

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> 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
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/281096

Bijlage(n)
3

Datum 8 december 2017
Betreft Uitkomst bestuurlijke overleggen MIRT

Geachte voorzitter,

Met deze brief melden wij u, mede namens de minister van BZK, de voortgang in het MIRT (1), de uitkomsten van de Bestuurlijke Overleggen MIRT (hierna: BO's MIRT) van dit najaar (2) en de voortgang van een aantal moties en toezeggingen en een aantal voor het MIRT relevante ontwikkelingen (3).

1. Resultaten

In juli van dit jaar bent u op de hoogte gesteld van de voortgang van het MIRT in de eerste helft van 2017 (Kamerstuk 34550-A, 63). Hieronder vindt u een overzicht van de voortgang in de tweede helft van 2017.

Wegen

De afgelopen maanden zijn drie wegen opengesteld. De weggebruikers kunnen sinds medio oktober jl. gebruik maken van het aangepaste knooppunt Joure, waarmee de doorstroming en verkeersveiligheid op de A6 en de A7 is verbeterd. Tevens is de A1/A6 bij Diemen, onderdeel van A1/A6/A9 Schiphol – Amsterdam – Almere (SAA), voor de verwachte mijlpaal opengesteld. Hierdoor is op deze belangrijke hoofdweg meer capaciteit beschikbaar. Sinds de zomer is ook de A1 tussen Apeldoorn-Zuid en Beekbergen opengesteld.

Recent zijn twee startbeslissingen genomen: voor de Suurhoffbrug (N15) en voor de A4 Knooppunt Burgerveen – N14. Op 16 november jl. is het Ontwerp tracébesluit voor de N35 Nijverdal – Wierden ondertekend. Het project voorziet in de opwaardering van de N35 naar een autoweg met in beide richtingen twee rijstroken en in de aanleg van ongelijkvloerse aansluitingen en kruisingen. Het Tracébesluit is voorzien in 2018.

Onderdeel van het lopende MIRT-programma is ook de aanleg van ontbrekende schakels in het hoofdwegennet, zoals de ViA15, A16 Rotterdam (het Tracébesluit is sinds 2 augustus 2017 onherroepelijk), de Blankenburgverbinding en de Ring Utrecht. Zoals aangegeven in het regeerakkoord gaat het kabinet door met deze projecten.

Spoor

Op 16 november is het Tracébesluit Extra Snelrein Groningen-Leeuwarden vastgesteld. Hiermee wordt een extra snelrein tussen Groningen en Leeuwarden gerealiseerd, evenals een spitstrein tussen Zuidhorn en Groningen. In overleg met

de provincies Groningen en Fryslân is besloten dat de provincies vanaf 1 januari 2018 integraal verantwoordelijk zijn voor het project. De werkzaamheden starten in 2018 en duren tot eind 2020. De extra treinen moeten per dienstregeling 2021 gaan rijden.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/281096

Onderdeel van het lopende MIRT-programma is verder een breed pakket aan maatregelen voor de korte en middellange termijn ten behoeve van de betrouwbaarheid en veiligheid van het spoorstelsel en om het openbaar vervoer voor meer reizigers aantrekkelijk te maken. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS), ERTMS, Zwolle-Herfte, Zuidasdok, regionale spooruitbreidingen, grensoverschrijdend spoor, fietsparkeren, de aanpak van overwegen en het goederenvervoer (zoals de Calandbrug). De komende periode worden de resultaten van deze inzet ook echt zichtbaar. In de dienstregeling van 2018 gaat de hoogfrequente dienstregeling tussen Amsterdam en Eindhoven van start (zie ook verderop in deze brief) en zijn er verbeteringen op de trajecten Meppel-Zwolle, Gouda-Alphen en Zwolle-Kampen.

Daarnaast is ook voortgang geboekt in het stedelijk OV. In Amsterdam, Rotterdam en Utrecht worden nieuwe tram- en metroverbindingen in gebruik genomen (Noord/Zuidlijn, Hoekse lijn, Uithoftram Utrecht). Ook is veel geïnvesteerd in fietsenstallingen en zijn grote stappen gezet op het gebied van duurzaamheid, ook door vervoerders en regio's. Zo rijden in 2017 alle elektrische treinen in Nederland volledig op groene stroom (dat komt neer op 1% van het Nederlandse elektriciteitsverbruik en het elektriciteitsverbruik van alle Amsterdamse huishoudens per jaar). Ook bussen worden steeds schoner.

Maritiem

Samen met de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken is op 13 november jl. de eerste schop in de grond gegaan voor de start van de bouw van een van de grootste sluizen ter wereld. Met de Nieuwe Sluis Terneuzen wordt de toegang tot de havengebieden van Gent en Terneuzen vergroot. Naar verwachting vaart eind 2022 het eerste schip door de Nieuwe Sluis.

Water

In de lopende uitvoeringsprogramma's (Hoogwaterbeschermingsprogramma, Maaswerken en Ruimte voor de Rivier) is mooie voortgang geboekt. Zo is Rijkswaterstaat in september gestart met de realisatie van de dijkversterking Houtribdijk. De Houtribdijk scheidt het IJsselmeer van het Markermeer. Een deel van deze dijk wordt versterkt met brede, zandige oevers. Een zandige versterking in een dergelijk groot binnenwater zonder getijden is een wereldwijde primeur. Ook wordt een nieuw natuurgebied (Trintelzand) aangelegd in het Markermeer. Dit draagt – net als de nabijgelegen Marker Wadden – bij aan een betere waterkwaliteit van het Markermeer.

Binnen het programma Maaswerken is dit jaar een belangrijke mijlpaal bereikt. Op 9 november jl. is de oplevering van de hoogwaterdoelstelling Grensmaas gevierd. Over een traject van 43 kilometer is de Maas verdiept en verruimd. Hierdoor zijn bewoners langs de Grensmaas beter beschermd tegen hoogwater.

Inmiddels is voor alle maatregelen van het programma Ruimte voor de Rivier de doelstelling voor waterveiligheid bereikt. Op verzoek van uw Kamer worden momenteel de eidevaluaties, conform de Regeling Grote Projecten, voor de projecten Ruimte voor de Rivier en Zandmaas/Grensmaas (onderdeel van Maaswerken) opgesteld. Dit met het oog op beëindiging van de grootprojectstatus

van beide projecten. Het streven is uw Kamer uiterlijk 1 april 2018 te informeren over de uitkomsten van beide eindevaluaties.

Het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren bevat maatregelen die bijdragen aan de doelen van de Europese Kaderrichtlijn Water. De eerste tranche van maatregelen is in afronding. Zo is begin 2017 de Hemelrijkse Waard langs de Maas opgeleverd, waar in opdracht van Rijkswaterstaat en Natuurmonumenten 225 hectare - vergelijkbaar met 450 voetbalvelden - riviernatuur met een drie kilometer lange nevengeul is ontstaan. Maar ook in het Rijnmondgebied zijn projecten opgeleverd, zoals de Vijfsluizerhaven in Schiedam en De Groote Zaag bij Krimpen aan de Lek, waardoor de kwaliteit van het leefgebied voor planten, dieren én mensen is verbeterd. De tweede tranche is inmiddels in realisatie.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/281096

2. Uitkomsten bestuurlijke overleggen MIRT

Op 6 en 7 december 2017 hebben wij met de vijf MIRT-regio's overleg gevoerd. Tevens is separaat overleg gevoerd met de betrokken bestuurders over het gebiedsgerichte programma Goederenvervoercorridors.

Deze overleggen zijn van groot belang: de korte termijnprognoses van het KiM en lange termijnprognoses in de NMCA laten zien dat de komende jaren en na uitvoering van het huidige MIRT-programma opgaven blijven bestaan. De grootste opgaven zien we met name in, rond en tussen de grote steden en voor het goederenvervoer op de achterlandverbindingen. Door de aantrekkende economie en de toenemende verstedelijking ontstaan weer nieuwe bereikbaarheidsopgaven. Het zijn complexe opgaven over meerdere modaliteiten. Het opvangen van de mobiliteitsgroei vraagt om een aanpak die de robuustheid en betrouwbaarheid van de infrastructuurnetwerken op orde houdt en toekomstige capaciteitsknelpunten op en tussen de modaliteiten aanpakt. Om dit te realiseren is samenwerking met de regio cruciaal. Samen werken we aan een slim en duurzaam mobiliteitssysteem waarvan de delen naadloos op elkaar aansluiten. Innovatie biedt daarbij enorme kansen. De technologische ontwikkeling biedt de mogelijkheid om uiteindelijk tot een meer geïntegreerd vervoerssysteem te komen dat steeds schoner wordt.

Met het regeerakkoord komen tot 2030 extra middelen beschikbaar voor infrastructuur. Dit maakt het mogelijk om deze kabinetsperiode nieuwe projecten te starten of lopende projecten te versnellen. De middelen zijn echter onvoldoende om alle opgaven op te pakken. We zullen dus prioriteiten moeten stellen.

Tijdens de afgelopen BO's hebben wij aangegeven nieuwe investeringen af te willen wegen op basis van de volgende criteria:

- Is het een prioriteit uit het regeerakkoord?
- Gaat het om potentiële opgaven uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA)?
- Is de regio bereid tot cofinanciering?

Hierbij kijken we niet alleen naar infrastructuuro oplossingen, maar ook naar hoe we de opgaven slimmer en duurzamer kunnen oppakken. Ook veiligheid is van belang, zowel op de weg, het spoor als over het water. Daarnaast gaan we extra investeren in de fiets. Ook hiervoor is extra geld beschikbaar. Integraal onderdeel van de prioriteiten is daarnaast de financiering van beheer en onderhoud en vervanging en renovatie ('vernieuwen, verjongen, verduurzamen') en de realisatie van het bestaande programma. De verkenningen waarvoor in de Bestuurlijke Overleggen afspraken zijn gemaakt, worden volgens de nieuwe MIRT-spelregels uitgevoerd.

Met name in grootstedelijke regio's grijpen opgaven op het gebied van economie, woningbouw, leefbaarheid en bereikbaarheid sterk op elkaar in. Om die opgaven effectief aan te pakken, hebben wij in dit BO MIRT met de regionale partners afgesproken door te gaan met gebiedsgerichte programma's. Daarbij is afgesproken dat Rijk en regio op basis van adaptiviteit en wederkerigheid samenwerken. Binnen de programma's wordt ook uitwerking gegeven aan onder meer opgaven op het gebied van bereikbaarheid en verstedelijking maar ook aan thema's zoals innovatie, fiets en duurzame mobiliteit.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/281096

De NMCA laat zien dat we voor grote uitdagingen staan op het gebied van het OV en spoor, onder andere door een groei van het aantal reizigerskilometers op het spoor met minimaal 25% tot 2030. Het openbaar vervoer groeit ieder jaar en ook daar worden de drukste routes steeds drukker. Op het spoor neemt de benutting door extra treinritten steeds verder toe. Voor het openbaar vervoer en het spoor ligt er tot 2030 al een flink programma dat we grotendeels in uitvoering hebben. De komende periode worden de resultaten van deze inzet zichtbaar. Onze inzet is om met de extra middelen uit het regeerakkoord het bestaande systeem te versterken, maar ook om eerste stappen te zetten ten aanzien van het realiseren van het Toekomstbeeld OV. Dit doen wij door in te zetten op het versterken van de zwaarbelaste verbindingen tussen de grote steden, een hoogwaardig regionaal en stedelijke openbaar vervoer, goede internationale verbindingen voor personen en goederen en door het verbeteren van de veiligheid, het aanjagen van innovatie en duurzame mobiliteit. Aan de Landelijke OV en Spoortafel van 23 november jl. hebben Rijk en regio hier afspraken over gemaakt. U heeft hier recent een brief over ontvangen.

Wij voeren daarnaast een omvangrijk investeringsprogramma uit voor wegen. Het gaat om de aanpak van de meest urgente knelpunten als de Ring Utrecht en A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere en het realiseren van ontbrekende schakels in het netwerk, zoals de VIA15, A16 Rotterdam en de Blankenburgverbinding. In totaal wordt er tot 2030 nog meer dan 1000 km aan rijstroken aangelegd. Daarmee zijn wij er niet. De NMCA 2017 laat zien dat er knelpunten ontstaan in, tussen en rond de grote steden. Met de extra middelen in het Infrastructuurfonds zetten wij, samen met de regionale partners, in op het aanpakken van deze opgaven.

Voor de korte termijn aanpak wordt €100 miljoen beschikbaar gesteld om de files op de hele drukke wegen te verminderen. De File-aanpak 2020 van Rijkswaterstaat maakt daar onderdeel van uit. Rijkswaterstaat stelt makkelijker spitsstroken open en gaat daar waar mogelijk met enkele kleine aanpassingen van de weg de doorstroming verbeteren. Aan dit programma wordt een impuls gegeven. Op meer plekken wordt de weginrichting verbeterd. Ook wordt het incidentmanagement geïntensiveerd. Door meer in te zetten op het informeren van de weggebruiker worden routekeuzes slimmer en reistijden betrouwbaarder. In het eerste kwartaal van 2018 informeren wij u nader over de maatregelen die Rijkswaterstaat nu uitwerkt.

Verkeersveiligheid is een prioriteit en verdient onze volle aandacht. Daarom blijven we verder investeren in de verbetering van de veiligheid van de N-wegen, zoals ook opgenomen in het regeerakkoord. Bij aansluitingen tussen de zogenaamde Rijks-N-wegen en regionale wegen willen wij hierover afspraken maken met de provincies. Voor deze aanpak stel ik €50 miljoen beschikbaar, die zal worden toegevoegd aan het reeds lopende programma Meer Veilig. Daarnaast

zullen wij ook samen met de partners verder investeren om de veiligheid op de N-wegen te vergroten.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/281096

De komende jaren wordt ook fors geïnvesteerd in vaarwegen. De bouw van de zeesluis Terneuzen is gestart en de realisatie van de Beatrixsluizen en sluis Eefde is in volle gang. Hiermee spelen we in op de toekomst en worden wachttijden bij sluizen op belangrijke routes sterk gereduceerd. In Rotterdam wordt de Nieuwe Waterweg verdiept zodat grotere zeeschepen het havengebied beter kunnen bereiken. In lijn met het regeerakkoord en de NMCA zetten we verder in op opwaardering van sluizen in Zeeland en kijken wij op de goederencorridors naar ligplaatsen en kades die multimodaal vervoer kunnen ondersteunen. Verder worden de mogelijkheden onderzocht om de bediening van sluizen en bruggen beter af te stemmen. Allemaal belangrijk om de ruimte op vaarwegen beter te kunnen benutten.

In het regeerakkoord is aangekondigd dat het Infrastructuurfonds wordt omgevormd tot het Mobiliteitsfonds. Kern van het fonds is dat niet langer de modaliteit maar de mobiliteit centraal staat. Tot 2030 zijn de financiële middelen verdeeld tussen de traditionele modaliteiten: 'wegen', 'spoorwegen' en 'vaarwegen'. Vanaf 2030 gaan we werken aan een nieuwe indeling die aansluit op de agenda voor slimme en duurzame mobiliteit. Deze omvat in ieder geval een apart budget voor beheer en onderhoud, een budget voor het beter benutten van bestaande infrastructuur, het stimuleren van intelligente transportsystemen (ITS) als de zelfrijdende auto, CO₂-neutrale oplossingen en Mobility as a Service (MaaS), en een budget voor de aanleg van nieuwe infrastructuur om knelpunten op te lossen. In 2018 gaan we aan de slag met de uitwerking van de kaders en de spelregels van het Mobiliteitsfonds, waarbij we de bestuurlijke partners betrekken.

Naast bereikbaarheid maakt ook water onderdeel uit van het MIRT. Er liggen grote opgaven, zowel op het gebied van waterveiligheid als op het gebied van waterkwaliteit. Hieraan wordt gewerkt onder andere in het kader van het Deltaprogramma, het Deltaplan Zoetwater, het Hoogwaterbeschermingsprogramma, Maaswerken en Ruimte voor de Rivier. In het regeerakkoord is opgenomen dat de uitvoering van het Deltaprogramma wordt voortgezet. Daarbij zal meer dan ooit de nadruk worden gelegd op het klimaatbestendig en waterrobuust inrichten van Nederland. Daaraan werken gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk landsdekkend samen in het kader van het deltaplan ruimtelijke adaptatie.

Een nauwe relatie tussen ruimtelijke ordening en infrastructuur is essentieel voor de economische ontwikkeling en de concurrentiepositie van Nederland. Met de 'R' uit het MIRT krijgt deze relatie verder betekenis. Daarnaast dragen de Nationale Omgevingsvisie (NOVI), de Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie (REOS) en de realisatie van woningen op een slimme plek, bij aan een goede inrichting van Nederland.

Tijdens de afgelopen BO's hebben wij met de regio goede afspraken kunnen maken. Hieronder treft u, in het kort, de gemaakte afspraken aan per MIRT-regio en voor het programma Goederenvervoercorridors. Voor een volledig overzicht van de gemaakte afspraken wordt verwezen naar de afsprakenlijst in de bijlage.

Regio Zuidwest-Nederland

Op het BO MIRT 2016 is afgesproken dat Rijk en regio een programma-aanpak voor de regio Rotterdam-Den Haag zullen ontwikkelen. In 2017 hebben Rijk en regio dit gezamenlijk opgepakt en we erkennen daarmee de bereikbaarheidsopgaven in de regio Rotterdam-Den Haag. Rijk en regio starten daarom het gebiedsgerichte Programma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag. De regio heeft aangegeven fors bij te willen dragen aan de cofinanciering van het programma en daarnaast wederkerigheid te willen organiseren door nieuwe woningen te bundelen rond het hoogwaardig openbaar vervoer waaronder de Oude Lijn.

Doel van het programma is om de bereikbaarheid te verbeteren en daarmee bij te dragen aan een sterke economie, een aantrekkelijk leefmilieu en aan kansen voor mensen in de regio. Daarvoor wordt ingezet op een integrale benadering van verstedelijking (waaronder de woningbouwopgaven) en bereikbaarheid, slimme investeringen en gedeeld eigenaarschap in de samenwerking en uitvoering van het programma. Op basis van de uitkomsten van het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag is besloten het programma te focussen op slimme netwerken (wegen, fietsen), metropolitaan OV en logistiek in en om de stad. In 2018 worden verschillende uitwerkingen gemaakt die aansluiten bij deze focus en bij de prioriteiten van het regeerakkoord (oplossen NMCA-knelpunten, versterking OV in stedelijke regio's).

Het programma bevat een Korte Termijn Aanpak, waarin waar nodig samen met het bedrijfsleven, maatregelen op het gebied van (hoogwaardig) OV, smart mobility, ketenmobiliteit, fiets, vraagsturing en de aanpak van de verkeersdoorstroming op aansluitingen op het Hoofdwegennet (aansluitingen HWN/OWN) worden ontwikkeld die gezamenlijk (50%-50%) worden bekostigd. Voor de aansluitingen HWN/OWN is afgesproken om in 2018 samen €6 miljoen te investeren.

Voorgesteld is om in 2018 binnen het Programma twee MIRT-verkenningen te starten naar een multimodale Oeververbinding Rotterdam en naar de OV-ontsluiting van de Binckhorst/Central Innovation District in Den Haag. Vanwege het voorsnog ontbreken van zicht op 75% van de financiering van de meest voor de hand liggende oplossing voor beide verkenningen, zal voor beide opgaven een pre-verkenningfase worden gestart. In februari wordt opnieuw op bestuurlijk niveau gesproken. Het Rijk zal participeren in de door de regio getrokken gebiedsuitwerkingen Voorne-Putten, Greenport Westland en Zoetermeer. Rijk en regio zullen in 2018 een werkplaats OV, Duurzaamheid en Ruimte starten waarin een ontwikkelstrategie zal worden ontwikkeld voor het versterken van het metropolitane OV in combinatie met verstedelijking langs de backbones van het OV (oude Lijn en Randstadrail). Deze werkplaats zal bijdragen aan de netwerkuitwerking die wordt gemaakt in het kader van het Toekomstbeeld OV.

Mobiliteitsuitdagingen in dunbevolkte gebieden

In nauwe samenwerking tussen Rijk, regio en stakeholders wordt een regionale strategie ontwikkeld, ten behoeve van het bereikbaar houden van voorzieningen en - daarmee - het aantrekkelijk houden van Zeeland als woon-, leef- en vestigingsregio (sociale en economische meerwaarde). We ondersteunen daarbij een regionale pilot op het gebied van grensoverschrijdend OV en Mobility as a Service (MaaS), met als doel dat reizigers in grensgebieden in de toekomst gemakkelijk en met één vervoersbewijs kunnen reizen.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/281096

N59

Voor de N59 bekostigt de regio maatregelen voor doorstroming en duurzaamheid, en draagt daarnaast bij aan de verkeersveiligheidsmaatregelen. De regionale bijdrage is €10,4 miljoen. Het Rijk stelt €5 miljoen ter beschikking voor de verkeersveiligheid. De effecten van de getroffen maatregelen op verkeersveiligheid en doorstroming worden gemonitord. Rijk en regio hebben afgesproken dat een verbreding van de verbinding alleen aan de orde kan zijn als de noodzaak daarvoor uit de NMCA blijkt.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/281096

Spoorwegemplacement Schiedam

Rijk en regio hebben afgesproken, gelet op de positieve tussenresultaten van de studie naar de aanpassing van de spoorconfiguratie van het emplacement Schiedam de volgende stap te zetten en door te gaan met het tweede deel van de ontwerpopdracht tot het niveau van het realisatiebesluit.

De eindresultaten van de volgende ontwerpfase met bijbehorende kostenraming zijn leidend voor besluitvorming over een realisatiebesluit. Ten aanzien van de kostenverdeling is afgesproken dat dat er op basis van 50/50 een volgende fase ingegaan wordt tot een gemeenschappelijk maximum van €40 miljoen euro exclusief BTW. Indien de kosten bij het nemen van het realisatiebesluit hoger zijn, wordt er opnieuw over de financiering van het extra bedrag gesproken.

Spoorcorridor Leiden-Utrecht

De betrokken partijen (de provincies Zuid-Holland en Utrecht, gemeenten Utrecht en Leiden, ProRail, NS en het ministerie van IenW) hebben besloten om het kansrijke alternatief de 'Versnelde Intercity'-variant verder gezamenlijk te onderzoeken om medio 2018 tot definitieve afspraken te komen.

Regio Zuid-Nederland

Rijk en regio zetten zich in op het versterken van de internationale positie, goede (inter)nationale bereikbaarheid en een concurrerend vestigingsklimaat in Zuid-Nederland:

- Voor de A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught starten we met een gebiedsgerichte en adaptieve aanpak, met een pakket quick-wins voor de korte termijn en een verkenning voor de lange termijn. Voor de A58 Tilburg – Breda wordt een verkenning gestart binnen het programma SmartwayZ.NL. In beide projecten kijken we expliciet naar innovatieve, slimme en duurzame maatregelen.
- Voor de verdere ontwikkeling van Eindhoven Centraal, nemen we de propositie Eindhoven Internationale Knoop XL van de regio als uitgangspunt. Daarbij werken we programmatisch in tranches en vanuit een gedeelde visie voor de lange termijn. De eerste tranche maatregelen bestaat uit HOV-3, fietsenkelder Stationsplein Zuid-district E en de spoorverbinding Eindhoven – Düsseldorf. Over de spoorverbinding wordt u middels een aparte kamerbrief geïnformeerd. Rijk en regio reserveren voor de uitvoering van het maatregelenpakket uit de eerste tranche ieder €10 miljoen. Het openbaar vervoer is van betekenis om het vestigingsklimaat van de regio verder te versterken. Er zal worden onderzocht wat nodig is voor de verbetering van de bereikbaarheid, de robuustheid en hoge kwaliteit van het vervoer per spoor in Zuid-Nederland via het hoofdrailnet (inclusief het station Eindhoven Centraal) en er wordt gekeken naar de mogelijkheden voor het regionaal openbaar vervoer passend bij de gebiedsontwikkeling. Dit is input voor het regionaal OV toekomstbeeld in 2019.

- Voor Eindhoven Airport zijn we een gezamenlijk traject met de regio gestart om te komen tot besluitvorming over de ontwikkeling na 2019. De eerste fase bestaat uit het opstellen van een gezamenlijke feitenbasis. Deze wordt gezamenlijk met alle betrokken partijen, en in samenhang met de nog op te stellen Luchtvaartnota, gebruikt om tot besluitvorming te komen over de verlenging van de civiele medegebruiksvergunning van Eindhoven Airport en – bij eventuele groei – het wijzigen van het vigerende luchthavenbesluit.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/281096

Bovenstaande projecten dragen ook bij aan de Mainportstatus en de Brainport Actieagenda. Tijdens het BO MIRT is tevens de Ruimtelijk-Economische Agenda West- en Hart van Brabant aangeboden. Het Rijk zal op korte termijn met de regio spreken over de rijksbetrokkenheid bij de verdere uitwerking van deze agenda om zo de toekomstbestendigheid van de regionale economie te versterken.

Wilhelminakanaal

Het ministerie van IenW, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Tilburg werken samen aan de verbreding van het Wilhelminakanaal om dit kanaal bereikbaar te maken voor klasse IV-binnenvaartschepen. Tijdens de aanleg zijn nadere onderzoeken uitgevoerd en afgerond. Op basis van die onderzoeken is geconcludeerd dat in de regio geen draagvlak is voor een laagwaterpeiloplossing. In het BO MIRT hebben Rijk en regio besloten om te kiezen voor herbouw van sluis II. Door deze te herbouwen en geschikt te maken voor klasse IV-schepen wordt het waterpeil niet verlaagd. Rijk en regio dragen de kosten van deze structurele oplossing volgens de verdeelsleutel van 70-15-15% en de voorbereiding van de herbouw wordt zo spoedig mogelijk voortgezet.

Deltaprogramma Maas

Vorig jaar is met de regio een omvangrijk korte termijnpakket afgesproken om waterveiligheidsdoelen te combineren met ruimtelijk economische doelen. In het BO hebben we geconcludeerd dat het programma goed op schema ligt. Enige uitzondering was Meer Maas Meer Venlo, maar ook op dat onderdeel is inmiddels overeenstemming bereikt over de scope. De ervaringen met het programma bieden ook voldoende aanknopingspunten om komend jaar met elkaar afspraken te maken over de manier waarop op lange termijn dijkversterking, rivierverruiming en gebiedsontwikkeling samengaan voor een veilige Maas.

Ruimtelijke Adaptatie

Nadrukkelijk speelt in Zuid-Nederland ook de problematiek van het omgaan met extreem weer (klimaatadaptatie), waarvoor de regio in het voorjaar van 2017 een uitnodiging 'Versneld aan de slag met klimaatadaptatie' aan het Rijk heeft aangeboden. De komende tijd zullen we in constructieve samenwerking de aanpak concreter maken, waarbij we uitgaan van de trits weten – willen – werken, conform het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie.

Grensoverschrijdende verbindingen

Deze kabinetsperiode kijken we naar de mogelijkheden om grensoverschrijdende verbindingen te verbeteren. In het regeerakkoord zijn een aantal verbindingen specifiek benoemd. IenW start in afstemming met de provincie Limburg een haalbaarheidsonderzoek naar de reactivering van de spoorlijn Weert – Hamont ten behoeve van personenvervoer. Naast inzicht in kosten en baten van deze verbinding, zal gezocht moeten worden naar een mogelijke vervoerder. Deze verbinding maakt immers geen deel uit van de nationale of regionale vervoersconcessie.

Het afgelopen jaar hebben Rijk en regio de mogelijkheden verkend voor het verbeteren van het overleg met onze buurlanden. Het doel van een dergelijk overleg is het scheppen van de mogelijkheid om een strategisch gesprek te voeren ten aanzien van infrastructuur, water en duurzame ruimtelijk-economische ontwikkeling. Zeker met Vlaanderen zijn de gesprekken voortvarend en veelbelovend, vandaar dat we voornemens zijn in 2018 een eerste Grenslandagenda MIRT te organiseren. Ook met de Duitse partners lopen intensieve gesprekken over de verschillende grensoverschrijdende verbindingen.

Station Grubbenvorst

Conform de toezegging aan uw Kamer is deze week gesproken met de provincie Limburg om te kijken of we nog een oplossing kunnen vinden voor de financiering van het resterende tekort bij de opwaardering van de Maaslijn, waarbij station Grubbenvorst zou kunnen worden gerealiseerd. Zoals eerder aangegeven kan hier vanuit het Rijk een subsidie van €6,5 miljoen aan worden verleend. Bij de begrotingsbehandeling is reeds aangegeven dat we geen aanknopingspunten zagen voor extra rijks geld. Ondanks een indringend appèl van de provincie Limburg en het onderzoeken van verschillende opties, hebben Rijk en regio samen geconcludeerd dat er op dit moment geen perspectief is om het station Grubbenvorst in de scope van de opwaardering van de Maaslijn mee te nemen. Dit laat onverlet dat ook na afronding van de opwaardering van de Maaslijn, de eventuele realisatie van een station op deze locatie in de toekomst mogelijk blijft.

Programma Goederenvervoercorridors

De gezamenlijke corridorpartijen (het ministerie van IenW, de provincies Gelderland, Limburg, Noord-Brabant en Zuid-Holland, het Havenbedrijf Rotterdam mede namens de Topsector Logistiek) hebben tijdens het Bestuurlijk Overleg hun commitment voor de gezamenlijke aanpak van de Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost uitgesproken. Door gezamenlijke focus aan te brengen op een selectief aantal bovengemiddelde logistieke knooppunten, kan het efficiënter gebruik van multimodale vervoerssystemen worden vergroot. Een gezamenlijke en integrale corridoraanpak draagt hiermee bij aan duidelijkheid over en samenhang in de ruimtelijke ontwikkeling van knooppunten en bedrijventerreinen langs de corridor. De partijen zijn akkoord gegaan met de prioritering en de uitwerking in plannen van aanpak van de gezamenlijk benoemde acties die een bijdrage leveren aan een slim en duurzamer transport en aan het verbinden van de vervoerssystemen weg, water en spoor op de Goederencorridors. Innovatie en technologische ontwikkelingen spelen bij het zoeken naar oplossingen een prominente rol. Gedacht kan worden aan de mogelijkheden van smart mobility, truck platooning en autonoom (zelfsturend) transport. Ook de versterkte toepassing van ICT en big data zullen de gemiddelde beladingsgraad en papierloos vervoer naar een hoger niveau tillen.

Ten aanzien van de A15 hebben partijen afgesproken om, mede op basis van de reservering vanuit het Rijk van €200 miljoen voor de Goederencorridor Oost, voor de zomer van 2018 een brede MIRT-verkenning A15 te starten waar in ieder geval het NMCA-knelpunt Gorinchem – Papendrecht onderdeel van uitmaakt. Hiervoor wordt vanuit het Rijk nog eens maximaal €100 miljoen vrijgemaakt. Op basis van het verkeersonderzoek (A15 Maasvlakte – Duitse grens) wordt de scope voor de MIRT-verkenning bepaald. Als onderdeel van de verkenning onderzoeken partijen ook welke oplossingen op korte termijn een bijdrage leveren aan de doorstroming en de verkeersveiligheid op de A15 en aan de doelstellingen van de corridor Oost.

Deze oplossingen kunnen ook worden gevonden in slimme, duurzame of multimodale verbindingen.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/281096

Voor wat betreft de Railterminal Gelderland (Valburg) is door het Rijk en de regio de meerwaarde van deze terminal voor het multimodale logistieke knooppunt Nijmegen erkend. Zij zullen op basis van de rapportages van ProRail in 2018 in overleg treden over een financieringsplan, die naar verwachting in het voorjaar van 2018 gereed is (motie De Boer/Hoogland van 28 november 2016, 34550-A, nr. 30). In de goederencorridors worden de kansen en mogelijkheden voor extra beveiligde truckparkings op de corridors door de partijen gezamenlijk nader in beeld gebracht.

Regio Noord-Nederland

Naar aanleiding van het regeerakkoord waarin wordt genoemd dat het Mobiliteitsfonds pas vanaf 2030 operationeel wordt, pleiten de bestuurders er voor dat Rijk en regio de filosofie van integraliteit, die het Mobiliteitsfonds kenmerkt, ook al voor 2030 toepassen. In 2018 gaan we aan de slag met de uitwerking van de kaders en de spelregels van het Mobiliteitsfonds, waarbij we de bestuurlijke partners betrekken. Verder heeft Noord-Nederland aangegeven sterk in te willen zetten op duurzaamheid en vergroening van het openbaar vervoer en wil essentiële innovaties toepassen bij de introductie van MaaS op het platteland.

Verbreiding sluizen Kornwerderzand

Zoals bekend is in het Notaoverleg MIRT 2016 op basis van de motie Hoogland c.s. (Kamerstuk 34550-A, nr. 40) een bedrag van maximaal €30 miljoen gereserveerd als rijksbijdrage aan de door de regio gewenste sluis. Dit onder de voorwaarde dat de regio voor 1 oktober 2017 met een nieuw financieringsvoorstel zou komen waarvan de overdracht van het rijksareaal geen deel uitmaakt en het Rijk niet garant staat voor de onzekerheden dan wel nieuwe risico's.

Geconstateerd is dat het uitwerken van het ontwerp en de planning meer tijd vraagt en er nog onzekerheden zijn in dekking. Met de regio is afgesproken dat het Rijk de reservering van €30 miljoen zal vasthouden en de regio tot juli 2018 de tijd krijgt om in samenwerking met het Rijk te komen tot een heldere ontwerpkeuze, planning, dekking en risicoverdeling.

De Europese Commissie heeft inmiddels bekend gemaakt dat zij niet voornemens is de door de regio gevraagde CEF-subsidie toe te kennen. Uw Kamer heeft mij gevraagd u voor het Notaoverleg MIRT van 11 december te informeren wat daarvan de consequenties zijn. Op dit moment betekent het vooral dat daarmee een deel van de door de regio beoogde dekking van het totale project wegvalt. Het is aan de regio om in het nieuwe financieringsvoorstel voor het totale project aan te geven op welke manier tot dekking gekomen wordt, inclusief vervangende dekking voor het wegvallen van de CEF-subsidie.

Vaarweg Lemmer-Delfzijl

In 1998 is in het kader van de Langmanafspraken bestuurlijk vastgelegd om de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl geschikt te maken voor klasse Va en vierlaagscontainervaart. In de lopende MIRT-projecten (fase 1 en fase 2) worden de belangrijkste knelpunten in samenwerking met de regio aangepakt. Rijk en regio spreken af om te bezien of de aanpak van de geplande bruggen in fase 2 versneld kan worden. Het Rijk is bereid om ook de bruggen Oudeschouw, Spannenburg en Uitwellingerga, waarvoor nog geen middelen in de rijksbegroting waren opgenomen, versneld aan te gaan pakken. Rijk en regio hebben

afgesproken om de aanpak in 2018 eerst verder uit te werken en deze daarna ook in het MIRT op te nemen.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Duurzaamheidsdeal Noord-Nederland

Afgesproken is om een Duurzaamheidsdeal Noord-Nederland te sluiten met diverse stakeholders. De Duurzaamheidsdeal heeft als doel om de impuls die uitgaat van de 'Fossielvrije weken', die in het kader van de Culturele Hoofdstad Leeuwarden/ Fryslân worden georganiseerd, om te zetten in een regionaal pakket voor Noord-Nederland. In het kader van de Deal worden diverse acties in gang gezet. Gedacht wordt aan: het maatregelenpakket Slimme en Duurzame Mobiliteit, de vergroening van het openbaar vervoer en eventuele andere maatregelen in het kader van duurzame mobiliteit. De deal wordt in het voorjaar van 2018 voorbereid en wordt tijdens de Fossielvrije weken in juli 2018 getekend. Al deze acties dragen bij aan het vergroten van de duurzaamheid in Noord-Nederland.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/281096

Voortgang Meerjarig Adaptief Programma Eems-Dollard 2050 (ED2050)

Het programma is gebaseerd op de uitkomsten van het in 2015 uitgevoerde MIRT-onderzoek dat beschrijft dat de Eems te troebel is waardoor belangrijke natuurwaarden in het gedrang komen. Verbetering van de Eems-Dollard is dan ook noodzakelijk op grond van de Kaderrichtlijn Water en Natura 2000. Het programma ED2050 is opgezet als een adaptief programma. Het is een mooi voorbeeld van een programma waarin Rijk, regio en stakeholders nauw samenwerken, waar via pilots ervaringen en kennis wordt opgedaan om deze daarna in de praktijk daadwerkelijk toe te passen en waar sprake is van wederkerigheid. Ook grensoverschrijdend groeit de samenwerking. Dit door kennis over slib en de verwerking ervan uit te wisselen en de ontwikkelingen in de beide landen beter op elkaar af te stemmen. In 2017 is het Vogelbroedeiland Eemshaven opgeleverd en begin 2018 wordt de kwelder Marconi-buitendijks (Delfzijl) opgeleverd. De verschillende pilots binnen de sporen Vitale kust, zoals de Dubbele dijk en de Rijke dijk en het Innovatieprogramma Nuttig toepassen slib komen goed op gang. De eerste resultaten van Hydromorfologische Verbetering geven richting aan verder uit te werken en te nemen maatregelen. Voor de uitvoering van de eerste tranche van het programma is er een financieringstekort. Afgesproken is om gezamenlijk het financieringstekort en mogelijke oplossingen daarvoor te verkennen.

Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP-ZZL)

Zoals afgesproken treft u in de bijlage de negende voortgangsrapportage van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn aan.

Regio Noordwest-Nederland

Noordwest-Nederland is een sterke economische regio, die snel groeit. Dit leidt tot urgente samenhangende opgaven op het gebied van wonen, werken en bereikbaarheid, die samen door Rijk en regio moeten worden aangepakt.

Rijk en regio hebben samen de intentie uitgesproken om voor de Metropoolregio Utrecht te komen tot een Gebiedsgericht Programma U Ned. Het programma heeft als doel de ruimtelijk economische groei in de regio op een gezonde en duurzame wijze te accommoderen, in samenhang met de verstedelijkingsopgave en het oplossen van de bereikbaarheidsknelpunten, zoals geformuleerd in de NMCA en de doelstellingen uit het regeerakkoord. Daarom wordt als eerste stap de kwartiermakersfase gestart. Hierbij zal ook de Noordelijke Randweg Utrecht

worden betrokken. Besluitvorming over het programmaplan vindt uiterlijk 1 mei 2018 plaats, inclusief een aantal uitgewerkte korte termijnmaatregelen, die onder meer gebaseerd zijn op slimme en duurzame mobiliteit.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijk en regio verlengen de kwartiermakersfase van het Gebiedsgerichte Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA, zodat het programmaplan in februari 2018 kan worden vastgesteld.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/281096

Rijk en regio hebben in het kader van slimme en duurzame mobiliteit afgesproken per 1 januari 2018 te starten met drie no regret korte termijnmaatregelen.

Als onderdeel van het Gebiedsgerichte Bereikbaarheidsprogramma van, naar en in de MRA wordt gestart met een MIRT-onderzoek naar de integrale bereikbaarheid van de zuidwestkant van Amsterdam vanaf 2030/2035. Dit gebeurt in nauwe relatie tot de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de Kerncorridor Schiphol Amsterdam (Enter [NL]). Rijk en regio hebben afgesproken hiervoor samen een ontwikkelstrategie te maken.

Voor de tussenliggende periode gaan Rijk en regio verder met de MIRT-verkenning multimodale knoop Schiphol (MKS), waarbij besloten is onder andere te kijken naar het bieden van een veilige knoop waarmee de groei tot 135.000 trein-in/uit/overstappers kan worden opgevangen. De middelen voor de MIRT-verkenning blijven beschikbaar en worden zo efficiënt mogelijk ingezet.

We staan aan de vooravond van enkele grote inframaatregelen op het spoor in de regio Amsterdam. In het kader van PHS dient zich een besluit aan over het ontwerp van Amsterdam Centraal. Gezien deze complexe ontwerpogave aldaar en de mogelijkheden van een vijfde en zesde spoor bij het Zuidasdok willen we keuzes in het netwerk in samenhang maken. Dit doen we op basis van de studie 'Optimalisatie metro en spoor op de Westtak en Zuidtak' en een aanvullende analyse van ProRail en NS naar de effecten van verschillende treinbedieningen in de regio Amsterdam. Uiteraard worden ook de consumentenorganisaties geconsulteerd en wordt vervolgens uw Kamer in het voorjaar van 2018 geïnformeerd. Daarbij is in het BO MIRT afgesproken om in februari 2018 op basis van de dan beschikbare informatie een besluit te nemen over de realisatie van het derde perron (vijfde en zesde spoor) op Amsterdam Zuid en over de start van een haalbaarheidsstudie naar de Airportsprinter. Regio en spoorsector werken samen met het Rijk aan regionale uitwerkingen van het OV Toekomstbeeld 2040 en borgen gezamenlijk de samenhang met het landelijk OV Toekomstbeeld.

Regio Oost-Nederland

A1/A30, A2 en A28

Naar aanleiding van de aangenomen motie over het Knooppunt A1/A30 (Kamerstuk 34550-A, nr. 27) voert de regio een MIRT-onderzoek uit, waarin het Rijk participeert. Vooruitlopend op de uitkomsten heeft het Rijk €10 miljoen en de regio €2,5 miljoen gereserveerd. Met de uitkomsten van de NMCA 2017 en het regeerakkoord gaan Rijk en regio in gesprek om de problemen op te lossen. Rijk en regio zijn voornemens de huidige bijdrage te verhogen. Hier worden later afspraken over gemaakt.

Het starten van de aanpak voor de A2 Deil-Den Bosch is besproken in het BO MIRT Zuid en bekrachtigd in het BO MIRT Oost.

De A28 is onderdeel van het regeerakkoord als verkeersader naar het Oosten en Noorden. Wanneer de economische groei blijft aantrekken (in het hoge groeiscenario) stijgt het traject Amersfoort – Zwolle hard in de NMCA. In het BO

MIRT Oost is daarom afgesproken een MIRT-onderzoek te starten naar de problematiek, zowel op de korte als de langere termijn.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

N35 en N50

Voor de N35 en de N50 waren reeds afspraken gemaakt om de verkeersveiligheid te verbeteren. In het regeerakkoord is veiligheid op N-wegen een speerpunt. Om deze reden zijn nadere afspraken gemaakt om twee lopende projecten te versnellen. Voor het project N35 knooppunt Raalte was in het BO MIRT 2016 een rijksbijdrage beschikbaar gekomen onder voorwaarde van meevallers op andere projecten. In het BO MIRT 2017 is besloten deze bijdrage zonder de eerder gestelde voorwaarde beschikbaar te stellen. Hiermee kan het project in 2018 onder regie van de provincie Overijssel starten. Voor de N50 Kampen - Kampen Zuid is in het Notaoverleg MIRT 2016 een motie aangenomen om dit traject te verbreden naar 2x2 rijstroken (Kamerstuk 34550-A, nr. 25). Met de regio is overeengekomen om de planstudie N50 Kampen - Kampen Zuid begin 2019 te starten. Door de personele capaciteit uit het taakstellend budget te financieren is dit mogelijk zonder dat dit de planning van andere projecten zal hinderen. Daarnaast is er afgesproken dat Rijk en regio de verkeersveiligheid op de N50 Hattermerbroek en Ramspol monitoren en met elkaar in gesprek zullen gaan over eventuele maatregelen.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/281096

Slimme en duurzame mobiliteit

Afgesproken is om te starten met maatregelen op het gebied van 'slimme en duurzame mobiliteit'. Het doel van deze korte-termijn maatregelen is een betere bereikbaarheid van de stedelijke gebieden en het versterken van de duurzaamheid door vermindering van de CO₂-uitstoot. Financiële afspraken over een Rijksbijdrage en een even zo grote cofinanciering vanuit de regio zijn gemaakt met (voormalig Beter Benutten-)regio's Twente, Stedendriehoek en Zwolle-Kampen. Afgesproken is om op korte termijn ook financiële afspraken te maken met de regio Arnhem-Nijmegen.

Lange termijn ambitie rivieren en klimaatadaptatie

In het BO MIRT Oost is aangekondigd dat in 2018 bestuurlijke afspraken gemaakt worden in het kader van de Lange Termijn Ambitie Rivieren (LTAR). Deze afspraken zullen gaan over lange termijn doelen (tot 2050) voor rivierverruiming per riviertak in relatie tot dijkversterking.

Tot slot zijn er ambities uitgesproken over klimaatadaptatie en de aanpak van de regio Rivierenland. Afgesproken is om samen verder te werken aan klimaatadaptatie. Waar mogelijk kan dit aansluiten bij het landelijke bestuursakkoord klimaatadaptatie, waar het Rijk samen met koepels van regionale overheden aan werkt.

3. Voor het MIRT relevante ontwikkelingen

Duurzaamheid in het MIRT

In het licht van het regeerakkoord zetten wij met name in op klimaatneutraliteit, circulaire economie en duurzame mobiliteit. Om de doelen uit het Parijs-akkoord te bereiken is een radicale omslag nodig voor alle modaliteiten. In het kader van het Integraal Nationaal Energie- en Klimaatplan is in de laatste maanden geanalyseerd met welke maatregelen de doelen uit het Parijs-akkoord voor de sector mobiliteit kunnen worden bereikt. Het gaat daarbij om maatregelen op de gebieden van duurzame technieken en brandstoffen uit de brandstofvisie en maatregelen op het gebied van slimme en duurzame mobiliteit, zie hiervoor de

regiospecifieke afspraken en de passage over Beter Benutten. Samen met onze partners werken wij deze maatregelen in de komende tijd verder uit en maken wij hier afspraken over.

Ook nemen we maatregelen in onze wijze van opdrachtgeverschap, zoals in het MIRT. Zo zijn klimaatneutraliteit, circulaire economie en duurzame mobiliteit integraal onderdeel van MIRT-projecten en programma's. In de geactualiseerde spelregels MIRT van november 2016 (Kamerstuk 34 550-A, nr. 19), waarin duurzaamheid is geborgd, is een handreiking voor duurzaamheid in het MIRT aangekondigd. Deze handreiking is gerealiseerd in samenwerking met Rijkswaterstaat en ProRail¹. De handreiking geeft opdrachtgevers en projectmanagers aanknopingspunten om duurzaamheid vorm te geven in MIRT-projecten en programma's. Ook in de natte infrastructuur liggen kansen om de doelen van het Parijs-akkoord vorm te geven. In samenwerking met de waterschappen wordt in het Hoogwaterbeschermingsprogramma gewerkt aan het realiseren van een circulaire aanpak en het meekoppelen van kansen voor duurzame energie uit water (thermische energie uit oppervlaktewater). Tot slot, duurzaamheid vraagt om maatwerk. Per MIRT-programma en MIRT-project worden maatregelen, in overleg met de regio en het waterschap, afgewogen. Over de voortgang van deze inspanningen zullen wij u in het kader van het MIRT informeren.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/281096

Evaluatie Code maatschappelijke participatie

Zoals toegezegd op 23 november 2015 (Kamerstuk 34300-A, nr. 58) in het NO MIRT is de Code Maatschappelijke Participatie geëvalueerd. In de brief van 21 november 2016 (Kamerstuk 34550-A, nr. 19) is de scope van dit onderzoek toegelicht. De evaluatie is uitgevoerd door een onafhankelijk onderzoeksbureau. De evaluatie gaat in op de vormgeving en aanpak van participatie in lopende MIRT-trajecten die gestart zijn na de invoering van de Code (13 juni 2014). Er zijn acht trajecten onderzocht die een representatieve selectie zijn. Gekeken is of participatie heeft plaatsgevonden en of de Code hierin bewust is meegenomen, of dat participatie op een andere manier (al dan niet in de geest van de Code) is ingevuld. Voor het onderzoek wordt verwezen naar de bijlage.

Uit de evaluatie blijkt dat in alle onderzochte MIRT-trajecten participatie heeft plaatsgevonden. De participatie wordt veelal naar de geest van de Code ingericht. Het bestaan van de Code is echter nog niet breed bekend en als gevolg daarvan wordt weinig naar de letter van de Code gehandeld. De Code is in de Omgevingswet opgenomen als handvat voor de vormgeving van participatie en de omgang met participanten. Tot de Omgevingswet van kracht wordt, zullen wij zorgdragen dat participatie een belangrijk onderdeel blijft in MIRT-projecten en dat de Code meer bekendheid krijgt bij betrokkenen.

Uit de evaluatie blijkt verder dat bestuurders een belangrijke rol hebben bij het bereiken van een kwalitatief hoogwaardig participatietraject. Participanten geven aan dat transparantie en maatwerk in participatietrajecten belangrijk zijn en dat hierin in het bestuurlijke afwegings- en besluitvormingsproces nog winst te behalen valt. Hierbij is het belangrijk dat bestuurders vanaf de start tot de finale besluitvorming zelf meedoen in en verantwoordelijkheid nemen voor de inrichting van het participatietraject en daarmee verantwoordelijk worden voor de kwaliteit ervan. Zij kunnen hierop dan door belanghebbenden worden aangesproken.

¹ <https://www.leerplatformmirt.nl/over+mirt+nieuw/handreikingen/922823.aspx>

Bestuurlijke verantwoordelijkheid in het gehele participatietraject borgt de koppeling tussen de geluiden uit de maatschappij en de politiek-bestuurlijke besluitvorming. Samen met een transparant, bestuurlijk afwegingskader, is dit van groot belang voor de kwaliteit van het participatietraject.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/281096

Dienstregeling Hoofdrailnet 2018

Op 10 december 2017 gaat de dienstregeling 2018 voor het Hoofdrailnet in. Zeer recent is hierover een brief naar uw Kamer gegaan. Het doel van NS, ProRail en de andere spoorvervoerders is om elk jaar meer reizigers te kunnen vervoeren en ruimte te geven aan de groei van het goederenvervoer.

De nieuwe dienstregeling bevat voor veel reizigers verbeteringen ten opzichte van de dienstregeling 2017, onder meer door nieuwe infrastructuur. Dankzij de tienminutentrein tussen Eindhoven en Amsterdam (op de zogeheten A2-corridor) en andere frequentieverhogingen kunnen reizigers dagelijks van circa 130 extra treinen gebruik maken en ontstaan er meer directe verbindingen. De dienstregeling verbetert de deur-tot-deur reis en het reisgemak door betere aansluitingen, kortere reistijden, betere inzet van materiaal, hogere frequenties of meer treinen. Dit maakt het OV aantrekkelijker en comfortabeler voor de reizigers. Ook is er gemiddeld genomen een grotere kans op een zitplaats. Daar waar reizigers er in reistijd op achteruit gaan, heeft NS in samenwerking met ProRail en andere vervoerders geprobeerd de negatieve gevolgen te beperken, onder andere door de inzet van extra treinen in de randen van de spits. Per saldo beschouwen wij de nieuwe dienstregeling als een verbetering voor de reizigers.

Opstellen reizigerstreinen

De NMCA van 2017 laat zien dat het aantal reizigers in het OV de komende jaren aanzienlijk groeit. Het spoor vormt een cruciale schakel om de reizigers tussen de steden te vervoeren. Om hierin te voorzien, zullen met name tussen de grote steden meer en langere treinen gaan rijden. We moeten daarvoor blijven investeren in voorzieningen om het spoor goed te laten functioneren. Dit betekent ook dat meer ruimte nodig is voor het opstellen van treinen. ProRail heeft een analyse gemaakt van de grootste knelpunten na uitvoering van het bestaande programma Opstellen Reizigerstreinen. Wij verwachten voor een bedrag van €150 miljoen een beroep te doen op de Investeringsruimte Spoor. De Tweede Kamer zal in het voorjaar van 2018 worden geïnformeerd over de verdere uitwerking.

Inrichting studie- en innovatiebudget spoor

We zien een opgave om te vernieuwen en verduurzamen in het OV. In de Bestuurlijke Overleggen MIRT zijn afspraken gemaakt om de komende jaren de eerste stappen te zetten. Dit gaat helpen om later goed onderbouwde keuzes te kunnen maken. Het voornemen is om in de begroting van het Infrastructuurfonds op het Artikel 13 Spoor een meerjarig budget hiervoor in te richten van in totaal €25 miljoen. In de begroting zal specifiek worden ingegaan op de reikwijdte van dit budget. Hiermee kan vanuit het Rijk een bijdrage worden geleverd aan een pilot met de Waterstofrein (Noord-NL) en de mogelijkheden van 3kV. Met grootstedelijke regio's zijn afspraken gemaakt over de OV-inbreng in de bereikbaarheidsprogramma's. Zo gaan we aan de slag met een MIRT-onderzoek voor de Zuidwestkant van Amsterdam. Ook biedt het budget ruimte op te experimenteren met nieuwe concepten zoals 'Mobility as a Service' (MaaS). Net als andere regio's heeft de provincie Zeeland uitgesproken gezamenlijk te willen experimenteren met MaaS-concepten om onder andere lessen te trekken voor MaaS in een grensoverschrijdende omgeving.

Motie Visser en motie Van Helvert inzake samenhang hoofdwegen en onderliggend wegennet

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/281096

Tijdens de BO's van 2016 en 2017 zijn afspraken gemaakt om voor een aantal gebieden (Metropoolregio Amsterdam, Metropoolregio Rotterdam-Den Haag, Metropoolregio Utrecht en de Goederenvervoercorridors) een gebiedsgerichte programma-aanpak uit te werken. In deze programma's is uitdrukkelijk oog voor de samenhang tussen de doorstroming op het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet. Bovendien wordt in deze programma's het grootste deel van de knelpunten aangepakt uit de analyse die de ANWB in november 2016 aan uw Kamer heeft aangeboden. Hiermee geven wij uitvoering aan de motie Visser (Kamerstuk 34550-A, nr.28), waarin de regering wordt verzocht om, bij de uitwerking van de nieuwe MIRT-systematiek, de samenhang tussen en de doorstroming op het hoofd- en onderliggend wegennetwerk een vast onderdeel te laten zijn en de knelpuntenanalyse van de ANWB mee te nemen in de komende BO's MIRT. En ook aan de motie Van Helvert (Kamerstuk 34550-A, nr. 46), die gaat over het nadrukkelijker betrekken van de samenhang tussen hoofdwegen- en onderliggend wegennet.

MIRT-onderzoek Noordwestkant Amsterdam.

Het MIRT-onderzoek naar de Noordwestkant van Amsterdam is recent afgerond en te vinden op www.mirtnowa.nl, evenals de uitkomsten van het BO MIRT. Voor dit gebied is een multimodale, adaptieve aanpak – waarbij rekening in de tijd kan worden gehouden met ontwikkelingen op het gebied van bijvoorbeeld technologie en woningbouw – het meest gepast.

Een aanbeveling uit het MIRT-onderzoek dat wordt ingebracht voor nadere besluitvorming in het kader van het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma MRA, betreft de ontvlechting van knooppunt Rottepolderplein.

MIRT-onderzoek Rotterdam-Den Haag

Het MIRT-onderzoek Rotterdam-Den Haag, is in september 2017 afgerond. Het onderzoek, dat door Rijk en regio gezamenlijk is uitgevoerd, heeft geresulteerd in richtinggevende conclusies voor het toekomstbeeld van deze regio en oplossingsrichtingen voor de korte, middellange en lange termijn. Deze conclusies zijn vastgelegd in een eindrapport dat te vinden is op <https://mirt-rotterdamdenhaag.nl>. De uitkomsten van de NMCA 2017 zijn meegenomen bij de conclusies. Het onderzoek adviseert o.a. om door een betere bereikbaarheid, een economisch sterke, metropolitane regio te realiseren met een hoogwaardige kwaliteit van leven en kansen voor alle inwoners. Het achterliggende doel daarbij is een optimaal vestigingsklimaat voor mensen en bedrijven, als impuls voor versterking van de agglomeratiekracht. De resultaten van dit MIRT-onderzoek vormen een belangrijke bouwsteen voor het op te zetten gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma Rotterdam-Den Haag (MRDH).

MIRT-onderzoek A2 Deil - Den Bosch – Vught

Het MIRT-onderzoek A2 Deil - Den Bosch - Vught is afgerond. De probleemanalyse bevestigt het beeld uit de NMCA dat er sprake is van een fors knelpunt dat met name voor veel vertraging zorgt op de A2. Dat knelpunt neemt zonder maatregelen sterk toe.

Om de bereikbaarheid te verbeteren, hebben Rijk en regionale partners in het MIRT-onderzoek een samenhangend maatregelenpakket ontwikkeld. Om de urgente situatie op de A2 aan te pakken, is het nodig om op korte termijn de quick wins uit dit samenhangende pakket te realiseren en de oplossingsrichtingen voor de

middellange en lange termijn uit te werken op basis van een vernieuwende, adaptieve aanpak².

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Motie Visser- Hoogland inzake knooppunt Zaandam

Via de motie van de leden Visser en Hoogland heeft de Kamer verzocht in de programma-aanpak het aanpassen van knooppunt Zaandam te prioriteren (Kamerstuk 34550-A, nr. 24). Het aanpakken van knooppunt Zaandam loopt mee in de verkenning Corridor Amsterdam-Hoorn, waarbij €300 miljoen door het rijk is gereserveerd. Een Voorkeursbeslissing in het kader van deze MIRT-verkenning wordt verwacht rond de zomer van 2018. Uit de voorlopige resultaten van de Verkenning komt de aanpak van knooppunt Zaandam als een belangrijke maatregel naar voren. Wij verzoeken de Kamer daarom de verkenning af te wachten.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/281096

Startbeslissing MIRT-verkenning A4 knooppunt Burgerveen – N14

Op 25 oktober jl. is de Startbeslissing genomen voor de MIRT-verkenning A4 Knooppunt Burgerveen - N14. De Startbeslissing is de eerste (formele) stap in de Tracéwetprocedure. In de verkenningsfase zal de al eerder onderzochte lange variant van de derde rijstrook op de hoofdrijbaan van de A4 ter plaatse nader worden gedetailleerd. Deze ingreep zal worden aangevuld met infrastructurele maatregelen, met name rond de aansluitingen, omdat uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat de uitwisseling met het omliggende onderliggend wegennet (onder meer via de parallelstructuur) nog niet goed genoeg functioneert. Daarbij worden ook maatregelen op het gebied van verkeersmanagement en smart mobility beschouwd. Ook worden mogelijke maatregelen op het onderliggend wegennet en aanpassingen aan het wegennet niet uitgesloten. De verkenningsfase eindigt met de Voorkeursbeslissing, waarna de planuitwerkingsfase kan starten. U wordt tijdig geïnformeerd over de Voorkeursbeslissing.

Voortgang Beter Benutten

Het Beter Benutten-programma heeft als streven een vermindering van de reistijd van deur tot deur in de spits met tenminste 10 procent op de belangrijkste gesignaleerde knelpunten op de weg in de periode 2015-2017. Over de positieve effecten van de eerste fase van het programma is de Kamer eerder geïnformeerd, zie ook "Programmaboek Beter Benutten" (Kamerstuk 34 300-A, nr. 66).

In samenwerking met regionale partners, duizenden werkgevers en marktpartijen worden in 12 regio's maatregelenpakketten uitgevoerd. Ruim 460 maatregelen zijn in uitvoering, verdeeld naar thema's als infrastructurele wegaanpassingen, logistiek, fiets, ITS/incidentmanagement, OV en multimodaal. Maatregelen worden zo veel mogelijk in samenhang geïmplementeerd, bijvoorbeeld door maatregelen gericht op het vergroten van keuzemogelijkheden voor de reiziger, te ondersteunen met gerichte infrastructurele aanpassingen. Per 31 december 2017 is het grootste deel van het programma afgerond. De resterende projecten worden in 2018 opgeleverd. Op basis hiervan wordt een eindevaluatie van het programma opgesteld en met de Kamer gedeeld.

Aanvullend op de regionale programma's worden op het gebied van ITS, maatregelen op bovenregionale schaal geïmplementeerd. Het gaat daarbij om

² http://rijksoverheid.minienm.nl/MIRT/20171012%20Eindrapportage_MIRT_De%20Resultaten.pdf en <http://rijksoverheid.minienm.nl/MIRT/20171006%20FACTSHEETS%20EN%20KOSTEN%20DEFINITIEF.pdf>

projecten op het gebied van Blauwe Golf, Logistieke ITS en het Partnership Talking Traffic. Dit publiek-private partnership loopt tot en met 2020. Alle projecten zijn erop gericht om merkbare effecten te hebben op straat.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Nederland ook op korte termijn mobiel en duurzaam bereikbaar houden, vraagt naast een noodzakelijke inhaalslag in onze infrastructuur om een daadkrachtige samenwerking van publieke én private partijen. Met het Beter Benutten-programma hebben wij, samen met andere overheden, marktpartijen, werkgevers en vervoerders, succesvolle ervaringen opgedaan op dit gebied. Daarom gaan wij de werkwijze een structureel onderdeel van onze bereikbaarheidsaanpak maken. Het gaat hierbij om maatregelen op het gebied van werkgeversaanpak, fietsstimulering, smart mobility (zoals ITS, data en MaaS), parkeren, logistiek en duurzame mobiliteit. In de BO's MIRT hebben wij met de verschillende landsdelen de eerste maatregelen voor 2018 vastgesteld (zoals hierboven benoemd). Onze ambitie is om samen met publieke en private partijen de komende jaren in heel het land concrete maatregelen te nemen om de files terug te dringen en tegelijkertijd een significante CO2-reductie te realiseren.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/281096

Voortgang RRAAM 2017

Er wordt gewerkt aan de uitvoering van de drievoudige ambitie uit de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM): verstedelijking, bereikbaarheid en natuur/recreatie. De realisatie van Almere 2.0 wordt gestimuleerd door middel van investeringen uit het Fonds Verstedelijking Almere via vijf programmalijnen: 'Versterken hart van de stad', 'Versterken leer- en werkomgeving', 'Energy on Upcycling', 'Versterken verblijfplekken cultuur, recreatie en toerisme' en 'Vernieuwend wonen'. Tussen 2010 en het 3^e kwartaal van 2017 zijn er ruim 6.800 woningen in Almere bijgebouwd. Zoals ook in het MIRT-overzicht 2018³ staat, is de bereikbaarheid van Almere per openbaar vervoer verbeterd nu het project OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL) Korte Termijn is afgerond. Er wordt gewerkt aan het verder vorm geven van het Project OV-SAAL Middellange Termijn. De wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) is in volle gang en verbetert de bereikbaarheid van de noordelijke Randstad via de weg.

In afstemming met het project Agenda IJsselmeergebied 2050 wordt gewerkt aan een panorama (ontwikkelingsperspectief) voor het Markermeer-IJmeer. Diverse projecten, die een bijdrage leveren aan de totstandkoming van een robuust ecologisch systeem in het Markermeer-IJmeer, of de Natura 2000- en Kaderrichtlijnwaterdoelen, zijn of gaan in uitvoering. Denk bijvoorbeeld aan de eerste fase Marker Wadden en versterking van de Houtribdijk. In 2018 wordt de toestand van het Markermeer-IJmeer weer in beeld gebracht (natuurthermometer).

In 2017 heeft een doorlichting van de uitvoeringsafspraken uit de Bestuursovereenkomst RRAAM en de Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0 plaatsgevonden. Het merendeel van de uitvoeringsafspraken uit 2013 is gerealiseerd of in uitvoering. In de werkwijze van Almere 2.0 is er in de loop der tijd wel het nodige veranderd. Als uitvloeisel van de doorlichting wordt momenteel verkend welke verbeteringen in de governance mogelijk zijn.

³ Zie <https://www.mirtoverzicht.nl/mirt-gebieden/noordwest-nederland/projectenkaart-noordwest-nederland>

Uitvoering vaarwegen: Twentekanalen fase 2 en maasroute

Het lopende aanbestedingstraject voor het vaarwegproject Verruiming Twentekanalen fase 2 is nog niet afgerond. In december 2016 heeft Rijkswaterstaat de uitvoering van de werkzaamheden voor dit project voorlopig gegund. In de onderbouwingsfase heeft Rijkswaterstaat geconstateerd dat er nog technische onzekerheden zijn die mogelijk aanleiding geven om de aanbesteding af te breken. Besluitvorming wordt nog in 2017 verwacht. Gelet op de duur van de onderbouwingsfase verwacht ik dat de realisatie van het project vertraging oploopt. Hoe lang de vertraging is, is nog niet bekend. Afronding van het project Twentekanalen is wel binnen de termijn van de Europese CEF-transport subsidie voorzien (CEF staat voor 'connecting Europe facility').

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/281096

Het project Maasroute (modernisering fase 2) is in uitvoering en heeft als doelstelling om het varen met klasse-Vb-schepen met 3,5 meter diepgang mogelijk te maken en daarmee de scheepvaart te stimuleren. Eén van de maatregelen om dit te realiseren, is het verbreden en verdiepen van het Julianakanaal. Hierbij is vernatting van de omgeving opgetreden waarop de opdrachtnemer het werk heeft stilgelegd. Er zijn maatregelen getroffen om de vernatting tegen te gaan. Over het vervolg van de werkzaamheden is overleg gaande tussen Rijkswaterstaat als opdrachtgever en de opdrachtnemer. Of dit, en zo ja welk, effect deze situatie mogelijk heeft op de mijlpaal 'openstelling 2018' is nog niet duidelijk.

Brandwerendheid tunnels

Op 8 augustus 2017 bent u geïnformeerd (Kamerstuk 29296, nr. 31) over de verminderde brandwerendheid van beton in tunnels. Uit recent onderzoek (2017) van Rijkswaterstaat blijkt dat – in geval van een extreem grote brand (temperatuur loopt op tot 1350 graden) – sprake kan zijn van een verminderde brandwerendheid van beton in Rijkstunnels die na 2008 in gebruik zijn genomen: de Salland-Twentetunnel (N35), de Ketheltunnel (A4), de Tweede Coentunnel (A10) en de Koning Willem Alexandertunnel (A2). Voor deze tunnels geldt dat ze veilig zijn te gebruiken. Voor de korte termijn zijn er in gezamenlijkheid door Rijkswaterstaat, gemeenten en hulpdiensten operationele afspraken gemaakt per tunnel opdat de hulpdiensten (o.a. brandweer) hun werk veilig kunnen blijven doen. In de brief is toegezegd een aantal vervolgonderzoeken in gang te zetten. Hierbij informeren wij u over de voortgang.

Rijkswaterstaat heeft momenteel 27 tunnels in beheer, er is één tunnel in aanbouw en er staan er drie in de planning.

- *Tunnels opengesteld voor 2000.* De brandwerendheid van beton staat niet ter discussie bij tunnels opengesteld voor 2000. In 2000 is vastgesteld dat beton gebruikt in wegtunnels in voldoende mate brandwerend is. Er wordt daarom vanuit gegaan dat tunnels - in gebruik genomen tot en met 2000 – voldoen aan de eisen ten aanzien van brandwerendheid.
- *Tunnels opengesteld tussen 2000 en 2008.* Er zijn drie tunnels in gebruik genomen tussen 2000 en 2008 (Thomassentunnel (A15), Roertunnel (A73), Swalmentunnel (A73)). Wij hebben geen aanwijzingen dat deze problematiek zich bij deze tunnels voordoet. Met nader onderzoek willen wij dit uitsluiten.
- *Tunnels opengesteld na 2008.* Er zijn vijf tunnels in gebruik genomen na 2008. Bij vier tunnels (zoals hierboven aangegeven) kan niet meer worden aangetoond dat ze voldoen aan de wettelijke eisen ten aanzien van

brandwerendheid. Bij de Leidsche Rijntunnel is een ander soort beton toegepast, waarvan met brandproeven is aangetoond dat dit voldoet.

- *Tunnels in aanbouw en tunnels in de planning (heden)* - De A9 Gaasperdammerweg is in een vergevorderd stadium van realisatie. Bij de bouw van de tunnel is gebruik gemaakt van het betreffende betonmengsel. Deze tunnel is nog niet in gebruik genomen maar zal voor openstelling aantoonbaar moeten voldoen aan de wettelijke eisen ten aanzien van brandwerendheid. Voor nieuwe tunnels (Zuidasdok, Blankenburgverbinding en A16 Rotterdam) zijn de eisen ten aanzien van de aantoonbaarheid van brandwerendheid aangescherpt in de contracten.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/281096

Voor de vier bestaande tunnels en de A9 Gaasperdammerweg worden herstelmaatregelen onderzocht met als doel om weer te voldoen aan eisen ten aanzien van brandwerendheid. Onderzoek naar en het uitvoeren van herstel zal naar verwachting tot en met 2019 duren. De doorlooptijden van de onderzoeken worden in belangrijke mate bepaald door de tijd die nodig is voor brandproeven met beton.

Ook worden de mogelijke gevolgen geanalyseerd voor niet-tunnel objecten, zoals de Zuidelijke Ring Groningen. Voor deze objecten gelden minder concrete eisen als het gaat om de tijd dat een constructie stand moet houden ten tijde van een extreem grote brand. Naar verwachting wordt u in het voorjaar 2018 nader geïnformeerd over de voortgang van de vervolgonderzoeken.

De bevoegde gezagen van de vier genoemde tunnels dringen aan op het zo snel mogelijk realiseren van herstel. Wij delen dit beeld en hebben regelmatig contact met alle betrokken partijen (gemeenten in hun rol als bevoegd gezag, de veiligheidsbeambte, hulpdiensten, veiligheidsregio's en aannemers). Ook met andere tunnelbeheerders (gemeenten, provincies, ProRail) wordt beschikbare informatie gedeeld.

Motie Van Helvert inzake mobiliteitsplan stad Utrecht

De motie roept op om in overleg te treden met de gemeente Utrecht over het mobiliteitsplan van de gemeente (Kamerstuk 34300-A, nr. 85). Rijkswaterstaat heeft bij voortduring contact met alle gemeenten en provincies over de impact van de ruimtelijke plannen op de verkeersstromen op het hoofdwegennet, zo ook met de gemeente Utrecht. Vanwege de verwachte en geplande groei van het aantal inwoners van de stad Utrecht, is er ook een grotere mobiliteitsopgave te verwachten in deze omgeving waar de lokale, regionale en nationale behoefte bij elkaar komen. We spreken niet voor niets over Utrecht als de draaischijf van Nederland. In het kader van het gebiedsgericht programma U Ned is dat overleg verder geïntensiveerd.

Tot slot

Met hetgeen is besproken en besloten in de BO's MIRT, hebben Rijk en regio eerste stappen gezet in de uitvoering van het regeerakkoord op weg naar een veilig, duurzaam en bereikbaar Nederland.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/281096

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer

Afsprakenlijst Bestuurlijk overleggen MIRT, 6 en 7 december 2017

BO MIRT Zuidwest-Nederland

1.	Gebiedsprogramma duurzame bereikbaarheid Rotterdam Den Haag Uitgangspunten ❖ Het BO MIRT Zuidwest-Nederland bevestigt het besluit uit het BO MIRT 2016 dat de bereikbaarheidsopgaven in de regio Rotterdam-Den Haag zodanig samenhangen dat er aanleiding is een gebiedsgericht bereikbaarheidsprogramma te starten. Dit programma zal zowel bijdragen aan de ambities uit het regeerakkoord als aan de regionale opgaven. ❖ Regio en Rijk erkennen de opgaven zoals die in het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag zijn vastgesteld en starten het gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag 2018-2040 op basis van het Voorstel Gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag. Het voorstel benoemt de programmadoelen, de contouren van het afweegkader, samenwerkingsprincipes en drie programmalijnen (metropolitaan OV, Slimme netwerken en Logistiek in en om de Stad). ❖ De kwartiermakersfase wordt verlengd tot 1 februari 2018, met als opdracht een voorstel te ontwikkelen voor de governance en het inrichten van een programmaorganisatie voor de aansturing en doorontwikkeling van het gebiedsprogramma. ❖ Door de programma-organisatie wordt een uitvoeringsprogramma 2019-2022 opgesteld dat jaarlijks wordt geactualiseerd. Dit uitvoeringsprogramma omvat voorstellen voor korte-middellange-lange termijn projecten en een meerjaren-financieringsperspectief dat de basis vormt voor het reserveren van middelen voor het gebiedsprogramma door deelnemende partijen. Besluitvorming hierover vindt bij een volgend bestuurlijk overleg plaats. Inhoudelijke afspraken ❖ Gebiedsgerichte MIRT-verkenningen: ○ Rijk en regio spreken af in februari 2018 opnieuw bestuurlijk overleg te voeren over de door de regio voorgestelde MIRT-verkenningen regio Den Haag CID-Binckhorst en regio Rotterdam Oeververbinding. Afgesproken is om voor beide onderwerpen binnen het Programma een pre-verkenningfase te starten. ○ In de pre-verkenningfase wordt onder meer de scope, de bekostiging en de eventuele voorfinanciering nader uitgewerkt, gebruikmakend van de al beschikbare informatie. De opbrengst van deze fase kan worden benut voor een eventueel te zijner tijd te nemen Startbeslissingen. ○ De voorgestelde MIRT-verkenning regio Den Haag CID-Binckhorst richt zich op de volgende samenhangende regionale opgaven en oplossingsrichtingen: het oplossen van NMCA-knelpunten OV-regio Den Haag, de gebiedsontwikkeling van de REOS-locatie Central Innovation District-Binckhorst en de OV-ontsluiting CID-Binckhorst. ○ De voorgestelde MIRT-verkenning Oeververbinding regio Rotterdam richt zich op de volgende samenhangende opgaven: verstedelijking, het oplossen van NMCA-knelpunten op de Van Brienenoord- Algeracorridor/A16-A15, NMCA-knelpunt metro, stedelijke leefkwaliteit en kansen voor mensen. Oplossingsrichtingen die in samenhang worden onderzocht zijn: multimodale oeververbindingen, ontwikkeling toplocaties en verstedelijking en het (H)OV-netwerk in de stad. ❖ Werkplaats Metropolitaan OV, Ruimte en Duurzaamheid: ○ De werkplaats Metropolitaan OV, Ruimte en Duurzaamheid heeft als doel te komen tot een adaptieve ontwikkelstrategie voor de schaa sprong Metropolitaan OV, in combinatie met verstedelijking en economische ontwikkeling. ○ De ontwikkelstrategie richt zich zowel op de lange termijn als op de korte
----	---

	termijn en doet aanbevelingen voor het verbinden van lange en korte termijn. ○ Omdat de uitwerking van de ontwikkelstrategie van de OV-schaalsprong cruciale relaties heeft met gebiedsontwikkeling (woningbouw en economische ontwikkeling) langs de "Backbone" (Oude Lijn en Randstadrail) en de versterking van de agglomeratiekracht die daarmee wordt beoogd, is afstemming met verstedelijkingstrajecten van groot belang. ❖ Integrale gebiedsuitwerking Ruimtelijk Logistieke invulling Greenport 3.0 Westland ○ Starten van een integrale Rijk-regio gebiedsuitwerking Greenport 3.0 Westland. ○ Concreet betreft dit de afspraak om het instrumentarium van betrokken partijen optimaal in te zetten voor het realiseren van de opschaling van clusterkracht naar netwerkkracht, in samenwerking met bedrijfsleven en kennisinstellingen. ❖ Regionale Gebiedsgerichte Uitwerkingen ○ Onderzoek Bereikbaarheid Voorne-Putten: voor de middellange termijn onderzoeken PZH, MRDH en gemeenten op Voorne-Putten nut en noodzaak voor het verbeteren van de bereikbaarheid van Voorne-Putten, mede in relatie tot verstedelijkingsafspraken, ontwikkeling van de haven van Rotterdam en het goederenvervoer alsmede overige ruimtelijke en economische ontwikkelingen in dit gebied. Het Rijk wordt bij dit onderzoek betrokken. ○ Gebiedsuitwerking Zoetermeer – Rotterdam – Den Haag: regionale partijen onderzoeken in een gebiedsuitwerking hoe versterking van het Metropoolitaan OV tussen Zoetermeer, Den Haag en Rotterdam, in combinatie met ruimtelijke ontwikkelingen in Zoetermeer, kan bijdragen aan vergroting van regionale agglomeratiekracht en het oplossen van de knelpunten op deze verbindingen. Het Rijk wordt bij deze gebiedsuitwerking betrokken. ❖ Korte Termijn Aanpak (KTA): ○ In het gebiedsprogramma starten Rijk en regio een Korte Termijn Aanpak die bijdraagt aan de brede doelstellingen van het programma. ○ Per 1 januari 2018 start deze met "no regret" maatregelen op het gebied van de vraag naar mobiliteit (werkgeversaanpak, werknemersaanpak, bezoekersaanpak), het gebruik van de netwerken (rijgedrag, IM en ITS) en duurzame logistiek. Rijk en regio alloceren hiervoor op basis van een 50-50 verdeling samen €7,1 miljoen om de overgang van actieprogramma slim en duurzaam naar de korte termijn aanpak-maatregelen in 2018 te garanderen met als doelen spitsmijdingen en CO₂-reductie. ○ Rijk en regio stellen op basis van een 50-50 verdeling samen €11 miljoen additioneel beschikbaar om gezamenlijk en gebiedsgericht met het bedrijfsleven aanvullende maatregelen voor 2018 te ontwikkelen met als doelen spitsmijdingen en CO₂-reductie. ○ Vanuit de drie programmalijnen ontwikkelen Rijk en regio in 2018 pakketten van korte-termijn maatregelen voor 2019-2021 die bijdragen aan de brede doelstelling van het programma (inclusief spitsmijdingen en CO₂-reductie) met daarbij een voorstel inclusief financiering en (aansturing van de) uitvoering ter besluitvorming in het BO MIRT van het najaar 2018. ❖ Adaptief aansluitingenprogramma HWN-OWN als onderdeel van de KTA: ○ Nut en noodzaak voor een adaptief aansluitingenprogramma HWN-OWN, als onderdeel van het gebiedsprogramma Rotterdam-Den Haag, wordt door Rijk en regio onderschreven. Akkoord om een startbudget van €6 miljoen te reserveren voor de studie naar en realisatie van kleinschalige maatregelen. ○ Akkoord om voor de aansluitingen A4 Den Haag zuid en A4 Rijswijk te starten met het in beeld brengen van kleinschalige maatregelen. ○ In 2018 zal het dan gestart besluitvormingsorgaan voor het gebiedsprogramma het definitieve programmabudget vaststellen voor het aansluitingenprogramma HWN-OWN.
2.	Mobiliteitsuitdagingen in dunbevolkte (krimp-)gebieden ❖ In nauwe samenwerking tussen Rijk, regio en stakeholders wordt een regionale <u>strategie</u> ontwikkeld, ten behoeve van het bereikbaar houden van voorzieningen en - daarmee -

	het aantrekkelijk houden van Zeeland als woon-, leef- en vestigingsregio (sociale en economische meerwaarde). Betrokkenheid van de Rijksprogramma's Slim&Duurzaam (IenW) en Bevolkingsdaling (BZK) ligt voor de hand. ❖ Zeeland kan een voorstel doen voor een pilot waarbij grensoverschrijdend verkeer en MaaS een rol van betekenis spelen. Hier ligt mogelijk een relatie met de Grenslandagenda (beslispunt 18).
3.	Spoorwegemplacement Schiedam Variant B/D ❖ IenW, MRDH en PZH besluiten – gelet op de positieve tussenresultaten van de studie naar variant D – om de volgende stap te zetten en door te gaan met het tweede deel van de ontwerpopdracht van variant D tot het niveau van realisatiebesluit. ❖ De meerkosten van de studie zullen door Rijk en regio gefinancierd worden volgens 50/50 verdeling. ❖ De eindresultaten van de volgende ontwerpfase met bijbehorende kostenraming zijn leidend voor besluitvorming over een realisatiebesluit. Ten aanzien van de kostenverdeling is afgesproken dat er op basis van 50/50 een volgende fase ingegaan wordt tot een gemeenschappelijk maximum van €40 miljoen ex BTW. Indien de kosten bij het nemen van het realisatiebesluit hoger zijn, wordt er opnieuw over de financiering gesproken.
4.	Energy Highway (N59) ❖ Regio en Rijk spreken af om de 12 maatregelen voor duurzaamheid, energieopwekking, Smart Mobility en verkeersveiligheid, die uitvoerbaar worden geacht, nader uit te werken en hierover in 2018 concrete afspraken te maken ten behoeve van uitvoering in de periode 2018-2024. De maatregelen bestaan uit de volgende twee integrale onderdelen: ○ Inzet op smart mobility concepten, zoals dynamische geleiding, voorspelbare doorstroming en gedragsbeïnvloeding, in combinatie met kleine infrastructurele aanpassingen, zodat de zorgen van de regio over de kwaliteit van de verbinding vanaf Hellegatsplein tot en met de kruising Schaapsweg aangepakt kunnen worden. Onderzocht wordt of een deel van de N59 als testlocatie kan worden gebruikt voor deze nieuwe concepten, in combinatie met gebruik van (LED)sensoren. Indien uitwerking en besluitvorming begin 2018 mogelijk blijkt, zal worden gezien of in het kader van werk-met-werk maken uitvoering gecombineerd kan worden met uitvoering van onderhoudswerkzaamheden N59. ○ Inzet op breed pakket van duurzaamheidsmaatregelen in het kader van N59, Energy Highway met als belangrijkste het opzetten van een multi fuel station nabij N59/Hellegatsplein, in combinatie met het gebruik van biodiversiteit in de bermen voor vergisting ten behoeve van het station. ❖ Voor de beide onderdelen gezamenlijk wordt een taakstellend budget afgesproken van maximaal €15,4 miljoen aan publieke investeringen. De regio bekostigt de maatregelen voor doorstroming en duurzaamheid, en draagt daarnaast bij aan de verkeersveiligheidsmaatregelen. De regionale bijdrage is maximaal €10,4 miljoen. De Rijksbijdrage is maximaal €5 miljoen voor verkeersveiligheidsmaatregelen. ❖ De effecten van de getroffen maatregelen op verkeersveiligheid en doorstroming worden gemonitord. ❖ Rijk en regio spreken af dat een verbreding van de verbinding alleen aan de orde kan zijn als de noodzaak daarvoor uit de NMCA blijkt.
	Hamerpunten
5.	Quick Scan Innovatieve Bekostiging en Financiering ❖ Kennisnemen van de resultaten van de Quick Scan innovatieve vormen van bekostiging en financiering van infrastructuur. ❖ Instemmen met het voorstel om de vijf meest kansrijke opties voor innovatieve vormen van bekostiging en financiering van infrastructuur nader te onderzoeken in een Rijk-

	regio kennisprogramma "innovatieve bekostiging en financiering van infrastructuur", dat hangt onder Leerplatform MIRT. Daarmee wordt bevorderd dat de reikwijdte van de resultaten van het onderzoek de casus van de Oeververbindingen in de Rotterdamse regio overstijgt. ❖ Deze vijf meest kansrijke opties tegelijkertijd onderbrengen bij de MIRT-verkenning Oeververbindingen Rotterdamse Regio van het bereikbaarheidsprogramma Rotterdam-Den Haag.
6.	Spoorcorridor Leiden-Utrecht ❖ De betrokken partijen (de provincies Zuid-Holland en Utrecht, gemeenten Utrecht en Leiden, ProRail, NS en ministerie van IenW) besluiten om het kansrijke alternatief de 'Versnelde Intercity'-variant verder gezamenlijk te onderzoeken, waarbij antwoord wordt gegeven op de volgende vragen: ○ Wat is de verbetering van dit alternatief op de robuustheid van het hoofdrailnet? Heeft het alternatief oplossend vermogen voor de NMCA-knelpunten Den Haag-Leiden en Schiphol? Wat zijn de overige netwerkeffecten? Wat draagt het alternatief bij aan de vermindering aan reizigersverliesuren bij verstoringen op corridors in de driehoek Rotterdam – Schiphol – Utrecht? ○ Wat is de verbetering van de exploitatie, waarbij het streven van de betrokken partijen is dat het exploitatietekort van de initiële variant tenminste is omgezet naar een budgetneutrale exploitatie; ○ Wat zijn de extra investeringskosten die met dit alternatief zijn gemoeid? Wat betekent dat voor de toekomstige BOV-kosten op dit traject? ○ Hoe wordt in de dekking van deze kosten voorzien en door wie? ❖ De antwoorden op deze vragen helpen om medio 2018 tot definitieve afspraken te komen.
7.	MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag ❖ Het MIRT-Onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag is afgerond. De resultaten van het onderzoek zijn bestuurlijk vastgesteld. ❖ De gezamenlijke opdrachtgevers van het onderzoek hebben besloten dat het onderzoek een belangrijke bouwsteen is voor het te starten gebiedsprogramma bereikbaarheid Rotterdam Den Haag. In het kader van het gebiedsprogramma zal worden gewerkt aan de bereikbaarheid van het gebied op de korte, middellange en lange termijn. De eindrapportage van het onderzoek is beschikbaar op de projectwebsite https://www.mirt-rotterdamdenhaag.nl/.
8.	MIRT-onderzoek Greenport-Mainport ❖ In het BO MIRT 2016 is kennis genomen van de resultaten en is het MIRT-onderzoek 'Greenports en de samenwerking met de mainports' formeel afgerond. ❖ In mei 2017 is de 'Impulsagenda Greenports 3.0' ondertekend. ❖ Onderzoek en agenda vormen bouwstenen voor relevante programma's in het MIRT-gebied Zuidwest waaronder het gebiedsgerichte programma-aanpak Bereikbaarheid Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en de programma-aanpak Goederenvervoercorridor. ❖ Voorstellen voor de 5 transitie uit de Impulsagenda Greenports 3.0 worden ingebracht bij de geëigende (bestuurlijke) tafels. In het kader van het BO MIRT spreken partijen zich als netwerk uit over de beoogde ontwikkeling van het nationale netwerk van de greenports als geheel.
9.	MIRT-onderzoek operationalisering Meerlaagse Veiligheid ❖ Afscheid nemen van de 'slimme combinatie' met maatregelen aan regionale keringen voor de primaire kering van Dordrecht (trajecten 22-1 en 22-2). Deze strategie is onvoldoende kansrijk gebleken vanwege de hoge kosten om regionale keringen

	voldoende sterkte en hoogte te geven. ❖ Het systeem van vloedschotten en coupureschotten op de Voorstraat als onderdeel te beschouwen van de primaire kering. ❖ Kennisnemen van waterveiligheidsplan voor het Eiland van Dordrecht. De gemeente Dordrecht, waterschap Hollandse Delta, Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid, Provincie Zuid-Holland en de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid hebben in het MIRT-onderzoek als eerste regio een waterveiligheidsplan met een flexibele evacuatiestrategie uitgewerkt. Voor de implementatie van deze strategie werken de partijen aan de invulling van een investeringsagenda met maatregelen ter voorbereiding op de crisisbeheersing bij overstromingen. Daarbij worden ook de verschillende mogelijkheden voor bekostiging van deze maatregelen verkend.
10.	MIRT-onderzoek Adaptatiestrategie Waterveiligheid Buitendijks ❖ Het MIRT-onderzoek is afgerond en het BO MIRT neemt kennis van de resultaten en de elementen die de regio oppakt voor verdieping en het vervolg voor gedifferentieerde adaptatie strategieën in andere buitendijkse gebieden.
11.	Suurhoffbrug ❖ Constaten dat de startbeslissing Suurhoffbrug is genomen en de verkenning binnenkort kan starten.
12.	WOB verzoek Investering Rijkswegen Rijk en regio spreken met elkaar af: ❖ Dat zij wanneer zij worden gevraagd een weergave te leveren van (financiële) Rijks- en regiobijdragen aan elkaars infrastructurele projecten, vooraf contact met elkaar hebben over de beantwoordingslijn. Dit om te voorkomen dat onjuiste beelden ontstaan over (financiële) Rijks- en regiobijdragen en mogelijk daarmee de suggestie wordt gewekt van een disbalans in bijdragen van Rijk en regio aan infrastructurele projecten. ❖ Dat voor de projecten A16-N3 en A15-N3, bij het ontbreken van nadere financiële afspraken, tot het moment van daadwerkelijke betaling de bijdragen van provincie Zuid-Holland geïndexeerd worden op basis van het door de Minister van Financiën daadwerkelijk aan IenW uitgekeerde indexering, zoals ook IenW subsidieprojecten indexeert (het nog niet uitgekeerde bedrag op de begroting van IenW). Dat betekent concreet dat door de provincie voor de A15-N3 een aanvullende subsidiebeschikking wordt opgesteld waarbij in 2018 een voorschot zal worden verleend van 80% van de totale bijdrage van de provincie op basis van p.p. 2018 en het nog niet uitbetaalde deel (20%) zal worden geïndexeerd tot 2021 en uitbetaald na afronding van de werkzaamheden. ❖ Voor de A16-N3 betekent dit concreet dat een subsidiebeschikking wordt opgesteld waarbij een voorschot zal worden verleend van 80% van de totale bijdrage welke wordt geïndexeerd tot 2018. Het restant van de bijdrage (20%) zal worden geïndexeerd tot en met 2021 en uitbetaald na afronding van de werkzaamheden. ❖ Vanaf het moment van subsidieverlening tot en met realisatie zijn de projecten voor risico en rekening van het Rijk. Dit is in overeenstemming met de recent afgesproken werkwijze in het project A15 Papendrecht – Sliedrecht. ❖ Dat conform de gangbare kostenverdeling de provincie bijdraagt aan de overeengekomen voorkeursvariant aansluiting A29-N487 bij Numansdorp.
13.	Voortgang MIRT Verkenning A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda ❖ In februari 2017 heeft de minister de Startbeslissing ondertekend. Het Rijk voert de Verkenning uit in nauwe samenwerking met de regionale partijen en met participatie van de omgeving. Het doel van de verkenning is om te komen tot oplossingen die de doorstroming en verkeersveiligheid verbeteren. Er heeft een analyse plaats gevonden van de knelpunten en een inventarisatie van mogelijke oplossingsrichtingen. Rijk en

	regio zijn tevreden over de voortgang van het project. ❖ Rijk en regio streven ernaar eind 2018 de verkenning af te ronden met een voorkeursbeslissing en begin 2019 een bestuursovereenkomst te sluiten over de aanpak. ❖ In de bestuursovereenkomst komen mogelijk ook afspraken over voorfinanciering door de regio om tot een versnelde realisatie van 1 tot 2 jaar te komen.
14.	NMCA ❖ Recent heeft Rijkswaterstaat technische fouten ontdekt in de kaarten van de nieuwe indicator voor robuustheid. Deze kaarten in de rapporten van de NMCA, die 1 mei naar de Kamer zijn gestuurd, zijn daarom achterhaald. Kort gezegd zijn lang niet alle robuustheidsknelpunten voor het wegennetwerk in 2030 en 2040, die de nieuwe tool wel berekende, overgekomen op de kaartbeelden: in Amsterdam en Utrecht wel praktisch alle, maar vooral in de omgeving van Den Haag, Rotterdam en Drechtsteden zitten flinke omissies. ❖ De conclusies van de NMCA veranderen niet wezenlijk. In het hoofdrapport van de NMCA zijn nu, naast Amsterdam en Utrecht en een aantal regionale bajonetten, ook Den Haag, Rotterdam en Drechtsteden genoemd als robuustheidsknelpunten. In het bijlage rapport Wegen zijn de juiste kaartbeelden opgenomen.
15.	Circulaire Havens/buisleidingen ❖ Op basis van bestaande kennis én nieuw onderzoek de voors en tegens van het stimuleren van transport via buisleidingen op een rij te zetten. De maatschappelijke kosten en baten, kansen en bedreigingen, financieringsopties en mogelijke rolverdeling publiek/privaat komen daarbij aan bod. Er wordt gebruik gemaakt van diverse expertises; LS Ned, platform buisleidingen, MIRT-onderzoek goederencorridors, ervaringsdeskundigheid Zeeland (en Zuid-Holland). Dit beeld is voorjaar 2018 beschikbaar. ❖ De besluitvorming hierover zal verlopen via het MIRT-programma Goederencorridors. ❖ Provincie Zeeland krijgt een rol in programma Goederencorridors daar waar het de buisleidingen betreft. ❖ Regio en Rijk werken samen aan de haalbaarheidsstudie voor het Syngas project.
16.	Corridoraanpak Rotterdam Antwerpen Op basis van de stand van zaken gebiedsfoto Corridor Rotterdam Antwerpen is besloten: ❖ Het scopebepalend onderzoek voort te zetten waarbij de ruimtelijk-economische ontwikkeling in brede zin centraal staat en ook de sociale ontwikkeling wordt meegenomen. Dit op basis van de gebiedsfoto tot nu toe (zie onder), die nog verder is aan te scherpen. ❖ In het vervolgtraject een nadere analyse te plegen zodat een helder beeld van urgenties, ambities en opgaven voor het gebied ontstaat. In het proces van het maken van de gebiedsfoto zijn de eerste stappen gezet. Tegelijkertijd is er nog een forse analyseslag te maken om keuzes, kansen en dilemma's helder te krijgen. ❖ Provincie Noord-Brabant uit te nodigen mee te doen met het scopebepalend onderzoek (40 % van corridor in West-Brabant) en de samenwerking met Vlaamse partijen verder vorm te geven. ❖ Scopebepalend onderzoek voor het zomerreces in 2018 af te ronden. Termijn moet haalbaar zijn voor provincies. Gegeven de (bestuurlijke) complexiteit van het gebied, grote verschillen tussen sub-regio's en uiteenlopende opgaven, is het een uitdaging in korte tijd tot een gezamenlijke scope te komen. ❖ In de tussentijd doorgaan met no regret-maatregelen, zoals het programma t.a.v. de vaarwegcorridor dat is gestart door RWS. Dit programma is gericht op 1) optimalisatie van de vaarweg door innovaties, 2) aangaan van meer samenwerking in de logistieke keten en 3) verduurzaming. Bij voorkeur in samenwerking met provincies Zeeland, Noord-Brabant en Zuid-Holland met wie o.a. kansen zijn te verkennen voor meer

	vervoer over water.
17.	Spoorzone Kanaal Gent Terneuzen ❖ De regio wil de minister danken voor de steun bij de succesvolle Europese subsidieaanvraag. De inhoudelijke betrokkenheid van het ministerie en ProRail zijn en blijven van groot belang voor het onderzoek dat loopt tot en met eind 2019. ❖ Gedurende de looptijd zal havenbedrijf Zeeland Seaports als penvoerder van het onderzoek het ministerie en ProRail voortdurend meenemen in de uitkomsten van de deelonderzoeken. ❖ Op basis van de uitkomsten van het onderzoek zullen regio en Rijk verdere (financiële) samenwerking en mogelijke afspraken bepalen.
18.	Grenslandagenda ❖ Rijk en regio stemmen in met het concreet voorbereiden van een 'Grenslandoverleg' met Vlaanderen. ❖ Het 'Grenslandoverleg' wordt op effectieve wijze verbonden met de Vlaams-Nederlandse Top en de inhoudelijke voorbereiding ervan (aan Nederlandse zijde) zal mede langs de MIRT-overleggen lopen. ❖ De gesprekken met partners in Noordrijn-Westfalen worden voortgezet met het perspectief om ook met hen een bestuurlijk 'Grenslandoverleg' tot stand te brengen.

BO MIRT Zuid-Nederland

1.	A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught ❖ Rijk en regio stemmen in met de resultaten van het MIRT-onderzoek A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught. ❖ Rijk en regio erkennen dat de realisatie van het pakket aan quick wins gedurende enkele jaren ervoor kan zorgen dat de verkeersdoorstroming op de A2 niet verder verslechtert, maar dat deze korte termijnmaatregelen niet afdoende zijn om de A2 voor de lange termijn bereikbaar te houden. Op de middellange termijn groeit de bereikbaarheidsproblematiek zonder aanvullende infrastructurele ingrepen opnieuw boven het huidige niveau. ❖ Rijk en regio erkennen het belang van een gezamenlijke en gecombineerde aanpak van de korte en de (middel)lange termijn. Het voorgestelde maatregelenpakket voorziet, vanwege het grote nationale belang van de A2 en de ernst en omvang van de bereikbaarheidsproblematiek op grond van de NMCA, daarom ook in oplossingsrichtingen voor de (middel)lange termijn. ❖ Rijk en regio starten een adaptieve, gebiedsgerichte aanpak voor het totale maatregelenpakket. Rijk en regio gaan daarbij voor de korte termijn een pakket aan quick wins uitwerken en uitvoeren en de oplossingsrichtingen voor de middellange en lange termijn nader onderzoeken. De totale kosten van het pakket aan quick wins en de voorbereidende onderzoekskosten zijn geraamd op € 45,9 miljoen (exclusief BTW). Het Rijk reserveert hiervoor €18,3 miljoen (exclusief BTW). De regionale overheden zullen hiervoor in totaal €27,6 miljoen (exclusief BTW) reserveren. Het Rijk reserveert daarnaast €430 miljoen (inclusief BTW) voor het starten van een MIRT-Verkenning naar structurele verbreding van de A2 (75% van de globaal geraamde kosten van € 570 miljoen, inclusief BTW). Hierbij zijn de onderzoekskosten 50/50 verdeeld over Rijk en regio.
2.	A58 Tilburg – Breda (onderdeel SmartwayZ.NL) ❖ Rijk en regio starten een MIRT-Verkenning A58 Tilburg – Breda. De startbeslissing hiervoor zal IenW in 2018 nemen. ❖ Binnen deze verkenning worden zowel innovatieve als kostenefficiënte infrastructurele oplossingen onderzocht, voortbouwend op de marktverkenning 'de

	slimste oplossing A58 Tilburg – Breda’. ❖ Uit deze marktverkenning blijken zowel smart mobility- en gedragsmaatregelen als fysieke capaciteitsuitbreiding kansrijk. De effecten van alleen smart mobility- en gedragsmaatregelen zijn op dit moment nog niet goed in te schatten, maar lijken onvoldoende om de wegcongestie alleen op te lossen. Het is daarom belangrijk om, naast de inzet op smart mobility-maatregelen, ook in te zetten op de uitbreiding van de wegcapaciteit en wel op een innovatieve wijze. ❖ De raming van de kosten van de duurste variant die wordt meegenomen in de MIRT-Verkenning bedraagt € 70 miljoen (inclusief BTW). Ten behoeve van het starten van een MIRT Verkenning dient, conform de MIRT Spelregels, 75% van het budget gedekt te zijn, in casu € 52,5 miljoen inclusief BTW. De provincie Noord-Brabant kan hiertoe maximaal € 20 miljoen exclusief BTW (€ 24,2 miljoen inclusief BTW) bijdragen. IenW reserveert het resterende bedrag. Bij vaststelling van het voorkeursalternatief worden definitieve afspraken gemaakt over de kostenverdeling tussen regio en Rijk, met als uitgangspunt een verdeling éénderde regio (tot een maximale provinciale bijdrage van € 20 miljoen exclusief BTW) en tweederde Rijk.
3.	Brainport Actieagenda ❖ Rijk en regio zetten ook via het MIRT in op het versterken van het vestigingsklimaat van Brainport Eindhoven om zo invulling te geven aan de Mainportstatus en de Brainport Actieagenda. Rijk en regio erkennen het belang van versterking van de bereikbaarheid als onderdeel van de uitvoering van de Brainport Actieagenda. ❖ In dit BO MIRT zijn de volgende projecten die een relatie hebben met de Brainport Actieagenda opgenomen: A2 Deil – ’s-Hertogenbosch – Vught, de A58 Breda – Tilburg, Eindhoven Internationale Knoop XL, de spoorverbinding Eindhoven – Düsseldorf, Slimme en Duurzame Mobiliteit en Eindhoven Airport. Besluitteksten over die projecten zijn separaat opgenomen. ❖ Rijk en regio bezien samen aan welke ruimtelijk economische opgaven in de Brainport de besluitvorming in het kader van het MIRT een bijdrage kan leveren. ❖ Naar verwachting is de gezamenlijke Brainport Actieagenda in het voorjaar van 2018 gereed.
4.	Gebiedsconcept Eindhoven Internationale Knoop XL ❖ Rijk en regio besluiten om de voorliggende propositie “Eindhoven Internationale Knoop XL” als basis voor verdere uitwerking te nemen. Rijk en regio werken deze in samenhang met de ontwikkeling van Eindhoven Airport en als onderdeel van de Brainport Actieagenda gezamenlijk uit. Dit houdt in fasering, bijdragen en het proces richting BO MIRT 2018 en verder. Voor Eindhoven Internationale Knoop XL gaan we adaptief en programmatisch in tranches werken vanuit een gedeelde visie voor de lange termijn. ❖ Rijk en regio delen de ambitie om uitvoering te geven aan projecten die bijdragen aan de ontwikkeling van Eindhoven Internationale Knoop XL. Rijk en regio reserveren ieder voor de uitvoering van het maatregelenpakket uit de eerste tranche €10 miljoen exclusief BTW. ❖ De eerste tranche maatregelen bestaat uit HOV-3, fietsenkelder Stationsplein Zuid-district E en de spoorverbinding Eindhoven – Düsseldorf. ❖ Op basis van het regionale haalbaarheidsonderzoek naar een Multi Modaal Transferpunt bij Eindhoven Acht wordt geconcludeerd dat een treinstation op deze locatie bij het lage en midden groeiscenario voor Eindhoven Airport niet aan de orde is, maar heroverwogen kan worden naar aanleiding van een ontwikkeling conform het hoge groeiscenario Eindhoven Airport. Op basis van het regionale haalbaarheidsonderzoek naar een Multi Modaal Transferpunt bij Eindhoven Acht wordt geconcludeerd dat de HOV-3 een haalbare ‘no regret’ maatregel is. ❖ De regio start in 2018 een planstudie voor de HOV-3. Het Rijk werkt hieraan mee. ❖ Rijk en regio spreken af dat in februari of maart 2018 tijdens een bestuurlijk werkbezoek aan de Brainportregio nadere afspraken worden gemaakt over de

	uitvoering van de projecten die bijdragen aan de lange termijn ontwikkeling van Eindhoven Internationale Knoop XL. ❖ Het Rijk neemt kennis van het verzoek van de regio om € 9 miljoen bij te dragen aan een Fietsenkelder stationsplein Zuid-district E. De regio draagt ook € 9 miljoen bij. Het Rijk neemt deze wens, vooruitlopend op nadere afspraken over de eerste tranche van het programma voor extra fietsvoorzieningen dat op basis van het regeerakkoord wordt gestart. ❖ Rijk en regio starten parallel hieraan in 2018, als onderdeel van de netwerkuitwerking Toekomstbeeld OV 2040, een onderzoek naar de Spoorsprong Brabant. Hieruit kunnen voorstellen voor noodzakelijke maatregelen voor verbetering van de bereikbaarheid en het behouden van de robuustheid en hoge kwaliteit van het vervoer per spoor in Zuid-Nederland naar voren komen. Dit onderwerp verdient het om zorgvuldig gedaan te worden en dat vraagt meermaals agendering tijdens de OV en spoortafels. Investeringsbeslissingen kunnen mogelijk tijdens BO MIRT van 2019 worden genomen. ❖ De Regio zet zich in om een passend en internationale hoogwaardige verstedelijkingprogramma met voorrang in het gebied te laten landen (wederkerigheidsprincipe).
5.	Spoorverbinding Eindhoven – Düsseldorf ❖ Rijk en regio delen de ambitie om, als onderdeel van Eindhoven Internationale Knoop XL, in 2025 een rechtstreekse intercitiy Eindhoven – Düsseldorf te laten rijden. ❖ De kleinschalige maatregelen die voor de verbinding Eindhoven – Düsseldorf noodzakelijk zijn, worden bekostigd uit het maatregelenpakket van de 1^e tranche Eindhoven Internationale Knoop XL. ❖ Nederlandse partijen bereiden gezamenlijk een memorandum of understanding voor in het daartoe meest aangewezen overleg. De gezamenlijke wens is eind januari 2018 het memorandum of understanding te ondertekenen door de Duitse en Nederlandse partijen.
6.	Spoorverbinding Weert – Hamont ❖ De onderzoeken voor het traject Hamont - Weert worden door IenW opgestart. Hierbij wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met mogelijke subsidieaanvragen.
7.	Overige Grensoverschrijdende Spoorverbindingen ❖ IenW, NVR, NS, ProRail en DB Netz werken het alternatief (Amsterdam/Schiphol –) Eindhoven – Aken conform de Hoofdrailnet concessie verder uit om voor de zomer 2018 tot definitieve besluitvorming over doortrekking te komen. ❖ Via de bilaterale contacten met de Belgische overheid bespreekt IenW de oplossingsmogelijkheden, vanuit de intentie om de verbetering van de verbinding Roosendaal – Antwerpen uiterlijk 2020 te realiseren. ❖ IenW bespreekt de openstaande issues die het laten rijden van de Drielandentrein tussen Luik – Maastricht – Heerlen – Aken in december 2018 beletten met België, om te zoeken naar mogelijke oplossingsrichtingen. ❖ Seamless travel: ○ IenW zal meewerken aan het oprichten van een Benelux taskforce die zich richt op alle railverbindingen tussen de diverse grensgebieden. ○ IenW zal zich gaan inzetten om de verkoop en distributie van tickets voor onder andere grensoverschrijdend vervoer zowel via vervoerders als derden actief in de retailmarkt mogelijk te maken.
8.	A2 't Vonderen – Kerensheide ❖ Het Rijk is - in samenwerking met de regio - bereid de voorbereiding van de

	realisatie (inclusief aankopen en conditionering) in 2018 te starten als daarvoor voldoende budget tijdig voorhanden is. Het budget voor het project - inclusief provinciale bijdrage - is in het MIRT pas beschikbaar in 2022. Het Rijk is bereid al in 2020 maximaal €35 miljoen in te zetten (van de totale bijdrage van €230 miljoen), indien ook de regio bereid is haar bijdrage van €35 miljoen te vervroegen van 2020 naar 2018. ❖ Indien partijen overeenstemming bereiken over de financiële voorwaarden van vervroeging en een modus vinden om de voorbereidende werkzaamheden tot 2022 plaats te laten vinden, zal dit leiden tot een tussen de regio en Rijkswaterstaat te sluiten samenwerkingsovereenkomst. In dat geval zal het Rijk zorg dragen voor voldoende capaciteit bij Rijkswaterstaat voor de periode 2018 - 2022. ❖ Het Rijk neemt - uitgaande van overeenstemming tussen partijen - in 2018 een partieel uitvoeringsbesluit waarbij bovengenoemde afspraken over het budget, inzet van capaciteit en programmering het kader vormen. In dat geval worden de gronden die thans voor rekening en risico van de provincie Limburg zijn gekocht ingebracht in het project en neemt daardoor het risicoprofiel van de provincie Limburg af.
9.	Slimme en Duurzame Mobiliteit Brabant ❖ Rijk en Regio hebben kennisgenomen van de stand van zaken met betrekking tot de voorbereiding van een (adaptief) pakket slimme en duurzame mobiliteitsmaatregelen in Brabant en spreken af om in april of mei 2018 afspraken te maken over een (adaptief) pakket inclusief afspraken over ambities, concrete doelstellingen, aansturing en financiering. ❖ Het Rijk verstrekt een bijdrage van €97.500 voor de overbrugging van de eerste helft van 2018 voor het continueren van de werkgeversaanpak via het Brabantmobiliteitsnetwerk, waar de regio een cofinanciering van €195.000 tegenover zet.
10.	Slimme en Duurzame Mobiliteit Limburg ❖ Rijk en regio nemen kennis van de stand van zaken Slimme en Duurzame Mobiliteit in Limburg en stemmen in met het proces om tot uitwerking van een nieuw maatregelenpakket te komen voor slimme en duurzame mobiliteit. ❖ Het Rijk verstrekt een bijdrage van €1,3 miljoen aan Limburg voor overbrugging van de eerste helft van 2018, waar minimaal een gelijke cofinanciering vanuit de regio tegenover wordt gezet. ❖ Limburg verzoekt het Rijk om bij te dragen aan de MaaS pilot in Limburg, waar minimaal een gelijke cofinanciering vanuit de regio tegenover wordt gezet.
11.	Deltaprogramma Maas Korte Termijn ❖ Rijk en regio nemen kennis van de voortgang en stellen vast dat alle afgesproken onderzoeken en verkenningen conform de in het BO MIRT 2016 gemaakte afspraken verlopen. Enige uitzondering daarop is het project 'Meer Maas Meer Venlo'. ❖ De provincie Limburg heeft – in afwijking van het regionale bod zoals geaccordeerd in het BO MIRT 2016 – besloten dat er in de MIRT/HWBP-verkenning Meer Maas, Meer Venlo geen varianten mogen worden onderzocht waarbij woningen die thans binnendijks liggen, buitendijks komen te liggen. ❖ Het Rijk, de gemeente Venlo, de Provincie Limburg en het Waterschap Limburg hebben na intensief overleg alsnog overeenstemming bereikt over het in gezamenlijkheid onverkort uitvoeren van de originele scope van de verkenning Meer Maas meer Venlo. ❖ Buiten de scope, maar wel in studies worden de alternatieven meegenomen in het noordelijke deel van het dijktraject Venlo-Velden, ten noorden van de A67, voor verdere rivierverruiming en ruimtelijke ontwikkeling van functies als landbouw, natuur, landschap en recreatie. Ook de mogelijkheden op het grondgebied van de

	gemeente Horst aan de Maas kunnen in studies worden betrokken. Een nadere concretisering volgt in aanwezigheid van alle betrokken partijen in de Stuurgroep Meer Maas Meer Venlo.
12.	Deltaprogramma Maas Lange Termijn ❖ Rijk en regio hebben over en weer de ambities gedeeld ten aanzien van rivierverruimende maatregelen langs de Maas in relatie tot dijkversterking. ❖ Het gaat hierbij onder andere over de ambitie om in deze regeerperiode tot besluitvorming te komen over het vervolg op enkele lopende MIRT-onderzoeken. ❖ Rijk en regio hebben de ambitie om in de eerste helft van 2018 afspraken te maken over concrete en haalbare langetermijndoelen (tot 2050) voor rivierverruiming per riviertak in relatie tot dijkversterking. ❖ Rijk en regio streven naar meervoudig doelbereik bij deze opgaven.
13.	Klimaatadaptatie ❖ Rijk en regio concretiseren het gezamenlijke proces naar een klimaatbestendig Zuid-Nederland, door: ❖ Het bestuursakkoord klimaatadaptatie Rijk - regionale overheden (voorzien begin februari) als gezamenlijk speerpunt te zien. ❖ Ondertussen regionaal samen te werken, door Regiopartners onderling en met de Rijkspartners, aan concretere uitwerking om na februari de regionale vertaling te kunnen maken van de afspraken op nationaal niveau. Denk hierbij aan: ○ Weten (1): de resultaten van de stresstesten en berekeningen door waterschappen, leidend tot concrete actieprogramma's; ○ Weten (2): het leren aan de hand van pilotgebieden; ○ Weten (3): een innovatieagenda met 'out of the box' voorbeelden, die het Nederlandse bedrijfsleven stimuleren en de verbinding leggen met het onderwijs; ○ Willen: een concrete en breed gedragen ambitie voor Zuid-Nederland; ○ Werken (1): een eerste generatie uitvoeringsprogramma waarin alle stakeholders een rol hebben; ○ Werken (2): extra aandacht en ondersteuning voor gebieden waar de waterveiligheid in het geding is of meerdere opgaven samenkomen (zoals in de beekdalen); ○ Werken (3): aan de slag met ons omringende landen. ❖ Waar mogelijk gebruik te maken van de beschikbare nationale instrumenten (stimuleringsprogramma, Platform Samen Klimaatbestendig) voor de volgende stappen in de goede richting. ❖ Na het nationale bestuursakkoord werken rijk en regio toe naar een bestuursakkoord met Zuid-Nederland.
14.	Ruimtelijk Economische Agenda West-Brabant en Hart van Brabant Rijk en regio: ❖ Onderschrijven de richting, geformuleerde opgaven, het adaptief karakter en de (programma)aanpak van de Ruimtelijk Economische Agenda (REA). ❖ Stellen vast dat de complementariteit met andere agenda's (o.a. REOS, Brainport Actieagenda, Goederenvervoercorridor Zuidoost) bijdraagt aan meer ruimtelijk-economische samenhang in Nederland. ❖ Stellen vast dat de REA een belangrijke bouwsteen vormt voor (boven)regionale en nationale visievorming en agenda's (zoals de Nationale Omgevingsvisie, MIRT-gebiedsagenda's, provinciale en regionale omgevingsvisies). ❖ Spreken af op korte termijn met elkaar de rijksbetrokkenheid te bezien bij: ○ de REA en de programma-aanpak als bouwsteen voor onder meer de nieuwe gebiedsagenda's; ○ de in de REA genoemde prioritaire projecten - de innovatieve

	capaciteitsuitbreiding A58 Tilburg-Breda (onderdeel SmartwayZ.NL) en optimalisatie van de logistieke knooppunten Tilburg en Moerdijk (conform Goederenvervoercorridor Zuidoost); o een viertal – nader uit te werken – sleutelprojecten (versterken (inter)nationale spoorbereikbaarheid, beter benutten buisleidingen voor nieuw transport, optimaliseren digitale infrastructuur en een gezamenlijke verkenning circulaire economie en industriële symbiose).
15.	Eindhoven Airport ❖ Het Rijk heeft op basis van een verzoek van de gemeente Eindhoven, mede namens de omliggende gemeenten en de Provincie Noord-Brabant, thans een gezamenlijk traject met de regio gestart om te komen tot besluitvorming over de ontwikkeling van Eindhoven Airport na 2019. ❖ Dit proces bestaat uit vier fasen die door Rijk en regionale partners gezamenlijk worden opgepakt en uitgewerkt. Fase 1 betreft onderzoek & analyse (planning gereed maart 2018); fase 2 betreft de wegingsfase en fase 3 standpuntbepaling (planning gereed eind 2018). Fase 4 zal het juridische traject zijn wat doorlopen moet worden voor een verlenging van de mede-gebruiksvergunning en/of een vernieuwd luchthavenbesluit. ❖ Fase 1 bestaat uit in ieder geval vijf onderzoeksporen: economische spin-off, luchtzijdige bereikbaarheid, landzijdige bereikbaarheid, milieu-duurzaamheid-leefbaarheid en Airport infrastructuur. Zodra de objectieve informatie uit fase 1 beschikbaar is, spreken Rijk en regio over de consequenties daarvan voor de Luchtvaartnota.
16.	Grenslagenda ❖ Rijk en regio stemmen in met het concreet voorbereiden van een 'Grenslanoverleg' met Vlaanderen. ❖ Het 'Grenslanoverleg' wordt op effectieve wijze verbonden met de Vlaams-Nederlandse Top en de inhoudelijke voorbereiding ervan (aan Nederlandse zijde) zal mede langs de MIRT-overleggen lopen. ❖ De gesprekken met partners in Noordrijn-Westfalen worden voortgezet met het perspectief om ook met hen een bestuurlijk 'Grenslanoverleg' tot stand te brengen.
17.	Wilhelminakanaal ❖ Rijk en regio besluiten op basis van onderzoeken, adviezen en consultatie definitief tot herbouw van sluis II. ❖ Definitieve afspraken over de exacte hoogte van de extra bijdragen per partij worden gemaakt en vastgelegd in een nieuwe bestuursovereenkomst na de nadere uitwerking van bedoelde plannen. ❖ De verdeling van kosten voor Rijk/Provincie/Gemeente zal zijn: 70:15:15. ❖ Rijk en regio gaan zo spoedig mogelijk door met de voorbereidingen van herbouw sluis II, zorgen hierbij voor voldoende personele capaciteit en borgen het tijdig beschikbaar zijn van financiële middelen.
18.	Brabantroute ❖ Rijk en regio constateren dat de uitvoering 'robuuste Brabantroute' conform afspraken verloopt. ❖ De regio vraagt aandacht voor de door de Zuid-Nederlandse partijen ingebrachte punten in de Consultatieronde Routeringsbesluit Vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor. ❖ Rijk en regio maken naar aanleiding van de Ruimtelijk Economische Actieagenda West-Brabant en Hart van Brabant en het MIRT-onderzoek corridor Rotterdam –

	Antwerpen nadere afspraken over de spoorproblematiek in West-Brabant.
19.	Greenport 3.0 ❖ Het MIRT-onderzoek 'Greenports en de samenwerking met de mainports' is formeel afgerond met de 'Koersnotitie Greenports 3.0' (oktober 2016) en de ondertekening van de 'Impulsagenda Greenports 3.0' (23 mei 2017). Deze vormen samen bouwstenen voor relevante programma's in het MIRT-gebied Zuid, bijvoorbeeld de programma-aanpak Goederenvervoercorridor. ❖ Voorstellen voor de 5 transities uit de Impulsagenda Greenports 3.0 worden ingebracht bij de geëigende (bestuurlijke) tafels. In het kader van het BO MIRT spreken partijen zich als netwerk uit over de beoogde ontwikkeling van het nationale netwerk van de greenports als geheel.

BO MIRT Goederenvervoercorridors

1.	Programma aanpak Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost ❖ Het Rijk, de provincie Noord-Brabant, de provincie Gelderland, de provincie Limburg, de provincie Zuid-Holland, het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) en de Topsector Logistiek (de Corridorpartijen) stellen de programma-aanpak Goederenvervoercorridors met de onderdelen actieplan 2018 en de governance vast.
Actieplan 2018 De volgende acties maken deel uit van het actieplan 2018:	
2.	Sturingsafspraken voor optimaliseren van 'bovengemiddelde knooppunten, inclusief 'last mile'. ❖ Rijk en corridorpartijen benadrukken dat een gezamenlijk vertrekpunt en afsprakenkader nodig zijn voor bovengemiddelde knooppunten om de toegevoegde waarde van de knooppunten te vergroten en optimaal te laten functioneren binnen de gehele corridor. De knooppunten zullen in samenhang in beeld worden gebracht. De sturingsafspraken dienen om keuzes te maken over gerichte investeringen en maatregelen ❖ De Provincie Limburg coördineert het maken van gezamenlijk sturingsafspraken voor het optimaliseren van 'bovengemiddelde' knooppunten. ❖ Per knooppunt wordt een plan van aanpak gemaakt om de investeringen van 'no regret' maatregelen te bepalen en faseren. ❖ Het Ministerie IenW is bereid bij de bovengemiddelde knooppunten in de grensstreken in overleg te treden over door de regio aangedragen knelpunten bij toepassing MKBA- systematiek ❖ Ten aanzien van het onderdeel 'last mile' zal ProRail, in nauw overleg met Havenbedrijf Rotterdam en de RSC Terminal, in 2018 starten met een project op de Waalhaven Zuid en Moerdijk.
3.	Afsprakenkader opstellen voor de vestiging van bedrijven op de goederencorridors ❖ Rijk en corridorpartijen benadrukken dat bij een mogelijk toekomstig besluit om te investeren in bovengemiddelde logistieke knooppunten, de partijen mee wegen of het 'juiste bedrijf' op de 'juiste plek' is gevestigd. ❖ De provincie Zuid-Holland stelt een plan van aanpak op, samen met provincies en gemeenten, om te komen tot een afsprakenkader met als doel de vestiging van bedrijven op bovenregionale knooppunten te reguleren. Deze zal gelden voor nieuwe bedrijven op logistieke knooppunten maar ook op bestaande bedrijventerreinen die

	gelegen zijn op de gehele logistieke Goederencorridors.
4.	Doorstroming A15 ❖ Ten aanzien van de A15 hebben partijen afgesproken om, mede op basis van de reservering vanuit het Rijk van € 200 miljoen voor de Goederencorridor Oost, voor de zomer 2018 een brede MIRT-verkenning A15 te starten waar in ieder geval het NMCA Knelpunt Gorinchem – Papendrecht onderdeel van uitmaakt. ❖ Op basis van het verkeersonderzoek (A15 Maasvlakte – Duitse grens) wordt de scope voor de MIRT-verkenning bepaald. De corridorpartijen Oost (provincie Gelderland, provincie Zuid-Holland, HbR en het ministerie van IenW) treden hierover in overleg en betrekken hierbij de uitkomsten van het verkeersonderzoek ❖ De provincie Zuid-Holland is bereid €30 miljoen bij te dragen voor de A15. De minister stelt aanvullend op de reeds beschikbare 200 miljoen Euro extra geld beschikbaar tot maximaal €100 miljoen zodat deze Verkenning kan starten. ❖ Als onderdeel van de verkenning onderzoeken partijen ook welke oplossingen op korte termijn een bijdrage leveren aan de doorstroming en de verkeersveiligheid op de A15 en een bijdrage leveren aan de doelstellingen van de corridor Oost. Deze oplossingen kunnen ook worden gevonden in slim, duurzaam of multimodale verbindingen.
5.	Railterminal Gelderland ❖ Rijk en regio erkennen de potentiële meerwaarde van de Railterminal Gelderland (Valburg) voor het multimodale logistieke knooppunt Nijmegen. Zij zullen op basis van de rapportages van ProRail in 2018 in overleg treden over een financieringsplan, welke naar verwachting in het voorjaar van 2018 gereed is (motie De Boer / Hoogland 28 november 2016, Kamerstuk 34550- A, nr. 30).
6.	Spoorgoederenknooppunt Venlo ❖ Met de maatregelen benoemd in de TK-brief van november over de voortgang van de Betuweroute wordt invulling gegeven aan de wens van de Tweede Kamer om Venlo verder te ontwikkelen als internationaal goederenknooppunt. ❖ Indien nieuwe ontwikkelingen daartoe aanleiding geven kan worden gezien of deze ontwikkelingen nieuwe knelpunten veroorzaken. Vooralsnog is hier geen aanleiding toe.
7.	Uitwerking Modal Shift potentie van de continentale goederenstromen op de corridors ❖ Tijdens het corridoronderzoek heeft Panteia voor de 6 bovengemiddelde knooppunten de potentiële internationale goederenstromen die kostprijs technisch van weg naar water en spoor zouden kunnen worden verschoven in het onderzoek in beeld gebracht. ❖ Het gaat hierbij om een efficiënte logistieke afwikkeling van de goederenstromen: meer bundeling, hogere beladingsgraad, betere verdeling over de verschillende modaliteiten en dus minder vrachtwagenkilometers en CO₂-uitstoot. ❖ Met de ketenpartijen (verladers, vervoerders, operators etc.) zal deze potentie nader uitgewerkt worden en wordt in beeld gebracht wat de belemmeringen zijn om van een andere modaliteit gebruik te maken. ❖ Onderzocht wordt of dit direct voor alle knooppunten kan worden opgepakt. ❖ De Topsector Logistiek is de coördinator om dit onderdeel verder te concretiseren.
8.	Ontwikkelen van een 'corridor-cloud' concept ❖ De Topsector Logistiek maakt inzichtelijk wat er nodig is voor het ontwikkelen en ((laten) operationaliseren van een 'corridor-cloud' (operationele toegankelijkheid verhogen van digitale transportdata uit vele bronnen tegelijk). Hierbij worden de

	innovaties (IShare) die in de Topsector ontwikkeld worden meegenomen.
9.	Vergroten van de robuustheid van het corridor netwerk in de vaarwegen ❖ Het Ministerie IenW onderzoekt op welke wijze het vaarwegennetwerk meer robuust kan worden gemaakt vanuit het perspectief dat op het vaarwegennetwerk weinig alternatieve uitwijkroutes beschikbaar zijn en het functioneren van de corridor gebaat is bij het goed functioneren van alle modaliteiten.
10.	Realiseren van voldoende parkeerplekken ❖ De provincie Zuid-Holland maakt een plan van aanpak waarbij in nauwe samenwerking met marktpartijen en de betrokken regio's nagegaan wordt waar kansrijke plekken zijn om op beide corridors extra beveiligde truckparkings te realiseren en onder welke condities het haalbaar is een netwerk te ontwikkelen dat gewenste en noodzakelijke functionaliteit biedt. ❖ Aandacht dient te worden besteed aan de kansen en mogelijkheden van data-toepassingen en informatievoorzieningssystemen voor verladers, logistieke dienstverleners, transportbedrijven en chauffeurs.
11.	Ligplaatsen binnenvaart en uitrollen BLIS (binnenvaart ligplaatsen informatiesysteem) ❖ Het ministerie van IenW maakt, mede als uitwerking van de motie Smaling, Bruins, De Boer, Jacobi (Kamerstuk van 6 december 2016, 34 550-A nr. 49) een plan van aanpak voor de verdere uitrol van BLIS, met als doel om realtime data over het gebruik van ligplaatsen beschikbaar te krijgen voor de gehele BLIS op de goederencorridors corridor. Met deze informatie kunnen afspraken worden gemaakt over een oplossing voor de ervaren ligplaatsproblematiek.
12.	Plan van aanpak voor het faciliteren 740 meter langere treinen ❖ ProRail voert, in nauw overleg met de goederenvervoerders en de regio's, een onderzoek uit naar het faciliteren van 740 meter treinen op de internationale corridors (de RFC's). De aandacht gaat daarbij met name uit naar de Brabantroute, deze is onderdeel van RFC1. Daarbij zal zowel gekeken worden naar infrastructurele maatregelen (opstelsporen, inhaalsporen, spanningssluisen) als logistieke maatregelen (groene golf voor lange goederentreinen, stimuleren multi-courante locs ter vermijding van loc-wissels op emplacementen). Dit onderzoek zal in 2018 gereed zijn en betrokken worden bij de uitwerking van het Masterplan.
13.	Stimuleren van de binnenvaart door middel van aanpak kademuren ❖ Als uitwerking van de motie De Boer, Jacobi, Smaling, Bisschop, Van Helvert van 6 december 2016, Kamerstuk 34550-A, nr. 50 onderzoekt het ministerie van IenW waar de aanleg van kademuren het gebruik van de binnenvaart binnen de Goederenvervoercorridors kan stimuleren.
14.	Ontwikkelen en uitvoeren van een Innovatieagenda ❖ De Topsector Logistiek coördineert het opstellen en het opstarten van een innovatieagenda voor de twee corridors met de nadruk op duurzaamheid en CO₂-reductie (verminderen wegkilometers, trucktransport, vergroten beladingsgraad, verbeteren betrouwbaarheid en verduurzaming goederenvervoer).
15.	Ontwikkelen van de Control Tower transport (data-dashboard) ❖ De Topsector Logistiek ontwikkelt de wijze waarop vervoerders hun data kunnen delen via een data dashboard zodat de efficiency van de totale logistieke keten kan

	worden vergroot. ❖ Hierbij wordt aansluiting gezocht bij inspanningen van o.a. Smartwayz, TNO, HbR, en anderen.
16.	Onderzoek potentie buisleidingen ❖ Het ministerie van IenW brengt in kaart wat de kansen en mogelijkheden zijn van buisleidingen in de energietransitie en de verduurzaming van transport. Dit geldt in het bijzonder voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.
17.	Realiseren van dekkend netwerk alternatieve brandstoffen (bio) LNG bunkervulpunten ❖ Rijk en regio stellen vast dat het stimuleren van schoon transport doormiddel van het stimuleren van het gebruik van (bio) LNG als transitiebrandstof en overige alternatieve duurzame brandstoffen belangrijk is voor de duurzame corridor. ❖ Partijen spreken af in 2018 een plan van aanpak op te stellen hoe te komen tot een infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en energiedragers, waarbij provincie Gelderland de coördinatie op zich neemt en het Rijk de verbinding maakt tussen overheid, bedrijfsleven en de kenniswereld.
18.	Congestievermindering Rotterdamse haven ❖ De corridorpartijen zullen samen met overige ketenpartijen (vb. verladers, expediteurs, reders, terminaloperators) in de Rotterdamse haven maatregelen nemen om de congestie van de containerbinnenvaart in de Rotterdamse haven te reduceren. Deze maatregelen zullen gebaseerd zijn op de uitkomsten van het onderzoek naar de congestie dat reeds door alle ketenpartijen onder regie van HbR is opgepakt. Deze uitkomsten worden begin 2018 verwacht.

BO MIRT Noord

1.	Afronden MIRT-onderzoek Anders Benutten ❖ Met de oplevering van het rapport "Anders Benutten" en van de website andersbenutten.nl is fase 1 van het MIRT-onderzoek afgerond. De pilots en de aanbesteding Publiek vervoer zijn een voorbeeld voor andere regio's. ❖ Rijk en regio zetten de samenwerking voort in de ontwikkeling van het Dataplatform als MaaS-pilot en in de ondersteuning vanuit het KiM bij het onderzoek Vervoersarmoede. ❖ Voor fase 2 van Anders Benutten vindt waar logisch verdere besluitvorming plaats binnen de MIRT-cyclus en wordt aangesloten bij daartoe in aanmerking komende trajecten binnen het Rijk, zoals OV-Toekomstbeeld, MaaS en integratie OV-doelgroepenvervoer. ❖ Bij concrete vragen uit de regio zoals die kunnen voortkomen uit lopende of nieuwe pilots zet het Rijk kennis in en staat open voor verdere samenwerking en kijkt naar mogelijkheden binnen het innovatiefonds. ❖ Uitwerking van bovenstaande punten vindt plaats in de Projectgroep Anders Benutten aan de hand van een door de regio op te stellen Plan van aanpak voor fase 2.
2.	Dataplatform publiek vervoer Groningen Drenthe ❖ Onder regie van de regio wordt een Dataplatform publiek vervoer Groningen Drenthe ontwikkeld. ❖ Rijk en regio verkennen en beantwoorden gezamenlijk de fundamentele vragen rond governance, privacy, rol marktpartijen die bij de opzet van het Dataplatform publiek

	vervoer Groningen Drenthe / Mobility as a Service (MaaS) van belang zijn. ❖ Het Rijk heeft € 50.000 bijgedragen aan de ontwikkeling van de eerste fase van het dataplatform. ❖ De financiële verplichting van het Rijk beperkt zich op dit moment tot het beschikbaar gestelde bedrag. Bij afronding van de eerste fase worden afspraken gemaakt over de governance, en ligt het beheer van de huidige vorm van het Dataplatform bij de regio. ❖ Rijk en regio spreken af dat het Dataplatform Publiek Vervoer wordt toegevoegd als MaaS-pilot. De komende periode werken Rijk en regio vooral aan nadere invulling en inbedding van het thema governance en verdere invulling van het Dataplatform als MaaS-pilot met als ambitie de doorontwikkeling van een breed platform voor Wmo / leerlingen / en kleinschalig vervoer in de aangesloten provincies en gemeenten.
3.	Vergroten capaciteit sluis Kornwerderzand, inclusief draaibruggen ❖ In het Notaoverleg van november 2016 heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen waarin de regio wordt opgeroepen om ten behoeve van het project sluis Kornwerderzand voor 1 oktober 2017 met een nieuw financieringsvoorstel te komen. De regering (IenW) is gevraagd tot die datum een bedrag van maximaal € 30 miljoen te reserveren als rijksbijdrage voor de nieuwe sluis. ❖ Rijk en regio constateren dat het proces meer tijd kost dan in eerste instantie voorzien. ❖ Rijk en regio spreken af dat het rijk de reservering van €30 miljoen zal vasthouden tot juli 2018. Voor die tijd zal de regio in samenwerking met het rijk komen tot een nieuw financieringsvoorstel met heldere ontwerp keuze, planning, dekking en risicoverdeling.
4.	Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl ❖ Rijk en regio spreken af, dat na de eerder afgesproken versnelde aanpak van de Gerrit Krolbrug, wordt gezien of ook de andere geplande bruggen in de huidige MIRT-fase 2 versneld kunnen worden uitgevoerd. ❖ Het Rijk stemt er mee in om ook de bruggen bij Oudeschouw, Spannenburg en Uiterwellingerga, die nog niet in het MIRT zijn opgenomen, versneld te gaan aanpakken vanwege recente informatie over de resterende levensduur. ❖ Rijk en regio hebben afgesproken de aanpak van deze drie bruggen in 2018 eerst verder uit te werken en deze daarna ook in het MIRT te zullen opnemen. ❖ Daarnaast spreken Rijk en regio af om in het BO MIRT 2018 het overleg over de aanpak van fase 3 te starten.
5.	Afronden MIRT-onderzoek Holwerd aan Zee ❖ Met de oplevering van het eindrapport 'MIRT-onderzoek Holwerd aan Zee' wordt het MIRT-onderzoek afgerond. ❖ Uit het onderzoek blijkt dat het project Holwerd aan Zee kansen biedt voor recreatie, natuur en versterken van de leefbaarheid, maar dat de effecten van een spoelmeer op het verminderen van het baggerbezwaar in de vaargeul Holwerd-Ameland gering zijn. ❖ Onder regie van de provincie worden in het vervolg op het MIRT-onderzoek varianten voor een alternatief nader uitgewerkt. Daarbij wordt gewerkt vanuit 'no regret'-varianten, die in een vervolgfase verder kunnen worden opgeschaald: een meerjarig adaptief programma. ❖ In de uitwerking van de 'no regret'-varianten wordt daar waar mogelijk meegekoppeld bij reguliere (Rijks)trajecten c.q. -opgaven in de regio.
6.	Slimme en duurzame mobiliteit Groningen-Assen en Leeuwarden ❖ Rijk en regio nemen kennis van de stand van zaken en spreken een proces af om tot

	uitwerking van een nieuw maatregelpakket te komen voor slimme en duurzame mobiliteit. ❖ Het Rijk stemt in met een bijdrage voor 2018 van €375.000,- aan Groningen-Assen en €385.000,- aan Leeuwarden waar minimaal een gelijke cofinanciering vanuit de regio tegenover wordt gezet. ❖ Rijk en regio Groningen-Assen maken de procesafpraak dat over de concrete uitwerking van de maatregelen begin 2018 in het bestuurlijk trio afspraken worden gemaakt. Waarbij de bijdrage aan een bereikbaarheidsknelpunt uitgangspunt is. ❖ Het Rijk zal in het voorjaar 2018 beslissen over de cofinanciering van fietsprojecten uit de € 100 mln. die in het regeerakkoord is toegezegd voor fietsparkeren en fietsinfrastructuur. Hierbij wordt de 'Tour de Force' betrokken. Rijk en regio spreken af dat de fietssnelweg <i>Groningen-Assen</i> wordt toegevoegd aan de bespreeklijst. ❖ Na overleg met de "Tour de force" zal het Rijk in het voorjaar 2018 beslissen over de cofinanciering van fietsprojecten uit de € 100 mln. die in het regeerakkoord is toegezegd voor fietsparkeren en fietsinfrastructuur. Rijk en regio spreken af dat de fietssnelweg Groningen-Assen wordt toegevoegd aan de bespreeklijst.
7.	Duurzaamheidsdeal Noord-Nederland ❖ Rijk en regio spreken de intentie uit om een Duurzaamheidsdeal te sluiten met diverse stakeholders. ❖ De Duurzaamheidsdeal heeft als doel om de impuls die uitgaat van de 'Fossielvrije weken' om te zetten in een regionaal pakket aan acties en maatregelen op korte termijn om de klimaatdoelen op lange termijn dichterbij te brengen. ❖ Rijk, regio en stakeholders werken onder regie van de regio komend half jaar gezamenlijk de inhoud en omvang van de deal uit.
8.	Meerjarig Adaptief Programma Eems-Dollard ❖ Rijk en regio hebben in 2016 het Meerjarig adaptief programma Eems-Dollard (ED2050) vastgesteld. ❖ De ambitie is dat de Eems-Dollard in 2050 voldoet aan het ecologisch streefbeeld, door stapsgewijs te werken en in te spelen op nieuwe ontwikkelingen en inzichten. ❖ Rijk en regio werken gezamenlijk de opgaven voor de eerste tranche verder uit en verkennen gezamenlijk het financieringstekort en mogelijke oplossingen daarvoor. ❖ Er is in het Regeerakkoord 275 miljoen beschikbaar besteld voor Natuur en waterkwaliteit. Afsproken is Tweede Kamer vóór de Voorjaarsnota te informeren over de precieze invulling van deze middelen. Wanneer duidelijk is op welke opgaven deze middelen worden ingezet kan worden gezien of Eems-Dollard daarvoor in aanmerking komt.
9.	Afronden MIRT-onderzoek Acceptatie en kansen ruimtelijke inpassing van nieuwe energiesystemen ❖ Met de oplevering van de resultaten van het onderzoek 'Acceptatie en kansen ruimtelijke inpassing van nieuwe energiesystemen' wordt het MIRT-onderzoek afgerond. ❖ Rijk en regio constateren dat het onderzoek door de beleidspraktijk van onder andere de provincie Groningen is ingehaald, derhalve wordt geen vervolg gegeven aan het onderzoek.
10.	Mitigerende maatregelen Friese IJsselmeerkust ❖ Rijk en regio herbevestigen dat uiterlijk in het voorjaar van 2018 besluitvorming zal plaatsvinden over de inzet van de tot 2021 in het Deltafonds gereserveerde €12 miljoen t.b.v. erosiebeperkende maatregelen langs de Friese IJsselmeerkust en de daarbij behorende projecten die passen in de beoogde ontwikkeling van het gebied (koppelkansen). ❖ Hierbij is het van belang dat de "Werkwijze voor de zoetwaterprogrammering" wordt

	gevolgd, zoals opgenomen in de bijlage bij de "Bestuursovereenkomst Zoetwatermaatregelen IJsselmeergebied 2016-2021". ❖ Tevens is het van belang goed aan te sluiten op het proces rond het Peilbesluit IJsselmeergebied en de doorlooptijden van de verschillende onderdelen goed in beeld te hebben.
11.	Spoorbrug Van Harinxmakanaal ❖ Rijk en regio hebben in het BO 2016 besloten onderzoek te doen naar kunnen accommoderen van verschillende modaliteiten van de spoorbrug over het Van Harinxmakanaal. En is besloten de uitkomsten van het onderzoek te agenderen voor het BO MIRT 2017. ❖ Op voorstel van de regio wordt komend jaar de tijd genomen om een voorkeur te bepalen en daarna bestuurlijk te bespreken bij BO MIRT 2018. ❖ Regio en het Rijk trekken hierbij gezamenlijk op.
12.	Vergroening regionaal Openbaar Vervoer ❖ Fryslân, Groningen, het ministerie van IenW en Prorail spreken af gezamenlijk een onderzoeksopzet tot verduurzaming (zero emissie) te maken die gedragen wordt door alle partijen. ❖ In deze onderzoeksopzet worden in ieder geval de oplossingsrichtingen: partiele elektrificatie, waterstofreinen en een combinatie van beide meegenomen.
13.	Werkbezoek en strategisch overleg MIRT voorjaar ❖ Rijk en regio spreken af dat het werkbezoek en strategisch overleg MIRT Noord-Nederland dit voorjaar zal plaatsvinden in Groningen. Voorgestelde thema's zijn: concurrentiekracht van Noord-Nederland, groene economie in de driehoek leefbaarheid, energie en mobiliteit en de relatie daartussen. ❖ Daarnaast zal het moment worden gebruikt om te voorgang op de gemaakte procesafspraken te monitoren.
14.	Voortgangsrapportage Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn <i>Bijlage: 9^e Voortgangsrapportage Regiospecifiek Pakket</i> ❖ Rijk en regio stellen de negende voortgangsrapportage RSP vast.

1.	Gebiedsgericht Programma U Ned ❖ Rijk en regio erkennen de urgentie van de majeure opgaven in de Metropoolregio Utrecht op het gebied van wonen, werken en bereikbaarheid (op basis van het rapport “Resultaten programma-aanpak U Ned/ eerste fase” d.d. 20 september 2017 en NMCA d.d. 1 mei 2017). ❖ Rijk en regio spreken samen de intentie uit om tot een programma U Ned te komen door als eerste stap gezamenlijk een kwartiermakersfase te doorlopen. In dit programma worden de bereikbaarheidsopgaven van de regio Utrecht uitgewerkt en wordt de koppeling gelegd met economische ontwikkeling en de majeure woningbouwopgave in de regio. Binnen dit kader worden a) de doelstellingen uit het Regeerakkoord betrokken, en b) de doelstellingen van Slimme en Duurzame Mobiliteit, uitgewerkt. ❖ Het programmaplan wordt uiterlijk 1 mei 2018 vastgesteld, inclusief een aantal uitgewerkte korte-termijn maatregelen ('no-regret'), welke onder meer gebaseerd zijn op Slimme en Duurzame Mobiliteit. ❖ Rijk en regio zorgen samen voor het benodigde werkbudget van circa € 500.000 per jaar, waarvan Rijk en regio ieder de helft bijdraagt. ❖ Rijk en regio agenderen de voortgang van het gebiedsgericht programma U Ned voor het BO MIRT van najaar 2018.
2.	Gebiedsgericht Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA ❖ Rijk en regio constateren, dat er veel urgente en gestapelde opgaven op het gebied van economische ontwikkeling, woningbouw en bereikbaarheid in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) spelen, die om een gezamenlijke en integrale aanpak vragen. ❖ Rijk en regio verlengen de kwartiermakersfase, zodat het programmaplan in februari 2018 kan worden vastgesteld. Dan moet helderheid zijn over financiële en programmatische wederkerigheid en de governance. ❖ Rijk en regio hebben in het kader van Slimme en Duurzame Mobiliteit afgesproken per 1 januari 2018 te starten met drie no regret korte-termijn maatregelen en hebben hiervoor reeds € 9,2 miljoen gereserveerd op basis van 50/50-verdeling. Streven is februari 2018 eveneens te besluiten over aanvullende maatregelen en benodigde middelen op basis 50/50-verdeling voor 2018. Naar verwachting gaat het in totaal om € 18 miljoen. ❖ Rijk en regio starten gezamenlijk als onderdeel van het Gebiedsgerichte Bereikbaarheidsprogramma van, naar en in de MRA een MIRT-onderzoek naar de integrale bereikbaarheid van de zuidwestkant van Amsterdam vanaf 2030/2035. ❖ Daarnaast gaan Rijk en regio verder met de MIRT-verkenning multimodale knoop Schiphol (MKS), waarbij besloten is te kijken naar het bieden van een veilige knoop waarmee de groei tot 135.000 trein in/uit/overstappers kan worden opgevangen. De beschikbare middelen voor de MIRT-verkenning worden zo efficiënt mogelijk ingezet. De uitkomsten van de MIRT-verkenning gelden als overbrugging tot aan de maatregelen volgend uit het MIRT-onderzoek.
3.	Relatie Gebiedsgerichte Programma's en OV Toekomstbeeld Noord-Holland en Flevoland: ❖ Onder regie van de MRA wordt rond de zomer van 2018 een regionale uitwerking voor het OV-systeem 2040 (Regionaal OV Toekomstbeeld) opgeleverd met een doorkijk naar het totale landelijke netwerk. Deze regionale uitwerking wordt opgesteld door de relevante partijen binnen Noord-Holland en Flevoland, waaronder gemeenten en vervoerders. De spoorsector en het Rijk leveren een actieve bijdrage en gezamenlijk de link met het landelijke OV Toekomstbeeld. Op basis van deze uitwerking wordt, waar mogelijk, ook een doorvertaling gemaakt naar de korte/middellange termijn en 'no regret' stappen.

	❖ In het Regionaal OV Toekomstbeeld is speciale aandacht voor OV-bereikbaarheid van de zuidwestkant van Amsterdam (zie punt 4.) ❖ De uitvoeringsaspecten van het Regionaal OV Toekomstbeeld en de programmering ervan worden voor het MRA-deel actief met het Gebiedsgericht Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA vormgegeven. ❖ De resultaten van de uitwerking van het Regionaal OV Toekomstbeeld worden overgedragen aan het Gebiedsgericht Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA, daar waar het om het MRA-gebied gaat. In het programma vindt de gebiedsgerichte (multimodale) samenhang, afweging en prioritering plaats voor het MRA-gebied. ❖ Bij de oplevering van het resultaat van het Regionaal OV Toekomstbeeld zullen vervolgafspraken gemaakt worden, hoe deze resultaten kunnen leiden tot het uitwerken van een adaptief uitvoeringsprogramma binnen de regio en tussen Rijk en regio. Dit kan mogelijk op het volgende BO MIRT – OV en Spoortafel geagendeerd worden. Utrecht: ❖ In het gebiedsgerichte programma U Ned vindt de regionale uitwerking van het OV Toekomstbeeld 2040 (Regionaal OV Toekomstbeeld) plaats. Daarbij kiest de regio Utrecht voor een zorgvuldig ontwerp- en afwegingsproces om steeds de toekomstvastheid en kwaliteit van de keuzes boven snelheid van planvorming te plaatsen, zich realiserend dat de urgentie van de problematiek vraagt om tijdige besluitvorming. ❖ Voor zowel het Gebiedsgericht Programma U Ned als het Regionaal OV Toekomstbeeld is nog geen detailplanning beschikbaar. Bij het concretiseren van de plannen van aanpak zal rekening worden gehouden met afstemming tussen beide trajecten.
4.	Maatregelen in het spoornetwerk rondom Amsterdam tot 2030/2035 ❖ Rijk en regio nemen februari 2018 op basis van de dan beschikbare informatie, waaronder de studie 'Optimalisatie metro en spoor op de Westtak en Zuidtak', een besluit over de realisatie van het derde perron (vijfde en zesde spoor) op Amsterdam Zuid en over start van een haalbaarheidsstudie naar de Airportsprinter. Rijk zegt toe daarvoor een zorgvuldig besluitvormingsproces met de regio in te richten.
5.	Enter [NL] Kerncorridor Schiphol Amsterdam ❖ Rijk en regio onderschrijven de urgentie en de ambitie van het ontwikkelen van de Kerncorridor Schiphol – Amsterdam, en onderschrijven daarmee de noodzakelijke samenhang tussen verschillende programma's en projecten en de gebiedsgerichte ontwikkelingen en de samenhang tussen oplossingen op korte, middellange en lange termijn. ❖ Rijk en regio spreken af, als onderdeel van het Gebiedsgerichte Programma van, naar en in de MRA, gezamenlijk een ontwikkelstrategie voor de kerncorridor Schiphol Amsterdam op te stellen. ❖ De ontwikkelstrategie zal vastgesteld worden op het BO MIRT najaar 2018.
6.	Gebiedsagenda IJsselmeergebied ❖ De provincies voeren het gesprek met het Rijk over de gewenste ontwikkelrichtingen in het IJsselmeergebied op basis van hun "interprovinciale agenda IJsselmeergebied" (uitgebracht in september 2017). ❖ De interprovinciale agenda en andere bouwstenen voor o.a. energietransitie, ecologie, cultuurhistorie en (ontwerp)studies naar ruimtelijke kwaliteit zijn de basis voor verdere bestuurlijke gesprekken, waarbij ook andere overheidslagen en stakeholders worden betrokken. Dit vindt zijn afronding in een bestuurlijke "IJsselmeergebied-tafel" (huidige planning: februari 2018). ❖ Na de afronding zal de Minister van IenW vanuit haar verantwoordelijkheid voor het IJsselmeergebied als Rijkswater de gebiedsagenda vaststellen en aanbieden aan de

	Tweede Kamer. ❖ Besluitvorming over specifieke maatregelen in de uitvoeringsagenda kan ook via bestaande tafels lopen, bijvoorbeeld de MIRT-tafel.
7.	Verkenning Ecologische Maatregelen Markermeer ❖ De minister van IenW zal begin 2018 een besluit nemen over twee maatregelen voor de verbetering van de ecologie in het Markermeer. Voor deze maatregelen is een bedrag beschikbaar van €9 miljoen (€6 miljoen uit het Deltafonds en van de provincies Flevoland en Noord-Holland ieder €1,5 miljoen). ❖ De stuurgroep Markermeer IJmeer heeft geadviseerd om €3 miljoen te besteden aan natuurprojecten langs de Noord-Hollandse kust en €6 miljoen voor 'natuurontwikkeling langs de Houtribdijk ter hoogte van het Enkhuizerzand'. ❖ De provincies nemen, voor wat betreft hun middelen, eind 2017 een besluit.
8.	MIRT-onderzoek Greenports en de samenwerking met de mainports • Het MIRT-onderzoek 'Greenports en de samenwerking met de mainports' is formeel afgerond met de 'Koersnotitie Greenports 3.0' (oktober 2016) en de ondertekening van de 'Impulsagenda Greenports 3.0' (23 mei 2017). • Voorstellen voor de vijf transities uit de Impulsagenda Greenports 3.0 worden ingebracht bij de geëigende (bestuurlijke) tafels. In het kader van het BO MIRT spreken partijen zich als netwerk uit over de beoogde ontwikkeling van het nationale netwerk van de greenports als geheel.
9.	N50 Kampen – Kampen Zuid ❖ De regio bevestigt haar toezegging van €5 miljoen en vraagt om de planstudie z.s.m. te starten conform de motie Visser/Hoogland (Kamerstuk 34550-A, nr. 25). Het Rijk heeft conform deze motie €5 miljoen gereserveerd uit de verlenging van het IF (2028). Door dit geld naar voren te halen en de inzet van personele capaciteit te financieren uit dit budget kan het Rijk de planstudie begin 2019 starten, zonder dat dit ten koste gaat van het reeds lopende MIRT-programma.
10.	Spoor Leiden – Utrecht ❖ De betrokken partijen (de provincies Zuid-Holland en Utrecht, gemeenten Utrecht en Leiden, ProRail, NS en ministerie van IenW) besluiten om het kansrijke alternatief "de 'Versnelde Intercity'-variant" verder gezamenlijk te onderzoeken, waarbij antwoord wordt gegeven op de volgende vragen: ○ Wat is de verbetering van dit alternatief op de robuustheid van het hoofdrailnet? Heeft het alternatief oplossend vermogen voor de NMCA-knelpunten Den Haag-Leiden en Schiphol? Wat zijn de overige netwerkeffecten? Wat draagt het alternatief bij aan de vermindering aan reizigersverliesuren bij verstoringen op corridors in de driehoek Rotterdam – Schiphol – Utrecht? ○ Wat is de verbetering van de exploitatie, waarbij het streven van de betrokken partijen is dat het exploitatietekort van de initiële variant tenminste is omgezet naar een budgetneutrale exploitatie; ○ Wat zijn de extra investeringskosten die met dit alternatief zijn gemoeid? Wat betekent dat voor de toekomstige BOV-kosten op dit traject? ○ Hoe wordt in de dekking van deze kosten voorzien en door wie?

BO MIRT Oost-Nederland

1.	Slimme en duurzame mobiliteit ❖ Rijk en regio stemmen in met het voorstel voor een Rijksbijdrage, (voor overbrugging van de eerste helft van 2018) welke inhoudt: €1 miljoen aan Twente, €1 miljoen aan Zwolle-Kampen, €850.000 voor Stedendriehoek, waar minimaal een gelijke cofinanciering vanuit de regio tegenover wordt gezet. ❖ Rijk en regio spreken af dat de Rijksbijdrage voor de regio Arnhem - Nijmegen wordt vastgesteld in het volgend Bestuurlijk Overleg Mobiliteit Arnhem-Nijmegen BOM).
2.	A1/A30 Barneveld-Noord ❖ Naar aanleiding van de aangenomen motie A1/A30 (Kamerstuk 34550-A, nr. 27) voert de regio een MIRT-onderzoek uit. Het Rijk participeert in dit onderzoek. Vooruitlopend op de uitkomsten van het MIRT-onderzoek heeft het Rijk reeds € 10 miljoen gereserveerd en de regio € 2,5 miljoen. Op basis van de uitkomsten van de NMCA 2017 en het Regeerakkoord spreken Rijk en regio af om de problemen bij het knooppunt A1/A30 Barneveld samen met de regio versneld op te lossen. Rijk en regio zijn bereid hierin te investeren. Hierover treden Rijk en regio de komende tijd in gesprek, en kijken samen of er na afronding van het MIRT-onderzoek een MIRT-verkenning kan worden gestart en met welke scope.
3.	A2 Deil – 's Hertogenbosch – Vught ❖ Rijk en regio stemmen in met de resultaten van het MIRT-onderzoek A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught. ❖ Rijk en regio erkennen dat de realisatie van het pakket aan quick wins gedurende enkele jaren ervoor kan zorgen dat de verkeersdoorstroming op de A2 niet verder verslechtert, maar dat deze korte termijnmaatregelen niet afdoende zijn om de A2 voor de lange termijn bereikbaar te houden. Op de middellange termijn groeit de bereikbaarheidsproblematiek zonder aanvullende infrastructurele ingrepen opnieuw boven het huidige niveau. ❖ Rijk en regio erkennen het belang van een gezamenlijke en gecombineerde aanpak van de korte en de (middel)lange termijn. Het voorgestelde maatregelenpakket voorziet, vanwege het grote nationale belang van de A2 en de ernst en omvang van de bereikbaarheidsproblematiek op grond van de NMCA, daarom ook in oplossingsrichtingen voor de (middel)lange termijn. ❖ Rijk en regio starten een adaptieve, gebiedsgerichte aanpak voor het totale maatregelenpakket. Rijk en regio gaan daarbij voor de korte termijn een pakket aan quick wins uitwerken en uitvoeren en de oplossingsrichtingen voor de middellange en lange termijn nader onderzoeken. De totale kosten van het pakket aan quick wins en de voorbereidende onderzoekskosten zijn geraamd op € 45,9 miljoen (exclusief BTW). Het Rijk reserveert hiervoor €18,3 miljoen (exclusief BTW). De regionale overheden zullen hiervoor in totaal €27,6 miljoen (exclusief BTW) reserveren. Het Rijk reserveert daarnaast €430 miljoen (inclusief BTW) voor het starten van een MIRT-Verkenning naar structurele verbreding van de A2 (75% van de globaal geraamde kosten van €570 miljoen, inclusief BTW). Hierbij zijn de onderzoekskosten 50/50 verdeeld over Rijk en regio.
4.	A28 Amersfoort – Zwolle ❖ Rijk en regio spreken af om in 2018 een MIRT-onderzoek A28 te starten om in beeld te brengen wat de toekomstige problematiek is op de A28 en wat de oorzaak is dat het knelpunt op de A28 hard stijgt in de NMCA van lage naar hoge groeiscenario. In het MIRT-onderzoek wordt gekeken naar welke opgaven er op korte en langere termijn spelen en wat de onderlinge samenhang is. Uitgangspunt van het MIRT-

	onderzoek is een slim en duurzaam vervoersysteem.
5.	A50 ❖ Rijk en regio hebben kennisgenomen van de resultaten van het onderzoek op de A50 Bankhoef-Paalgraven dat gedaan is in opdracht van Gelderland naar de mogelijkheden en potentie van ITS-maatregelen rond knooppunt Bankhoef, A326, A50 en het verkeersonderzoek. ❖ Rijk en regio spreken af dat de provincie de ITS-maatregelen verder uitwerkt en uitvoert. Daar is € 600.000 voor gereserveerd. Ten behoeve van een nadere uitwerking van oplossingen op langere termijn op de A50, wordt een vervolgonderzoek door de provincie opgezet gericht op vraagstelling en scope voor een nader te nemen besluit over het starten van een eventueel MIRT-onderzoek. ❖ Rijk en regio spreken af dat er door de regio een nader onderzoek wordt gestart naar de mogelijkheden voor kleinschalige infra-aanpassingen op de A50 Bankhoef-Paalgraven. ❖ Het Rijk betreft de A50 in haar afweging voor de concrete invulling van de korte termijn file aanpak.
6.	N35 Knooppunt Raalte ❖ Om een snelle start van het project knooppunt Raalte mogelijk te maken (starten van de planstudie 2018) spreken Rijk en regio af dat de Minister van IenW de Rijksbijdrage van € 12,5 miljoen zonder eerdere voorwaarden beschikbaar zal stellen.
7.	N50 Kampen-Kampen Zuid ❖ De regio bevestigt haar toezegging van €5 miljoen en vraagt om de planstudie z.s.m. te starten conform de motie Visser/Hoogland (Kamerstuk 34550-A, nr. 25). Het Rijk heeft conform deze motie €5 miljoen gereserveerd uit de verlenging van het IF (2028). Door dit geld naar voren te halen en de inzet van personele capaciteit te financieren uit dit budget kan het Rijk de planstudie begin 2019 starten, zonder dat dit ten koste gaat van het reeds lopende MIRT-programma.
8.	N50 Hattemerbroek-Ramspol ❖ De regio (Overijssel, Flevoland) vraagt het ministerie mee te denken over het verbeteren van de (subjectieve) onveiligheid op het wegvak Hattemerbroek-Ramspol, en specifiek op het gedeelte Kampen-Ramspol. ❖ Rijk en regio spreken af samen de verkeersveiligheid op de N50 zullen te monitoren en te analyseren en op basis van de uitkomsten met elkaar in gesprek te gaan over eventuele maatregelen.
9.	Internationale spoorverbindingen ICE/Berlijnlijn ❖ Rijk en regio spreken af over de gedane aanbevelingen in de rapporten over de ICE Amsterdam-Arnhem-Frankfurt en de Berlijnlijn in overleg treden om een (gezamenlijke) inzet te bepalen richting o.a. NS/DB en het Duitse ministerie om de reistijd en kwaliteit van de internationale verbindingen te optimaliseren. En daarnaast wordt het in ieder geval gebruikt als input voor de netwerkuitwerking in het kader van het Toekomstbeeld OV.
10.	Valleilijn ❖ Rijk en provincie Gelderland spreken af dat op basis van de uitkomsten van de regionale studie kwartierdienst Valleilijn (gereed Q4 2018) een voorstel van Gelderland zal worden behandeld. Daarin zal de provincie vragen om de Rijksmiddelen die in de nieuwe concessieperiode Valleilijn vrijvallen bij de overdracht

	van eerder extra aangeschaft materieel, in te gaan zetten voor de realisatie van een kwartierdienst.
11.	Zutphen/Winterswijk ❖ Rijk en provincie Gelderland stemmen in om conform het voorstel van Gelderland de resterende middelen 'quick scan decentraal spoor' van Rijk en provincie in te zetten voor een studie naar het verbeteren van de overstap in Zutphen. Op basis van de uitkomsten van deze studie besluiten IenW en provincie Gelderland, gehoord hebbend de andere betrokken partijen, over het vervolg.
12.	IJssellijn ❖ Het rapport IJssellijn is aan het ministerie van IenW gestuurd en het ministerie van IenW neemt dit voor kennisgeving aan. De brug Ravenstein wordt als knelpunt i.h.k.v. de NMCA benoemd bij bepaalde scenario's. De NMCA knelpunten worden in samenhang bekeken i.h.k.v. het Toekomstbeeld OV (netwerkanalyse), er volgt nu dus geen separaat besluit over de brug Ravenstein. Bij nadere stappen wordt een integrale aanpak van de problematiek nagestreefd. De problematiek bij Arnhem-Oost heeft een nadere analyse nodig. Het Rijk schuift aan bij vervolgonderzoek dat de regio hiernaar gaat doen. Voor een beter treinproduct op het traject Zwolle-Deventer worden de kansen en mogelijkheden meegenomen bij de netwerkanalyse van het Toekomstbeeld OV.
13.	Lange termijn ambitie rivieren ❖ Rijk en regio hebben over en weer de ambities gedeeld ten aanzien van rivierverruimende maatregelen langs de Rijn in relatie tot dijkversterking. ❖ Rijk en regio hebben de intentie uitgesproken om hier gezamenlijk in op te trekken, waarbij het uitgangspunt waterveiligheid is en dat de regio substantieel bijdraagt in de meerkosten van rivierverruiming voor het bereiken van de meegekoppelde regionale doelen en opgaven. ❖ Rijk en regio hebben de ambitie om in de eerste helft van 2018 afspraken te maken over concrete en haalbare lange termijn doelen (tot 2050) voor rivierverruiming per riviertak in relatie tot dijkversterking.
14.	Bovenloop IJssel ❖ Rijk en regio doen samen een quick scan naar opgaven die mogelijk in samenhang kunnen worden opgepakt in de reeds geplande trajecten dan wel separate studies voor de IJssel. Het gaat daarbij om opgaven op het gebied van waterveiligheid, scheepvaart (incl. doorstroming bij bruggen), waterkwaliteit, en regionale ruimtelijke ontwikkelingen. Hierbij wordt gekeken naar een integrale aanpak zoals toegepast bij het Rivierklimaatpark IJsselpoort en wordt aansluiting gezocht bij Rijksplannen als de Lange Termijn Ambitie Rivieren en een scheepvaartstudie als Bovenloop IJssel. De kosten voor deze externe quick scan worden tussen Rijk en regio verdeeld. Deze quick scan zal uiteindelijk moeten leiden tot helderheid over hoe en waar de benodigde vaarwegverbeteringen het beste kunnen worden opgepakt.
15.	MIRT-onderzoek IJsselkop ❖ Rijk en regio starten een MIRT-onderzoek IJsselkop (maatregelen Meinerswijk-Stadsblokken en Huissensche waarden) waarin de mogelijkheden voor realisatie en financiering verder in beeld gebracht worden.
16.	Klimaatadaptatie ❖ Rijk en regio spreken hun ambitie uit naar het landelijke klimaatakkoord met de koepels.

	❖ Rijk en regio spreken af dat er de komende tijd verder wordt gesproken over de versnelde aanpak voor klimaatadaptatie in het Rivierengebied. Voor de financiering wordt hierbij gekeken of er gebruik kan worden gemaakt van beschikbare nationale instrumenten.
17.	Vernieuwing gebiedsagenda Oost ❖ Rijk en regio spreken af om te starten met de vernieuwing van de gebiedsagenda Oost-Nederland als pilot voor de vernieuwing van de gebiedsagenda's.
18.	Grenslandagenda ❖ Rijk en regio stemmen in met het concreet voorbereiden van een 'Grenslandoverleg' met Vlaanderen. ❖ Het 'Grenslandoverleg' wordt op effectieve wijze verbonden met de Vlaams-Nederlandse Top en de inhoudelijke voorbereiding ervan (aan Nederlandse zijde) zal mede langs de MIRT-overleggen lopen. ❖ De gesprekken met partners in Noordrijn-Westfalen worden voortgezet met het perspectief om ook met hen een bestuurlijk 'Grenslandoverleg' tot stand te brengen.