Afsprakenlijst Bestuurlijk Overleggen MIRT, 21 en 22 november 2018

Generieke, nationale afspraken

1.	**Mobiliteitsfonds** Rijk en regio spreken af: ❖ Dat zij het eens zijn over de ambitie om met de ontwikkeling naar het Mobiliteitsfonds ook de financiële systematiek aan te sluiten op de transitie naar een integrale en gezamenlijke aanpak, waarin opgavegericht en gebiedsgericht werken, ontschotting, anders samenwerken tussen overheden en met marktpartijen centraal staan. In de uitwerking van geschetste ontwikkeling, mede op basis van toegestuurde discussienotities, willen Rijk en regio zoveel mogelijk gezamenlijk optrekken (ieder vanuit de eigen verantwoordelijkheid). ❖ Dat de regio, zoals afgesproken in de informele bestuurlijke overleggen over de mobiliteitsopgaven en het Mobiliteitsfonds, met voorbeelden komt op basis van (gezamenlijke) lopende programma's en trajecten, waarbij zij aangeven waar het in de huidige situatie knelt met bestaande afweegkaders en criteria. ❖ Dat de regio deze voorbeelden, in aanvulling op wat er in het BO is besproken, voor 1 januari met het ministerie van IenW deelt. In een gezamenlijk proces met de regio zal op basis van deze input verder worden gewerkt aan de contouren voor het Mobiliteitsfonds. Deze contouren worden verwerkt in de Kamerbrief (1e kwartaal 2019). ❖ Dat het voornemen is om de contouren uit de Kamerbrief in 'proeftuinen' te toetsen en aan te scherpen. Deze proeftuinen zullen (binnen) bestaande gebiedsgerichte MIRT-programma's en lopende projecten zijn. Formele besluiten zullen plaatsvinden op basis van de dan geldende kaders. ❖ Voor de proeftuinen gezamenlijk met de MIRT-regio's de onderzoeksvragen en aanpak uit te werken. Uitgangspunt is het testen van de nieuwe werkwijze 'in de geest van het Mobiliteitsfonds', op basis van de contouren uit de Kamerbrief, en hiervan leren voor de definitieve spelregels en kaders. Voor de regio Noordwest is specifiek afgesproken: ❖ De mobiliteitsopgave en kosten, die gepaard gaan met de woningbouwopgave, in kaart te brengen ter agendering van de daarvoor benodigde financiële middelen. Het Rijk komt met een procesvoorstel om hier samen met de regio invulling aan te geven. Voor de regio Zuidwest is specifiek afgesproken: ❖ Dat de doorontwikkeling naar het Mobiliteitsfonds de mogelijkheid biedt om meer gebiedsspecifieke aspecten en economische kansen in een afweging een plek te geven. Zeeland zal een voorbeeld uitwerken met betrekking tot de ligging aan de grens en de deltastructuur.
2.	**Vrachtwagenheffing** ❖ Rijk en regio spreken af om in goed overleg te bepalen op welke wegen, buiten de autosnelwegen, mogelijke uitwijk aan de orde zou kunnen zijn als gevolg van de vrachtwagenheffing op de autosnelwegen. Op basis van de te verwachten verkeerstoename en effecten maakt de minister een keuze voor het wegennet, waarop de heffing gaat gelden. Voor de regio Noordwest is specifiek afgesproken: ❖ Rijk en regio spreken af om in goed overleg te bepalen op welke wegen, buiten de autosnelwegen, mogelijke uitwijk aan de orde zou kunnen zijn als gevolg van de vrachtwagenheffing op de autosnelwegen. Rijk en regio kijken voor deze wegen ook naar mogelijke alternatieve maatregelen. Op basis van de te verwachten verkeerstoename en effecten maakt de minister een keuze voor het wegennet, waarop de heffing gaat gelden.
3.	**Smart mobility** ❖ Rijk en regio geven - met inbreng en capaciteit - prioriteit aan de gezamenlijke uitwerking van de Krachtenbundeling met als streven om juni 2019 concrete plannen op te leveren voor de gezamenlijke prioriteiten. Er komt in juni (rondom ITS Europe) een gezamenlijke bestuurlijk overleg smart mobility ter besluitvorming hierover.

BO MIRT Oost-Nederland

1.	**A1/A30 Barneveld** ❖ Rijk en regio starten, naar aanleiding van het regionale MIRT-onderzoek, in het voorjaar van 2019 gezamenlijk een MIRT-verkenning voor de aansluiting A1/A30. ❖ Naast de reeds gereserveerde € 10 miljoen, heeft het Rijk nog € 22,4 miljoen extra beschikbaar gesteld voor dit project. Vanuit de regio is 8,5 miljoen euro gereserveerd, behoudens goedkeuring door Provinciale Staten Gelderland.
2.	**A28 Amersfoort-Hoogeveen** ❖ Rijk en regio starten samen een MIRT-onderzoek in de vorm van een mobiliteitsonderzoek. ❖ Dit onderzoek zal bestaan uit 2 fasen; de eerste fase zal gericht zijn op het identificeren van knelpunten en zal in maart 2019 worden afgerond. ❖ Op basis van de resultaten van deze eerste fase, zullen in het voorjaar 2019 Rijk en regio samen een besluit nemen over een eventueel vervolg.
3.	**N50 Hattemerbroek-Ramspol (verkeersveiligheid)** ❖ De regio heeft voorgesteld om op het wegvak Kampen-Ramspol attentie verhogende maatregelen te treffen en dit kosten-effectief te combineren met de opwaardering van het aanpalende wegvak Kampen-Zuid-Kampen. Omdat op dit wegvak geen prioritair veiligheidsknelpunt, ligt ziet het Rijk geen aanleiding om extra verkeersveiligheidsmaatregelen op de N50 te treffen.
4.	**Marsroute N35** ❖ Op initiatief van de provincie Overijssel is de Marsroute N35 geactualiseerd. Rijk en regio spreken af deze met elkaar te bespreken.
5.	**Internationale spoorverbindingen Berlijnlijn en ICE Amsterdam-Arnhem-Frankfurt** ❖ Op de Berlijnlijn zullen Rijk en regio de krachten bundelen voor een gemeenschappelijk handelingsperspectief. ❖ Rijk en regio zullen de krachten bundelen, spreken een gedeelde ambitie uit voor een hogere frequentie ICE Amsterdam – Arnhem – Frankfurt en gaan verder in gesprek over haalbaarheid en handelingsperspectief.
6.	**Voorbereiding besluitvorming verbetering dienstregeling Zwolle-Enschede** ❖ Het Rijk is bereid in het kader van de motie Sienot (kenmerk 34 775 A, nr. 47) financiering te reserveren voor de oplossing van het knelpunt van de perrons bij Heino en Raalte onder voorwaarde van 50% co-financiering door de regio. ❖ Rijk en regio vragen ProRail de oplossingsrichtingen voor de bredere problematiek op de treinverbinding Zwolle-Enschede in samenhang te bekijken. Op basis van deze uitkomsten zal overleg plaatsvinden over verdere besluitvorming.
7.	**Aanvullende cofinanciering van de perronfasering Arnhem** ❖ Rijk en regio zijn bereid om elk 50% van het resterende tekort van € 3.500.000 exclusief BTW voor de perronfasering Arnhem voor hun rekening te nemen. ❖ Rijk en regio spreken af om op korte termijn afspraken te maken over de financiële beheersrisico's en omgang met vervangingskosten in de opdrachten aan ProRail voor de perronverlengingen van de Valleilijn en de perronfasering Arnhem. IenW en ProRail maken vooruitlopend hierop een specifieke afspraak, zodanig dat deze projecten geen vertraging op hoeven te lopen.
8.	**Naar een programma Integraal Riviermanagement (IRM)** ❖ Rijk en regio hebben met elkaar de ambities rond een nieuw programma Integraal Riviermanagement (IRM) gedeeld en spreken af begin 2019 met elkaar in gesprek te gaan over de aanpak en aansturing van IRM.
9.	**Quickscan Bovenloop IJssel** ❖ De quickscan Boven-IJssel is afgerond. Rijk en regio besluiten dat ze de resultaten van de quickscan meenemen in het programma Integraal Riviermanagement (IRM). Binnen IRM kunnen de opgaven op de Boven-IJssel en de kansen voor synergie meegenomen worden in het keuzeproces richting de structuurvisie IRM. ❖ Voor de lopende planstudies KRW Cortenoever en Bovenloop IJssel zal binnen IenW worden bezien hoe de maatregelen die daadwerkelijk interfereren in samenhang eerder

	kunnen worden opgepakt.
10.	**MIRT-onderzoek IJsselkop** ❖ Rijk en regio besluiten de resultaten van het MIRT-onderzoek IJsselkop te betrekken bij het Programma Integraal Riviermanagement (IRM) en de daarvoor op te stellen Rijksstructuurvisie. ❖ Betrokken overheden nemen zich voor om een aantal belangrijke risico's en financierbaarheid van maatregelen nader in beeld te gaan brengen.
11.	**A1/A35** ❖ Rijk en regio stemmen in om hier onder leiding van de provincie Overijssel en met participatie van het Rijk een MIRT-onderzoek te starten.
12.	**MIRT-programma A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught** ❖ Rijk en regio stellen vast dat het pakket quick wins voor de korte termijn en de onderzoeken naar middellange termijn oplossingsrichtingen volgens planning verlopen. De startbeslissing voor de MIRT-verkenning (oplossingsrichting voor de lange termijn) is in juni ondertekend.
13.	**A50 corridor Nijmegen - Eindhoven** ❖ Rijk en regio nemen het besluit tot het starten van een MIRT-onderzoek A50 corridor Nijmegen-Eindhoven.
14.	**Ongelijkvloerse kruising Wolfheze** ❖ Rijk en regio constateren dat deze overweg bij Wolfheze binnen de systematiek van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) nu hoog genoeg scoort om gezamenlijk een intake te starten
15.	**Doortrekken Valleilijn** ❖ Rijk en regio komen op basis het gedane onderzoek overeen dat er geen aanleiding is om het eerder genomen besluit van het Rijk ten aanzien van doortrekken van de Valleilijn naar Arnhem te herzien. ❖ Over de aanwezige ruimte op het baanvak naar Utrecht wordt in relatie tot de Vervoerconcessie voor het Hoofdrailnetwerk en in het capaciteitsverdelingsproces een nader besluit genomen.
16.	**IJssellijn** ❖ Rijk en regio vragen aan ProRail in samenwerking met de vervoerders om de NMCA knelpunten op de IJssellijn (Arnhem – Zutphen) te analyseren, ❖ en daarbij mogelijke (infrastructurele) maatregelen in kaart te brengen • om de potentiële vervoerknelpunten op te lossen • en de dienstregeling op de IJssellijn te verbeteren.
17.	**Samenwerkingsafspraken slimme en duurzame mobiliteit** ❖ Om samen nog slagvaardiger te werken aan een betere bereikbaarheid en het verduurzamen van de mobiliteit spreken Rijk en regio af te komen tot een verdere bundeling van een aantal effectieve en efficiënte maatregelen en initiatieven, zoals fietsstimulering, smart mobility, duurzame mobiliteit parkeren, werkgeversaanpak en logistiek; zonder hierbij in elkaars verantwoordelijkheden te treden. ❖ Als eerste stap op weg naar een structurele en gebundelde aanpak spreken Rijk en regio voor 2019 het volgende af: • <u>File-aanpak:</u> Om de files op korte termijn aan te pakken investeert het Rijk in de regio door op strategische locaties meer bergers en weginspecteurs in te zetten. • <u>Fietsparkeren:</u> Om meer mensen gebruik te laten maken van de fiets en de fiets-treinreis aantrekkelijker te maken willen Rijk en regio gezamenlijk investeren in fietsenstallingen bij stations. Rijk en regio investeren samen, op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent: o Overijssel**:** in de realisatie van extra maaiveldstallingcapaciteit bij het station van Hengelo. o Gelderland: in de voorbereiding van een (inpandige) oplossingsvariant van stallingtekorten bij station Nijmegen (westzijde), waarbij de regio al middelen heeft gereserveerd voor realisatie. • <u>Fietsroutes:</u>

	○ De provincie Overijssel ontvangt een bijdrage van € 629.200,- van het Rijk voor de verbetering van de snelfietsroute Zwolle-Hattem en een bijdrage van € 1.227.941,- voor een drietal ontbrekende schakels in de F35 in Enschede en Oldenzaal. De provincie zet als tegenprestatie in op fietsstimulering in samenwerking met werkgevers en werkgevers en past waar mogelijk de principes van circulair bouwen toe in de aanleg. ○ Het Rijk reserveert € 1,857 miljoen voor de provincie Gelderland voor de realisering van snelfietsroute Ede-Wageningen. Als de regionale cofinanciering voor deze routes rond is kunnen komend voorjaar concrete afspraken gemaakt worden voor een rijksbijdrage aan deze routes. • <u>Logistiek:</u> ○ Rijk en regio continueren de inzet op logistiek en stedelijke distributie (Greendeal Zero Emissie Stadslogistiek). Dit zal onderdeel zijn van de werkagenda. ○ Rijk en regio continueren de inzet op schone mobiliteit. Dit zal onderdeel zijn van de werkagenda. • <u>Veiligheid N-wegen:</u> ○ Regio en Rijk spreken af de verkeersveiligheid van provinciale N-wegen te verbeteren. Het Rijk stelt hiervoor maximaal € 4.350.909 ter beschikking aan Gelderland en maximaal € 2.710.455 aan Overijssel. Provincies kunnen hiervoor plannen indienen die worden beoordeeld op basis van het afsprakenkader. • <u>Mobility as a Service:</u> Regio en Rijk bekrachtigen de voortgang van de pilot welke een gezamenlijk leertraject is en wordt gezamenlijk gefinancierd. • <u>Smart mobility:</u> ○ Rijk en regio komen uiterlijk in juni 2019 tot concretisering van versnelde digitalisering en organisatieontwikkeling in het wegbeheer, als onderdeel van 'digitaal de weg op orde'. De inzet hierbij is dat in 2023 90% actualiteit, betrouwbaarheid en correctheid van publieke data moet zijn bereikt. Voor ondersteuning in de planvorming heeft het Rijk € 1 miljoen beschikbaar voor alle regio's gezamenlijk. De uitwerking hiervan landt in de verdere uitwerking van de Krachtenbundeling smart mobility. ○ Regio en Rijk spreken tevens af een versnelling te geven aan de vervanging van conventionele Verkeersregelinstallaties door nieuwe intelligente Verkeersregelinstallaties (iVRI's) die kunnen communiceren met voertuigen, fietsers, OV etc. Uiterlijk in juni 2019 nemen Rijk en regio besluiten over aantallen, locaties, impact, uitroltempo als ook financieringsverdeling. ○ Landsdeel Oost continueert daarbij de samenwerking in GO VOORT en gebruikt deze samenwerking mede om invulling te geven aan de gezamenlijke opgaven op het gebied van smart mobility. ○ Voorwaarde voor alle inspanningen en besluiten is dat uiterlijk kwartaal 1 van 2019, voor zover binnen controle van wegbeheerders mogelijk, alle eerder gemaakte afspraken in Beter Benutten Vervolg ITS en Talking Traffic zijn nagekomen en (op straat) opgeleverd. • <u>Werkgeversaanpak</u>**:** ○ in Beter Benutten zijn waardevolle werkgeversnetwerken opgebouwd. Netwerken die van belang zijn voor de opgaven waar Rijk en regio voor aan de lat staan. Om de actiegerichtheid van een regionale werkgeversaanpak te benutten, stelt het Rijk € 500.000 uit de Klimaatenveloppe 2018 ter beschikking voor de Cleantech regio, op voorwaarde van minstens eenzelfde bedrag als cofinanciering. Voor de regio's Zwolle, Twente en Arnhem/Nijmegen zullen afspraken worden gemaakt in de werkagenda. Alle bij deze besluiten genoemde bedragen zijn inclusief BTW.
18.	**Woningbouwafspraken:** ❖ Landsdeel Oost heeft een eerste onderzoek gedaan naar netto instroom van inwoners uit de Randstad naar de grote steden in landsdeel Oost. Landsdeel Oost en BZK spreken af om het onderzoek hiernaar verder te verdiepen en de resultaten te bespreken in het strategisch BO in het voorjaar van 2019.

BO MIRT Goederenvervoercorridors

1.	**Sturingsafspraken voor optimaliseren van bovengemiddelde knooppunten** Corridorpartijen spreken af: ❖ Dat de vastgelegde sturingsprincipes en contouren van de sturingsafspraken toe te passen voorde bovengemiddelde knooppunten in de goederencorridors en verder in samenhang uit te werken. ❖ Dit uit te werken kader zal dienen om keuzes te maken over gerichte investeringen en maatregelen die in de bovengemiddelde knooppunten naar voren zijn gebracht. De gezamenlijke keuzes zullen in onderlinge samenhang en afstemming voorgelegd worden ter besluitvorming.
2.	**Knooppunt Nijmegen, Railterminal Gelderland** Corridorpartijen spreken af: ❖ Te investeren om trimodaliteit voor de overslag van goederen in knooppunt Nijmegen te realiseren. De meerwaarde is in het MIRT-onderzoek goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost onderbouwd en door rijk en regio erkend. ❖ In aanvulling op eerdere afspraken over het stimuleren van het goederenvervoer over het spoor, heeft de Staatssecretaris van IenW met de gedeputeerde van de provincie Gelderland afgesproken om ieder 50 procent van de totale investeringskosten van de spooraansluiting van de toekomstige Railterminal Gelderland aan de Betuweroute, voor hun rekening te nemen. De totale kosten van de spooraansluiting bedragen € 24 miljoen inclusief BTW. Deze afspraak geeft invulling aan een van de onderdelen uit het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer (meer mogelijkheden voor intermodaal vervoer) waarover de Tweede Kamer op 19 juni 2018 is geïnformeerd. ❖ Provincie Gelderland is daarnaast bereid de kosten voor de ontsluiting van het terrein en de inpassing van de Railterminal Gelderland voor haar rekening te nemen.
3.	**Knooppunt Nijmegen, Afslag 38 bij Elst** Corridorpartijen spreken af ❖ Rijk en Regio dragen samen de kosten van de aanpassing van het viaduct Elst onder voorwaarde dat de plannen voor de doorontwikkeling van het logistiek knooppunt Nijmegen de noodzaak onderbouwen en treffen samen de noodzakelijk voorbereidingen voor de "meekoppelkans" om de aanpassing van het viaduct Elst mee te nemen in de aanbesteding ViA15.
4.	**Knooppunt Moerdijk** ❖ Voor het optimaliseren van het bovengemiddelde multimodale knooppunt Moerdijk heeft de staatssecretaris max. € 7 miljoen inclusief BTW ter beschikking gesteld. Hiermee wordt de overbelastverklaring op het spoor opgeheven, wordt geanticipeerd op het faciliteren van treinen van 740 meter en wordt invulling gegeven aan een van de onderdelen uit het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer (meer mogelijkheden voor intermodaal vervoer). ❖ Daarnaast is voor de spoorterminal nog een verdere aanpassing nodig (€ 3,2 miljoen). De regio (Havenbedrijf Moerdijk en Provincie) neemt hierin zelf haar verantwoordelijkheid. Daartoe is door Havenbedrijf Moerdijk een CEF-aanvraag ingediend waarover Rijk en Provincie afspreken deze actief te steunen.
5.	**Doorstroming A15, korte termijn maatregelen** ❖ Het Rijk en de provincies Zuid-Holland en Gelderland zijn een korte termijn pakket maatregelen overeengekomen met een looptijd tot 2022. In totaal heeft het Rijk hiervoor maximaal € 10 miljoen beschikbaar onder voorwaarde van gelijke financiering door de regio. ❖ Het Rijk en de provincie Zuid-Holland (samen met Drechtsteden en bedrijven) stellen ieder € 4,125 miljoen beschikbaar voor de inzet bergers op strategische plekken, kleine infrastructurele maatregelen, gecoördineerd verkeersmanagement en spitsmijdingen. ❖ Het Rijk en de provincie Gelderland (samen met Rivierenland) stellen ieder € 0,5 miljoen beschikbaar voor: verkeersveiligheidsmaatregelen Deil – Ochten en verbetering van de last mile verbinding bij bedrijventerreinen in Elst en Oosterhout/Nijmegen. ❖ De uitwerking van de maatregelen zal aansluiten bij de verschillende initiatieven die reeds lopen, waaronder: de korte termijn file-aanpak, hinder beperkende maatregelen bij MIRT projecten en Slim en Duurzaam. Bij de maatregelen ten aanzien van spitsmijding (o.a. werkgeversaanpak, aanbieden mobiliteitsdiensten) en verkeersveiligheid zal uit onderzoek moeten blijken welke maatregelen een voldoende kosteneffectieve bijdrage leveren.

6.	**Realiseren voldoende (truck) parkeerplaatsen** Corridorpartijen spreken af: ❖ Zich in te spannen dat er binnen vijf jaar een samenhangend netwerk van truckparkeerplaatsen gerealiseerd is en daarmee het tekort aan truckparkeerplaatsen is opgeheven. Een adequate oplossing van het vraagstuk vraagt om een combinatie van maatregelen. Daarom worden de volgende activiteiten uitgevoerd: • De mogelijke locaties uit de "programmalijst" worden uitgewerkt en zo nodig geprioriteerd voor snelle realisatie; • De vier locaties uit de "programmalijst" die voor de CEF-aanvraag zijn ingediend, worden in uitvoering genomen. Het gaat om circa 700 tot 900 extra parkeerplekken; • Voorbereiden van een ondersteunend financieringsarrangement voor (delen van) de corridor, in aanvulling op beschikbare CEF-middelen, waarbij de corridorpartijen de financiële inbreng leveren. Mogelijke opties zijn de opzet van een revolverend fonds in de vorm van een lening of een andere financiële stimulans. • Binnen 1 jaar te komen tot een gezamenlijke prioritering van gebieden om truckparkeerplaatsen te realiseren vanuit de samenhangende netwerkgedachte; • Binnen 1 jaar duidelijk te krijgen wat nodig is om het gebruik van bewaakte parkeerplaatsen op basis van regelgeving, handhaving en communicatie te stimuleren, inclusief taken en rollen; • Binnen 1 jaar duidelijk te krijgen hoe in samenwerking met marktpartijen dynamische informatie over de bezetting van truckparkeerplaatsen beschikbaar gesteld kan worden; • Binnen 1 jaar vertalen van de resultaten van het Europese onderzoek "Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks" naar een gewenst minimum veiligheids- en serviceniveau van de truckparkeerplaatsen op de goederenvervoercorridors. Daarbij is monitoring van belang; • Doorlopend vanuit de samenhangende netwerkgedachte de realisatie van truckparkeerplaatsen te faciliteren en stimuleren in de regio; • Doorlopend in het netwerk van truckparkeerplaatsen grensoverschrijdende afstemming en oplossingen te zoeken. ❖ Om bovenstaande activiteiten uit te kunnen voeren dragen de provincies Gelderland, Noord-Brabant, Limburg en Zuid Holland ieder € 25.000 bij en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat € 100.000. Deze afspraak is voor 1 jaar met intentie op verlenging na 2019. Daarnaast zorgen alle partijen voor voldoende ambtelijke capaciteit. ❖ Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant en Limburg dragen de kosten voor het leadpartnership van de ingediende CEF – aanvraag, zoals dat door de provincie Zuid-Holland op zich is genomen. Daarnaast dragen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant en Gelderland de kosten voor digitalisering in relatie tot de ingediende CEF-aanvraag. Over beide aspecten in relatie tot CEF worden nog nadere afspraken gemaakt.
7.	**Clean Energy Hubs** Corridorpartijen spreken af: ❖ Samen een strategie te ontwikkelen voor de transitie naar duurzame brandstoffen en andere energiedragers voor transport over weg en water binnen de goederenvervoercorridors en deze gezamenlijk uit te dragen. ❖ Een afgestemd netwerk van clean energy hubs, vulpunten voor duurzame brandstoffen en andere energiedragers voor het wegtransport en de binnenvaart te realiseren. ❖ Voor eind 2019 kansrijke locaties voor clean energy hubs in beeld te brengen in een totaaloverzicht op basis van inzicht in de vervoersbewegingen in de corridor van en naar (bovengemiddelde) knooppunten. ❖ Vooruitlopend op het totaaloverzicht vulpunten te realiseren op geschikte locaties waar zich nu kansen voordoen en die passen binnen de contouren van een transitiestrategie. ❖ Stimuleringsmaatregelen te treffen voor het gebruik van duurzame brandstoffen en andere energiedragers in het wegtransport en de binnenvaart. ❖ Gezamenlijk € 250.000 in 2019 bij te dragen, met de intentie om dit vanuit een meerjarenperspectief voort te zetten. Eind 2019 worden vervolgafspraken gemaakt aan de hand van de ontwikkelde transitiestrategie. ❖ De strategie inzake transitie naar duurzame energiedragers op landelijke schaal te kunnen koppelen. Partijen buiten de goederenvervoercorridors kunnen zich bij dit project aansluiten tegen dezelfde (financiële) voorwaarden.

	❖ Op basis van de ontwikkelde strategie zal eind 2019 worden afgewogen of ambitie, gewenste resultaten en inzet bij de in kaart gebrachte locaties met elkaar in balans zijn.
8.	**Robuustheid vaarwegen** Corridorpartijen spreken af: ❖ Het vaarwegnetwerk beter bestand gemaakt dient te worden om regelmatig terugkerende kleine calamiteiten en toekomstige extreme weersomstandigheden beter op te kunnen vangen. ❖ De definitie van robuustheid is: een toekomstbestendig, klimaatbestendig, netwerk van nautisch veilige vaarwegen met een hoge beschikbaarheid en betrouwbaarheid incl. de ambitie om voor de grote rivieren en de Waal in het bijzonder, zo goed mogelijke vaarwegalternatieven te bewerkstelligen. ❖ Er gezamenlijk een plan van aanpak wordt opgesteld, waarbij de knelpunten o.b.v. vastgestelde definitie, worden benoemd en concrete maatregelen worden uitgewerkt. Overige onderdelen van het plan van aanpak zullen zijn: de prioritering (o.a. in maatregel als in tijd), bepalen rollen spelers, benoemen meekoppelkansen en quick wins. Opstellen uitbestedingsplan (planning en kosten) zijn onderdeel van het PvA. ❖ Het plan van aanpak zal geagendeerd worden in de programmaraad van medio 2019.
9.	**Congestievermindering Rotterdamse haven** De corridorpartijen spreken af: ❖ De bundeling en samenwerking op de corridors om het containerbinnenvaartproduct concurrerender te maken voor verladers te stimuleren zodat een bijdrage wordt geleverd aan de modal shift van weg naar water en de CO_2 reductie. Ervaringen op de West-Brabant corridor (Tilburg-Oosterhout-Moerdijk) hebben geleerd dat dit concept succesvol is. ❖ Het stimuleren van bundeling en samenwerking ook op de corridors Oost en Zuidoost uit te rollen. Onder leiding van het Havenbedrijf Rotterdam worden business cases opgesteld met bijbehorend instrumentarium om de samenwerking tussen marktpartijen te stimuleren. In de programmaraad van medio 2019 worden op basis van deze business cases en het instrumentarium de vervolgstappen bepaald.
10.	**BLIS** Corridorpartijen spreken af: ❖ In Q1 2019 zal de uitrol van BLIS over alle ligplaatsen (provinciaal, gemeentelijk en privaat) op de goederenvervoercorridor vastgestelde vaarwegen afgerond zijn en kan het systeem in zijn volledigheid benut worden via www.blauwegolfverbindend.nl. ❖ Er zal gestreefd worden om alle informatie beschikbaar te stellen in de app(s). ❖ In het verloop van 2019 zal gemonitord worden om tot besluiten omtrent ligplaatsverbeteringen op de corridors te komen.
11.	**Buisleidingen** Corridorpartijen spreken af: ❖ De inzichten en vervolgstappen worden najaar 2019 opgeleverd en waar mogelijk vertaald naar vervolgstappen voor de goederenvervoercorridors en voor buisleidingen in bredere zin.
12.	**Afvalstromen over water** Corridorpartijen spreken af: ❖ De aanpak van afvalstromen wordt uitgewerkt door de Topsector Logistiek. Op basis van de eerste analyse en voorgestelde aanpak worden vervolgafspraken gemaakt over organisatie en bekostiging in de programmaraad van medio 2019.

BO MIRT Zuid-Nederland

1.	**Eindhoven Internationale Knoop XL** **Projecten tranche 1:** ❖ Rijk en regio herbevestigen de nut, noodzaak en urgentie van de in de tranche 1 genoemde maatregelen: kleinschalige maatregelen ten behoeve van de spoorverbinding Eindhoven – Düsseldorf, zuidelijke fietsenstalling en HOV3. Voor de realisatie van deze drie maatregelen verwachten Rijk en regio op basis van eerste kosteninschattingen dat € 58 miljoen exclusief BTW nodig is. Voorwaarde voor financiering door alle partijen is overeenstemming over het ontwerp en de kostenraming. Daarnaast is afgesproken dat samen de mogelijkheden voor alternatieve bekostiging worden onderzocht. Afgesproken is om te komen tot een verdeelsleutel van 50% Rijk en 50% regio voor het totaalpakket. De bijdrage van het Rijk en regio is aanvullend ieder maximaal € 19 miljoen exclusief BTW, bovenop de 20 miljoen exclusief BTW die is afgesproken in het BO MIRT 2017. ❖ IenW geeft Prorail de opdracht voor programmering tijdige realisatie (vóór 2025) van keervoorzieningen bij station Eindhoven ten behoeve van de verbinding Eindhoven – Düsseldorf. De totale kosten zijn ingeschat op € 10 miljoen exclusief BTW. De kostenverdeling voor dit bedrag is 2/3^{e} Rijk, 1/3^{e} regio. Risico van realisatie ligt bij IenW. ❖ Alvorens nadere afspraken over de financiering van de fietsenstalling en HOV3 gemaakt kunnen worden: o dient voor de fietsenstalling een ontwerp met onderbouwde raming gemaakt te worden dat voldoet aan de voorwaarden van het Programma Fiets van IenW. Rijk en regio investeren samen, op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent, in die voorbereiding van een (inpandige) oplossingsvariant van stallingtekorten bij station Eindhoven (zuidzijde). o start de regio met de uitwerking van het Tracébesluit HOV-3, waarbij een gedetailleerde kostenraming van het voorkeursalternatief wordt opgesteld. o werkt de regio op basis van de haalbaarheidsstudie Eindhoven Acht de businesscase verder uit voor deze verbinding, waarbij expliciet gekeken wordt naar mogelijkheden en partijen voor alternatieve bekostiging. o dekt de regio de kosten voor de uitwerkingen van HOV3 uit de reeds beschikbare middelen voor tranche 1. Risico van realisatie van HOV3 ligt bij de regio. ❖ Resultaten van de hierboven genoemde voorbereiding voor de fietsenstalling en uitwerkingen van HOV3 worden verwacht vóór mei 2019, met als doel in 2019 de besluitvorming over de bekostiging van tranche 1 af te ronden. **Plan van Aanpak:** ❖ Rijk en regio delen de ambitie, doelstellingen en programmalijnen voor Eindhoven Internationale Knoop XL. Rijk en regio werken gezamenlijk de governance, bekostigingssystematiek en lijst met voorgenomen maatregelen verder uit en anticiperen daarbij op het Mobiliteitsfonds. ❖ Rijk en regio streven naar het vaststellen van het Plan van Aanpak en een samenwerkingsovereenkomst tijdens het Strategisch BO MIRT mei 2019.
2.	**Versterking van domeinen en (lopende) trajecten met de regio Eindhoven** ❖ Aansluitend op de Brainport Nationale Actieagenda (BNA) neemt BZK het initiatief om samen met de regio Eindhoven en in afstemming met de Provincie Noord-Brabant de ambities, samenhang en mogelijke samenwerking op de leefomgeving (Wonen en RO), en op bestuurlijke terrein te verkennen. ❖ Insteek hierbij is om samenwerking tussen BZK en de regio te verbeteren en (lopende) trajecten te versterken. Zodat de uitvoering van de ambities nader vorm gegeven kunnen worden inclusief de regionale benadering van beleid, rekening houdend met de BNA, de Regio Deal Brainport Eindhoven en het MIRT.
3.	**Eindhoven Airport** ❖ Rijk en regio hebben samen met Eindhoven Airport in juli 2018 in een bestuurlijk overleg afgesproken een Proefcasus Eindhoven Airport uit te gaan voeren. ❖ De proefcasus maakt onderdeel uit van een gezamenlijk traject om te komen tot besluitvorming over de ontwikkeling van Eindhoven Airport na 2019. ❖ De missie van de proefcasus is om op innovatieve wijze als regio via participatie en overleg met de omgeving (omwonenden en maatschappelijke organisaties, experts, bedrijven en overheden) met het oog op een passende weging van de verschillende

	belangen tot het best haalbare advies te komen over de ontwikkeling van Eindhoven Airport tot een toekomstbestendige en duurzame luchthaven in een gezonde leefomgeving. ❖ Na afronding van de proefcasus zal de Tweede Kamer over de resultaten worden geïnformeerd.
4.	**Brainport Nationale Actieagenda** ❖ Rijk en regio blijven ook via het MIRT inzetten op het versterken van het vestigingsklimaat van Brainport Eindhoven om zo invulling te geven aan de Mainportstatus en de Brainport Nationale Actieagenda. ❖ Dit gebeurt onder meer via de projecten: A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught, A58 Breda – Tilburg, A67 Leenderheide – Zaarderheiken, A2 Randweg Eindhoven i.c.m. A50 Eindhoven/Veghel, Eindhoven Internationale Knoop XL, de spoorverbinding Eindhoven - Düsseldorf, Eindhoven Airport en Slimme en Duurzame Mobiliteit. Besluitteksten over die projecten zijn separaat opgenomen.
5.	**SmartwayZ.NL** **A67 Leenderheide – Zaarderheiken:** ❖ Rijk en regio stellen een bestuurlijke voorkeur vast voor de toekomstvaste verbreding van de A67 van Knooppunt Leenderheide tot Geldrop, waarbij in het ontwerp rekening wordt gehouden met de mogelijkheid van verdergaande maatregelen op het traject Geldrop – Zaarderheiken. ❖ Rijk en regio constateren samen dat een door de regio gewenste verbreding tot aan Asten nu niet binnen de financiële middelen mogelijk is en aanpassing van knooppunt Zaarderheiken nu onvoldoende onderbouwd kan worden, en daar geen prioriteit aan gegeven kan worden. ❖ Binnen SmartwayZ.NL wordt de verkeerskundige situatie op het netwerk in Zuid-Nederland gemonitord en geëvalueerd, specifiek betreffende de functie van de A67 in het (internationale) netwerk en als robuuste rand voor Zuidoost Brabant. ❖ Op basis van de monitoring en evaluatie kunnen de betrokken partijen in het programma SmartwayZ.NL afwegen of en wanneer aanvullende maatregelen nodig zijn op de A67, of eventuele op andere plaatsen in het landelijke en/of regionale wegennet. ❖ Het ontwerp van de aansluiting Geldrop wordt nader uitgewerkt zodat hier op korte termijn besluitvorming over plaats kan vinden. ❖ Daarnaast wordt een korte termijn maatregelen pakket afgesproken bestaande uit infragebonden maatregelen en een pakket smart mobility maatregelen. ❖ Het afgesproken pakket past binnen de gereserveerde middelen. Definitieve financiële afspraken over dit pakket worden gemaakt in de Programmaraad van december. **Bereikbaarheid De Run:** ❖ Rijk en regio erkennen het belang van een gezamenlijk mobiliteitspakket voor dit gebied. Rijk en regio zijn voornemens hierover afspraken te maken in de Programmaraad van december. Het maatregelenpakket zal dan worden opgenomen in het programma SmartwayZ.NL. Het pakket kan dienen als proeftuin voor de ontwikkeling van het Mobiliteitsfonds. **MIRT Verkenning A58 Breda – Tilburg:** ❖ Rijk en regio nemen kennis van de voortgang: • De startbeslissing voor de MIRT-verkenning A58 Breda – Tilburg is op 4 juni 2018 genomen. • De voorbereiding van de MIRT-verkenning is in september 2018 opgestart.
6.	**MIRT programma A2 Deil –'s-Hertogenbosch – Vught** ❖ Rijk en regio stellen vast dat het pakket quick wins voor de korte termijn en de onderzoeken naar middellange termijn oplossingsrichtingen volgens planning verlopen. De startbeslissing voor de MIRT-verkenning (oplossingsrichting voor de lange termijn) is in juni ondertekend.
7.	**A2 het Vonderen - Kerensheide** ❖ Met het partieel uitvoeringsbesluit van 29 juni 2018 en het ondertekenen van de aanvullende samenwerkingsovereenkomst tussen Rijkswaterstaat en de regio wordt het project voortvarend opgepakt. Dit sluit aan bij de in het BO MIRT 2017 gemaakte

	afspraken over het eerder beschikbaar stellen van financiële middelen.
8.	**A27 Houten – Hooipolder (versnelling HooipolderPlus)** ❖ Rijkswaterstaat zal in het project A27 Houten – Hooipolder de maatregelen die tezamen het HooipolderplusPlan vormen, dus inclusief de door de regio gefinancierde maatregel 5, versneld realiseren. ❖ Gezien de onzekerheden en risico's in het project hanteert Rijkswaterstaat hierbij een inspanningsverplichting om de extra maatregelen in 2026 te hebben gerealiseerd in plaats van 2029.
9.	**A50 corridor Nijmegen – Eindhoven** ❖ Rijk en regio nemen het besluit tot het starten van een MIRT-onderzoek A50 corridor Nijmegen – Eindhoven.
10.	**N65 Vught – Haren** ❖ Rijk en regio zijn positief over het Voorkeursalternatief+ (VKA+) en het onderliggende regiobod, en stellen het VKA+ vast. ❖ Het Rijk zal hiervoor aanvullend € 12,06 miljoen bijdragen aan het project N65. De regio draagt € 24,86 miljoen extra bij. Alle bedragen zijn inclusief BTW. ❖ Over de voorziene meerkosten van het project op basis van de second opinion van Horvat van 10 miljoen maken de partijen de volgende afspraken: • indien de provincie het project uitvoert wordt de mogelijke BTW-compensatie aangewend ter dekking van deze meerkosten; • indien het project door Rijkswaterstaat wordt uitgevoerd, of er geen BTW-compensatie mogelijk is, dragen Rijk en provincie ieder € 3,3 miljoen extra bij en zal de laatste € 3,4 miljoen gevonden worden in een bezuiniging op het project. Eventuele meevallers ten opzichte van de meerkosten boven het budget van het VKA (€ 108 miljoen) worden in dit geval verdeeld over Rijk en provincie in de verhouding 50/50. • Provincie en Rijk maken vóór 1 januari 2019 afspraken over de snelst mogelijke realisatie van het project ten einde samenloop het Programma Hoogfrequent Spoor zoveel mogelijk te voorkomen.
11.	**Minder Hinder Aanpak: Slimme Bereikbaarheid Zuid-Nederland 2020 – 2030** ❖ Regio en Rijk zijn het erover eens de hinder als gevolg van werkzaamheden aan de (spoor)wegen zo klein mogelijk te houden, door als gezamenlijke wegbeheerders met bedrijfsleven en kennisinstellingen maximaal in te zetten op mobiliteitsmanagement en smart mobility maatregelen. ❖ Rijkswaterstaat en provincies nemen het initiatief om hiervoor de juiste governance in te richten, inclusief landelijke afstemming en de samenhang met bestaande gremia als SmartwayZ.NL en in samenhang met omliggende provincies, België en Duitsland. Partijen onderkennen dat hun reguliere aanpak binnen hun lopende infrastructuurprojecten tekortschiet gezien de voorliggende opgave en dat het managen van hinder op een hoger schaalniveau dient plaats te vinden en bovendien meer onderlinge samenwerking en afstemming vergt. ❖ Rijk en regio zijn het eens over het onderzoeken welke mogelijke financieringsbronnen, zoals de minder hinder budgetten van (rijks- en provinciale) projecten, hiervoor ingezet kunnen worden om schaalvoordelen te realiseren voor het minimaliseren van de hinder voor mobilisten.
12.	**HOV Breda – Utrecht** ❖ Rijk en Regio's werken de casus verbetering OV Breda-Gorinchem-Utrecht verder uit mede in het kader van het Toekomstbeeld OV en werken toe naar een start van een innovatieve pilot OV in het najaar van 2019.
13.	**Overwegen in Brabant** ❖ Op dit moment is er binnen de kaders van het LVO programma financiële ruimte om de regio gedeeltelijk tegemoet te komen. Dit vraagt om een hoog tempo voor de LVO aanvraag van de Oosterhoutseweg. ❖ Rijk en regio onderzoeken hoe de financiële afwikkeling van beide LVO projecten (Oosterhoutseweg en Julianastraat) in Gilze Rijen optimaal gecombineerd kunnen worden. ❖ Rijk en regio spreken de intentie uit om zo snel mogelijk, bij voorkeur in februari 2019,

	de besluitvorming over ondertunneling van beide spoorwegovergangen af te ronden.
14.	**Optimalisatie Treinverbinding Dordrecht – Brabant** ❖ Besluitvorming over eventuele realisatie en (co)financiering van de treinverbinding Dordrecht – Brabant voor de jaren 2020 tot en met 2024 zal, vanwege de nog lopende gesprekken tussen IenW en de regionale overheden over de hieraan te verbinden voorwaarden, na het BO MIRT plaatsvinden. ❖ IenW, provincie Zuid-Holland en provincie Noord-Brabant spreken af om nog voor het einde van dit jaar tot definitieve besluitvorming te komen.
15.	**Motie Jetten (Helmond – Eindhoven)** ❖ Naar aanleiding van de motie Jetten C.S. geeft IenW opdracht aan ProRail om in afstemming met de regio mogelijke korte termijn maatregelen in beeld te brengen voor het NMCA knelpunt Eindhoven – Helmond. De aanpak voor NMCA knelpunten voor de langere termijn loopt mee in Toekomstbeeld OV en in regionale uitwerkingen. ❖ Resultaten uit deze trajecten worden besproken bij het BO MIRT 2019.
16.	**Knelpunten Regionaal Spoor in Limburg** ❖ Op basis van de analyse rond regionale knelpunten past voor IenW het knelpunt perroncapaciteit Heerlen binnen de scope (probleem/oplossing/kosten) van deze aanpak. Een ontwerp voor uitbreiding perroncapaciteit Heerlen wordt door ProRail op € 4,4 miljoen inclusief BTW geraamd, en thans verder uitgewerkt. Op basis van deze nadere uitwerking stelt IenW voor om een afspraak te maken over bekostiging op basis van 50/50 cofinanciering. Provincie Limburg acht het aanbieden van voldoende perroncapaciteit een basisverantwoordelijkheid voor ProRail en stelt een financiering door IenW/ProRail voor. Rijk en regio gaan in gesprek over cofinanciering. ❖ Rijk en regio hechten waarde aan een spoedige nadere duiding van het transferknelpunt passerelle Maastricht. Het Rijk verstrekt aan ProRail opdracht om in een onderzoek het knelpunt te analyseren, en oplossingsrichtingen voor te stellen. Deze aanpak wordt gezamenlijk doorlopen binnen de aanpak 'Stad en Spoor'. ❖ Rijk en regio monitoren de effecten van de vraagbeïnvloedingsmaatregelen voor de capaciteit van de spitstreinen noordelijke Maaslijn, conform de motie van heer Amhaouch. De Tweede Kamer wordt daar voorjaar 2019 over geïnformeerd. Rijk en regio zijn in goed overleg over de lopende opgave van de verduurzaming/elektrificatie van de Maaslijn. Partijen beogen in december dit overleg af te ronden. ❖ Rijk en regio zien in de introductie van de Drielandentrein in halfuurs-frequentie een voorkeursoplossing inzake het goederenpad Maastricht Randwyck. Indien hierover niet binnen afzienbare termijn tot afspraken gekomen kan worden, treden partijen opnieuw in overleg.
17.	**Brabantroute inclusief Vierpaardjes** ❖ De implementatie van de maatregelen die zijn afgesproken in het kader van de Robuuste Brabantroute lopen volgens planning. Partijen streven ernaar om tijdens het BO MIRT 2019 het dossier voor de Robuuste Brabantroute te sluiten. Maatregelen voor de langere termijn (o.a. Integrale benadering Gilze en Rijen en Vierpaardjes), zullen via een eigenstandig agendapunt worden besproken als daar aanleiding voor is.
18.	**Grensoverschrijdende spoorverbindingen** ❖ De samenwerkingsovereenkomst voor Eindhoven – Düsseldorf wordt eind 2018 getekend door de betrokken partijen Provincie Noord-Brabant, Verkehrsverbund Rhein Ruhr en Ministerie IenW met als doel een vervoerder te hebben gecontracteerd in 2025 die een directe verbinding gaat exploiteren tussen Eindhoven en Düsseldorf. ❖ In afwachting van de definitieve besluitvorming door de Bund over de spoorverdubbeling tussen Kaldenkirchen en Dülken houden Rijk en regio de opties open om te komen tot een verdere versnelling naar Düsseldorf. ❖ Voor het 2e kwartaal van 2019 neemt het Ministerie van IenW in samenspraak met de Duitse vervoersautoriteit NVR en de regio een besluit te over een mogelijk voorkeursalternatief voor de verbinding Amsterdam – Eindhoven – Heerlen – Aken. ❖ Het Ministerie van IenW rondt in het eerste kwartaal van 2019 de aanvullende onderzoeken af voor besluitvorming over de reactivering van Weert – Hamont. ❖ Het Ministerie van IenW start eind 2018 de gesprekken met de Belgische overheid over de bereidheid en de mogelijke kosten om de bestaande verbinding Antwerpen – Hamont door te trekken naar Weert. ❖ Rijk en regio streven naar een start met Maastricht – Luik in de zomer van 2019. De

ambitie blijft staan dat de Belgische en Duitse HSL stations 2 keer per uur bediend worden, door te gaan rijden van Aken naar Luik via Maastricht en andersom.

- Partijen onderzoeken, met oog op de verbetering van de grensoverschrijdende verbindingen in Zuid-Nederland, inclusief Roosendaal – Antwerpen en verdere versnelling van Eindhoven – Düsseldorf, hoe internationale samenwerking via Eurekarail al dan niet gecontinueerd kan worden.

19. Deltaprogramma Maas

- Het ontwikkelde voorkeursalternatief voor het project Oeffelt realiseert een waterstanddaling van 20,3 cm en heeft breed regionaal draagvlak en is door GS Noord-Brabant vastgesteld. Rijk en regio spreken af dat voor het project Oeffelt de planuitwerkingsfase kan starten op het moment dat de dekking van het project aantoonbaar geregeld is. Concreet betekent dit dat er naast een taakstellende afspraak over de inzet van Rijks- en regionale middelen zoals in de tabel weergegeven, er de garantie moet zijn dat de € 13,8 miljoen, nu gelabeld als HWBP-vermeden kosten dijkversterking, gedekt zijn.

Overzicht kosten en dekking Oeffelt:

Kosten (in mln€)	Financiering		
	HWBP[1]	Bijdrage regio	Rijk
35,7	13,8	Provincie Limburg 3 Provincie Noord-Brabant 4 Groenontwikkelfonds Brabant 0,5 Gemeente Boxmeer 0,5	13,9

[1] Dit betreft de vermeden kosten dijkversterking.

- Voor het MIRT-onderzoek Lob van Gennep spreken Rijk en regio af de MIRT-verkenning te starten op het moment dat de beoordeling van dijkring 54 (inclusief oordeel van ILT) is afgerond en de opname van dijkring 54 in de programmering van het HWBP is geborgd. De herinrichting van de Lob van Gennep leidt tot een betere bescherming van het gebied zelf en substantiële waterstanddaling op de Bedijkte Maas tot aan het Hollands Diep (ca. 20 cm). De investeringskosten voor Lob van Gennep worden geraamd op € 161 miljoen. De kosten worden gedragen door Rijk, regionale partijen en het HWBP. Er resteert een klein tekort van € 1 miljoen, dat conform MIRT-spelregels in de verkenning kan worden opgelost. De Rijksmiddelen zijn vanaf 2029 beschikbaar. Waterschap Limburg zal het trekkerschap van de gecombineerde MIRT HWBP-verkenning Lob van Gennep op zich nemen.

Overzicht kosten en dekking Lob van Gennep:

Kosten (in mln€)	Financiering				
	HWBP[1]	HWBP	Bijdrage regio	Rijk	Tekort
161	8,5	103,5	Provincie Limburg 1,3 Provincie Noord-Brabant 4 Provincie Gelderland 0,5 Gemeente Gennep 0,9 Gemeente Mook en Middelaar 0,3 Waterschap Aa en Maas 1[2] Waterschap Limburg 14[3]	26	1

[1] Dit betreft de vermeden dijkversterkingskosten op het project Ravenstein-Lith
[2] Eigen bijdrage aan vermeden dijkversterkingskosten Ravenstein-Lith
[3] € 11,5 mln. eigen bijdrage aan aanpak dijkring 54 en € 2,5 mln voor meekoppelkans beekherstel

- Voor het MIRT-onderzoek Alem (onderdeel van het project Maasoeverpark 's-

Hertogenbosch) spreken Rijk en regio af om MIRT-verkenning te starten. De potentiële maatregelen bij Alem werken bovenstrooms door, onder andere op het lopende dijkversterkingstraject Ravenstein-Lith. In de verkenning wordt bezien hoe dit kan worden gecombineerd met de uitvoering van KRW-maatregelen en ligplaatsvoorzieningen ten behoeve van de scheepvaart. De geraamde investeringskosten voor rivierverruiming Alem bedragen € 59,22 miljoen. De kosten worden gedragen door het Rijk en regionale partijen. Daarnaast is de inschatting dat er middelen beschikbaar komen door vermeden kosten dijkversterking vanuit het HWBP. Waterschap Aa en Maas en het Rijk geven aan de inschatting realistisch te vinden. Er resteert een tekort van € 15,35 miljoen. Op deze wijze bestaat zicht op 75% financiering voor dit project. In de verkenningsfase zal het project nader worden uitgewerkt, inclusief een nadere uitwerking van de kostenraming. Mogelijk kan een deel van het tekort worden opgevuld door de kosten omlaag te brengen, door een scope-aanpassing, door een daarmee te realiseren hogere besparing op het HWBP of door aanvullende financiering. Om na de verkenning een beslissing te kunnen nemen over start planuitwerking moet het tekort zijn opgelost en is 100% dekking nodig. De betrokken regionale partijen hebben schriftelijk hun commitment kenbaar gemaakt. De Rijksmiddelen zijn vanaf 2029 beschikbaar. De verkenning kan starten op het moment dat de Provincie Gelderland het trekkerschap van de MIRT-verkenning Alem op zich neemt.

Overzicht kosten en dekking Alem/Maasoeverpark:

Kosten (in mln€)	Financiering				
	HWBP[1]	Bijdrage regio		Rijk	Tekort
59,22	26	Provincie Noord-Brabant Provincie Gelderland Gemeente Maasdriel	3,8 2,5 0,02	11,55	15,35

[1] Dit betreft de vermeden dijkversterkingskosten

- Voor de korte termijn realisatie van het project 'Verlengen brug Veerweg Alphen' binnen het lopende project Over de Maas spreken Rijk en regio af gezamenlijk bij te dragen om extra waterstandsdaling te realiseren. De voorlopig voorgestelde bijdrage van het Rijk is maximaal € 1,5 miljoen en van de regionale partijen € 0,5 miljoen (provincie Gelderland en provincie Noord-Brabant). De bijdragen moeten nog nader bepaald worden na bestuurlijke overeenstemming met de partners. Rijk en regio spreken af om hier in het voorjaar van 2019 afspraken over te maken.
- De provincie Noord-Brabant is met het oog op proces-continuïteit en spoedige realisering van maatregelen bereid om projecten voor te financieren. Hierover zullen nadere afspraken worden gemaakt in de verkenningsfase tussen regionale partijen, HWBP en het Rijk.
- De verkenning van systeemmaatregelen Thorn-Wessem, Baarlo-Hout-Blerick, Venlo-Velden, Arcen en Well verloopt voortvarend en in 2019 zullen de voorkeursalternatieven gereed komen voor de dijkverleggingen en behoud rivierbed. Ook zal helder worden op welke termijn, welke aanvullende kosten en kostendragers worden voorgestaan. Voor de zomer 2019 is op basis van kosten, effectiviteit en maatschappelijke meerwaarde een keuze aan de orde ten aanzien van het vervolg.
- Gegeven de ambities van de stedelijke herontwikkeling langs de Maas bij Maastricht, de nautische veiligheid voor de scheepvaart en hoogwaterbeschermingsopgave (blijkend uit een eerste beoordeling) wordt het MIRT-onderzoek uiterlijk juni 2019 afgerond en bestuurlijk geaccordeerd en ingebed in de nieuwe omgevingsvisie van Maastricht. Ook zullen de opties voor het vervolg, waaronder de wenselijkheid en noodzakelijke timing van een MIRT-verkenning, voorliggen.

20. Integraal Riviermanagement

- Rijk en regio hebben met elkaar de ambities rond een nieuw programma Integraal Riviermanagement (IRM) gedeeld en spreken af begin 2019 met elkaar in gesprek te gaan over de aanpak en aansturing van IRM.

21. Klimaatadaptatie

- Rijk en regio trekken komende twee jaar samen op in de concretiseringsslag van het Uitvoeringsprogramma Klimaatadaptatie Zuid-Nederland 1.0, met als inzet het op termijn afsluiten van een bestuursakkoord Zuid-Nederland.
- Regio krijgt daarbij steun vanuit het Rijk via actieve deelname in het overleg over de concretiseringsslag (capaciteit).

	❖ Regio zet in op uitvoering van een gebiedsgerichte aanpak in Zuid-Nederland, waarbinnen pilots tot stand komen met leereffecten voor andere regio´s in het land. ❖ Daarvoor zal de regio net als de andere regio's voorstellen indienen voor procesondersteuning vanuit de extra middelen die het Rijk in 2019 en 2020 inzet voor ruimtelijke adaptatie.
22.	**Samenwerkingsafspraken slimme en duurzame Mobiliteit** ❖ Om samen nog slagvaardiger te werken aan een betere bereikbaarheid en verkeersveiligheid en het verduurzamen van de mobiliteit spreken Rijk en regio af te komen tot een bundeling van een aantal effectieve en efficiënte maatregelen en initiatieven. ❖ Regio en Rijk bespreken welke thema's binnen deze bundeling vallen. Te denken valt aan smart mobility, toekomstbestendig OV, fiets, (stedelijke) logistiek, werkgeversbenadering, reizigersbenadering, duurzame infrastructuur, verkeersveiligheid, versnelde elektrificatie van voertuigen en alternatieve brandstoffen; zonder hierbij in elkaars verantwoordelijkheden te treden. ❖ Uitgangspunt is dat afspraken over smart mobility moeten aansluiten op de Krachtenbundeling en dat in de regio alle afspraken landen in SmartwayZ.NL, het Netwerkprogramma BrabantStad Bereikbaar en Maastricht Bereikbaar. Ook wordt inhoudelijk aangesloten bij de Mobiliteitsvisie Limburg. ❖ In dit kader spreken Rijk en regio voor 2019 (aanvullend op de afzonderlijke afspraken in agendapunten over de Quick wins A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught, De Run Veldhoven en Minder Hinder), het volgende af: • <u>File-aanpak</u>: om de files op korte termijn aan te pakken investeert het Rijk in de regio door op strategische locaties meer bergers en weginspecteurs in te zetten. Daarnaast worden er o.a. verbeteringen doorgevoerd op de A50 bij Ekkersweijer en de A58 bij Tilburg – Reeshof om de doorstroming te verbeteren. • <u>Fiets</u>: Om meer mensen gebruik te laten maken van de fiets en de fiets-treinreis aantrekkelijker te maken willen Rijk en regio gezamenlijk investeren in fietsenstallingen bij stations: o Rijk en regio investeren samen, op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent in de realisatie van extra maaiveldstallingen bij het station van Roermond. o Rijk en regio investeren samen, op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent in de realisatie van een inpandige fietsenstalling nabij het station Heerlen. De stalling zal voldoen aan de ProRaileisen voor fietsenstallingen. Partijen hebben de intentie om de realisatieafspraken te tekenen voor 1 juni 2019. o Rijk en regio investeren samen, op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent in de realisatie van extra maaiveldstallingcapaciteit bij de stations van Deurne en Gilze-Rijen. o Rijk en regio investeren samen, op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent in de voorbereiding van een (inpandige) oplossingsvariant van stallingtekorten bij de stations Breda, Eindhoven (zuidzijde) en 's-Hertogenbosch. o De provincie Noord-Brabant ontvangt een bijdrage van het Rijk van € 1,857 miljoen voor de realisering van snelfietsroute Breda-Tilburg. De provincie Limburg ontvangt een bijdrage van het Rijk van € 1,857 miljoen voor snelfietsroute Maastricht-Meerssen. De provincies zetten in op fietsstimulering in samenwerking met werkgevers en passen waar mogelijk de principes van circulair bouwen toe in de aanleg. • <u>Veiligheid N-wegen:</u> Regio en Rijk spreken af de verkeersveiligheid van provinciale N-wegen te verbeteren. Het Rijk stelt hiervoor maximaal € 1.965.966 ter beschikking aan Noord-Brabant en maximaal € 1.534.098 aan Limburg. Provincies kunnen hiervoor plannen indienen die worden beoordeeld op basis van het afsprakenkader. • Rijk en regio spreken af om vooruitlopende op de uitwerking van de Krachtenbundeling smart mobility onder de vlag van SmartwayZ.NL in 2019 de volgende onderwerpen op te pakken: o Rijk en regio komen uiterlijk in juni 2019 tot concretisering van versnelde digitalisering en organisatieontwikkeling in het wegbeheer, als onderdeel van 'digitaal de weg op orde'. De inzet hierbij is dat in 2023 90% actualiteit, betrouwbaarheid en correctheid van publieke data moet zijn bereikt. Voor ondersteuning in de planvorming heeft het Rijk € 1 miljoen beschikbaar voor

	alle regio's gezamenlijk. De uitwerking hiervan landt in de verdere uitwerking van de Krachtenbundeling smart mobility. ○ Regio en Rijk spreken tevens af een versnelling te geven aan de vervanging van conventionele Verkeersregelinstallaties door nieuwe intelligente Verkeersregelinstallaties (iVRI's) die kunnen communiceren met voertuigen, fietsers, OV etc. Uiterlijk in juni 2019 nemen Rijk en regio besluiten over aantallen, locaties, impact, uitroltempo als ook financieringsverdeling; ○ Rijk en regio spreken af maximaal inzet te plegen om, binnen de verantwoordelijkheden en mogelijkheden als wegbeheerders, voordat deze nieuwe afspraken worden gemaakt uiterlijk Q1 2019 alle eerder gemaakte afspraken van Rijk en regio in Beter Benutten Vervolg ITS en Talking Traffic na te komen en (op straat) op te leveren. ○ Mobility as a Service: Op 1 november is de inschrijving voor de Raamovereenkomst voor de 7 nationaal opschaalbare MaaS-pilots gesloten. De definitieve gunning is voorzien per 7 december 2018. Vervolgens worden via regionale minicompetities de MaaS-aanbieders geselecteerd. De aanbesteding voor de pilot vanuit Eindhoven start eind februari 2019 en die vanuit Limburg start medio maart 2019. • Werkgeversbenadering: in Beter Benutten zijn waardevolle werkgeversnetwerken opgebouwd. Regio en Rijk besluiten de werkgeversaanpak in Maastricht in 2019 verder op te schalen naar Zuid-Limburg en te vernieuwen. Het Rijk stelt hiervoor € 2,1 miljoen beschikbaar. De regio stelt ook € 2,1 miljoen beschikbaar en financiert het programmabureau met € 1,3 miljoen. Alle genoemde bedragen zijn inclusief BTW. ❖ Regio en Rijk werken de Uitvoeringsagenda's Slimme en Duurzame Mobiliteit voor Brabant en Limburg verder uit en geven daarmee invulling aan de verdere bundeling van afspraken. Daarin worden ook afspraken gemaakt over hoe de uitvoering van maatregelen uit het Klimaatakkoord hierin landen. In het BO MIRT van het najaar 2019 worden verdere afspraken gemaakt.

BO MIRT Zuidwest-Nederland

1.	**Gezamelijke Lange Termijn Afspraken** Rijk en regio spreken af: ❖ Dat zij het eens zijn over de ambitie om met de ontwikkeling naar het Mobiliteitsfonds ook de financiële systematiek aan te sluiten op de transitie naar een integrale en gezamenlijke aanpak, waarin opgavegericht en gebiedsgericht werken, ontschotting, anders samenwerken tussen overheden en met marktpartijen centraal staan. In de uitwerking van geschetste ontwikkeling willen Rijk en regio zoveel mogelijk gezamenlijk optrekken (ieder vanuit de eigen verantwoordelijkheid). ❖ Dat de regio, zoals afgesproken in de informele bestuurlijke overleggen over de mobiliteitsopgaven en het Mobiliteitsfonds, met voorbeelden komt op basis van (gezamenlijke) lopende programma's en trajecten, waarbij zij aangeven waar het in de huidige situatie knelt met bestaande afweegkaders en criteria. ❖ Dat de regio deze voorbeelden, in aanvulling op wat er in het BO is besproken, voor 1 januari met het ministerie van IenW deelt. In een gezamenlijk proces met de regio zal op basis van deze input verder worden gewerkt aan de contouren voor het Mobiliteitsfonds. Deze contouren worden verwerkt in de Kamerbrief (1e kwartaal 2019). ❖ Dat het voornemen is om de contouren uit de Kamerbrief in 'proeftuinen' te toetsen en aan te scherpen. Deze proeftuinen zullen (binnen) bestaande gebiedsgerichte MIRT-programma's en lopende projecten zijn. Formele besluiten zullen plaatsvinden op basis van de dan geldende kaders. ❖ Voor de proeftuinen gezamenlijk met de MIRT-regio's de onderzoeksvragen en aanpak uit te werken. Uitgangspunt is het testen van de nieuwe werkwijze 'in de geest van het Mobiliteitsfonds', op basis van de contouren uit de Kamerbrief, en hiervan leren voor de definitieve spelregels en kaders. ❖ De regio ZuidWest Nederland is positief over de doorontwikkeling naar een mobiliteitsfonds, hopelijk biedt dit de mogelijkheid gebiedsspecifieke (economische) kansen in de afweging mee te nemen. In Zeeland is bijvoorbeeld het ontbreken van massa, in combinatie met de grensligging, juist een uitdaging die verder gaat dan

	NMCA-knelpunten.
2.	**Gebiedsgericht bereikbaarheidsprogramma Rotterdam Den Haag** **Startbesluiten** Aangaande het gebiedsgericht bereikbaarheidsprogramma in den brede spreken Rijk en Regio af: ❖ Dat zij de bestuurlijke wil tonen zich te verbinden aan financiering van de mobiliteitsopgaven na 2030, zonder daarover nu bedragen af te spreken. Oplossend vermogen voor de brede opgaven van het gebiedsprogramma en de wederkerigheid (zowel financieel als door andere maatregelen inclusief de verbinding van mobiliteit en verstedelijking) staat centraal bij de keuze voor de verschillende varianten. ❖ Dat er gekeken naar alternatieve bekostigingsmodellen en mogelijke investeringen van marktpartijen. ❖ Dat de werkplaats Metropolitaan OV en Verstedelijking, conform de afspraak in het strategisch BO MIRT van 6 juni 2018, te benutten om te komen tot een adaptieve ontwikkelstrategie. Daarbij de investeringen in mobiliteit en verstedelijking, waaronder de woningbouwopgave, met elkaar af te stemmen zodat deze in samenhang tot realisatie kunnen komen. ❖ Rijk en Regio constateren dat de preverkenningen Oeververbinding Rotterdam en de Schaalsprong Regionale Mobiliteit CID Binckhorst afgerond zijn en nemen voor de volgende fasen de onderstaande besluiten. ❖ Rijk en regio ondersteunen de intentie het gebiedsprogramma aan te merken als proeftuin in het kader van het Mobiliteitsfonds. Aangaande het vervolg van preverkenningsfase Oeververbinding regio Rotterdam stellen Rijk en Regio vast dat: ❖ Het BO MIRT ZWN kennis neemt van de opgeleverde onderzoeken (verkeer, ruimtelijk/economische ontwikkeling/baten, leefkwaliteit en kosten & technische haalbaarheid) voor een nieuwe oeververbinding, die in de pre-verkenningsfase zijn verricht voor de drie zoekgebieden. ❖ Het BO MIRT ZWN stelt de Resultatennota vast, waarin de hoofdlijnen van de verrichte onderzoeken zijn samengevat. ❖ Het Rijk, Provincie Zuid Holland (PZH), Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en gemeente Rotterdam spreken af nu gezamenlijk een MIRT-verkenning te starten. Partijen spreken af de kosten voor de MIRT-verkenning op basis van 50%-50% Rijk-regio te dekken, uitgaand van een bedrag van maximaal € 3 miljoen. ❖ Een belangrijke opgave die in het kader van deze MIRT-verkenning van maatregelen zal worden voorzien betreft het aanpakken van het NMCA-knelpunt A16 Van Brienenoordcorridor. Hiervoor is € 200 miljoen gereserveerd in het wegenbudget Infrastructuurfonds. ❖ Voorts worden het NMCA-knelpunt Algeracorridor en de NMCA-knelpunten stedelijk OV (metrokruis en tram Erasmusbrug) in het kader van deze MIRT-verkenning van maatregelen voorzien. ❖ De MIRT-verkenning vindt plaats in het licht van de opgaven voor verstedelijking (wonen en economische toplocaties) in relatie tot agglomeratiekracht, de gewenste verbetering van de stedelijke leefkwaliteit en het vergroten van kansen voor mensen. ❖ Uiterlijk medio 2019 zal de Startbeslissing hiervoor worden gepubliceerd (in onder meer de Staatscourant) en zal de MIRT-verkenning formeel starten, op basis van een eenduidige bestuurlijke voorkeur van deze partijen voor de locatie van de oeververbinding. ❖ Tot medio 2019 zullen partijen aan de hand van de resultaten van de preverkenning met voorrang werken aan het verder invullen en uitwerken van het pakket van maatregelen voor de NMCA-knelpunten A16 Van Brienenoordcorridor en de Algeracorridor om dan de startbeslissing te kunnen publiceren op basis van een éénduidige voorkeur voor de locatie van de oeververbinding in relatie tot de vijf samenhangende opgaven. ❖ Op grond van de MIRT-Spelregels moet sprake zijn van zicht op 75% bekostiging van de meest waarschijnlijke oplossing. Voor de kostenraming van deze oplossing is uitgegaan van een multimodale oeververbinding aan de oostzijde van Rotterdam, met aanvullend daarop onder meer een HOV-verbinding (Zuidplein-KralingseZoom), station Stadionpark en een pakket van maatregelen ter verdere ontlasting van de Van Brienenoord- en Algeracorridor. Dit pakket is geraamd op € 640 miljoen (excl. BTW). Voor zicht op 75% bekostiging is daarmee € 480 miljoen (excl. BTW) nodig. ❖ Om hieraan invulling te geven reserveren de gemeente Rotterdam, de MRDH en PZH gezamenlijk € 280 miljoen (excl. BTW) in hun meerjareninvesteringsprogramma's.

	Gezien deze budgetreservering van de regionale partners en de opgave van deze MIRT-verkenning stemt het Rijk in met het voorstel van de regio om de € 200 miljoen (incl. BTW) uit het wegenbudget IF in zijn geheel aan te merken als 'potentiële dekking'. Het Rijk benadrukt daarbij dat de hoogte van de subsidie afhankelijk is van het effect van de uiteindelijke ingreep. Afspraken rondom bekostiging van een groot regionaal/lokaal infrastructureel project dienen op dit moment in lijn te zijn met het vigerende Besluit Infrastructuurfonds. ❖ Het Rijk onderschrijft in dit kader de opgave om de NMCA-knelpunten voor binnenstedelijk OV aan te pakken en bevestigt de bestuurlijke wil een bijdrage te leveren als, in lijn met het regeerakkoord, sprake is van het aanpakken van NMCA-knelpunten voor (regionaal) OV en/of een bijdrage wordt geleverd aan de opgaven op het gebied van verstedelijking en versterking van fiets- en OV-netwerken. ❖ Partijen spreken af dat op basis van de resultaten van de MIRT-verkenning afspraken zullen worden gemaakt over de daadwerkelijke toekenning van middelen aan het Voorkeursalternatief, binnen de dan geldende regels van het Infrastructuurfonds of het Mobiliteitsfonds en op basis van het doelbereik van Voorkeursalternatief ten aanzien van de doelstellingen. Aangaande het vervolg van de pre-verkenningsfase CID Binckhorst nemen Rijk en Regio de volgende besluiten: ❖ Rijk en regio stellen het Startdocument vast en onderschrijven de urgentie van de drie samenhangende opgaven waar zowel belangen van Rijk en regio aan zijn verbonden: • Faciliteren van de gebiedsontwikkeling (wonen en werken) in de CID Binckhorst. • Bijdragen aan het realiseren van gezamenlijke OV- en fietsambities. • Voorkomen, verminderen en/of oplossen van NMCA-knelpunten in het (regionaal) OV en het voorkomen van extra belasting op het hoofdwegennet. ❖ Rijk en regio stellen het Projectplan Verkenning CID Binckhorst vast, waarin de aanpak en activiteiten staan beschreven tot en met de Voorkeursbeslissing. De looptijd van de uitvoering van dit Projectplan Verkenning CID Binckhorst is maximaal 2 jaar vanaf dit BO MIRT. De kosten van het uitvoeren van dit Projectplan delen Rijk en regio in een 50/50-verhouding, in afwijking op de vermelde verdeelsleutels uit het projectplan. ❖ Indien tussentijds zicht is op 75% bekostiging van het basisalternatief (van € 419 miljoen excl. BTW) of meer duidelijkheid is over de financiële systematiek van het Mobiliteitsfonds, wordt besloten over het omzetten naar een MIRT-verkenning. ❖ Het Rijk bevestigt de bestuurlijke wil een bijdrage te leveren als, in lijn met het regeerakkoord, sprake is van het aanpakken van NMCA-knelpunten voor (regionaal) OV en/of een bijdrage wordt geleverd aan de opgaven op het gebied van verstedelijking, en versterking van fiets- en OV-netwerken. Hierbij geldt dat de effecten op het totale mobiliteitssysteem, inclusief HWN, inzichtelijk worden gemaakt. ❖ Rijk en regio constateren dat er voor € 137 miljoen (excl. BTW) een pakket aan no regret maatregelen ligt voor de periode 2019-2023, als onderdeel van het basisalternatief van € 419 miljoen (excl. BTW), waarvoor geen Tracéwetprocedure geldt. ❖ Als uitdrukking van de bestuurlijke wil zegt het Rijk toe om voor het no regret pakket een bijdrage te leveren van één derde deel, naast de Korte Termijn Aanpak of andere programmatische bijdragen. ❖ Het Rijksdeel van dat derde deel is gemaximeerd op € 50 miljoen inclusief BTW. Bij de specifieke subsidiebeschikking wordt rekening gehouden met de daadwerkelijke BTW compensatie. ❖ Rijk en regio mandateren de Programmaraad om afspraken te maken over de inhoud en bekostiging van het no regret pakket, inclusief de afstemming op de gebiedsontwikkeling (wonen en werken). ❖ Rijk en regio streven naar vaststelling van het no regret pakket in de ProgrammaRaad (begin 2019). ❖ Rijk en regio spreken af voor de ontwikkeling van CID Binckhorst de mogelijkheden van alternatieve bekostiging mee te nemen en in de praktijk te toetsen. **Werkplaats Metropolitaan OV en Verstedelijking:** ❖ Instemmen met het toewerken naar een adaptieve ontwikkelstrategie die de onderlinge afhankelijkheden zowel (functioneel) programmatisch als in tijd tussen metropolitaan OV, fiets en verstedelijking in beeld brengt. ❖ Deze ontwikkelstrategie geldt als basis voor heldere keuzes voor een samenhangende strategie voor de korte, middellange en lange termijn. ❖ Onderdeel van deze strategie is het bepalen van over ijkmomenten (kantelpunten) en

	het monitoren van ontwikkelingen. ❖ Vaststellen van het procesvoorstel (zie roadmap) voor de adaptieve ontwikkelstrategie als input voor het strategisch BO MIRT voorjaar 2019. ❖ Rijk en regio spreken af dat de adaptieve ontwikkelstrategie uit de Werkplaats de ruggengraat is voor de integrale langetermijnstrategie voor wonen, werken, mobiliteit en duurzaamheid in de vorm van het verstedelijkingsakkoord dat met bijbehorend realisatieprogramma ter vaststelling wordt voorgelegd in het BO MIRT najaar 2019 (zie ook afspraken Verstedelijkingsalliantie en woningmarkt). **Korte Termijn Aanpak (KTA):** ❖ Rijk en MRDH stemmen in met het gezamenlijk ontwikkelen van het korte termijn maatregelenpakket 2019-2022 als aanloopinvesteringen voor de opgaven van het gebiedsprogramma Rotterdam Den Haag en spreken gezamenlijk af te starten met de uitvoering in 2019. Hiermee wordt een concrete bijdrage geleverd aan het verbeteren van de bereikbaarheid, onder andere met maatregelen gericht op versterking van het bestaande stedelijk OV, betere benutting van en doorstroming op het wegennet en fietsstimulering. ❖ Voor de uitvoering van de maatregelen van de jaarschijf 2019 dragen zij beiden maximaal € 10 miljoen bij. IenW verbindt hieraan de voorwaarde dat zij maximaal 1/3 van totale jaarschijf financiert, behoudens de bijdragen van gemeenten. De bijdrage van IenW is inclusief BTW. ❖ De provincie Zuid-Holland cofinanciert onderdelen van het programma. ❖ Betrokken gemeenten dragen bij aan maatregelen voor fiets en auto. ❖ Daadwerkelijke toekenning van middelen en start uitvoering vindt plaats op basis van geaccordeerde projecten. ❖ Rijk en MRDH ontwikkelen gezamenlijk een adaptief Korte Termijn maatregelenpakket voor 2020-2022. Besluitvorming over dit pakket, inclusief meerjarige financiering vindt plaats in het BO MIRT najaar 2019. **Gebiedsuitwerkingen:** ❖ Rijk en regio nemen kennis van de voortgang van de gebiedsuitwerkingen. ❖ Rijk en regio stellen tijdens de ProgrammaRaad in het voorjaar of het BO MIRT in het najaar 2019 de voorstellen over het vervolg van de gebiedsuitwerkingen vast.
3.	**Slimme en vraaggerichte mobiliteit als oplossing voor dunbevolkte gebieden** ❖ Instemmen met opzet provincie Zeeland en medewerking toezeggen voor het Living Lab Smart Mobility Zeeland. ❖ Rijk en regio leveren inzet om tot een voorstel en aanpak te komen (eerste faseverkenning). ❖ Dit initiatief wordt beschouwd voorbeeld van aanpak van 'mobiliteitsarmoede' in de periferie.
4.	**Woningbouwafspraken** ❖ Rijk en regio willen aan de woningbehoefte voldoen en spannen zich in om versneld deze behoefte van 100.000 woningen tot 2025 te realiseren in Zuid-Holland, passend binnen de op 6 juni 2018 vastgestelde gezamenlijke strategie. Het Ministerie van BZK, de provincie Zuid-Holland en de regio's met een gespannen woningmarkt in Zuid-Holland ondersteunen deze bouwopgave door de handen ineen te slaan in het Actieplan woningmarkt. Binnen dit Actieplan worden gezamenlijk middelen, mensen en juridisch instrumentarium ingezet om concrete projecten te versnellen en specifieke thematische knelpunten op te lossen, zoals evenwichtige spreiding van het sociale segment in deze regio en excessen rondom arbeidsmigranten. ❖ Rijk en regio ontwikkelen gezamenlijk met relevante partners een integrale langetermijnstrategie voor wonen, werken en mobiliteit in de zuidelijke Randstad. Deze strategie wordt in de vorm van het 'verstedelijkingsakkoord' met bijbehorend realisatieprogramma ter vaststelling voorgelegd in het BO MIRT najaar 2019. De adaptieve ontwikkelstrategie die volgt uit de werkplaats OV, Ruimte en Duurzaamheid is hiervoor een belangrijke bouwsteen. Deze wordt besproken in het strategisch BO MIRT voorjaar 2019. ❖ Rijk en regio verkennen de mogelijkheden voor een gezamenlijke aanpak van de kwaliteits- en verduurzamingsopgave in de bestaande woningvoorraad, met name gericht op krimpgebieden met een kleine uitbreidingsbehoefte van de woningvoorraad.

5.	**4-Sporigheid Schiedam (voorheen Spooremplacement Variant D)** ❖ IenW, MRDH en PZH spreken af om op basis van het uitgebreide Functioneel Integraal Systeemontwerp en de daarop gebaseerde kostenraming te besluiten over een realisatiebesluit, mits de ruimte tussen de kostenraming en het budget het rechtvaardigt om niet te wachten op een raming met de gebruikelijke onzekerheidsmarge. De informatie zal volgens de huidige planning in december 2018 beschikbaar zijn. ❖ Rijk en Regio verwachten op basis van de tussenresultaten dat het afgesproken gemeenschappelijk maximum van € 40 miljoen exclusief BTW toereikend is voor de realisatie (verdeling 50/50 Rijk/Regio). ❖ Gezamenlijke besluitvorming met betrekking tot het nemen van een realisatiebesluit volgt kort na de gereedkoming van het FIS en kostenraming in januari 2019.
6.	**Spoorcorridor Leiden-Utrecht** Rijk en Regio constateren dat: ❖ Bij instandhouding van de huidige lijnvoering tot 2030 op termijn een NMCA-knelpunt op deze lijn wordt verwacht (WLO hoog). ❖ Het doortrekken van de spitspendel die nu reeds rijdt tussen Leiden en Alphen naar Utrecht een kansrijke eerste stap is om de bereikbaarheid te verbeteren. Rijk en Regio besluiten om: ❖ Het doortrekken van de spitspendel verder te onderzoeken, met de intentie om deze doortrekking zo snel mogelijk in te voeren. Hiertoe onderzoeken NS en ProRail hoe de spitspendel is in te passen in de dienstregeling en wat de eventueel benodigde kosten voor exploitatie en infrastructuur zijn. Partijen streven er naar dit onderzoek zo spoedig mogelijk uit te voeren met als doel voor het zomerreces van 2019 hierover een definitief besluit te nemen. ❖ De 'versnelde intercity'-variant nog steeds te beschouwen als na te streven eindbeeld. ❖ Het onderzoek naar de baanstabiliteit door experts te laten valideren. Hierbij wordt ook gekeken of er innovatieve oplossingen zijn voor het probleem. ❖ Te verkennen wat de vervolgstappen voor het langetermijnperspectief van 'versnelde intercity'-variant zijn. Waarbij zowel naar het belang van de bereikbaarheid van de regio als het landelijke netwerk wordt gekeken. ❖ Er naar te streven dat voor het zomerreces van 2019, definitieve afspraken worden gemaakt over het langetermijnperspectief van de lijn.
7.	**Motie Sienot / Merwede Lingelijn** ❖ Provincie Zuid-Holland en het ministerie van IenW hebben in het kader van de motie Regionale knelpunten op het spoor (van hr. Sienot c.s.) ProRail gezamenlijk opdracht gegeven om de aard en de oplossingsrichtingen te onderzoeken voor het tekort aan zit- en staanplaatscapaciteit tijdens de ochtendspits op de MerwedeLingelijn. De uitkomst van dit onderzoek wordt in het tweede kwartaal van 2019 verwacht.
8.	**Optimalisatie Treinverbinding Dordrecht – Brabant** ❖ Besluitvorming over eventuele realisatie en (co)financiering van de IC verbinding Dordrecht – Brabant voor de jaren 2020 tot en met 2024 zal, vanwege de nog lopende gesprekken tussen IenW en de regionale overheden over de hieraan te verbinden voorwaarden, na het BO MIRT plaatsvinden. ❖ IenW, provincie Zuid-Holland en provincie Noord-Brabant spreken af om nog voor het einde van dit jaar tot definitieve besluitvorming te komen.
9.	**A12 Gouda de Meern** ❖ Gelet op de hoge notering van het traject A12 Knooppunt Gouwe-Knooppunt Oudenrijn in de NMCA besluiten IenW en PZH dat zij, op basis van de resultaten van het verkeersonderzoek naar dit traject, medio 2019 de mogelijkheden voor het starten van een MIRT-verkenning voor dit traject zullen bespreken. ❖ Het studiegebied omvat daarbij het gehele traject inclusief de beide knooppunten Gouwe en Oudenrijn. Het invloedsgebied in het onderzoek is uitgebreider en strekt zich uit over de A12 van Nootdorp tot aan Knooppunt Lunetten. ❖ De Gedeputeerde van Zuid-Holland constateert dat hij voldoende draagvlak in de regio heeft verworven om een MIRT-verkenning naar dit traject van de A12 te ondersteunen. ❖ De Minister van IenW zegt toe dat zij het gesprek hierover zal initiëren zodra de resultaten van het verkeerskundige onderzoek bekend zijn en de uitkomsten daarvan aanleiding geven voor een MIRT-verkenning naar dit traject.

10.	**MIRT-verkenning A4 knooppunt Burgerveen – N14** ❖ De Minister van IenW verhoogt het projectbudget van de MIRT-verkenning A4 knooppunt Burgerveen-N14 (van € 50 miljoen) met € 80 miljoen naar € 130 miljoen, zodat een nieuw Ringvaartaquaduct in zuidelijke richting met 4 rijstroken kan worden gerealiseerd. Hiermee wordt zowel een verkeersveiligheidsknelpunt als een verkeersdoorstromingsknelpunt opgelost op dit tracé van de A4 ten zuiden van Knooppunt Burgerveen. ❖ De regio (regio Midden-Holland en provincie Zuid-Holland) heeft de Minister van IenW schriftelijk verzocht om het project eerder uit te voeren en daarvoor het vanaf 2028 beschikbare budget naar voren te halen. De Minister geeft aan een eerdere realisatie van dit project, dat ook in het Regeerakkoord is genoemd, na te streven. De financiële inpassingsopgave is echter groter geworden als gevolg van het bovengenoemde besluit. Verder is op dit moment nog niet duidelijk uit welke maatregelen de Voorkeursbeslissing precies zal bestaan en wat de kosten ervan zijn. De Minister zegt toe naar de mogelijkheden voor een eerdere realisatie te kijken wanneer ze de Voorkeursbeslissing neemt (medio 2019).
11.	**Voortgang A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Gouda** ❖ Het Rijk heeft de financiële reservering ad € 178 miljoen, prijspeil 2018, voor de verbreding van de A20 Nieuwerkerk aan den IJssel - Gouda in de Rijksbegroting 2019 naar voren gehaald, zodat de realisatiefase versneld kan starten in 2021. ❖ Taakstellend budget voor realisatie van het VKA zal worden vastgesteld bij het nemen van de voorkeursbeslissing ❖ Vanwege de meerkosten van de versnelling betaalt de regio aan het Rijk 50% van de externe Planstudiekosten, tot een maximum van € 1 miljoen prijspeil 2018, inclusief BTW. ❖ Rijk en regio sluiten een bestuursovereenkomst over de aanpak en de realisatie van de A20, waarin ook bovenstaande afspraken worden vastgelegd. • In deze overeenkomst spreken Rijk en regio tevens af welke partij verantwoordelijk is voor aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen en meekoppelkansen, zo mogelijk inclusief uiterste realisatiedatum.
12.	**Buisleidingen Zeeland** ❖ Het BO MIRT neemt er kennis van dat het CUST-project meedoet aan de verkenning van buisleidingen als nieuwe transportmodaliteit en de passende rol van de overheid daarbij. Het resultaat van deze verkenning komt beschikbaar in het najaar van 2019. De verkenning levert een afwegingskader op aan de hand waarvan de overheid zijn eigen rol en betrokkenheid bij de betreffende buisleiding kan bepalen.
13.	**Corridor Rotterdam/Antwerpen** ❖ Rijk en Regio blijven inzetten op de versterking van de concurrentiekracht van de Zuidwestelijke Delta. Hiervoor ontwikkelen zij een aantal concrete voorstellen voorlopig gericht op binnenvaart, buisleidingen en betrouwbare netwerken. Daarnaast wordt gekeken welke functie de Zuidwestelijke Delta kan vervullen binnen de Eurodelta. ❖ Voor de verschillende sporen (in elk geval: binnenvaart, buisleidingen, beter benutten vaarwegen) worden plannen van aanpak en vervolganalyses opgesteld. ❖ Regio's en Rijk stemmen de activiteiten uit Corridor Rotterdam Antwerpen af met het programma goederencorridors om te zorgen voor uniformiteit in werkwijze. In een later stadium wordt bezien of nauwere aansluiting tussen de 2 programma's mogelijk en zinvol is. ❖ Regio's en Rijk verkennen of voor de langere termijn een gebiedsfoto op het schaalniveau Eurodelta wenselijk is. ❖ In het Bestuurlijk Overleg van Zuidwest Nederland in najaar 2019 worden de resultaten van afspraken neergelegd.
14.	**Rail Gent Terneuzen** Rijk en Regio: ❖ Nemen kennis van de resultaten van de eerste studiefasen van het met Europese CEF-middelen gesubsidieerde onderzoek "Optimalisatie Railontsluiting Gent – Terneuzen". ❖ Daarin zal naast de nut en noodzaak van infrastructurele maatregelen ook onderzoek gedaan worden naar alternatieve oplossingen die kunnen bijdragen aan de opgave, zoals benuttingsmaatregelen. ❖ Organiseren in de eerste helft van 2019 op basis van de voorlopige resultaten van dit

	onderzoek een bestuurlijk ronde tafel gesprek, waaraan regionale en federale overheden van België en Nederland deelnemen. De gezamenlijke (grensoverschrijdende) opgave staat hierin centraal. Doel is bestuurlijk commitment te krijgen over inhoud (incl. gedeeld beeld van de knelpunten) en vervolgproces. ❖ Zullen in het BO MIRT van 2019 op basis van de uitkomsten van het onderzoek en de ronde tafel beoordelen of en zo ja welke vervolgstappen noodzakelijk zijn.
15.	**Samenwerkingsafspraken slimme en duurzame mobiliteit** ❖ Om samen nog slagvaardiger te werken aan een betere bereikbaarheid en verkeersveiligheid en het verduurzamen van de mobiliteit spreken Rijk en regio af te komen tot een verdere bundeling van een aantal effectieve en efficiënte maatregelen en initiatieven, zoals fietsstimulering, smart mobility, duurzame mobiliteit, parkeren, werkgeversaanpak en logistiek; zonder hierbij in elkaars verantwoordelijkheden te treden. ❖ Als eerste stap op weg naar een structurele en gebundelde aanpak spreken Rijk en regio voor 2019 het volgende af: • <u>File-aanpak:</u> om de files op korte termijn aan te pakken investeert het Rijk in de regio door op strategische locaties meer bergers en weginspecteurs in te zetten. Daarnaast worden er verbeteringen doorgevoerd bij het Prins Clausplein, wordt de afrit bij de A15 richting de N3 verbeterd en wordt de omleidingsroute bij de Beneluxtunnel voor vrachtwagens verbeterd. • <u>Fiets:</u> o De provincie Zuid-Holland ontvangt een bijdrage van € 1,857 miljoen inclusief BTW van het Rijk voor de snelfietsroute Leiden-Katwijk. De provincie zet in op fietsstimulering in samenwerking met werkgevers en werkgevers en past waar mogelijk de principes van circulair bouwen toe in de aanleg. o Voor de MetropoolRegio Rotterdam Den Haag wordt een bedrag van € 1,857 miljoen gereserveerd ten behoeve van de snelfietsroute Greenport Westland-Rotterdam. Als de route komend voorjaar bestuurlijk rond is dan kan een definitieve afspraak gemaakt worden voor een rijksbijdrage voor deze route. o Voor de provincie Zeeland wordt een bedrag van € 1,857 miljoen gereserveerd ten behoeve van de snelfietsroute Zelzate-Terneuzen. Als de route financieel en bestuurlijk rond is dan kan volgend jaar een definitieve afspraak gemaakt worden voor een rijksbijdrage voor deze route. • <u>Fietsparkeren:</u> o Om meer mensen gebruik te laten maken van de fiets en de fiets-treinreis aantrekkelijker te maken willen Rijk en regio gezamenlijk investeren in fietsenstallingen bij stations. o Zeeland: - Rijk en regio onderzoeken gezamenlijk de mogelijkheden om de inpandige stalling van station Middelburg efficiënter te benutten; eventueel met behulp van fysieke maatregelen. Mocht dit onvoldoende soelaas bieden om de opgave voor 2030 te halen, dan zal de gemeente samen met het Rijk de mogelijkheden voor aanvullende fietsparkeercapaciteit nabij het station onderzoeken. - Rijk en regio investeren samen op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent in de realisatie van extra maaiveldstallingen bij de stations van Goes en Kapelle-Biezelinge. De gemeenten hebben de intentie om de regionale bijdrage vóór 1 juni 2019 te reserveren. o Zuid-Holland - Rijk en regio investeren samen, op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent in de realisatie van extra maaiveldstallingcapaciteit bij de stations van Zwijndrecht, De Vink, Dordrecht Zuid, Gouda Goverwelle, Gorinchem, Voorhout, Dordrecht Stadspolders, Hillegom, Bodegraven, Sliedrecht Baanhoek en Sliedrecht. - Voor de afronding van het voorbereidingstraject voor een stalling bij Leiden

	Centraal en bij Dordrecht (zuidzijde) zal geld beschikbaar worden gesteld door Rijk en regio op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent. Medeoverheden hebben de intentie de benodigde financiële ruimte te vinden voor realisatie. o MRDH - Rijk en regio investeren samen, op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent in de realisatie van extra stallingcapaciteit bij het station Rotterdam Alexander en extra maaiveldsstallingcapaciteit bij station Delft Zuid. - Rijk en regio investeren samen, op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent in de voorbereiding van oplossingsvarianten(en) van stallingtekorten bij de stations van Rotterdam Centraal (noordzijde), Rotterdam Centraal (centrumzijde), Rotterdam Blaak en Rijswijk. • Veiligheid N-wegen: Regio en Rijk spreken af de verkeersveiligheid van provinciale N-wegen te verbeteren. Het Rijk stelt hiervoor maximaal € 2.178.677 ter beschikking aan Zuid-Holland en maximaal € 1.650.122 aan Zeeland. Provincies kunnen hiervoor plannen indienen die worden beoordeeld op basis van het afsprakenkader. • Mobility as a Service: pilot Rotterdam – The Hague Airport. Op 1 november is de inschrijving voor de Raamovereenkomst voor de 7 nationaal opschaalbare MaaS-pilots gesloten. De definitieve gunning is voorzien per 7 december 2018. Vervolgens worden via regionale minicompetities de MaaS-aanbieders geselecteerd. De aanbesteding voor de pilot Rotterdam – The Hague Airport start begin januari 2019. De pilot vormt een gezamenlijk leertraject, wordt gefinancierd door Rijk en regio en maakt onderdeel uit van de Korte Termijn Aanpak van het Gebiedsgericht Bereikbaarheidsprogramma MRDH. • Smart mobility: o Rijk en regio komen uiterlijk in juni 2019 tot concretisering van versnelde digitalisering en organisatieontwikkeling in het wegbeheer, als onderdeel van 'digitaal de weg op orde'. De inzet hierbij is dat in 2023 90% actualiteit, betrouwbaarheid en correctheid van publieke data moet zijn bereikt. Voor ondersteuning in de planvorming heeft het Rijk € 1 miljoen beschikbaar voor alle regio's gezamenlijk. De uitwerking hiervan landt in de verdere uitwerking van de Krachtenbundeling smart mobility. o Regio en Rijk spreken tevens af een versnelling te geven aan de vervanging van conventionele Verkeersregelinstallaties door nieuwe intelligente Verkeersregelinstallaties (iVRI's) die kunnen communiceren met voertuigen, fietsers, OV etc. Uiterlijk in juni 2019 nemen Rijk en regio besluiten over aantallen, locaties, impact, uitroltempo als ook financieringsverdeling; o Voorwaarde voor alle inspanningen en besluiten is dat uiterlijk Q1 2019 alle eerder gemaakte afspraken in BBV ITS en Talking Traffic zijn nagekomen en (op straat) opgeleverd, voor zover binnen controle van wegbeheerders mogelijk. Alle genoemde bedragen zijn inclusief BTW. ❖ Rijk en regio komen in het BO MIRT van najaar 2019 met een gezamenlijk voorstel hoe deze eerste stap richting bundeling kan worden doorontwikkeld tot een gezamenlijke en gestructureerde aanpak in de vorm van een werkagenda Slimme en Duurzame mobiliteit. De uitvoering van de maatregelen uit het Klimaatakkoord maken hier deel van uit. Daarbij zal nadrukkelijk de verbinding worden gelegd met het gebiedsprogramma metropoolregio Rotterdam-Den Haag.

BO MIRT Noordwest-Nederland

1.	**Corridorstudie Amsterdam – Hoorn: multimodaal mobiliteitspakket** ❖ Rijk en regio nemen het principe besluit voor een multimodaal mobiliteitspakket voor het corridorgebied Amsterdam-Hoorn. ❖ Op dit moment is het definitief vaststellen van het pakket nog niet mogelijk omdat de

	laatste hand wordt gelegd aan het bijeenbrengen van het benodigde budget en de toetsing van de ontwerpen voor het hoofwegennet op de aspecten ontwerprichtlijnen en verkeersveiligheid. ❖ Het multimodaal mobiliteitspakket omvat de volgende maatregelen: • De pakketten Quick Wins en mobiliteitsmanagement (pakket 1 en 2). • Infrastructurele maatregelen aan het traject A8-A7 ten behoeve van de doorstroming (pakket HWN-midden). • Een ongelijkvloerse kruising van weg en spoor bij de Guisweg in de gemeente Zaanstad en het optimaliseren van de aansluitingen van dit gebied op de A8 door het volledig maken van aansluiting 3. • Verbetering van de doorstroming N516 en de aansluiting op de A8 (AVANT Alternatief B). • Het verbeteren van de doorstroming op het onderliggend wegennet bij de aansluiting Hoorn van de A7 richting Hoorn. ❖ Hiermee wordt tevens ingezet op het faciliteren van de gewenste bereikbaarheid voor belangrijke woningbouwopgaven bij OV-knooppunten in de MRA (Zaanstad en Purmerend) en Hoorn. ❖ De financiële omvang van het gewenste multimodale mobiliteitspakket bedraagt circa € 535 - € 565 miljoen[1]. Dit bedrag is gebaseerd op de versoberde varianten van knooppunt Zaandam en is exclusief enkele PM-posten. ❖ Door partijen zijn concrete financiële bijdragen toegezegd om bovengenoemde ambitie te kunnen realiseren. Uitgaande van het bovengenoemde bedrag is daarmee zicht op financiële dekking vanuit Rijk en regio. ❖ Rijk en regio spannen zich in om voor de Statenverkiezingen van 20 maart 2019 de resterende financiële dekking helemaal rond te krijgen. ❖ De in het HWN-midden-pakket opgenomen openstelling van de reserverijstroken in de Coentunnels hebben als doel om de doorstroming van de A10 te verbeteren en de congestievorming voor de Coentunnels te voorkomen. Onderzocht gaat worden of deze doelen ook door middel van aanpassing van het openstellingregime gehaald kunnen worden en wat hiervan de technische en financiële consequenties zijn. ❖ Bij een volledige financiële dekking van het pakket zal: • De verdere uitwerking van deze afspraak voor de MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn zal medio 2019 resulteren in een gezamenlijk Voorkeursbesluit en in een Rijk-regio bestuursovereenkomst. • De verdere uitwerking van deze afspraak voor de verkenning Guisweg zal uiterlijk 2019 resulteren in een gezamenlijk Voorkeursbesluit en in een Rijk-regio bestuursovereenkomst. • De verdere uitwerking van deze afspraak voor de verkenning AVANT zal uiterlijk 2019 resulteren in een gezamenlijk Voorkeursbesluit. ❖ Partijen hebben aandacht voor de leefbaarheid. Partijen zullen voor het hele pakket milieu-effectenrapportages uitvoeren. ❖ Vanwege de relatie tussen de Corridorstudie en het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid zal binnen de programmalijn Netwerken Ringen en de Stad, waar wordt gewerkt aan ontwikkelperspectieven voor Verstedelijking en Bereikbaarheid in de MRA, ook worden gerapporteerd over de effecten van het aanpassen van het snelheidsregime van de A10 en A8 op onder andere doorstroming, leefbaarheid en luchtkwaliteit.
2.	**MIRT-verkenning Multimodale Knoop Schiphol** ❖ De Verkenning Multimodale Knoop Schiphol is ver gevorderd. Doel is om een oplossing te vinden die de reizigersgroei op de middellange termijn in voldoende mate accommodeert voor zowel de treinperrons, het busstation, het Jan Dellaertplein als Schiphol Plaza. ❖ In het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Zuidwestkant Amsterdam – Schiphol Hoofddorp (ZWASH) worden de lange termijn (vanaf 2030/2035) opgaven en ontwikkelrichtingen onderzocht. ❖ Rijk, regio, Schiphol, NS en ProRail hebben gezamenlijk geconstateerd dat de twee nu

[1] prijspeil 2018, bandbreedte -30% tot +20% en inclusief BTW.

	voorliggende onderzoeksalternatieven vanwege de hoge kosten in combinatie met de mate van oplossend vermogen niet te financieren zijn. ❖ Bovendien zouden het regret investeringen kunnen zijn met het oog op de in ZWASH nog te bepalen lange termijn bereikbaarheidsoplossing en is de verwachting dat ze niet voor 2027 opgeleverd kunnen worden en ingewikkelde bouwfaseringen met veel hinder kennen. ❖ Er is daarom gekozen om een breed pakket maatregelen, samengesteld uit de twee huidige alternatieven, uit te werken dat sneller en goedkoper te realiseren is dan de voorgestelde alternatieven en naar verwachting voldoende oplossend vermogen heeft voor de veiligheid en capaciteit op de middellange termijn. ❖ Dit pakket wordt als derde alternatief meegenomen in de besluitvormingsfase van de Verkenning. ❖ De verwachting is dat de Voorkeursbeslissing in het voorjaar van 2019 genomen kan worden, gelijktijdig met het sluiten van een bestuursovereenkomst tussen Rijk en betrokken partners. ❖ Vooruitlopend op de uitvoering van het maatregelenpakket, waartoe naar verwachting in het voorjaar besloten zal worden, zal IenW op zo kort mogelijke termijn aan ProRail opdracht verlenen om het meest urgente capaciteitsknelpunt aan te pakken. ❖ Partijen hebben afgesproken dat het van essentieel belang is dat gezamenlijk voortvarend wordt gewerkt aan een oplossing om de capaciteits- en veiligheidsknelpunten op lange termijn het hoofd te bieden op en rond Schiphol. De richtinggevende keuzes voor de lange termijn worden in 2019 opgeleverd door ZWASH. Hierbij is het essentieel dat er zicht is op de woningbouwopgave aan de (zuid)westkant van Amsterdam en besluitvorming over de toekomst van Schiphol via de Luchtvaartnota. ❖ De reeds eerder gemaakte reservering van € 250 miljoen in het Infrastructuurfonds blijft beschikbaar voor zowel de realisatie van de voorkeursbeslissing als voor de lange termijnoplossing voor de OV-bereikbaarheid van Schiphol. Afgesproken is dat de andere partijen ook de middelen, zoals toegezegd bij de start van de Verkenning Multimodale Knoop Schiphol, gereserveerd houden voor beide doelen.
3.	**Programma U Ned** **Korte termijn aanpak** ❖ Rijk en Regio besluiten om op hoofdlijnen het pakket van maatregelen voor de korte termijn-aanpak van het programma U Ned vast te stellen voor de periode 2019-2021: • logistiek; • werkgeversaanpak, en; • doelgroepenbenadering. De maatregelen zijn in het eerste kwartaal van 2019 nader uitgewerkt. ❖ De Programmaraad U Ned stuurt op effecten van de resultaatgerichte afspraken, monitoring gebaseerd op effecten, de uitvoering van maatregelen is ondergebracht in de organisatie GoedopWeg. Beleids- en strategische keuzes, beleidsmonitoring en besluiten ten aanzien van aanvullende tranches worden genomen door de Programmaraad in overleg met de Stuurgroep Goedopweg. De Programmaraad wordt tweemaal per jaar op de hoogte gehouden van de voortgang van de KTA U Ned. De eerste keer is in het eerste kwartaal van 2019 en dan zal de inhoud van het pakket worden toegelicht.
4.	**Programma U Ned** **MIRT-onderzoek Wonen, Werken, Bereikbaarheid en Leefbaarheid in de Metropoolregio Utrecht** ❖ Rijk en regio starten een MIRT-onderzoek Wonen, Werken, Bereikbaarheid en Leefbaarheid in de metropoolregio Utrecht, op basis van een vastgesteld plan van aanpak.
5.	**Programma U Ned** **Vervolg op preverkenning Multimodale Knoop Utrecht Centraal - Utrecht Science Park** Rijk en regio constateren dat de preverkenningsfase afgerond is en nemen voor de volgende

	fasen de onderstaande besluiten: ❖ Rijk en regio stellen de resultaten van de pre-verkenning vast[2]. ❖ No regret maatregelen: • Rijk en regio constateren dat er een pakket aan no-regret- maatregelen ligt met een bandbreedte van € 155-215 miljoen exclusief BTW in de periode 2019-2025. • Rijk en regio: o delen het belang van het starten met no regretmaatregelen; o constateren dat er een pakket van maatregelen ligt dat kan bijdragen aan een goede bereikbaarheid van het USP en het ontlasten van Utrecht Centraal in combinatie met het mogelijk maken van de huidige plannen voor woon- en werklocaties, zoals de Merwedekanaalzone; o werken dit pakket gefaseerd uit tot projectbesluiten en brengen daarbij de effecten hiervan in beeld en beoordelen deze in onderlinge samenhang om binnen het pakket te kunnen prioriteren; o gezien het belang om nu te starten reserveren partijen nu € 45 miljoen (incl. BTW) volgens de volgende verdeling Rijk € 15 miljoen, provincie Utrecht € 15 miljoen, gemeente Utrecht € 15 miljoen. o mandateren de programmaraad om projectbesluiten te nemen voor de bij het vorige punt gereserveerde middelen. ❖ Rijk en regio werken in een vervolg op pre-verkenning de mogelijke projecten uit die voor de middellange termijn 2025-2030 - aanvullend op al afgesproken en te realiseren no-regretmaatregelen - nodig zijn om de groei binnen de MRU mogelijk te maken aansluitend op het bestaande en toekomstige verstedelijkingsprogramma en die beantwoorden aan de programmadoelen U Ned. Op basis van de uitkomsten van de preverkenning gaat het in ieder geval om: verhogen snelheid SUNIJ-tram, verlengen Uithoftram tot Zeist, een HOV oostwest-verbinding tussen Lunetten en Westraven/Leidsche Rijn, de ontwikkeling van station Lunetten-Koningsweg. Hierbij wordt rekening gehouden met het ontlasten van Utrecht Centraal en de lange termijnperspectieven zoals die in het Toekomstbeeld OV, verstedelijkingsstrategie van de U10 en het MIRT-onderzoek wordt opgeleverd. ❖ Rijk en regio spreken de intentie uit om op basis van bij het voorgaande besluit genoemde vervolg en in samenhang met de verdere uitwerking van de verstedelijkingsstrategie in het BO MIRT 2019 een selectie en fasering van maatregelen vast te stellen. Op basis van oplossend vermogen, het perspectief op alternatieve bekostiging en de budgettaire kaders van alle partijen wordt bepaald voor welk(e) project(en) in 2019 een verkenning wordt gestart. Mogelijk resterende opgaven worden meegenomen in het reeds gestarte MIRT-onderzoek voor de regio Utrecht waarin wonen, werken en bereikbaarheid in samenhang voor de lange termijn worden onderzocht. ❖ De kosten van het voorbereiden van projectbesluiten en het uitvoeren van het vervolg op de pre-verkenning worden gedragen door het budget voor het programma U Ned van € 500.000 jaarlijks, zoals reeds in het BO MIRT van juni 2018 was afgesproken, waarbij partijen met elkaar in overleg treden als het beschikbare budget uitgeput dreigt te raken. ❖ Rijk en regio mandateren de programmaraad U Ned om de inhoudelijke afstemming te borgen tussen de uitwerking van projectbesluiten, het vervolgonderzoek pre-verkenning en het MIRT-onderzoek. De programmaraad betrekt daar ook de uitkomsten van de netwerkuitwerking van het Toekomstbeeld OV bij. ❖ In het BO MIRT najaar 2019 zullen de volgende resultaten geagendeerd worden: • Voortgangsbericht uitvoering KTA • Projectbesluiten No Regret fase tot 2025 • Resultaten vervolgonderzoek pre-verkenning maatregelen 2025-2030 • Deelresultaten/producten fase 1 en 2 MIRT-onderzoek
6.	**Programma 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid'**

[2] Bijlage 1 Rapportage Preverkenning Arcadis

	Slimme en Duurzame Mobiliteit 2019-2021 ❖ Rijk en regio spreken af om in 2019 gezamenlijk uitvoering te geven aan een pakket aan maatregelen dat bijdraagt aan het mitigeren van de NMCA- en regionale knelpunten in de Metropoolregio Amsterdam, het verbeteren van de bereikbaarheid van de economische toplocaties en woningbouwlocaties en het functioneren van het daily urban system en aan een duurzamer mobiliteit systeem ❖ Voor de uitvoering van dit maatregelpakket stelt het Rijk € 9 miljoen (inclusief BTW) beschikbaar, hetzelfde bedrag als in 2018. In het actieprogramma is de bijdrage per project van de Regio vastgesteld (minimaal 50% per maatregel). ❖ Rijk en regio ontwikkelen gezamenlijk een maatregelenpakket voor de periode 2020-2022. Besluitvorming over dit pakket, inclusief (meerjarige) financiering vindt plaats in het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2019.
7.	**Programma 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid'** **Stedelijke Bereikbaarheid** ❖ Bij de start van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid is afgesproken om een aantal projecten ten aanzien van stedelijke bereikbaarheid in het programma onder te brengen. Het gaat om projecten die tot 2030 bijdragen aan een betere bereikbaarheid in relatie tot de verstedelijking. Het gaat om een pakket van € 160 miljoen, dat door de regio gefinancierd wordt: Kwaliteitsverbetering OV-knooppunt Almere Centrum, metrohalte Sixhaven, HOV Almere, IJburg/ Weesp, tram- en fietsverbinding Amsterdamse brug en de afrit S114 1e fase/ontsluiting ontwikkeling Sluisbuurt IJburg. ❖ Rijk en regio werken in 2019 samen om voortgang te boeken op de in 2018 gestarte Actieagenda Stedelijke Bereikbaarheid en deze voor de periode 2019-2022 verder door te ontwikkelen op de volgende punten: • Versnellen woningbouw MRA - knelpunten bereikbaarheid Amsterdam Oost: o Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg; o A10 Noord tussen aansluiting Zeeburgereiland en knooppunt Watergraafsmeer; o Fietsverbinding Zeeburgereiland-Oostelijk Havengebied en oeververbinding naast de Amsterdamse brug. • Versnellen woningbouw MRA - knelpunten bereikbaarheid Almere Centrum: werkatelier verdichting Almere Centrum. • IJ-oeververbindingen: Naast metrohalte Sixhaven zal ook de bredere bereikbaarheidsopgave aan de IJ-oevers betrokken worden, zoals de verbinding Stenen Hoofd. Daarbij wordt samengewerkt met de betrokken stakeholders, waardoor de verschillende aspecten van de oeververbindingen kunnen worden afgewogen. ❖ Rijk en regio werken in 2019 ook samen aan de ontwikkeling van twee nieuwe onderwerpen binnen de actieagenda Stedelijke Bereikbaarheid: • Kennisteam autoluw verstedelijken in de MRA; • Regionale park & ride in de MRA.
8.	**Programma 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid'** **MIRT-onderzoek Zuidwest Amsterdam/Schiphol/Hoofddorp** ❖ Het MIRT-onderzoek Zuidwest Amsterdam/Schiphol/Hoofddorp (ZWASH) integreert de vele afzonderlijke trajecten met betrekking tot mobiliteit, knooppuntontwikkeling en (ruimtelijk economische) duurzame gebiedsontwikkeling op verschillende schaalniveaus en maakt de samenhangende ontwikkelingsstrategie voor de lange termijn voor de kerncorridor Hoofddorp – Schiphol – Amsterdam Zuid inclusief de landzijdige bereikbaarheid van Schiphol en de ruimtelijk-economische ontwikkeling` van het gebied. ❖ Momenteel loopt er ook een MIRT-verkenning naar de Multimodale Knoop Schiphol. Na besluitvorming over de korte termijn worden de resterende lange termijn vraagstukken ten aanzien van de landzijdige bereikbaarheid van Schiphol en de MKS meegenomen in het MIRT-onderzoek ZWASH. De besluitvorming over het MIRT-onderzoek wordt daarom afgestemd op de stappen in de besluitvormingstrajecten van de meest relevante raakvlaktrajecten.

	❖ De besluitvorming over het MIRT-onderzoek valt samen met die van de langetermijnperspectieven die voortkomen uit programmalijn netwerken, ringen en de stad. ❖ In het voorjaar van 2019 worden aan de hand van kansrijke ontwikkelrichtingen richtinggevende uitspraken gemaakt over de samenstelling en afronding van de ontwikkelstrategie en over de doorwerking in andere trajecten ❖ Tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT Noordwest Nederland van najaar 2019 zal besluitvorming plaatsvinden over de te kiezen richting en vervolgacties.
9.	**Programma 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid'** **Netwerken, Ringen en de Stad** ❖ Er is op 15 maart 2018 een breed onderzoek gestart naar de toekomst van de netwerken, ringen en de stad in relatie tot de verstedelijking in de MRA-regio. Het gaat om alle vervoersmodaliteiten. Doelstelling is om het verkeer- en vervoersysteem rond Amsterdam, met focus op de multimodale draaischijf rond Amsterdam, in beweging te houden en optimaal bij te dragen aan de programma-opgaven. ❖ In 2018 is vanuit Netwerken, Ringen en de Stad onderzoek gedaan naar (1) de werking van het Daily Urban System in de MRA en (2) de ontwikkeling van de woningbouw, werkgelegenheid en infrastructuur; de Ruimtelijke Atlas MRA. Daarnaast is in werkateliers Haven Stad/ZaanIJ met overheden, bedrijfsleven en kennispartners onderzocht hoe integrale keuzes op vlak van wonen, werken en bereikbaarheid in praktische adaptieve stappen kunnen worden uitgewerkt. Deze resultaten worden gebruikt bij het opstellen van de integrale ontwikkelperspectieven in 2019 op basis waarvan richtinggevende keuzes gemaakt kunnen worden ten aanzien van de spoor-, wegen en ov-netwerken en ringen in de MRA tot 2040. ❖ MIRT-verkenning Rottepolderplein: De startbeslissing is op 14 november 2018 door de Minister ondertekend. Deze wordt gefinancierd vanuit het programmabudget. Het gaat om € 30 miljoen van de € 200 miljoen wegenbudget dat onderdeel uitmaakt van het programma, conform de afspraken van 15 maart 2018. De MIRT-verkenning maakt daarmee verder onderdeel uit van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. ❖ A27 in relatie tot de programmaopgaven: Op basis van de producten van de programmalijn Netwerken, Ringen en de Stad wordt najaar 2019 besloten of de verbreding van de A27 onderdeel uitmaakt van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. De vastgestelde resultaten uit het MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam (MOOA) worden hierbij benut. Aanvullend wordt onderzocht welke slimme maatregelen/quick wins, die bijdragen aan het doel van de programmalijn, de problematiek op de A27 helpen aan te pakken. Hierbij wordt gekeken naar het gedeelte tussen knooppunt Eemnes en Almere.
10.	**MIRT-verkenning A4 knooppunt Burgerveen – N14** ❖ De Minister van IenW verhoogt het projectbudget van de MIRT-verkenning A4 knooppunt Burgerveen-N14 (van € 50 miljoen) met € 80 miljoen naar € 130 miljoen, zodat een nieuw Ringvaartaquaduct in zuidelijke richting met 4 rijstroken kan worden gerealiseerd. Hiermee wordt zowel een verkeersveiligheidsknelpunt als een verkeersdoorstromingsknelpunt opgelost op dit tracé van de A4 ten zuiden van Knooppunt Burgerveen. ❖ De regio Midden-Holland en de provincie Zuid-Holland hebben de Minister van IenW schriftelijk verzocht om het project eerder uit te voeren en daarvoor het vanaf 2028 beschikbare budget naar voren te halen. De Minister geeft aan een eerdere realisatie van dit project, dat ook in het regeerakkoord is genoemd, na te streven. De financiële inpassingsopgave is echter groter geworden als gevolg van het bovengenoemde besluit. Verder is op dit moment nog niet duidelijk uit welke maatregelen de Voorkeursbeslissing precies zal bestaan en wat de kosten ervan zijn. De Minister zegt toe naar de mogelijkheden voor een eerdere realisatie te kijken wanneer ze de Voorkeursbeslissing neemt (medio 2019).
11.	**Proces Toekomstbeeld OV** ❖ Rijk, regio en OV-sector nemen kennis van de voortgang van het lopende proces van de

	uitwerking van het Toekomstbeeld OV. ❖ Parallel aan de landelijke uitwerking van het Toekomstbeeld OV wordt gewerkt aan regionale uitwerkingen voor de provincies Noord-Holland en Flevoland en de provincie Utrecht. In beide uitwerkingen werken Rijk, regio en spoorsector samen. De regionale uitwerkingen hebben een bredere scope en een meer gedetailleerd uitwerkingsniveau dan de landelijke uitwerking, maar is daar wel op gebaseerd. ❖ De regionale uitwerkingen zijn naar verwachting uiterlijk derde kwartaal 2019 gereed en bevatten een nadere invulling en concretisering van stedelijk en regionaal OV in samenhang met het (inter)nationale netwerk. De regio wil de uitkomsten op het BO MIRT – OV en Spoortafel van 2019 agenderen om gezamenlijke (vervolg)afspraken te kunnen maken en/of richtinggevende besluiten te kunnen nemen. ❖ Rijk, regio en OV-sector nemen kennis van het opstellen van de contouren van het Toekomstbeeld OV, hetgeen besproken zal worden aan de landelijke OV- en Spoortafel in februari 2019.
12.	**Spoorcorridor Leiden-Utrecht** ❖ Rijk en Regio constateren dat: • Bij instandhouding van de huidige lijnvoering tot 2030 op termijn een NMCA-knelpunt op deze lijn wordt verwacht (WLO hoog). • Het doortrekken van de spitspendel die nu reeds rijdt tussen Leiden en Alphen naar Utrecht een kansrijke eerste stap is om de bereikbaarheid te verbeteren. ❖ Rijk en Regio besluiten om: • Het doortrekken van de spitspendel verder te onderzoeken, met de intentie om deze doortrekking zo snel mogelijk in te voeren. Hiertoe onderzoeken NS en ProRail hoe de spitspendel is in te passen in de dienstregeling en wat de eventueel benodigde kosten voor exploitatie en infrastructuur zijn. Partijen streven er naar dit onderzoek zo spoedig mogelijk uit te voeren met als doel voor het zomerreces van 2019 hierover een definitief besluit te nemen. • De 'versnelde intercity'-variant nog steeds te beschouwen als na te streven eindbeeld. • Het onderzoek naar de baanstabiliteit door experts te laten valideren. Hierbij wordt ook gekeken of er innovatieve oplossingen zijn voor het probleem. • Te verkennen wat de vervolgstappen voor het langetermijnperspectief van 'versnelde intercity'-variant zijn. Waarbij zowel naar het belang van de bereikbaarheid van de regio als het landelijke netwerk wordt gekeken. • Er naar te streven dat voor het zomerreces van 2019, definitieve afspraken worden gemaakt over het langetermijnperspectief van de lijn.
13.	**Woningbouwafspraken Metropoolregio Amsterdam** ❖ In het bestuurlijk overleg Woningmarkt van 10 oktober 2018 hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over de ontwikkeling van het instrument 'Maatwerk middenhuur' (de 'noodknop') om exorbitante prijsstijgingen in het middeldure huuraanbod tegen te gaan, over een gezamenlijke nadere analyse van de investeringscapaciteit corporaties, de uitwerking van een co-financieringsmodel in relatie tot de transformatiefaciliteit in oprichting, de inzet van BZK om mogelijk financieel bij te dragen aan de flexibele personele schil en het geven van een gezamenlijke opdracht aan een externe partij om de stapeling van kosten voor particuliere eigenaren in beeld te brengen. ❖ Bovenstaande inzet wordt door Rijk en regio verder uitgewerkt in concrete afspraken, met als doel deze in de woondeal te verankeren. ❖ Voor de woningbouw-versnellingslocaties (Zaanstad/Purmerend, Amsterdam Zeeburgereiland/IJburg, Almere Centrum, Westflank Haarlemmermeer) zijn in de afgelopen periode goede stappen gezet en wordt per deelgebied het volgende afgesproken: *1. Verdichting station Purmerend, verdichting station Zaandam Kogerveld, herontwikkeling Achtersluispolder (gezamenlijk +/- 20.000 woningen)* • In het kader van de Corridorstudie Amsterdam – Hoorn (zie agendapunt 3.2) zijn afspraken gemaakt, die bijdragen aan de bereikbaarheid van Zaandam (inclusief Poelenburg) en Purmerend. Hiermee wordt aan een belangrijke

	randvoorwaarde voor woningbouwontwikkeling voldaan. • De gemeenten Zaanstad en Purmerend bevorderen dat eventuele aanvragen voor de transformatiefaciliteit van BZK met voorrang op deze versnellingslocaties worden gericht, om zo extra ontwikkelkracht te organiseren. 2. *Verdichting in het stadscentrum van Almere (+/- 2.500 woningen)* • De gemeente Almere werkt op dit moment intensief aan de transformatie en verdichting van het stationsgebied Almere Centrum. Er wordt rekening gehouden met de toevoeging van ruim 2.500 woningen. Tegelijkertijd werkt de gemeente plannen uit voor het opwaarderen van het station. Passend bij de groei van de stad en de komst van de Floriade. De gemeente komt in haar doorrekening tot op heden uit op een tekort. • Rijk en regio organiseren vanuit de programmalijn Stedelijke Bereikbaarheid van het Programma 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid' daarom gezamenlijke werkateliers om tot een gedeeld beeld en sluitende businesscase te komen en duurzame aanpassingen aan het station en omgeving om de grote publiekstromen te kunnen verwerken. Onderdeel van deze exercitie is de mogelijkheid om het gebied te verdichten met 5.000 woningen (in plaats van 2.500 woningen). Hierbij ligt een relatie met de programmalijn 'Netwerk, ringen en de Stad'. Gezien de start van de Floriade in 2022 is snelheid geboden. Het doel is daarom om voor het einde van het eerste kwartaal van 2019 tot een financieel afgedekt uitvoeringsplan voor het station te komen, dat leidt tot versnelling van de woningbouw. • Indien gewenst, worden de werkateliers ondersteund door inzet van het expertteam van BZK en de inzet van planjuristen. • De gemeente Almere bevordert dat een eventuele aanvraag voor de transformatiefaciliteit van BZK met voorrang op deze locatie wordt gericht, om zo extra ontwikkelkracht te organiseren. 3. *Ontwikkeling Oostkant Amsterdam (IJburg en Zeeburgereiland) (+/- 22.000 woningen)* • De opgaven rond de A10 Noord en de Quick Wins A10/S114, welke van invloed zijn op de bereikbaarheid van Oostkant Amsterdam, worden via respectievelijk de programmalijnen Netwerk, ringen en de Stad en Stedelijke Bereikbaarheid opgenomen in het MRA bereikbaarheidsprogramma 'Samen bouwen aan Bereikbaarheid'. • Rijk (ministeries IenW en BZK) en regio (Gemeente Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam) starten in 2019 een proces om gezamenlijk de verdere uitwerking van de vaste oeverbindingen (fiets en (H)OV) van het Amsterdam-Rijnkanaal op te pakken om tijdig op hoofdlijnen de bepalende ontwerpkeuzes te maken. Het streven is deze keuzes medio 2019 voor de fietsverbinding en medio 2020 voor de ov-verbinding gereed te hebben. Dit proces wordt georganiseerd binnen de programmalijn Stedelijke Bereikbaarheid. • IenW en BZK zetten het gesprek met de gemeente Amsterdam, ten behoeve van de ontwikkeling van de Oostkant Amsterdam voort, met als doel tot een afdoende onderbouwing voor de MER te komen. • BZK ondersteunt middels de inzet van het Crisis- en herstelwet team bij het opstellen van een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte, opdat de woningbouw op IJburg en Zeeburgereiland voortgang kan vinden. 4. *Ontwikkeling Westflank Haarlemmermeer (+/- 10.000 woningen)* • In het kader van het bereikbaarheidsprogramma in de MRA (Samen Bouwen aan Bereikbaarheid) is de Duinpolderweg in het programma opgenomen als regionale bijdrage. Daarmee ondersteunt het Rijk het belang van het project in de meervoudige opgave in de MRA. Hier gaat het vooral om woningbouw in relatie tot economie en bereikbaarheid. • BZK gaat in gesprek met de gemeente Haarlemmermeer om, anticiperend op de verdere besluitvorming in het bereikbaarheidsprogramma 'Samen bouwen aan Bereikbaarheid', tot nadere planontwikkeling te komen. ❖ Rijk en regio spreken af in 2019 ook gezamenlijk naar andere grote woningbouw-versnellingslocaties te kijken.

❖ Rijk en regio spreken af dat in de woondeal zal worden vastgelegd hoe Rijk en regio tot een gezamenlijke (middel)lange termijn verstedelijkingsvisie komen, welke mede input moet geven aan de (middel)lange termijn investeringsagenda van Rijk en regio. Daarbij zal ook worden aangeven hoe de relatie gelegd gaat worden met andere maatschappelijk opgaven, zoals de energietransitie, leefbaarheid en gezondheid. Het ontwikkelperspectief van het bereikbaarheidsprogramma 'Samen bouwen aan Bereikbaarheid' vormt een belangrijke basis voor de gezamenlijke verstedelijkingsvisie.

14. Woningbouwafspraken Metropoolregio Utrecht

❖ Rijk en regio spreken af zich in te zetten om de groei van de regio op een goede wijze te accommoderen en het woningtekort in te lopen, onder meer door het vinden van bereikbaarheidsoplossingen. Dit gebeurt via de verschillende trajecten van het programma U Ned, om zo een integrale ontwikkeling van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid te bewerkstelligen.

❖ Rijk en regio benoemen de volgende locaties tot versnellingslocaties. Zij zoeken actief de samenwerking op, met respect voor elkaars rollen en belangen. Met als doel tot een versnelde duurzame, stedelijke verdichting te komen in combinatie met stedenbouwkundige kwaliteit en goede bereikbaarheid. De eerste inzet zal gedaan worden op deze locaties, waarbij later ook andere locaties toegevoegd kunnen worden.

Gemeente Utrecht	Merwedekanaalzone De Meern-zuid
Gemeente Nieuwegein	Rijnhuizen City west stationsgebied Meander
Gemeente Stichtse Vecht	Planetenbaan
Gemeente de Bilt	Molenkamp
Gemeente Bunnik	Houthandel Van Dam
Gemeente Woerden	Snellerpoort Middelland Stationsgebied
Gemeente Zeist	Opgave sociale huur
Gemeente Houten	Molenzoom

Deze samenwerking sluit aan bij de principes van het programma U Ned om gebiedsgericht, integraal en adaptief samen te werken.

❖ Rijk en regio spreken af, dat er vanuit de Provincie Utrecht in ieder geval in de periode 2018 tot en met 2020 € 5 miljoen wordt ingezet om binnenstedelijke woningbouw binnen de provincie Utrecht te bevorderen en te ondersteunen, op basis van de Uitvoeringsverordening subsidie Binnenstedelijke Ontwikkeling provincie Utrecht.

❖ Rijk en provincie Utrecht spreken af dat de aanvraagprocedures van de faciliteit van het Rijk en de beschikbare middelen van de provincie voor binnenstedelijke woningbouw zoveel als mogelijk op elkaar afgestemd worden met als doel om de samenwerking op lokaal niveau te bevorderen.

❖ Rijk en provincie spreken af om richting de eerste evaluatie van de faciliteit van het Rijk (medio 2019) samen te bezien in hoeverre een gezamenlijke inzet heeft plaatsgevonden en of de scope van de faciliteit van het Rijk en de middelen van de provincie aanpassingen behoeven.

❖ Rijk en regio spreken af om jaarlijks de (ontwikkeling van) plancapaciteit, de woningbehoefte en de woningbouwproductie te monitoren aan de hand van de bestaande instrumenten. Indien nodig wordt op basis van deze monitoring extra inzet gepleegd. Als daarnaast blijkt dat er aanvullende monitoringswensen zijn, dan zullen deze met elkaar worden besproken.

❖ Rijk en regio spreken rond het functioneren van de woningmarkt af:
- Samen te werken om excessen tegen te gaan bij huurprijzen van bestaande woningen, door een plafond te stellen aan de maximale huurprijzen die gevraagd mogen worden. Gezamenlijk wordt ten behoeve van lokaal maatwerk 'middenhuur'

	één instrument verder onderzocht en uitgewerkt, namelijk maximale huur via % WOZ. • In aanvulling op deze concrete maatregel, wordt gekeken op welke wijze gemeenten en het Expertteam Woningbouw samen kunnen werken bij het verkennen welke mogelijkheden er nog meer zijn om excessen tegen te gaan in bestaande én nieuwe woningen, bijvoorbeeld excessen in huurprijzen. • Daarnaast wordt gekeken of en hoe de partijen in samenwerking met het Expertteam specifiek voorstellen kunnen uitwerken om woningbouw aan de onderkant van het middensegment te versterken. ❖ Rijk en regio spreken af dat ingezet wordt op het sluiten van een 'woondeal' begin 2019.
15.	**Samenwerkingsafspraken slimme en duurzame mobiliteit** ❖ Om samen nog slagvaardiger te werken aan een betere bereikbaarheid en verkeersveiligheid en het verduurzamen van de mobiliteit spreken Rijk en regio af te komen tot een verdere bundeling van een aantal effectieve en efficiënte maatregelen en initiatieven, zoals fietsstimulering, smart mobility, duurzame mobiliteit, parkeren, werkgeversaanpak en logistiek; zonder hierbij in elkaars verantwoordelijkheden te treden. ❖ Als eerste stap op weg naar een structurele en gebundelde aanpak spreken Rijk en regio voor 2019 het volgende af: • <u>File-aanpak:</u> o Om de files op korte termijn aan te pakken investeert het Rijk in de regio door op strategische locaties meer bergers en weginspecteurs in te zetten. Daarbij wordt ingezet op samenwerking met regionale weginspecteurs. o Daarnaast wordt de verbindingsboog bij knooppunt Oudenrijn, vanuit de richting Den Haag (A12) in de richting 's-Hertogenbosch (A2), verbreed en de aansluiting van de Noordelijke Randweg Utrecht op de A2 (de toerit van Maarssen naar Amsterdam) verbeterd. • <u>Fietsparkeren:</u> Om meer mensen gebruik te laten maken van de fiets en de fiets-treinreis aantrekkelijker te maken willen Rijk en regio gezamenlijk investeren in fietsenstallingen bij stations. Het gaat om: o Noord-Holland: - Rijk en regio investeren samen, op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent in de realisatie van extra maaiveldstallingcapaciteit bij de stations van Heemstede-Aerdenhout en Bloemendaal. De regionale bijdrage zal voor 1 juni 2019 worden geregeld. - Rijk en regio investeren samen, op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent in de voorbereiding van een (inpandige) oplossingsvariant van stallingtekorten bij de stations van Hoorn, Haarlem, Hilversum en Haarlem Spaarnwoude. De regio regelt de bijdrage aan de voorbereidingskosten voor 1 juni 2019 en heeft de intentie geld voor realisatie te reserveren. o Utrecht: - Rijk en regio investeren samen, op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent in de realisatie van extra maaiveldstallingcapaciteit bij de stations van Abcoude en Utrecht Terwijde. - Om stallingdruk bij Utrecht Centraal te verminderen en reizigers te kunnen verleiden hun fiets in hun reis van deur tot deur op omliggende stations te parkeren, wordt ingezet op uitbreiding van capaciteit bij de omliggende stations. Rijk en regio starten in het kader van het programma U Ned een brede variantenstudie, waarin de stations Den Dolder, Bilthoven, Utrecht Overvecht, Houten Castellum, Bunnik en Utrecht Lunetten worden betrokken. De nu al geprognosticeerde tekorten op Utrecht Centraal en de omliggende stations worden daarin meegenomen. o Flevoland: - Rijk en regio investeren samen, op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent in de voorbereiding van een complexe

	oplossingsvariant van het stallingtekort bij station Lelystad Centrum en van de uitbreiding van stallingcapaciteit bij Almere Centrum. - Rijk en gemeente Almere spreken af, dat als de uitwerking van de uitbreiding van de stallingscapaciteit bij Almere Centrum ver genoeg is, vooruitlopend op het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2019, het gesprek gevoerd wordt over een bijdrage aan de realisatiekosten. o Vervoerregio Amsterdam: - Voor de afronding van het voorbereidingstraject voor stallingen bij Amsterdam Lelylaan en Amsterdam Centraal (onder de sporen) en de realisatie van de stallingen aan de IJ-zijde van Amsterdam Centraal en Bijlmer Arena zal geld beschikbaar worden gesteld door Rijk en regio op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent. • <u>Fietsroutes:</u> o De provincie Noord-Holland ontvangt een bijdrage van € 1,857 miljoen van het Rijk voor doorfietsroute Kennemerland. o Het Rijk reserveert € 1,857 miljoen voor de provincie Utrecht voor de aanleg van snelfietsroute Amersfoort-Utrecht. Als de bestuurlijke uitwerking van de route rond is kan hiervoor komend voorjaar een concrete financiële afspraak gemaakt worden. o De provincie Flevoland ontvangt een bijdrage van € 1,857 miljoen van het Rijk voor verbetering van het Spoorbaanpad in Almere als schakel in snelfietsroute naar Amsterdam Zuidas. o De Vervoerregio Amsterdam ontvangt een bijdrage van € 1,857 miljoen van het Rijk voor de verbetering van de Sportasroute Amsterdam-Amstelveen. o De provincies en vervoerregio zetten als tegenprestatie in op fietsstimulering in samenwerking met werkgevers en werknemers en passen waar mogelijk de principes van circulair bouwen toe in de aanleg. • <u>Veiligheid N-wegen:</u> o Regio en Rijk spreken af de verkeersveiligheid van provinciale N-wegen te verbeteren. Het Rijk stelt hiervoor maximaal € 2.088.436 ter beschikking aan Noord-Holland, maximaal € 1.646.900 Flevoland en maximaal € 1.250.483 aan Utrecht. Provincies kunnen hiervoor plannen indienen die worden beoordeeld op basis van het afsprakenkader. • <u>Mobility as a Service:</u> o De pilots Amsterdam en Utrecht Leidsche Rijn zijn een gezamenlijk leertraject en worden gefinancierd door Rijk en regio. • <u>Smart mobility:</u> o Rijk en regio komen uiterlijk in juni 2019 tot concretisering van versnelde digitalisering en organisatieontwikkeling in het wegbeheer, als onderdeel van 'digitaal de weg op orde'. De inzet hierbij is dat in 2023 90% actualiteit, betrouwbaarheid en correctheid van publieke data moet zijn bereikt. Voor ondersteuning in de planvorming heeft het Rijk € 1 miljoen beschikbaar voor alle regio's gezamenlijk. De uitwerking hiervan landt in de verdere uitwerking van de Krachtenbundeling smart mobility. o Regio en Rijk spreken tevens af een versnelling te geven aan de vervanging van conventionele Verkeersregelinstallaties door nieuwe intelligente Verkeersregelinstallaties (iVRI's) die kunnen communiceren met onder meer voertuigen, fietsers, OV. Uiterlijk in juni 2019 nemen Rijk en regio besluiten over aantallen, locaties, impact, uitroltempo als ook financieringsverdeling; o Voorwaarde voor alle inspanningen en besluiten is dat uiterlijk 1e kwartaal 2019 alle eerder gemaakte afspraken in Beter Benutten Vervolg voor zover binnen controle van wegbeheerders mogelijk. ITS en Talking Traffic zijn nagekomen en (op straat) opgeleverd, voor zover binnen controle van wegbeheerders mogelijk. • Alle bij deze besluiten genoemde bedragen zijn inclusief BTW. ❖ Rijk en regio komen in het BO MIRT van najaar 2019 met een gezamenlijk voorstel hoe deze eerste stap richting bundeling kan worden doorontwikkeld tot een gezamenlijke en

	gestructureerde aanpak in de vorm van een werkagenda. De uitvoering van de maatregelen uit het Klimaatakkoord maken hier deel van uit. Daarbij zal nadrukkelijk de verbinding worden gelegd met de gebiedsprogramma's Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en U Ned.

BO MIRT Noord-Nederland

1.	**Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl, integrale aanpak en startbeslissing** ❖ Rijk en regio stemmen in met de bestuurlijke afspraken voor de integrale aanpak van de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. Deze worden nader vastgelegd in een bestuursovereenkomst. Hiermee wordt de functionaliteit verduidelijkt, wordt bepaald op welke manier de Friese en Groningse bruggen in samenhang het beste kunnen worden opgewaardeerd en welke vervangingsinvesteringen in het kanaal en bediening op afstand nodig zijn om aan de gewenste functionaliteit te voldoen. Het beschikbare MIRT-budget van € 162 miljoen inclusief BTW blijft voor het Rijk taakstellend. ❖ Rijk en regio stellen de Startbeslissing "Opwaardering hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl – bruggen Oude Schouw, Spannenburg, Uitwellingerga" vast.
2.	**Samenwerkingsafspraken Noord-Nederland emissievrij** ❖ Rijk en regio stellen de afsprakenlijst 'Samenwerkingwerkingsafspraken Noord-Nederland emissievrij ' en het document 'Samenwerking slimme en duurzame mobiliteit in Noord-Nederland: Gezamenlijke ambitie voor emissieloze mobiliteit in 2035' vast. ❖ Rijk en regio werken in dit kader samen aan de ambitie om in 2035 of zoveel eerder als mogelijk de voorwaarden binnen de invloedssfeer van partijen aanwezig zijn om de mobiliteit binnen de regio Noord-Nederland volledig emissievrij te maken. ❖ De afspraak en bijbehorende concrete acties wordt in een driejaarlijkse cycli geëvalueerd en waar nodig bijgesteld. ❖ Voor de Korte Termijn Acties (KTA-pakket) 2019-2021 die bijdragen aan de realisatie van de ambitie stelt het Rijk € 2.997.750,- inclusief BTW beschikbaar, waarvan € 870.000,- voor Leeuwarden/Fryslân, € 1.682.750,- voor Groningen-Drenthe en € 445.000,- voor gezamenlijke acties.
3.	**Meerjarig adaptiefprogramma Eems-Dollard 2050** ❖ 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 bekrachtigen het besluit van voorjaar 2018 om € 10 miljoen (incl. BTW) uit het budget van het Programma Ecologie Grote Wateren beschikbaar te stellen voor het oplossen van het financieringsprobleem voor het spoor hydro-morfologische verbetering en de afspraak van medio 2018 om eenmalig € 600.000,- daarvan aan te wenden voor het oplossen van het tekort op het deelspoor nuttig toepassen van slib ten behoeve van de pilot ophogen landbouwgrond in 2018. ❖ Rijk en regio verkennen gezamenlijk de mogelijkheden voor het oplossen van het resterende financieringstekort op het programmamanagement Eems-Dollard 2050. Daarbij wordt gekeken naar creatieve oplossingen maar ook naar onder andere versoberen, faseren en herprioriteren.
4.	**Woningbouwafspraken Groningen** ❖ Tijdens het strategisch BO MIRT in het voorjaar hebben Rijk en gemeente afgesproken om in het najaar tot concrete afspraken te komen over het versnellen van woningbouw en het functioneren van de woningmarkt. ❖ Rijk en gemeente hebben afgesproken om begin 2019 te komen tot een woondeal waar deze afspraken onderdeel van uit maken. Naast concrete afspraken over de korte termijn bevat de woondeal een agenda vanuit een breder perspectief voor samenwerking op de middellange termijn. ❖ In het kader van de aanpak krimpgebieden gaat Rijk met de regio Zuid-Oost Drenthe een maatwerktraject starten voor onder andere de woonopgave conform kamerstuk 31757, nr. 97, 14 november 2018. Het Rijk stelt bovendien € 20 miljoen beschikbaar uit de regioenvelop om een regiodeal met deze regio te sluiten, zoals opgenomen in kamerstuk 29697, nr 56, 16 november 2018.

5.	**Vergroten sluis Kornwerderzand, inclusief draaibruggen** ❖ Rijk en regio (her)bevestigen conclusies en gemaakte afspraken uit het bestuurlijk overleg tussen Rijk en regio op 26 september 2018: ❖ Tijdens dat BO is geconstateerd dat er nog een gat is tussen de kosten voor een bredere sluis en de beschikbare financiële middelen; ❖ Regio en Rijk gaan gezamenlijk de volgende stappen uitvoeren: ❖ Mogelijkheden om het financiële gat (verder) te dichten: aanvraag uit de 3e tranche van de Regio Deal, onderzoek naar het faseren van de projectonderdelen of versoberen en optimaliseren, en het zoeken van Werk-met -werkmogelijkheden ❖ Onderzoeken waar nog overige mogelijkheden zijn voor financiering ❖ Onderzoek naar mogelijke verdringingseffecten van grotere sluis bij KWZ op werkgelegenheid elders in Nederland.
6.	**A28 Amersfoort-Hoogeveen** ❖ Rijk en regio starten samen een MIRT-onderzoek in de vorm van een mobiliteitsonderzoek. ❖ Dit onderzoek zal bestaan uit 2 fasen; de eerste fase zal gericht zijn op het identificeren van knelpunten en zal in maart 2019 worden afgerond. ❖ Op basis van de resultaten van deze eerste fase, zullen in het voorjaar 2019 Rijk en regio samen een besluit nemen over een eventueel vervolg.
7.	**Vergroening regionaal OV** ❖ Rijk en regio hebben onderzoek gedaan naar het vergroenen van het spoor in Noord-Nederland. Er liggen kansen op het gebied van waterstof, partiele elektrificatie en batterij-treinen (studie Arcadis/RicardoRail 2018). ❖ Rijk en regio werken hier samen aan verder. In 2019 wordt een concrete ontwikkelagenda voor het vergroenen van het spoor opgesteld. ❖ Daarvoor ligt de focus op uitwerking van een business case voor batterijtreinen met gedeeltelijke bovenleiding op de trajecten Leeuwarden-Harlingen en Leeuwarden-Stavoren. Voor de overige trajecten [Leeuwarden - Groningen Europapark, Eemshaven - Leer en Delfzijl - Veendam] wordt naast een uitwerking met batterijtreinen met opportunity charging ook de mogelijkheid van waterstoftreinen uitgewerkt ❖ Inzet van Rijk en regio is om in 2019 een pilot met een waterstoftrein -uit te voeren.
8.	**Versnellen spoor van/naar randstad** ❖ De regio heeft ambitie om de reistijd van en naar Noord-Nederland te verkorten. De regio's Noordwest en Oost ondersteunen deze ambitie. ❖ Rijk en regio vragen ProRail samen met NS de mogelijkheden hiervoor op korte termijn in beeld te brengen (verkorting reistijd van ca. 15 minuten). ❖ De verkorting van de reistijden op langere termijn worden bekeken in het Toekomstbeeld OV.
9.	**4e Trein Leeuwarden – Sneek** ❖ De regio werkt aan de planuitwerking voor een kwartierdienst in de spits op het traject Sneek-Leeuwarden. ❖ Vanwege de bodemgesteldheid is een oplossing voor een kwartierdienst in beide richtingen niet mogelijk voor het beschikbare budget. De investeringskosten van de maatregelen om het probleem van de bodemgesteldheid op te lossen bedragen namelijk € 20 tot € 36 miljoen. Deze maatregelen overstijgen ruimschoots het beschikbare budget van € 10,2 miljoen. Voor dit budget kunnen alleen de maatregelen worden uitgevoerd die nodig zijn voor de 4e trein, als de bodemgesteldheid geen probleem is. ❖ De afgelopen periode heeft de provincie samen met ProRail en Arriva een tijdelijke oplossing bedacht waarbij in de ochtendspits alleen vier treinen per uur rijden van Sneek naar Leeuwarden. Bij deze oplossing kunnen er maar twee treinen stoppen in Mantgum. Van Leeuwarden naar Sneek rijden er dan twee (lange) treinen per uur. In de middagspits is dit omgekeerd. Voor deze tijdelijke oplossing moeten er extra maatregelen worden getroffen bij Mantgum. Het streven is nog steeds om tijdens de spits in beide richtingen vier treinen te laten rijden die alle in Mantgum stoppen. ❖ De Tweede Kamer heeft per motie Dijkstra c.s. (2018) de regering verzocht met de betrokken regionale overheden voorbereidingen te treffen, zodat in de MIRT najaarsronde 2018 op basis van cofinanciering tot besluitvorming kan worden gekomen over de trajecten Sneek-Leeuwarden en Zwolle-Enschede. ❖ Rijk en regio vragen ProRail de tijdelijke oplossing voor de 4e trein Sneek verder uit te werken.

	❖ ProRail heeft de extra maatregelen recent geraamd op € 3 miljoen (+/- 40%). Voor deze extra maatregelen stellen Rijk en regio ieder een bijdrage beschikbaar van 50%.
10.	**Uitkomsten onderzoek spoorbrug Van Harinxmakanaal** ❖ Een spooraquaduct vergt een substantiële investering die niet enkel vanuit het spoor of de regionale vaarweg verdedigbaar is. ❖ Het komende jaar wordt gebruikt om breder en met inbegrip van mogelijke toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen te kijken naar de meerwaarde dat een spooraquaduct kan bieden. ❖ De verdere uitwerking zal in ieder geval bestaan uit een gebiedsvisie, een MKBA en een verdiepingsslag in de kosten en levensduur van de huidige brug. ❖ De resultaten van deze verdere uitwerking worden besproken in het BO MIRT van 2019.
11.	**Reactivering Veendam-Stadskanaal; juridische verkenning** ❖ Rijk en regio onderkennen dat de spoorlijn Veendam – Stadskanaal een belangrijke bijdrage kan leveren aan de bereikbaarheid in de regio. ❖ De provincie Groningen zoekt samen met ProRail en in afstemming met het Rijk naar mogelijkheden tot reactivering van deze spoorlijn. ❖ Door betrokken partijen zijn hierin de afgelopen periode voortvarende stappen gezet, met name ten aanzien van de technische en juridische haalbaarheid. De provincie Groningen rondt de onderzoeken hiernaar op korte termijn af. ❖ Rijk, ProRail en provincie Groningen zijn het erover eens dat de spoorlijn Veendam-Stadskanaal na reactivering onderdeel gaat uitmaken van de hoofdspoorweginfrastructuur. ❖ Afgesproken is dat ProRail op verzoek en met hulp van Rijk en provincie Groningen op korte termijn een validatieonderzoek naar de kostenraming uitvoert. Specifieke aandacht is er voor de kosten voor Beheer, Onderhoud en Vervanging (BOV) die gemoeid zijn met reactivering van de spoorlijn. Rijk en regio gaan een afspraak maken over de afkoop BOV. ❖ Rijk en regio hebben de intentie om op basis van de uitkomsten van de diverse onderzoeken nog dit jaar in een separaat BO een besluit te nemen om de Planuitwerking te starten. ❖ Afspraken over financiering worden tijdens dit bestuurlijk overleg gemaakt.
12.	**Serious games spoorzone Groningen** ❖ Het Rijk draagt in totaal € 0,1 miljoen exclusief BTW bij aan twee serious games in relatie tot de spoorzone Groningen vanuit de inventarisatie regionale knelpunten op het spoor. De bijdrage van de regio betreft eenzelfde bedrag.
13.	**Uitkomsten verdiepende NMCA HOV** ❖ Ten behoeve van de doorontwikkeling van de NMCA-systematiek werkt het Rijk aan de hand van monitoringsgegevens en de door de regio meegegeven overwegingen aan een continue verbetering van de prognosesystematiek van het HOV/Bus,Tram,Metro voor stedelijke/stadsgewestelijke situaties. De overheden in Noord-Nederland bieden zich aan als mogelijke case/proefgebied en stellen voor dat niet alleen gekeken wordt naar de doorstromingscapaciteit en knelpunten daarin, maar ook naar de impact van bijvoorbeeld P+R voorzieningen in en rond de stad. ❖ In de landelijke NMCA daarbij voor Bus, Tram, Metro voortaan uit gaan van het onderscheid HOV en niet-HOV, in plaats van stad- en streekvervoer. Dit sluit beter aan bij de gegroeide praktijk in stedelijke regio's. ❖ Rijk en regio gaan in gesprek over de knelpunten die blijkens de verdiepende analyse op het HOV-net Groningen te verwachten zijn, met als doel te komen tot afspraken over de wijze en termijn waarop knelpunten opgelost worden; ❖ Rijk en regio doen nader onderzoek ten aanzien van de bandbreedtes in de te verwachten groei van het HOV in en rondom de stad Groningen. Hierbij is het belangrijk niet alleen uit te gaan van de prognoses van de NMCA, maar de komende jaren ook de werkelijk waargenomen ontwikkelingen van het (H)OV te betrekken. Dit kan input leveren voor de genoemde continue verbetering van de prognosesystematiek.
14.	**Voorkeursbeslissing Versterking Friese IJsselmeerkust** ❖ Rijk en regio nemen onder voorwaarden van regionaal draagvlak en juridische en financiële aspecten een voorkeursbeslissing voor de aanpak erosie Friese kust in combinatie met een regionaal pakket maatregelen ter bevordering van regionale economie, natuur, recreatie en cultuur-historisch erfgoed. Dit integrale pakket

	maatregelen is mede een uitwerking van Agenda IJsselmeergebied 2050 (Kamerstuk 31 710, nr. 69). ❖ De maatregelen gefinancierd vanuit Deltafonds zijn nodig voor de aanpak van nadelige effecten langs de Friese kust veroorzaakt door het peilbeheer in het IJsselmeer, conform bestuurlijke afspraken bij deltabeslissing IJsselmeergebied. ❖ Het Rijk draagt € 12 miljoen inclusief BTW bij uit het Deltafonds-zoetwater. Voor het regionale pakket wordt door regionale partijen en Vogelbescherming € 4,9 miljoen bijgedragen.
15.	**10e Voortgangsrapportage Regio Specifiekpakket** ❖ De 10e voortgangsrapportage RSP is vastgesteld en als bijlage toegevoegd aan de afsprakenlijst.
16.	**Samenwerkingsafspraken slimme en duurzame mobiliteit** ❖ Om samen nog slagvaardiger te werken aan een betere bereikbaarheid en verkeersveiligheid en het verduurzamen van de mobiliteit spreken Rijk en regio af te komen tot een verdere bundeling van een aantal effectieve en efficiënte maatregelen en initiatieven, zoals fietsstimulering, smart mobility, duurzame mobiliteit, parkeren, werkgeversaanpak en logistiek; zonder hierbij in elkaars verantwoordelijkheden te treden. ❖ Als eerste stap op weg naar een structurele en gebundelde aanpak spreken Rijk en regio voor 2019 het volgende af: • File-aanpak: om de files op korte termijn aan te pakken investeert het Rijk in de regio door op strategische locaties meer bergers en weginspecteurs in te zetten. • Fietsparkeren: o Om meer mensen gebruik te laten maken van de fiets en de fiets-treinreis aantrekkelijker te maken willen Rijk en regio de tekorten aan fietsparkeercapaciteit bij stations verminderen. o Groningen: Rijk en regio investeren samen, op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent in de realisatie van extra maaiveldstallingcapaciteit bij station Groningen Noord o Fryslân: Rijk en regio investeren samen, op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent in de realisatie van extra maaiveldstallingcapaciteit bij de stations van Sneek en Franeker. Voor Heerenveen zal de regionale bekostiging voor 1 maart 2019 worden geregeld. o Drenthe: Rijk en regio investeren samen, op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent in de realisatie van extra maaiveldstallingen bij de stations van Emmen, Coevorden en Meppel. De regionale bijdrage voor deze projecten zal voor 1 juni 2019 worden gereserveerd. • Fietssnelroutes: De provincie Groningen ontvangt een bijdrage van € 1.621.811,- inclusief BTW voor het Groningse deel van snelfietsroute Groningen-Assen onder voorbehoud van akkoord door provinciale staten. De provincie zet in op fietsstimulering in samenwerking met werkgevers en past waar mogelijk de principes van circulair bouwen toe in de aanleg. Daarnaast een reservering van € 235.331,- inclusief BTW voor de snelfietsroute Groningen-Leek. Op basis van een uitgewerkt projectvoorstel kan hiervoor komend voorjaar een concrete financiële afspraak gemaakt worden. Voor de provincie Fryslân wordt € 1.857.000,- inclusief BTW gereserveerd voor de realisering van snelfietsroutes Leeuwarden-Heerenveen en Ureterp-Drachten. Als de regionale cofinanciering voor deze routes rond is kunnen volgend jaar concrete afspraken gemaakt worden voor een rijksbijdrage aan deze routes. De provincie Drenthe ontvangt een bijdrage van € 1.857.000,- inclusief BTW voor het Drentse deel van snelfietsroute Groningen-Assen. De provincie zet in op fietsstimulering in samenwerking met werkgevers en werkgevers en past waar mogelijk de principes van circulair bouwen toe in de aanleg. • Veiligheid N-wegen: Regio en Rijk spreken af de verkeersveiligheid van provinciale N-wegen te verbeteren. Het Rijk stelt hiervoor maximaal € 2.133.557,- ter beschikking aan Fryslân, maximaal € 1.833.828,- aan Groningen en maximaal € 1.653.345,- aan Drenthe. Provincies kunnen hiervoor plannen indienen die worden beoordeeld op basis van het afsprakenkader. • Knooppunt Gieten (N33/N34): Rijk en regio spreken af dat provincie Drenthe en Rijkswaterstaat de situatie van het knooppunt Gieten vooronderzoeken (niet zijnde

	een MIRT-onderzoek) met het oog op mogelijke verbeteringen. • Mobility as a Service: pilot Publiek Vervoer. De MaaS-pilot in Groningen en Drenthe is een gezamenlijk leertraject en wordt gefinancierd door Rijk en regio. Deze pilot sluit aan op initiatieven die inmiddels in Groningen en Drenthe zijn genomen om het doelgroepenvervoer en openbaar vervoer beter op elkaar af te stemmen en richt zich op de integratie van de gehele mobiliteitsketen. Hierbij gelden de uitgangspunten die voor de landelijke pilot-projecten zijn opgesteld. De komende tijd zal de MaaS-pilot nader worden uitgewerkt en de cofinanciering door de regio worden vastgesteld • Smart mobility: o Rijk en regio komen uiterlijk in juni 2019 tot concretisering van versnelde digitalisering en organisatieontwikkeling in het wegbeheer, als onderdeel van 'digitaal de weg op orde'. De inzet hierbij is dat in 2023 90% actualiteit, betrouwbaarheid en correctheid van publieke data moet zijn bereikt. Voor ondersteuning in de planvorming heeft het Rijk € 1 miljoen beschikbaar voor alle regio's gezamenlijk. De uitwerking hiervan landt in de verdere uitwerking van de Krachtenbundeling smart mobility. o Regio en Rijk spreken tevens af een versnelling te geven aan de vervanging van conventionele Verkeersregelinstallaties door nieuwe intelligente Verkeersregelinstallaties (iVRI's) die kunnen communiceren met voertuigen, fietsers, OV etc. Uiterlijk in juni 2019 nemen Rijk en regio besluiten over aantallen, locaties, impact, uitroltempo als ook financieringsverdeling; o Voorwaarde voor alle inspanningen en besluiten is dat uiterlijk Q1 2019 alle eerder gemaakte afspraken in Beter Benutten Vervolg ITS en Talking Traffic zijn nagekomen en (op straat) opgeleverd, voor zover binnen controle van wegbeheerders mogelijk. Alle bij deze besluiten genoemde bedragen zijn inclusief BTW. ❖ Rijk en regio komen in het BO MIRT van het najaar 2019 met een gezamenlijk voorstel hoe deze eerste stap richting bundeling kan worden doorontwikkeld tot een gezamenlijke en gestructureerde aanpak in de vorm van een werkagenda Slimme en Duurzame mobiliteit. Daarbij zal nadrukkelijk de verbinding worden gelegd met de Samenwerking Slimme en duurzame mobiliteit Noord-Nederland: Noord-Nederland emissievrij.