

## - ZUIDVLEUGEL

<b>1.</b>	<b>Gebiedsagenda Blik op de Randstad</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Minister VROM benadrukt dat de kracht van de Randstad komt door meer samenhang. Integraal werken betekent bundeling en daarmee ruimte openhouden, focus op de ruimtelijke opgave, groen en bereikbaarheid.</li><li>❖ De regio is nog niet akkoord met Blik op de Randstad en heeft op deze korte termijn geen bestuurlijke afdekking kunnen organiseren. De regio zal na het bestuurlijk overleg MIRT op dit rapport reageren.</li></ul>
<b>2.</b>	<b>Gebiedsagenda Zuidvleugel</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Minister VROM schetst het belang om in deze tijd krachten te bundelen zodat de beschreven opgave financieel mogelijk wordt gemaakt. Krachtige steden, stedelijke ontwikkeling, openheid landschap en recreatie en bereikbaarheid zijn belangrijk. De visie en ambitie is nu gereed. Minister VROM pleit voor sanering van verspreid liggend glas met versterking van de economische positie van de sector. Vervolgens ook een duidelijke rolverdeling afspreken tussen rijk en regio en faseren en prioriteren.</li><li>❖ Rijk en regio zullen in de komende maanden verder werken aan de gebiedsagenda ZVL, met name aan het uitwerken van de gebiedsgerichte opgaven, de programmering en scherpere prioritering.</li><li>❖ Er worden geen nieuwe MIRT-Verkenningen opgestart, aangezien dit niet noodzakelijk is op dit moment.</li><li>❖ Infrastructuur is leidend voor de mogelijkheden/ambitie. Over infrastructuur wordt besloten i.h.k.v. de MIRT-Verkenningen, niet i.h.k.v. de gebiedsagenda en de verstedelijkingsafspraken.</li><li>❖ Minister WWI vindt het belangrijk dat de verstedelijkingsambities in de nadere uitwerking van de gebiedsagenda mee worden genomen.</li><li>❖ De regio wil slag maken met gebiedsagenda zodat hij sturend wordt door programma op te stellen en projecten te definiëren. Draagvlak regio is nog onvoldoende op deze termijn. De regio zoekt naar nieuwe locaties voor glastuinbouw.</li><li>❖ De regio wil dat ministerie EZ meer betrokken wordt bij het opstellen van de economische agenda. Ministerie EZ onderstreept het belang van helder onderscheid in rol rijk – regio bij implementatie gebiedsagenda. Waar het vraagstukken van nationaal economisch belang betreft kan er een reden zijn om deze op rijksniveau op te pakken. Ministerie EZ vraagt verder aandacht voor ruimte voor kantoren en bedrijventerreinen evenals voor ontwikkeling campussen.</li><li>❖ Een adviescommissie (cie. Nijkamp) zal het kabinet de komende maanden adviseren over samenhang binnen en buiten de greenports en over gewenste toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.</li><li>❖ De verstedelijkingsambities hangen ook af van onorthodoxe maatregelen in relatie tot heroverweging.</li><li>❖ Rijk en regio achten de drie metropolitane gebieden van groenblauwe topkwaliteit én de betreffende drie gebieden in het Groene Hart prioritair. De bereikbaarheid van deze gebieden via recreatieve routes is ook zeer relevant.</li></ul>
<b>3.</b>	<b>Verstedelijkingsafspraken</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Minister WWI stelt vast dat op Zuidvleugelniveau 175.000 woningen gebouwd worden en dat daar nu afspraken over gemaakt kunnen worden. Minister WWI stelt daarbij vast dat</li></ul>

	<p>de regio in dit bestuurlijk overleg nog niet de afspraken per stedelijke regio kan maken maar in mei 2010. De ambitie om zoveel mogelijk binnenstedelijk te verdichten wordt gedeeld door rijk en regio. De 80% binnenstedelijk bouwen is echter geen doel op zich voor het rijk, het gaat om de sociaal-economische motivatie daarachter. Er is geen geld bij WWI. Bekeken zal worden welke maatregelen van de werkgroep Van Delden effectief kunnen zijn en kunnen worden meegenomen in het kader van de heroverweging. De minister voor WWI heeft op de vraag van de Tweede Kamer geantwoord dat aanpak met onorthodoxe maatregelen ook in andere delen dan de Randstad kan worden ingezet. Een status aparte voor Rotterdam Zuid (à la Bijlmermeer) is bespreekbaar. De vraag aan de regio is wat hier precies voor nodig is en hoe zij dit programma wil realiseren. Daarbij moet ook gekeken worden naar de nieuwe woningbehoeftecijfers.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De regio geeft aan dat zij zichzelf een bijzondere ambitie van 80% binnenstedelijke verdichting heeft opgelegd. De regio kan nu algemene afspraken op Zuidvleugelniveau maken. Deze dienen binnen de regio eerst nader te worden uitgewerkt. Vervolgens kunnen afspraken gemaakt worden over de verdeling over de stedelijke regio's. Dit is mede afhankelijk van de mogelijkheden en inzichten uit de resultaten van de werkgroep Van Delden, waaronder de MKBA verdichten versus bouwen in uitleg.</li> <li>❖ Afspraken: <ul style="list-style-type: none"> <li>o de ambitie voor verstedelijking van de Zuidvleugel zoals hierboven uiteengezet;</li> <li>o de omvang van de woningbouwopgave;</li> <li>o de hierboven opgenomen stappen in de uitvoering naar het bestuurlijk overleg MIRT van 2010 en</li> <li>o de daarbij gemaakte procesafspraken.</li> </ul> </li> <li>❖ De woonmilieus en verdeling per regio worden nader uitgewerkt en zullen deel uitmaken van de nog te maken verstedelijkingsafspraken per stedelijke regio.</li> <li>❖ De voorstellen uit de werkgroep onorthodoxe maatregelen moeten ertoe leiden dat: 1) op <i>projectniveau</i> de pilots in de voorbeeldgebieden in de MIRT-overleggen van mei 2010 leiden tot concrete gebiedsspecifieke afspraken; en dat 2) daarnaast de (hieruit volgende) <i>generieke</i> en meer fundamentele onderwerpen breder geagendeerd worden.</li> <li>❖ Minister VROM vraagt de werkgroep ook te kijken naar natuur en milieu.</li> </ul>
<p><b>4.</b></p>	<p><b>Integrale benadering Holland Rijnland</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Er is een gemeenschappelijke voorkeur voor het oplossingscluster Zoeken naar Balans uit het rapport van de Integrale Benadering Holland Rijnland. Rijk en regio kiezen voor het in dit cluster geschetste eindbeeld en realiseren zich dat dit MER-plichtig is.</li> <li>❖ Het ministerie van VenW heeft een gemaximeerde bijdrage t.b.v. de RijnlandRoute en de verbeteringen aan het hoofdwegennet toegezegd; samen met de regionale bijdrage blijkt dit nog onvoldoende om het gehele eindbeeld ineens te realiseren. Daarom is besloten tot een gefaseerde aanpak: eerst de westzijde (Tjalmaweg en Knoop Leiden-West) daarna de oostzijde (bypass Oostvlietpolder)<sup>1</sup> en de verbeteringen A4. Indien voldoende financiële middelen worden gevonden, wordt in een latere fase de verbinding A4-A44 gerealiseerd.</li> <li>❖ Er komt een scan naar aanvullende financiering zowel aan rijks- als aan regiozijde. De regio gaat in overleg met andere ministeries om hieraan invulling te geven. De gedeputeerde doet een beroep op de andere ministeries om hieraan mee te werken.</li> <li>❖ Het ontwerp van de RijnlandRoute en de verbeteringen aan het HWN worden nader uitgewerkt om de nauwkeurigheidsmarge van de raming verder te verkleinen.</li> <li>❖ De KBA van de RijnlandRoute wordt verdiept, zodat de FES-procedure goed kan worden</li> </ul>

<sup>1</sup> Er wordt dus niet gekozen voor een aansluiting op de Voorschoterweg bij Voorschoten.

	<p>doorlopen. Het succesvol verlopen van deze procedure is een voorwaarde voor de toegezegde gemaximeerde bijdrage van het ministerie van VenW.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Minister WWI maakt verstedelijkingsafspraken voor de periode tot 2020 met Holland Rijnland, deze worden onlosmakelijk verbonden aan de IBHR. Hieronder vallen o.a. 20.000 woningen die in de regio zullen worden gebouwd (waarvan 60-70% in de As Leiden-Katwijk).</li> <li>❖ Daarnaast zijn rijk en regio het erover eens dat de planprocedures Valkenburg nu kunnen worden voortgezet en zich hiervoor te zullen inspannen. Minister VROM geeft aan dat het Rijks Vastgoed- en Ontwikkelingsbedrijf (RVOB) ofwel via de grex-wet of via specifieke regionale afspraken bijdraagt aan publieke infraontwikkeling.</li> <li>❖ De resultaten van bovenstaande acties worden in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 besproken.</li> <li>❖ De RijnGouwelijk-west, zoals voorgesteld door de provincie Zuid-Holland, past in de visie van het kabinet om voor het regionale OV een kwaliteitssprong te bewerkstelligen.</li> <li>❖ Op basis van de huidige inzichten in de reizigersaantallen gaat het rijk in haar bijdrage ervan uit dat volledige vertramming van het traject nog niet nodig is. Tussen Leiden en Katwijk/Estec is, gezien het verwachte reizigersaanbod, een lightrail een goede oplossing. Tussen Estec en Noordwijk aan Zee worden nu minder reizigers vervoerd, en kan met een busverbinding worden volstaan. Tussen Katwijk en Noordwijk Binnen/Zilveren kruis heeft de staatssecretaris van VenW in haar bijdrage wel rekening gehouden met een aparte busbaan die in de toekomst kan worden vertramd, terwijl tussen Noordwijk Binnen en Noordwijk boulevard is uitgegaan van een bus op straat.</li> <li>❖ Op het moment dat de reizigersaantallen tussen Katwijk/Estec en Noordwijk Binnen/Zilveren Kruis, respectievelijk naar Noordwijk boulevard, aanleiding geven om tot een opwaardering van de lijn over te gaan, vindt er opnieuw overleg met het rijk plaats. Op basis van deze maatwerkoplossing heeft de staatssecretaris van VenW besloten een bijdrage van € 45 mln te reserveren voor de RijnGouwelijk-west. De verantwoordelijkheid voor zowel de keuze van de uitvoering als voor de aanleg en de exploitatie van de hele RGL, ligt bij de provincie.</li> </ul>
<p><b>5.</b></p>	<p><b>MIRT Verkenning Rotterdam VooRuit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Besluit 1: <u>Gezamenlijke visie</u>.</li> <li>❖ Besluit 2: <u>Benelux corridor en ontsluiting Haven Industrieel Complex</u>. Verdere uitwerking van o.a. inpassing en kostenverdeling is nog nodig, incl. aanbod private financiering van het Havenbedrijf. Een besluit over westelijke oeververbinding in eerste helft 2010. Portefeuillehouder Vervat wil de brief van het Havenbedrijf betrekken over private investeringen. Er wordt tevens afgesproken dat de tekst over de A4 zuid steller wordt geformuleerd. Minister VenW wijst op de relatie met de resultaten NMCA.</li> <li>❖ Besluit 3: <u>Kwaliteitssprong OV Rotterdam Zuid</u>. Onderzocht wordt zowel een goed uitgewerkt 0+ alternatief, als tram en metro varianten.</li> <li>❖ Besluit 4: <u>Akkoord met Maatregelpakket</u>, maar expliciet niet de opgenomen bijlage B. Het rijk stelt een bedrag van € 17,5 mln incl. BTW beschikbaar voor no-regret maatregelen onder de voorwaarde dat de regio een gelijk bedrag bijpast, zodat er een maatregelpakket van € 35 mln beschikbaar is waarmee op korte termijn knelpunten aangepakt worden. De <i>quick wins</i> moeten nog wel nader uitgewerkt en onderbouwd worden.</li> <li>❖ Besluit 5: <u>Verbreiding A20 Oost</u>. De verkeerskundige nut en noodzaak van de verbreding van de A20 Oost tussen Nieuwerkerk en Moordrecht wordt gedeeld. Een voorkeursbeslissing A20 Oost wordt voorbereid ten behoeve van de bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Besluit 6: <u>Brienoord corridor</u>. Partijen onderkennen urgentie. Kansrijke oplossingen zijn deels in beeld gebracht, maar nog niet zo concreet dat al een keuze gemaakt kan worden. Verdere verdieping is nodig.</li> <li>❖ Besluit 7: <u>Aanbeveling Oude Lijn Rotterdam (PHS)</u>. Afspraak is dat besluitvorming in het kader van PHS plaatsvindt voor zomer 2010.</li> <li>❖ De aanbeveling oude lijn Rotterdam – Den Haag ziet de minister van VROM niet als procesafspraken maar als een no regret beslissing die logisch volgt op de kabinetsafspraken rond A4 Delft-Schiedam.</li> <li>❖ Besluit 8: <u>Metropoolregio Rotterdam - Den Haag</u>. Dit betreft programma's die vooral na 2020 aan de orde zijn. Alleen de A4 passage bij Den Haag is in dit kader voor Haaglanden prioritair en zal eerder aan de orde komen.</li> <li>❖ Besluit 9: <u>Zuidvleugelnet</u>. Het besluit benadrukt het belang van een samenhangend OV netwerk.</li> <li>❖ Besluit 10: <u>Stedelijk en stadsregionaal wegennet</u>. Dit moet verder worden uitgewerkt.</li> <li>❖ Hoofdbesluit 2: Masterplan akkoord.</li> <li>❖ Hoofdbesluit 3: Met het vaststellen van het Masterplan wordt de Randstad Urgent mijlpaal gehaald. Het Masterplan krijgt nog een aanvulling. Inhoudelijk is het Masterplan nog niet rijp om een voorkeursbeslissing inclusief afspraken over voorkeursalternatief en financiering te kunnen nemen. Op dit moment een dergelijke stap nemen zou echter op gespannen voet staan met de aanbevelingen van de Commissie Elverding (met name tot voldoende draagvlak voor besluitvorming te komen).</li> </ul>
<p><b>6.</b></p>	<p><b>MIRT verkenning Haaglanden</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het eindrapport fase A wordt vastgesteld en er wordt ingestemd met het starten van fase B van de MIRT-Verkenning Haaglanden.</li> <li>❖ Voor fase B van de verkenning is afgesproken om voor de prioritaire vraagstukken oplossingsrichtingen te verkennen. Het gaat voor de weg om: doorstroming A4-passage Den Haag (incl. Prins Clausplein) en Poorten en inprickers Den Haag. En voor OV om: ontsluiting Internationale Zone/WFG-Scheveningen-Binckhorst; ontsluiting TIC, Schieveen- Rotterdam Airport en kwaliteit op de Goudselijn.</li> <li>❖ Bij OV-vraagstukken wordt in principe een regionaal OV-probleem geconstateerd. Het is dus primair aan de regio om hierin het voortouw te nemen conform het MIRT-spelregelkader.</li> <li>❖ Er kan alleen worden toegewerkt naar een voorkeursbeslissing indien er duidelijk zicht is op bekostiging. Voor het regionaal OV is er mede gezien de heroverwegingsoperatie in ieder geval tot 2020 vooralsnog geen zicht op budget.</li> <li>❖ Het rijk stemt in met de gezamenlijke uitwerking van fase B van de verkenning voor het gebied <u>Den Haag-World Forum –Scheveningen- Binckhorst</u>. Hiertoe moeten eerst de ruimtelijke ontwikkelingen (zoals in de Binckhorst) en consequenties voor de mobiliteit in beeld worden gebracht. Hierbij worden vraag en aanbod inzichtelijk gemaakt binnen de context van het totaal vervoersnetwerk. Ook de hardheid van de ruimtelijke plannen moet worden aangegeven. Vervolgens worden de mogelijke oplossingsrichtingen voor de geconstateerde mobiliteitsproblematiek uitgewerkt. Voor het najaar 2010 wordt gestreefd naar overeenstemming over de oplossingsrichtingen.</li> <li>❖ <u>Technologisch Innovatief Complex (TIC), Schieveen, Rotterdam Airport</u>. In dit gebied heerst veel meer onzekerheid over de ruimtelijke inrichting. Er is geen ruimtelijk inrichtingsplan. Het rijk stelt voor aan de regio om eerst de ruimtelijke inrichting van dit gebied verder uit te werken (woningen, kantoren en bedrijvenontwikkeling) en vast te leggen in afspraken binnen de regio. Het rijk stelt voor om in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 een besluit te nemen over een eventueel vervolg. Deze afspraak is</li> </ul>

	<p>ook leidend voor besluit 8 uit de verkenning Rotterdam Vooruit.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Portefeuillehouder Smit constateert dat dit onderwerpen zijn voor fase B. Ook het rijk is aan zet bij hardheid plannen.</li> <li>❖ Portefeuillehouder Smit vraagt ook naar stand van zaken Randstad urgent over Den Haag Internationale stad en MIRT Verkenning Haaglanden. De minister VenW antwoordt dat dit eerst in het kabinet wordt besproken.</li> <li>❖ Gedeputeerde Van Dijk ziet graag dat ministerie EZ aanhaakt bij ontwikkeling TIC.</li> </ul>
<b>7.</b>	<p><b>MIRT verkenning Randstad Sleutelprojecten voor na 2040</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio stemmen in met de 'aanvliegroute' van de verkenning: starten met het bepalen van de sleutelgebieden. Minister VROM benadrukt dat het moet gaan om projecten van nationaal belang.</li> </ul>
<b>8.</b>	<p><b>Zuidvleugelnet</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Gedeputeerde Van Dijk heeft Ambitiedocument met regio's opgesteld. Dit wordt de minister en later de staatssecretaris VenW worden overhandigd ten behoeve van Rijksvisie. Er is gedacht vanuit de reiziger.</li> <li>❖ Het liefst zou de regio dit document willen uitbreiden naar Randstadniveau en mogelijk kan het een sleutelproject worden.</li> <li>❖ De ministers van VenW en VROM complimenteren de regio met dit gezamenlijke document. De staatssecretaris VenW zal dit document betrekken bij de Rijksvisie Regionaal OV.</li> </ul>
<b>9.</b>	<p><b>Programma Hoogfrequent Spoor</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De minister VenW constateert dat Basisnet voorjaar 2010 bekend is en de goederenrouting voor de zomer van 2010. Wellicht kunnen hotspots sneller worden aangewezen.</li> <li>❖ Gedeputeerde Van Dijk wil betere afspraken over spelregels over goederenrouting.</li> <li>❖ De Betuweroute zal maximaal worden gebruikt. De boog bij Meteren is in onderzoek.</li> </ul>
<b>10.</b>	<p><b>Parallelstructuur Gouweknoop A12/A20</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Momenteel loopt een kostenbesparingsonderzoek voor de extra Gouwekruising en de Veilingroute. Ook worden scopewijzigingen cq de oorzaken van de meerkosten ten opzichte van het oorspronkelijk ontwerp in kaart gebracht. Aan de hand van de uitkomsten wordt met de partijen die verantwoordelijk zijn voor de scopewijzigingen en/of meerkosten overlegd over (aanvullende) middelen.</li> <li>❖ Binnen de context van de oorspronkelijke afspraken wordt ernaar gestreefd voorjaar 2010 het MIRT Projectbesluit (beslismoment 3) voor het project te nemen en najaar 2010 het MIRT Uitvoeringsbesluit (beslismoment 4) en de rijksbeschikking af te geven, zodat kan worden gestart met de uitvoering.</li> <li>❖ De planning is dat de bestemmingsplannen van de Moordrechtboog uiterlijk voorjaar 2010 door de Raden zijn vastgesteld. Indien mogelijk zijn de bestemmingsplannen van de extra Gouwekruising en de Veilingroute in het najaar van 2010 in de Raden vastgesteld. Als de bestemmingsplannen in het najaar van 2010 nog niet allemaal zijn vastgesteld door de Raden, dan zal beslismoment 4 worden genomen en de beschikking worden verleend onder de opschortende voorwaarde, dat wordt aangetoond dat het</li> </ul>

	<p>project (definitief) uitvoerbaar is, hierbij ook uitgaande van financiële dekking van het project.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het taakstellend budget van VenW voor dit project wordt niet verhoogd.</li> <li>❖ Het projectbesluit (MIRT-beslismoment 3) kan pas worden genomen als 1) er sprake is van een project dat het probleem oplost, te weten in elk geval de projectonderdelen Moordrechtboog én de Gouwekruising, en 2) dit project uitvoerbaar is binnen het taakstellend budget van VenW en regio.</li> <li>❖ Gedeputeerde Van Dijk kan instemmen met de afspraken, maar wil graag snel beginnen met de Moordrechtboog vanwege de ontwikkeling Zuidplaspolder.</li> </ul>
<b>11.</b>	<p><b>Kwaliteitsnet goederenvervoer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De regio geeft aan dat ze teleurgesteld is dat twee projecten niet zijn opgenomen, nl. de N222 (verdubbeling van de Veilingroute tussen Tradepark en Flora Holland) en de ontsluiting van het fruitcluster Waal/Eemhaven. Het zou moeten gaan om een extra rijksbijdrage van totaal € 2 mln. Het streven was dat regio, de provincie en het rijk elk een derde zouden financieren.</li> <li>❖ VenW wil voor 4 projecten € 5,2 mln bijdragen, onder de voorwaarden dat daarmee het pakket zal worden uitgevoerd en de nadere uitwerking van de projecten de verwachte positieve effecten op de doorstroming van het hoofdwegen aan zal tonen. Het gaat om a) OWN-verbinding N470-N209 ter ontlasting van de A12, b) uitvoegfilters op de A12, c) optimalisatie en bebording goederenroute N209 richting A16 ter ontlasting van de A20 en d) de ontsluiting van het containertransferium Rotterdam te Alblasserdam (Randstad Urgent).</li> <li>❖ VenW zal bezien of er mogelijkheden zijn om haar bijdrage te verhogen naar een derde van het totaalbedrag.</li> </ul>
<b>12.</b>	<p><b>Deltaprogramma</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De stuurgroep Zuidwestelijke Delta voert de regie op dit proces.</li> <li>❖ Nut en noodzaak van het opnemen van het Deltaprogramma op de gebiedsagenda's ter bevordering van een integrale, gebiedsgerichte aanpak van de wateropgaven wordt benadrukt.</li> <li>❖ Akkoord met het agenderen van het deelprogramma Zuidwestelijke Delta in drie bestuurlijke overleg MIRT tafels voorjaar 2010.</li> </ul>
<b>13.</b>	<p><b>World Forumgebied Den Haag</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De besluitvorming over de rijksbijdrage verloopt via de procedure voor het Nota Ruimte budget.</li> <li>❖ Portefeuillehouder Smit geeft aan dat de MKBA voor de tunnelvariant mager was. De PM posten zijn nu ingevuld o.a. voor de invloed op het vestigingsklimaat en dat totaal komt uit op € 71 mln. Daarmee is er een positief resultaat van € 4 mln. De tunnel blijft essentieel voor de gemeente. De maaiveldvariant is geen optie voor de gemeente.</li> <li>❖ De gemeente overhandigt aanvullend onderzoek PM posten MKBA en TNO-onderzoek naar veiligheid. Het rijk zegt toe de resultaten te zullen bestuderen.</li> </ul>

<p><b>14.</b></p>	<p><b>A15 Papendrecht-Gorinchem</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De minister van VenW wil dit knelpunt op de <i>zuidbaan</i> meenemen in de vervolgfase van de MIRT-Verkenning Rotterdam VooRuit.</li> <li>❖ Dit betekent, dat in dit kader zal worden onderzocht hoe het knelpunt op de <i>zuidbaan</i> het beste kan worden aangepakt, waarbij een extra rijstrook tussen Papendrecht en Gorinchem één van de mogelijke oplossingen is, naast onder meer verdere maatregelen aan de aansluiting A15/N3.</li> </ul>
<p><b>15.</b></p>	<p><b>Nieuw Reijerwaard</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Er heeft een onderzoek plaatsgevonden, in opdracht van SRR, naar de ontsluiting van het bedrijventerrein in de polder Nieuw Reijerwaard.</li> <li>❖ Inmiddels is het concept van het onderzoeksrapport opgeleverd. De komende periode zal het conceptrapport worden becommentarieerd door de betrokken partijen en vervolgens nader worden uitgewerkt ter bespreking in de Commissie Dronkers II.</li> <li>❖ In de Commissie Dronkers II zal het rapport worden behandeld en (uiteindelijk) vastgesteld. Ook zullen de te maken financiële afspraken worden voorbereid door de Commissie Dronkers II, in combinatie met de afspraken ten aanzien van de 'open eindjes' van de Commissie Dronkers (I).</li> <li>❖ Deze afspraken kunnen daarna worden vastgelegd in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010.</li> </ul>
<p><b>16.</b></p>	<p><b>A13/A16</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Portefeuillehouder Vervat doet het verzoek aan de minister van VenW om, naast de al eerder gemaakte afspraken om de inpassing van een verdiepte ligging in het Bergse Bos verder te optimaliseren, ook de inpassing tussen de Bergweg en de HSL-kruising nader te onderzoeken.</li> <li>❖ De ministers van VenW en VROM stemmen hiermee in onder voorwaarden.</li> <li>❖ Met instemming van de regio wordt gekozen voor variant 3, zoals opgenomen in de TN/MER van 25 augustus 2009, <u>met uitzondering van 2 tracédelen</u>, het wegtracé ter plaatse van het Lage Bergse Bos, en het wegtracé gelegen tussen de Bergweg-zuid en de HSL-kruising. Voor deze wegvakken zal de inpassing in de komende maanden nader worden onderzocht.</li> <li>❖ De minister van VenW geeft aan dat instemmen met het verzoek van de regio om extra aandacht voor het wegtracé tussen bergweg Zuid en de HSL, vertraging van het project betekent én mogelijk extra kosten. Hij wil het verzoek de inpassing nader te bekijken inwilligen, op voorwaarde dat regio dan bijdraagt aan de eventuele extra benodigde financiën.</li> </ul>
<p><b>17.</b></p>	<p><b>Fietssnelweg Den Haag-Leiden</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De staatssecretaris van VenW draagt € 5 mln bij aan de fietsroute woon-werkverkeer Den Haag-Leiden. De provincie en stadsgewest Haaglanden dragen elk € 1,95 mln bij. De provincie Zuid-Holland zegt toe de kwaliteitsverbetering voor het eind van 2011 te realiseren.</li> </ul>

<p><b>18.</b></p>	<p><b>A15 MaVa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De minister van VenW staat aan de vooravond van het nemen van het tracébesluit voor dit project. Er lijkt nog geen sprake te zijn van overeenstemming over de wijze waarop de effecten op het Natura 2000-gebied Voorns Duin in beeld dienen te worden gebracht en welke vervolgacties in dat kader noodzakelijk zijn. VenW stelt voor om 1) de lijn van het rijk (zoals verwoord in de brief van de minister van LNV van 9 april 2009) en 2) de 'Instructie Rijkswegen en Natura 2000' van Rijkswaterstaat in ieder geval voor dit project te hanteren.</li> <li>❖ De regio zal hier naar kijken.</li> <li>❖ De minister vraagt daarbij om een positieve(re) grondhouding.</li> </ul>
<p><b>19.</b></p>	<p><b>Regionaal Openbaar Vervoer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ OV bureau Randstad: rijk en Randstadpartijen zetten zich in om de opgaven van OV bureau Randstad gezamenlijk aan te pakken. Het rijk voert via de koepels overleg over de concessieopzet na 2015.</li> <li>❖ Stedenbaan: <ul style="list-style-type: none"> <li>A. Mogelijk wordt Bleizo geagendeerd in mei 2010.</li> <li>B. De regio informeert het rijk in het BO MIRT voorjaar 2010 over de resultaten van de nulmeting van het belevingsonderzoek stationsomgevingen Stedenbaan.</li> <li>C. Centrum- en knooppuntontwikkeling: rijk en regio lichten met behulp van de adviezen van de uitvoeringsalliantie centrum- en knooppuntontwikkeling voor drie Stedenbaanlocaties (Den Haag Moerwijk, Bleizo, Maasterras Drechtsteden) samen door welke inzet van de overheidspartijen nodig is om deze locaties tot ontwikkeling te brengen.</li> <li>D. Ketenmobiliteit: rijk en regio onderzoeken met als casus Stedenbaan samen met NS en ProRail op welke wijze de geprognosticeerde tekorten aan fietsparkeervoorzieningen bij de stations voor de periode 2012-2020 kunnen worden opgelost. Hierbij maximaal gebruikmakend van beschikbaar materiaal.</li> <li>E. Kwaliteit stationsomgevingen: de regio informeert het rijk in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 over de resultaten van de nulmeting van het belevingsonderzoek stationsomgevingen Stedenbaan.</li> </ul> </li> <li>❖ Randstadrail: <ul style="list-style-type: none"> <li>A. Rijk en Stadsgewest Haaglanden stellen vast dat Haaglanden investeert in toegankelijke (lagevloer) trams, zodat in 2015 ruim 50% van het materieel is vervangen. Tegelijkertijd wordt een deel van de tramhaltes aangepast voor het bredere, toegankelijke materieel. Hiermee wordt de in 2008 genoemde achterstand in de toegankelijkheid van het tramnet in de Regio Haaglanden, zoals verwoord in bijlage bij de brief van de staatssecretaris van VenW aan de Tweede Kamer (TK 25847, nr. 54) weggewerkt.</li> <li>B. Rijk en Stadsgewest Haaglanden spreken af dat het programma Netwerk RandstadRail fasegewijs als onderdeel van de MIRT Verkenning Haaglanden verder wordt uitgewerkt voor samenhangende besluitvorming in het bestuurlijk overleg MIRT Zuidvleugel najaar 2010. In deze uitwerking wordt ook betrokken het toegankelijk maken van de overige (complexere) tramhaltes en het vervangen van het overig trammaterieel, zodat voldaan wordt aan de rijkseisen voor toegankelijkheid.</li> </ul> </li> </ul>



<p><b>20.</b></p>	<p><b>Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De projecten bij Stadsgebied Haaglanden en Provincie Zuid-Holland lopen conform de afspraken uit de bestuursovereenkomsten.</li> <li>❖ Stadsregio Rotterdam constateerde dat de frequentieverhogingen op werkdagen overdag op tram/metro gefaseerd worden ingevoerd. Dit komt onder andere door een tijdelijk tekort aan trams vanwege een renovatieprogramma en door de beperkte capaciteit in de tunnelbuis RandstadRail (tijdelijk één spoor beschikbaar). De uitvoering van de Ontbrekende schakels TramPlus ligt op schema met uitzondering van de keerlus Langenhorst (bestemmingsplanprocedure) en centrumlus IJsselmonde (afhankelijk van planning ontwikkeling winkelcentrum Keizerswaard). De projecten blijven binnen de tijdslijmieten uit de bestuursovereenkomst.</li> </ul>
<p><b>21.</b></p>	<p><b>Verkenning Antwerpen-Rotterdam</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio stemmen in met het Korte voortgangsbericht.</li> <li>❖ De langetermijn keuzen die ten aanzien van waterveiligheid voor de Zuidwestelijke Delta in het kader van het Deltaprogramma gemaakt kunnen worden, zijn cruciaal voor de ontwikkeling van het VAR-gebied. De ontwikkeling van de scheepvaart en recreatie zijn voor beide projecten van groot belang. Daarom werken VAR en het Programma ZW Delta het komende half jaar samen aan deze onderwerpen.</li> <li>❖ De planning van deze verkenning wordt met een half jaar verlengd. Door het ontbreken van een voorafgaande langetermijn visie, door de grote omvang van het gebied en het ontbreken van een volwaardige startbeslissing, zijn de twee jaar die het Spelregelkader voor een MIRT Verkenning vraagt, niet voldoende. In het voorjaar van 2010 kan er een gezamenlijke visie op de langetermijn liggen, met een geprefereerde ontwikkelingsrichting en ideeën voor ingrepen/projecten. Uitwerking van deze ideeën loopt dan tot het najaar.</li> </ul>
<p><b>22.</b></p>	<p><b>Programma aansluitingen HWN/OWN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De samenwerkingsovereenkomst inzake de realisatie van de Top 6 is op vrijdag 11 september 2009 door alle bestuurders ondertekend.</li> <li>❖ In het bestuurlijk overleg MIRT ZVL voorjaar 2009 is besloten in het kader van het aansluitingenprogramma een vijftal aansluitingen op het HWN nader te verkennen: A4/Beatrixlaan, N470/A12, N11/Zoeterwoude, A15/Reeweg en A4/Vijfsluizen – dit ten behoeve van besluitvorming in het bestuurlijk overleg MIRT ZVL voorjaar 2010, rekening houdend met de op dat moment meest recente inzichten uit de MIRT-Verkenningen Haaglanden en Rotterdam VooRuit en met de beschikbaarheid van rijksmiddelen, uitgaande van de verdeelsleutel 50% rijk / 50% regio. De uitwerking van alle projecten loopt op schema.</li> </ul>
<p><b>23.</b></p>	<p><b>Meerjarige ontsnippering</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 wordt een herijkte knelpuntenlijst vastgesteld.</li> <li>❖ Iedere provincie herzielt in samenwerking met het rijk hiervoor zijn knelpunten, mede op basis van het rapport van Alterra.</li> <li>❖ In het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010 wordt de programmering van knelpunten voor de gehele MJPO periode (tot en met 2018) vastgesteld, gebruik makend van de Mid-term review van het ILG van september 2010.</li> </ul>

<p><b>24.</b></p>	<p><b>Voortgang Nota Ruimteprojecten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Voor Zuid-Holland zijn meerdere projecten relevant. Eerder zijn besluiten genomen over bijdragen aan Den Haag Internationale stad deel boulevard Scheveningen (€ 10,8 mln), Bedrijventerrein Westelijke Dordtse oever en Nieuw Reijerwaard (€ 25 mln), Zuidplaspolder (€ 24 mln), Westelijke Veenweiden (€ 113 mln) Transitie greenports (€ 33,1 mln), Oude Rijnzone (€ 30 mln) en Mooi en vitaal Delfland (€ 34,9). Inmiddels zijn besluiten genomen over Stadshavens (€ 31 mln) en Den Haag Internationale stad/ World Forumgebied (€ 21,8 mln).</li> </ul>
<p><b>25.</b></p>	<p><b>Voortgang A27</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Eind 2009 worden resultaten bekend van eerste fase MER.</li> <li>❖ Vervolgens geeft Bestuurlijke Adviesgroep een advies t.a.v. de eerste fase MER.</li> <li>❖ Begin 2010 worden de resultaten met het advies aangeboden aan het bevoegd gezag, minister VenW en minister VROM.</li> </ul>
<p><b>26.</b></p>	<p><b>Tweede tranche quick wins vaarwegen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De volgende projecten komen voor een specifieke uitkering in aanmerking: <ul style="list-style-type: none"> <li>o ontwikkeling van het ROC Avelingen te Gorinchem</li> <li>o de revitalisering van de loswallen te Hazerswoude en te Leiderdorp</li> <li>o de upgrading van de Uilenkade te Zwijndrecht.</li> </ul> </li> <li>❖ Hiermee is een bedrag gemoeid van € 4,3 mln. Voorwaarde is wel dat de regio minimaal eenzelfde bedrag bijdraagt.</li> <li>❖ Over de aanvraag voor een bijdrage aan de bouw van de 2<sup>e</sup> kolk Julianasluis vindt nog overleg plaats tussen het ministerie van VenW en de provincie Zuid-Holland.</li> </ul>