

Aan:  
de voorzitter en leden van  
provinciale staten van Drenthe

VERZONDEN 6 MAART 2008

Assen, 6 maart 2008

Ons kenmerk 10/6.5/2008002738

Behandeld door de heer F. Cox (0592) 36 56 21

Onderwerp: Resultaten bestuurlijk overleg Meerjarenprogramma infrastructuur, ruimte en transport (MIRT) en Samenwerkingsagenda Noord-Nederland 2007 (SaNN)

Geachte voorzitter/leden,

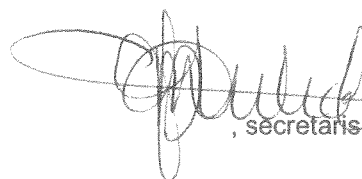
Hierbij zenden wij u ter informatie de SaNN 2007. De SaNN is op 12 februari jl. besproken in het AB-SNN. Voorts doen wij u hierbij ter informatie toe-komen de afspraken die wij in het bestuurlijk overleg MIRT eind 2007 hebben gemaakt met de ministers van verkeer en waterstaat (VW) en van volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en milieubeheer (VROM). De verwachting is dat omstreeks mei 2008 het volgende bestuurlijk overleg MIRT zal zijn met beide ministers. Wij zullen u te zijner tijd nader informeren over de afspraken die daar worden gemaakt.

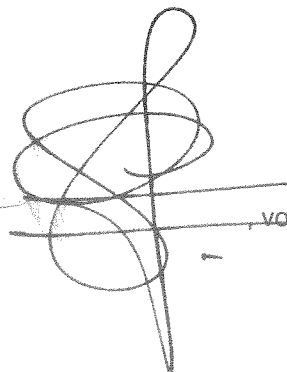
#### Toelichting

In het bestuurlijk overleg eind 2007 hebben wij met het Rijk afgesproken dat de SaNN wordt vastgesteld. Dit jaar zal met de ministers van VW en VROM worden gewerkt aan actualisering daarvan tot de SaNN 2008. De SaNN is het document van het Rijk en van het SNN waarin op basis van een gedeelde visie voor de toekomstige ontwikkeling van Noord-Nederland de acties voor korte en langere termijn met betrekking tot de fysieke infrastructuur zijn opgenomen. Daar wordt door het Rijk en de regio gezamenlijk aan gewerkt. De SaNN staat centraal in het bestuurlijk overleg tussen de Ministeries van VW en VROM en het SNN over het MIRT.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,

  
secretaris

  
voorzitter

Bijlage(n):  
gm/coll.



# AFSPRAKENLIJST BESTUURLIJK OVERLEG MIRT/NETWERKAANPAK

## LANDSDEEL NOORD NEDERLAND

1.	<b>MIRT</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Rijk en regio zullen gezamenlijk aan de slag gaan om voor het MIRT 2009 zowel de rijksprojecten als de regionale projecten (het gaat hierbij onder andere om de vier prioritaire gebiedsontwikkelingsprojecten in de regio Noord: Groningen Centrale Zone, Leeuwarden Zuidwest, Assen Florijnas, Centrumontwikkeling Emmen) in samenhang op te nemen.</li><li>❖ Bij de uitwerking van een gemeenschappelijk afweging/beoordelingskader wordt ook het Samenwerkingsverband Noord Nederland betrokken. Het gaat dan om het opstellen van een kader op basis waarvan de infrastructuur- en ruimtelijke-economische projecten in de toekomst breder en integraler kunnen worden beoordeeld, waarbij ook gekeken wordt naar aspecten als leefbaarheid, inpassing en ruimtelijke en economische ontwikkeling. Bij de uitwerking van het afweging/beoordelingskader zal ook de discussie over de MIT grens van € 112,5 miljoen worden betrokken.</li></ul>
2.	<b>Ontwikkelagenda's en Samenwerkingsagenda Noord Nederland</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ De Ontwikkelagenda's worden voor wat betreft de fysieke component in de prioritaire gebiedsontwikkelingsprojecten in Noord-Nederland (Groningen Centrale Zone/Meerstad, Leeuwarden Zuidwest, Assen-Zuid/ Florijnas, Centrumontwikkeling Emmen) opgenomen in de Samenwerkingsagenda Noord Nederland.</li></ul>
3.	<b>Noordelijke Ontwikkelingsas</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Bij het uitwerken van het in samenhang opnemen van de rijksprojecten en de regionale projecten ten behoeve van het MIRT 2009 zal de Noordelijke Ontwikkelingsas (NOA) worden betrokken.</li><li>❖ Er wordt geen aparte lange termijnvisie opgesteld voor het Nationaal Stedelijke Netwerk Groningen-Assen. In plaats daarvan wordt aangesloten bij de lopende processen, waaronder de uitwerking van de NOA.</li></ul>
4.	<b>ProRail</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Verkeer en Waterstaat heeft de door de regio's ervaren problemen geïnventariseerd en deze voorgelegd aan ProRail met het verzoek om commentaar. De regio wordt geïnformeerd over de reactie van ProRail en de vervolgpcedure.</li></ul>
5.	<b>Quick wins Netwerkanalyse Groningen-Assen (tweede tranche)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Verkeer en Waterstaat stelt ten behoeve van de quick-wins Groningen-Assen € 7 miljoen beschikbaar onder de voorwaarde dat de regio een gelijk bedrag beschikbaar stelt voor de quick-wins. Het gaat om de volgende projecten (rijksbijdrage):<ul style="list-style-type: none"><li>○ Doortrekking HOV-as Peizerweg (€ 4 mln);</li><li>○ Bereikbaarheid busstation Assen (€ 2 mln);</li><li>○ Transferium Haren (aansluiting HWN/OWN) (€ 1 mln).</li></ul></li></ul>

6.	<p><b>Quick wins Netwerkanalyse Leeuwarden, Westergozone, A7-zone (tweede tranche)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Verkeer en Waterstaat stelt ten behoeve van de quick-wins Leeuwarden, Westergozone, A7-zone € 5,8 miljoen beschikbaar onder de voorwaarde dat de regio een gelijk bedrag beschikbaar stelt voor de quick-wins. Het gaat om de volgende projecten (rijksbijdrage): <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Fietstunnel onder de stadsring (€ 3,1 mln);</li> <li>○ Twee bewaakte fietsenstalling binnenstad Leeuwarden (€ 2,45 mln);</li> <li>○ Transferium auto-fiets (Goutum) (€ 0,25 mln).</li> </ul> </li> </ul>
7.	<p><b>Netwerkanalyse Zuid Drenthe: GGB Hoogeveen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De provincie Drenthe, de gemeente Hoogeveen en Rijkswaterstaat Noord Nederland werken samen aan een studie GGB (Gebieds Gericht Benutten) in het gebied rond het knooppunt Hoogeveen. Afhankelijk van de voortgang van de studie worden de uitkomsten geagendeerd voor het bestuurlijk overleg voorjaar 2008.</li> <li>❖ De voorgestelde kleinschalige maatregel aan het knooppunt Hoogeveen zal naar verwachting in 1e helft van 2008 door Rijkswaterstaat Noord Nederland worden uitgevoerd.</li> </ul>
8.	<p><b>Quick wins eerste tranche</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De uitvoering van de quick wins eerste tranche, 'Maatregelen Stadsring Leeuwarden' en 'Transferium Hoogkerk', verloopt conform planning. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Transferium Hoogkerk: De kruispunten zijn inmiddels gereconstrueerd. Transferium: aanleg start in 2008, afronding begin 2009.</li> <li>○ Maatregelen Stadsring Leeuwarden: De voorbereiding is gestart. Het ontwerp voor het belangrijkste onderdeel, de ongelijkvloerse fietskruising bij het Oostergoplein, wordt uitgewerkt met het oog op de inpassing in de stedelijke omgeving. Start uitvoering: 2008, oplevering: 2009.</li> </ul> </li> </ul>
9.	<p><b>VAZ/Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) fase 2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio bevestigen de in het voorjaar 2007 gemaakte afspraak ten aanzien van de verkeersproblematiek op de Zuidelijke Ringweg.</li> <li>❖ Verkeer en Waterstaat en de regio spreken af in januari 2008 het financieringsplan verder te verkennen.</li> </ul>
10.	<p><b>Kolibri/OV-netwerk</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De regio stelt een verzoek op voor een extra rijksbijdrage aan de exploitatie en infrastructuur, voor een kwaliteitsverbetering van het regionaal openbaar vervoer en bespreekt dit in het bestuurlijk overleg voorjaar 2008.</li> <li>❖ De regio zal hierbij ook aangeven wat de consequenties zijn voor de spoorinfrastructuur en welke aanpassingen nodig zijn in verband met de uitwerking van Kolibri/OV-netwerk.</li> </ul>
11.	<p><b>Masterplan Assen-Zuid en N33 Assen-Zuid – Zuidbroek</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In de lopende planstudie N33 Assen-zuid – Zuidbroek (waarbij rijk en regio het voorkeursalternatief verdubbeling tot 2x2 autoweg zonder vluchtstroken voorstaan) wordt</li> </ul>

	<p>het knooppunt Assen-zuid als halfklaverblad met lusverbinding N33/A28 onderzocht. In het Masterplan Assen-Zuid worden door de regio aanvullende maatregelen voorgesteld voor het knooppunt Assen-zuid.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In overleg met Rijkswaterstaat Noord Nederland brengt de regio op korte termijn in kaart of en zo ja hoe de voorstellen uit het Masterplan (met name de voorgestelde fly-over knooppunt A28/N33) kunnen worden meegenomen in de lopende planstudie. De voorstellen moeten passen binnen de lopende processen en uitvoeringstermijn en binnen afgesproken financiële kaders.</li> </ul>
12.	<p><b>A28 Hattemberbroek-Zwolle-Meppel (inclusief kortsluiting A28/A32)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De A28 is een hoofdverbindingssas.</li> <li>❖ De onderzoeken naar luchtkwaliteit moeten voldoen aan de recente uitspraken van de Raad van State.</li> <li>❖ Rijk en regio spannen zich in om de (O)TB/MER voor de A28 Hattemberbroek-Zwolle-Meppel af te ronden en het project in 2010 op te leveren. De aanpassing van het knooppunt Lankhorst verloopt volgens planning.</li> </ul>
13.	<p><b>Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2: Spoorbrug Zuidhorn</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De spoorbrug Zuidhorn wordt als separaat onderdeel uit de planstudie Lemmer-Delfzijl fase 2 gelicht en zo snel mogelijk uitgevoerd, voor zover het beschikbare budget dit toelaat.</li> <li>❖ De provincies Fryslân en Groningen bieden zo snel mogelijk beslisinformatie aan de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat aan voor een projectbesluit over de spoorbrug. Deze beslisinformatie moet ten minste bestaan uit (1) een update van de PRI-raming en (2) een betaalaritme waaruit duidelijk wordt dat het project in de periode tot 2012 betaald kan worden van kasgeld dat beschikbaar komt door de vertraging van Lemmer-Delfzijl fase 1.</li> </ul>
14.	<p><b>Reconstructie N48 Zuidwolde (Ommen-Hoogeveen)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Verkeer en Waterstaat is zeer doordrongen van het feit dat er sprake is van een probleem op de N48 bij Zuidwolde. Dit kwam ook nadrukkelijk naar voren in het rapport van de Onderzoeksraad Verkeersveiligheid over de veiligheid van de N-wegen.</li> <li>❖ De inpassing van de reconstructie van de N48 is gecombineerd met het inrichtingsplan van de gemeente. Dit heeft geleid tot een verbeterd uitvoeringsplan. Hierdoor is wel enige vertraging ontstaan.</li> <li>❖ De minister probeert de reconstructie van de N48 bij Zuidwolde in 2010 uitgevoerd te hebben, maar oplevering van het project in 2011 kan niet worden uitgesloten. De benodigde middelen voor het project blijven ook in 2011 beschikbaar.</li> </ul>
15.	<p><b>Bereikbaarheid Leeuwarden</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In gezamenlijkheid (regio en rijk) zal worden verkend of er ten aanzien van het voorgestelde maatregelenpakket sprake is van inhoudelijke samenhang (onder andere in relatie tot de ruimtelijke ontwikkeling) en de mogelijkheden van een eventuele bijdrage van het rijk. Afhankelijk van de uitkomsten zal het onderwerp Bereikbaarheid Leeuwarden worden geagendeerd voor het bestuurlijk overleg voorjaar 2008.</li> </ul>
16.	

	<p><b>Vaarweg Harlingen – Kornwerderzand (De Boontjes)</b></p> <p>De door de provincie aangeboden voorstudie bevat voldoende informatie voor Verkeer en Waterstaat om een planstudiebesluit te nemen op twee onderdelen na. Verkeer en Waterstaat zal medewerking verlenen aan een MIT-planstudie (inclusief MeR) vanaf het moment dat voldaan is aan de volgende twee voorwaarden:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. het bevoegd gezag voor de uiteindelijke vergunningverlening wijst één of meerdere varianten aan die gekwalificeerd kunnen worden als 'incidentele verdieping' conform de PKB-Waddenzee.</li> <li>2. er is een principeakkoord is tussen rijk en regio over de dekking van de projectkosten.</li> </ol>
17.	<p><b>N31 Leeuwarden – Drachten en N/A37 Hoogeveen-Holsloot-Emmen-Duitse grens</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De N31 Leeuwarden – Drachten en N/A37 Hoogeveen-Holsloot-Emmen-Duitse grens zijn op 31 oktober 2007 opgesteld voor het verkeer.</li> <li>❖ De openingshandeling van beide wegen vindt plaats op 21 januari 2008 in aanwezigheid van de minister van Verkeer en Waterstaat en in Drenthe met zijn Duitse collega Bundesminister Tiefensee, deelstaat Minister Hirche en Commissaris van de Koning Ter Beek.</li> </ul>
18.	<p><b>A7 Knooppunt Joure</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Ten tijde van het bestuurlijk overleg Noord Nederland waren de tussenresultaten van de lange (na 2020) termijn door de provincie Fryslân onvoldoende uitgewerkt om hierover een besluit te kunnen nemen in relatie tot de gemaakte afspraken tussen rijk en regio betreffende de planning en uitvoering van de toekomstvaste oplossing (in ieder geval tot 2020).</li> <li>❖ De tussenresultaten worden eind dit jaar verwacht. Als uit de studie blijkt dat er aanleiding is om de maatregelen voor de toekomstvaste oplossing aan te passen, dan moet dit ruim op tijd bekend worden gemaakt aan het ministerie van VenW en RWS Noord Nederland, zodat de uitkomsten kunnen worden meegenomen in het proces.</li> <li>❖ De uitvoering van maatregelen voor de toekomstvaste oplossing mag geen vertraging oplopen.</li> </ul>
19.	<p><b>Hoofdvaarweg IJsselmeer-Meppel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio voeren overleg om het vertraagde projectbesluit voor de planstudie vaarweg Meppel-Ramspol (Meppelerdiepkeersluis Zwartsluis) begin 2008 af te ronden, inclusief afspraken over de financiering en over maatregelen in de logistieke keten. Afhankelijk van de uitkomsten van het overleg wordt dit geagendeerd voor het bestuurlijk overleg in het voorjaar 2008.</li> </ul>
20.	<p><b>PVVP's Groningen, Fryslân en Drenthe</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio ontwikkelen in 2008 een nader voorstel voor het meer op een lijn brengen van de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit en de doelstellingen die door de provincies zijn gehanteerd in de PVVP's.</li> <li>❖ Rijk en regio brengen de risicofactoren in de samenhang tussen de plannen voor ruimtelijk economische ontwikkeling en verkeer en vervoer, waaronder ruimtelijke planning en planning van ontwikkeling van rijksinfrastructuur, in kaart.</li> </ul>

# Samenwerkingsagenda Noord-Nederland 2007



*Oktober 2007*



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

## Samenwerkingsagenda Noord-Nederland 2007

### *uitgave*

Samenwerkingsverband Noord-Nederland  
Postbus 239  
9700 AE Groningen

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Het Samenwerkingsverband Noord-Nederland is niet aansprakelijk voor eventuele typfouten en/of onvolkomenheden in deze uitgave.

Alle rechten voorbehouden.

Aan de inhoud van deze agenda kunnen geen zelfstandige rechten worden ontleend.

### *vormgeving en opmaak*

Piter Andringa, Wirdum

### *fotografie*

Willem Jan Kleppe, Assen

Jur Bosboom, provincie Groningen, p. 12

### *productie*

huisdrukkerij provincie Fryslân

Leeuwarden, oktober 2007

### *secretariaat*

tel. 058 - 292 54 35

bestuur@snn.eu

www.snn.eu

### *Uitvoeringsorganisatie en adviesraden*

Postbus 779

9700 AT Groningen

tel. 050 - 522 49 00

# Inhoudsopgave

## Inleiding

1.	Bereikbaarheid in de ruimtelijk economische opgave van Noord-Nederland	blz. 5
2.	Van Netwerkanalyse naar Netwerkaanpak in Noord-Nederland	6
2.1	Netwerkanalyse Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen – Assen	7
2.2	Netwerkanalyse Leeuwarden – Westergozone – A7-zone	8
2.3	Netwerkanalyse Zuid-Drenthe	9
2.4	Conclusie netwerkanalyses	9
3.	Doel en opzet Samenwerkingsagenda Noord-Nederland	10
4.	Organisatie	11
5.	Relatie met andere partijen en samenwerkingsverbanden	11

## Deel I Netwerkanalyse Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen-Assen 13

A.	MIT afspraken 5 oktober 2006 en/of 14 mei 2007	
I A 1	Transferium Hoogkerk	15
I A 2	Prioritering quick wins	16
I A 3	VAZ / Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2	17
I A 4	Verdubbeling N33 Assen-Zuid – Zuidbroek	19
I A 5	Kolibri OV-netwerk	20
B.	Andere speerpunten	
I B 1	Masterplan Assen-zuid	22
C.	Thema's	
I C 1	Mobiliteitsmanagement & (dynamisch) verkeersmanagement	24

## Deel II Netwerkanalyse Leeuwarden – Westergozone – A7-zone 27

A.	MIT afspraken 5 oktober 2006 en/of 14 mei 2007	
II A 1	Maatregelen Stadsring Leeuwarden	29
II A 2	Prioritering quick-wins	30
II A 3	Rijksweg 31/Haak om Leeuwarden	31
II A 4	A7 Knooppunt Joure	32
II A 5	Centrale As Dokkum – Nijega/Garyp	33
II A 6	Vaarweg Harlingen – Kornwerderzand (De Boontjes)	34
B.	Andere speerpunten	
II B 1	Bereikbaarheid Leeuwarden	35
II B 2	Traverse Harlingen / A31	36
C.	Thema's	
II C 1	Stationslocaties (trein en bus)	37

## Deel III Netwerkanalyse Zuid-Drenthe 39

A.	MIT afspraken 5 oktober 2006 en/of 14 mei 2007	
III A 1	Netwerkanalyse Zuid-Drenthe	41
B.	Andere speerpunten	
III B 1	Hoofdvaarweg IJsselmeer naar Meppel	42
III B 2	Spoor Zwolle-Emmen	43



<b>Deel IV Noord-Nederland Overkoepelend</b>	45
A. MIT afspraken 5 oktober 2006 en/of 14 mei 2007	
IV A 1 Vaargeul Eemshaven	47
IV A 2 Zeesluis Delfzijl	48
IV A 3 Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl, spoorbrug Zuidhorn	49
IV A 4 Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl, fase 2	50
IV A 5 Convenant Fries-Groningse kanalen	51
IV A 6 Overeenkomst overdracht N34/N46	53
IV A 7 OV spoor dienstregeling	54
B. Andere speerpunten	
IV B 1 Zuiderzeelijn	56
IV B 2 Spoor Groningen-Leeuwarden	57
IV B 3 Inrichten overgangen tussen rijks-, provinciale en gemeentelijke wegen	58
IV B 4 A28 Hattermerbroek – Zwolle – Meppel (inclusief kortsluiting A28/A32)	59
IV B 5 OV: spoor(overweg)veiligheid	60
C. Thema's	
IV C 1 Noordelijke Ontwikkelingsas (NOA)	61
IV C 2 Samenwerkingsagenda ProRail-SNN	62
IV C 3 Projecten Goederenvervoer	63
<b>Bijlagen</b>	65
1. Overzicht Stuurgroepen	66
2. Overzicht Werkgroepen	67
3. Lijst van afkortingen	68

# Inleiding

Een van de doelstellingen van de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit is het versterken van de economie. Een voorwaarde hierbij is een goede bereikbaarheid. Dit staat echter onder druk door de groei van het verkeer en vervoer. Om dit op te kunnen lossen, zijn de betrokken verkeer- en vervoerpartijen gestart met een gezamenlijke aanpak om de deur-tot-deur bereikbaarheid te verbeteren, waarbij de gebruiker centraal staat.

Deze nieuwe manier van samenwerken heeft in augustus 2006 voor Noord-Nederland geresulteerd in drie regionale netwerkanalyses voor de gebieden Groningen-Assen, Leeuwarden-Westergozone-A7-zone en Zuid-Drenthe. In deze analyses zijn de problematiek en mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheid binnen de regio's over de weg en met het openbaar vervoer in kaart gebracht.

De uitkomsten van de analyses zijn in de bestuurlijke overleggen in oktober 2006 tussen Rijk en het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN) besproken <sup>1)</sup>. Naast afspraken in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) is geconcludeerd dat deze manier van samenwerken zeker moet worden voortgezet. Deze samenwerkingsagenda vormt de basis voor de voortgezette netwerkaanpak voor Noord-Nederland.

Een van de afspraken van het bestuurlijk overleg van 14 mei 2007 is dat de afspraken van dit overleg worden verwerkt in de Samenwerkingsagenda Noord-Nederland.

De Samenwerkingsagenda is een groeidocument dat meerdere malen per jaar geactualiseerd wordt. Deze uitgave beschrijft de vastgestelde stand van zaken oktober 2007.

## 1. Bereikbaarheid in de ruimtelijk economische opgave van Noord-Nederland

De ontwikkeling van de Nederlandse economie wordt steeds afhankelijker van internationale netwerken. Doorgaande internationale verbindingen van onvoldoende kwaliteitsniveau vormen een bedreiging voor de uitbouw van de internationale concurrentiepositie. De recente uitbreiding van de EU met Noord-Europese lidstaten, de ontwikkeling van steden als Hamburg en Bremen en de intensiever wordende relaties tussen Duitsland en Scandinavië bieden Nederland de kans om via de (inter-) nationale ontwikkelingsassen A6/A7 en A28/A37 weer beter op het internationale krachtenveld aan te sluiten.

In de rijksnota's Pieken in de Delta, Nota Ruimte en Nota Mobiliteit is Noord-Nederland aangemerkt als poort naar de zich snel ontwikkelende economieën in Noord- en Oost-Europa. Een gezamenlijke visie en langjarige strategische samenwerking van regio en rijk zijn noodzakelijk om in de zich ontwikkelende Noordelijke Ontwikkelingsas effectief te investeren in handelsrelaties, kennisontwikkeling en in goede verbindingen met het Noordoosten van Europa. Als verbindende regio naar de snel groeiende economieën van Noord- en Oost-Europa bouwt Noord-Nederland de samenwerking op het gebied van kennis, cultuur en bedrijvigheid en fysieke

verbindingen met de Duitse, Noord-Europese en Oost-Europese partners voor de Noordelijke Ontwikkelingsas verder uit. Door het versterken van de sleutelsectoren kan Noord-Nederland een actieve rol spelen in Noordoost-Europese economische- en kennisnetwerken. Het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen kan de springplank richting Scandinavië worden.

De aantrekkelijkheid van Noord-Nederland ligt in sterke en leefbare steden, een ontspannen arbeidsmarkt, het goede aanbod van hoogwaardig onderzoek en onderwijs, een goede arbeidsmoraal, een aantrekkelijk landelijk gebied, ruimte voor economische en recreatieve activiteiten en een regionale luchthaven (Groningen Airport Eelde). Daardoor is Noord-Nederland interessant voor de Duitse, Noord- en Oost-Europese partners en heeft de regio specifieke kwaliteiten voor Nederland. Daar staat tegenover dat de ruimtelijke spreiding van activiteiten relatief groot is. De ijlkheid van de noordelijke economie heeft genoodzaakt tot concentratie in stedelijke kernzones met de 'mal en contramal filosofie' en tot het in stand houden van snelle en congestievrije verbindingen. Bereikbaarheidsknelpunten bemoeilijken de concen-

1) Kamerstuk 2006-2007, 29 644, nr. 74, bijlage 1

tratie en maken dat functies in tijd gezien juist nog verder van elkaar vandaan komen te liggen. Snelle verbindingen zijn nodig om de kernzones in tijd dicht bij elkaar te brengen en op die manier de ijtheid te bestrijden.

De steden Groningen, Leeuwarden, Emmen en Assen zijn een belangrijke economische motor in Noord-Nederland. Samen zijn deze steden goed voor 38% van de arbeidsplaatsen (tegenover 27% van de beroepsbevolking). Deze steden krijgen steeds meer een verzorgende functie voor de omgeving. Illustratief zijn de hoge pendelpercentages als gevolg van de grote aantallen forenzen richting de steden. Zo wordt zowel in Groningen als Leeuwarden ongeveer de helft van alle arbeidsplaatsen ingenomen door mensen die niet in deze steden wonen. Dit onderstreept het belang van een goede bereikbaarheid van deze stedelijke gebieden.

Het gebied Groningen-Assen is in de Nota Ruimte aange-merkt als Nationaal Stedelijk Netwerk. De rijksoverheid heeft de ambitie de voorwaarden te scheppen voor het vitaliseren van de economie van Noord-Nederland door een verdere bundeling van verstedelijking en economische activiteiten. Ook het Noorden zelf wil inzetten op voortzetting van het beleid gericht op het bestrijden van de ijtheid van de economie en verbetering van de ruimtelijke structuur.

## 2. Van Netwerkanalyse naar Netwerkaanpak in Noord-Nederland

Tegen deze achtergrond is in de Netwerkanalyses Groningen-Assen, Leeuwarden-Westergozone-A7-zone en Zuid-Drenthe onderzocht welke knelpunten zich voordoen in de deur-tot-deur bereikbaarheid binnen de betreffende regio's. De analyses zijn uitgevoerd door de provincie(s) en gemeenten in het desbetreffende gebied, ProRail, Rijkswaterstaat (RWS) Noord-Nederland en het ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW). Uitgangspunt voor het opstellen van de netwerkanalyses zijn de vier fases uit de uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit geweest:

fase 1: start

fase 2: analyse

fase 3: ontwikkelen gemeenschappelijk beoordelingskader

fase 4: maatregelenpakket

Daarnaast is ook de zogeheten 'Zevensprong van Verdaas' gehanteerd en zijn de normen gebruikt die door TNO voor de netwerkanalyse-aanpak zijn ontwikkeld.

De afgelopen jaren hebben rijk en regio uitvoering gegeven aan de afspraken in het kader van het Langmanakkoord (Kompas voor het Noorden)<sup>2)</sup> gericht op de bestrijding van ijtheid van de economie in de Noord-Nederland en het versterken van de ruimtelijk-economische structuur. Daarmee is het fundament gelegd voor een verdere investering in sterke steden en regio's, economische clusters, ondernemerschap, kennisinfrastructuur en een blijvend goede bereikbaarheid. In dat kader wordt gekeken naar de mogelijkheden voor een Zuiderzeelijn of een samenhangend alternatief pakket om daarmee de bereikbaarheid van het Noorden te verbeteren.

De belangrijkste opgaven voor het behalen van de geformuleerde ambities zijn :

- I. het versterken van de meest kansrijke economische clusters;
- II. het concentreren van economische ontwikkeling en verstedelijking<sup>3)</sup>;
- III. het stimuleren van innovatie, kennis en ondernemerschap;
- IV. het verbeteren van bereikbaarheid, zowel binnen de regio als van Noord-Nederland met de rest van Nederland.

Voor elk van de drie netwerkanalyses is een bereikbaarheidsstrategie ontwikkeld om er voor te zorgen dat de economische (top)locaties op een termijn van tien tot vijftien jaar voldoende bereikbaar zijn. Omdat de netwerkanalyses niet landsdeeldekkend zijn, zijn de overige prioritaire projecten opgenomen in de samenwerkingsagenda onder de noemer "Noord-Nederland overkoepelend". Samen met het rijk zetten de betreffende regio's in op een integraal maatregelenpakket voor de auto, het openbaar vervoer, de fiets en het goederenvervoer. Uit de netwerkanalyses blijkt dat een verbetering van de weginfrastructuur hierbij een noodzakelijke voorwaarde is, net als het realiseren van een kwaliteitsslag in het openbaar vervoer. Maatregelen als prijsbeleid, mobiliteitsmanagement en betere benutting van de bestaande infrastructuur hebben een aanvullende rol, maar kunnen investeringen in de weginfrastructuur en het openbaar vervoer op termijn niet voorkomen.

2) 16 april 1998 Langmanakkoord tussen kabinet en SNN, met uitvoeringsprogramma Kompas voor het Noorden.

3) Pieken in de Delta (Ministerie van EZ, 2006); Aanvulling op de Structuurvisie Zuiderzeelijn (ministerie van VenW, 2006)

## 2.1 Netwerkanalyse Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen-Assen

Het nationaal stedelijk netwerk (NSN) Groningen-Assen heeft de ambitie om zich te ontwikkelen tot één van de mooiste woon-werk landschappen van Nederland. Daartoe zet het NSN Groningen-Assen in op het versterken en profileren van haar economische positie (zowel nationaal als internationaal) en het behouden van de gebiedskwaliteiten die de regio haar unieke karakter geven. Voor de ruimtelijke ontwikkeling betekent dit dat wordt ingezet op bundeling en concentratie van het wonen en werken op de zogeheten T-structuur. Deze wordt gevormd door de hoofdinfrastructuur: de A7 en de A28 en het spoor. Er is sprake van een sterke stedelijke concentratie en een relatief weids achterland.

Het NSN Groningen-Assen heeft een belangrijke economische functie in Noord-Nederland. Meer dan eenderde van de werkgelegenheid (circa 223.500 banen) en van de bevolking (bijna 450.000) van Noord-Nederland bevindt zich in het netwerk. Daarnaast is maar liefst één miljoen ofwel twee op de drie inwoners van Noord-Nederland aangewezen op de hoogwaardige voorzieningen, vooral in de stad Groningen.

Om de ruimtelijk-economische ambities van het NSN Groningen-Assen waar te kunnen maken is een goede externe en interne bereikbaarheid essentieel. In het bijzonder van de economische toplocaties die de dragers vormen voor de (toekomstige) ruimtelijke ontwikkelingen. Dit geldt uiteraard zowel voor het personenvervoer als het goederenvervoer. Er doen zich in de huidige situatie al bereikbaarheidsproblemen voor. Uit de netwerkanalyse blijkt echter dat de deur-tot-deur bereikbaarheid voor het (vracht) autoverkeer en het openbaar vervoer verder verslechtert, indien er geen maatregelen worden genomen.

Primair ligt de oplossing in het verbeteren van het verkeer en vervoersysteem. Waarbij het gaat om een combinatie van het verbeteren van het hoofdwegennet en de openbaar vervoer ontsluiting van het (binnen)stedelijk gebied. De bereikbaarheidsstrategie van het NSN Groningen-Assen is nadrukkelijk een én-én verhaal.

Bij de infrastructurele maatregelen voor het (vracht)autoverkeer gaat het in het bijzonder om de Zuidelijke Ringweg Groningen (onderdeel van de T-structuur en de Ring Groningen) en het knooppunt Assen-Zuid. Naast infrastructurele maatregelen wordt ook ingezet op benutting en mobiliteitsmanagement. Het openbaar vervoer heeft een eigenstandige functie in met name de stedelijke bereikbaarheid.

Voor het openbaar vervoer zet de regio in op de realisatie van het regionale Kolibri OV-netwerk. Het hart van het Kolibri OV-netwerk wordt gevormd door de regiotram waarvan de traject hoofdstation Groningen-Zernike de eerste stap is. In het Kolibri OV-netwerk is daarnaast een belangrijke rol weggelegd voor overstappunten (P+R) gezien de gebiedskarakteristiek van deze regio. Bij het verbeteren van het verkeer en vervoersysteem wordt nadrukkelijk de samenhang gezocht met de ruimtelijk-economische ontwikkelingen. Het gaat om een integrale aanpak zowel qua inhoudelijke afstemming als in tijd.

De netwerkanalyse NSN Groningen-Assen heeft geresulteerd in een integraal maatregelenpakket ter verbetering van de bereikbaarheid. Op basis van dit maatregelenpakket is het onderdeel bereikbaarheid van het bestaande meerjaren investeringsprogramma van het NSN Groningen-Assen geactualiseerd. De twee belangrijkste uitdagingen waarvoor het NSN Groningen-Assen staat is de aanpak van het bereikbaarheidsknelpunt Zuidelijke Ringweg Groningen en de realisatie van het Kolibri OV-netwerk. Samenwerking tussen rijk en regio is essentieel voor een structurele aanpak. Voor wat Kolibri betreft is de afgelopen jaren vooral gewerkt aan een kwaliteitsverbetering van het onderliggend net. En aan kwaliteitsverbetering van de hoogwaardige busverbindingen: de Q-liners. Het NSN Groningen-Assen staat nu voor de uitdaging om te komen tot een kwaliteitsverbetering op het (regionale) spoor. Samenwerking tussen rijk, ProRail en regio is hierbij cruciaal.

Uniek is dat de Regio Groningen-Assen een bovenregionaal fonds heeft ingesteld dat over de bestuursperiodes heen bijdraagt aan het Kolibri OV-netwerk (en het regionaal fietsnetwerk). Alle deelnemers aan het vrijwillig samenwerkingsverband storten hier jaarlijks naar rato een bijdrage in. In totaal is dit jaarlijks € 9,5 miljoen. Ook het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in een eerder stadium € 10 miljoen bijgedragen. In de periode 2004-2006 zijn al diverse projecten uit het MIP gerealiseerd voor grofweg € 35 miljoen waarvan € 10 is bijgedragen uit het regiofonds. In het regiofonds is voor de periode 2007 tot 2015 grofweg € 90 miljoen beschikbaar voor het Kolibri OV-netwerk en fiets, naast de eigen bijdragen van de betrokkenen. Deze eigen bijdrage betreffen enkele honderden miljoenen (inclusief auto-infrastructuur).

## 2.2 Netwerkanalyse Leeuwarden – Westergozone – A7-zone

De netwerkanalyse Leeuwarden – Westergozone – A7-zone heeft betrekking op het grootste deel van het stedelijk netwerk in Fryslân. Dit netwerk bestaat uit Leeuwarden en Harlingen in de Westergozone; Drachten, Heerenveen en Sneek in de A7-zone en de regiostad Dokkum buiten de zones.

De Westergozone en de A7-zone vormen essentiële schakels in de Noordelijke Ontwikkelingsas. De gemeenten in beide zones herbergen de helft van de Friese arbeidsplaatsen en een derde van de Friese inwoners.

Leeuwarden en de overige steden binnen de Westergozone en de A7-zone liggen als vitale steden temidden van een aantrekkelijk landelijk gebied. De provincie Fryslân en de betrokken gemeenten voeren een beleid dat is gericht op het concentreren van woningen en werkgelegenheid in deze steden. Elk van de stedelijke centra heeft hierbij zijn eigen profiel, opgave en ambitie. Een centrale positie neemt Leeuwarden in als hoofdstad en concentratiepunt van voorzieningen en arbeidsplaatsen. Van de Friese werkgelegenheid is 25% in Leeuwarden gevestigd. Ruim 56% van de arbeidsplaatsen in Leeuwarden wordt ingenomen door werknemers van buiten de gemeente. Leeuwarden is het belangrijkste Friese centrum van dienstverlening, onderwijs en zorg. Als tweede hoofdstad van Noord-Nederland wordt Leeuwarden in de Nota Ruimte financieel-economisch en ruimtelijk-instrumenteel op gelijke voet behandeld met het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen.

De gemeente Leeuwarden heeft de ambitie om haar positie als hoofdstad van Fryslân verder uit te bouwen, door uit te gaan van de eigen identiteit en door in te zetten op de sterke kanten van de stad. Dit is vertaald in vier strategische concepten: Tijd voor Schoonheid, Kantorenstad, Cure&Care en Kennisstad. In dit licht zijn belangrijke ontwikkelingen in Leeuwarden: de ontwikkeling van de Kenniscampus voor het hoger onderwijs; de verdere ontwikkeling van het Medisch Centrum Leeuwarden; de ontwikkeling van een nieuw centrumplan (Nieuw Zaailand), inclusief een nieuw Fries Museum; de ontwikkeling van grootschalige woningbouw locatie zuidelijk van Leeuwarden (Zuiderburen en De Zuidlanden) en een kleinere locatie noordoostelijk van Leeuwarden (Blitsaerd); de ontwikkeling van een nieuwe kantorenlocatie langs de Overijsselseweg en bij Werpsterhoek in

combinatie met een nieuw voorstadstation: de gebiedsontwikkeling aan de Zuidwestkant van Leeuwarden. De ambities voor Leeuwarden vereisen een goede bereikbaarheid. Als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen en de groei van het verkeer staat de bereikbaarheid echter onder druk.

Door de ligging van de Friese steden binnen een vooral landelijk gebied is er sprake van grote en diffuse stromen vanuit het landelijk gebied naar de steden, met name naar Leeuwarden. Doordat er sprake is van een relatief filevrije omgeving heeft plaatselijke congestie een grote impact, waardoor de effectiviteit van het concentratiebeleid onder druk komt te staan. Voor het functioneren van het stedelijk netwerk zijn de relaties tussen de stedelijke centra relatief belangrijk. Het openbaar vervoer heeft op deze relaties een belangrijke rol. Binnen de stedelijke netwerken zelf neemt de fiets een belangrijke positie in. Voor het goederenvervoer over de weg is het vervoer over het water het belangrijkste alternatief.

Uit de netwerkanalyse blijkt dat met name de bereikbaarheid van Leeuwarden, zowel binnen als van en naar, onder druk staat. Het gaat dan zowel om de bereikbaarheid per weg, spoor en overig openbaar vervoer. Ook voor de fiets doen zich knelpunten voor. De problematiek in de Westergozone richt zich met name op de bereikbaarheid van de havenstad Harlingen per weg en per water. De problematiek binnen de A7-zone betreft vooral de verkeersafwikkeling op en rond de knooppunten van de A7. Daarnaast is ook de bereikbaarheid van Noordoost Fryslân (Dokkum en omgeving) een aandachtspunt.

De verwachte ontwikkelingen van de mobiliteit en daarmee de belasting van de beschikbare infrastructuur zijn zodanig, dat de beschikbare oplossingsstrategieën moeten worden ingezet om de vitale functies van Leeuwarden, de Westergozone en de A7-zone bereikbaar te houden en daarmee de economische positie van deze stedelijke netwerken op peil te houden. In het maatregelenpakket is een belangrijke plaats ingeruimd voor benuttingsmaatregelen en maatregelen voor fiets en openbaar vervoer. Bij de structurele maatregelen voor de bereikbaarheid over de weg is de prioriteit gelegd bij de hoofdinfrastructuur rond Leeuwarden.

## 2.3 Netwerkanalyse Zuid-Drenthe

Het regionaal stedelijk netwerk Zuid-Drenthe bestaat uit de Drentse gemeenten Emmen, Coevorden, Hoogeveen en Meppel en de Overijsselse gemeente Hardenberg. Zuidoost Drenthe (Emmen-Coevorden-Hardenberg) heeft binnen dit gebied de grootste ruimtelijk-economische samenhang. In Zuid-Drenthe en Noordoost-Overijssel wonen bijna 325.000 inwoners en zijn er ca. 100.000 banen. Emmen, de op een na grootste gemeente in Noord-Nederland (107.000 inwoners), is een landsdelige groeikern. Het regionaal stedelijk netwerk kenmerkt zich ruimtelijk door een ijle structuur, waardoor de af te leggen afstanden vaak groot zijn. De werkloosheid in het gebied is hoger dan gemiddeld in Nederland en de nadruk ligt op industriële werkgelegenheid.

De belangrijkste kwaliteiten van deze regio zijn de internationale positie op de Noordelijke Ontwikkelingsas (NOA), de stad Emmen als grote groeikern en grote industriële concentratie met bedrijventerreinen Bargermeer (600 ha), Coevorden: als groot trimodaal overslagcentrum (ROC Europark, 350 ha), de regionale kernen Meppel, Hoogeveen en Hardenberg, en in de hele regio rustige, ruime en diverse woonmilieus. In de netwerkanalyse staat de versterking van de economische structuur centraal. Gegeven de relatief ijle structuur van het gebied houdt dit in dat de bereikbaarheid een wervende vestigingsfactor moet zijn en blijven. Daartoe dient het wegennet congestievrij te blijven en dienen spoor- en waterwegen voldoende capaciteit te bieden. Deze voor-

waarden gelden niet alleen voor de bereikbaarheid in de regio zelf, maar ook, en soms vooral voor de bereikbaarheid van de regio in (inter)nationaal perspectief. Met name de kansen van een betere bereikbaarheid met Duitsland verdient een veel sterkere uitnutting.

In de regio zijn drie ruimtelijke verbanden: Meppel is sterk op Zwolle gericht, Zuidoost Drenthe heeft een sterke interne samenhang, en Hoogeveen heeft een "stand alone" positie. De gemeenschappelijke factor is de NOA met als dragers de hoogwaardige wegverbinding (autosnelwegen A28/A37/A31 en de E233) en een beoogde hoogwaardige spoorlijnverbinding (Zwolle-Coevorden-Duitsland). De opgave Zuid Oost Drenthe bestaat uit de externe relaties van Zuid Oost Drenthe in westelijke en oostelijke richting met Duitsland en Zwolle, de spoorlijn Zwolle-Emmen, de N34 corridor als belangrijkste externe verbinding in zuidelijke richting met Twente en in noordelijke richting met Groningen, alsmede de ontsluitingsstructuur van Emmen in Zuidoost Drenthe. Hoogeveen heeft een schakelfunctie naar alle windrichtingen (A28/A37/N48). De wijze waarop Hoogeveen intern functioneert is van betekenis voor de doorgaande externe verbindingen. Meppel heeft een zelfstandige functie binnen het gebied met een sterke woonfunctie waarbij de relatie met Zwolle en verder een dominante externe relatie is. Binnen de regio weegt de bereikbaarheid van Zuid Oost Drenthe het zwaarst.

## 2.4 Conclusie netwerkanalyses

Binnen de netwerkanalyses wordt prioriteit gegeven aan de maatregelen die de bereikbaarheid van de economische toplocaties verbeteren, waardoor de gewenste en noodzakelijke ruimtelijk economische ontwikkeling kan worden gerealiseerd. De bereikbaarheidsstrategieën van de drie netwerkanalyses hebben geleid tot een actie- en maatregelenpakket, waarvan de uitvoering door rijk en regio ter hand is genomen. Na de

presentatie van de netwerkanalyses in augustus 2006 aan de minister van VenW zijn de regionale besturen ook zelf verder aan de slag gegaan met de uitwerking en implementatie van de ontwikkelde bereikbaarheidsstrategieën. Acties en maatregelen die samenwerking vereisen tussen rijk en regio zijn in deze samenwerkingsagenda verder uitgewerkt.

### 3. Doel en opzet Samenwerkingsagenda Noord-Nederland

De wil is er om de intensieve samenwerking voort te zetten, teneinde het doel van de netwerkanalyses, het bereiken van een goed niveau van deur-tot-deur bereikbaarheid, te laten slagen. Deze samenwerkingsagenda vormt daarvoor de basis. Met de samenwerkingsagenda committeren betrokken partijen zich aan het verder meedenken en uitwerken van de bereikbaarheidsstrategieën naar aanleiding van de drie netwerkanalyses en het realiseren van de noodzakelijke verbeteringen.

Het doel van de samenwerkingsagenda is te komen tot een integraal investerings- en actieprogramma voor de komende jaren. De meerwaarde ligt in de borging dat samenhang tussen knelpunten, kansen, projecten en thema's wordt bewaakt en, waar nodig, de verantwoordelijke partijen tijdig actie ondernemen. Deze samenwerkingsagenda bevat de verdere uitwerking van de maatregelen uit de drie netwerkanalyse, en op het niveau van Noord-Nederland, inclusief de afspraken die zijn gemaakt tijdens het MIT-overleg in oktober 2006 en het bestuurlijk overleg van 14 mei 2007.

Voor de verschillende acties en maatregelen geldt dat stapsgewijs nadere afspraken zullen worden gemaakt over de afzonderlijke (analyse van de) knelpunten, de gewenste oplossingsrichtingen, de totale kosten daarvan en ieders eigen bijdrage daarin. Betrokken partijen erkennen dat eenieder echter ook een eigen afweging heeft te maken als het gaat om de weging van de knelpunten en de daaraan gekoppelde beschikbaarheid van middelen.

De samenwerkingsagenda Noord-Nederland heeft het karakter van een levend document dat de dynamiek volgt van de feitelijke daadwerkelijke samenwerking. De samenwerkingsagenda Noord-Nederland staat voortaan centraal in het

bestuurlijk overleg tussen het rijk en de regionale besturen van Noord-Nederland. De voortgang van de samenwerkingsagenda zal twee maal per jaar in het bestuurlijk overleg tussen rijk en landsdeel worden besproken. In het voorjaar betreft dat met name de voortgang op de afspraken die het voorafgaande jaar zijn gemaakt. In het najaar zal de focus liggen op de (financiële) afspraken in het kader van het MI(R)T<sup>4)</sup>. Hierbij aansluitend zal het document tenminste jaarlijks geactualiseerd worden naar de situatie van dat moment. Dan kan er ook worden vooruitgeblikt naar de eerstvolgende bestuurlijke overleggen en is er gelegenheid nieuwe onderwerpen aan de agenda toe te voegen, als die rijp zijn voor samenwerkingsafspraken.

De samenwerkingsagenda is opgebouwd uit 4 delen:

- Deel I: Netwerkanalyse Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen-Assen
- Deel II: Netwerkanalyse Leeuwarden – Westergozone – A7-zone
- Deel III: Netwerkanalyse Zuid-Drenthe
- Deel IV: Noord-Nederland, overkoepelend

Per deel is een indeling gemaakt naar:

- A. MIT-afspraken 5 oktober 2006 en 14 mei 2007;
- B. Andere speerpunten;
- C. Thema's.

Elke actie is volgens hetzelfde format opgebouwd:

- Afspraak / aanleiding
- Eindproduct/eindresultaat
- Planning/mijlpalen
- Trekkerschap/organisatie/betrokken partijen
- Relatie met andere acties uit samenwerkingsagenda

## 4. Organisatie

De meeste projecten hebben een eigen planning en organisatie. Dit zal ook zo blijven. In de Samenwerkingsagenda Noord-Nederland is voor elk project een trekker benoemd, en zijn de betrokken partijen aangegeven. Deze partijen zijn verantwoordelijk voor het betreffende project in de afzonderlijke netwerkanalyse. Iedere netwerkanalyse heeft een bestuurlijke stuurgroep en een ambtelijke werkgroep/projectgroep.

Het SNN vervult een coördinerende rol voor de Samenwerkingsagenda Noord-Nederland en is verantwoordelijke voor de landsdeeloverleggen met de minister van VenW. Naast de drie Noordelijke provincies zijn ook de vier grote gemeenten in het Noorden (NG4: Groningen, Assen, Leeuwarden en Emmen) vertegenwoordigd in het SNN.

Het Dagelijks bestuur van het SNN (DB-SNN) en in mandatering de Bestuurlijke commissie Stedelijke Ontwikkeling en Mobiliteit (Bcie SOM) fungeert als stuurgroep. De ambtelijke coördinatie vindt plaats in het hoofdenoverleg Verkeer en

Vervoer (projectgroep). De ambtelijke voorbereiding vindt plaats in de werkgroep Trojka Verkeer en Vervoer (werkgroep SaNN) en de Trojka SOM+ (klankbordgroep). Voor de bespreking van de Samenwerkingsagenda nemen ook ambtelijke vertegenwoordigers van het ministerie van VenW en RWS Noord-Nederland deel aan deze overleggen.

De verschillende werkgroepen hebben de volgende taken:

- Het bewaken van de voortgang van de acties
- Samenhang tussen de acties (indien aanwezig)
- Voorbereiding van de ambtelijke (c.q. regionale) stuurgroep
- Voorstellen doen voor nieuwe acties of afvoeren van acties
- Adviseren over wijze van samenwerking
- Informeren en/of afstemmen met de werkgroep Samenwerkingsagenda Noord-Nederland
- Signaalfunctie voor algemene zaken van het ministerie VenW (bijv. landelijke analyses)

## 5. Relatie met andere partijen en samenwerkingsverbanden

In Noord-Nederland zijn verschillende overheden en belangenorganisaties actief die betrokken zijn bij één of meerdere acties uit de samenwerkingsagenda. Te denken valt aan:

- gemeenten
- OV-bureau Groningen Drenthe
- Prorail
- bedrijfsleven
- maatschappelijke organisaties
- VNO/NCW

Voor een deel hebben de genoemde organisaties eigen acties lopen die afstemming behoeven met de acties uit de samenwerkingsagenda. Voor een ander deel gaat het juist om (directe) betrokkenheid bij de acties. In de formats wordt per project aangegeven welke partijen betrokken zijn of nog betrokken gaan worden. Voor zover het partijen betreft die actie/thema overstijgend betrokken moeten/willen zijn zal het SNN als trekker van de samenwerkingsagenda, dan wel VenW, eerste aanspreekpunt zijn en zorg dragen voor een goed vervolg.







# netwerkanalyse Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen - Assen



**Samenwerkingsagenda  
Noord-Nederland 2007**



### afpraak / aanleiding

#### MIT afspraak 5 oktober 2006

- Verkeer en Waterstaat stelt ten behoeve van de quick-win 'Transferium Hoogkerk' € 5 miljoen beschikbaar onder de voorwaarde dat de regio een gelijk bedrag beschikbaar stelt voor deze quick-win. De resterende prioritaire quick-wins kunnen op de samenwerkingsagenda geplaatst worden.

#### MIT afspraak 14 mei 2007

- De uitvoering van de quick wins 'Maatregelen Stadsring Leeuwarden' en 'Transferium Hoogkerk' verloopt conform planning.

### eindproduct / eindresultaat

Een multimodaal bestemmingstransferium (verknoping auto- en openbaar vervoer netwerk) aan westkant van de stad Groningen ten behoeve van bereikbaarheid van de stad Groningen in het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen.

### planning / mijlpalen

#### 2006

- Realisatie glijbaan (aansluiting busverkeer A7 op OV-as Peizerweg Groningen)
- Brief VenW over wijze waarop en voorwaarde waaronder € 5 miljoen via het regionaal mobiliteitsfonds beschikbaar komt,

#### 2007

- Uitvoeringsplan Transferium Hoogkerk vaststellen door Regio Groningen-Assen en nadere afspraken over een bijdrage van het rijk (hoe en wanneer).
- Reconstructie aansluiting A7/N372 ter verbetering bereikbaarheid transferium.
- Doorlopen procedures voor transferium Hoogkerk.

#### 2008

- Realisatie transferium Hoogkerk (fase 1 en 2)

### trekker

Gemeente Groningen.

### betrokken partijen

Provincie Groningen, provincie Drenthe, gemeente Noordenveld, gemeente Tynaarlo, OV-bureau Groningen Drenthe, Regio Groningen-Assen.

### relatie met andere actie(s)

I A 5 Kolibri OV-netwerk.

### afspraak / aanleiding

#### MIT afspraak 5 oktober 2006

- Verkeer en Waterstaat stelt ten behoeve van de quick-win 'Transferium Hoogkerk' € 5 miljoen beschikbaar onder de voorwaarde dat de regio een gelijk bedrag beschikbaar stelt voor deze quick-win. De resterende prioritaire quick-wins kunnen op de samenwerkingsagenda geplaatst worden.

#### MIT afspraak 14 mei 2007

- De voorstellen voor een mogelijke tweede tranche quick wins worden nader uitgewerkt door de regio ten behoeve van het bestuurlijk overleg najaar. Het gaat hierbij om quick wins naar aanleiding van de netwerkanalyses Groningen-Assen, Leeuwarden-Westergozone-A7-zone en Zuid-Drenthe.

### eindproduct / eindresultaat

Geprioriteerde lijst 2007 van quick win-maatregelen NSN Groningen-Assen op basis waarvan in het bestuurlijk overleg eind 2007 een besluit kan worden genomen over financiering en uitvoering.

### planning / mijlpalen

#### April 2007

- Geactualiseerd overzicht van de voortgang van de geprioriteerde quick-wins 2006 en voorstellen voor de quick-wins 2007.

#### Najaar 2007

- Vaststelling geactualiseerde en geprioriteerde quick win lijst voor 2008 met een concreet voostel voor medebekostiging van het rijk ten behoeve van het MI(R)T 2008.

### trekker

Regio Groningen-Assen.

### betrokken partijen

Partners in de Regio Groningen-Assen, RWS Noord-Nederland, OV-bureau Groningen Drenthe.

### relatie met andere actie(s)

IA5 Kolibri OV-netwerk.

## afspraak / aanleiding

### MIT afspraak 5 oktober 2006

- Verkeer en Waterstaat en de regio hebben vastgesteld dat er op dit moment geen overeenstemming bereikt kan worden over dit punt.
- De minister van Verkeer en Waterstaat heeft voorgesteld de Verkenning Alternatieven Zuidelijke Ringweg Groningen (VAZ) samen af te ronden. Het voortouw ligt hierbij bij de regio. De verkenning wordt vervolgens zorgvuldig inhoudelijk beoordeeld aan de hand van het MIT-spelregelkader. De uitkomsten worden besproken, waarbij verder wordt bekeken of en onder welke voorwaarden een eventuele planstudie tot de mogelijkheden behoort. Daarbij wordt met name ook nagegaan of en welke financieringsmogelijkheden er zijn.
- De regio is niet akkoord gegaan met het voorstel, omdat zij van mening is dat er een verkenning ligt dat voldoet aan het MIT-spelregelkader, waarin is aangetoond dat er een knelpunt is. De regio is van mening dat er nu een MIT-planstudie moet worden opgestart.

### *Toelichting*

- Tijdens het notaoverleg MIT oktober 2006 heeft de Tweede Kamer de regering met klem verzocht op de kortst mogelijke termijn een planstudie te starten (Kamerstuk 2006-2007, 30800A, nr. 31). Vervolgens is in overleg tussen de provincie Groningen en het ministerie van VenW vastgesteld dat het voorliggende rapport Verkenning Alternatieven Zuidelijke Ringweg nog geen op zichzelf staand document is, dat voldoet aan de eisen van het MIT-spelregelkader. Afgesproken is dat de tekortkomingen van de verkenning worden gedresseerd voordat verdere afspraken worden gemaakt over financiering en processtappen, die zich richten op een eventuele planstudie.

### MIT afspraak 14 mei 2007

- Verkeer en Waterstaat stelt vast dat de aangepaste rapportage van de Verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen 2e fase voldoet aan de eisen van het MIT-spelregelkader. Het rapport zal de komende periode worden afgerond. Hierbij zal ook worden ingegaan op een sobere variant.
- Gelet op de verwachte verkeersproblematiek is er op zich reden om een planstudie te starten, maar niet eerder dan dat er zicht is op financiering van het project. Verkeer en Waterstaat neemt het initiatief om te komen tot een financieringsplan. Dit zal worden uitgewerkt in overleg met de regio ten behoeve van het bestuurlijk overleg najaar.
- De komende periode zal verder worden benut om voorwerk te doen in de vorm van het opstellen van een concept startnotitie en het opstarten van een marktscan.

## eindproduct / eindresultaat

Aangepast verkenningenrapport op basis waarvan een besluit genomen kan worden.

## planning / mijlpalen

### Eind 2007

- Afspraken over financiering en processtappen voor eventuele planstudie.

## trekker

RWS Noord-Nederland (in opdracht van DGP) in overleg met de regio.

## **betrokken partijen**

Provincie Groningen, gemeente Groningen, ministerie VenW/DGP,  
RWS Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Regio Groningen-Assen.

## **relatie met andere actie(s)**

IC1 Mobiliteits- & en (dynamisch) verkeersmanagement.

### afspraak / aanleiding

#### MIT afspraak 5 oktober 2006

- Voor de verdubbeling van de N33 van Assen-Zuid tot Zuidbroek is € 140 miljoen beschikbaar. Daarbij is eerder de afspraak gemaakt dat de regio zich maximaal zal inspannen de beoogde scope van € 152 miljoen te realiseren. Uitgangspunt hierbij is dat het gat van € 12 miljoen gedicht kan worden door slim aanbesteden dan wel door gebruik te maken van PPS in relatie tot gebiedsgerichte ontwikkeling. Indien mocht blijken dat dit niet lukt dan zal gebruik worden gemaakt van de sobere scope.

### eindproduct / eindresultaat

Verdubbeling van de N33 tot een 2x2 autoweg.

### planning / mijlpalen

#### 2008-2009

- uitvoering verkeersplein Gieten.

#### Voorjaar 2009

- publicatie OTB/MER.

#### Eind 2009

- Tracé Besluit.

#### 2010-2014

- uitvoering verdubbeling N33.

### trekker

- RWS Noord-Nederland.
- Projectbureau N33.

### betrokken partijen

Provincies Drenthe en Groningen, aanliggende gemeenten: Assen, Aa en Hunze, Veendam en Menterwolde, Stuurgroep Agenda voor de Veenkoloniën.

### relatie met andere actie(s)

I B 1 Gebiedsontwikkeling Assen-zuid.



## afpraak / aanleiding

### MIT afspraak 5 oktober 2006

- Door VenW en regio wordt bekeken welke elementen van OV-spoor en Kolibri niet in de LMCA spoor aan bod komen. Vervolgens wordt nagegaan op welke wijze VenW hierbij betrokken kan zijn.

#### *Toelichting (bron: netwerkanalyse NSN Groningen-Assen)*

- het Kolibri OV-netwerk is een samenhangend concept om de kwaliteit van het openbaar vervoer in de regio Groningen-Assen aanzienlijk te verbeteren, onder andere met Q-liners, met (regionaal) spoor en met transferia. Uitgangspunt is een goede verbinding van deur-tot-deur, met een nauwe relatie tussen wonen, werken en voorzieningen.
- Het betreft een reëel maatregelenpakket volgens de trits beter benutten bestaande infrastructuur, slimme toevoegingen, en bouwen op essentiële punten ten behoeve van een kwaliteitssprong.
- voorts staat Kolibri voor hoogwaardige openbaar vervoer verbindingen in de stad Groningen. De regio-tram kan worden gezien als het hart van Kolibri, de lijn Zernike-hoofdstation is de eerste stap daarin.
- Het Kolibri OV-netwerk maakt integraal onderdeel uit van de ontwikkelagenda van het ministerie van VROM voor de regio Groningen-Assen.

### MIT afspraak 14 mei 2007

- Kolibri/OV-netwerk wordt meegenomen bij de verdere uitwerking van de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor en de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Regionaal OV voor zover van toepassing. Er wordt op korte termijn een overleg gepland met Noord-Nederland om nadere afspraken te maken over welke onderdelen van Kolibri/OV-netwerk onder welke analyse vallen.

## eindproduct / eindresultaat

Realisatie van het Kolibri OV-netwerk.

## planning / mijlpalen

### Eind 2007

- Nadere afspraken over de aanpak van onderdelen van het Kolibri OV-netwerk naar aanleiding van de LMCA's spoor en Regionaal OV.

## trekker

Regio Groningen-Assen.

## betrokken partijen

Deelnemers Regio Groningen-Assen, ProRail, NS.

## relatie met andere actie(s)

I A 1 Transferium Hoogkerk.

IV B 1 Spoor Groningen-Leeuwarden.

## afspraak / aanleiding

### Netwerkanalyse Groningen-Assen

- De gebiedsontwikkeling Assen-Zuid is een van de prioriteiten uit de netwerkanalyse NSN Groningen-Assen. Assen-Zuid vormt de zuidelijke poort van het NSN Groningen-Assen. Het gebied heeft in ruimtelijk-economisch opzicht, in het NSN passende, aantrekkelijke ontwikkelingspotenties. Draggers hiervan zijn: een integraal ontsluitingsprofiel, de ontwikkeling van een toeristisch recreatieve zone (TT e.a.) en een hoogwaardig bedrijvenpark gericht op kennis. Naast een kruispunt van twee rijkswegen (A28/N33) is het knooppunt Assen-Zuid ook de zuidelijke ontsluiting van Assen en van het TT-circuit en TT-world.

#### *Toelichting*

- De integrale gebiedsontwikkeling Assen-Zuid maakt onderdeel uit van de ontwikkelagenda van het ministerie van VROM voor de regio Groningen-Assen.
- In april 2007 is het Masterplan Assen-Zuid vastgesteld door de gemeente Assen en door de provincie Drenthe.

### MIT afspraak 14 mei 2007

- Komend half jaar gebruiken om de betrokkenheid van Verkeer en Waterstaat bij het Masterplan Assen-Zuid nader te verkennen. Van belang is dat de regio aangeeft wat er nu wordt verwacht van Verkeer en Waterstaat. Afhankelijk daarvan bekijken of er in het bestuurlijk overleg najaar nadere afspraken moeten worden gemaakt.

## eindproduct / eindresultaat

Nadere afspraken over mogelijke infrastructurele maatregelen, als onderdeel van de Integrale gebiedsontwikkeling van de ruimtelijk-economische ontwikkelingen en infrastructuur van de zuidelijke poort van het NSN Groningen-Assen: het knooppunt Assen-Zuid (A28/N33).

## planning / mijlpalen

### eind 2007

- Voorstel van rijk en regio over de betrokkenheid van VenW bij de uitwerking en uitvoering van de infrastructurele onderdelen van de integrale gebiedsontwikkeling Assen-zuid ten behoeve van het bestuurlijk overleg.

## trekker

Gemeente Assen i.s.m. de provincie Drenthe.

## betrokken partijen

Regio Groningen-Assen, ministeries van VROM, EZ, VenW en Defensie, NS, ProRail, OV bureau Groningen-Drenthe, TT-circuit / TT World.

## relatie met andere actie(s)

II B Verdubbeling N33 Assen-Zuid – Zuidbroek.

I A 5 Kolibri OV-netwerk.

## afspraak / aanleiding

### Netwerkanalyse NSN Groningen-Assen

- Belangrijk inhoudelijk thema uit de netwerkanalyse NSN Groningen-Assen voor regulering van de regionale mobiliteit, dat door rijk en regio gezamenlijk verder uitgediept wordt.

#### *Toelichting*

- Mobiliteitsmanagement is op te vatten als het geheel van informatie- en beïnvloedingsinstrumenten, waaronder verkeersmanagement.
- Reeds lopende regionale initiatieven worden betrokken bij het opstellen van het plan van aanpak en het actieplan.

## eindproduct / eindresultaat

Rijk en regio stellen gezamenlijk een plan van aanpak 'Mobiliteitsmanagement Regio Groningen-Assen' op. In dit plan van aanpak wordt een actieplan voor mobiliteitsmanagement in de bereikbaarheidsstrategie van het NSN Groningen-Assen uitgewerkt. Het actieplan moet leiden tot een concreet en geprioriteerd voorstel van maatregelen inclusief de inbreng van beide partijen in de uitvoering.

## planning / mijlpalen

### Najaar 2007

- Opstellen plan van aanpak 'Mobiliteitsmanagement Regio Groningen-Assen' inclusief een gezamenlijke visie en actieplan.
- Nadere afspraken rijk en regio over de uitvoering en financiering van het actieplan 'Mobiliteitsmanagement Regio Groningen-Assen'.

## trekker

Regio Groningen-Assen.

## betrokken partijen

RWS Noord-Nederland, provincie Groningen, provincie Drenthe.

## relatie met andere actie(s)

I A 3 Zuidelijke Ringweg Groningen.







## netwerkanalyse

# Leeuwarden – Westergozone – A7-zone



**Samenwerkingsagenda  
Noord-Nederland 2007**





### afpraak / aanleiding

#### MIT afspraak 5 oktober 2006

- Verkeer en Waterstaat stelt ten behoeve van de quick-win 'Maatregelen Stadsring Leeuwarden' (DVM maatregelen en een tweevoudige ongelijkvloerse kruising voor fietsers) € 5 miljoen beschikbaar onder de voorwaarde dat de regio de rest van de kosten van deze quick-win voor haar rekening neemt. De regio stelt daarbij in ieder geval een bedrag van tenminste € 5 miljoen beschikbaar.

#### MIT afspraak 14 mei 2007

- De uitvoering van de quick wins 'Maatregelen Stadsring Leeuwarden' en 'Transferium Hoogkerk' verloopt conform planning.

### eindproduct / eindresultaat

Uitvoering van de maatregelen:

- aanpassing van kruispunten op de stadsring ten behoeve van de doorstroming van het autoverkeer.
- een ongelijkvloerse kruising voor fietsers bij het Oostergoplein realiseren.

### planning / mijlpalen

#### 2006

- brief van VenW over de wijze waarop en de voorwaarden waaronder de € 5 miljoen via het mobiliteitsfonds beschikbaar komt.

#### 2007

- start van de voorbereiding.

#### 2008

- uitvoering/realisatie; een kleine uitloop in 2009 is mogelijk.

### trekker

gemeente Leeuwarden.

### betrokken partijen

Provincie Fryslân.

### relatie met andere actie(s)

II A 3 Rijksweg 31/Haak om Leeuwarden.

### afspraak / aanleiding

#### MIT afspraak 5 oktober 2006

- De resterende prioritaire quick-wins kunnen op de samenwerkingsagenda geplaatst worden.

#### MIT afspraak 14 mei 2007

- De voorstellen voor een mogelijke tweede tranche quick wins worden nader uitgewerkt door de regio ten behoeve van het bestuurlijk overleg najaar. Het gaat hierbij om quick wins naar aanleiding van de netwerkanalyses Groningen-Assen, Leeuwarden-Westergozone-A7-zone en Zuid-Drenthe.

### eindproduct / eindresultaat

Geprioriteerde lijst 2007 van quick win-maatregelen LWA7-zone op basis waarvan in het bestuurlijk overleg eind 2007 een besluit kan worden genomen over financiering en uitvoering.

### planning / mijlpalen

#### Mei 2007

- Geactualiseerd overzicht van de voortgang van de geprioriteerde quick-wins 2006 en voorstellen voor de quick-wins 2007.

#### Najaar 2007

- Vaststelling geactualiseerde en geprioriteerde quick win lijst voor 2008 met een concreet voostel voor medebekostiging van het rijk ten behoeve van het MI(R)T 2008.

### trekker

Provincie Fryslân.

### betrokken partijen

partijen in de netwerkanalyse LWA7: gemeente Leeuwarden, gemeenten in de Westergozone en A7-zone, ministerie van VenW/DGP, RWS Noord-Nederland.

### relatie met andere actie(s)

II A 1 Maatregelen Stadsring Leeuwarden.

## afspraak / aanleiding

### MIT afspraak 5 oktober 2006

- De minister van Verkeer en Waterstaat neemt nog deze kabinetsperiode een standpunt in met betrekking tot de A31/Haak om Leeuwarden op basis van de tracé/MER studie en het overleg tussen Rijk en provincie Fryslân. In het standpunt wordt uitgegaan van het Middenalternatief Oost met een aquaduct in de kruising met het Van Harinxmakanaal. De regio neemt de kosten van het aquaduct, ongeveer € 13 miljoen, voor haar rekening met de afspraak dat over de uitvoering van het project nog nadere afspraken gemaakt worden (in aansluiting op de brief van de minister aan de regio van 8 november 2005). Voor de beoogde scope is nu een bedrag van € 189 miljoen + € 13 miljoen = € 202 miljoen (exclusief BLD-bijdrage) beschikbaar.

## eindproduct / eindresultaat

Gerealiseerde Haak om Leeuwarden in 2014, waarbij het deel tussen Hemriksein en de Westelijke Invalsweg reeds in 2012 is opgeleverd.

## planning / mijlpalen

### Voorjaar 2007

- Afspraken over de te volgen procedure bij het Ontwerp Tracébesluit (OTB), afhankelijk van de resultaten van een Public Private Comparator.

### Najaar 2007

- Ontwerp Tracé Besluit dan wel afspraken over de voortgang, uitvoeringsorganisatie en sluitende financiële afspraken, afhankelijk van de gekozen procedure.

### Najaar 2008

- Tracé Besluit, afhankelijk van de gekozen procedure.

### 2009

- Start uitvoering.

### 2012-2014

- Uitvoering, Zuidelijk deel opgeleverd 2012 (tussen mijlpaal).

## trekker

Provincie Fryslân (in ieder geval voor de planstudiefase).

## betrokken partijen

RWS Noord-Nederland, Gemeenten Leeuwarden, Littenseradiel en Menaldumadeel, Ministerie van VenW, ministerie van VROM, Prorail.

## relatie met andere actie(s)

II A 1 Maatregelen Stadsring Leeuwarden.

### afspraak / aanleiding

#### MIT afspraak 5 oktober 2006

- Voor het knooppunt Joure zijn in een eerder stadium afspraken gemaakt over een by-pass vanuit Sneek richting Lemmer en een fly-over vanuit Heerenveen richting Lemmer. Verkeer en Waterstaat heeft hiervoor € 10 miljoen beschikbaar gesteld. Dit leidt tot een toekomstvaste oplossing, in ieder geval tot 2020.
- De provincie Fryslân start, in vervolg op de netwerkanalyse Leeuwarden, Westergozone, A7-zone, een studie naar de lange termijn oplossing (na 2020) voor het knooppunt Joure, Heerenveen en in een later stadium Drachten, waarbij rekening wordt gehouden met de regionale economische ontwikkelingen.

#### MIT afspraak 14 mei 2007

- Het onderwerp wordt geagendeerd voor het bestuurlijk overleg najaar in relatie tot de dan beschikbare (tussen)resultaten van de lange (na 2020) termijn studie door de provincie Fryslân.

### eindproduct / eindresultaat

- Realisatie by-pass vanuit Sneek richting Lemmer en een pakket van overige maatregelen die een oplossing bieden voor de periode tot 2020. Deze overige maatregelen worden aanbesteed op basis van functionele eisen.
- Gedeelde visie van Rijk en regio op de lange-termijn oplossing voor de knooppunten Joure en voor de knooppunten Heerenveen en Drachten.

### planning / mijlpalen

#### Mei 2007

- start aanbesteding middellange termijn oplossing en dan eind 2007/begin 2008 gunning.
- Start studie voor een oplossing voor de lange termijn (na 2020).

#### Najaar 2007

- een conclusie trekken inzake de afstemming van de middellange-termijn oplossing voor Joure met een mogelijke oplossingen voor de lange termijn in relatie tot de dan beschikbare (tussen)resultaten van de studie bereikbaarheid A7-zone lange termijn (na 2020).

### trekker

Provincie Fryslân.

### betrokken partijen

- RWS Noord-Nederland.
- Oplossing voor de middellange termijn: de gemeente Skarsterlân.
- Lange termijn studie: ook de gemeenten Heerenveen, Smallingerland en Opsterland.

### relatie met andere actie(s)

IV C 1 Noordelijke ontwikkelingsas (NOA).

### afspraak / aanleiding

#### MIT afspraak 5 oktober 2006

- De regionale verkenning zal volgens het MIT-spelregelkader en in lijn met de werkwijze inzake grote regionale/lokale subsidieprojecten worden beoordeeld.

#### MIT afspraak 14 mei 2007

- Uiterlijk 15 juli geeft Verkeer en Waterstaat een reactie op de door de provincie ingediende MIT-aanvraag Centrale As Dokkum – Nijega/Garyp.

### eindproduct / eindresultaat

Besluit van V&W over MIT aanvraag Centrale As.

### planning / mijlpalen

#### Augustus 2006

- MIT-aanvraag ingediend.

#### Oktober 2006

- Bespreken in bestuurlijk overleg MIT.

#### Februari 2007

- Reactie ministerie van VenW op de MIT-aanvraag (nadere uitwerking aanvraag).

#### Mei 2007

- Een nadere conclusie inzake de volledigheid en het in behandeling nemen van de aangepaste MIT-aanvraag.

#### Eind 2007

- Een besluit van VenW over de aangepaste MIT-aanvraag.

### trekker

Provincie Fryslân.

### betrokken partijen

RWS Noord-Nederland, ministerie van VenW.

### relatie met andere actie(s)

I A 1 Maatregelen Stadsring Leeuwarden.

II A 3 Rijksweg 31/Haak om Leeuwarden.

### afspraak / aanleiding

#### MIT afspraak 5 oktober 2006

- De provincie Fryslân bekijkt, in overleg met Rijkswaterstaat, de mogelijkheden om te komen tot verdieping van 'de Boontjes' waarbij nadrukkelijk wordt gekeken naar de mogelijkheden van het Waddenfonds. Het voortouw ligt hierbij bij de provincie. De nu al lopende studie wordt medio februari 2007 verwacht, met daarin aandacht voor de vaardiepte (inclusief drempels) en de verantwoordelijkheidsverdeling bij het baggeren.

### eindproduct / eindresultaat

Besluitvorming inzake verdieping van 'de Boontjes'.

### planning / mijlpalen

#### September 2007

- aanbieding vooronderzoek door GS aan Staatssecretaris van VenW .
- Dan in 2007 behandeling in Interdepartementaal Overleg Waddenzee en besluitvorming over start MIT-verkenning.

#### Begin 2008

- Na afronding MIT-verkenning besluit over eventuele start planstudie inclusief MER.

### trekker

Provincie Fryslân.

### betrokken partijen

RWS Noord-Nederland, gemeenten Harlingen en Franekeradeel, LNV, Harlingen Seaport Business Association (HSBA), Zuiderzeehaven Kampen, Koninklijke Schuttevaer, Waddenvereniging.

### relatie met andere actie(s)

IV A 5 convenant Fries – Groningse kanalen.  
IV C 4 Projecten goederenvervoer.

### afpraak / aanleiding

De bereikbaarheid van Leeuwarden is problematisch. In de netwerkanalyse is een samenhangend pakket van maatregelen benoemd om daar verbetering in te brengen. Prioriteit ligt bij de projecten de 'Westelijke invalsweg', het 'station Werpsterhoek', de 'OV-routes Overijsselse Straatweg en Kenniscampus, alsmede het Drachtstercomplex'.

#### Afspraak Landsdeeloverleg 14 mei 2007

- De regio stelt een voorstel op ten behoeve van het bestuurlijk overleg najaar. Belangrijk is dat de regio aangeeft wat de prioriteiten zijn.

#### Toelichting

- De bereikbaarheid van Leeuwarden hangt sterk samen met de ruimtelijke ontwikkeling. Daarbij maakt de Gebiedsontwikkeling Leeuwarden Zuidwest onderdeel uit van de ontwikkelagenda van het ministerie van VROM voor Leeuwarden. De Westelijke invalsweg, de Haak, het station Werpsterhoek en de OV-route Overijsselseweg zijn daarin belangrijke elementen.
- Om Leeuwarden voor de korte termijn bereikbaar te houden is een project gestart voor gebiedsgericht benutten, waarin Rijk, provincie en gemeente samenwerken. Het doel is om met behulp van operationele verkeersbeheersing een doelmatig en effectief functioneren van het verkeer- en vervoersysteem te garanderen. Het project richt zich op de periode 2008-2012/2014.

### eindproduct / eindresultaat

- Samenhangend plan van aanpak met nadere prioriteiten voor uitvoering en financiering.
- Als onderdeel van het gebiedsgericht benutten: een regelstrategie in de vorm van een samenhangende visie voor de verkeersafwikkeling en de prioriteitsvolgorde daarin, en een samenhangend pakket met benuttingsoplossingen voor huidige en voorziene knelpunten en nadere prioriteiten voor uitvoering daarvan.

### planning / mijlpalen

#### Augustus 2007

- Start studie GGB Leeuwarden.

#### Eind 2007

- Voorstel met betrekking tot prioriteiten voor uitvoering en financiering door partijen.

### trekker

Provincie Fryslân.

### betrokken partijen

Gemeente Leeuwarden, RWS Noord-Nederland.

### relatie met andere actie(s)

- II A 1 Maatregelen stadsring Leeuwarden.
- II A 3 Rijksweg 31 / Haak om Leeuwarden.
- II C1 Stationslocaties (trein en bus).



### afpraak / aanleiding

#### Korte termijn

In 2003 is door RWS Noord-Nederland, gemeente Harlingen, gemeente Wûnseradiel en provincie Fryslan in de stuurgroep N31 Harlingen-Zurich afgesproken dat het aantal op- en afritten op de N31/traverse Harlingen teruggebracht zal worden tot 2 aansluitingen. In 2004 zijn deze afspraken bestuurlijk bekrachtigd.

Voorwaarde voor het amoveren van de zuidelijke op-en afritten is de aanleg van een tangentiële verbinding aan de zuidzijde, omdat Harlingen niet via de Kimswerderweg maar via de Westerzeedijk ontsloten moet worden op de aansluiting Kimswerderlaan. De uitwerking daarvan vindt plaats door de gemeente Harlingen.

#### Lange termijn

Daarnaast werkt de regio voor de lange termijn aan een ontwikkelingsvisie Harlingen, waarvan de traverse een onderdeel vormt. De regio streeft naar een visie die gedeeld wordt door het Rijk.

#### MIT afspraak 14 mei 2007

De ontwikkelingsvisie wordt getrokken door de regio. Rijkswaterstaat levert waar nodig inhoudelijke bijdragen.

### eindproduct / eindresultaat

Vermindering van het aantal op- en afritten op de traverse en tevens realiseren zuidelijke tangentiële verbinding bij Harlingen (korte termijn).

Daarnaast een door Rijk en regio gedeelde visie voor de lange termijn.

### planning / mijlpalen

#### Medio 2007

- Overeenstemming tussen stuurgroepleden, waaronder RWS Noord-Nederland en gemeente Harlingen, over de uitvoering van de zuidelijke tangentiële verbinding en over de verdeling van de projectkosten.

#### Eind 2007

- Onderdeel van bestuurlijk overleg indien partijen er niet uitkomen.

### trekker

- Gemeente Harlingen (uitwerken tangentiële verbinding).
- Gemeente Harlingen en provincie Fryslân (lange termijnvisie).

### betrokken partijen

Rijkswaterstaat Noord-Nederland, provincie Fryslân, gemeente Wûnseradiel.

### relatie met andere actie(s)

II A 3 Rijksweg 31 / Haak om Leeuwarden.

### afspraak / aanleiding

Uit de netwerkanalyse Leeuwarden, Westergozone, A7 zone blijkt dat bij verplaatsingen per openbaar vervoer de gehele keten van belang is. Een aandachtspunt daarbij is dat bij verplaatsingen per openbaar vervoer de reistijd relatief lang is en dat dit in belangrijke mate wordt bepaald door het voor- en natransport en de aansluitingen binnen de vervoersketen. Een aangrijpingspunt voor verbetering ligt in de overstappunten in deze keten. Gerichte aandacht is dus vereist voor de verbeteringsmogelijkheden op deze scharnierpunten in de verplaatsingsketen, met name op de belangrijkste regionale overstappunten.

### eindproduct / eindresultaat

- Studie naar de mogelijkheden voor opwaardering van de locaties van de bus- en treinstations in Leeuwarden, Harlingen-Haven, Drachten, Heerenveen en Sneek.
- De studie dient een eindvisie op te leveren inzake de ruimtelijke mogelijkheden en de rol van de stationslocaties als scharnierpunt voor OV en voor ketenverplaatsingen. De kansen en mogelijkheden per stationslocatie worden hierbij in kaart gebracht.
- Met het oog op attractief collectief openbaar vervoer vindt voorts een toets plaats op toegankelijkheid, veiligheid en goede voorzieningen op en nabij de stationslocaties. Ook het eigendom van de stations en de ondergrond speelt hierbij een rol. In het kader van het Halteplan wordt in 2007 duidelijk welke aanpassingen en aanvullingen bij de verschillende voorzieningen gewenst zijn.

### planning / mijlpalen

#### Medio 2007

- Uitwerken en vaststellen plan van aanpak dat daarna in overleg met partijen in de regio nader kan worden uitgewerkt.

#### Begin 2008

- Oplevering studie.

### trekker

Provincie Fryslân.

### betrokken partijen

Provincie Fryslân, gemeenten Leeuwarden, Smallingerland, Heerenveen en Sneek, OV-vervoerders, Prorail, NS.

### relatie met andere actie(s)

- II A 1 Maatregelen stadsring Leeuwarden.
- II A 2 Prioritering quick wins.
- II B 1 Prioritering speerpunten.





## netwerkanalyse Zuid-Drenthe



**Samenwerkingsagenda  
Noord-Nederland 2007**



### afspraak / aanleiding

#### MIT afspraak 5 oktober 2006

- De uitkomsten van de vrijwillige netwerkanalyse Zuid-Drenthe kunnen op de samenwerkingsagenda Noord-Nederland geplaatst worden. Op dit moment wordt echter voor deze vrijwillige netwerkanalyse geen geld beschikbaar gesteld

#### MIT afspraak 14 mei 2007

- De voorstellen voor een mogelijke tweede tranche quick wins worden nader uitgewerkt door de regio ten behoeve van het bestuurlijk overleg najaar. Het gaat hierbij om quick wins naar aanleiding van de netwerkanalyses Groningen-Assen, Leeuwarden-Westergozone-A7-zone en Zuid-Drenthe.

### eindproduct / eindresultaat

Afspraken tussen rijk en regio over de uitvoering van de uitkomsten van de netwerkanalyse Zuid-Drenthe.

#### *Toelichting*

- In de netwerkanalyse Zuid-Drenthe zijn de volgende quick-wins opgenomen: verlenging weefvak Zwolle-Assen op het knooppunt A28-A37-N48; de ontwikkeling van DVM Hoogeveen, Meppel en Emmen.
- Overige geprioriteerde projecten uit de netwerkanalyse Zuid-Drenthe zijn: ontwikkeltraject spoorvervoer lijn Zwolle-Emmen; inrichting en realisatie van de route Hoogeveen-Ommen - Twente (N48-N34-N36); mobiliteitsmanagement Emmen - Coevorden - Hardenberg.

### planning / mijlpalen

#### Najaar 2007

- vaststelling van geprioriteerde quick-win lijst voor 2008 met een concreet voorstel voor medebekostiging van het rijk ten behoeve van het MI(R)T 2008.
- Nadere afspraken over de uitwerking en realisering van overige projecten uit de netwerkanalyse Zuid-Drenthe.

### trekker

Provincie Drenthe.

### betrokken partijen

Ministerie van VenW, RWS Noord-Nederland, ProRail, provincie Overijssel, de gemeenten Emmen, Coevorden, Meppel, Hoogeveen, De Wolden, Hardenberg en Ommen.

### relatie met andere actie(s)

IV A 7 OV spoor dienstregeling  
IV C 1 NOA

### afpraak / aanleiding

De hoofdvaarweg Ijsselmeer - Meppel ligt hoofdzakelijk in de provincie Overijssel en in het Ijsselmeergebied, maar de voornaamste haven waarnaar deze vaarweg naartoe leidt is haven van Meppel (provincie Drenthe). Er zijn twee lopende planstudies naar (delen) van de hoofdvaarweg, de planstudie Vaarweg Meppel – Ramspol (Meppelerdiepeersluis Zwartsluis) en de planstudie Vaarweg Ijsselmeer – Meppel (opwaardering naar klasse IV/V-schepen).

#### Toelichting

- De uitkomst van deze planstudies hangt mede af van de mate waarin de gemeente Meppel ruimte biedt voor groei van de containerterminal en van verdere uitbreiding van de binnenhaven. Voor een betere benutting van vaarwegen is het essentieel dat niet alleen maatregelen worden getroffen op de rijksinfrastructuur, maar dat ook de regionale overheden concrete aanvullende maatregelen treffen.

### eindproduct / eindresultaat

- Besluit over aanpassing van de Meppelerdiepeersluis in Zwartsluis tot klasse Va schutsluis via een tweede keersluis of via een nieuwe (groene) keersluis.
- Besluit over het al dan niet opwaarderen van de hoofdvaarweg Ijsselmeer - Meppel naar volledig klasse V.

### planning / mijlpalen

**Planning Meppelerdiepsluis** is vooralsnog:

- 2008** • Projectbesluit en afspraken met gemeente over ontwikkeling terminal Meppel.
- 2009** • Besluit voorbereiding uitvoering.
- 2010-2012** • Bouwwerkzaamheden.

**Planning Vaarweg Ijsselmeer – Meppel** is vooralsnog:

- 2008** • Start planstudie Vaarweg Ijsselmeer – Meppel.
- 2009** • Projectbesluit en besluit voorbereiding uitvoering
- 2011-2013** • Bouwwerkzaamheden.

**Planning door regio van aanvullende maatregelen / bijdrage en rol eind 2008.**

### trekker

Planstudie Zwartsluis: RWS Oost Nederland.  
Planstudie Vaarweg Ijsselmeer-Meppel: RWS Ijsselmeergebied.

### betrokken partijen

Ministerie van VenW/DGTL, RWS Noord-Nederland, RWS Oost Nederland, RWS Ijsselmeergebied, Provincie Drenthe, Provincie Overijssel, Gemeente Meppel.

### relatie met andere actie(s)

IV C 4 Projecten goederenvervoer.

### afpraak / aanleiding

In 2005 zijn met decentrale overheden afspraken gemaakt over de randvoorwaarden bij decentralisatie van de exploitatie van contractsectordiensten. De lijnen hebben een onrendabele top die in opdracht van VenW door NS wordt gereden. Na decentralisatie kunnen de regio's zelf aanbesteden. Randvoorwaarde is dat de dienstregeling nog steeds ten minste geboden kan worden. Deze voorwaarde wringt in het geval van de Zwolle – Emmen. In opdracht van VenW heeft ProRail onderzocht wat ervoor nodig is om de dienstregeling toch te kunnen blijven garanderen. Aanvullend willen de decentrale overheden de dienstregeling op termijn verbeteren. De regio vraagt VenW aanvullende studie door ProRail naar de maatregelen die daarvoor nodig zijn. De regio streeft naar partiële verdubbeling.

### eindproduct / eindresultaat

Het ontwikkelingstraject voor de overdracht van het vervoer en verbetering van de spoorlijn inclusief daarvoor eventueel noodzakelijk geachte infrastructurele aanpassingen waarbij de inzet van rijk en regio zijn vastgelegd. Realisatie in de periode tot 2015.

#### *Toelichting*

- Om de dienstregeling te kunnen blijven garanderen zijn volgens het onderzoek van ProRail nodig dubbelspoor op het traject Zwolle - Emmen bij Dalen en een a-symmetrische dienstregeling. Kosten maximaal € 13,6 miljoen.

### planning / mijlpalen

#### **Eind 2007**

- Decentralisatieafspraken inclusief benodigde maatregelen voor de exploitatie van de treindienst gemaakt bevestigen.

### trekker

Ministerie van VenW/DGP.

### betrokken partijen

Provincie Drenthe, NS, ProRail, provincie Overijssel en de gemeenten Emmen, Coevorden, Hardenberg, Ommen, Dalfsen.

### relatie met andere actie(s)

IV C 2 Samenwerkingsagenda spoor.

IV A 7 OV spoor dienstregeling.





# IV

## Noord-Nederland Overkoepelend



**Samenwerkingsagenda  
Noord-Nederland 2007**



### afspraak / aanleiding

#### MIT afspraak 5 oktober 2006

- Verkeer en Waterstaat zal een MIT-verkenning starten naar de verdieping van de vaargeul. Te zijner tijd zal de financiering geregeld worden.

### eindproduct / eindresultaat

Besluit over het al dan niet verdiepen van de vaargeul, ten einde de zeehaven van Delfzijl beter bereikbaar te maken voor zeeschepen, met name voor energiebedrijven die zich in de Eemshaven willen gaan vestigen.

#### *Toelichting*

De uitkomst zal afhangen van de mate waarin de betreffende energiebedrijven hun plannen in praktijk gaan brengen.

Het gaat om de volgende bedrijven:

- Conoco-Phillips en Essent: nieuwe aanlandingsterminal voor vloeibaar gas.
- NUON: nieuwe kolenvergassingscentrale.
- RWE: nieuwe kolencentrale (met biomassa-bijstook.)

### planning / mijlpalen

#### Mei 2007

- Verkenning gereed.
- Rapportage gereed over de voortgang betreffende het commitment van het bedrijfsleven en van de provincie.

#### Eind 2007

- Planstudie gereed (inclusief kentallen KBA).
- MER gereed (voor vaargeul en voor vestiging van bedrijven).
- Inventarisatie van resterende knelpunten in de te volgen procedures.

### trekker

RWS Noord-Nederland.

### betrokken partijen

Ministerie van VenW/DGTL, provincie Groningen (loket voor vergunningen), Groningen Seaports, Noordelijke ontwikkelingsmaatschappij, ministerie van LNV.

### relatie met andere actie(s)

IV C 4 Projecten goederenvervoer.

### afpraak / aanleiding

#### MIT afspraak 5 oktober 2006

- De verkenning wordt getrokken door de regio. Rijkswaterstaat levert waar nodig inhoudelijke bijdragen.

### eindproduct / eindresultaat

- Besluit over ruimtelijke reserveringen voor de toekomstige zeesluis en lozingskunstwerken;
- Besluit over het al dan niet aanleggen van een grote zeesluis in Delfzijl.

#### *Toelichting*

- De uitkomst zal afhangen van de regionale analyse van knelpunten in het internationale, nationale en regionale goederenvervoersysteem (waaronder ook de binnenhavens in Groningen en Friesland vallen, alsmede de zeehavens van Delfzijl en Harlingen) en het commitment dat getoond wordt door provincies, gemeenten en het bedrijfsleven om deze knelpunten op te lossen.

### planning / mijlpalen

#### Eind 2007

- Verkenning gereed en aangeboden aan Minister van VenW en Minister van EZ (i.v.m. herinrichting havengebied/ TOPPER-project) en waterschap Hunze en Aa (i.v.m. afvoercapaciteit).
- Selectie van één of twee meest geschikte locatie(s) voor de sluis, die nader onderzocht worden in de planstudiefase.
- Inzicht in bereidheid van belanghebbende partijen om bij te dragen aan de sluis.

### trekker

Provincie Groningen.

### betrokken partijen

Ministerie van VenW/DGTL, provincie Groningen, waterschap Hunze en Aa Groningen Seaports, ministerie van EZ, grote verladers, gemeente Delfzijl, RWS Noord-Nederland.

### relatie met andere actie(s)

IV C 4 Projecten goederenvervoer.

### afpraak / aanleiding

De spoorbrug Zuidhorn is onderdeel van fase 1 van de verruiming hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. De provincie Groningen is verzocht de vernieuwing van de spoorbrug Zuidhorn besteksgereed te maken.

### eindproduct / eindresultaat

Afronding van de grondaankoop, ruimtelijke procedures en besteksuitwerking van de spoorbrug. Indien er sprake is van vrijval van middelen kan oplossing van het laatste knelpunt uit fase 1 worden uitgevoerd.

### planning / mijlpalen

#### Mei 2007

- Vastleggen van budget voor meerkosten van spoorverdubbeling in begroting van de provincie.

#### Najaar 2007

- Design en Construct contract gereed en aangeboden aan Minister van VenW.
- Afspraak over mogelijke toekomstige rijksbijdrage spoorbrug.

#### BO voorjaar 2008

- Stand van zaken.

#### BO najaar 2008

- Afspraken.

### trekker

Provincie Groningen.

### betrokken partijen

Ministerie van VenW/DGTL, RWS Noord-Nederland, provincie Groningen, ProRail.

### relatie met andere actie(s)

IV A 4 Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2.

IV C 4 Projecten goederenvervoer.

### afspraak / aanleiding

#### MIT afspraak 5 oktober 2006

- De provincie Groningen zal binnenkort verzocht worden om in 2007 met de planstudie voor fase 2 te starten. In het volgende MIT zal deze planstudie in de planstudietabel worden opgenomen.

### eindproduct / eindresultaat

Besluit over laatste verruimingsslag Van Starckenborghkanaal en vervanging en/of opwaardering van overige kunstwerken op de route Lemmer-Delfzijl en verbreding Prinses Margriet Kanaal alsmede besluit over Eemskanaal.

#### *Toelichting*

- De verdere verruiming hangt samen met de regionale analyse van knelpunten in het nationale en regionale goederenvervoersysteem (waaronder ook de binnenhavens in Groningen en Fryslân vallen, alsmede de zeehavens van Delfzijl en Harlingen) en het commitment dat getoond wordt door provincies, gemeenten en het bedrijfsleven om deze knelpunten op te lossen.

### planning / mijlpalen

#### Mei 2007

- Rapportage stand van zaken.

#### Juli 2007

- Het Plan van Aanpak voor de planstudie is gereed.

#### Najaar 2007

- Nadere afspraken over budget voor uitvoeren planstudies.

### trekker

Provincies Groningen en Fryslân.

### betrokken partijen

Ministerie van VenW/DGTL, RWS Noord-Nederland.

### relatie met andere actie(s)

IV C 4 Projecten goederenvervoer.

**afpraak / aanleiding****MIT afspraak 5 oktober 2006**

Verkeer en Waterstaat kan instemmen met het voorstel dat het beheer van de vaarweg Lemmer - Delfzijl in beheer blijft bij de provincies Fryslân en Groningen onder de voorwaarde dat:

- de details nader worden uitgewerkt voor definitieve besluitvorming en dat daarbij voldoende wordt tegemoetgekomen aan de eisen van Verkeer en Waterstaat, de regio en het rapport commissie Brinkman.
- de hoofdvaarweg Lemmer - Delfzijl op een gelijke wijze behandeld wordt als de andere nationale hoofdvaarwegen qua begrotingsflexibiliteit, begrotingssystematiek, prioriteiten en financiering, voortgangs- en verantwoordingsrapportages en het doorvoeren van het (landelijke) verkeersmanagement. Indien uiteindelijk niet tot overeenstemming wordt gekomen bij de uitwerking, komen de andere varianten, waaronder de overdracht naar het Rijk opnieuw in beeld.
- het Kabinet en de Tweede Kamer in kunnen stemmen met deze keuze.

Voor wat betreft het beheer en onderhoud van de niet-hoofdvaarwegen (Van Harinxmakanaal en Winschoterdiep/Rensel) gaat de voorkeur uit naar afkoop van het beheer en onderhoud.

**eindproduct / eindresultaat**

- Een nieuwe beschikking / overeenkomst tussen Rijk en provincies Groningen en Fryslân die het huidige onderhoudsconvenant vervangt en beter aansluit bij de landelijke VenW-prioritering, aansturing en informatie-uitwisseling van het onderhoud op de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl (conform intentieovereenkomst die op 8 februari 2007 is ondertekend door de Minister van VenW en de beide gedeputeerden.
- Afkoop van het onderhoudsconvenant voor de niet-hoofdvaarwegen Van Harinxmakanaal en Winschoterdiep/Rensel.

**planning / mijlpalen****Mei 2007**

- Rapportage voortgang.

**Eind 2007**

- Duidelijkheid over de nieuwe beschikking/overeenkomst tussen rijk en provincies.
- Afspraak over afkoop van het onderhoudsconvenant voor de niet-hoofdvaarwegen Van Harinxmakanaal en Winschoterdiep/Rensel.

**Toelichting**

- Beoogd wordt om beide zaken in het najaar afgerond te hebben en per 1 januari 2008 te starten met de nieuwe afspraken.
- Twee maal per jaar spreken de directeur water en scheepvaart van RWS Noord-Nederland en de gedeputeerden elkaar over de voortgang van het onderhoud.
- Na 5 jaar (in 2013) wordt geëvalueerd of alles goed loopt.

**trekker**

RWS Noord-Nederland, provincies Groningen en Fryslân.



## betrokken partijen

Ministerie van VenW, vanuit de relatie met het kabinetsbrede programma Andere Overheid zijn hierbij ook nog betrokken: ministeries van Financiën, Binnenlandse Zaken.

## relatie met andere actie(s)

IV A 4 Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl

### afspraak / aanleiding

#### MIT afspraak 5 oktober 2006

- De provincies en Verkeer en Waterstaat zijn het in principe eens over de overdracht van de N34 en de N46. Met de overdracht wordt invulling gegeven aan de wens van de Tweede Kamer (motie Hofstra c.s., Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 29800, nr.28). De overdracht wordt geëffectueerd zodra de Kamer hierover is geïnformeerd middels de najaarsnota. Voorts dienen de Provinciale Staten hiermee in te stemmen. Er vindt nog afstemming plaats over het moment van ondertekening van de overeenkomst.

### eindproduct / eindresultaat

Koninklijk besluit over de eigendomsoverdracht N34 en N46.

#### *Toelichting*

- Provinciale staten van Drenthe, Groningen en Overijssel hebben ingestemd met de overeenkomst nr. NN-5136 'Overeenkomst tot regeling van de overdracht in beheer en onderhoud van de rijkswegen N34 en N46 aan de provincies Groningen, Drenthe en Overijssel'. De overeenkomst is op 1 december 2006 in Groningen ondertekend door de minister van Verkeer en Waterstaat en de gedeputeerden Verkeer en Vervoer.
- Per 1 januari 2007 is het beheer en onderhoud van de beide wegen overgedragen aan de betrokken provincies.
- De eigendomsoverdracht wordt bij Koninklijk besluit in 2007 afgerond. Een dergelijke procedure duurt langer dan de procedure rond de overdracht van het beheer en onderhoud.

### planning / mijlpalen

#### Mei 2007

- Stand van zaken: overeenkomst is getekend en het beheer en onderhoud is overgedragen.

#### Eind 2007

- Koninklijk besluit over de eigendomsoverdracht N34 en N46 is getekend.

### trekker

Koninklijk Besluit: ministerie van VenW.

### betrokken partijen

Provincies Groningen en Drenthe.

### relatie met andere actie(s)

III A 1 Netwerkanalyse Zuid-Drenthe.

## afspraak / aanleiding

### Reistijd: MIT afspraak 5 oktober 2006

- Tot eind 2006 vindt een studie plaats naar reisverkortingen naar de landsdelen zuid, noord en oost, zoals toegezegd in het debat over de dienstregeling 2007-2008. Hierbij zal ook de regio worden betrokken. De eerste resultaten zullen beschikbaar zijn voor de begrotingsbehandeling in oktober. Daarbij wordt ook gekeken naar de reistijden naar Groningen en Leeuwarden. Verkeer en Waterstaat wil zich inspannen, conform de motie Dijkzwaag om mogelijkheden tot reistijdverkortingen tijdens de dienstregeling 2007 in te voeren.

### Frequentie

- De regio wil een vierde trein per uur op het traject Groningen – Assen – Zwolle en een hogere frequentie op het traject Leeuwarden - Zwolle door het inleggen van een stoptrein. Het deeltraject Zwolle – Herfte vormt daarvoor (dat geldt ook voor Emmen – Zwolle) een knelpunt ten aanzien van de capaciteit.

## eindproduct / eindresultaat

- Reistijd tussen Groningen c.q. Leeuwarden en de overige stedelijke centra in Nederland wordt verbeterd.
- Inzicht in capaciteitsproblemen op het baanvak Groningen/Leeuwarden – Zwolle die een belemmering vormen voor verdere (frequentie)verhogingen in de dienstregeling.

### *Toelichting (Tweede Kamer 2006-2007, 29 984, nr. 82)*

- Met brief van 18 december 2006 van de Staatssecretaris van VenW aan de Tweede Kamer zijn onder andere de resultaten meegedeeld van de pilot met locatiespecifieke plannormen op de trajecten van Zwolle naar Groningen en naar Leeuwarden. Op deze trajecten wordt daarmee een reistijdwinst geboekt van twee à drie minuten. De pilot wordt in de eerste helft van 2007 geëvalueerd.

## planning / mijlpalen

### Medio 2007

- Regio brengt de capaciteitsproblemen die een belemmering vormen voor uitbreiding van de frequentie in beeld voor het bestuurlijk overleg eind 2007.
- Punt van aandacht is hoe de regio afspraken maakt met VenW c.q. Prorail over inzet van ProRail hierbij, in het licht van de door VenW verleende concessies aan ProRail en NSR.

### Eind 2007

- Afspraken over het verbeteren van de reistijd en over oplossen van capaciteitsproblemen.

## trekker

Provincies Groningen, Fryslân en Drenthe.

## betrokken partijen

NS en Prorail.

## relatie met andere actie(s)

III B 2 Spoor Zwolle-Emmen.

IV B 2 Spoor Groningen-Leeuwarden.

IV C 2 Samenwerkingsagenda ProRail-SNN.

### afpraak / aanleiding

#### Coalitieakkoord februari 2007

- De afspraken met Noord-Nederland over economische structuurversterking door een snelle Zuiderzeespoorverbinding zullen worden nagekomen. Indien een dergelijke snelle verbinding onvoldoende structuurversterkend rendement oplevert en/of niet verantwoord te exploiteren is, dient er, afgestemd met het Noorden en Flevoland en, uitgaande van deze afspraken, een alternatief pakket te komen. Daarvan maken infrastructurele maatregelen een substantieel deel uit.

### eindproduct / eindresultaat

Besluit over keuze Zuiderzeelijn, HST 3 of Regiospecifiek Pakket.

### planning / mijlpalen

#### 2007

- besluit over keuze Zuiderzeelijn, HST 3 of Regiospecifiek Pakket.

### trekker

Ministerie van VenW en SNN.

### betrokken partijen

Ministeries van EZ, VROM en Financiën, provincie Flevoland.

### relatie met andere actie(s)

Zelfstandig traject.

### afpraak / aanleiding

De noodzaak tot verbetering van de treindienst op Groningen – Leeuwarden vloeit voort uit de netwerkanalyses voor Leeuwarden, Westergozone, A7-zone en voor NSN Groningen-Assen.

Het gaat hierbij om het oplossen van capaciteitsproblemen en het verbeteren van het systeem door het inleggen van een tweede sneltrein per uur.

### eindproduct / eindresultaat

Een overzicht van de infrastructurele maatregelen aan het baanvak die nodig zijn om een meer frequente en robuuste dienstregeling te kunnen bieden, en afspraken over de uitvoering daarvan.

De regio streeft naar verdubbeling van de spoorlijn op termijn.

### planning / mijlpalen

#### Voorjaar 2007

- Overeenstemming tussen Rijk en regio over het opstarten van een gezamenlijke capaciteitsanalyse op het baanvak Groningen - Leeuwarden en entameren van de inzet van ProRail daarbij.

#### Eind 2007

- De capaciteitsanalyse is afgerond en heeft geleid tot voorstellen voor besluitvorming. Overeenstemming is noodzakelijk tussen de provincies Groningen en Fryslân als bevoegd voor het openbaar vervoer en VenW als bevoegd voor investeringen in het spoor.

### trekker

Provincies Fryslân en Groningen.

### betrokken partijen

Arriva, Prorail, Regio Groningen-Assen.

### relatie met andere actie(s)

I A Kolibri OV-netwerk.

### afpraak / aanleiding

- In de uitvoering van de Nota Mobiliteit zijn tussen rijk en regio afspraken gemaakt voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. De te bereiken doelen voor minder doden en ongevallen zijn op termijn gesteld en gezamenlijk vastgelegd.
- Daar waar de netwerken weg van rijk en regio met elkaar verbonden zijn, kunnen mogelijk verkeersonveilige situaties oproepen. Derhalve dienen partijen te verkennen of nadere afspraken te maken zijn over de gezamenlijke benadering van deze situaties.

### eindproduct / eindresultaat

Afspraken over het (duurzaam veilig) inrichten van de overgangen tussen rijks, provinciale en gemeentelijke wegen.

### planning / mijlpalen

#### Najaar 2007

- Overleg over start gezamenlijke verkenning door rijk en regio gericht op mogelijke afspraken over het (duurzaam veilig) inrichten van aansluitingen van rijks- en provinciale en gemeentelijke wegen.

### trekker

Provincies Groningen, Fryslân en Drenthe.

### betrokken partijen

RWS Noord-Nederland.

### relatie met andere actie(s)

IV A 7 OV spoor dienstregeling: reistijd en frequentie.  
III B 2 Spoor Zwolle-Emmen.  
IV B 2 Spoor Groningen-Leeuwarden.  
IV C 2 Samenwerkingsagenda ProRail-SNN.

### afspraak / aanleiding

Op de A28 tussen de knooppunten Hattemerbroek en Lankhorst is de bereikbaarheid in geding, met ook knelpunten verkeersveiligheid en kwaliteit leefomgeving. In 2004 is afgesproken de planstudie te starten, inclusief knooppunt Lankhorst A28/A32, de uitvoering vindt plaats in het kader van ZSM2.

In samenhang met de netwerkanalyse Noord-Overijssel wordt de gebiedsgerichte verkenning Zwolle - Kampen uitgevoerd.

### eindproduct / eindresultaat

Uitvoering A28 Hattemerbroek – Zwolle – Meppel, inclusief kortsluiting A28/A32 (Lankhorst).

### planning / mijlpalen

#### Najaar 2007

- bespreken uitkomsten gebiedsgerichte verkenning Zwolle - Kampen

#### A28 Hattemerbroek – Zwolle – Meppel

- 2008: Tracébesluit
- 2009: Start realisatie
- 2010: Oplevering

### trekker

- A28 Hattemerbroek – Zwolle – Meppel: RWS Oost Nederland.
- kortsluiting A28/A32 (Lankhorst): RWS Noord-Nederland.

### betrokken partijen

- A28 Hattemerbroek – Zwolle – Meppel: provincie Overijssel en aanliggende gemeenten.
- kortsluiting A28/A32 (Lankhorst): gemeenten Meppel en Staphorst.
- A28 Hattemerbroek – Zwolle - Meppel inclusief kortsluiting A28/A32 (Lankhorst): provincie Drenthe.

### relatie met andere actie(s)

III A 1 Netwerkanalyse Zuid-Drenthe.

IV C 1 NOA.



### afpraak / aanleiding

Voor diverse spoorverbindingen in Noord-Nederland is het de ambitie en liggen er deels concrete plannen om de bedieningskwaliteit te verbeteren door de frequentie te verhogen. Frequentieverhoging heeft een negatief effect op het ongevalrisico op gelijkvloerse overwegen.

In de wetgeving is opgenomen dat in principe het ongevalrisico op spoorwegen niet groter mag worden. Indien dit wel het geval is, dan moeten er maatregelen worden genomen die het vergroten van het ongevalrisico tegengaan. Bijvoorbeeld het ongelijkvloers maken van een overweg dan wel het opheffen van een overweg. De veroorzaker is daarbij de betaler.

In de praktijk betekent dit dat de kosten die gemoeid zijn met het neutraal houden van het ongevalrisico dermate hoog kunnen zijn, dat dit op gespannen voet komt te staan met de voorgenomen ambitie om te komen tot frequentieverhoging en daarmee tot een verbetering van het openbaar vervoer.

### eindproduct / eindresultaat

Inzicht in potentiële omvang van de problematiek en het formuleren van mogelijkheden daarmee om te gaan.

### planning / mijlpalen

#### Najaar 2007

- notitie omvang problematiek en mogelijke oplossingen, op basis van voorstellen van de regio, en voorstel voor het bestuurlijk overleg.

#### Voorjaar 2008

- maken van afspraken hoe om te gaan met spoorwegveiligheid ten aanzien van inhoud en financiering.

### trekker

Provincies Groningen, Drenthe en Fryslân i.s.m. ProRail.

### betrokken partijen

VenW

### relatie met andere actie(s)

I A Kolibri OV-netwerk.

IV B 1 spoor Groningen-Leeuwarden.

III B 2 spoor Zwolle-Emmen. IVC2 Samenwerkingsagenda ProRail-SNN.

**afpraak / aanleiding**

In de rijksnota's Pieken in de Delta, Nota Ruimte en Nota Mobiliteit is Noord-Nederland aangemerkt als poort naar de zich snel ontwikkelende economieën in Noord- en Oost-Europa. Een gezamenlijke visie en langjarige strategische samenwerking van regio en rijk zijn noodzakelijk om in de zich ontwikkelende Noordelijke Ontwikkelingsas effectief te investeren in handelsrelaties, kennisontwikkeling en in goede verbindingen met het Noordoosten van Europa.

**MIT afspraak 14 mei 2007**

- De uitkomsten van de nulmeting worden besproken met de betrokken ministeries, zijnde VROM, Economische Zaken en Verkeer en Waterstaat.

**eindproduct / eindresultaat**

Als verbindende regio naar de snel groeiende economieën van Noord- en Oost-Europa bouwt Noord-Nederland de samenwerking op het gebied van kennis, cultuur en bedrijvigheid en fysieke verbindingen met de Duitse, Noord-Europese en Oost-Europese partners voor de Noordelijke Ontwikkelingsas verder uit. Uiteindelijk zullen ook - nader te plannen - investeringen in (fysieke) maatregelen moeten plaatsvinden.

**Toelichting**

- De nulmeting 'Zero Measurement Northeast Corridor, may 2007' van het SNN geeft een momentopname van de relaties van publieke organisaties, kennis- en onderwijs-netwerken, handel en zakelijke relaties, verbindingen en transport, culturele relaties en toerisme, de NOA in de EU programma's.
- Op basis daarvan heeft het SNN het 'Actieplan NOA 2007-2010' opgesteld waarin de activiteiten voor een verdere uitbouw van de NOA zijn benoemd. Overleg met het rijk vindt plaats.

**planning / mijlpalen****Mei 2007**

- Stand van zaken.

**Eind 2007**

- Afspraken over gezamenlijke acties van rijk en regio voor de NOA.

**trekker**

Projectbureau NOA van het SNN.

**betrokken partijen**

Ministeries van VROM, EZ, VenW, bedrijfsleven, kennisinstellingen en culturele organisaties in Noord-Nederland.

**relatie met andere actie(s)**

- I A 3 Zuidelijke ringweg Groningen fase 2.
- II A 4 A7 Knooppunt Joure.
- III A 1 Vrijwillige netwerkanalyse Zuid-Drenthe.

### afpraak / aanleiding

Als uitvloeisel van de netwerkanalyses en de SaNN is met ProRail afgesproken de samenwerking verder te verdiepen. Dat leidt tot een Samenwerkingsagenda Spoor van de regio en ProRail (SaPro), die gaat zowel over het regionale spoor als over het hoofdspoor.

### eindproduct / eindresultaat

De samenwerkingsagenda van ProRail en Noord-Nederland leidt tot een planningslijst van maatregelen waar regionale overheden en ProRail de komende periode aan werken.

### planning / mijlpalen

#### Begin 2007

- Start van het opstellen van de Samenwerkingsagenda ProRail (SaPro).
- Punt van aandacht is hoe de regio afspraken maakt met VenW c.q. ProRail over inzet van ProRail hierbij, in het licht van de door VenW verleende concessies aan ProRail en NSR.

#### Eind 2007

- De SaPro kan aanleiding geven tot voorstellen voor het bestuurlijk overleg.

### trekker

SNN, Regio Groningen-Assen, provincie Fryslân in samenwerking met ProRail.

### betrokken partijen

Provincie Groningen, provincie Drenthe.

### relatie met andere actie(s)

I A 5 Kolibri OV-netwerk.

**afpraak / aanleiding**

De beleidsbrief Logistiek en Supply Chains en de LMCA Vaarwegen (Beleidsstrategie Binnenvaart) zijn aanleiding om in toenemende mate te streven naar een netwerkaanpak. Doel is om de zwakste schakels in de goederenvervoerketen aan te pakken. Deze aanpak sluit aan bij de doelstellingen in de SNN-Regiovisie goederenvervoer. Rijk en regio werken aan vier speerpunten die onderdeel zijn van de essentiële onderdelen van de Nota Mobiliteit; te weten: (-) Kwaliteitsnet Goederenvervoer, (-) Blueports (zeehavens, natte bedrijventerreinen en loskades), (-) Stedelijke distributie, (-) Basisnet externe veiligheid.

**eindproduct / eindresultaat**

Diverse afspraken en/of investeringsbeslissingen die leiden tot een betere bereikbaarheid van bedrijven in de regio die afhankelijk zijn van goederenvervoer en tot vermindering van het nadelig effect van goederenvervoer op bereikbaarheid en doorstroming. Daartoe wordt een jaarlijks actieprogramma goederenvervoer opgesteld.

**planning / mijlpalen****Eind 2007**

- Stand van zaken uitwerken en oplossen door rijk en regio van knelpunten uit de regionale netwerk-analyses (c.q. 'Kwaliteitsnet Goederenvervoer Noord-Nederland').
- Stand van zaken uitwerken en oplossen door rijk en regio van knelpunten in het basisnet externe veiligheid m.b.t. rijkswegen, vaarwegen en spoorwegen.

**Begin 2008**

- Oplevering van de resultaten van de door rijk en regio opgestarte regionale 'Netwerkanalyse blueports en vaarwegen' inclusief het aspect binnenhavens en de (multimodale) ontsluiting.

**trekker**

SNN i.s.m. Ministerie van VenW/DGTL.

**betrokken partijen**

Provincies Drenthe, Fryslan, Groningen, RWS Noord-Nederland, TLN, EVO, KvK, VNO-NCW-Noord.

**relatie met andere actie(s)**

- IV A 2 Zeesluis Delfzijl.
- II A 6 Vaarweg Harlingen - Kornwerderzand (De Boontjes).
- IV A 3 Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl, spoorbrug Zuidhorn.
- IV A 1 Vaargeul Eemshaven.



# bijlagen

## 1. Overzicht Stuurgroepen

### Stuurgroep Netwerkanalyse Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen-Assen

De leden van de stuurgroep zijn:

- Provincie Drenthe: gedeputeerde A. Haarsma en gedeputeerde R. Bats.
- Provincie Groningen: gedeputeerde M.A.E. Calon en gedeputeerde H. Bleker.
- Gemeente Assen: wethouder C. de Wal en wethouder G.J. Piek.
- Gemeente Bedum: wethouder A.H. Haan.
- Gemeente Groningen: wethouder F. De Vries en wethouder C.T. Dekker.
- Gemeente Haren: wethouder J. Niezen.
- Gemeente Hoogezand-Sappemeer: wethouder R. Stähler.
- Gemeente Leek: wethouder B. Plandsoen.
- Gemeente Noordenveld: burgemeester J.H. van der Laan.
- Gemeente Slochteren: wethouder S.W.P.J. Sengers.
- Gemeente Ten Boer: burgemeester H.K. Pot.
- Gemeente Tynaarlo: wethouder H. Kosmeijer.
- Gemeente Winsum: burgemeester Y.P. van Mastrigt.
- Gemeente Zuidhorn: burgemeester E. Fennema.

### Stuurgroep Netwerkanalyse Leeuwarden – Westergozone – A7-zone (LWA7)

De leden van de stuurgroep zijn:

- Gedeputeerde P. Adema, provincie Fryslân (voorzitter).
- HID RWS Noord-Nederland P. Struik, namens het ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- Wethouder G. Krol, gemeente Leeuwarden, namens de gemeenten in de Westergozone.
- Wethouder F. Veenstra, gemeente Smallingerland, namens de gemeenten in de A7-zone.

### Stuurgroep Netwerkanalyse Zuid-Drenthe

De leden van de stuurgroep zijn:

- Gedeputeerde R. Bats, provincie Drenthe.
- Wethouder J. Holman, gemeente Emmen.
- Wethouder G. Braam, gemeenten Coevorden, namens het Stedelijke Netwerk Zuid-Drenthe.

### Stuurgroep Samenwerkingsagenda Noord-Nederland (SNN)

De bestuurlijke besluitvorming vindt plaats in de SNN Bcie SOM, daarin zijn ook de grote steden vertegenwoordigd, en het DB SNN. De Bcie SOM fungeert als Stuurgroep. De Bcie SOM vergadert periodiek met vertegenwoordigers van VenW en van RWS Noord-Nederland.

De leden van de Bcie SOM zijn:

- Provincie Drenthe: gedeputeerde R. Bats en gedeputeerde A. Haarsma.
- Provincie Fryslân: gedeputeerde P. Adema en gedeputeerde A.M. Andriesen.
- Provincie Groningen: gedeputeerde H. Bleker en gedeputeerde M.A.E. Calon.
- Gemeente Assen: wethouder G. J. Piek
- Gemeente Emmen: wethouder T. Sleeking c.q. wethouder J. Holman.
- Gemeente Leeuwarden: wethouder G. Krol c.q. wethouder M. Waanders.
- Gemeente Groningen: wethouder F. de Vries c.q. wethouder C.T. Dekker.

## 2. Overzicht Werkgroepen

### Projectteam Netwerkanalyse NSN Groningen-Assen

- Ben Boersma (voorzitter) - Regio Groningen-Assen
- Marijke Kramer (secretaris) - Regio Groningen-Assen
- Ed Stuij - Provincie Groningen
- Margriet Speulman - Provincie Drenthe
- Eric van Huissteden - Gemeente Groningen
- Henk Heijman - Gemeente Assen
- Erwin Stoker - OV-bureau Groningen Drenthe
- Trineke Mulder - RWS Noord-Nederland
- Nathalie de Koning - Ministerie van VenW
- Pieter Lautenbach (agendalid) - ProRail
- Frans Cox (agendalid) - SNN

### Werkgroep Netwerkanalyse

#### Leeuwarden – Westergozone – A7-zone

- Rob Duvergé (voorzitter) - provincie Fryslân
- Ingrid Wierema (secretaris) - provincie Fryslân
- Menno Keulen - provincie Fryslân
- Durk Bergsma - gemeente Leeuwarden
- René Vrancken - gemeente Leeuwarden
- Harry Boon - gemeente Harlingen (Westergozone)
- Klaasje Wartena / Simon Waley - gemeente Heerenveen (A7-zone)
- Marja Verstoep - Rijkswaterstaat DNN
- Nathalie de Koning - Ministerie van VenW
- Pieter Lautenbach (agendalid) - Prorail

### Netwerkanalyse Zuid-Drenthe /

#### Regiegroep ZO Drenthe

- Coos Salomé (voorzitter) - provincie Drenthe
- Hans Waalkens - Provincie Drenthe
- Coen Weusthuis - stedelijk netwerk Zuid-Drenthe
- Ben Krikken - Gemeente Emmen
- Marinus Pasjes - Gemeente Coevorden
- Jan Korsaan - Gemeente Hardenberg
- Agnes Klinkenberg - RWS Noord-Nederland
- Nathalie de Koning - Ministerie van VenW

### Projectgroep (SNN Hoofden Verkeer en Vervoer +)

- Ruud de Jong (voorzitter) - Provincie Fryslân:
- Frans Cox (secretaris) - SNN
- Reinout Schoonbeek - Provincie Groningen:
- Adri de Vries - Provincie Drenthe
- Nathalie de Koning - Ministerie van VenW
- Gert Jan Rotmensen - RWS Noord-Nederland
- Trineke Mulder - RWS Noord-Nederland

### Werkgroep SaNN (Trojka VV +)

- Frans Cox (voorzitter) - Provincie Drenthe
- Atie van Onselen (secretaris) - SNN
- Menno Keulen - Provincie Fryslân en NWA LWA7
- Ed Stuij - Provincie Groningen:
- Agnes Klinkenberg - RWS Noord-Nederland
- Nathalie de Koning - Ministerie van VenW

### Klankbordgroep SaNN (Trojka SOM+)

- Frans Cox (voorzitter) - Provincie Drenthe
- Atie van Onselen (secretaris) - SNN
- Menno Keulen - Provincie Fryslân en NWA LWA7
- Bert Scheper - Provincie Fryslân en NWA LWA7
- Ed Stuij - Provincie Groningen
- Frans Spakman - Provincie Groningen
- Nathalie de Koning - Ministerie van VenW
- Christa Glasbergen - Ministerie van VenW
- Bertrand Leushuis - Ministerie van VenW
- Hans Kraaij - Ministerie van VenW
- Trineke Mulder - RWS Noord-Nederland
- Agnes Klinkenberg - RWS Noord-Nederland
- Ben Boersma - NWA Groningen-Assen
- Marijke Kramer - NWA Groningen-Assen
- Erwin Stoker - OV bureau Groningen-Assen
- Idso Wiersma - Gemeente Groningen
- Roel Folkersma - Gemeente Emmen
- Walter Kromhout - Gemeente Leeuwarden
- Roelof Grit - Gemeente Assen



### 3. Lijst van afkortingen

EVO	(oorspr.) Eigen Vervoerders Organisatie
EZ	Economische Zaken
GS	Gedeputeerde Staten
HSBA	Harlingen Seaport Business Association
HST	Hogesnelheidstrein
KvK	Kamer van Koophandel
LMCA	Landelijke Markt en CapaciteitsAnalyse
LNV	Landbouw, Natuur en Visserij
MER	Milieu effect rapportage
MI(R)T	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MIT	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport
NOA	Noordelijke Ontwikkelingsas
NS	Nederlandse Spoorwegen
NSN	Nationaal stedelijk netwerk
OTB	Ontwerp Tracébesluit
OV	Openbaar Vervoer
PPS	Publiek Private Samenwerking
ROC	Regionaal overslagcentrum
RWS	Rijkswaterstaat
SaNN	Samenwerkingsagenda Noord-Nederland
SaPro	Samenwerkingsagenda Spoor van de regio en Prorail
SNN	Samenwerkingsverband Noord-Nederland
SOM	Stedelijke Ontwikkeling en Mobiliteit
TLN	Transport en Logistiek Nederland
VAZ	Verkenning Alternatieven Zuidelijke Ringweg Groningen
VenW	Verkeer en Waterstaat
VROM	Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu

Aan de voorzitter van de statencommissie Bestuur, Financiën en Economie (BFE)  
Postbus 122  
9400 AC Assen.

Emmen, 19 maart 2008.

Geachte heer Peters,

Tijdens de vergadering van de statencommissie BFE van 12 maart 2008 is door onze fractie gevraagd om het ingekomen stuk

“Brief van 6 maart 2008 over resultaten bestuurlijk overleg Meerjarenprogramma infrastructuur, ruimte en transport (MIRT) en Samenwerkingsagenda Noord-Nederland 2007 (SaNN)”

ter bespreking te agenderen voor de eerstkomende vergadering van de commissie BFE.

De aanleiding van deze vraag is gebaseerd op de afspraak binnen de commissie dat agendapunten voor de vergadering van het Algemeen Bestuur SNN zoveel als dat kan vooraf worden geagendeerd in de betrokken statencommissie.

Dit met oogmerk dat AB-leden het gevoel van de statencommissie kunnen meenemen in hun oordeelsvorming als AB-lid.

Met vriendelijke groet.

Namens de statenfractie van de Partij van de Arbeid,

Albert Huizing.