale

	uitkomst voor de knooppuntontwikkeling van station Den Haag Laan van Nieuw-Oost Indië doordat: - de gemeente Den Haag zorgt voor een juridisch planologisch kader om functiewijziging en functiemenging mogelijk te maken - de gemeente Den Haag samen met de regio zorgt voor een impuls in de openbare ruimte in samenhang met de herontwikkeling van (de plint van) het huidige ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en het stationsgebouw; - Het Rijk zich inzet om langjarige leegstand en mogelijke verwaarlozing van het huidige ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid te voorkomen door het faciliteren van een vlotte verkoop en flexibele herbestemming. Tevens bewaakt het Rijk de door NS toegezegde investeringen in perrons en stationsgebouw voor een aantrekkelijker station.
12.	**MIRT-onderzoek Meerlaags Waterveiligheid Dordrecht** ❖ Regio en rijk starten na afronding van het lopende Delta-experiment een MIRT-onderzoek Meerlaags Waterveiligheid Dordrecht, waarbij de haalbaarheid en het concept van een zelfredzaam eiland nader uitgewerkt wordt. Daarbij wordt specifiek aandacht wordt gegeven aan de rolverdeling tussen de overheden, de besluitvormingssystematiek en de verankering in het lokale, regionale en nationale veiligheidsbeleid; ❖ Het Rijk zal daarbij betrokken zijn om de mogelijkheden te onderzoeken om binnen haar verantwoordelijkheden de kansen voor een zelfredzaam eiland te vergroten. De uitvoering van het MIRT-onderzoek heeft geen invloed op de uitvoering van lopende dijkversterkingsprojecten (in het kader van Hoogwaterbeschermingsprogramma 2).
13.	**Evaluatie Project Mainport Rotterdam (PMR)** ❖ Rijk en regio besluiten om samen met de overige partners (begin 2014) een klein symposium te organiseren om de succesfactoren en geleerde lessen uit het Project Mainport Rotterdam (PMR) breder uit te dragen, zodat deze bij toekomstige infrastructuurprojecten betrokken kunnen worden.
14.	**Duinpolderweg** ❖ Rijk en regio komen in het voorjaar 2014 bij elkaar om op basis van het dan beschikbare onderzoeksmateriaal, het te hebben over de vraag of er een rijksbelang is bij het project Duinpolderweg.

NOORD-HOLLAND, UTRECHT, FLEVOLAND

1.	**Gebiedsagenda Noord-Holland, Utrecht en Flevoland** ❖ Rijk en regio stemmen in met de Gebiedsagenda Noord-Holland, Utrecht en Flevoland: o Rijk en regio delen de visie, ambitie en opgaven uit de Gebiedsagenda Noord-Holland, Utrecht en Flevoland 2013 en beschouwen dit deel van de gebiedsagenda als afgerond. o Rijk en regio stellen de projectenlijst bij de gebiedsagenda vast. De projectenlijst is een werkdocument, dat betrokken wordt bij de bespreking van de opgaven in het (jaarlijkse) bestuurlijk overleg MIRT. o Elk jaar worden in het bestuurlijk overleg MIRT die opgaven uit de gebiedsagenda besproken, die op dat moment actueel zijn. o Daar waar de verdere uitwerking van de opgaven uit de gebiedsagenda aan de orde is, zullen Rijk en regio de principes van het adaptief programmeren toepassen. o Om de ontwikkelingen in het ruimtelijk-fysieke domein goed te kunnen volgen, zullen Rijk en regio gezamenlijk bezien hoe bestaande en in ontwikkeling zijnde monitoringssystemen op een slimme manier aan elkaar kunnen worden gekoppeld.
2.	**Woningmarkt en woningbouw** <u>Woningmarkt</u>: ❖ Rijk en regio werken, op basis van de voortgaande verstedelijking van de Noordvleugel, samen ten aanzien van 'beweging' op de woningmarkt en werken gezamenlijk een concrete agenda met maatregelen verder uit. ❖ Rijk en regio bespreken deze agenda begin 2014 in een bestuurlijk overleg en maken dan afspraken over bestuurlijke verantwoordelijkheid, trekkerschap en uitvoering. <u>Woningbouw</u>: ❖ Rijk en regio erkennen de grote opgave waar de Noordvleugel voor staat, onder meer als gevolg van de trek naar de steden. Daarom starten ze gezamenlijk, onder trekkerschap van de regio, een MIRT-onderzoek Woningbouw. Doel van het MIRT-onderzoek is na te gaan hoe een stapsgewijze en organische woningbouwontwikkeling zich verhoudt tot (bovenplanse) (middel)lange termijn kosten/investeringenplannen en wat dat vraagt van publieke en private partijen (rollen). Het MIRT-onderzoek zal breed worden opgepakt, waarbij onder meer wordt gekeken naar nieuwe werkwijzen en experimenten. Een eerste stap is te komen tot een gezamenlijke onderzoeksvraag en een plan van aanpak.
3.	**Aanpak bereikbaarheidsopgaven en vervolg Beter Benutten** ❖ Het Rijk neemt het initiatief de bestaande NMCA-methodiek aan te passen. In de methodiek zal rekening worden gehouden met de verschillende modaliteiten en met het economisch belang. Deze aanpassing van de methodiek heeft vooralsnog geen consequenties voor gemaakte keuzes over prioriteitstelling van projecten. ❖ De regio start een MIRT-onderzoek Stedelijke bereikbaarheid Amsterdam. Doel van het MIRT-onderzoek is na te gaan hoe de bereikbaarheid in en rond Amsterdam, die onder druk staat als gevolg van de toenemende verstedelijking, kan worden verbeterd. Het Rijk zal de regio in het MIRT-onderzoek ondersteunen met kennis, expertise en ondersteuning. Een eerste stap is te komen tot een gezamenlijke onderzoeksvraag en een plan van aanpak. ❖ Rijk en regio zullen nadere afspraken maken om te komen tot:

	o een goede afstemming tussen de verschillende in de Noordvleugel te starten MIRT-onderzoeken en met de MIRT-verkenning; o een effectieve samenwerking, waarbij tevens het bedrijfsleven zal worden betrokken. ❖ Het programma Beter Benutten krijgt een vervolg. Rijk en regio streven er naar hierover in februari 2014 procesafspraken te maken.
4.	**Lange Termijn Spoor Agenda (LTSA) en Samenwerkingsmodel decentrale overheden, Ministerie IenM, NS en ProRail** LTSA: ❖ Het Rijk hecht aan de regionale inbreng in de Lange Termijn Spoor Agenda (LTSA). ❖ Rijk en regio spreken af om, conform het voorstel van het OV-bureau Randstad, gezamenlijk een ontwikkelagenda op te stellen, waarin (H)OV/spoorprojecten (zowel infrastructuur als vervoersaanbod) in combinatie met de ruimtelijke ontwikkelingen als programma worden bestuurd, en monitoren met elkaar de uitvoering. ❖ Het Rijk neemt in de uitwerking van de LTSA-sturing op, dat ten behoeve van het functioneren van de gehele OV-keten verbeterde samenwerking zal worden ingericht tussen Rijk en regio ten aanzien van ontwikkelingen op het spoor op korte, middellange en lange termijn. Samenwerkingsmodel: ❖ Door de bestuurders van Rijk en regio binnen het OV-bureau Randstad is ten behoeve van een hechtere samenwerking tussen Rijk, regio, NS en ProRail een nieuw samenwerkingsmodel vastgesteld. Dit model is zowel in de Noordelijke als in de Zuidelijke Randstad verder ingevuld. ❖ Het doel van de samenwerking is om enerzijds de maatschappelijke functie en de bijdrage aan de regionale bereikbaarheid van de landelijk opererende NS en ProRail te vergroten en anderzijds regionaal openbaar vervoer, ketenvoorzieningen en ruimtelijke invulling beter te laten aansluiten bij de treindiensten op het hoofdrailnet.
5.	**Concessie hoofdrailnet** ❖ Het Rijk hecht er aan, dat de regio input levert voor de Vervoersconcessie Hoofdrailnet en dat het gesprek hierover wordt georganiseerd. ❖ Rijk en regio spreken af, dat de regionale input wordt betrokken bij het opstellen van de concessie en dat een voorstel voor invulling van de regiobetrokkenheid wordt besproken in het overleg met de koepelorganisaties (BKO).
6.	**Rijksvastgoed** ❖ De inzet van overheidsvastgoed bij het realiseren van beleidsdoelstellingen (SVIR) en gedeelde opgaven uit de gebiedsagenda Noord-Holland, Utrecht en Flevoland worden jaarlijks besproken in het bestuurlijk overleg MIRT. ❖ Rijk en regio brengen de vastgoedopgaven in beeld met als doel de samenhang in beeld te brengen en te onderzoeken waar belangen van Rijk en regio samenkomen als basis voor integrale besluitvorming. ❖ Rijk en regio onderzoeken welke vastgoedopgaven in aanmerking komen voor een MIRT-onderzoek. ❖ Vooruitlopend hierop neemt de provincie Flevoland het initiatief voor een MIRT-onderzoek naar de ontwikkeling en inzet van (rijks)vastgoed in de gemeente Lelystad in het licht van de beleidsambities van de gebiedsagenda Noord-Holland, Utrecht en

	Flevoland. Het Rijksvastgoedbedrijf i.o. zal aan dit onderzoek medewerking verlenen. ❖ Rijk en regio Utrecht zullen samen (opnieuw) een strategie bepalen voor de gewenste ontwikkeling van het gebied Merwedekanaalzone 4 in Utrecht en de rol van het rijksvastgoed daarin. ❖ Rijk en regio Utrecht gaan met elkaar in overleg over het voorkomen van negatieve effecten van leegstand van beschikbaar komend (Rijks)vastgoed.
7.	**Greenports Holland Netwerk** ❖ Rijk en regio gaan de mogelijkheden onderzoeken van een opstappunt voor containeroverslag voor de binnenvaart in Noord-Holland Noord en Flevoland, ter versterking van het verbindend netwerk (kernnet) greenports – mainports. ❖ De regio heeft hierbij het voortouw (provincie Noord Holland of Agriboard), maar het ministerie van IenM levert inbreng, zowel waar het gaat om inbreng in de projectgroep en Stuurgroep, als ook in het geval van bijeenkomsten voor bedrijven in de regio. ❖ Rijk en regio ontwikkelen in samenwerking met de NV Luchthaven Schiphol en marktpartijen een strategie voor de draaischijffunctie van Schiphol in de overslag van perishables. ❖ De eerste resultaten van beide onderzoeken, worden geagendeerd in het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2014.
8.	**Visie Noordzeekanaalgebied (NZKG)** ❖ In navolging van de regio committeert ook het Rijk zich aan de Visie Noordzeekanaalgebied 2040. ❖ Rijk en regio zetten hun overleg en samenwerking ten aanzien van het Noordzeekanaalgebied gericht op integrale gebiedsontwikkeling voort. Dit krijgt zijn beslag in de Bestuurlijke (uitvoerings)agenda. ❖ De regio zal bezien voor welke specifieke (woningbouw)locaties kan worden afgeweken van de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A). Met toepassing van de 'zeehavenontheffing' uit de Wet geluidhinder is dit mogelijk tot een waarde van maximaal 60 dB(A). De regio zal de wettelijke regels hiervoor waar mogelijk ruim hanteren. ❖ In overleg met de gemeente Amsterdam en de andere betrokkenen zal het Rijk in het kader van de herziening van de geluidwetgeving (Swung-2) bezien in hoeverre aanpassing van de zeehavenontheffing en de daaraan verbonden voorwaarden wenselijk is.
9.	**Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH)** ❖ Rijk en regio spreken af om begin 2014 een separaat bestuurlijk overleg te houden over de afweging tussen de toekomstige ruimte voor vliegen en ruimte voor woningbouw in het gebied rond Schiphol.
10.	**Zuidas** ❖ Rijk en regio spreken af, dat een deskundige derde gevraagd zal worden te adviseren over hoe bij dit project om te gaan met de BTW-verhoging naar 21%. ❖ De samenwerkende partijen binnen het project Zuidas streven er naar voor de gemeenteraadsverkiezingen van 19 maart 2014 definitieve besluiten te nemen over de wijze waarop de fasering van de OV Terminal ingevuld gaat worden. Daarvoor is het van belang dat de relevante informatie tijdig beschikbaar is. ❖ In het reguliere Zuidas overleg gaan de partijen, conform de gemaakte afspraken, op

	zoek naar een oplossing voor de meerkosten van een andere fasering van de OV Terminal en gekoppeld daaraan over de financiële dekking. ❖ In het kader van het project Amstelveenlijn vindt er binnen afzienbare tijd nader overleg plaats tussen de regio en het rijk over de financiering.
11.	**MIRT-onderzoek OV Regio Utrecht** ❖ Rijk en regio stellen de probleemanalyse van het MIRT-onderzoek OV regio Utrecht vast en constateren dat er met name sprake is van een knelpunt rond de OV Terminal (Utrecht Centraal) en rond de bereikbaarheid van de Uithof als locatie van economische topsector. ❖ Rijk en regio nemen, om deze problematiek aan te pakken, het initiatief tot een "Brede aanpak Openbaar Vervoer Regio Utrecht, 2e fase MIRT-onderzoek". Rijk en regio stellen een plan van aanpak op om te komen tot bestuurlijke afspraken hierover in het voorjaar van 2014. De regio trekt, het Rijk participeert. ❖ Bij deze "Brede Aanpak" wordt conform de oplossingsrichtingen van de aanpak bereikbaarheidsopgaven gezocht in de lijn van de 5 i's : innoveren, instandhouden, informeren, inrichten en indien dit onvoldoende oplossingskracht heeft de i van investeren. ❖ Afhankelijk van de oplossingskracht voor de genoemde instrumenten behorende bij de genoemde problematiek, afhankelijk van de herijking vanuit de LTSA én uitgaande van de wetenschap dat er beperkte middelen beschikbaar zullen zijn, worden op basis van de uitkomsten van de 2e fase bestuurlijke afspraken gemaakt. Financiële afspraken kunnen onderdeel zijn van deze afspraken uitgaande van een substantiële bijdrage van de regio.
12.	**MIRT Onderzoek Bereikbaarheid Lelystad Airport** ❖ Rijk en regio maken in een separaat proces afspraken over de bereikbaarheidsmaatregelen voor de landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven Lelystad. ❖ Het proces richt zich op bestuurlijke besluitvorming in januari 2014.
13.	**Duinpolderweg** ❖ Rijk en regio komen in het voorjaar van 2014 bij elkaar om, op basis van het dan beschikbare onderzoeksmateriaal, het te hebben over de vraag of er een rijksbelang is bij het project Duinpolderweg. ❖ Hierbij zal tevens worden betrokken welke BDU-grens (€ 112,5 miljoen vs. € 225 miljoen) voor dit project gehanteerd zal worden.
14.	**Actieprogramma Regionaal OV** ❖ De regio informeert het Rijk uiterlijk in het tweede kwartaal van 2014 nader over een mogelijke scope uitbreiding en een precieze invulling van fase 2 AROV-projecten door de regionale Investeringsagenda OV.
15.	**Langzaam verkeersverbinding Moreelsepark Utrecht ('Rabobrug')** ❖ Rijk en regio spreken af, dat de trappen vanaf de langzaam verkeer verbinding Moreelsepark ('Rabobrug') naar de perrons van Utrecht Centraal worden gerealiseerd drie jaar nadat het stationsgebied is gerealiseerd, uiterlijk in 2023. Gemonitord zal worden of de realisatie eerder moet plaatsvinden vanwege de veiligheid of de afwikkeling van de reizigersstromen.

16.	**Amsterdam CS fietsenstalling** ❖ De lopende planstudie-opdracht aan ProRail op basis van de eerder overeengekomen voorkeursvariant van een eerste fase voor de realisatie van de 10.000 stallingsplaatsen voor fietsen wordt beëindigd. ❖ IenM geeft ProRail opdracht twee inpandige fietsenstallingen in het stationsgebouw te realiseren, te weten Noordwest en Zuidoost als onderdeel van een eerste fase van in totaal 10.000 stallingsplaatsen. Het gaat om indicatief 3000 stallingsplaatsen. ProRail dient daartoe zo spoedig mogelijk op basis van een versoberd ontwerp een beschikkingsaanvraag in. Sluitende afspraken over exploitatie, beheer en onderhoud maken daarvan onderdeel uit. De gemeente Amsterdam verleent volledig medewerking aan de realisatie van deze twee inpandige fietsenstallingen in het stationsgebouw. ❖ De gemeente Amsterdam is verantwoordelijk voor de realisatie van de overige stallingplaatsen van de eerste fase op locaties buiten het stationsgebouw. Het gaat om indicatief 7000 stallingsplaatsen. De gemeente dient daarvoor nog in de eerste helft van 2014 via de Stadsregio Amsterdam een investeringsvoorstel in dat voldoet aan het informatieprofiel uit de Spelregels MIRT en dat is te realiseren binnen het bestaande MIRT-budget. De gemeente Amsterdam en de Stadsregio Amsterdam nemen de taakstelling voor de eerste fase van deze indicatief 7000 plekken over van Prorail. Een eigen bijdrage is niet vereist. Na akkoord op het investeringsvoorstel zal IenM het budget fixed price beschikbaar stellen via de BDU en de afspraken en voorwaarden vastleggen in een overeenkomst. ❖ Rijk en regio geven in het kader van Actieplan Fietsparkeren bij stations gezamenlijk invulling aan de resterende opgave. Naast middelen uit het Actieplan blijft het MIRT-budget voor het project Amsterdam CS fietsenstalling na aftrek van reeds gemaakte kosten en kosten voor de stallingsplaatsen van de eerste fase beschikbaar voor de realisatie van extra stallingsplaatsen.
17.	**Versobering bediening sluizen en bruggen** ❖ In 2014 worden de afgesproken versoberingsmaatregelen gezamenlijk met de regio ingeregeld en worden de effecten gemonitord. In 2015 worden de maatregelen definitief ingevoerd. ❖ Als de regio in het inregeljaar 2014 kan aantonen, dat met alternatieve maatregelen een zelfde resultaat kan worden behaald, of als de negatieve effecten van de afgesproken maatregelen te groot blijken te zijn, treedt het Rijk opnieuw in gesprek met de regio. ❖ Het Rijk werkt samen met de regio een vergezicht uit voor een "robuust bediend" vaarwegennet in Nederland. De regio werkt daar allereerst een regionaal beeld voor uit. Daarbij wordt rekening gehouden met het moment van mogelijke realisatie (te denken aan periode 2014/2015, 2015 – 2020, vanaf 2020). Het Rijk werkt dit uit tot een landelijk beeld, waarbij de mogelijkheden van het programma Beter Benutten, resultaten IDVV (Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen) en investeringen door andere overheden worden meegenomen.
18.	**Pilot/MIRT onderzoek Marken** ❖ Er wordt een MIRT-onderzoek gestart naar mogelijke alternatieven voor dijkversterking door toepassen van meerlaagsveiligheid. Dubbeldoelstelling voor dit pilot project is: een maatwerkoplossing voor de waterveiligheid op Marken en kennis en ervaring opdoen voor de toepasbaarheid van meerlaagsveiligheid ook in andere situaties.

	❖ Het Hoogwaterbeschermingsprogramma 2 (HWBP-2) project wordt voor de duur van de pilot 'on hold' gezet. ❖ Het HWBP-2 budget van € 21,3 miljoen wordt gereserveerd als (een van de) financieringsbronnen voor de maatwerkoplossing, dan wel als terugvaloptie voor een traditionele oplossing. ❖ In de loop van 2015 zal de Minister van IenM op basis van de uitkomsten van de pilot meerlaagsveiligheid een besluit nemen over de wijze waarop de waterveiligheid in Marken wordt geborgd. ❖ De aanpak, die in het regionaal bestuurlijk overleg is overeengekomen, wordt vastgesteld.
19.	**Rijk-regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM)** ❖ De betrokken bestuurders van Rijk en regio hebben de Bestuursovereenkomst RRAAM vastgesteld en ondertekend. Hiermee zijn de afspraken vastgelegd om gezamenlijk tot uitvoering van de drievoudige ambitie te komen (verstedelijking, bereikbaarheid en natuur in het Markermeer-IJmeer). ❖ De betrokken bestuurders van Rijk en regio hebben de Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0 vastgesteld. Deze overeenkomst wordt op 20 november 2013 in Almere ondertekend. Op 20 november wordt ook de Bestuursovereenkomst en de Rijksstructuurvisie gepubliceerd.

NOORD-BRABANT

1	**Gebiedsagenda Noord-Brabant** ❖ Rijk en regio zijn het eens over de inhoud van de Gebiedsagenda Brabant en het vervolg dat er aan zal worden gegeven; ❖ De Gebiedsagenda wordt aan de TK gezonden inclusief de kaarten en de tabellen; ❖ Rijk en regio zullen samen werken aan een uitvoeringsagenda; ❖ Het MIRT Onderzoek Brainport Avenue zal worden voortgezet;
2	**Rijksvastgoed** ❖ De inzet van overheidsvastgoed bij het realiseren van beleidsdoelstellingen (SVIR) en gedeelde opgaven uit de Gebiedsagenda wordt jaarlijks besproken in het BO-MIRT. ❖ Rijk en regio zullen gezamenlijk verkennen op welke wijze zij met elkaar willen samenwerken rond mogelijke vastgoedontwikkellocaties. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de bestaande Gebiedsagenda-overlegstructuren.
3	**Nieuwe bereikbaarheidsaanpak** ❖ Rijk en regio zullen gezamenlijk optrekken bij de nieuwe bereikbaarheidsaanpak.
4	**MIRT Onderzoek Brainport Avenue** ❖ Rijk en regio zijn het eens met de vervolgstappen van het MIRT-onderzoek: o uitwerking van de mogelijke ontwikkelperspectieven (inclusief nadere onderbouwing), o beoordeling van de robuustheid, o keuze van één van de perspectieven, en o verdere uitwerking in een integrale gebiedsvisie voor de periode 2020-2040 met daarbij de opgaven en oplossingsrichtingen in het fysiekruimtelijk domein. ❖ Het Rijk stemt in met tussentijds bestuurlijk overleg vóór de zomer van 2014 om een keuze te maken tussen de ontwikkelperspectieven en de uitwerking daarvan in een gebiedsvisie. ❖ Vergroting agglomeratiekracht: De centrumsteden starten een onderzoek naar de opgave om de innovatiekracht en het verdienmodel van Nederland te vergroten door de agglomeratiekracht te versterken. Het Rijk is bereid om vanuit haar systeemverantwoordelijkheid een bijdrage te leveren aan dat onderzoek. **N2 / A2** ❖ Rijk en regio hebben een verantwoordelijkheid voor het verbeteren van het vestigingsklimaat in de Brainport Avenue Eindhoven (SVIR 2012); ❖ Voor de verbetering van de landzijdige bereikbaarheid van Brainport Avenue heeft het rijk eerder € 15 mln. toegezegd voor de maatregel nieuwe aansluiting A2/N2, zoals in het Aldersadvies (2010) is bevestigd. IenM heeft destijds tevens de intentie uitgesproken daarvoor een nader vast te stellen bijdrage te geven. De regionale partijen hebben zich toen bereid verklaard om in ieder geval € 7 mln. bij te dragen aan het totaal pakket (intentieovereenkomst 2010). ❖ De gemeente Eindhoven heeft 16,4 mln. en SRE 4,75 mln. ter dekking gevonden en het rijk € 15 mln. (totaal budget nu € 36,15 mln.); ❖ Inmiddels is er naast het oorspronkelijke plan voor de nieuwe aansluiting op de N2/A2 een alternatief plan van de Challengegroep in onderzoek. ❖ De gemeente Eindhoven zal in intensieve samenwerking met het ministerie van IenM en

	RWS een rapportage opstellen waarin de problematiek van de verkeersafwikkeling op hoofd- en onderliggend wegennet in beeld wordt gebracht; ❖ Vervolgens zullen de oplossingen door gemeente in intensieve samenwerking met IenM en RWS worden uitgewerkt, inclusief de kosten. Hierbij zullen de effecten voor o.a. het oplossend vermogen in beeld komen (effecten op het hoofd- en onderliggend wegennet en op de bereikbaarheidsconsequenties van de gebiedsontwikkeling Brainport Avenue). Het alternatief van de nieuwe aansluiting en het alternatief van de Challengegroep zullen hierin worden meegenomen; ❖ RWS zal de definitieve plannen van de aansluiting toetsen op ontwerp en aan de eisen die aan het Hoofdwegennet worden gesteld en meer specifiek aan de verdere invulling van het bereikbaarheidsplan Landelijk Strijp. De gemeente Eindhoven toetst aan de criteria volgend uit dit plan. Beide toetsingen zullen in samenhang worden uitgevoerd; ❖ Het ministerie van IenM en RWS leveren hierbij een bijdrage door inzet vanuit hun expertise en door mee te denken over de mogelijke alternatieven en de effecten. De gemeente Eindhoven neemt in afstemming met de ministeries van IenM, EZ het SRE en de Provincie Brabant een besluit over de uit te werken en te realiseren maatregel en initieert een overleg over de financiering hiervan (uiterlijk eerste kwartaal 2014).
5	**Kennisas A.2 (Deil - Den Bosch)** ❖ Om de economische ontwikkeling van dit gebied in balans te houden met capaciteitsvergroting van de A2 en de spoorlijn tussen Amsterdam en Eindhoven start het rijk begin 2014 een MIRT onderzoek, met de focus op het traject Deil – en Bosch (het deel van de kennisas, waar de capaciteit de afgelopen jaren niet is vergroot); ❖ Naast een grondige probleemanalyse zal daarin gekeken worden naar de oplossingsmogelijkheden van alle 5 I's Innoveren, Informeren, Inrichten, Investeren en Instandhouden, zoals betere benutting van bestaande infrastructuur, het versterken van de relatie tussen de snelweg en het spoor zodat meer interactie en ruimtelijke ontwikkeling kan ontstaan en betere informatievoorziening over beschikbare capaciteit en goederenstromen. ❖ Met dit nieuwe type mirt onderzoek wordt in 2014 gestart. ❖ De regio zal participeren in dit onderzoek door inbreng van kennis en capaciteit.
6	**Logistiek in Noord-Brabant:** ❖ Het Rijk start het MIRT Onderzoek Goederencorridor Rotterdam – Brabant – Duitsland ❖ De geografische scope van het onderzoek wordt gericht op de A16/A58/A67-Brabantroute-Brabantse kanalen, het onderliggend wegennet, de aanliggende terminals en de buisleidingen. Ook het belang van de op export gerichte verplaatsingen vanuit het bedrijfsleven in zullen in het onderzoek aan bod komen. ❖ Rijk en regio zullen gezamenlijk werken aan het opstellen van een projectplan voor dit MIRT Onderzoek. Het projectplan dient eind 2013 beschikbaar te zijn zodat de studie in 2014 van start kan gaan; ❖ IenM neemt de trekkersrol op zich. Regionale overheden, bedrijfsleven en andere partijen worden intensief betrokken; ❖ De regionale partners wijzen contactpersonen/projectleiders ten behoeve van dit MIRT onderzoek aan. De uiteindelijke personele bezetting zal op basis van het projectplan in overleg met het Rijk plaatsvinden. Ook aan het bedrijfsleven en andere partijen wordt gevraagd contactpersonen naar voren te schuiven; ❖ Het projectplan zal begin 2014 worden vastgesteld tijdens een aparte bijeenkomst waarna het projectteam definitief wordt benoemd en van start kan gaan.

7	**Internationale treinverbinding naar Duitsland** ❖ IenM betrekt de regio Brabant actief bij het proces rondom de aanleg van het 3e spoor Betuweroute, met name waar het de extra belasting van de Brabantroute betreft. ❖ IenM en regio Brabant verzoeken NS om in overleg met het Duitse verkeersverbond VRR na te gaan wat demogelijkheden zijn om de treinverbinding tussen Eindhoven – Düsseldorf te versnellen. ❖ IenM en regio Brabant brengen de spoorverdubbeling tussen Kaldenkirchen en Dülken actief onder de aandacht van het Bundesministerie met als inzet om in 2015 duidelijkheid te krijgen over de termijn waarop de spoorverdubbeling van dit baanvak wordt gerealiseerd.
8	**Versobering bediening sluizen en bruggen** ❖ In 2014 worden de voorgenomen versoberingen gezamenlijk met de regio ingeregeld en worden de effecten gemonitord. Als de negatieve effecten te groot blijken te zijn, treedt het Rijk opnieuw in gesprek met de regio. In 2015 worden de maatregelen definitief ingevoerd. ❖ Het Rijk werkt samen met de regio een vergezicht uit voor een 'robuust bediend' vaarwegennet in Nederland. De regio werkt daartoe allereerst een regionaal beeld uit. Daarbij rekening houdend met het moment van mogelijke realisatie (te denken aan periode 2014/ 2015, 2015 – 2020, vanaf 2020). Het Rijk werkt dit uit tot een landelijk beeld, waarbij de mogelijkheden van het programma Beter Benutten, resultaten IDVV (Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen) en investeringen door andere overheden worden meegenomen. *Specifiek voor Noord-Brabant* ❖ Voor Noord-Brabant zijn de volgende aanvullende maatwerkafspraken gemaakt, deze maatwerkafspraken worden verwerkt in een door beiden partijen te ondertekenen convenant: ❖ De provincie Noord-Brabant biedt een eenmalige investeringsbijdrage van 1,5 mln. euro aan in een substantiële versnelling van de centralisatie van de bediencentrales van Noord-Brabant aan. Hierdoor zal vanaf 1-1-2015 voor een periode van minimaal 8 jaar een 7x24 uursbediening op de hoofdvaarwegen (inclusief het Wilhelminakanaal tot en met Tilburg en de Zuid-Willemsvaart tot en met Veghel) worden geleverd, waarbij binnen de SVIR streefwaarden voor wachttijden wordt gebleven. ❖ Voor de sluizen Lith, Grave en Sint Andries wordt een vraaggestuurde bediening in de nacht ingezet. ❖ Volledige vraaggestuurde bediening vindt plaats tussen sluis 15 en 16 van de Zuid-Willemsvaart gedurende het gehele jaar. De planning is dat deze sluizen vanaf 2015 op afstand bediend gaan worden. ❖ De huidige bezetting (vraaggestuurde bediening) op de bestaande regionale bediencentrales wordt beperkt met extra wachttijden tot gevolg, waarbij wel aan de SVIR streefwaarden voldaan blijft worden. ❖ Uiterlijk 1 maart 2014 wordt door Rijkswaterstaat Zuid-Nederland samen met provincie nagegaan of de koppeling van bestaande bediencentrales naar een centrale bediening te versnellen is en verkent of de aansluiting van de sluizen Lith, Grave en Sint Andries op een centrale bijdraagt aan een verdere vergroting van de efficiency van de sluisbediening. ❖ De provincie is bereid om met inzet van technologie en kennis de verkenning van de

	mogelijkheden van aansluiting op de centrale bediening van de sluizen Lith, Grave en St. Andries te ondersteunen. ❖ De provincie werkt samen met Rijkswaterstaat Zuid-Nederland, het bedrijfsleven en schippersverenigingen toe naar een gezamenlijke afspraak om de wachttijden zoveel mogelijk te beperken. Vooraanmelding van schepen bij sluizen en bruggen zal daar een onderdeel van uitmaken. ❖ Elke twee jaar wordt in overleg tussen het Rijk, de provincie en het bedrijfsleven bezien welke efficiëntieslagen er nog kunnen worden bereikt in de bediening, dit zowel ten aanzien van personele bezetting alsook in afhandeling van schepen. Afhankelijk van de resultaten en van de resultaten van de monitoring kan voor de 7x24 uurs bediening de periode van 8 jaar worden verlengd. ❖ Uiterlijk twee jaar voorafgaand aan het verstrijken van de looptijd van de afspraak voor 8 jaar worden in overleg tussen Rijkswaterstaat en de provincie afspraken gemaakt voor de periode daarna. ❖ Deze afspraken zullen worden vastgelegd in een bestuursovereenkomst tussen Rijk en de Provincie Noord-Brabant. Voor zover mogelijk wordt het bedrijfsleven betrokken bij deze overeenkomst.
9	**TEN-T Corridorstudie North Sea – Mediterranean** ❖ De staatssecretaris zal de wens van de regio om betrokken te worden bij deze studie nadrukkelijk onder de aandacht brengen bij de Europese Commissie. De Europese Commissie beslist over de aanpak van de studie.
10	**Maaslijn** ❖ De provincie Limburg, Brabant en Gelderland hebben grote ambities om het vervoer voor de reiziger over de Maaslijn aantrekkelijker te maken. ❖ Eerder is van IenM zijde aangegeven dat een stapsgewijze en een realistische aanpak van belang is. Daarom dienen eerst de maatregelen uit de Quick Scan Decentraal Spoor uit 2008 te worden gerealiseerd ❖ Voor wat betreft een tweede stap is geconstateerd dat de maatregelen in het kader van Beter Benutten niet voldoen aan de criteria voor kosteneffectiviteit zoals we deze met elkaar hebben afgesproken. Partijen spreken af om deze maatregelen nog eens goed onder de loep te nemen om zo mogelijk de kosten te verlagen of de opbrengsten te verhogen, waarvoor IenM de expertise vanuit Beter Benutten inzet. ❖ Voor de 3e stap, elektrificatie, spreken parijen af nadere afspraken te maken in een bestuurlijk overleg in februari. ❖ Partijen spreken af ook voor dit traject een opdrachtgeveroverleg te organiseren

Landsdeel Oost

1.	**Actualisatie Gebiedsagenda Oost** ❖ Rijk en regio delen de visie, ambitie en de opgaven uit de Gebiedsagenda en beschouwen dit deel van de gebiedsagenda nu als afgerond. ❖ De uitvoeringsagenda zal jaarlijks worden geactualiseerd en heeft de status van een dynamisch werkdocument. ❖ Daar waar de verdere uitwerking van de majeure opgaven uit de Gebiedsagenda aan de orde is, zullen Rijk en regio waar mogelijk en zinvol de principes van het adaptief programmeren toepassen.
2.	**Opgave economische structuurversterking en stedelijke bereikbaarheid** ❖ Rijk ondersteunt de brede aanpak van het gebiedsgericht MIRT-onderzoek bereikbaarheid Arnhem Nijmegen van de regio. Het formuleren van een gedragen beeld over de mogelijke ruimtelijk-economische ontwikkeling (verstedelijking en bereikbaarheid) en het benutten van kansen van de regio voor de middellange en lange termijn staat daarbij centraal. ❖ Er vindt afstemming plaats met Food Valley (afgerond MIRT onderzoek) en de multimodale corridor TENT 6 via het MIRT onderzoek Corridors. ❖ Voor het opstellen van een gezamenlijke agenda worden adaptief programmeren en de de nieuwe aanpak bereikbaarheidsopgaven toegepast. ❖ De planning is erop gericht om het gebiedsgericht MIRT-onderzoek af te ronden voor en te bespreken in het BO MIRT najaar 2014.
3.	**Opgave versterken en benutten corridors** ❖ IenM start een MIRT onderzoek naar de mogelijkheden om het multimodale goederenvervoer op corridor A15-Betuweroute-Waal (TEN-T corridor 6) verder te optimaliseren, omdat op deze corridor zich de grootste multimodale goederenvervoerstromen in landsdeel Oost bevinden. Vooralsnog is er door het Rijk voor gekozen om de TEN-T corridor 2 (o.a. A1, spoor en IJssel/Twentekanalen naar de Baltische staten) niet mee te nemen in het MIRT onderzoek. ❖ IenM ondersteunt evenwel volledig de aanpak van de regio inzake de TEN-T corridor 2 met bedrijfsleven en onderwijsinstellingen richting de Europese Commissie. ❖ Rijk en regio spreken af gezamenlijk te werken aan het opstellen van een projectplan voor dit MIRT Onderzoek. IenM is trekker; regionale overheden, bedrijfsleven en andere partijen worden intensief betrokken. ❖ Het projectplan wordt begin 2014 vastgesteld tijdens een aparte bijeenkomst.
4.	**Capaciteitsuitbreiding Twentekanalen** ❖ Het ministerie van IenM, Stichting CTH (met toestemming provincie Overijssel) en Regio Twente staan ieder voor €2 mln garant voor de capaciteitsuitbreiding van de Twentekanalen indien géén TEN-T subsidie van €6 mln wordt verkregen. ❖ De garantstelling is bestuurlijk vastgesteld, zodat de minister van IenM het MIRT-2 (voorkeursbesluit)-besluit op 28 november op locatie kan nemen.
5.	**MIRT-onderzoek bruggen Twentekanaal** ❖ De verkeersanalyse van het vrachtverkeer is na de gevoeligheidsanalyse voor RC 2030 afgerond. De verkeersanalyse naar het landbouwverkeer is nog onvoldoende gekwantificeerd en wordt onder leiding van de regio gecontinueerd.

	❖ Het onderzoek naar de draagkracht van de bruggen is afgerond. Rijk en Regio starten een vervolgonderzoek om te komen tot passende maatregelen volgens de nieuwe aanpak bereikbaarheid voor de 4 bruggen voor het vrachtverkeer: Lochemsebrug, Markelosebrug, St. Annabrug en Boekelosebrug en beoordelen deze via een MKBA. ❖ Rijk en Regio financieren gezamenlijk het vervolgonderzoek, waarbij deze getrokken wordt door de regio. ❖ Eind 2014 worden de twee vervolgonderzoeken afgerond en worden eventuele vervolgafspraken gemaakt.
6.	**Programma Hoogfrequent Spoor** ❖ Tijdens de bestuurlijke conferentie PHS op 18 december 2013 zal met de bestuurders van landsdeel Oost maar ook de bestuurders uit de andere relevante landsdelen worden gesproken over de uitkomsten van de 1 fase MER inclusief de aanvulling die nog moet worden opgeleverd. Daarin zal o.a. de zorg van landsdeel Oost voor de extra overlast voor leefbaarheid en veiligheid mede als gevolg van de aanleg Tweede Maasvlakte aan de orde komen. ❖ De Staatssecretaris zal voor de zomer van 2014 een besluit nemen over een variant voor de goederenroutering Oost-Nederland op basis van de 1e fase MER inclusief de aanvulling en na consultatie van de belanghebbenden en overleg met de betrokken bestuurders. Daarbij zal worden bezien op welke wijze er in het vervolg van de uitwerking (onderdelen van) adaptief programmeren kunnen worden toegepast.
7.	**LTSA** ❖ De decentrale overheden (DO) worden als partners meegenomen in het LTSA proces; LTSA gaat immers over het hele spoorsysteem. ❖ In de vervoersconcessie wordt een kapstok opgenomen (juiste randvoorwaarden gecreëerd) waarin de samenwerking tussen ministerie, NS, ProRail, FMN en de DO's wordt uitgewerkt en waarin de inspraak die de regionale partijen hebben duidelijk wordt verwoord. ❖ De afspraak dat de vrije kruising Arnhem- Velperbroek mee wordt genomen in de herijking van de projecten en programma's in het kader van de LTSA wordt herbevestigd. ❖ IenM zal nog in 2013 over de relevante delen van de concessie en samenwerkingsmodel in overleg treden met de decentrale overheden en koepelorganisaties en verwacht in het eerste kwartaal 2014 een volledig concept van de ontwerpconcessie voor advies te verzenden aan onder meer de consumentenorganisaties.
8.	**Afschaffing rode diesel** ❖ De afschaffing van rode diesel heeft grote consequenties voor de betaalbaarheid en daarmee de kwantiteit en kwaliteit van het regionaal openbaar vervoer systeem. ❖ Daarom stuurt de regio tezamen met andere (oostelijke) landsdelen een brief naar de voorzitter van de Tweede Kamer om aandacht te vragen voor deze problematiek. Regio doet daarbij het verzoek om een overgangsperiode om de basis voor het regionaal OV op orde te houden en de transitie van OV te benaderen vanuit keten en niet financiële overwegingen. ❖ De regio zal hierover op korte termijn met de staatssecretaris overleg voeren.
9.	**Deltaprogramma** ❖ Een voorstel voor programmering en prioritering van maatregelen maakt onderdeel uit van het Deltaprogramma. Hiervoor zijn enkele kansrijke ontwikkelingen besproken, die

	n.a.v. de Deltabeslissingen volgend jaar geagendeerd kunnen worden voor verdere besluitvorming. ❖ De Minister constateert dat via Deltaprogramma Rivieren in de regio draagvlak voor ingrijpende maatregelen wordt gecreëerd. ❖ Provincies werken samen met het ministerie van IenM, waterschappen en gemeenten in het Deltaprogramma de kansrijke projecten verder uit en gaan na welk instrumentarium ingezet kan worden. ❖ Besluitvorming over concrete maatregelen is nu nog niet aan de orde. ❖ De Minister zal snel haar reactie geven op het advies van de Deltacommissaris.
10.	**Rijksvastgoed** ❖ De inzet van overheidsvastgoed bij het realiseren van beleidsdoelstellingen (SVIR) en gedeelde opgaven uit de Gebiedsagenda worden jaarlijks besproken in het BO-MIRT. ❖ Rijk en regio brengen de vastgoedopgaven in beeld (desgewenst eerst via een quick scan) met als doel de samenhang in beeld te brengen en te onderzoeken waar belangen van Rijk en regio samenkomen als basis voor integrale besluitvorming. ❖ Rijk en regio onderzoeken welke vastgoedopgaven in aanmerking komen voor een MIRT-onderzoek. ❖ De provincie Gelderland vraagt ook aandacht voor rijksvastgoed in gebieden die niet onder de opgaven in de Gebiedsagenda vallen.
11.	**Versobering bediening sluizen en bruggen** ❖ In 2014 worden de voorgenomen versoberingen gezamenlijk met de regio ingeregeld en worden de effecten gemonitord. Als de negatieve effecten te groot blijken te zijn, treedt het Rijk opnieuw in gesprek met de regio. In 2015 worden de maatregelen definitief ingevoerd. ❖ Het Rijk werkt samen met de regio een vergezicht uit voor een 'robuust bediend' vaarwegennet in Nederland. De regio werkt daartoe allereerst een regionaal beeld uit. Daarbij rekening houdend met het moment van mogelijke realisatie (te denken aan periode 2014/ 2015, 2015 – 2020, vanaf 2020). Het Rijk werkt dit uit tot een landelijk beeld, waarbij de mogelijkheden van het programma Beter Benutten, resultaten IDVV (Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen) en investeringen door andere overheden worden meegenomen. **Voor Landsdeel Oost zijn de volgende maatwerkafspraken gemaakt:** ❖ In 2012 is vraaggestuurde bediening ingevoerd tussen de Stevinsluis en Naviduct en in de winterperiode tussen Roggebotsluis, Ramspolbrug/Eilandbrug en Ketelbrug. De resultaten tot nu toe worden door belangenverenigingen als positief ervaren. Dit traject maakt onderdeel uit van de taakstelling versobering. ❖ Inkorten van het bedienvenster – in de rustige momenten tijdens de zomerperiode – voor de Eilandbrug en Ramspolbrug i.v.m. het opleveren van de nieuwe (hogere) Ramspolbrug. Dit geeft minder brugopeningen, maar nog wel een werkbaar bedieningsregime voor de bruine vloot en recreatievaart. Op verzoek van de provincie Flevoland wordt deze versobering in relatie met versoberingen in de regio Zwolle (Spooldersluis) nog een keer besproken. ❖ Het inkorten van de bedienvensters in het weekend – in de winterperiode – voor de Randmeren. ❖ Het verplaatsen van de vaste bediening bij sluis Hengelo door vraaggestuurde bediening vanuit sluis Delden. Voor uitbreiding van het bedienvenster Delden in de nacht moet de

	financiering nog worden gevonden. ❖ Met de regio (waaronder Port of Twente) wordt de maatwerkoplossing op korte termijn uitgewerkt. ❖ Voorstel voor vraaggestuurde bediening tussen de Spooldersluis en Meppelerdiepbrug. In de winterperiode pendelen tussen beide objecten met nagenoeg behoud van bedienvensters. In de zomerperiode wordt voorgesteld in het weekend vraaggestuurd te bedienen om de vraag vanuit de recreatievaart op te vangen. Met de provincie en de regio wordt deze maatwerkoplossing nog nader uitgewerkt. ❖ Vraaggestuurde bediening (pendelbediening) in de nacht voor de sluis Sint Andries (bediend vanuit sluis Lith). Met de provincie Noord-Brabant wordt een verruimde openingstijd (24x7) van de sluizen Lith, St. Andries en Grave uitgewerkt. ❖ 24x7 vraaggestuurde bediening (pendelbediening) gedurende de nacht op sluis Weurt en Sambeek (als onderdeel van het Maasroute akkoord met de provincie Limburg). ❖ Inkorten van het bedienvenster op de zeer rustige momenten in de winter- en zomerperiode bij de Nijkerkersluis. In de nabije toekomst wel de opties verkennen over samenwerking bediening met andere overheden.
12.	**Monitoring ontwikkelingen A1/A35 Azelo-Buren** ❖ Op basis van de update van de NMCA is hier voor het rijk geen sprake van een knelpunt. ❖ Rijk en regio wisselen informatie uit en blijven de ontwikkelingen monitoren.
13.	**MIRT-onderzoek Food Valley** ❖ Rijk en Regio onderschrijven de volgende conclusies uit het rapport: o De maatregelen waaraan de partners in Food Valley nu al werken, zijn effectieve maatregelen om de (inter)nationale concurrentiepositie te versterken. o Naast de toekomstige infrastructurele maatregelen die al in beeld waren zijn geen nieuwe toekomstige maatregelen geïdentificeerd. Wel is monitoring nodig en evt. aanvullend onderzoek. o Extra aandacht is nodig om met name de "local buzz" te versterken. ❖ Rijk en regio stellen vast dat op dit moment geen nieuwe infrastructurele maatregelen onderzocht hoeven te worden naast de reeds bekende aandachtspunten: de zuidelijke ontsluiting, aansluiting A1/A30 en HOV tussen Ede en Wageningen. ❖ De reeds gemaakte afspraken omtrent de monitoring van de effecten van de maatregelen blijven gehandhaafd. Evenals de afspraken rond de zuidelijke ontsluiting. Indien nodig wordt in onderling overleg nader ruimtelijk en/of verkeerskundig onderzoek uitgevoerd ten behoeve van de afstemming tussen (boven)regionale maatregelen en nationale maatregelen. ❖ EZ zal actief meewerken aan het internationaal positioneren en onder de aandacht van Europese partners brengen van het Poultry Expertise Centre. ❖ Afstemming rond "local buzz" maatregelen vraagt extra en directe aandacht. Vanuit het Rijk neemt EZ dit voor haar rekening. T.b.v. de ruimtelijke samenhang op nationaal niveau (SVIR gebieden) is I&M (DGRW) agendalid. EZ neemt deel aan het overleg en stemt af met I&M (agendalid).
14.	**Beter Benutten/decentraal spoor** ❖ Gelderland vraagt aandacht voor het feit dat via BZK in september eenzijdig 1.8 mln is gekort ivm afdracht aan btw compensatiefonds op de rijksbeschikking 53.3 mln voor de Traverse Dieren. Volgens Gelderland is dit niet conform gemaakte afspraken.

	❖ Afgesproken wordt dat als Gelderland de onderbouwing hiervan aanlevert, min IenM iom min BZK dit zal uitzoeken.
15.	**Zwolle-Enschede** ❖ De spoorlijn Zwolle-Enschede zou per december 2014 gedecentraliseerd worden naar de provincie en Regio Twente. De provincie en Regio Twente hebben ervoor gekozen om de NS te verzoeken de dieseltreindienst tijdelijk voort te zetten totdat de lijn geëlektrificeerd kan worden aanbesteed. Uit onderhandelingen met NS over de tijdelijke voorzetting van deze dieseltreindienst blijkt dat de kosten voor exploitatie hoger zijn dan de bijdrage vanuit het Rijk. ❖ Het Rijk geeft aan niet bereid te zijn een hogere bijdrage te verlenen. Overijssel en Regio Twente onderzoeken kostenvoordeel electrificatie en of een bijbehorende sluitende businesscase te maken is. Als deze niet positief uitpakt, zal Overijssel in principe deze lijn niet overnemen. ❖ De regio zal een schriftelijk verzoek indienen bij het Rijk om de decentralisatie een jaar uit te stellen.
16.	**Koppelen treindiensten Winterswijk-Zutphen en Zutphen-Apeldoorn** Rijk en regio zijn het eens over: ❖ dat de voorgenomen en te starten planstudie wordt bekostigd uit het overblijvende budget van de robuustheidsmaatregelen op Zutphen-Winterswijk volgens het principe van de cofinanciering 50/50. De planstudie kan gestart worden in 2013 en de kosten van de planstudie zijn door ProRail begroot op € 0,8 mln. ❖ dat het restbedrag van de robuustheidsmaatregelen op Zutphen-Winterswijk kan worden gebruikt om het koppelen van de treindiensten Winterswijk-Zutphen en Zutphen-Apeldoorn financieel mogelijk te maken, tenzij uit de planstudie zwaarwegende complicaties naar voren komen. ❖ Mocht het zo zijn dat alsnog een tekort ontstaat, dan zullen na de oplevering van de planstudie met Gelderland de mogelijkheden worden verkend voor het kosteneffectief inzetten van eventueel resterende middelen uit het Programma Beter Benutten op het regionale spoor conform de afspraak, zoals die in januari 2014 wordt gemaakt.
17.	**WaalWeelde** Rijk en regio zijn het eens over: ❖ Grondstrategie: Op project niveau wordt voor Fluvia Tiel, de realisatie van een klimaatdijk bij Tiel, de inbreng van rijksgrond gecoördineerd. WaalWeelde breed wordt met RVOB en DLG gewerkt aan een gezamenlijke grondstrategie voor al het publieke grondbezit langs de Waal. Hiermee geeft WaalWeelde een aanzet voor de afstemming met de rijksvastgoedopgave. ❖ Omdat de hoogwatergeul bij Varik een grote bijdrage levert aan de klimaatopgave en raakt aan het Hoogwaterbeschermingsprogramma, er kansen zijn voor gebiedsontwikkeling en er nu in het kader van WaalWeelde draagvlak ontstaat in de regio, zal de provincie deze maatregel iom waterschap, de gemeente en andere partijen in het Deltaprogramma nader uitwerken. Zo is na de Deltabebeslissingen volgend jaar informatie beschikbaar om, als er zicht op financiering bestaat, te kunnen beslissen over de start van een MIRT verkenning. ❖ Ingrepen kunnen leiden tot aanzanding in de rivier. Voor RWS is dit een belangrijk criterium waarop getoetst wordt bij vergunningverlening. ❖ De provincie zoekt vanuit haar nieuwe rol in het beheer van natuur actief de

	samenwerking met RWS, DLG en natuurbeherende organisatie. Gezamenlijk doel van de organisaties is om het beheer van de uiterwaarden efficiënter te organiseren, de situatie voor eigenaren eenvoudiger te maken en natuur- en veiligheidsdoelen goed op elkaar af te stemmen. IenM en EZ ondersteunen deze aanpak en zullen bijdragen aan dit project.
18.	**IJssel-Vecht Delta** ❖ Voor de IJssel-Vecht Delta zal een MIRT onderzoek worden gestart waarin een overkoepelende strategie voor het gehele gebied wordt uitgewerkt. ❖ Hierbij gaat het om het verkennen van de mogelijkheden voor meerlaagsveiligheid voor de lange termijn, gericht op een optimalisatie van maatregelen, de ruimtelijke inrichting, de governance en financieringsmogelijkheden. ❖ De regio zal hiervoor samen met het rijk een Plan van Aanpak opstellen. De lopende en geprogrammeerde (n)HWBP projecten worden hiermee niet doorkruist; de bestaande afspraken hierover blijven in stand. ❖ De regio is de trekker van het onderzoek. Het rijk levert, als een van de stakeholders, een bijdrage in de vorm van capaciteit en een bijdrage in de plankosten van het onderzoek.
19.	**A15** ❖ De Bestuursovereenkomst is op 1 juli 2013 door partijen ondertekend.
20.	**N18** ❖ Het Tracébesluit N18 is door de Minister IenM op 20 augustus 2013 vastgesteld.
21.	**N35** ❖ Wijthmen-Raalte-Nijverdal: €15 mln voor verkeersveiligheidsprogramma, waarvan €5 mln Rijk en €10 mln regio (onder voorbehoud van goedkeuring PS). ❖ Nijverdal-Wierden: verhoging budget met €20 mln van €80 mln naar €100 mln, gelijk verdeeld tussen Rijk en regio (onder voorbehoud van goedkeuring PS). Daarnaast uitbreiding van verkenning met noordelijk tracé, ingebracht door bewonersstichting Wierden West. Afronding verkenning voorzien voor medio 2014.
22.	**N36** ❖ Conform afspraak BO MIRT 2012 heeft Rijkswaterstaat samen met de Regio Twente de verkeersveiligheid op de N36 nader geanalyseerd. ❖ Het rapport voor de verkeersveiligheidsstudie N36 is in concept gereed. Dit geeft een compleet beeld van de knelpunten op het gebied van ongevallen, gebreken in het wegontwerp, capaciteit, wegbeeld en weggedrag. Het geeft een eerste aanzet voor effectieve korte termijnmaatregelen en een visie voor de langere termijn. ❖ Op basis hiervan zijn oplossingsrichtingen voor verkeersveiligheid in beeld gebracht. Deze zijn inmiddels ingebracht in het landelijk programma MeerVeilig 3. ❖ Eind 2013 wordt bekend welke maatregelen worden gehonoreerd.
23.	**Energietransitie** Rijk en regio onderschrijven het belang van de inzet van groengas voor mobiliteit waarmee een versnelling naar biobased economy wordt beoogd. Om de positie van groengas te verbeteren zijn onder meer de volgende afspraken tussen rijk en regio en maatregelen van belang: ❖ In het Belastingplan 2014 is opgenomen dat voor LNG (vloeibaar gemaakt aardgas, vloeibaar gemaakt methaan en vloeibaar gemaakt biogas) dat wordt belast naar het

	accijnstarief van LPG er een tijdelijke teruggaafregeling komt voor de jaren 2014 tot en met 2018. De gebruikers van LNG genieten tijdelijk dit voordeel omdat het gebruik van LNG positieve economische gevolgen heeft voor investeringen, werkgelegenheid en innovatie. ❖ In het Energie akkoord van 6 september 2013 zijn afspraken gemaakt over het stimuleren van decentrale duurzame energie (pijler 3) waartoe onder andere biogas behoort. Het gaat bij deze pijler om het oplossen van organisatorische knelpunten, adequate wet-en regelgeving en fiscale maatregelen. ❖ De productie van groengas wordt ondersteund door de SDE+ regeling. ❖ In het overleg d.d. 4 september 2013 van de minister van Economische Zaken met de landsdelen over 'Topsectoren en regio' is een rollende agenda van tien energieprojecten vastgesteld. Het zijn projecten die rijk en regio willen versnellen omdat ze in aanzienlijke mate bijdragen aan de energiedoelstellingen. De twee projecten in Oost-Nederland op de rollende projectenagenda richten zich op (transport van) groengas en bioraffinage. ❖ In maart 2013 heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu de Tweede Kamer laten weten voornemens te zijn het NSL te verlengen met een periode van ten minste twee jaar (tot 2017). Dit besluit is in samenspraak met de betrokken provincies en gemeentes genomen. ❖ Op dit moment loopt de inspraakprocedure voor het verlengen van het NSL. Het Kabinetsstandpunt zal rond de jaarwisseling worden toegezonden aan de Tweede Kamer, die daarbij tevens zal worden ingelicht over de resultaten van de inspraakprocedure.
24.	**Afspraken over Lenteakkoord** ❖ De regio heeft een voorstel gemaakt voor de inzet van de Lenteakkoordmiddelen van € 25 mln. Rijk en regio zijn het eens over dit voorstel, nl: ❖ € 6,5 mln. bijdrage aan de elektrificatie spoorlijn Zwolle-Wierden, ❖ € 10 mln. bijdrage aan de realisatie spoorverdubbeling Arnhem-Doetinchem, ❖ € 7,5 mln. bijdrage voor het project voorkomen knip Elst en ❖ € 1 mln. bijdrage aan de verdere voorbereiding van de plannen voor de Valleilijn. ❖ IenM stelt bij de toekenning van de gevraagde bijdragen per lijn uitdrukkelijk dat er momenteel geen extra budgetten beschikbaar zijn, maar indien nodig mag na instemming van IenM wel geschoven worden met deze bijdrage tussen de projecten..
25.	**A1** ❖ De bestuursovereenkomst tussen rijk en landsdeel Oost partners, waarbij de A1 tussen Apeldoorn- Azelo met behulp van regionale bijdrage versneld wordt gerealiseerd, is op 31 oktober ondertekend. ❖ De minister heeft dezelfde dag de Tweede kamer per brief in kennisgesteld van haar vaststelling van het voorkeursalternatief. ❖ De planuitwerking hiervan wordt gestart met als doel te komen tot een trace' besluit. ❖ De uitvoering van de eerste fase van de capaciteitsverruiming zal in 2017 worden gestart.

NOORD-NEDERLAND

1.	**Gebiedsagenda Noord-Nederland** ❖ Rijk en regio delen de hoofdopgaven Energyport, Economische structuurversterking en Water uit de bouwsteen van Noord-Nederland. ❖ Rijk en regio werken deze hoofdopgaven verder uit in de Gebiedsagenda 2014. De Gebiedsagenda wordt aangevuld met een uitvoeringsagenda die jaarlijks zal worden geactualiseerd op basis van de dan spelende opgaven en de status heeft van een dynamisch werkdocument. ❖ In het voorjaar 2014 wordt de Gebiedsagenda besproken in een gezamenlijk Rijk-regio directeurenoverleg (SNN, IenM, EZ en BZK) en worden vervolgacties bepaald. Tevens wordt bezien of, en zo ja, welke gezamenlijke opgaven zich lenen voor een MIRT-onderzoek.
2.	**Rijksvastgoed** ❖ De inzet van overheidsvastgoed bij het realiseren van beleidsdoelstellingen (SVIR) en gedeelde opgaven uit de Gebiedsagenda worden jaarlijks besproken in het BO-MIRT. ❖ Rijk en regio brengen de vastgoedopgaven in Noord-Nederland in beeld met als doel de samenhang in beeld te brengen en te onderzoeken waar belangen van Rijk en regio samenkomen als basis voor integrale besluitvorming. ❖ Rijk en regio inventariseren of de opgave overheidsvastgoed en transitie duurzame energie in aanmerking komen voor een MIRT-onderzoek. ❖ Rijk en regio maken op basis van de visie *'Werken aan de Toekomst voor Rijksvastgoed in Veenhuizen'* (2011) een kader voor Rijksvastgoed in Veenhuizen. Doel is om duidelijkheid te creëren voor marktpartijen en andere initiatiefnemers om zelfstandig invulling te kunnen geven aan de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Veenhuizen.
3.	**ZwolleSpoort** ❖ ProRail rondt op korte termijn de Alternatievenstudie ZwolleSpoort af. Rijk en regio hebben er vertrouwen in tot een goede oplossing voor de knoop Zwolle te komen. ❖ Rijk en regio streven er naar in een nog voor de Kerst 2013 te houden Bestuurlijk overleg een gezamenlijk besluit over de voorkeursvariant te nemen.
4.	**Brug van Harinxsmakanaal** ❖ Ingestemd wordt met de maatregelen die nodig zijn om de spoorbrug HRMK op het baanvak Leeuwarden–Zwolle op afstand te bedienen. Doel van deze maatregelen is de procestijd van de bediening te verkorten. ❖ Voor de realisatie van de optimalisering van de bediening van de spoorbrug HRMK wordt een budget toegewezen van € 2,3 miljoen ten laste van de middelen Motie Koopmans.
5.	**Beter Benutten regionaal spoor** ❖ Op grond van de analyse van de spitsproblemen op de noordelijke regionale spoorlijnen (in Fryslân en Groningen plus de lijn Emmen – Zwolle) hebben Rijk en regio besloten tot een pakket maatregelen dat enerzijds bestaat uit vergroting van de vervoerscapaciteit en anderzijds uit beïnvloeding van de vervoersvraag, dit met als doel een op de maximaal beschikbare capaciteit afgestemde ontwikkeling van het aantal reizigers in de spits.

	❖ De vergroting van de vervoerscapaciteit wordt gerealiseerd door het verlengen van treinen en het inzetten van extra sneltreinen, spitspendels en studentenbussen op de lijnen Winschoten – Groningen, Delfzijl – Groningen en Leeuwarden – Groningen. In de exploitatiekosten hiervan dragen Rijk en regio ieder € 13.295.041 bij. De Groningse bijdrage is onder voorbehoud van instemming door Provinciale Staten. De rijks- en provinciale bijdrage is gekoppeld aan de inzetbaarheid van het nieuwe materieel (toelating spoorvoertuigen). De verlengde treinen dienen uiterlijk in het eerste kwartaal 2015 te gaan rijden. ❖ Over de maatregel "niet-feederen Veenwouden" zal voor 1 december 2013 overleg plaatsvinden tussen I&M en de provincie Fryslân. Over extra treincapaciteit op het traject Roodeschool – Groningen wordt besloten op het moment dat er in 2014 meer duidelijkheid is over de aanpassing van de OV-studentenkaart. Over extra treincapaciteit op het traject Zwolle – Emmen wordt besloten nadat het onderzoek van ProRail naar de hiervoor benodigde inframaatregelen is afgerond. ❖ Het inleggen van extra sneltreinritten op de lijn Nieuweschans – Groningen vergt aanpassing van de spoorinfrastructuur. De kosten hiervoor worden geraamd op € 18,5 mln. (excl. Btw met een onzekerheidsmarge van +/- 40%). De betreffende maatregelen worden in samenhang met de maatregelen in het kader van de RMCA (quick scan decentraal spoor) getroffen. ProRail stelt hiervoor zo spoedig mogelijk een Plan van aanpak en een startbeslissing op. Hierover wordt uiterlijk in het eerstkomende Bestuurlijk Overleg Spoor Noord-Nederland, maar bij voorkeur voor de Kerst 2013 besloten. ❖ Op de regionale spoorlijn Winschoten – Groningen resteert ook na uitvoering van de maatregelen in het kader van Beter benutten regionaal spoor nog een spitsprobleem. Afhankelijk van de ontwikkeling van de OV-studentenkaart en aan de hand van de doelen uit de Lange Termijn Spoor Agenda zal worden onderzocht of dit probleem de financiering van extra maatregelen rechtvaardigt. ❖ Op het vlak van vraagbeïnvloeding is een aantal maatregelen geïdentificeerd, te weten 'Sparen door spits mijden' (gericht op forenzen op alle decentrale lijnen), afspraken met onderwijsinstellingen (gericht op scholieren en studenten in Groningen), inzetten e-bikes (bieden vervoersalternatief op de laatste haltes voor Groningen) en Spitsmijden Zwolle Kampen Netwerkstad. Deze maatregelen worden verder uitgewerkt, geconcretiseerd en getoetst op hun kosteneffectiviteit. De voorbereidingskosten van de maatregelen ad € 80.000 worden gelijkelijk verdeeld over Rijk en regio. De maximale reservering van middelen voor de realisatie van de vraag-beïnvloedingsmaatregelen bedraagt € 20 mln. Ook de kosten van de realisatie van de vraagbeïnvloedingsmaatregelen worden verdeeld tussen rijk en regio.
6.	**ERMTS** ❖ Bij de planvorming voor de invoering van ERTMS wordt met de wens van de provincies Groningen, Fryslân, Drenthe en Overijssel om in aansluiting op de Flevo- en Hanzelijn op de baanvakken Zwolle – Groningen en Zwolle – Leeuwarden bij voorrang ERTMS in te voeren meegewogen. ❖ In het kader van de Railmap ERTMS wordt onderzocht wat reële en zinvolle mogelijkheden zijn om de reistijd te verbeteren tussen Leeuwarden en Zwolle en Groningen en Zwolle, zulks in relatie tot het functioneren van de knooppunten Zwolle, Leeuwarden en Groningen.
7.	**Internationale spoorverbinding Groningen – Bremen**

	❖ De provincie Groningen informeert IenM over de uitkomsten van het onderzoek naar de voor verbetering van de spoorlijn Groningen – Leer noodzakelijke infrastructuuraanpassingen, waarbij IenM meedenkt hoe tot de juiste beslisinformatie te komen. ❖ Vervolgens treden Rijk en regio in overleg over een eventuele rijksbijdrage uit de MIRT-middelen voor "Grensoverschrijdend spoorververvoer". ❖ Rijk en regio trekken samen op om draagvlak en financiering vanuit Duitsland te organiseren.
8.	**Spoorlijn Veendam – Stadskanaal: beheer en onderhoud** ❖ De provincie Groningen zal het komende half jaar een studie laten uitvoeren waarin een integrale vergelijking gemaakt wordt tussen de mogelijkheden en kosten om de spoorlijn Veendam – Stadskanaal als Lokaal Spoor te gaan exploiteren en de mogelijkheden en kosten om de spoorlijn op te nemen als onderdeel van de hoofdspoorweginfrastructuur. Het ministerie van IenM geeft ProRail opdracht om het komende half jaar mee te werken aan deze studie. De provincie Groningen zal als inhoudelijk "opdrachtgever" voor ProRail fungeren en de kosten van het onderzoek komen – als onderdeel van de voorbereidingskosten van het RSP-project – voor rekening van de provincie. Op basis van de resultaten van het onderzoek zullen het ministerie van IenM, de provincie Groningen en de huidige eigenaar van de spoorweg medio 2014 nader overleg voeren over de haalbaarheid van het gehele project.
9.	**Druk op budgetten** ❖ Het Rijk is niet bereid de financiële gevolgen voor de regio van fiscale en Rijksbezuinigings maatregelen te compenseren uit andere budgetten. Daargelaten dat hiervoor geen financiële ruimte is. ❖ Rijk en regio verkennen samen met de vervoerders en het bedrijfsleven de mogelijkheden om de lastenverzwaring voor het regionaal spoor met dieseltreinen te verminderen door middel van vergroeningsmaatregelen, verlaging van de gebruiksvergoeding en/of elektrificatie. ❖ De regio komt met voorstellen voor de onder druk staande bereikbaarheid in krimpgebieden. Hierbij zal mede gebruik worden gemaakt van de uitgangspunten van Beter Benutten. ❖ Het rijk zal een toelichting geven aan de regio waarom voor de RSP-projecten Haak om Leeuwarden en Zuidelijke Ringweg Groningen wel IBOI is toegekend en voor andere RSP-projecten zoals 'Harlingen' en 'Joure' niet.
10.	**Ontsnippering natuurgebieden** ❖ Met het Natuurpact van 18 september 2013 en de daarin opgenomen afspraken over financiën is de verantwoordelijkheid voor de ontsnippering verbindingszones overgedragen aan de provincies. ❖ De vraag over de onduidelijkheid in de interpretatie van het Natuurpact t.a.v. de verbindingszones wordt in het overleggremium over het Natuurpact met het IPO aan de orde gesteld.
11.	**Zuidelijke Ringweg Groningen: Voortgang realisatieovereenkomst** ❖ Rijkswaterstaat is in overleg met de regio over de totstandkoming van een realisatieovereenkomst. Na het Uitvoeringsbesluit en overeenstemming over de overeenkomst kan deze in het voorjaar van 2014 worden ondertekend.

12.	**Afsluitdijk: verruiming sluizencomplex Kornwerderzand** ❖ Rijk en regio zijn van mening dat de mogelijkheden voor een aanpassing van de sluis een belangrijk aandachtspunt is bij de planuitwerking van het project Afsluitdijk. Het Rijk zal dit belang meenemen in de afweging van de varianten voor de aanpassing van de sluis Kornwerderzand in het project Afsluitdijk. ❖ De variantenafweging vindt in het komende jaar plaats. Daar is de regio bij betrokken. ❖ Rijkswaterstaat zal (op korte termijn) samen met de regio bekijken of en hoe een door de regio gewenste oplossing mogelijk is. o RWS is bereid variant 1B door een ingenieursbureau te laten uitwerken parallel aan de planuitwerking die nu loopt. o De kosten (indicatie € 250.000) worden door de regio betaald en zijn uiterlijk 1 januari 2014 geregeld. o De meerkosten t.o.v. de voorkeursvariant van het Rijk (keersluis Kornwerderzand) worden geregeld door de regio. ❖ Het Rijk is verantwoordelijk voor de financiering van de kosten voor de waterveiligheid. De regio draagt zorg voor de financiering van de extra plan- en realisatiekosten die optreden bij variant 1B. ❖ Rijk en regio maken op korte termijn een nadere afspraak over de uiterste datum waarop de regio de financiering van de extra realisatiekosten zal hebben geregeld. Uitgangspunt is dat de planning niet negatief wordt beïnvloed. Voorkomen moet worden dat door verder uitstel het project Afsluitdijk vertraging oploopt.
13.	**Buizenzone: Buisleidingentracé Eemsdelta** ❖ In 2013 zijn Regio en rijk onderzoek gestart hoe de bundeling van de nationale buisleidingenstrook en de regionale buizenzone vorm kan worden gegeven. Dit onderzoek is nog niet afgerond. ❖ Op basis van het nu gekozen N33 tracé voor de buizenzone rondt de werkgroep het onderzoek af in 2014. Doel is te komen tot een voorstel voor een gebundelde strook waarbij de verschillende aspecten in beeld worden gebracht. Daarbij gaat het onder meer om de behoefte waaraan de gebundelde strook moet voldoen: inpasbaarheid van de nationale buisleidingenstrook en de regionale buizenzone binnen de bandbreedte van 50 meter, externe veiligheid; beheer van de stroken en gedeelde infrastructuur (bijv. tunnels). ❖ Er zal daarbij een keuze worden gemaakt voor het model 'integratie' dan wel het model 'combinatie'. Waarbij het Rijk het model 'combinatie' als best haalbare optie ziet.
14.	**Woon- en leefbaarheidsplan Eemsdelta** ❖ Vastgesteld wordt dat de afspraak uit BO-MIRT 2012 goed is ingevuld door het onderzoek van Ecorys. ❖ Een conclusie uit het onderzoek is dat er concrete maatregelen zijn die het financiële tekort bij de integrale aanpak van de krimpproblematiek in de Eemsdelta kunnen helpen verkleinen maar dat het niet reëel is te veronderstellen dat de maatregelen het tekort fors kunnen doen krimpen of zelfs doen verdwijnen. ❖ De regio constateert dat zonder grote investeringen in de woningmarkt, het woon- en leefklimaat en daarmee het vestigingsklimaat in de Eemsdelta, verder verslechtert. ❖ Op basis van het convenant 'Groningen op Koers' ondersteunt het rijk de regio bij de uitvoering van het Woon- en Leefbaarheidsplan.

15.	**N33 Midden: Zuidbroek - Appingedam** ❖ De regio wil de N33 Zuidbroek – Appingedam verdubbelen, aansluitend op de nu in uitvoering zijnde N33 Assen – Zuidbroek. De provincie Groningen heeft hiervoor een bedrag van € 78 mln. gereserveerd. Voor het Rijk is het wegvak N33 Zuidbroek - Appingedam geen nationaal knelpunt. ❖ De regio draagt de volledige kosten voor die verdubbeling, inclusief de werkelijke meerkosten voor het beheer en onderhoud van die verdubbeling tot en met 2028 en de wettelijk verplichte BTW. ❖ Bij het ontwerp wordt voldaan aan de eisen die het Rijk stelt aan het hoofdwegennet. Om een goed beeld van de totale kosten te krijgen zal RWS de raming van de regio toetsen. Op basis van die toets worden vervolgens gezamenlijke conclusies getrokken in een bestuurlijk overleg in het voorjaar van 2014.
16.	**Economie en Ecologie Eems-Dollard in balans** ❖ Rijk en regio starten gezamenlijk met een MIRT-onderzoek 'Economie en Ecologie Eems-Dollard in balans'. ❖ Het MIRT-onderzoek wordt gezamenlijke gefinancierd (Rijk-regio 50/50%). Het Rijk is trekker van het onderzoek. ❖ De uitkomsten van het MIRT onderzoek worden gebruikt om invulling te kunnen geven aan de Nederlandse strategie in de totstandkoming van een bilaterale samenwerking met Duitsland voor het ecologisch herstel van de Eemsdelta. ❖ Rijk en regio zullen de uitkomsten van het MIRT-onderzoek benutten om in Economie & Ecologie-verband toe te werken naar een afsprakenkader + financieringsstrategie voor herstelmaatregelen in het Nederlandse deel van het Eems-Dollard-estuarium.

ZUIDWESTELIJKE DELTA/ZEELAND

1.	**Gebiedsagenda** ❖ Rijk en regio delen de visie, ambitie en de opgaven uit de Gebiedsagenda en beschouwen dit deel van de gebiedsagenda nu als afgerond. ❖ De uitvoeringsagenda zal jaarlijks worden geactualiseerd op basis van de opgaven en heeft de status van een dynamisch werkdocument. ❖ Daar waar de verdere uitwerking van de majeure opgaven uit de Gebiedsagenda aan de orde is, zullen Rijk en regio de principes van het adaptief programmeren toepassen. **Gebiedsopgave Deltawateren & Kust** ❖ Conform eerdere afspraken wordt dit onderwerp besproken in het bestuurlijk overleg van de minster met de Stuurgroep Zuidwestelijke Delta ❖ Rijk zegt toe om de hoofdwaterkeringen goed te onderhouden. **Gebiedsopgave Sloegebied en kanaalzone** **Drempel Wielingen:** ❖ Rijk faciliteert procedureel het op 16,5 m brengen van de Wielingen en bekijkt in overleg met de regio en het Vlaams Gewest welke inspanning daarvoor nodig is. **TEN-T Corridorstudie North Sea – Mediterranean** ❖ De regio verzoekt gezamenlijk met de Deltri partners betrokken te worden bij de TEN-T corridorstudie North Sea – Mediterranean die wordt geïnitieerd door de Europese Commissie. De Europese Commissie beslist over de aanpak van de studie. Het Rijk zal indien nodig de gewenste betrokkenheid van de regio's bij de Europese Commissie onder de aandacht brengen.
2.	**MIRT verkenning zandhonger Oosterschelde** ❖ Door de provincie (trekker), Natuurmonumenten, Nationaal Park Oosterschelde en het rijk (IenM en EZ) wordt een financieringsvoorstel ontwikkeld, met daarin een verdeelsleutel voor de kosten van de aanpak van de Roggenplaat; ❖ Het resultaat hiervan wordt uiterlijk in het BO MIRT-Zeeland van 2014 betrokken bij de besluitvorming over het vervolg van de aanpak van de zandhonger in de Oosterschelde; ❖ November aanstaande worden de ontwerp-rijksstructuurvisie en bijbehorende stukken ter inzage gelegd, zodat de reacties hierop eveneens bij de vervolgaanpak van dit project kunnen worden betrokken.
3.	**Tidal Test Centre Grevelingendam (TTC) en besluit Flakkeese Spuisluis** ❖ De minster besluit om de Flakkeese Spuisluis in werking te stellen als proeflocatie voor het Tidal Test Centre Grevelingendam (TTC) en hiervoor € 5 mln beschikbaar te stellen. ❖ Regio en private partijen worden in staat geacht om het Tidal Test Centre te bouwen; ❖ Een dergelijk project is van meerwaarde voor het ontwikkelingstraject van een getijcentrale in de Brouwersdam.
4.	**N 59** ❖ Gegevens op basis van de NMCA update laten zien dat deze weg geen bereikbaarheidsprobleem kent. Derhalve is er geen reden om hier een MIRT-onderzoek vanuit de nieuwe aanpak bereikbaarheid te starten.

5.	**Knooppunt Zoomland** ❖ Het Rijk zal via de reguliere monitoringsinstrumenten (FileTop 50 (Publieksrapportage Rijkswegennet, Trimesterrapportage) en NMCA) de ontwikkeling van de capaciteit van knooppunt Zoomland volgen.
6.	**Vlaamse bijdrage tunnel Sluiskil/Aansluiting Goes** ❖ De minister heeft toegezegd dat het Rijk € 8,8 mln. (inclusief BTW, prijspeil 2013) beschikbaar zal stellen voor de realisering van de aansluiting Goes op de A58. Over de uitwerking hiervan zullen Rijk en Regio nadere afspraken maken.
7.	**Versobering bediening sluizen en bruggen** ❖ In 2014 worden de voorgenomen versoberingen gezamenlijk met de regio ingeregeld en worden de effecten gemonitord. Als de negatieve effecten te groot blijken te zijn, treedt het Rijk opnieuw in gesprek met de regio. In 2015 worden de maatregelen definitief ingevoerd. ❖ Het Rijk werkt samen met de regio een vergezicht uit voor een 'robuust bediend' vaarwegennet in Nederland. De regio werkt daartoe allereerst een regionaal beeld voor uit. Daarbij wordt rekening gehouden met het moment van mogelijke realisatie (te denken aan periode 2014/ 2015, 2015 – 2020, vanaf 2020). Het Rijk werkt dit uit tot een landelijk beeld, waarbij de mogelijkheden van het programma Beter Benutten, resultaten IDVV (Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen) en investeringen door andere overheden worden meegenomen. *Voor **Zeeland** zijn de volgende aanvullende maatwerkafspraken gemaakt:* ❖ De sluizen Roompot, Zandkreek, Grevelingen en Bergse Diep gaan over op vraaggestuurde bediening in de winter (uitgezonderd de dagdienst) en in de nacht in de zomerperiode. Tijdens relatief drukke perioden met veel recreatievaart (paasdagen, herfstvakantie, Vlaamse herfstvakantie) wordt bediend volgens het zomerrooster. ❖ Op verzoek van provincie wordt bij het inregelen van de vraaggestuurde bediening vanuit bediencentrale Topshuis nadrukkelijk gekeken of de visserij niet te maken krijgt met oplopende wachttijden tijdens de zondagnacht. Tevens zal in overleg de communicatie over de versobering naar de recreatiesector worden opgepakt.
8.	**Rijksvastgoed** ❖ De inzet van overheidsvastgoed bij het realiseren van beleidsdoelstellingen (SVIR) en gedeelde opgaven uit de Gebiedsagenda worden jaarlijks besproken in het BO-MIRT. ❖ Rijk en regio brengen de vastgoedopgaven in beeld met als doel de samenhang in beeld te brengen en te onderzoeken waar belangen van Rijk en regio samenkomen als basis voor integrale besluitvorming. ❖ Rijk en regio onderzoeken welke vastgoedopgaven in aanmerking komen voor een MIRT-onderzoek.

LIMBURG

1.	**Gebiedsagenda** ❖ Rijk en regio delen de visie, ambitie en de opgaven uit de Gebiedsagenda 2012 en de geactualiseerde uitvoeringsagenda en beschouwen dit deel van de gebiedsagenda nu als afgerond ❖ De Uitvoeringsagenda zal jaarlijks op basis van de opgaven worden geactualiseerd en heeft de status van een dynamisch werkdocument. ❖ Daar waar de verdere uitwerking van de majeure opgaven uit de Gebiedsagenda aan de orde is, zullen Rijk en regio de principes van het adaptief programmeren toepassen. **Gebiedsopgave Noord Limburg/Spoorverdubbeling Kaldenkirchen en Dulken** ❖ IenM en regio zullen gezamenlijk de maatregelen verkennen om tijdens de aanleg van het 3e spoor meer goederenvervoer over Venlo mogelijk te maken. ❖ De Staatsecretaris zal gesteund door Noord Brabant en Limburg het belang van spoorverdubbeling tussen Kaldenkirchen en Dulken onder de aandacht van de Duitse coalitieonderhandelaars blijven brengen. **Gebiedsopgave Zuid Limburg** ❖ In overleg met het rijk is geconcludeerd dat nader verdiepend onderzoek naar de ruimtelijk economische aspecten van Zuid Limburg mede in relatie tot de omringende regio's op verschillende schaalniveaus zich niet leent voor het MIRT traject. Het onderzoek sluit beter aan op het reeds ingezette (rijks) onderzoekstrajecten naar de versterking van het vestigingsklimaat en de concurrentiepositie van regio's en bedrijfsleven (met ondermeer aandacht voor relaties tussen bedrijven en kennisinstellingen in "triple helix" clusters). Dit najaar worden tussen rijk en provincie afspraken gemaakt over hoe deze aansluiting vorm zal krijgen in 2014 **Programma Maas.** ❖ Hoewel thans in de regio wordt gesproken over overstromingskans zal de beslissing over "overstromingskans" in plaats van "overschrijdingskans" formeel in het kader van het Deltaprogramma worden genomen (medio 2014). Onderdeel van de aanpak zal tevens bestaan uit het kritisch nalopen of alle gebieden echt goed beschermd zijn. Rijk en regio hebben zich ten doel gesteld om de hoogwaterbescherming in 2020 gerealiseerd te hebben. **Railagenda** ❖ De staatsecretaris geeft aan voortaan voor het BO MIRT ook een BO spoor Noord Brabant/Limburg te willen houden waarbij ook NS en Prorail aansluiten.
2.	**Railterminal Venlo** ❖ De regio koerst aan op een keuze van een exploitant en bouwer in het eerste kwartaal van 2014. Het ministerie van IenM (in samenwerking met Prorail), de provincie Limburg en Trade Port Noord zullen tegelijk met de aanbesteding/keuze van de marktpartij(en) voor de bouw en exploitatie van de railterminal voor zover mogelijk de besluitvorming en aanleg van de aansluiting van de railterminal op het hoofdspoorwegnet voorbereiden en zo spoedig mogelijk na contractuering van exploitant voor de railterminal een besluit nemen over spooraansluiting.

3.	**Maaslijn** ❖ De provincie Limburg, Brabant en Gelderland hebben grote ambities om het vervoer voor de reiziger over de Maaslijn aantrekkelijker te maken. ❖ Eerder is van IenM zijde aangegeven dat een stapsgewijze en een realistische aanpak van belang is. Daarom dienen eerst de maatregelen uit de Quick Scan Decentraal Spoor uit 2008 te worden gerealiseerd ❖ Voor wat betreft een tweede stap is geconstateerd dat de maatregelen in het kader van Beter Benutten niet voldoen aan de criteria voor kosteneffectiviteit zoals we deze met elkaar hebben afgesproken. Parijen spreken af om deze maatregelen nog eens goed onder de loep te nemen om zo mogelijk de kosten te verlagen of de opbrengsten te verhogen,waarvoor ook gebruik kan worden gemaakt van de expertise van I&M. ❖ Voor de 3e stap, elektrificatie, is besproken dat de financiële mogelijkheden vanuit IenM zeer beperkt zijn. In de periode tot februari 2014 zal wel gezamenlijk naar de mogelijkheden voor "vergroening", inclusief de mogelijkheden voor de provincie om deze te elektrificeren, worden gekeken. De uitkomsten zullen worden besproken in een bestuurlijk overleg in februari 2014
4.	**Grensoverschrijdende spoorverbinding-Heerlen-Aken** ❖ Rijk en Regio stellen vast dat het voor alle alternatieven noodzakelijk is vanuit het oogpunt van betrouwbaarheid, capaciteit en interoperabiliteit om het baanvak Landgraaf-grens te elektrificeren. Rijk en regio stellen hiervoor gezamenlijk € 15 mln. beschikbaar. (incl. BTW, prijspeil gecorrigeerd naar 2013, en met inbegrip van bijbehorende snelheidsverhoging en beveiliging emplacement Haanrade cf. Prorail-studie). De provincie Limburg draagt 50% aan deze kosten bij. Partijen streven naar realisatie van deze maatregel per december 2016 (start regionale concessie) of zo spoedig mogelijk daarna; ❖ Over de exploitatie-kosten en eventuele noodzakelijk investeringen in dubbelspoor dienen nog nadere afspraken te worden gemaakt tussen I&M en de regio. I&M zal de NS verzoeken om de huidige bijdrage die zij levert aan de Euregiobaan van € 0,4 mln. ten behoeve van de regionale bijdrage hiervoor te reserveren. Eventuele investeringen in dubbelspoor worden bepaald op basis van de uitkomsten van het opdrachtgeveroverleg. Daarbij is een 50-50 kostenverdeling tussen rijk en regio vertrekpunt. ❖ Er moet tussen de partijen volledige overeenstemming zijn over hoogte en verdeling van infra-kosten en exploitatiekosten. ❖ I&M zal de Tweede Kamer informeren over de uitkomsten van het opdrachtgeveroverleg ten aanzien van treindiensten en investeringen in de infrastructuur.
5.	**MIRT Onderzoek Goederencorridor Rotterdam – Brabant/Limburg** De geografische scope te richten op de A16/A58/A67-Brabantroute ❖ Gezamenlijk te werken aan het opstellen van een projectplan voor dit MIRT Onderzoek. Het projectplan dient eind 2013 beschikbaar te zijn zodat de studie in 2014 van start kan gaan; ❖ IenM neemt de trekkersrol op zich. Regionale overheden, bedrijfsleven en andere partijen worden intensief betrokken; ❖ De regionale partners wijzen contactpersonen/projectleiders tbv dit MIRT onderzoek. De uiteindelijke personele bezetting zal op basis van het projectplan in overleg met het Rijk plaatsvinden. Ook aan het bedrijfsleven en andere partijen wordt gevraagd contactpersonen naar voren te schuiven; ❖ Het projectplan begin 2014 wordt vastgesteld tijdens een aparte bijeenkomst waarna

	het projectteam definitief wordt benoemd en van start kan gaan.
6.	**Zaarderheiken** ❖ De reistijd bij Zaarderheiken in 2030 voldoet aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit. Dit wordt bevestigd in de uitkomsten van de Nationale Mobiliteits- en Capaciteitsanalyse 2013 (NMCA 2013). ❖ Niettemin is sprake van een doorstromingsknelpunt bij Zaarderheiken, met name op de parallelbaan A73 richting noord. Met een totale investering van 4,7 mln euro, kan dit knelpunt robuust worden aangepakt. ❖ Vanwege het grote belang van een goede bereikbaarheid van de Greenport Venlo én om de doorstroming op de A67-achterlandverbinding te verbeteren is het Rijk bereid de helft van genoemde kosten voor haar rekening te nemen, dit op voorwaarde dat de provincie de andere helft betaalt én alle overige risico's voor haar rekening neemt. ❖ Alle overige afspraken over Zaarderheiken zullen dienen te worden gemaakt in een af te sluiten bestuursovereenkomst tussen rijk en regio in het voorjaar van 2014.
7.	**Optimaliseringbediening bruggen en sluizen** ❖ In 2014 worden de afgesproken versoberingen gezamenlijk met de regio ingeregeld en worden de effecten daarna doorlopend gemonitoord. Als de negatieve effecten te groot blijken te zijn, treedt het Rijk opnieuw in gesprek met de regio. ❖ Het Rijk werkt samen met de regio een vergezicht uit voor een "robuust bediend" vaarwegennet in Nederland. De regio werkt daartoe allereerst een regionaal beeld voor uit. Daarbij wordt rekening gehouden met het moment van mogelijke realisatie (te denken aan periode 2014/ 2015, 2015 – 2020, vanaf 2020). ❖ Het Rijk werkt dit uit tot een landelijk beeld, waarbij de mogelijkheden van het programma Beter Benutten, resultaten IDVV (Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen) en investeringen door andere overheden worden meegenomen. **Regionale afspraken Limburg** ❖ Met de regio en sector is al op een eerder moment overeenstemming bereikt over de bedientijden op de Maasroute voor de komende 10 jaar. ❖ Vanaf 1 januari 2015 gaat er een nieuw flexibel bedienregime in, dat versoberde, vraaggestuurde 7x24-uurs bediening tot 1 januari 2024 mogelijk maakt. De provincie Limburg draagt € 1 mln. bij in de investering voor de bediencentrale Maasbracht ❖ In 2014 wordt het huidige verruimde bedienregime, waarbij de spertijd van zondag op maandag is opgeheven, voortgezet en gefinancierd door I&M. ❖ Een licht versoberde bezetting op de bediencentrale Maasbracht overdag. Daarnaast wordt vraaggestuurde bediening ingevoerd gedurende de nacht op sluizen Weurt en Sambeek. Dit kan leiden tot het oplopen van de wachttijden. ❖ Het gezamenlijke bedrijfsleven heeft aangegeven zich in te spannen de vervoersstromen af te stemmen op de aangeboden service om hiermee wachttijden te minimaliseren.
8.	**Rijksvastgoed** ❖ De inzet van overheidsvastgoed bij het realiseren van beleidsdoelstellingen (SVIR) en gedeelde opgaven uit de Gebiedsagenda worden jaarlijks besproken in het BO-MIRT. Het gaat daarbij nadrukkelijk ook om maatschappelijk rendement. ❖ Rijk en regio brengen de vastgoedopgaven in beeld met als doel de samenhang in beeld te brengen en te onderzoeken waar belangen van Rijk en regio samenkomen als basis voor integrale besluitvorming.

	❖ Rijk en regio onderzoeken welke vastgoedopgaven in aanmerking komen voor een MIRT-onderzoek. ❖ Selectiviteit: doel is het maken van afspraken over concrete gebiedsontwikkelingen en projecten.
9.	**Rondvraag** ❖ Mede naar aanleiding van de steun van IenM bij de L42N richting NRW wordt door Limburg bepleit om bij grensoverschrijdende dossiers meer samen op te trekken. De minster zegt dit toe en zal overigens ook inzake het dossier L42N een ondersteunende brief zenden aan haar Duitse collega.