Provinciehuis Westerbrink 1, Assen
Postadres Postbus 122, 9400 AC Assen
www.drenthe.nl
T (0592) 36 55 55
F (0592) 36 57 77

provincie Drenthe

Aan:
de voorzitter en leden van
Provinciale Staten van Drenthe

Assen, 4 december 2013
Ons kenmerk 49/3.1/2013008812
Behandeld door mevrouw M. Speulman (0592) 36 52 54
Onderwerp: Resultaten bestuurlijk overleg MIRT najaar 2013

Geachte voorzitter/leden,

In het bestuurlijk overleg MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) van 7 november 2013 hebben de minister en staatssecretaris van Infrastructuur & Milieu (de dames Schultz en Mansveld), mede namens de ministers van Wonen en Rijksdienst en van Economische Zaken, met de noordelijke bestuurders afspraken gemaakt over noordelijke projecten. De provincie Drenthe was vertegenwoordigd door gedeputeerde Brink.

Wij sturen u ter kennisname de afsprakenlijst voor Noord-Nederland en de begeleidende brief voor de Tweede Kamer.

Noord-Nederland heeft afgesproken een drietal hoofdopgaven samen met het Rijk uit te werken en die te beschrijven in de Gebiedsagenda Noord-Nederland. Dit zijn achtereenvolgens Energyport, Economische structuurversterking en Water. Verder brengen Rijk en regio de vastgoedopgaven in beeld en onderzoeken ze of en waar de belangen samenkomen. Belangrijk Drents resultaat is de afspraak met het Rijk over het maken van een kader voor Rijksvastgoed in Veenhuizen. Doel hiervan is om duidelijkheid te creëren voor marktpartijen en andere initiatiefnemers om invulling te kunnen geven aan de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Veenhuizen.

Een andere afspraak is de toezegging van het Rijk om vóór kerst 2013 een gezamenlijk bestuurlijk besluit te nemen over de voorkeursvariant voor Zwolle Spoort. Dit besluit is van invloed op de treincapaciteit en dienstregelingen richting Zwolle/Assen/Groningen, Zwolle/Emmen en Zwolle/Leeuwarden. Over extra treincapaciteit op het traject Zwolle-Emmen wordt besloten nadat het onderzoek van ProRail naar de hiervoor benodigde inframaatregelen is afgerond.

Over de onder druk staande bereikbaarheid in krimpgebieden is afgesproken dat de regio zal komen met voorstellen, rekening houdend met de uitgangspunten van Beter Benutten.

De afsprakenlijst is op 18 november 2013 naar de Tweede Kamer verstuurd. Het Algemeen Overleg over de BO MIRT-afspraken heeft plaatsgehad op 25 november 2013. Het AO heeft niet geleid tot andere afspraken.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,

, secretaris

, voorzitter

Bijlage(n):
wa/coll.

NOORD-NEDERLAND

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

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

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

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

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

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/267873

Bijlage(n)
6

Datum 18 november 2013
Betreft Uitkomsten bestuurlijke overleggen MIRT

Geachte voorzitter,

Hierbij informeren wij u, mede namens de ministers voor Wonen en Rijksdienst en van Economische Zaken, over de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen MIRT. De overleggen vonden plaats op 31 oktober en 7, 13 en 14 november. In deze MIRT ronde hebben wij stil gestaan bij de geactualiseerde gebiedsagenda's, de opgaven waar Rijk en regio's voor staan en een nieuwe manier om deze opgaven aan te pakken. Daarnaast informeren wij u over de update van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) en de stand van zaken van het programma Beter Benutten.

Stedelijke regio's als motoren van de economie
De SVIR beschrijft hoe we Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig houden. De afgelopen jaren stonden in het teken van de economische crisis. De gevolgen hiervan zijn nog steeds merkbaar. Tegelijkertijd lijken de eerste tekenen van economisch herstel zichtbaar. Het is de gezamenlijke opgave van Rijk en regio om de economie en de concurrentiekracht van Nederland duurzaam te versterken. Ons ministerie kan en wil hier een stevige bijdrage aan leveren. Daarbij zal de inzet gericht zijn op: het versterken van de stedelijke regio's en de bereikbaarheid daarvan, een veilige en duurzame delta en de energietransitie. Wat betreft het infrastructuurfonds zetten wij daarbij in op: Het bereikbaar houden van Nederland, de robuustheid van de netwerken en het aanleggen van de ontbrekende schakels. Zo investeert ons ministerie tot 2028 circa 25 miljard euro in wegen. Alleen al in deze kabinetsperiode betekent dat 761 km extra rijstroken.

Het belang van de steden neemt de komende decennia verder toe doordat de internationale concurrentiestrijd steeds meer plaatsvindt tussen stedelijke regio's. Aangezien Nederland geen grote agglomeraties kent gaat het er om te profiteren van elkaars nabijheid.

Dit is van belang voor innovatie, gespecialiseerde kennis alsook het beter in balans kunnen brengen van vraag en aanbod op de arbeidsmarkt. Dat maakt dat goede bereikbaarheid voor Nederland essentieel is voor de concurrentiekracht. Kenmerken voor Nederland is dat we, ondanks de hoge bevolkingsdichtheid, nabij de steden belangrijke groene en blauwe gebieden hebben. Deze gebieden zijn sterk complementair aan de steden.

Door het verbinden van markten, stedelijke regio's en netwerken in binnen- en buitenland kunnen voorzieningen, kennis en faciliteiten gedeeld en geleend worden (dit wordt ook wel 'borrowed size' genoemd). Zo kunnen er meer

voordelen van agglomeratiekracht worden gecreëerd. Dit gaat hand in hand met het bieden van een aantrekkelijk vestigingsklimaat met de juiste woonmilieus, een goede bereikbaarheid, een aantrekkelijke werkomgeving en een passend voorzieningenniveau. In de bestuurlijk overleggen MIRT hebben wij daarom met de Noordelijke – en Zuidelijke Randstad en de regio Eindhoven afspraken gemaakt over het opstellen van een ruimtelijke ontwikkelstrategie om die functionele relaties in en tussen deze stedelijke regio's te versterken. Dit ook om het infrastructuurnetwerk en de investeringen die wij daar nog gaan doen optimaal te benutten.

Voor een goede bereikbaarheid is het essentieel dat het MIRT-investeringsprogramma met kracht wordt doorgezet. En dat niet alleen. De Mobiliteitsbalans 2013 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) laat zien dat de mobiliteit de komende tijd blijft groeien, zowel voor personen als voor goederen. Door toename van de verstedelijking en onder invloed van economisch herstel zal deze groei zich met name rond de steden en op de achterlandverbindingen manifesteren. De files zullen daardoor de komende jaren weer gaan toenemen (in de jaren 2015-2017 met 2,5 % per jaar voorspelt het KiM). Na de voltooiing van ons infrastructuurprogramma tot en met 2028, zullen we de bereikbaarheid nog niet op het niveau hebben dat nodig is voor de gewenste concurrentiekracht van stedelijke gebieden. We moeten anticiperen op deze ontwikkelingen. Daarom hebben wij aanvullend op het investeringsprogramma een nieuwe aanpak voor bereikbaarheid geïntroduceerd. Daarover in deze brief later meer.

Overall gezien zullen wij de komende periode stevig inzetten op het versterken van de economie. Ondanks de bezuinigingen besteden wij met alle IenM middelen samen (Infrastructuurfonds, Deltafonds, Hoofdstuk XII en de BDU) de komende jaren bijna 10 miljard euro per jaar.

Nederland heeft zich altijd moeten beschermen tegen water. Veel economisch sterke gebieden vragen nog eens specifieke aandacht vanwege hun geografische ligging (onder de zeespiegel en/of aan de grote rivieren). In het nationale Deltaprogramma werken de overheden voor nu en de toekomst gezamenlijk aan de bescherming tegen (de gevolgen van) overstromingen, een duurzame en doelmatige zoetwatervoorziening en een klimaatbestendige inrichting. Over de wateropgaven in het kader van het MIRT hebben wij u reeds per brief van 15 november 2013 (Kamerstuk 2013Z22368) geïnformeerd.

Dit kabinet heeft een stevige duurzaamheidsambitie: in 2020 moet 14% en in 2050 100% van de energiebehoefte worden voorzien uit hernieuwbare energie. Met het SER-energieakkoord is een belangrijke stap gezet naar de uitvoering van deze ambitie.

Aanpak van de opgaven

Het toenemende belang van stedelijke regio's betekent ook dat de opgaven zich steeds meer in die stedelijke regio's concentreren. Dit betekent dat de complexiteit van de opgaven toeneemt, doordat meerdere opgaven van Rijk en regio elkaar raken en beïnvloeden. Daarnaast constateren wij dat er in de markt en samenleving veel nieuwe creatieve en innovatieve initiatieven ontstaan. Dit vraagt naast het met kracht doorzetten van ons investeringsprogramma om een vernieuwde aanpak voor fysieke opgaven in het MIRT. De uitgangspunten van die nieuwe aanpak zijn:

1. Gericht analyseren van het probleem en breed zoeken naar oplossingen. Meer aandacht voor de samenhang tussen bepaalde opgaven (meer integratie ruimte en bereikbaarheid)
   Voor bereikbaarheid is in hoogstedelijke gebieden uitbreiding van de

infrastructuur niet altijd de meest logische optie, en zijn meer innovatieve oplossingen noodzakelijk. Door een andere probleemanalyse en een bredere benadering van de opgaven komen uiteindelijk ook andere oplossingen in beeld

2. De juiste opgaven met de juiste maatregelen/ingrepen op het juiste moment (adaptiviteit: flexibel inspelen op (economische) ontwikkelingen) De huidige tijd vraagt om flexibiliteit. De economische ontwikkelingen gaan wereldwijd zo snel, dat het soms slimmer kan zijn meerdere kleine stappen kort achter elkaar te zetten, in plaats van één grote investering te doen.
3. Samenwerking als basis
   De problemen die we willen oplossen, bijvoorbeeld in de stedelijke gebieden zijn complex en daarmee ook niet door één partij op te lossen. Naar analogie van het programma Beter Benutten zal onze werkwijze in het MIRT dus breed zijn, samenwerking tussen: rijk, regio, kennisinstellingen en marktpartijen.

Deze aanpak gaan wij de komende jaren toepassen binnen het MIRT. Naast de nieuwe aanpak van bereikbaarheid zijn andere voorbeelden de inzet van Rijksvastgoed, het opschalen van initiatieven van de markt (zoals met warmtenet in de Zuidelijke Randstad), koppelingen van ruimte- en wateropgaven (meerlaagsveiligheid) en het wegnemen van belemmerende regelgeving.

In de nieuwe aanpak van bereikbaarheid bieden de ontwikkelingen in de informatietechnologie veel kansen. Zo stelt goede en actuele reisinformatie gebruikers van infrastructuur in staat om hun reis/transport zo efficiënt mogelijk te laten verlopen. Hiermee kunnen onnodige voertuigkilometers en vertragingen worden voorkomen. Ook in de logistiek is met informatietechnologie nog heel veel winst te boeken. Meer efficiency door meer informatie-uitwisseling. Hierdoor kan de beladingsgraad en de benutting van alle modaliteiten verder worden verhoogd.

Gebiedsagenda's en nationale opgaven
Het MIRT verbindt nationale doelen en ambities aan de regionale opgaven. Onze nationale doelen zijn beschreven in de SVIR. Aan het realiseren van de nationale doelen dragen ook decentrale overheden, maatschappelijke organisaties en marktpartijen substantieel bij. Het hebben van een gezamenlijke visie en het delen van de opgaven geeft richting aan de inzet van Rijk en regio en vormt een uitnodiging aan andere partijen om mee te doen. Die samenhang tussen nationale en decentrale opgaven is gezamenlijk met decentrale overheden vormgegeven in de gebiedsagenda's. Als we kijken naar de gebiedsagenda's in het licht van de geschetste context dan zien wij de volgende opgaven waar wij als Rijk een verantwoordelijkheid hebben.

1. Economische concurrentiepositie
Zoals eerder benoemd zetten wij in op het verbinden van regio's en het beter benutten van elkaars kwaliteiten en een aantrekkelijk vestigingsklimaat met de juiste woonmilieus, een aantrekkelijke werkomgeving en een passend voorzieningenniveau. In de gebiedsagenda's is deze opgave verder uitgewerkt. Concrete voorbeelden van opgaven uit gebiedsagenda's zijn[1]:

- De inzet op verdere verdichting en verstedelijking en duurzame woningbouwontwikkeling in de Noordvleugel. Focus ligt op het op korte termijn op gang krijgen van de woningmarkt, om op lange termijn te voldoen

[1] Dit betreft voorbeelden, die geen landsdekkend beeld geven. De volledige gebiedsagenda's van alle regio's, behalve Noord-Nederland, treft u als bijlage aan bij deze brief

aan de woningbouwbehoefte en op stedelijke verdichting te realiseren rondom OV-knooppunten.
Om hier invulling aan te geven start de regio een MIRT-onderzoek gericht op de verhouding tussen een stapsgewijze en organische woningbouwontwikkeling en termijn (investerings)plannen, en wat vraagt dat van publieke en private partijen?

- In de Zuidelijke Randstad is een van de opgaven het aanbrengen van samenhang in de productie- en diensteneconomie in relatie tot Rotterdam World Port, Den Haag Internationale Stad, het Greenports Network en de Zuid-Hollandse kennis-as. Zo pakken regio en het ministerie van BZK dit op door in een MIRT-onderzoek gericht op het stimuleren van de realisatie van verstedelijking. Daarnaast zijn in het bestuurlijk overleg met de regio afspraken gemaakt over de inzet van Rijksvastgoed rondom station Den Haag Laan van Nieuw-Oost Indië, ten behoeve van de knooppuntontwikkeling van dit station.
- Eén van de twee gezamenlijk hoofdopgaven uit de gebiedsagenda Noord-Brabant is het ontwikkelen van Brainport Eindhoven tot een top-tien-positie van hightechregio's in de wereld in 2020. In het ruimtelijk domein gaat het daarbij om een excellente internationale bereikbaarheid en connectiviteit binnen en naar de regio, hoogwaardige toplocaties (campussen) en een attractieve woon- en leefomgeving. Het lopende MIRT-onderzoek Brainport Eindhoven laat zien dat hier in de toekomst krachtig op moet worden doorgepakt om dit te bereiken. Daarom worden nu een aantal kansrijke ontwikkelperspectieven uitgewerkt voor de periode 2020-2040.
- In Noord-Nederland ligt een heel andere vraag. Daar is de opgave het in balans brengen van de beroepsbevolking en de vraag vanuit de werkgevers. De beroepsbevolking neemt af door vergrijzing en ontgroening en daarnaast sluit het opleidingsniveau niet aan bij de vraag. Dit vertaalt zich in een hogere jeugdwerkeloosheid in Noord-Nederland dan in de rest van Nederland. Een tweede opgave is de verder gaande concentratie van werkgelegenheid en voorzieningen (onderwijs, zorg, (overheids-)instellingen etc.) in de steden als gevolg van schaalvergroting en gebrek aan draagkracht in de regio.

2. *Bereikbaarheid en logistiek*

Zoals u reeds gemeld in onze brief van 13 februari j.l. over het Infrastructuurfonds hebben wij dit jaar belangrijke besluiten genomen over alle projecten die wij de komende jaren met volle kracht gaan uitvoeren. In deze kabinetsperiode zijn en zullen er onder meer belangrijke besluiten worden genomen over wegenprojecten zoals de A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, de Blankenburgverbinding, de A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15), de Ring Utrecht en de A27 Houten – Hooipolder. Ook zijn en zullen belangrijke wegenprojecten zoals de A2 Den Bosch-Eindhoven, de A28 Utrecht-Amersfoort, de A4 Delft- Schiedam en de A15 Maasvlakte – Vaanplein worden opengesteld. Voor vaarwegen worden de komende jaren belangrijke besluiten genomen voor de Beatrixsluis, de zeesluizen bij IJmuiden en Terneuzen, sluis Eefde, de verruiming van de Twentekanalen en meerdere ligplaatsprojecten.

Met het infrastructuurfonds is totaal tot 2028 € 88 miljard euro gemoeid (bijna € 6 miljard per jaar), inclusief beheer en onderhoud. Daarbij ligt onze prioriteit op het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten die zich in de periode reeds bij lage economische groei voordoen. Dit is getoetst aan de hand van een update van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) van 2011, die wij dit jaar hebben laten uitvoeren. In bijlage 3 treft u de uitkomsten van deze update aan.

Voor deze knelpunten hebben wij met de bestuurders afspraken gemaakt over het gezamenlijk opstarten van een aantal brede MIRT-onderzoeken, waarin de nieuwe aanpak van bereikbaarheid wordt toegepast. Zie bijlage 2 voor een kaartje van de

betreffende gebieden. Hierin geldt dat voor bereikbaarheidsopgaven eerst wordt gekeken welke innovatieve maatregelen effectief en met voldoende economisch rendement kunnen worden geformuleerd. Investeren komt alleen in aanmerking als andere maatregelen onvoldoende effectief zijn èn er zicht is op financiering. De brede MIRT-onderzoeken op het gebied van bereikbaarheid die wij zullen starten in 2014 zijn:

1. A2-kennisas
2. Bereikbaarheid regio Rotterdam – Den Haag
3. MIRT-onderzoek A9 Alkmaar – Raasdorp
4. Oostkant Amsterdam (rond A1)
5. Goederencorridors: twee onderzoeken
   - A15/Betuweroute/Waal - Duitsland
   - Rotterdam – Brabant – Noord-Limburg – Duitsland

De lopende studie naar de Landzijdige bereikbaarheid Lelystad wordt volgens de nieuwe aanpak voortgezet. Meer over de scope en opzet van genoemde studie treft u aan in de bijlage met afspraken uit de bestuurlijke overleggen. Om de samenwerking en het denken in alternatieve oplossingen in deze MIRT-onderzoeken te bevorderen zal begin 2014 een interactieve website worden gelanceerd.

In onze brief van 13 februari j.l. over het Infrastructuurfonds hebben wij u gemeld dat nog een beperkte vrije ruimte is op de wegenonderdelen van dit fonds. Omdat de aanpak van bereikbaarheidsknelpunten in het lage groeiscenario onze prioriteit heeft, zal de beperkte vrije ruimte op de wegenonderdelen van het Infrastructuurfonds worden gereserveerd voor eventuele maatregelen die voortvloeien uit deze MIRT-onderzoeken (naast de inzet voor het afdekken van risico's). Ook de gevolgen van het Begrotingsakkoord 2014 (prijsbijstelling) voor het Infrastructuurfonds, waarover wij op 30 oktober 2013 per brief hebben geïnformeerd, zullen daarbij worden betrokken.

Naast bovengenoemde MIRT-onderzoeken die door het rijk zullen worden getrokken is met de bestuurders gesproken over het lopende MIRT-onderzoek verstedelijking en OV-bereikbaarheid in Arnhem-Nijmegen, het nieuw op te starten MIRT-onderzoek in de Zuidvleugel over internationale connectiviteit en een door de Metropoolregio Amsterdam te trekken MIRT-onderzoek naar de interne bereikbaarheid. Deze drie onderzoeken worden uitgevoerd onder regie van de regio.

Overigens zal in nauwe samenwerking met decentrale overheden onderzoek worden gedaan naar de mogelijkheden om de aanpak van de NMCA aan te passen. Het idee is niet meer alleen naar vaste trajecten te kijken (die over het land in lengte verschillen, de zogenaamde NoMo-trajecten), maar ook per kilometer te kijken naar de economische verlieskosten van eventuele knelpunten. Dit heeft echter geen gevolgen over eerder genomen besluiten; deze blijven gewoon staan. Wij verwachten daarover in het BO MIRT eind 2014 besluiten te kunnen nemen. Vooraf zullen wij uw Kamer informeren over de richting die wordt ingeslagen.

Spoor en OV
In het kader van de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) wordt er gewerkt aan het aantrekkelijker maken van het spoor voor de reiziger en het goederenvervoer. Dit is noodzakelijk om de concurrentiepositie van geheel Nederland te versterken. Hiervoor worden de doelen uit de LTSA zoals deze met de Kamer zijn gedeeld uitgewerkt door middel van een verbetering van de sturing, inrichting van het spoor en het optimaliseren (herijken) van de programma's en projecten.
Voor de LTSA is in de BO MIRT-overleggen gezamenlijk het belang onderstreept van een goede betrokkenheid van de regionale bestuurders en de vervoerders bij

de uitwerking van de LTSA en de concessies. Wij hechten hier grote waarde aan.

Hierover zijn de volgende afspraken gemaakt:

- Ten eerste is met de bestuurders afgesproken om volgens het samenwerkingsmodel zoals dat door IenM wordt uitgewerkt met het IPO en SKVV op landsdelig niveau een bestuurlijk OV- en Spooroverleg in te richten met de decentrale overheden, vervoerders, ProRail en I&M. Het doel van dit bestuurlijk overleg, in de lijn van het BO-MIRT, is om de samenhang (keten- en netwerkbenadering) tussen het spoor en het regionaal OV te versterken. Bij dit overleg komen onder andere de uitvoering van de LTSA en de uitvoering van de concessies aan de orde. Bovenal is dit overleg erop gericht om knelpunten in de samenhang tussen het regionale OV en spoor tijdig en adequaat te bespreken en kansen tot verbetering te benutten.
- Ten tweede is afgesproken dat IenM in het reeds geplande bestuurlijk overleg op nationaal niveau over PHS (18 december 2013) ook de uitwerking van de LTSA met de regionale bestuurders zal bespreken. Wij hechten er veel waarde aan dat deze bijeenkomst wordt benut om ervoor te zorgen dat de versterking van de samenhang tussen het spoor en het regionaal OV voor de reiziger, zoals door IenM beoogd, zijn neerslag zal krijgen in de uitwerking van de LTSA en de nog op te stellen concessies.

Verder zijn er nog een aantal spooronderwerpen aan de orde geweest in het AO spoor van 12 september jl en tijdens de recente begrotingsbehandeling waarvoor het verzoek was de Kamer hierover te informeren voorafgaand aan het nota-overleg over het MIRT. In bijlage 6 gaan wij nader op de volgende punten in:
- elektrificatie Zwolle-Wierden
- intercity Maastricht-Nijmegen
- station Bleizo

Voor wat betreft grensoverschrijdend spoor is er een belangrijke stap vooruit gezet in het verbeteren van de verbinding tussen Heerlen en Aken door het besluit van Rijk en regio om de sporen tussen Landgraaf en de grens te elektrificeren. Rijk en regio investeren hierin gezamenlijk 15 mln. Verder zijn er afspraken gemaakt om de mogelijkheden te verkennen voor het verbeteren van de reistijden tussen Groningen-Bremen en Eindhoven-Dusseldorf.

Tenslotte zijn er met de regionale overheden afspraken gemaakt om de komende maanden, zoals ook besproken tijdens het recente begrotingsdebat, hun te ondersteunen bij het verkennen van de mogelijkheden voor "vergroeningsmaatregelen", waaronder elektrificatie op de huidige niet-geëlektrificeerde lijnen.

Ook zijn er met de regionale overheden afspraken gemaakt over de inzet van de Lenteakkoord middelen van € 25 mln. Hiervoor worden op vier decentrale lijnen de capaciteit en betrouwbaarheid vergroot.

Beter Benutten
Eind 2011 hebben het ministerie van IenM, de regio en het bedrijfsleven in 10 stedelijke regio's afspraken gemaakt over Beter Benutten. Dat heeft vorm gekregen in zo'n 300 maatregelen in 10 programma's. Deze programma's zijn in uitvoering. De programma's omvatten uiteenlopende maatregelen van afspraken met bedrijven voor een betere benutting van de binnenvaart tot het verlengen van uitvoegstroken, introduceren van persoonlijke mobiliteitsbudgetten, stimulering van fietsgebruik, afspraken met werkgevers over spitsmijden, meer fietsenstallingen bij stations en de aanleg van fietssnelwegen (zie bijlage 4).

Dit jaar worden er 52 maatregelen opgeleverd. Eind 2014 zal naar verwachting van de regio's het grootste deel van de programma's zijn gerealiseerd. Volgens de

planning zal een aantal maatregelen na 2014 worden opgeleverd. De meest voorkomende redenen hiervoor zijn: 1) er is meer voorbereidingstijd nodig omdat er sprake is van complexe ruimtelijke inpassingprocedures en 2) vanuit oogpunt van kostenreductie of procedure is het verstandig om in de aanbesteding en uitvoering aan te sluiten bij andere projecten in de directe omgeving. Wij hebben daar begrip voor en hebben inmiddels uitloop voor een aantal maatregelen toegestaan. Daarbij zijn afspraken gemaakt om sterker te sturen op de planning en de sturing op die maatregelen is inmiddels opgevoerd. Daarnaast bekijken rijk en regio met elkaar of er mogelijkheden zijn voor versnelling en verbetering van de uitvoering, zowel in doorlooptijden, procedures als in de bestuurlijke aandacht. De uitloop leidt overigens niet tot extra uitgaven.

Los van deze feitelijke voortgang van de uitvoering van maatregelen, heeft Beter Benutten een aantal andere zaken in gang gezet in de afgelopen twee jaar. Zo is er intensieve samenwerking en uitwisseling van informatie ontstaan, ook in concrete projecten, op het gebied van ITS, fietsprojecten, vraagbeïnvloeding en spitsmijden. Door deze manier van samenwerken worden beschikbare middelen efficiënter ingezet: het wiel wordt niet op meerdere plekken opnieuw uitgevonden. Daarnaast wordt er gezamenlijk expertise opgebouwd. Op die manier ontstaat ook schaalgrootte; de ontwikkeling van dynamische multimodale reisplanners bijvoorbeeld wordt door een aantal regio's mogelijk gemaakt en gerealiseerd, maar de opbrengst komt ten goede aan een veel groter gebied. Tot slot zien we in het veld dat de term 'benutten' veelvuldig wordt gebruikt en dat geeft de indruk dat de gedachte achter het programma –slimmer gebruiken wat je al hebt– op draagvlak kan rekenen, wordt doorontwikkeld en breed wordt toegepast. In totaal is met het programma Beter Benutten € 1,1 miljard gemoeid, waarbij de regio's (regionale overheden en regionaal bedrijfsleven) circa 50% van de financiering van de gebiedsprogramma's op zich nemen. De komende jaren werk ik hiermee door in het vervolg van het programma Beter Benutten. Die inzet op de combinatie van Intelligente techniek, reizigersgedrag en nieuwe commerciële diensten voor reizigers, die regio's gezamenlijk met mij vertalen naar concrete projecten en meetbare bereikbaarheidsverbetering, past ook in de Routekaart Beter Geïnformeerd op weg. Deze werkwijze legt de basis voor de toepassing van Intelligente Transportsystemen op grote schaal.

3. *Energietransitie*

De ambitie van het kabinet op het gebied van energietransitie wordt ook in alle gebiedsagenda's onderschreven en gekoppeld aan de eigen regionale ambities.

- Noord-Nederland heeft bijvoorbeeld de ambitie om de helft van de nationale opgave op het eigen grondgebied te realiseren en profileert zich nadrukkelijk als "living-lab". Daartoe zet Noord-Nederland in op het uitbouwen van een betrouwbaar en duurzaam systeem door het versterken van Energyport. Tijdens het bestuurlijk overleg is afgesproken verder te inventariseren of de inzet van overheidsvastgoed bij de transitie naar duurzame energie in aanmerking komt voor een MIRT-onderzoek.
- De adaptieve agenda Zuidelijke Randstad zet onder meer in op het mogelijk maken van de transitie naar een biobased economy, het sluiten van ketens en het ruimtelijk mogelijk maken energietransitie. Zo is een samenhangend warmtenet een van de meest kansrijke duurzame energievoorzieningen voor de Zuidelijke Randstad, waarbij gebruik wordt gemaakt van restwarmte vanuit de industrie, Rotterdamse haven en de greenports. Tijdens het bestuurlijk overleg hebben wij met de regio afgesproken dat we de totstandkoming van dit warmtenet verder gaan stimuleren.

4. *Veilige en duurzame delta*

In het nationale Deltaprogramma werken de gezamenlijke overheden aan de

opgaven op het gebied van waterveiligheid, zoetwatervoorziening en klimaatadaptatie. De gebiedsagenda's geven hieraan een uitwerking per gebied, die uiteraard in lijn is met het Deltaprogramma. Hierover hebben wij u reeds geïnformeerd in de brief van 15 november over de wateropgaven in het kader van het MIRT (Kamerstuk 2013Z22368).

Ten slotte
De complete set met afspraken die wij met de regio's hebben gemaakt in de afgelopen BO MIRT ronde treft u als bijlage 1 aan. Het is duidelijk dat de MIRT tafel een steeds breder palet aan fysieke onderwerpen behandelt; een positieve ontwikkeling in ons beeld. Alleen op die manier kunnen we in deze tijd van minder middelen, samenhang en slimme combinaties maken.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld

Bijlage A bij bijlage 1

REGIOSPECIFIEK PAKKET ZUIDERZEELIJN
Vijfde Voortgangsrapportage najaar 2013

Opzet voortgangsrapportage
Ten opzichte van eerdere jaren is de vijfde voortgangsrapportage (VGR) beknopt van omvang gehouden. Dit is een gevolg van de eind 2011 gelanceerde website www.rsp-projecten.nl waarin op overzichtelijke wijze alle RSP-projecten in de drie noordelijke provincies tot uitdrukking komen en worden beschreven. Mede daardoor[1] kunnen projectbeschrijvingen in deze en komende VGR's vervallen.
In deze VGR wordt terugkijkend waar nodig op projectniveau op hoofdlijnen verslag gedaan van eventuele afwijkingen van voorgenomen activiteiten en de in de vooruitblik 2013 gepresenteerde mijlpalen/planningen. Voor de volledigheid is deze vooruitblik 2013 opgenomen in deze VGR.
Waar het de vooruitblik 2014 betreft, beperkt de VGR zich naast vermeldenswaardige informatie over of ontwikkelingen rond de projecten tot het weergeven van informatie over mijlpalen / planningen. Ook hier betreft het een rapportage op hoofdlijnen. Voor meer achtergrond wordt verwezen naar de website www.rsp-projecten.nl.

RUIMTELIJK-ECONONOMISCH PROGRAMMA

Voortgang gedecentraliseerde middelen (SNN)

Algemeen
In 2012 is het rijksdeel van het Ruimtelijk Economisch Programma (REP) door het ministerie van EZ gedecentraliseerd naar de drie Noordelijke provincies. Besluiten over toekenningen worden genomen op het niveau van het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN) dat daarbij zorgt voor afstemming met het nationale Topsectorenbeleid in overleg met het ministerie van EZ.

Projecten
In 2013 zijn vanuit deze gedecentraliseerde middelen alleen door de provincie Fryslân projecten beschikt. Het betreft de projecten Diary Campus en Wetsus.

Voortgang regionaal (per provincie)
De invulling van het regionale deel van de rijksbijdrage (rijksbijdrage REP-regio) en de regionale bijdrage is een verantwoordelijkheid van de betrokken provincies. Iedere provincie heeft hierbij de volledige zeggenschap over de selectie van en besluitvorming over de projecten.
Groningen
In 2013 zijn door Groningen aan een tweetal projecten REP-middelen toegekend. Het betreft de projecten 'Versnellingsagenda 2.0, programma Arbeidsmarkt' en het project 'Vaarverbinding Woldmeer'. In Groningen resteert nu nog een bedrag van € 26 miljoen dat de komende jaren kan worden toegekend.
Drenthe
In Drenthe zijn in 2013 geen REP middelen toegekend.
Fryslân
In Fryslân zijn in 2013 voor de volgende projecten REP middelen toegekend: Innovatie cluster Drachten, Diary Campus, Thialf, Energy Valley en Afsluitdijk. In Fryslân resteert voor toekenning nog een bedrag van € 13 miljoen.
Flevoland
Vanuit Flevoland is in 2012 circa € 1,4 mln. beschikbaar gesteld aan IenM voor de voorbereiding van de N50 Ens Emmeloord. De verwachting is nu dat eind november het Ontwerp Tracebesluit (OTB) aan de minister wordt aangeboden. Daarnaast zijn in 2013 voor het project 'CompoWorld 2de tranche' middelen uit het REP toegekend. In totaal is tot nu toe € 18 mln. gecommitteerd en resteert € 20 mln. voor projecten in de periode 2014-2020.

[1] In de verslagen van het BO-MIRT en het MIRT projectenboek wordt ook al gerapporteerd over de voortgang van het RSP.

CONCRETE BEREIKBAARHEIDSPROJECTEN

Algemeen
De lijst met concrete projecten is limitatief en bestaat uit de volgende projecten:
1. A7 Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) fase 2;
2. Bereikbaarheid Leeuwarden;
3. Bereikbaarheid Assen;
4. N50 Ramspol - Ens;
5. Openbaar Vervoer.

Daarnaast is conform de Motie Koopmans[2] € 166 miljoen beschikbaar gesteld voor maatregelen op het noordelijke kernnet spoor.

De voortgang van al deze projecten wordt besproken in het bestuurlijk overleg MIRT.

Ad 1. A7 Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG)

Vooruitblik 2013 :
Het Tracé besluit (TB) moet in 2013 worden vastgesteld. Inzet is dat het definitieve plan voor het project eind 2013 onherroepelijk is verklaard door de Raad van State.

Voortgang 2013:
De bezuinigingen uit het Lente- en aanvullende Regeerakkoord van 2012 en herstel geluidsregister (in het kader van SWUNG) hebben tot gevolg gehad dat de planning is herijkt. Het OTB is op 20 augustus 2013 door de minister van IenM vastgesteld. Het OTB-MER en Ontwerp Inrichtingsplannen voor het onderliggend wegennet zijn in de periode 30 augustus t/m 10 oktober 2013 ter inzage gelegd.

Vooruitblik 2014:
Planning is om het TB in het eerste halfjaar van 2014 vast te stellen.

Ad 2. Bereikbaarheid Leeuwarden

Vooruitblik 2013:
- De uitvoering van twee aquaducten in het project Haak (noordelijk deel) en voor de Westelijke Invalsweg (WIW) zullen verder worden opgestart/uitgevoerd.
- De spoorse onderdelen zullen verder worden uitgevoerd.
- Het zuidelijk deel van Drachtsterweg e.o. wordt aanbesteed en de werkzaamheden worden opgestart.

Voortgang 2013:
De aanbesteding van het laatste deel van de infrastructuur voor de N31 (Haak Noord) is volgens plan afgerond. Naast het deel van de nieuwe N31 en de Noordwestelijke Invalsweg zijn er, samen met de gemeente Menameradiel, een aantal leuke gebiedsontwikkelingsprojecten meegenomen in de aanbesteding. Het inschuiven van 5 spoorkruisingen is succesvol verlopen.
De voorbereiding van de realisatie van de verdiepte ligging (inclusief aquaduct) van de Drachtsterweg is in volle gang. 2013 staat bij de Drachtsterweg in het teken van toetsing van ingediende documenten van de aannemer. Het onderdeel "Fiets-/sloepenroute Wiarda" wordt nog dit jaar aanbesteed.

Vooruitblik 2014:
Project Haak: De tussentijdse mijlpaal van ingebruikname van het aquaduct in de WIW (juni 2014) is verschoven naar het laatste kwartaal van 2014. De ingebruikname van het totale verkeerssysteem Haak/WIW (december 2014) blijft daarmee overeind.
Drachtsterweg: 1e kwartaal start de uitvoering van het aquaduct en verdiepte ligging.

---

[2] Tweede Kamer, vergaderjaar 2007-2008, 27.658, nr. 41.

Ad 3. Bereikbaarheid Assen: FlorijnAs

De Blauwe As
Vooruitblik 2013:
Project bevindt zich in de realisatiefase.

Voortgang 2013:
De uitvoering van deelgebied 1, te weten de westelijke sluis en openbare ruimte, wordt in 2013 afgerond. De uitvoering van de openbare ruimte in deelgebied 2 begint in 2013 en wordt voltooid in 2014. In 2013 worden de aanbestedingsprocedures voor alle (auto)bruggen afgerond.

Vooruitblik 2014:
- Start van de uitvoering van de autobruggen, voltooiing hiervan is gepland eind 2015.
- Start van de uitvoering van de sluis in de Havenkade.
- Begin 2016 is het project Blauwe As klaar.

Stationsgebied
Vooruitblik 2013:
Project bevindt zich in de planuitwerkingsfase.

Voortgang 2013:
Het stedenbouwkundig plan is door de gemeenteraad van Assen vastgesteld. De spoorse partners NS en ProRail zijn intensief betrokken bij dit proces. In 2013 wordt een Beeldkwaliteits Plan opgesteld. Het globale inrichtingsplan openbare ruimte voor het totale stationsgebied wordt opgestart en begin 2014 afgerond. Er zijn met NS en ProRail werkgroepen gestart voor de integrale uitwerking en voorbereiding voor de realisatie.

Vooruitblik 2014:
- Aanbesteding autotunnel, fietstunnel en perrontunnel. De uitvoering is gepland vanaf medio 2015.
- Start voorbereiding voor een nieuw stationsgebouw. In 2015 gaat het in uitvoering.

Stadsboulevard
Vooruitblik 2013:
Project bevindt zich in de planuitwerkingsfase.

Voortgang 2013:
In 2013 is het definitief ontwerp van de Stadsboulevard Noord afgerond. Op basis hiervan is gewerkt aan het opstellen van een nieuw bestemmingsplan Stadsboulevard Noord. De voorbereiding voor een tweetal spoortunnels loopt via ProRail en is in de tweede helft van 2012 gestart. In 2013 is de voorbereiding voor de realisatie van de eerste kruising in volle gang gezet. In afwachting van de definitieve keuze voor de Mandemaattunnel en de spoorzone zal het definitief ontwerp van de Stadsboulevard Zuid aan het einde van 2013 jaar kunnen worden afgerond.

Vooruitblik 2014:
- In 2014 worden de eerste delen van het noordelijk tracé in uitvoering genomen.
- Voor het zuidelijke tracé wordt in 2014 gestart met de voorbereidende werkzaamheden voor de uitvoering. In 2015 en 2016 wordt het grootste deel van de Stadsboulevard in uitvoering genomen.

Assen Zuid
Vooruitblik 2013:
Realisatie start in 2013.

Voortgang 2013:
Het bestemmingsplan om de aansluiting Assen TT op de A28 te kunnen realiseren is in 2012 vastgesteld. De contractvorming voor de aansluiting Assen TT op de A28 is afgerond en de aanbesteding is in 2013 afgerond. De verdubbeling van de N33 is aanbesteed door Rijkswaterstaat.

Vooruitblik 2014:
- Start uitvoering van de aansluiting Assen TT. Afronding in 2015.

Ad 4. N50 Ramspol-Ens

Vooruitblik 2013:
Afronding van de werkzaamheden vindt plaats in 2013.

Voortgang 2013:
Het project (realisatie van de nieuwe Ramspolbrug en verbreding weggedeelte tussen Ens en Ramspol) is volledig afgerond.

Ad 5. Openbaar Vervoer

Dit project bestaat uit de volgende onderdelen:

a. Partiële uitbreiding spoor Groningen - Leeuwarden
Vooruitblik 2013:
Verwacht wordt dat najaar 2013 gestart kan worden met de voorbereiding van de contractering voor de aanbesteding.

Voortgang 2013:
Alle infrastructurele maatregelen ten behoeve van een extra sneltrein zijn vastgesteld door de stuurgroep Leeuwarden-Groningen. Provinciale Staten van Groningen en Fryslân hebben hierover in september 2013 positief beslist. De planologische procedure (MER/OTB) loopt. Eind 2013 starten ook de voorbereidingen voor de contractering.

Vooruitblik 2014:
Het OTB wordt voorbereid en naar verwachting gepubliceerd in het tweede kwartaal van 2014. Daaraan voorafgaand worden informatiemarkten georganiseerd.

b. Station Assen-Zuid en Leeuwarden Werpsterhoek en spoor voor nieuwe stations

1. Station Assen Zuid
Vooruitblik 2013:
Op basis van de resultaten uit de business case wordt aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de technische en financiële haalbaarheid van een evenementenstation. Op termijn kan dit wellicht uitgroeien tot een volwaardig station. Het keerspoor ten behoeve van de pendel Groningen - Assen ($5^e/6^e$ trein) dat bij station Assen-Zuid was voorzien, wordt nu bij station Assen (centraal) gepland.

Voortgang 2013:
Onderzocht wordt of het keerspoor ten behoeve van de pendel Groningen - Assen (5e/6e trein), dat bij station Assen-Zuid was voorzien, nu bij station Assen (centraal) gepland kan worden. Daarmee ligt de prioriteit voor de bereikbaarheid voor het openbaar vervoer bij het station Assen centraal.

Vooruitblik 2014:
- De resultaten van het onderzoek naar de mogelijkheid van een evenementenstation in Assen-Zuid worden bestudeerd.

2. Station Leeuwarden-Werpsterhoek
Vooruitblik 2013:
- aanbesteding en gunning van de bouw van de twee onderdoorgangen
- opstart uitvoering

Voortgang 2013:
De ontwerpen en inpassing van de twee onderdoorgangen zijn vastgesteld in de Stuurgroep Station Werpsterhoek. Provinciale Staten hebben hierover op 18 september 2013 positief besloten. Eind 2013 wordt naar verwachting de aanbesteding gepubliceerd

Vooruitblik 2014:
- gunning van project fase 1 twee onderdoorgangen
- start bouw

c. *Kolibri trein, infra Q-liners en overig*

Trein:
1. Reactivering van de spoorlijn Groningen - Veendam
Sinds mei 2011 rijdt de personentrein tussen Groningen en Veendam. Het project is daarmee afgerond.

2. Doorkoppeling plus upgrade station Groningen (Hoofdstation)
Project is inmiddels ondergebracht in het onder onderdeel Regionaal Mobiliteitsfonds beschreven project 'Knoop Groningen' (project 4).

3. Facelift stations
Vooruitblik 2013:
Het betreft diverse deelprojecten. Deze bevinden zich in de planuitwerkingsfase of realisatiefase.

Voortgang 2013:
Het grootste gedeelte van het pakket aan maatregelen is in 2013 gerealiseerd.

Vooruitblik 2014:
Gestart wordt met het realiseren van het laatste deelproject Stationsoutillage.

Infrastructuur t.b.v. Q-liners en HOV-bus:

4. Aanleggen van businfrastructuur om de reistijd van Q-liners en overige bussen op HOV-lijnen te verkorten.
5. Aanleggen en verbeteren van de kwaliteit van busstations en transferia om de kwaliteit van HOV-bus te verbeteren.

Vooruitblik 2013:
Het betreft diverse deelprojecten. Deze bevinden zich in de planuitwerkingsfase of realisatiefase.

Voortgang 2013:
Provinciale Staten van Groningen hebben in het voorjaar 2013 besloten aan de lijst met geselecteerde projecten toe te voegen het project HOV-as West. De lijst kent nu 28 projecten waarvan er inmiddels 8 zijn beschikt.

Vooruitblik 2014:
De diverse deelprojecten bevinden zich in de planuitwerkingsfase of realisatiefase.

MOTIE KOOPMANS

Algemeen
Conform de Motie Koopmans is vanuit het budget voor Programma Hoofdfrequent Spoorvervoer € 166 miljoen beschikbaar gesteld om intensivering van de treindienst mogelijk te maken en kosteneffectieve maatregelen te treffen om de rijtijden tussen Noord-Nederland en de Randstad te verbeteren. Daarnaast is in lijn met de afsprakenlijst bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 een budget van € 5 miljoen (prijspeil 2007), oorspronkelijk gereserveerd in het kader van reistijd-verbetering Randstad - regio, toegevoegd aan het budget van de Motie Koopmans.
Voor ZwolleSpoort fase II (knelpunt Zwolle-Herfte) is nog geen alternatief beschikbaar dat past binnen de beschikbare financiële middelen. Er zijn daarom in overleg met de betrokken overheden en vervoerders een aantal extra alternatieven ontwikkeld, die medio november worden uitgewerkt ten behoeve van besluitvorming. Over de keuze van het voorkeursalternatief heeft de Staatssecretaris medio december een overleg met de regionale bestuurders. Afstemming met de spoorsector over het voorkeursalternatief vindt eind november plaats.
Voor de projecten Wolvega Om den Noort, Heerenveen Rotstergaatsweg en de optimalisering van de bediening van de spoorbrug van Harinxmakanaal (HRMK) is besloten tot realisatie over te gaan. Momenteel vraagt ProRail voor deze projecten de noodzakelijk subsidie bij IenM aan.

Begin 2013 zijn de bijdragen vanuit de Motie Koopmans aan de verschillende projecten bestuurlijk besproken en vastgesteld. Met de regio dienen nog afspraken gemaakt te worden over beheersing van risico's ten aanzien van de projecten onder de Motie Koopmans.

	Projecten	Bijdrage motie Koopmans	status	Geplande ingebruikname
1.	Infra maatregelen Stationsgebied Groningen	28,6	planstudie	2020
2.	Aanpassing boog Hoogeveen	19,2	planstudie	2018
3.	Seinoptimalisatie Zwolle – Meppel	10,1	reservering	ntb
4.	Vervanging overweg Wolvega Om den Noort	8,8	Aanvraag realisatie	2015
5.	Heerenveen overweg (Rotstergaatsweg)	1,5	Aanvraag realisatie	2015
6.	Versnelling bediening brug Van Harinxmakanaal (HRMK)	2	Aanvraag realisatie	2015
7.	Viersporige halte Groningen Europapark	3,4	gerealiseerd	Opgeleverd
8.	ZwolleSpoort (Knelpunt Zwolle – Herfte)	39,3	reservering	ntb
9.	Bijdrage aan pendel Groningen – Assen	1,7	reservering	2016
10.	Maatregelen t.b.v. treinproduct Zwolle-Leeuwarden	1,8	reservering	ntb
	Studiekosten/programmamanagement t/m 2013	4,3	beschikt	nvt
	Programmamanagement (reservering 2014-2020)	2,0	reservering	nvt
	Totaal	**122,7**		142,8 beschikbaar
	Restant			**20,1**

Bedragen zijn in miljoenen euro's, exclusief BTW en op prijspeil 2011

Het restant van ca. € 20 mln. is gereserveerd in afwachting van de uitkomsten Alternatievenstudie ZwolleSpoort, waarover de Tweede Kamer nog nader geïnformeerd wordt.

Vooruitblik 2014

In 2014 wordt gestart met de voorbereiding van de uitvoering van de projecten Wolvega, Heerenveen en spoorbrug HRMK. In december 2013 is besluitvorming gepland voor de projecten ZwolleSpoort fase II en Spoorknoop Groningen. Dat betekent dat in 2014 gestart wordt met de uitwerking van het voorkeursalternatief ZwolleSpoort fase II en dat voor de spoorknoop Groningen de voorbereiding van de realisatie wordt gestart.
Voor de boog Hoogeveen wordt in 2014 verwacht dat het besluit over te gaan tot realisatie kan worden genomen.

REGIONAAL MOBILITEITSFONDS (RMf)

Algemeen

De in eerdere VGR's opgenomen projecten spoorlijn Heerenveen - Drachten - Groningen en het project Kolibri RegioTram vinden geen doorgang. De vrijgevallen middelen zijn inmiddels toebedeeld aan bestaande en enkele nieuwe projecten.

Noord-Nederland maakt gebruik van het mobiliteitsfonds voor de volgende projecten:
1. Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Emmen-Centrum;
2. Spoorlijn Zwolle - Coevorden - Emmen;
3. Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Heerenveen/Investeringsagenda Drachten - Heerenveen;
4. Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Groningen Centrale Zone;
5. Bereikbaarheid Lauwersmeergebied;
6. Bereikbaarheid Veenkoloniën;
7. A6/A7 Knooppunt Joure;
8. N31 Harlingen (traverse Harlingen) en gebiedsontwikkeling Harlingen;
9. Gebiedsontwikkeling Noordoost Fryslân / Centrale As;
10. IGO Coevorden Stationsomgeving en Coevorden-Zuid;
11. N381 Drachten-Drentse grens;
12. Openbaar Vervoer in stad Groningen;
13. Verbetering busverbinding corridor West;
14. Maatregelen verkorting reistijd spoor Groningen-Bremen.

Voortgang

Ad 1. Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Emmen-Centrum

Vooruitblik 2013:
Het deelproject Ondertunneling Hondsrugweg zit in de realisatiefase. Het deelproject Upgrading Boermarkeweg doorloopt de verkenningsfase. Het deelproject aanpassingen aansluitingen N34 doorloopt de fase van planuitwerking.

Voortgang 2013:
Begin 2013 zijn de voorbereidende werkzaamheden van de bouw van de Hondsrugwegtunnel gestart. De omgevingsvergunning is verleend, waarna de bouw van de Hondsrugwegtunnel van start is gegaan.
In het 1e kwartaal 2013 is de 1e fase reconstructie Boermarkeweg afgerond. De 2e fase reconstructie Boermarkeweg en de aanpassingen aansluitingen N34 doorlopen de verkenningsfase. Nadere concretisering van deze onderdelen vindt in 2013 in samenspraak met de provincie en in samenhang met het gemeentelijk verkeer-en vervoerplan plaats.

Vooruitblik 2014:
De bouw van de Hondsrugwegtunnel zal worden afgerond. De oplevering staat gepland voor december 2014.

Ad 2. Spoorlijn Zwolle - Coevorden - Emmen

Vooruitblik 2013:
In 2013 zal de studie naar partiële spoorverdubbeling Emmen-Zuid gereed zijn en zal gestudeerd worden op rijtijdversnellingsmaatregelen tussen Coevorden en Nieuw Amsterdam.

Voortgang 2013:
Sinds december 2012 wordt de treindienst Zwolle - Emmen gereden met nieuw materieel en een uitgebreide dienstregeling. De frequentieverhoging tussen Zwolle en Coevorden wordt als zeer positief ervaren en het aantal reizigers is toegenomen. In 2013 wordt gekeken naar de 'noodzakelijke' maatregelen voor een verder uitbreiding van de dienstregeling tussen Coevorden en Emmen. ProRail heeft een eerste ontwerp en kostenraming afgegeven voor het 2e spoor en 2e perron bij station Emmen Zuid. De kosten liggen tussen de € 10 - 16 miljoen.

Vooruitblik 2014:
Bepaald wordt welke maatregelen uitgevoerd gaan worden en of de dienstregeling in de toekomst verder uitgebreid gaat worden. Hierbij spelen ook de jaarlijkse lasten een belangrijke rol. Er is nog discussie over de beheer- en instandhoudingskosten.

Ad 3. Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Heerenveen (investeringsagenda Drachten – Heerenveen)

Vooruitblik 2013:
De gemeente Heerenveen brengt het plan onder in een gemeentelijk structuurplan.

Voortgang 2013:
Project lag stil nadat gemeente zich genoodzaakt zag de co-financiering in te trekken. Momenteel wordt het project weer opgestart. Op 3 juli hebben Provinciale Staten ingestemd met een alternatieve financiering van het Bereikbaarheidspakket Heerenveen. Hiermee is de weg vrij om een oplossing uit te werken voor de ontsluiting van de stad, internationaal bedrijvenpark Friesland (IBF) en het reguleren van het verkeer tijdens voetbalwedstrijden. Het project is nu onderdeel van de investeringsagenda Drachten – Heerenveen waar de Staten 3 juli mee hebben ingestemd. In deze investeringsagenda zijn naast de bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Heerenveen ook andere infra projecten (bereikbaarheid Drachten) opgenomen die deels beslag leggen op het RMf.

Vooruitblik 2014:
Project bevindt zich in de planuitwerkingsfase.

Ad 4. Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Groningen Centrale Zone

Vooruitblik 2013:
Stationsgebied: De komende periode staan de mogelijke verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde en de verbinding van dit busstation met de Herebrug in de uitwerking centraal.

Knoop Groningen: De komende periode staan verkenningen naar loopstromen en fietsparkeren centraal. Dit mede om de Stuurgroep Stationsgebied in het voorjaar een standpunt in te kunnen laten nemen over de te kiezen transferoplossing. De verwachting is dat Provinciale Staten zich in de loop van 2013 buigt over een realisatiebesluit.

Voortgang 2013:
Stationsgebied: In de nieuwe visie op het openbaar vervoer van de Regio Groningen Assen (HOV-visie) is een tunnel opgenomen voor de bus onder de sporen door op het Hoofdstation Groningen. Met deze tunnel kan in de toekomst zowel een busstation aan de noordzijde als aan de zuidzijde gerealiseerd worden en is de verbinding tussen het busstation en de Herebrug in beide varianten geborgd.

Knoop Groningen: In 2013 is de voorkeursvariant verder uitgewerkt ten aanzien van de sporenlayout en het opstelterrein. De verkenningen naar loopstromen en fietsparkeren zijn afgerond. Aanvullend hierop is een studie uitgevoerd naar het omgevingsdomein. Deze uitwerkingen dienen eind 2013 te resulteren in een keuze voor de sporenlayout en in de keuze voor een tunnel of een passerelle voor de transfer.

Vooruitblik 2014:
In 2014 dient het realisatiebesluit genomen te worden en wordt gestart met de aanbestedingsprocedure.

Ad 5. Bereikbaarheid Lauwersmeergebied

Vooruitblik 2013:
Project bevindt zich deels in de realisatiefase, deels in de verkenningsfase.

Voortgang 2013:
Van de deelprojecten op de voor de regio belangrijke gebiedsontsluiter N361 zijn er 2 in uitvoering. Het project wegomlegging Bedum maakt inmiddels ook onderdeel uit van het project waarvoor Provinciale Staten van Groningen extra middelen RMf hebben gerealiseerd.

Vooruitblik 2014:
Projecten bevinden zich in de verkenningsfase, planuitwerkingsfase of realisatiefase.

Ad 6. Bereikbaarheid Veenkoloniën

Vooruitblik 2013:
De verkenningsfase loopt in 2013 door.

Voortgang 2013:
Begin 2013 hebben Provinciale Staten een planuitwerkingsbesluit genomen voor de reactivering van de spoorlijn Veendam-Stadskanaal. In deze fase zal onder meer onderzoek plaatsvinden op welke wijze het regionaal spoorvervoer en stoomtreinen (van de Museumspoorlijn STAR) gelijktijdig gebruik kunnen maken van het spoor. Ook hebben provinciale Staten ten laste van het RMf extra middelen voor dit project uitgetrokken.

Vooruitblik 2014:
De planuitwerkingsfase wordt doorlopen.

Ad 7. A6/A7 Knooppunt Joure

Vooruitblik 2013:
- contractvoorbereiding afronden en aanbesteden
- afronden onteigening
- het gunnen van het werk

Voortgang 2013:
De minister van IenM heeft besloten geen budget beschikbaar te stellen voor het aquaduct SkarsterRien, het aquaduct zou eerder onderdeel worden van het project Joure. De realisatie-overeenkomst Knooppunt Joure is 17 juni 2013 ondertekend. In het najaar van 2013 wordt besloten op welke manier het project wordt aanbesteed, waarbij betrekken MKB, duurzaamheid en social return belangrijke aandachtspunten zijn. Het Tracebesluit zal naar verwachting nog in 2013 worden genomen.

Vooruitblik 2014:
- afronden onteigening
- het gunnen van het werk
- aannemer start met bouw

Ad 8. N31 Traverse Harlingen

Vooruitblik 2013:
- Realisatieovereenkomst
- contractvoorbereiding afronden en aanbesteden
- afronden onteigening
- het gunnen van het werk

Voortgang 2013:
Op 27 mei 2013 is het uitvoeringsbesluit genomen. Aansluitend is op 31 mei de realisatie-overeenkomst getekend. De contractvoorbereiding vindt plaats. Voor zover gronden niet minnelijk verworven konden worden is een onteigeningsprocedure opgestart.

Vooruitblik 2014:
- De tunnelbak wordt aanbesteed
- Afronden onteigening
- Start van het werk door aannemer

Ad 9. Gebiedsontwikkeling Noordoost Fryslân / Centrale As

Vooruitblik 2013:
- resterende contractvoorbereidingen van deelprojecten van de Centrale As worden afgerond
- Verschillende Europese aanbestedingsprocedures worden doorlopen

- Start van de uitvoeringsbegeleiding van aanbestede deelprojecten.

Voortgang 2013:
In de lopende uitvoeringscontracten zijn gebiedsontwikkelingen geïmplementeerd. In het najaar zal een omvangrijk projectdeel worden aanbesteed.

Vooruitblik 2014:
- Aanleg delen van het traject en realisatie gebiedsontwikkeling
- Tegelijkertijd laatste kavelruilprocessen. Onteigeningsprocedures.

Ad 10. IGO Coevorden Stationsomgeving en Coevorden-Zuid

Vooruitblik 2013:
Project bevindt zich deels in de planuitwerkingsfase en deels in de realisatiefase.

Voortgang 2013:
De gemeenteraad heeft de gebiedsvisie vastgesteld, ingestemd met de aanleg van de Spoorboog en het krediet beschikbaar gesteld. Hiermee is een belangrijke mijlpaal bereikt. De initiatief- en grotendeels de definitie- en ontwerpfase van het project Coevorden-Zuid is daarmee afgerond. Met de vaststelling van de gebiedsvisie is tevens de initiatieffase van de IGO Stationsomgeving afgerond. Er is nog discussie over de beheer- en instandhoudingskosten van het wachtspoor.

Vooruitblik 2014:
- De voorbereidingsfase van Coevorden-Zuid (Spoorboog) wordt afgerond. De uitvoeringsfase van het project staat voor 2015-2016 gepland.
- De uitvoeringswerkzaamheden op het eigendom van de Bentheimer Eisenbahn vinden plaats.
- De definitie- en ontwerpfase van de IGO Stationsomgeving wordt grotendeels afgerond. De voorbereiding- en uitvoeringsfase van enkele ingrepen zal in samenhang met de revitalisering en herprofilering van het bedrijventerrein Holwert-Midden worden opgestart.

Ad 11 N 381 Drachten – Drentse Grens

Vooruitblik 2013:
- afronden aankoop gronden/onteigeningsprocedure
- aanbesteding van de werken
- uitvoering van conditionerende activiteiten zoals verleggen van kabels en leidingen
- tweede helft 2013 start uitvoering

Voortgang 2013:
Het aankoopproces van gronden loopt nog met enkele eigenaren. Het eerste contract (Drachten – Nanningaweg) is in juni 2013 aanbesteed. De activiteiten rond conditionering ligt op schema.

Vooruitblik 2014:
- onteigeningsprocedure afronden
- eerste contract is in uitvoering
- projectdeel tot aan Drentse grens eveneens in uitvoering

Ad 12 Openbaar vervoer in stad Groningen (nieuw)

Nu de RegioTram geen doorgang vindt is een alternatieve invulling voor de bereikbaarheid van de stad Groningen noodzakelijk. Dit om alle extra passagiers die vanuit de regio op het hoofdstation aankomen naar hun bestemming te kunnen brengen. Provinciale Staten van Groningen hebben hiervoor in juli 2013 RMf-middelen uitgetrokken. Dit betekent de uitvoering van een fors pakket aan maatregelen.

Vooruitblik 2014:
Inzet is in 2014 al eerste maatregelen uit dit alternatieve pakket te realiseren.

Ad 13 Verbetering busverbinding corridor West (nieuw)
Bij de besluitvorming over het stopzetten van het proces rond de spoorlijn Groningen-Heerenveen is opnieuw vastgesteld dat er een hoge vervoerswaarde bestaat op de corridor Groningen-Roden-

Leek. Daarom hebben Provinciale Staten van Groningen in het voorjaar 2013 besloten een verkenning te starten naar een hoogwaardige OV-verbinding op deze corridor. Voor dit project hebben de Staten RMf-middelen uitgetrokken. De verkenning zal uitwijzen welke maatregelen het beste voor uitvoering in aanmerking kunnen komen. Daarbij is al wel duidelijk dat een deel van dit bedrag is toebedacht aan de overweg Paterswoldseweg. Met dit project wordt er voor gezorgd dat de tunnel in de Paterswoldseweg verbreed kan worden, zodat ook de busbaan over de tunnelbak van de Paterswoldseweg kan worden gelegd, wat snelheidswinst en een betere betrouwbaarheid oplevert en derhalve ook een hogere kwaliteit en exploitatievoordeel. Deze extra investering is niet alleen een verbetering voor de bereikbaarheid van het Westerkwartier maar heeft ook een positief effect op de spoorlijnen Groningen-Leeuwarden en Groningen richting Sauwerd en de bereikbaarheid van de stad tijdens de ombouw van de Zuidelijke Ringweg.

Vooruitblik 2014:
Project doorloopt de planuitwerkingsfase.

Ad 14 Maatregelen verkorting reistijd spoor Groningen-Bremen (nieuw)

De ambitie van de provincie Groningen is dat de reistijd voor de verbinding Amsterdam–Bremen via Groningen wordt teruggebracht tot 3.30 uur. De opgave is derhalve om de reistijd tussen Groningen-Bremen van 163 minuten terug te brengen tot 83 minuten.
Tegen deze achtergrond hebben Provinciale Staten bij de herbestemming van RMf-middelen besloten RMf-middelen te reserveren voor verbetering van de spoorlijn Groningen-Bremen (Hamburg/Hannover) om te bewerkstelligen dat treinen sneller en effectiever van en naar Duitsland kunnen rijden. Het terugbrengen van de reistijd komt neer op een IC+ status van dit baanvak. De mogelijkheden en consequenties voor het verhogen van de (gemiddelde) snelheid aan Nederlandse en Duitse kant worden nader onderzocht.

Vooruitblik 2014:
Project doorloopt de verkenningsfase.