

**1. NOORD-NEDERLAND**

<b>1.</b>	<b>Spoorbrug Van Harinxmakanaal</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Rijk en regio onderkennen de problematiek bij de spoorbrug HRMK over het Van Harinxmakanaal, die betrekking heeft op het kunnen accommoderen van verschillende modaliteiten.</li><li>❖ De provincie Fryslân zoekt samen met ProRail en in afstemming met het Rijk naar mogelijke oplossingen voor de problematiek.</li><li>❖ De provincie Fryslân rondt het onderzoek af naar de kosten van de vervanging van de spoorbrug HRMK door een spooraquaduct.</li><li>❖ Rijk en ProRail worden (door de provincie Fryslân) betrokken bij de noodzakelijke onderzoeken om tot een goede oplossing te komen.</li><li>❖ Een nieuwe spoorbrug HRMK of spooraquaduct wordt geschikt gemaakt voor CEMT klasse Va schepen.</li><li>❖ Rijk en de provincie Fryslân zijn het er over eens dat het Van Harinxmakanaal een belangrijke zijtak is van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. De vernieuwing van de spoorbrug HRMK of realisatie van een spooraquaduct gaat onderdeel uitmaken van de regionale TEN-T-subsidieaanvraag voor het verbeteren van het beroepsvaarwegennet in Noord Nederland.</li><li>❖ De uitkomsten van de onderzoeken worden geagendeerd voor het BO MIRT 2017.</li></ul>
<b>2.</b>	<b>Verbreding sluis Kornwerderzand</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ In het BO MIRT 2013 is afgesproken dat de meerkosten voor vergroting van het sluisencomplex Kornwerderzand (= regiovariant) gedragen dienen te worden door andere partijen dan het Rijk, omdat deze variant primair regionale en geen nationale belangen dient.</li><li>❖ In het BO MIRT 2015 is afgesproken dat de regio een afgerond financieringsvoorstel doet, waarna het overleg tussen Rijk en regio over de realisatie van het plan wordt opgestart. De provincie Fryslân heeft mede namens andere belanghebbenden inmiddels een dergelijk voorstel gedaan.</li><li>❖ De regio is op basis van onderzoek naar het economisch belang van het sluisencomplex van mening dat de variant bovenregionale belangen dient en daarmee van nationaal belang is. Daarom omvat het financieringsvoorstel het verzoek om een rijksbijdrage ad € 30 miljoen.</li><li>❖ Het Rijk is van mening dat het regiovoorstel nog veel onzekerheden bevat en dat er daarom nu nog geen besluit over een eventuele rijksbijdrage genomen kan worden.</li><li>❖ Afgesproken is dat de regio met hulp van het Rijk de inhoudelijke onduidelijkheden helder maakt. Onderdeel hiervan is ook de vraag wie garant moet staan voor de dekking van welke kosten.</li><li>❖ Bij de uitwerking is het volgende van belang:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Overdracht van rijksareaal is niet aan de orde. Dit deel van het regiovoorstel (en daarbij gedachte voordelen) dient anders te worden vormgegeven.</li><li>○ De juridische mogelijkheden van instrumenten om een bijdrage van het bedrijfsleven te innen worden nog nader geduid.</li><li>○ De door de regio veronderstelde besparingen op onderhoud van het huidige areaal worden nog nader besproken tussen Rijk en regio, mede omdat nog niet duidelijk is wat de onderbouwde onderhoudskosten voor een nieuw sluisencomplex, conform de RWS-richtlijnen, zijn</li><li>○ De uitkomsten van het lopende onderzoek naar de technische staat van de bruggen worden eind 2016 verwacht en worden betrokken bij de uitwerking van het voorstel.</li></ul></li><li>❖ Regio en Rijk hebben de intentie om de uitwerking van deze punten zo veel mogelijk af te ronden in 2016.</li></ul>

<p><b>3.</b></p>	<p><b>Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio brengen op korte termijn in beeld wat de gevolgen zijn van het uitstel in de vervanging en opwaardering van de vaarweg voor de planning van de vier bruggen waarover reeds afspraken zijn gemaakt (Paddepoelsterbrug, Gerrit Krol autobrug, brug Skûlenboarch en brug Kootstertille). Als blijkt dat dit leidt tot problemen, worden deze in 2017 in het BO MIRT geagendeerd.</li> <li>❖ De voorbereidende gesprekken tussen Rijk en regio worden in 2016/2017 in een zodanig tempo voortgezet zodat in 2017 inhoudelijke afspraken over de resterende drie bruggen kunnen worden gemaakt. De regio hecht er aan dat, conform de afspraken in het kader van de overdracht van de vaarweg Lemmer-Delfzijl, de opwaardering van de totale vaarweg in 2025 is voltooid.</li> <li>❖ In 2016/2017 worden de volgende stappen gezet: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Voor zover nog noodzakelijk wordt de inventarisatie van de technische staat, capaciteit en levensduur van de resterende drie bruggen in Fryslân afgerond. Het overlegtraject hiervoor is inmiddels gestart.</li> <li>○ Op basis van de uitkomsten van de onderzoeken en studie stelt het Rijk in samenspraak met de provincies Groningen en Fryslân de prioritering en de kosten van de vervanging van de bruggen vast.</li> <li>○ Tevens wordt bezien of en zo ja waar fases 1 en 2 resulteren in financiële ruimte en worden op basis hiervan afspraken gemaakt over het traject van het met voorrang vervangen van de remmingswerken van de bruggen Spannenburg, Uitwellingerga, Oude Schouw en Blauwverlaat .</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>4.</b></p>	<p><b>Sporen in Assen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De regio (gemeente Assen) en het Rijk worden gezamenlijk opdrachtgever voor het project Sporen in Assen.</li> <li>❖ De regio en het Rijk staan samen garant voor de risico's op dit project in een verhouding van 30% regio en 70% Rijk.</li> <li>❖ De regio en het Rijk stellen samen één contractmanager aan die in overleg met de ProRail projectmanager de risico's helpt te beheersen.</li> <li>❖ De planning is dat de pendel Groningen-Assen per 1 mei 2017 gaat rijden.</li> </ul>
<p><b>5.</b></p>	<p><b>Bestuursovereenkomst Zwolle-Herfte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het Rijk en de regio (provincies Groningen, Fryslân, Drenthe en Overijssel) worden gezamenlijk opdrachtgever voor het project Zwolle-Herfte.</li> <li>❖ Het Rijk voert namens de provincies het dagelijkse opdrachtgeverschap.</li> <li>❖ De provincies doen gezamenlijk een bijdrage van € 36 miljoen aan het project.</li> <li>❖ Het Rijk staat garant voor de risico's op het project.</li> <li>❖ Het Rijk en de provincies hebben een bestuursovereenkomst opgesteld waarin deze afspraken nader zijn uitgewerkt.</li> </ul>
<p><b>6.</b></p>	<p><b>Mobiliteitsfonds Spitsmijden OV Groningen (Beter Benutten regionaal spoor)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het Rijk en de regio (provincie Groningen) zijn akkoord gegaan met het instellen van een Mobiliteitsfonds Spitsmijden OV voor Groningen.</li> <li>❖ Het doel is om ideeën van derden (markt, studenten) los te trekken met name studenten uit de OV-spits te halen.</li> <li>❖ De voorwaarden voor de inzet van het fonds worden nader uitgewerkt.</li> <li>❖ Dit mobiliteitsfonds is onderdeel van de eerder afgesproken activiteiten met de onderwijsinstellingen in de regio Groningen/Assen voor de periode medio 2015 – 2018.</li> </ul>
<p><b>7.</b></p>	<p><b>Opstelcapaciteit Emmen (Beter Benutten regionaal spoor)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en de provincies Drenthe en Overijssel zijn overeengekomen extra opstelcapaciteit voor treinmaterieel in Emmen te realiseren. Hierdoor wordt het mogelijk om de spitstreinen op de treinverbinding Zwolle-Emmen in Emmen te laten starten (in plaats van Zwolle). Deze maatregel draagt bij aan het aanpakken van de capaciteitsproblemen in de (ochtend)spits op de verbinding richting Zwolle.</li> <li>❖ Rijk en regio stellen hiervoor € 5.500.000 (incl. BTW) beschikbaar, met een kostenverdeling Rijk/regio van 50/50.</li> </ul>

<p><b>8.</b></p>	<p><b>Nadere uitwerking Rijksvastgoedplannen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In 2013 is afgesproken dat regio en Rijk de vastgoedopgaven in Noord-Nederland in beeld brengen met als doel de samenhang in beeld te brengen en te onderzoeken waar de belangen van Rijk en regio samenkomen als basis voor integrale besluitvorming, zogenoemde beleid-vastgoedcombinaties (bvc's). Daartoe zijn per provincie rijksvastgoedplannen opgesteld.</li> <li>❖ Rijk en regio selecteren uit deze rijksvastgoedplannen een beperkt aantal bvc's, dat nader wordt onderzocht op de mogelijkheden om beleid te realiseren met de inzet van (rijks)vastgoed voor zover deze niet worden opgepakt in reguliere proces. Het betreft: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ het duurzaam opwekken of besparen van energie met inzet van (rijks)vastgoed;</li> <li>○ het herbestemmen van rijkskantoren in gebieden, waar bevolkingsdaling plaats vindt;</li> <li>○ dynamische kustversterking met aandacht voor natuur- en landschapsontwikkeling;</li> <li>○ huisvesting van asielzoekers en statushouders;</li> <li>○ informatie-uitwisseling over de grondposities en de vastgoedstrategie van de provincies en van de rijksdiensten (SBB, RVB) in relatie tot de voltooiing van de Ecologische Hoofdstructuur.</li> </ul> </li> <li>❖ Veenhuizen: Conform het BO MIRT 2013 is een kader opgesteld gericht op de benoeming van het complex Veenhuizen tot Unesco Werelderfgoed. De betrokken partijen hebben daarvoor een bestuurscommissie geïnstalleerd. Verdere besluitvorming vindt hierin plaats en niet langer via het MIRT-spoor.</li> </ul>
<p><b>9.</b></p>	<p><b>MIRT Onderzoek Holwerd aan Zee</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In het BO MIRT 2015 is afgesproken het MIRT Onderzoek Holwerd aan Zee te starten. Het MIRT Onderzoek richt zich op de vraag of een combinatie van ingrepen kan leiden tot een betekenisvolle impuls voor Holwerd en daarmee Noordoost-Fryslân.</li> <li>❖ De resultaten van het MIRT Onderzoek worden eind oktober 2106 verwacht.</li> <li>❖ Op basis van de uitkomsten van het onderzoek wordt voor eind 2016 in een separaat BO een besluit genomen.</li> </ul>
<p><b>10.</b></p>	<p><b>Pré-verkenning mitigerende maatregelen Friese IJsselmeerkust</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De in het BO MIRT 2014 afgesproken MIRT pré-verkenning Mitigerende maatregelen IJsselmeerkust wordt geïntegreerd in de te ontwikkelen Gebiedsagenda IJsselmeer.</li> <li>❖ De pré-verkenning wordt voortgezet in een adaptief werkprogramma, waarin natuurmaatregelen, meekoppelkansen, visievorming en financiering nader worden onderzocht.</li> <li>❖ Uiterlijk in 2020 wordt besloten over het eventueel opstarten van een MIRT Verkenning, waar de inzet van de gereserveerde € 12 miljoen in het Deltafonds onderdeel van is.</li> <li>❖ Voor het verder uitwerken van de uit de pré-verkenning voortgekomen voorstellen stellen de partners de volgende bijdragen beschikbaar: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ I&amp;M/Deltafonds: € 100.000 tot 200.000</li> <li>○ Gemeenten en Wetterskip € 100.000</li> <li>○ Provincie Fryslân € 100.000</li> </ul> </li> </ul>

<p><b>11.</b></p>	<p><b>Slimme Bereikbaarheidsmaatregelen 2018-2021 (Verankering Beter Benutten aanpak )</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Procesafspraken om gezamenlijk stappenplan, scope &amp; planning op te stellen voor een korte termijn aanpak gericht op Slimme Bereikbaarheidsmaatregelen 2018-2021. Toelichting: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ De verwachting is dat de komende jaren de bereikbaarheid en de leefbaarheid vooral in de stedelijke gebieden verder onder druk komt te staan. En daarmee ook de nabijheid van voorzieningen in de steden voor de gebieden buiten de steden. Een gerichte aanpak voor de korte termijn (2018-2021) moet een bijdrage leveren aan de oplossing van deze vraagstukken.</li> <li>○ Het Rijk wil samen met regionale en lokale overheden en het bedrijfsleven komen tot slimme bereikbaarheidsmaatregelen in de periode 2018 – 2021 in landsdeel Noord.</li> <li>○ Deze aanpak sluit aan bij uitgangspunten van de omgevingswet (meer integraliteit, ruimte voor eigen initiatief en stimuleren van duurzame oplossingen).</li> <li>○ Afspraken over financiering worden uiterlijk tijdens de bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2017 gemaakt en zijn mede afhankelijk van de (financiële) prioriteiten van het volgende Kabinet.</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>12.</b></p>	<p><b>Voortgangsrapportage Regiospecifiek pakket Zuiderzeelijn (RSP-ZZL)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De achtste voortgangsrapportage RSP wordt vastgesteld en als bijlage toegevoegd bij de aanbieding van de uitkomsten van de najaarsoverleggen MIRT aan de Tweede Kamer.</li> </ul>

## 2. OOST-NEDERLAND

<b>1.</b>	<b>Verlenging IF</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Rijk zet het verlengde Infrastructuurfonds in voor de meest urgente knelpunten en wil dit vooral doen door gezamenlijk met de regio in programma's te gaan werken.</li><li>❖ Regio Oost Nederland gaat in ieder geval participeren in een programma rond de goederencorridor Oost.</li></ul>
<b>2.</b>	<b>Goederencorridor Oost</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ December 2016 stelt de Bestuurlijke Regiegroep van MIRT Onderzoek Goederencorridors de definitieve rapportage met een gezamenlijke visie, roadmap en actieprogramma vast.</li><li>❖ Op dat moment start een actieprogramma Goederencorridor Oost waarin op basis van wederkerigheid opgaven adaptief worden opgepakt.</li><li>❖ Tijdens het strategisch werkbezoek van Minister en Staatssecretaris (voorjaar 2017) zal op basis van de uitkomsten van het MIRT Onderzoek Goederencorridors een nadere invulling van een multi-modaal programma worden gegeven met aandacht voor onder andere het benutten van de A15 en een conclusie over de kansrijkheid van de RTG. Ook worden dan afspraken over de governance structuur gemaakt.</li></ul>
<b>3.</b>	<b>Railterminal Gelderland (RTG) bij Valburg</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Op verzoek van Gelderland zal IenM de provincie bijstaan bij haar aanvraag naar Europese middelen en nagaan in hoeverre Railterminal Gelderland een bepaalde internationale status kan worden toegekend.</li><li>❖ Ook de bereikbaarheid over de weg is van belang voor de concurrentiepositie van de regio. Naast de ontsluiting van RTG op de A15, gaat het ook om de bereikbaarheid op hoger schaalniveau. Mocht de meerwaarde van RTG voor de Goederencorridor worden aangetoond dan zal aansluiting gezocht worden bij de vervolgspraken die gemaakt worden in het kader van de Goederencorridor Oost. Rijk en regio spreken samen af welke onderbouwing nodig is om de volgende stap te zetten.</li><li>❖ Tenslotte zal onderzocht worden op welke manier de gronduitgifte aan de beoogde Terminal exploitant dient plaats te vinden om kwaliteit van de dienstverlening en rentabiliteit op de investering te waarborgen. Gezamenlijk kan verkend worden of en hoe invulling gegeven kan worden aan de beheerverantwoordelijkheid van ProRail als 'landlord' voor de terminal, zonder dat dit concreet betekent dat dit extra beheer- en onderhoudslasten voor ProRail en/of het Rijk met zich meebrengt.</li></ul>
<b>4.</b>	<b>N35 – N348 knooppunt Raalte</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Minister neemt kennis van de resultaten van de verkenning weg- en spoorwegknooppunt Raalte N35-N348.</li><li>❖ Rijk en regio kijken samen naar mogelijkheden voor een meer structurele oplossing voor knooppunt Raalte.</li><li>❖ Het Rijk heeft middelen beschikbaar gesteld voor 3 wegprojecten op de N35 en zegt toe dat eventuele meevallers bij deze projecten beschikbaar komen voor het traject Wijthmen – Nijverdal, waar de brede scope van knooppunt Raalte onderdeel van uitmaakt.</li><li>❖ Medio november maken Rijk en regio inzichtelijk welke ruimte dit biedt voor knooppunt Raalte. De mogelijkheid van een bijdrage vanuit het Landelijke Verbeterprogramma Overwegen wordt hierbij meegenomen.</li></ul>
<b>5.</b>	<b>N50 Kampen – Kampen Zuid</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ De regio verzoekt het Rijk om voor traject N50 Kampen – Kampen Zuid de planprocedure te starten en hiervoor € 4 - 5 mio beschikbaar te stellen. De regio is (behoudens goedkeuring door raden en staten) bereid 50 - 60% van de kosten bij te dragen (€ 5 - 6 miljoen).</li><li>❖ Minister neemt het verzoek van de regio mee in de afweging rondom de nieuwe NMCA.</li></ul>

6.	<p><b>A1/A30, A28 Zwolle – Amersfoort, A50/A326 Bankhoef</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Mede op basis van de uitkomsten van de NMCA zal door Rijk en regio bezien worden of de voor Oost Nederland belangrijke trajecten als A1/A30, A28 Zwolle - Amersfoort en A50/A326 Bankhoef aanleiding zijn voor nader onderzoek.</li> <li>❖ Rijk en regio gaan daarbij werken aan nieuwe arrangementen zoals De kracht van Oost Nederland en Proeftuin Zwolle/Maak het verschil.</li> <li>❖ A1/A30: de Minister neemt het verzoek van de regio mee in de afweging rondom de nieuwe NMCA.</li> <li>❖ A28: de regio zal het door de ondernemers en gemeenten gesignaleerde knelpunt nader onderbouwen waarbij het Rijk de bij haar beschikbare informatie beschikbaar stelt aan de regio.</li> <li>❖ Rijk en regio zullen de resultaten in samenhang met de NMCA bespreken.</li> <li>❖ A50/A326 Bankhoef: Rijk en regio zullen de ontwikkelingen in mobiliteit actief blijven volgen met het doel de capaciteit en veiligheid op peil te houden. De uitkomsten van het onderzoek van Gelderland naar de economische betekenis van de A50 richting Brabant worden hierbij betrokken.</li> </ul>
7.	<p><b>Spitsmijden Waalbrug (SUDS)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het Rijk zegt cofinanciering toe voor de maatregel voor spitsmijden bij renovatie Waalbrug Nijmegen.</li> </ul>
8.	<p><b>Corridor A2 Deil – 's Hertogenbosch – Vught</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio zijn gestart met het MIRT Onderzoek Deil – 's Hertogenbosch – Vught. In het onderzoek worden, op basis van een analyse van de bereikbaarheidsopgaven op de A2, oplossingsrichtingen verkend. Specifieke aandacht is er voor mogelijke quick-wins. Het onderzoek wordt in 2017 afgerond, waarna passende vervolgafspraken worden gemaakt, waar beide partijen zich in kunnen vinden.</li> </ul>
9.	<p><b>Basisnet goederenvervoer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Vaststellen maatregelenpakket terugdringen overschrijdingen Basisnet spoor (onderdeel Bentheimroute, Oost Nederland).</li> </ul>
10.	<p><b>Beter Benutten Regionaal Spoor</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio verlenen een bijdrage in de hogere exploitatiekosten ten gevolge van aanschaf en inzet van twee extra treinstellen voor de Valleilijn door Connexxion om de problematiek van overvolle treinen in de spits aan te pakken. Zijnde € 5,4 mio van het Rijk en € 6 mio van provincie Gelderland.</li> <li>❖ Aan de noodzakelijk perronverlenging ten behoeve van inzet langere treinen dragen zowel het Rijk als de provincie Gelderland € 1,3 mio bij.</li> <li>❖ De bovenstaande bedragen zijn inclusief BTW.</li> </ul>
11.	<p><b>Slimme bereikbaarheidsmaatregelen (verankering BB)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Procesafspraken om gezamenlijk stappenplan, scope &amp; planning op te stellen voor de verankering van de Beter Benutten aanpak na 2017 respectievelijk verkenning Slimme Bereikbaarheidsmaatregelen 2018-2021 in Landsdeel Oost.</li> <li>❖ Afspraken over financiering worden uiterlijk tijdens de bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2017 gemaakt en zijn mede afhankelijk van de (financiële) prioriteiten van het volgende kabinet.</li> </ul>
12.	<p><b>Waalweelde</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en provincie Gelderland werken verder aan het versterken van de samenwerking zoals opgebouwd binnen WaalWeelde als voorbeeld van samenwerking langs de grote rivieren.</li> </ul>

<b>13.</b>	<p><b>Deltaprogramma Rijn</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio verkennen de mogelijkheid om maatregelen binnen de programma's KRW (3e tranche) en Natura 2000 tevens een opgave voor waterveiligheid voor Deltaprogramma Rijn mee te geven, zulks binnen de voor die programma's geldende randvoorwaarden.</li> <li>❖ Rijk en regio onderzoeken de mogelijkheden voor (her)ontwikkeling van hoogwatervrije terreinen voor waterveiligheid én voor ruimtelijke kwaliteit en revitalisering. De resultaten zullen in de actualisatie van de Voorkeursstrategie worden meegenomen.</li> <li>❖ Provincie Gelderland en waterschap Rivierenland treden in overleg met het Rijk en het HWBP over de resultaten van de preverkenning naar de mogelijkheid om de dijkverlegging bij Oosterhout te integreren in de verkenning van het HWBP-project Wolferen - Sprok.</li> </ul>
<b>14.</b>	<p><b>Nadere uitwerking rijksvastgoedplannen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Naar aanleiding van de rijksvastgoedplannen per provincie een selectie van onderwerpen (beleid-vastgoedcombinaties) verder uit te werken; de selectie omvat prioriteiten van de provincie en van rijkspartijen;</li> <li>❖ de selectie te beschouwen als een werkagenda per provincie, waarover de provincie met het Rijksvastgoedbedrijf en andere betrokken partijen bestuurlijk overleg voert.</li> </ul>
<b>15.</b>	<p><b>Strategische werkbezoeken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Er komt een strategisch werkbezoek over goederencorridors en besluitvorming over vervolg op de MIRT Onderzoeken goederencorridor Oost respectievelijk Zuid en een strategisch werkbezoek over De kracht van Oost Nederland.</li> </ul>

### 3. ZUID-NEDERLAND

<b>1.</b>	<p><b>Deltaprogramma Maas: systeemaanpak en koploperprojecten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio starten conform het regionaal voorstel Maas met drie MIRT Verkenningen naar rivierverruiming: Venlo, Ravenstein-Lith en Oeffelt/Vortum. Tevens besluiten zij de systeemmaatregelen bij Thorn, Baarlo, Venlo-Velden, Arcen en Well mee te nemen in de HWBP-verkenningen. Dit samenhangend pakket aan maatregelen geeft invulling aan de urgente hoogwaterveiligheidsopgave en verbindt die met lokale ruimtelijke en economische ambities.</li> <li>❖ De totale kosten voor de acht projecten worden ingeschat op ca. €273 miljoen en kennen in deze fase een grote bandbreedte (€ 145,9 - € 399,8). Voor de systeemmaatregelen zijn hier de meerkosten ten opzichte van alleen dijkversterking opgenomen. De projecten worden gefinancierd met bijdragen vanuit het Hoogwaterbeschermingsprogramma (besparingen op de kosten voor dijkversterking), de regionale overheden, Groen Ontwikkefonds Brabant, Natuurmonumenten en IenM.</li> <li>❖ De kostenbesparing op het HWBP wordt ingeschat op € 64,3 miljoen.</li> <li>❖ De regio schat in dat vanuit Kaderrichtlijn water € 12 miljoen beschikbaar kan komen voor meekoppelen in de projectgebieden (€10 miljoen bij Ravenstein-Lith en €2 miljoen bij Oeffelt).</li> <li>❖ IenM reserveert € 100 miljoen voor deze Maas-projecten uit de beschikbare € 200 miljoen voor de meerkosten van rivierverruiming. Tezamen met de rijksreservering voor de Rijntakken is de tot 2028 beschikbare € 200 miljoen daarmee in zijn geheel gereserveerd. In onderstaande opsomming per project zijn de rijksmiddelen indicatief verdeeld over de projecten.</li> <li>❖ De regionale overheden reserveren in totaal € 47 miljoen.</li> <li>❖ De Vereniging Natuurmonumenten reserveert € 26 miljoen (revolving fund) voor Ravenstein-Lith.</li> <li>❖ Overzicht projecten:</li> </ul>
-----------	---

	Kosten (in mln€) <sup>2</sup>	Financiering				
		HWBP <sup>3</sup>	Bijdrage regio (incl. NM)	KRW	Indicatieve verdeling rijksmiddelen	Indicatief tekort
Venlo hotspot 4 + 5 zuid.dl	42,7	8	Gemeente Venlo 2,5 Opbrengst zand/grond 4 Prov. Limburg 2,5		20,8	4,9
Venlo-Velden <sup>1</sup>	15,2	0,5	Provincie Limburg 5		7,9	1,8
Oeffelt 2 openingen	41,1	14	Provincie Limburg 3 Provincie N-Brabant 4 Groenontwikkefonds Brabant 0,5 Gemeente Boxmeer 0,5	2	13,9	3,2
R'stein-Lith	126	39	Provincie Gld+N-Brabant 11 Gemeente Oss, Wijchen en West Maas en Waal 5 Natuurmonumenten 26	10	28,4	6,6
Baarlo	17,7	0,2	Provincie Limburg 1		13,4	3,1
Thorn	7,5	0,5	Provincie Limburg 2		3,9	1,1
Arcen	5,6	0,5	Provincie Limburg 2		2,5	0,6
Well	17,0	1,6	Provincie Limburg 4		9,2	2,2
<b>Totaal</b>	<b>272,8</b>	<b>64,3</b>	<b>73</b>	<b>12</b>	<b>100</b>	<b>23,5</b>

<sup>1</sup> in rood zijn de systeemwerkingsmaatregelen weergegeven, hiervan zijn de meerkosten ten opzichte van alleen dijkversterking opgenomen  
<sup>2</sup> de kosten kennen een bandbreedte van 50%  
<sup>3</sup> dit betreft de vermeden dijkversterkingskosten

❖ Op basis van de huidige kostenschatting resteert nog een financieel tekort van circa €23,5 miljoen voor het pakket van acht maatregelen. In de verkenningsfase zullen alle genoemde projecten verder worden uitgewerkt, inclusief een nadere uitwerking van de kostenraming. Mogelijk kan een deel van dit gat worden opgevuld door de kosten omlaag te brengen, door scope-aanpassingen, door een daarmee te realiseren hogere besparing
---



	<p>op het HWBP of door aanvullende financiering. Indien een tekort blijft bestaan op het pakket van maatregelen, dan zullen Rijk en regio gezamenlijk nader prioriteren. De uitkomst van de nadere uitwerking kan ook leiden tot een herverdeling van rijks- en regionale middelen over de projecten.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio voeren de drie MIRT Verkenningen in gezamenlijkheid uit, waarbij de gemeente Venlo, Waterschap Aa en Maas en provincie Noord-Brabant optreedt als trekker van de verkenningsfase voor respectievelijk de projecten Venlo, Ravenstein-Lith en Oeffelt. Waterschap Peel en Maasvallei treedt op als trekker van de systeemmaatregelen binnen de HWBP-verkenningen.</li> <li>❖ Rijk en regionale Maas-partners blijven intensief samenwerken om na uitvoering van de verkenningen inhoudelijke en taakstellende financiële afspraken te maken. Uitgangspunt voor de nadere afspraken over de tekorten vormen de procesafspraken dat (1) de Maaspartners (Rijk en regio) er samen uit komen en elkaar vasthouden, (2) in de verkenningen door regio en Rijk gezamenlijk wordt onderzocht waar kostenbesparing of scope-aanpassing mogelijk is en/of aanvullende financiële bijdrage kan worden gevonden (3) aan het eind van de verkenningsfase Maasbreed wordt bezien of de uitwerking van de verschillende projecten in de verkenningsfase heeft geleid tot een kostendekkende eerste fase rivierverruiming of dat nog nadere prioritering nodig is. De komende maanden zullen worden benut om afspraken te maken over hoe om te gaan met de verschillende doorlooptijden van de verschillende verkenningen. De definitieve verdeling van de financiële bijdragen van Rijk en regio aan de verschillende projecten wordt, zoals gebruikelijk, als taakstellend budget vastgesteld ten tijde van de te nemen voorkeursbeslissingen voor onderhavige projecten.</li> <li>❖ De governance op de lokale schaal van de acht projecten wordt voor de verkenningsfase in gezamenlijkheid uitgewerkt en overeengekomen. Partijen leggen uiterlijk 1 januari 2017 onderlinge rolverdeling met betrekking tot inhoud, financiën, risico's, omgevingsmanagement e.d. vast.</li> <li>❖ Het onderzoek naar potentiële maatregelen in twee gebieden voort te zetten. Bij koploper Maasoeverpark 's-Hertogenbosch zijn hoge potenties om hoogwaterbescherming (met grote reductie van bovenstroomse dijkversterkingsopgave) te combineren met ruimtelijke ontwikkeling. Nagegaan wordt of realisatie mogelijk is zonder aanvullende rijksfinanciering. Bij de systeemmaatregel Lob van Gennep dienen status en werking als retentiegebied op de lange termijn geborgd te worden. Het onderzoek richt zich op de robuuste combinatie van de twee functies, water keren en water bergen, in het gebied met behoud van het ruimte gebruik. Het gebiedsoverstijgend karakter van deze onderzoeken leidt tot de start van de MIRT Onderzoeken: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Maasoeverpark 's-Hertogenbosch (trekker gemeente 's-Hertogenbosch);</li> <li>b) de systeemmaatregel Lob van Gennep (trekker regio).</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>2.</b></p>	<p><b>Robuuste Brabantroute</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en de provincies Noord-Brabant en Limburg zijn het eens over de samenstelling van een integraal maatregelpakket dat bijdraagt aan een Robuuste Brabantroute, inclusief benodigde investeringen. Daarbij is gekeken naar de budgetten van de bestaande programma's, de mogelijkheden van het reguliere beheerbudget van ProRail (bijv. beheerreksen overwegen) en budgetten van de provincies en gemeenten (waaronder provinciale bijdrage aan LVO en de Ontwikkelagenda OV, Spoor en knooppunten van de Provincie Noord-Brabant).</li> <li>❖ Nadat de ProRail-validatie over Vierpaardjes is afgerond, maken Rijk, provincie Limburg en gemeente Venlo in het najaar van 2016 nadere afspraken.</li> </ul>
<p><b>3.</b></p>	<p><b>Spooraansluiting en Carhandling Terminal Swentibold (VDL Nedcar)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Provincie Limburg is bereid de helft aan de spooraansluiting van de Carhandling Terminal Swentibold bij te dragen en vraagt het Rijk ook bij te dragen.</li> <li>❖ Rijk en regio onderzoeken de meekoppelkansen verbonden aan deze ontwikkeling.</li> <li>❖ De provincie stelt zich garant voor de regionale bijdrage en alle voorbereidende kosten tot het moment van realisatie van de spooraansluiting.</li> <li>❖ Voorwaarde is dat met een geselecteerde marktpartij een ontwikkel- en exploitatieovereenkomst gesloten wordt.</li> <li>❖ Er zal door Prorail nog een validatieonderzoek naar de kostenraming worden uitgevoerd; dit onderzoek zal leidend zijn voor de bepaling van de definitieve bijdragen.</li> </ul>

<p><b>4.</b></p>	<p><b>Adaptief Programma Brainport City</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In navolging van de bestuurlijke intentieverklaring Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie (REOS) gaan Rijk en regionale partijen binnen het adaptieve programma Brainport City in 2017 de opgave Brainport Hub (stationsomgeving en binnenstad Eindhoven) verder uitwerken. Hier ligt een duidelijke koppeling met de adaptieve uitvoeringsagenda REOS die medio 2017 gereed zal zijn.</li> <li>❖ Als onderdeel van het totaalpakket van de opgave Brainport Hub heeft de gemeente Eindhoven de ambitie de fietsenstalling aan de noordzijde van het station Eindhoven mogelijk te maken. Het Rijk besluit over deelname daaraan op basis van het nog af te sluiten convenant 'fietsparkeren bij stations'.</li> <li>❖ Daarnaast geeft de regio (provincie Noord-Brabant en Eindhoven) een impuls aan de groeistrategie voor het multimodaal transferpunt Eindhoven Acht (inclusief sprinterstation), door te starten met een integrale haalbaarheidsstudie. Afstemming vindt plaats in het adaptief programma Brainport City, waarin het Rijk participeert. De uitkomsten van de haalbaarheidsstudie worden geagendeerd in het BO MIRT 2017.</li> <li>❖ Onder regie van de gemeente Eindhoven zal een plan van aanpak worden opgesteld voor de programmaorganisatie van de samenwerkende partijen, belast met de uitvoering van o.a. de opgave Brainport Hub en de monitoring/herijking van het totale adaptieve programma. Dit plan van aanpak wordt eind 2016/begin 2017 ter besluitvorming aan de Stuurgroep Brainport City voorgelegd.</li> </ul>
<p><b>5.</b></p>	<p><b>Ruimtelijk-economische adaptieve agenda West-Brabant en Hart van Brabant</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio stemmen in met de inhoudelijke richting en aanpak om te komen tot een ruimtelijk-economische agenda (die in het voorjaar 2017 gereed is) waarin is opgenomen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ de uitwerking van vier ambities en drie strategielijnen waarmee de regio's West-Brabant en Hart van Brabant (inter-)nationaal het verschil willen maken en de economisch sterke clusters en stuwende sectoren toekomstbestendig willen ontwikkelen en faciliteren;</li> <li>○ de maatschappelijke, ruimtelijke en economische uitdagingen die de regio's daarmee willen aanpakken;</li> <li>○ het proces waarmee de regio's deze ambities en strategieën tot uitvoering brengen met triple helix partners en zo de basis voor een gezamenlijke investeringsagenda leggen;</li> <li>○ de synergie met andere lopende (rijks-, provinciale en regionale) trajecten (zoals omgevingsvisies en REOS), wat deze agenda daar additioneel aan kan toevoegen en de relaties met omliggende regio's.</li> </ul> </li> <li>❖ De agenda in 2017 ter bespreking tijdens het BO MIRT 2017 aan te bieden.</li> </ul>
<p><b>6.</b></p>	<p><b>Grenslandagenda / grensoverschrijdend Bestuurlijk Overleg</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio stemmen in met het verkennen van de wenselijkheid, onderwerpen en partijen van en voor een grensoverschrijdend bestuurlijk overleg in het najaar van 2017.</li> </ul>
<p><b>7.</b></p>	<p><b>Programma SmartwayZ.NL</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio nemen kennis van de voortvarende stappen die zijn gezet in het programma SmartwayZ.NL. Eerste resultaat van het programma is de Startbeslissing voor de A67, die na het BO wordt ondertekend.</li> </ul>
<p><b>8.</b></p>	<p><b>Corridor A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio zijn gestart met het MIRT Onderzoek Deil – 's-Hertogenbosch – Vught. In het onderzoek worden, op basis van een analyse van de bereikbaarheidsopgaven op de A2, oplossingsrichtingen verkend. Specifieke aandacht is er voor mogelijke quick-wins. Het onderzoek wordt in 2017 afgerond, waarna passende vervolgfafspraken worden gemaakt, waar beide partijen zich in kunnen vinden.</li> </ul>

<p><b>9.</b></p>	<p><b>Verkenning Slimme Bereikbaarheidsmaatregelen 2018 – 2021 (verankering Beter Benutten)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio stemmen in met de afspraak om de komende maanden gezamenlijk een stappenplan, scope en planning op te stellen voor een korte termijn aanpak gericht op Slimme en Duurzame Bereikbaarheidsmaatregelen 2018-2021.</li> <li>❖ Afspraken over financiering worden uiterlijk tijdens de bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2017 gemaakt en zijn mede afhankelijk van de (financiële) prioriteiten van het volgende kabinet.</li> </ul>
<p><b>10.</b></p>	<p><b>Nadere uitwerking rijksvastgoedplannen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio stemmen in met: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ naar aanleiding van de rijksvastgoedplannen per provincie een selectie van onderwerpen (beleid-vastgoedcombinaties) verder uit te werken; de selectie omvat prioriteiten uit de provincie en van rijkspartijen;</li> <li>○ de selectie te beschouwen als een werkagenda per provincie, waarover de provincie en andere betrokken regionale partijen met het Rijksvastgoedbedrijf en andere betrokken rijkspartijen regelmatig overleg voeren;</li> <li>○ aan de selectie het onderwerp 'snelfietsroutes' als beleid-vastgoedcombinatie toe te voegen voor beide provincies.</li> </ul> </li> <li>❖ De provincie Limburg inventariseert het aanbod aan maatschappelijk vastgoed (gereed voorjaar 2017). Aan de hand daarvan wordt een beleid-vastgoedanalyse uitgevoerd, die zal worden besproken in de ICRV.</li> </ul>

## 4. ZUIDWEST-NEDERLAND

<b>1.</b>	<b>Betreft programmatische aanpak Rotterdam-Den Haag</b> <p>Het BO MIRT Zuidwest-Nederland besluit tot het instellen van een programma met een programmabudget, dat wordt gevoed door de regio en door IenM (vanuit de vrijkomende middelen uit de verlenging van het IF).</p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Over de governance van het programma worden voor eind 2016 afspraken gemaakt.</li><li>❖ Over de (adaptieve) vulling van het programma worden in het BO MIRT voorjaar 2017 afspraken gemaakt op basis van wederkerigheid: rijk en regio dragen vanuit de 5 i's beide naar verhouding bij aan de realisatie van de doelen van het programma.</li><li>❖ Rijk en regio benutten het investeringsprogramma Zuidelijke Randstad, de scope, analyses en resultaten van het gezamenlijke 'MIRT Onderzoek bereikbaarheid Rotterdam Den Haag' (die naar huidige verwachting in het najaar van 2017 beschikbaar komen) voor het onderzoek naar de invulling van het programma.</li><li>❖ Rijk en regio benutten tevens de resultaten van de 'NMCA van 2017' (die naar huidige verwachting in april 2017 beschikbaar komen) hiervoor.</li><li>❖ Het Rijk onderzoekt met de regio de r door de regio prioritaire (concrete) infrastructurele projecten, waaronder 4-sporigheid Delft-Rotterdam, 3e oeververbinding Rotterdam, N59 en vervolg programma aansluitingen HWN/OWN. Voor (mede)investeringen van het Rijk in deze en andere concrete infrastructurele projecten (in het kader van het programma) is het noodzakelijk dat sprake is van aantoonbaar meest voor de hand liggende oplossingen voor (een) gezamenlijke opgave(n). Hierbij merkt het Rijk op dat voor het spooronderdeel geen ruimte op het Infracfonds aanwezig is.</li><li>❖ Rijk neemt kennis van de tijdens dit MIRT-overleg overlegde studie over een derde oeververbinding Rotterdam</li><li>❖ Er is afgesproken dat Rijk en Regio samen onderzoek gaan doen naar <b>innovatieve financieringsvormen</b> voor opgaven in het ruimtelijk domein., zoals de oeververbinding Door de business case te verbreden en anders naar de markt te kijken kunnen er wellicht nieuwe mogelijkheden voor realisatie ontstaan.</li><li>❖ Het Rijk geeft aan date r bij de derde oeververbinding nadrukkelijk naar het gebied gekeken wordt.</li><li>❖ Het resultaat hiervan ingebracht kan worden in de MIRTStudie Rotterdam-Den Haag en daarover nader kan worden besloten tijdens het BO MIRT in het najaar van 2017.</li><li>❖ De kennis en lessen van deze verkenning kunnen ook gebruikt worden bij het nadenken over de bekostiging van opgaven elders in het land en in andere sectoren als bijvoorbeeld energie.</li></ul>
<b>2.</b>	<b>Programma goederencorridors Oost en Zuid</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ In december 2016 stelt de Bestuurlijke Regiegroep de definitieve rapportage met een gezamenlijke visie, roadmap en actieprogramma vast.</li><li>❖ Op dat moment start een actieprogramma Goederencorridors waarin op basis van wederkerigheid opgaven adaptief worden opgepakt.</li><li>❖ Tijdens het strategisch werkbezoek van Minister en Staatssecretaris (voorjaar 2017) zal op basis van de uitkomsten van het MIRT Onderzoek Goederencorridors een nadere invulling van een multi-modaal programma worden gegeven met aandacht voor onder andere het benutten van de A15. Ook worden dan afspraken over de governance structuur gemaakt.</li></ul>
<b>3.</b>	<b>A4 Burgerveen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Er wordt nu een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd naar de problemen op de A4 bij Leiden (traject Leiden – Leiderdorp), waarbij ook gekeken wordt naar het oplossend vermogen van een extra rijstrook op de hoofdrijbaan.</li><li>❖ Rijkswaterstaat zal de gemeenten op de hoogte houden van de resultaten van het onderzoek.</li><li>❖ Er is vanuit de verlenging van het IF € 50 mln gereserveerd om tot een structurele verbetering van de doorstroming te komen.</li></ul>

<p><b>4.</b></p>	<p><b>A20</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Regio en Rijk hebben gezamenlijk de wens om tempo te maken bij het verbeteren van de doorstroming op de A20 tussen Nieuwerkerk en Knooppunt Gouwe en in die zin uitvoering te geven aan Tweede Kamermotie Hoogland/Visser hierover van 23 november 2015 (Kamerstuk, 34300A, nr. 29).</li> <li>❖ Rijk en regio zijn gezamenlijk van mening dat voor het maken en behouden van tempo het doorlopen van de vereiste procedurele stappen (Tracéwet /m.e.r.-procedure) essentieel is.</li> <li>❖ Op dit moment vindt een verkeerskundig onderzoek plaats. Op basis van de resultaten van dit onderzoek zal de Minister in het eerste kwartaal van 2017 een Startbeslissing nemen.</li> <li>❖ In de Startbeslissing zal worden beschreven hoe het vervolgtraject zal worden vorm gegeven. De Startbeslissing zal in gezamenlijk overleg tussen Rijk en regio tot stand komen.</li> <li>❖ In de begroting van het Rijk kan start van de realisatie van plaats vinden vanaf 2023. Het Rijk staat open voor een eerdere start van de werkzaamheden als de regio bereid is tot voorfinanciering. Hierover zullen alsdan aparte afspraken dienen te worden gemaakt.</li> <li>❖ De regio gaat in het projectteam van de op te stellen MIRT Verkenning participeren en onderzoekt daarnaast de mogelijkheden van overige personele inzet bij het opstellen van de verkenning.</li> <li>❖ Het Rijk geeft aan 100 miljoen beschikbaar te hebben voor versnelde uitvoering.</li> </ul>
<p><b>5.</b></p>	<p><b>N59</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio nemen kennis van het Corridorplan Energy Highway N59.</li> <li>❖ Rijk en regio nemen kennis van het financieringsaanbod van de regio zoals opgenomen in het Corridorplan.</li> <li>❖ Rijk en Regio starten een gemeenschappelijk onderzoek naar de kansen die het Corridorplan Energy Highway N59 biedt. De uiteindelijke afweging vindt plaats in het kader van de programmatische aanpak</li> </ul>
<p><b>6.</b></p>	<p><b>Variant B/D Emplacement Schiedam</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Spoedig na publicatie van het Tracébesluit wordt besluitvorming gestart (door IenM, MRDH en PZH, samen met NS en ProRail) over realisatie van de aanpassing van de spoorconfiguratie tussen Schiedam en Rotterdam en een passende bijdrage van MRDH en PZH aan de meerkosten van deze aanpassing aan de rijksinfrastructuur ten opzichte van het TB.</li> </ul>
<p><b>7.</b></p>	<p><b>4bII: Corridor Rotterdam-Antwerpen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio onderschrijven dat de corridor R'dam – Antwerpen een belangrijke multimodale corridor is, van belang voor Zuid-Holland, Zeeland en Noord-Brabant en van belang voor een goede samenwerking met Vlaanderen.</li> <li>❖ Regio is voornemens een MIRT Onderzoek op deze corridor te starten.</li> <li>❖ Het Rijk (EZ en IenM) zal meewerken aan een (MIRT) onderzoek van de provincie, mits dit onderzoek het in beeld brengen van kansen voor ruimtelijke-economische ontwikkelingsmogelijkheden als scope heeft, waarbij de conclusies en afspraken van de in het voorjaar van 2011 afgeronde MIRT Verkenning Antwerpen Rotterdam (VAR) worden besproken.</li> <li>❖ Rijk en regio zijn akkoord de tussenresultaten van dit onderzoek terug te laten komen op het BO MIRT van 2017.</li> </ul>
<p><b>8.</b></p>	<p><b>4bIII: Grevelingen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De regio hecht aan een goede en daadkrachtige uitvoering van de Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer. Nogmaals is benadrukt dat over de fasering (eerst Grevelingen dan Volkerakzoommeer) geen discussie is. In het BO MIRT is de stand van zaken besproken m.b.t. de beantwoording van de motie Jacobi/Geurts over de Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer. Voor het WGO Water van 14 november 2016 zullen de 3 betrokken provincies, Noord-Brabant, Zeeland en Zuid-Holland en het Rijk met elkaar spreken over de gefaseerde aanpak en de financiering.</li> </ul>

9.	<p><b>4c I: SDR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Onderzoeken of de casus SDR aanknopingspunten biedt om praktijkkennis op te bouwen over het verduurzamen van de procesindustrie in een publiek/private context.</li> <li>❖ EZ en IenM zijn bereid om met de Zeeuwse regio mee te denken langs welke lijnen die ambitie ingevuld kan worden. De regio heeft daar dan het voortouw bij.</li> <li>❖ EZ en IenM wijzen een aanspreekpunt aan voor de provincie Zeeland om dit traject in te gaan.</li> </ul>
10.	<p><b>4cII KGT</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het verlenen van medewerking (organisatie, denkkracht, netwerk) onder meer via ProRail aan een verdiepende studie over de nut/noodzaak van een eventuele verbetering van de spoorontsluiting Gent- Terneuzen. Deze verdiepende studie gezamenlijk en in co-productie met Vlaanderen in te dienen als voorstel voor de call die in 2017 wordt opengesteld in het programma Connecting Europe Facilities. Aangezien dit project vooralsnog buiten rijksprioriteit valt, zal IenM geen financiële bijdragen leveren.</li> </ul>
11.	<p><b>MIRT Onderzoek Alblasserwaard Vijf Heerenlanden</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het MIRT Onderzoek wordt afgerond en het BO MIRT neemt kennis van : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ De resultaten en de elementen die de Gebiedsraad ziet voor het vervolg;</li> <li>○ Het feit, dat de Gebiedsraad van zijn kant aangeeft dit voorstel voor een vervolg voor het einde van dit jaar uit te zullen werken tot een concrete aanpak en opdracht.</li> </ul> </li> <li>❖ De minister /het BO MIRT spreekt uit, dat men geïnteresseerd is in het vervolg. Maar dat vervolg in deze fase van het onderzoek nog niet via de MIRT tafel ziet lopen, mogelijk in een later stadium als plannen concreter zijn wel.</li> <li>❖ Het BO MIRT besluit om de Deltacommissaris te verzoeken zich te committeren aan de vervolgfase. Concreet door via het gebiedsoverleg Deltaprogramma Rijnmond-Drechtsteden de voortgang en doorontwikkeling door de Gebiedsraad te stimuleren en een rol te vervullen als er knelpunten zijn. En om de minister via het jaarlijks op te stellen Deltaprogramma te informeren over de bevindingen van het gebied.</li> </ul>
12.	<p><b>5b. MIRT Onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Kennis nemen van de voortgang</li> <li>❖ Resultaten van dit onderzoek als inhoudelijke randvoorwaarde voor invulling van programmatische aanpak</li> <li>❖ Als tijdens de uitvoering van de Analyse- en Oplossingsrichtingenfase van het onderzoek eerder al quick wins naar voren komen, zullen betrokken partijen deze ter bestuurlijke besluitvorming voorleggen (niet per definitie gekoppeld aan het BO MIRT).</li> </ul>
13.	<p><b>5c. MIRT Onderzoek Stimuleren Stedelijk Wonen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Kennis nemen van de voortgang</li> <li>❖ Onderkennen dat het faciliteren van de trek naar het stedelijk gebied een urgente, groeiende en gezamenlijke opgave is van alle betrokken partijen</li> <li>❖ Nader bestuurlijk overleg en besluitvorming Rijk en regio op 2 november 2016</li> </ul>
14	<p><b>5d. Greenport/Mainport</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het MIRT Onderzoek wordt afgerond en het BO MIRT neemt kennis van de resultaten.</li> <li>❖ Rijk en regio stellen het beleidsconcept Greenport 3.0 vast en zijn voornemens in de derde fase afspraken te maken over hoe zij hun instrumentarium optimaal inzetten voor het realiseren van de opschaling van clusterkracht naar netwerkkracht en doen dit nadrukkelijk in samenwerking met bedrijfsleven en kennisinstellingen.</li> </ul>

15.	<p><b>5e. Rijksvastgoed</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het bestuurlijk overleg stemt ermee in om: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ naar aanleiding van de rijksvastgoedplannen per provincie een selectie van onderwerpen (beleid-vastgoedcombinaties) verder uit te werken; de selectie omvat prioriteiten van de regio en van rijkspartijen;</li> <li>○ de selectie te beschouwen als een werkagenda per provincie, waarover de regio met het Rijksvastgoedbedrijf en andere betrokken rijkspartijen bestuurlijk overleg voert;</li> </ul> </li> <li>❖ De provincie Zuid-Holland wil voorafgaand aan de selectie met gemeenten komen tot een verfijning van de analyse van publiek vastgoed.</li> <li>❖ Voor Zeeland betekent dit nauwere samenwerking in het Kavelruilbureau Zeeland en onderzoek en samenwerking op het thema Duurzame Energie Opwekking (link met cie Balkenende) naar mogelijk medegebruik van (publieke) gebouwen.</li> </ul>
16.	<p><b>5f. Verdieping Nieuwe Waterweg</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het project kent positieve maatschappelijke baten en een afgeronde MER die zeer uitgebreid is en op vrijwel alle onderwerpen uitputtende informatie bevat. Verzilting staat hierbij nauw onder de aandacht. Het Rijk stelt maximaal € 35 mln. beschikbaar als concurrentieversterkende maatregel zeehavens uit de onvoorziene middelen van Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR). Het tijdstip van financiering zal nader worden bepaald bij de begrotingsbehandeling van voorjaar 2017. Verdieping van de Nieuwe Waterweg zal onderdeel zal worden van MIRT project PMR. Beheer en Onderhoud (B&amp;O) van € 0,5 mln. per jaar zal worden bekostigd uit de areaalgroei vaarwegen. In samenwerking met de initiatiefnemer het Havenbedrijf Rotterdam N.V. zullen nadere afspraken worden gemaakt over de uitvoering en financiering.</li> </ul>
17.	<p><b>5g. Slimme bereikbaarheidsmaatregelen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Procesafspraken om gezamenlijk stappenplan, scope &amp; planning op te stellen voor een korte termijn aanpak gericht op Slimme Bereikbaarheidsmaatregelen 2018-2021.</li> <li>❖ Naast stedelijke bereikbaarheid kan ook de krimpproblematiek mee genomen worden.</li> <li>❖ Afspraken over financiering worden uiterlijk tijdens de bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2017 gemaakt en zijn mede afhankelijk van de (financiële) prioriteiten van het volgende kabinet.</li> </ul>
18.	<p><b>5h. Suurhoffbrug</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In navolging op de uitkomsten van het onderzoek naar het verlengen van de levensduur van de huidige brug zal een integrale MIRT Verkenning voor weg- en spoorverbinding opgestart worden.</li> <li>❖ De uitkomsten van de nu lopende verkenning voor een tijdelijke oplossing worden meegenomen.</li> </ul>
19.	<p><b>5i. Quick Wins A15</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Er is een Planuitwerking gestart voor extra capaciteit op de A15 tussen Papendrecht en Sliedrecht (realisatie van een weefvak op de noordbaan en doortrekken van de bestaande spitsstrook op de zuidbaan).</li> <li>❖ Daar is een gezamenlijk budget in gesteld van € 8,2 mln. (Rijk en regio ieder € 4,1 mln.)</li> <li>❖ Daarnaast is in de betreffende Bestuurlijke Overeenkomst voor dit project een verdeelsleutel vastgesteld voor eventuele meerkosten: IenM 50%, PZH 40%, Drechtsteden 10%.</li> <li>❖ Inmiddels is duidelijk geworden dat Rijk en regio de voorkeur geven aan een (volwaardige) 3e rijstrook (met vluchtstrook) op de zuidbaan van de A15 (in plaats van doortrekken van de spitsstrook) en dat het project daarmee € 15,4 mln. in totaal zal kosten.</li> <li>❖ IenM is bereid het voordeel van € 2,2 mln. dat er in dit geval is op het gebied van Beheer &amp; Onderhoud in te brengen als projectbudget. <i>(Toelichting: als wordt gekozen voor een 3<sup>e</sup> rijstrook, dan kan beter de gehele rijbaan van een nieuwe laag asfalt</i></li> </ul>

	<p>worden voorzien, waardoor de gereserveerde € 2,2 mln. voor het asfalteren van dit deel van de huidige A15 in de periode tot 2028 vrijvalt).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Er zal op korte termijn overleg zijn over de verdeelsleutel voor de meerkosten.</li> </ul>
<b>20.</b>	<p><b>Sloeweg</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het Rijk draagt als eenmalige bijdrage een bedrag van € 5,0 miljoen (prijspeil 2014) bij aan de bekostiging van de Sloeweg ervan uitgaande dat Provinciale Staten van Zeeland instemmen met een variant voor de aansluiting N62/Bernardweg die voorziet in een conflictvrije en robuuste doorgaande N62 en waarvan de verkeersveiligheid via een audit wordt aangetoond. Deze bijdrage wordt beschikbaar gesteld uit de resterende gereserveerde middelen voor het Mobiliteitsfonds Zeeland.</li> </ul>
<b>21.</b>	<p><b>Nautische Toegang Vlissingen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De meerwaarde van het project maatwerkgeul Wielingen wordt door het Rijk onderschreven. Met een positieve insteek vervolgt het Rijk het overleg met Zeeland Seaports met als doel financiële middelen voor dit project te vinden. Er wordt toegewerkt naar een besluit in de voorjaarsnota 2017.</li> </ul>



## 5. NOORDWEST-NEDERLAND

<b>1.</b>	<b>Verlenging Infracfonds</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Het Rijk heeft het voornemen de middelen, die vrijkomen door de verlenging van het Infrastructuurfonds tot en met 2030, in te zetten voor de meest urgente knelpunten. Het Rijk wil dit, samen met de regio, vooral doen in een programmatische aanpak.</li></ul>
<b>2.</b>	<b>Verlenging Infracfonds in relatie tot OV en spoor</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Partijen besluiten dat onder regie van de twee regionale partijen (MRA en Regio Utrecht) komend jaar de regionale OV Ambitiebeelden uitgewerkt worden tot regionale OV Streefbeelden voor 2040. Dit obv de uitkomsten van het traject van het landelijke OV Toekomstbeeld, dat eind 2016 wordt verwacht. De OV Streefbeelden zullen voldoen aan de gedeelde principes van het landelijke OV Toekomstbeeld en daarnaast inzoomen op de regio. Op deze manier kan de regio voortvarende stappen blijven zetten richting een goed OV product dat een bijdrage kan leveren aan de toekomstige regionale bereikbaarheidsopgaven en/of RO-EZ ontwikkelingen. Onderdeel van het opstellen van het OV Streefbeeld zijn verdiepende analyses (oa vervoer- en capaciteitsanalyses). De Streefbeelden geven een stip op de horizon voor 2040 en een toelichting hoe deze stip bereikt zou kunnen worden. De regio betreft hierbij de voor de regio relevante partijen.</li><li>❖ Partijen besluiten dat Rijk en de MRA in het kader van het Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA verkennen of en hoe het regionale OV Streefbeeld voldoende handvatten kan bieden om de (toekomstige) OV component vorm te geven.</li><li>❖ Partijen besluiten dat onder regie van de MRA het komend jaar verkend wordt of, en zo ja hoe, de regionale ambitie naar integratie van railsystemen (lightrail) mogelijk en wenselijk is. Hiervoor besluiten partijen, onder regie van de MRA, in een aantal gezamenlijke werksessies te verkennen onder welke condities de integratie van railsystemen mogelijk is op de West- en Zuidtak op de spoorring van Amsterdam. Dit zonder voor te sorteren op een oplossingsrichting. De uitkomsten van dit traject zullen ook meegenomen worden bij het opstellen van het regionale OV Streefbeeld.</li><li>❖ Rijk, NS, Prorail en MRA spreken af op het komende BO MIRT en de landsdelige OV en Spoortafel (najaar 2017) de uitkomsten van de drie bovenstaande acties te bespreken in samenhang met de uitkomsten van het landelijke OV Toekomstbeeld en de inzichten van de NMCA. In dat overleg zal bezien worden of nadere vervolgfafspraken wenselijk en mogelijk zijn.</li><li>❖ De Regio Utrecht wil komend jaar de voorbereidingen treffen voor het versterken van Utrechtse regiostations binnen het (inter-)regionale vervoersnetwerk. Dat kan opgepakt worden met het Rijk en de spoorsector in de programmatische lijn (als vervolg op Toekomstbeeld OV) dienstregeling en NMCA. Rijk en regio bespreken de uitkomsten van deze actie op het volgende BO MIRT - OV en Spoortafel (najaar 2017).</li><li>❖ Het Rijk zal de Noordvleugelpartijen actief betrekken bij de lopende NMCA via de secretaris van de landelijke OV en Spoortafel. Voor het onderzoek 'Marktordening op het spoor' wordt door IenM een proces opgestart, waarbij relevante partijen waar onder de Noordvleugelpartijen, betrokken worden.</li></ul>
<b>3.</b>	<b>Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Rijk en regio spreken af te komen tot een breed programma in de Metropoolregio Amsterdam (Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA) om de geconstateerde (bereikbaarheids)opgaven aan te pakken. Aan dit programma zullen door Rijk én regio middelen worden toegedeeld. Van Rijkszijde gaat het om een reservering van €200 miljoen vanuit de Verlenging van het Infracfonds.</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het programma heeft als doel: versterken van de economie in deze belangrijke regio door focus op deur-tot-deur bereikbaarheid met prioriteit voor de economische toplocaties en in samenhang met de verstedelijkingsopgave.</li> <li>❖ Het programma kijkt naar alle modaliteiten en combinaties daarvan en alle niveaus van infrastructuurnetten (Rijk, regio, lokaal), onderlinge aansluitingen/afstemming, bijhorende voorzieningen en smart oplossingen. Waarbij bereikbaarheid wordt gezien als het product van nabijheid, snelheid, kosten, betrouwbaarheid en beleving.</li> <li>❖ Rijk en regio spreken af de principes, die in bijlage 1 zijn verwoord, als uitgangspunt te nemen voor de inrichting van het programma. In het oog springende principes zijn: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Samenwerking in het programma vindt plaats op basis van wederkerigheid door naar vermogen maatregelen en middelen in te brengen en onderling af te stemmen.</li> <li>○ Het programma gaat over de korte-, middellange- en lange termijn, waarbij voor de korte termijn helderheid en concreetheit geboden wordt voor de oplossingen, terwijl het voor de langere termijn van belang is voldoende flexibiliteit te betrachten.</li> <li>○ In het programma zitten de lopende studies Noordwestkant Amsterdam, Corridor Amsterdam-Hoorn, A6 Almere Buiten Oost – Lelystad, Oostkant Amsterdam, Schiphol Plaza, Stedelijke Bereikbaarheid MRA. Ook regionale studies, die betekenis hebben voor de MRA, kunnen onderdeel uitmaken van het programma. Hiervoor worden criteria opgesteld om te bepalen welke regionale studies dat zijn. Daarnaast is het onder meer van belang de werkwijze van Beter Benutten te betrekken en gebruik te maken van smart oplossingen, bijvoorbeeld door het verbreden en structureel maken van lopende ITS-initiatieven en de werkgeversaanpak.</li> <li>○ Het programma heeft een voortrollend karakter, doordat er steeds opgaven, maatregelen en middelen door Rijk en regio aan kunnen worden toegevoegd, ook vanuit toekomstige verlengingen van het Infrafonds.</li> <li>○ Het programma wordt aangestuurd door een organisatiestructuur die licht, flexibel en efficiënt is.</li> <li>○ Rijk en regio zijn de initiators voor het programma. Streven is de samenwerking te versterken en te verbreden door andere partijen te betrekken, die een deel van de bereikbaarheidsopgaven in handen hebben, zoals vervoersbedrijven, bedrijfsleven, markt, kennisinstellingen (publiek-private samenwerking).</li> </ul> </li> <li>❖ Rijk en regio spreken af de initiatieffase te starten. Als eerste stap zal een duotrekenschap Rijk-regio worden aangesteld en zullen Rijk en regio samen zorgen voor werkbudget (uiterlijk 1 februari 2017 beschikbaar). Daarbij worden in ieder geval betrokken: de resultaten van de MIRT Onderzoeken en de nieuwe NMCA, die in 2017 gereed komen, tezamen met de regionale inbreng voor de invulling van het programma.</li> <li>❖ In het BO MIRT najaar 2017 wordt het programma vastgesteld. Dan worden ook de budgetten van Rijk en regio definitief toegewezen.</li> <li>❖ Als eerste stap worden de volgende 'no regret' besluiten genomen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ A6 Almere Buiten Oost – Lelystad: de startbeslissing A6 Almere Buiten Oost – Lelystad wordt door de minister van IenM vastgesteld;</li> <li>○ Corridor Amsterdam - Hoorn: een korte termijn pakket met maatregelen af te spreken in het Bestuurlijk Overleg CAH eerste kwartaal 2017;</li> <li>○ Stedelijke Bereikbaarheid: integraal en herkenbaar onderdeel van het programma met een gedeelde definitie en besluit over een vervolg van het lopende MIRT Onderzoek Stedelijke Bereikbaarheid MRA om op korte termijn tot concrete besluiten te komen. De resultaten van het vervolg van het MIRT Onderzoek worden nadrukkelijk betrokken bij het vaststellen van de opgaven en oplossingsrichtingen van de MIRT Onderzoeken, daarmee wordt 'stedelijke bereikbaarheid' gepositioneerd als onderdeel van de deur-tot-deur reis.</li> </ul> </li> </ul>
--	--

4.	<p><b>Gebiedsverkenning Utrecht Oost</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De Gebiedsverkenning Utrecht Oost biedt een kansrijk perspectief voor de ontwikkeling van Utrecht in de periode 2017-2040.</li> <li>❖ Rijk en regio geven invulling aan dit perspectief door een programma aanpak. Binnen de programma aanpak vindt de onderbouwing van urgenties en de uitwerking van maatregelen plaats. Het gaat om de in de Gebiedsverkenning benoemde adaptieve ontwikkelpaden voor zowel economische als ruimtelijke en bereikbaarheidsopgaven. Deze worden voor het BO MIRT 2017 uitgewerkt. Perspectief op nationale netwerken wordt toegevoegd. Resultaat zal zijn urgente en noodzakelijke, samenhangende maatregelpakketten ten aanzien van economie, verstedelijking en bereikbaarheid voor korte, middellange en lange termijn.</li> <li>❖ Op basis van urgentie worden de volgende nieuwe korte termijn maatregelen nu opgestart: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Doorontwikkeling en verbreding toepassingsmogelijkheden van vraagbeïnvloedingspilots voor auto, OV en fiets.</li> <li>○ Introductie Smart Mobility o.a. in de vorm van pilots voor intelligente elektrificatie van auto, fiets en OV.</li> <li>○ Toepassen van Beter Benutten maatregelen ter versterking gebruik van bestaande knooppunten.</li> </ul> </li> <li>❖ Rijk en regio stellen een plan van aanpak op voor een programma aanpak van samenwerkende overheden, maatschappelijke partijen en bedrijfsleven. Dit plan van aanpak wordt eind 2016 geagendeerd in het bestuurlijk overleg Utrecht Oost.</li> </ul>
5.	<p><b>MIRT Onderzoek Greenports en de samenwerking met de mainports</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio stemmen in met het beleidsdocument: '<i>Koersnotitie MIRT Greenports en de samenwerking met de Mainport</i>'.</li> <li>❖ Het ministerie van IenM zal, samen met het ministerie van EZ, de regio en de zes Greenports, het beleidskader MIRT Onderzoek Greenports Mainports 3.0 verder uitwerken en agenderen voor het BO MIRT najaar 2017.</li> <li>❖ Partijen zullen gezamenlijk een (voor)onderzoek uitvoeren naar maatregelen die direct voortvloeien uit het 3.0 concept en (aanzet) handelingsperspectief.</li> <li>❖ Het definitief handelingsperspectief en maatregelenpakket als strategische onderwerp (i.s.m. de corridorstudies) i.s.m. de Greenports uit te werken voor voorjaar 2017.</li> </ul>
6.	<p><b>Limeslijn Utrecht-Leiden</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio nemen kennis van de stand van zaken rond het onderzoek naar de Limeslijn Utrecht-Leiden. Alvorens een vervolgonderzoek te overwegen, wil IenM eerst de uitkomsten van de NMCA en het Toekomstbeeld OV afwachten.</li> </ul>
7.	<p><b>Slimme Bereikbaarheidsmaatregelen 2018-2021 (verankering Beter Benutten)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Procesafspraken om gezamenlijk stappenplan, scope, planning en operationalisering van de doelstelling op te stellen voor een korte termijn aanpak gericht op Slimme Duurzame Bereikbaarheidsmaatregelen 2018-2021. En deze aanpak, daar waar het de Metropoolregio Amsterdam (MRA) betreft, onderdeel uit te laten maken van het in dit BO MIRT afgesproken, Programma Bereikbaarheid.</li> <li>❖ Afspraken over financiering worden uiterlijk tijdens de bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2017 gemaakt en zijn mede afhankelijk van de (financiële) prioriteiten van het volgende kabinet.</li> </ul>

<b>8.</b>	<p><b>Nadere uitwerking rijksvastgoedplannen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio hebben kennis genomen van de rijksvastgoedplannen per provincie en stemmen er mee in om op basis van deze plannen de onderwerpen (beleid- vastgoedcombinaties) te selecteren, die samen uitgewerkt worden.</li> <li>❖ De selectie te beschouwen als een werkagenda per provincie, waarover de regio met het Rijksvastgoedbedrijf en andere betrokken rijkspartijen periodiek bestuurlijk overleg voert, conform de in de provincie Flevoland ingezette lijn.</li> <li>❖ De provincie Noord-Holland onderschrijft het belang van een goed netwerk en daarbinnen, indien mogelijk en zinvol, de samenwerking rondom de beleidsmatige aansturing van vastgoed.</li> </ul>
<b>9.</b>	<p><b>Luwtemaatregel Hoornse Hop</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De partijen, die samen de Luwtemaatregel Hoornse Hop financieren (IenM, EZ, provincie Noord-Holland, provincie Flevoland), besluiten dat: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ de planfase wordt stopgezet omdat recent is gebleken dat de luwtemaatregelen, zoals beschreven in de verkenning, niet de verwachte effecten zullen opleveren;</li> <li>○ dat partijen samen een verkenning uit laten voeren naar alternatieve manieren om een bijdrage te leveren aan de ecologische doelstellingen voor het Markermeer-IJmeer.</li> </ul> </li> <li>❖ Uiterlijk in 2017 zal besluitvorming plaatsvinden over een mogelijke volwaardige alternatieve maatregel (in ecologische en recreatieve zin). De gereserveerde middelen zullen bij besluitvorming hierover door de betrokken partijen worden heroverwogen.</li> </ul>
<b>10.</b>	<p><b>Rijnbrug Rhenen (N233)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Tussen provincie Utrecht en Rijkswaterstaat is eerder afgesproken, dat Rijkswaterstaat medewerking verleent aan de verbreding van de Rijnbrug. IenM en de provincie Utrecht spreken af, dat ze op korte termijn in overleg gaan. De planning van budgetten van onderhoud en vervanging zullen daarbij betrokken worden. De provincie Utrecht is bereid tot eventuele voorfinanciering.</li> </ul>