

## Afsprakenlijst Bestuurlijk overleggen MIRT, 6 en 7 december 2017

### BO MIRT Zuidwest-Nederland

<b>1.</b>	<p><b>Gebiedsprogramma duurzame bereikbaarheid Rotterdam Den Haag</b></p> <p><b>Uitgangspunten</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Het BO MIRT Zuidwest-Nederland bevestigt het besluit uit het BO MIRT 2016 dat de bereikbaarheidsopgaven in de regio Rotterdam-Den Haag zodanig samenhangen dat er aanleiding is een gebiedsgericht bereikbaarheidsprogramma te starten. Dit programma zal zowel bijdragen aan de ambities uit het regeerakkoord als aan de regionale opgaven.</li><li>❖ Regio en Rijk erkennen de opgaven zoals die in het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag zijn vastgesteld en starten het gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag 2018-2040 op basis van het Voorstel Gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag. Het voorstel benoemt de programmadoelen, de contouren van het afweegkader, samenwerkingsprincipes en drie programmalijnen (metropolitaan OV, Slimme netwerken en Logistiek in en om de Stad).</li><li>❖ De kwartiermakersfase wordt verlengd tot 1 februari 2018, met als opdracht een voorstel te ontwikkelen voor de governance en het inrichten van een programmaorganisatie voor de aansturing en doorontwikkeling van het gebiedsprogramma.</li><li>❖ Door de programma-organisatie wordt een uitvoeringsprogramma 2019-2022 opgesteld dat jaarlijks wordt geactualiseerd. Dit uitvoeringsprogramma omvat voorstellen voor korte-middellange-lange termijn projecten en een meerjaren-financieringsperspectief dat de basis vormt voor het reserveren van middelen voor het gebiedsprogramma door deelnemende partijen. Besluitvorming hierover vindt bij een volgend bestuurlijk overleg plaats.</li></ul> <p><b>Inhoudelijke afspraken</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Gebiedsgerichte MIRT-verkenningen:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Rijk en regio spreken af in februari 2018 opnieuw bestuurlijk overleg te voeren over de door de regio voorgestelde MIRT-verkenningen regio Den Haag CID-Binckhorst en regio Rotterdam Oeververbinding. Afsproken is om voor beide onderwerpen binnen het Programma een pre-verkenningfase te starten.</li><li>○ In de pre-verkenningfase wordt onder meer de scope, de bekostiging en de eventuele voorfinanciering nader uitgewerkt, gebruikmakend van de al beschikbare informatie. De opbrengst van deze fase kan worden benut voor een eventueel te zijner tijd te nemen Startbeslissingen.</li><li>○ De voorgestelde MIRT-verkenning regio Den Haag CID-Binckhorst richt zich op de volgende samenhangende regionale opgaven en oplossingsrichtingen: het oplossen van NMCA-knelpunten OV-regio Den Haag, de gebiedsontwikkeling van de REOS-locatie Central Innovation District-Binckhorst en de OV-ontsluiting CID-Binckhorst.</li><li>○ De voorgestelde MIRT-verkenning Oeververbinding regio Rotterdam richt zich op de volgende samenhangende opgaven: verstedelijking, het oplossen van NMCA-knelpunten op de Van Brienoord– Algeracorridor/A16-A15, NMCA-knelpunt metro, stedelijke leefkwaliteit en kansen voor mensen. Oplossingsrichtingen die in samenhang worden onderzocht zijn: multimodale oeververbindingen, ontwikkeling toplocaties en verstedelijking en het (H)OV-netwerk in de stad.</li></ul></li><li>❖ Werkplaats Metropolitaan OV, Ruimte en Duurzaamheid:<ul style="list-style-type: none"><li>○ De werkplaats Metropolitaan OV, Ruimte en Duurzaamheid heeft als doel te komen tot een adaptieve ontwikkelstrategie voor de schaa sprong Metropolitaan OV, in combinatie met verstedelijking en economische ontwikkeling.</li><li>○ De ontwikkelstrategie richt zich zowel op de lange termijn als op de korte</li></ul></li></ul>
-----------	---

	<p>termijn en doet aanbevelingen voor het verbinden van lange en korte termijn.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Omdat de uitwerking van de ontwikkelstrategie van de OV-schaalsprong cruciale relaties heeft met gebiedsontwikkeling (woningbouw en economische ontwikkeling) langs de "Backbone" (Oude Lijn en Randstadrail) en de versterking van de agglomeratiekracht die daarmee wordt beoogd, is afstemming met verstedelijkingstrajecten van groot belang.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ <b>Integrale gebiedsuitwerking Ruimtelijk Logistieke invulling Greenport 3.0 Westland</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Starten van een integrale Rijk-regio gebiedsuitwerking Greenport 3.0 Westland.</li> <li>○ Concreet betreft dit de afspraak om het instrumentarium van betrokken partijen optimaal in te zetten voor het realiseren van de opschaling van clusterkracht naar netwerkkracht, in samenwerking met bedrijfsleven en kennisinstellingen.</li> </ul> </li> <li>❖ <b>Regionale Gebiedsgerichte Uitwerkingen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Onderzoek Bereikbaarheid Voorne-Putten: voor de middellange termijn onderzoeken PZH, MRDH en gemeenten op Voorne-Putten nut en noodzaak voor het verbeteren van de bereikbaarheid van Voorne-Putten, mede in relatie tot verstedelijkingsafspraken, ontwikkeling van de haven van Rotterdam en het goederenvervoer alsmede overige ruimtelijke en economische ontwikkelingen in dit gebied. Het Rijk wordt bij dit onderzoek betrokken.</li> <li>○ Gebiedsuitwerking Zoetermeer – Rotterdam – Den Haag: regionale partijen onderzoeken in een gebiedsuitwerking hoe versterking van het Metropoolitaan OV tussen Zoetermeer, Den Haag en Rotterdam, in combinatie met ruimtelijke ontwikkelingen in Zoetermeer, kan bijdragen aan vergroting van regionale agglomeratiekracht en het oplossen van de knelpunten op deze verbindingen. Het Rijk wordt bij deze gebiedsuitwerking betrokken.</li> </ul> </li> <li>❖ <b>Korte Termijn Aanpak (KTA):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ In het gebiedsprogramma starten Rijk en regio een Korte Termijn Aanpak die bijdraagt aan de brede doelstellingen van het programma.</li> <li>○ Per 1 januari 2018 start deze met "no regret" maatregelen op het gebied van de vraag naar mobiliteit (werkgeversaanpak, werknemersaanpak, bezoekersaanpak), het gebruik van de netwerken (rijgedrag, IM en ITS) en duurzame logistiek. Rijk en regio alloceren hiervoor op basis van een 50-50 verdeling samen €7,1 miljoen om de overgang van actieprogramma slim en duurzaam naar de korte termijn aanpak-maatregelen in 2018 te garanderen met als doelen spitsmijdingen en CO<sub>2</sub>-reductie.</li> <li>○ Rijk en regio stellen op basis van een 50-50 verdeling samen €11 miljoen additioneel beschikbaar om gezamenlijk en gebiedsgericht met het bedrijfsleven aanvullende maatregelen voor 2018 te ontwikkelen met als doelen spitsmijdingen en CO<sub>2</sub>-reductie.</li> <li>○ Vanuit de drie programmalijnen ontwikkelen Rijk en regio in 2018 pakketten van korte-termijn maatregelen voor 2019-2021 die bijdragen aan de brede doelstelling van het programma (inclusief spitsmijdingen en CO<sub>2</sub>-reductie) met daarbij een voorstel inclusief financiering en (aansturing van de) uitvoering ter besluitvorming in het BO MIRT van het najaar 2018.</li> </ul> </li> <li>❖ <b>Adaptief aansluitingenprogramma HWN-OWN als onderdeel van de KTA:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Nut en noodzaak voor een adaptief aansluitingenprogramma HWN-OWN, als onderdeel van het gebiedsprogramma Rotterdam-Den Haag, wordt door Rijk en regio onderschreven. Akkoord om een startbudget van €6 miljoen te reserveren voor de studie naar en realisatie van kleinschalige maatregelen.</li> <li>○ Akkoord om voor de aansluitingen A4 Den Haag zuid en A4 Rijswijk te starten met het in beeld brengen van kleinschalige maatregelen.</li> <li>○ In 2018 zal het dan gestart besluitvormingsorgaan voor het gebiedsprogramma het definitieve programmabudget vaststellen voor het aansluitingenprogramma HWN-OWN.</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>2.</b></p>	<p><b>Mobiliteitsuitdagingen in dunbevolkte (krimp-)gebieden</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In nauwe samenwerking tussen Rijk, regio en stakeholders wordt een regionale <u>strategie</u> ontwikkeld, ten behoeve van het bereikbaar houden van voorzieningen en - daarmee -</li> </ul>

	<p>het aantrekkelijk houden van Zeeland als woon-, leef- en vestigingsregio (sociale en economische meerwaarde). Betrokkenheid van de Rijksprogramma's Slim&amp;Duurzaam (IenW) en Bevolkingsdaling (BZK) ligt voor de hand.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Zeeland kan een voorstel doen voor een pilot waarbij grensoverschrijdend verkeer en MaaS een rol van betekenis spelen. Hier ligt mogelijk een relatie met de Grenslandagenda (beslispunt 18).</li> </ul>
<b>3.</b>	<p><b>Spoorwegemplacement Schiedam Variant B/D</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ IenW, MRDH en PZH besluiten – gelet op de positieve tussenresultaten van de studie naar variant D – om de volgende stap te zetten en door te gaan met het tweede deel van de ontwerpopdracht van variant D tot het niveau van realisatiebesluit.</li> <li>❖ De meerkosten van de studie zullen door Rijk en regio gefinancierd worden volgens 50/50 verdeling.</li> <li>❖ De eindresultaten van de volgende ontwerpfase met bijbehorende kostenraming zijn leidend voor besluitvorming over een realisatiebesluit. Ten aanzien van de kostenverdeling is afgesproken dat er op basis van 50/50 een volgende fase ingegaan wordt tot een gemeenschappelijk maximum van €40 miljoen ex BTW. Indien de kosten bij het nemen van het realisatiebesluit hoger zijn, wordt er opnieuw over de financiering gesproken.</li> </ul>
<b>4.</b>	<p><b>Energy Highway (N59)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Regio en Rijk spreken af om de 12 maatregelen voor duurzaamheid, energieopwekking, Smart Mobility en verkeersveiligheid, die uitvoerbaar worden geacht, nader uit te werken en hierover in 2018 concrete afspraken te maken ten behoeve van uitvoering in de periode 2018-2024. De maatregelen bestaan uit de volgende twee integrale onderdelen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Inzet op smart mobility concepten, zoals dynamische geleiding, voorspelbare doorstroming en gedragsbeïnvloeding, in combinatie met kleine infrastructurele aanpassingen, zodat de zorgen van de regio over de kwaliteit van de verbinding vanaf Hellegatsplein tot en met de kruising Schaapsweg aangepakt kunnen worden. Onderzocht wordt of een deel van de N59 als testlocatie kan worden gebruikt voor deze nieuwe concepten, in combinatie met gebruik van (LED)sensoren. Indien uitwerking en besluitvorming begin 2018 mogelijk blijkt, zal worden gezien of in het kader van werk-met-werk maken uitvoering gecombineerd kan worden met uitvoering van onderhoudswerkzaamheden N59.</li> <li>○ Inzet op breed pakket van duurzaamheidsmaatregelen in het kader van N59, Energy Highway met als belangrijkste het opzetten van een multi fuel station nabij N59/Hellegatsplein, in combinatie met het gebruik van biodiversiteit in de bermen voor vergisting ten behoeve van het station.</li> </ul> </li> <li>❖ Voor de beide onderdelen gezamenlijk wordt een taakstellend budget afgesproken van maximaal €15,4 miljoen aan publieke investeringen. De regio bekostigt de maatregelen voor doorstroming en duurzaamheid, en draagt daarnaast bij aan de verkeersveiligheidsmaatregelen. De regionale bijdrage is maximaal €10,4 miljoen. De Rijksbijdrage is maximaal €5 miljoen voor verkeersveiligheidsmaatregelen.</li> <li>❖ De effecten van de getroffen maatregelen op verkeersveiligheid en doorstroming worden gemonitord.</li> <li>❖ Rijk en regio spreken af dat een verbreding van de verbinding alleen aan de orde kan zijn als de noodzaak daarvoor uit de NMCA blijkt.</li> </ul>
	<b>Hamerpunten</b>
<b>5.</b>	<p><b>Quick Scan Innovatieve Bekostiging en Financiering</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Kennisnemen van de resultaten van de Quick Scan innovatieve vormen van bekostiging en financiering van infrastructuur.</li> <li>❖ Instemmen met het voorstel om de vijf meest kansrijke opties voor innovatieve vormen van bekostiging en financiering van infrastructuur nader te onderzoeken in een Rijk-</li> </ul>

	<p>regio kennisprogramma "innovatieve bekostiging en financiering van infrastructuur", dat hangt onder Leerplatform MIRT. Daarmee wordt bevorderd dat de reikwijdte van de resultaten van het onderzoek de casus van de Oeververbindingen in de Rotterdamse regio overstijgt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Deze vijf meest kansrijke opties tegelijkertijd onderbrengen bij de MIRT-verkenning Oeververbindingen Rotterdamse Regio van het bereikbaarheidsprogramma Rotterdam-Den Haag.</li> </ul>
<b>6.</b>	<p><b>Spoorcorridor Leiden-Utrecht</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De betrokken partijen (de provincies Zuid-Holland en Utrecht, gemeenten Utrecht en Leiden, ProRail, NS en ministerie van IenW) besluiten om het kansrijke alternatief de 'Versnelde Intercity'-variant verder gezamenlijk te onderzoeken, waarbij antwoord wordt gegeven op de volgende vragen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wat is de verbetering van dit alternatief op de robuustheid van het hoofdrailnet? Heeft het alternatief oplossend vermogen voor de NMCA-knelpunten Den-Haag-Leiden en Schiphol? Wat zijn de overige netwerkeffecten? Wat draagt het alternatief bij aan de vermindering aan reizigersverliesuren bij verstoringen op corridors in de driehoek Rotterdam – Schiphol – Utrecht?</li> <li>○ Wat is de verbetering van de exploitatie, waarbij het streven van de betrokken partijen is dat het exploitatietekort van de initiële variant tenminste is omgezet naar een budgetneutrale exploitatie;</li> <li>○ Wat zijn de extra investeringskosten die met dit alternatief zijn gemoeid? Wat betekent dat voor de toekomstige BOV-kosten op dit traject?</li> <li>○ Hoe wordt in de dekking van deze kosten voorzien en door wie?</li> </ul> </li> <li>❖ De antwoorden op deze vragen helpen om medio 2018 tot definitieve afspraken te komen.</li> </ul>
<b>7.</b>	<p><b>MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het MIRT-Onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag is afgerond. De resultaten van het onderzoek zijn bestuurlijk vastgesteld.</li> <li>❖ De gezamenlijke opdrachtgevers van het onderzoek hebben besloten dat het onderzoek een belangrijke bouwsteen is voor het te starten gebiedsprogramma bereikbaarheid Rotterdam Den Haag. In het kader van het gebiedsprogramma zal worden gewerkt aan de bereikbaarheid van het gebied op de korte, middellange en lange termijn.</li> </ul> <p>De eindrapportage van het onderzoek is beschikbaar op de projectwebsite <a href="https://www.mirt-rotterdamdenhaag.nl/">https://www.mirt-rotterdamdenhaag.nl/</a>.</p>
<b>8.</b>	<p><b>MIRT-onderzoek Greenport-Mainport</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In het BO MIRT 2016 is kennis genomen van de resultaten en is het MIRT-onderzoek 'Greenports en de samenwerking met de mainports' formeel afgerond.</li> <li>❖ In mei 2017 is de 'Impulsagenda Greenports 3.0' ondertekend.</li> <li>❖ Onderzoek en agenda vormen bouwstenen voor relevante programma's in het MIRT-gebied Zuidwest waaronder het gebiedsgerichte programma-aanpak Bereikbaarheid Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en de programma-aanpak Goederenvervoercorridor.</li> <li>❖ Voorstellen voor de 5 transities uit de Impulsagenda Greenports 3.0 worden ingebracht bij de geëigende (bestuurlijke) tafels. In het kader van het BO MIRT spreken partijen zich als netwerk uit over de beoogde ontwikkeling van het nationale netwerk van de greenports als geheel.</li> </ul>
<b>9.</b>	<p><b>MIRT-onderzoek operationalisering Meerlaagse Veiligheid</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Afscheid nemen van de 'slimme combinatie' met maatregelen aan regionale keringen voor de primaire kering van Dordrecht (trajecten 22-1 en 22-2). Deze strategie is onvoldoende kansrijk gebleken vanwege de hoge kosten om regionale keringen</li> </ul>

	<p>voldoende sterkte en hoogte te geven.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het systeem van vloedschotten en coupureschotten op de Voorstraat als onderdeel te beschouwen van de primaire kering.</li> <li>❖ Kennisnemen van waterveiligheidsplan voor het Eiland van Dordrecht. De gemeente Dordrecht, waterschap Hollandse Delta, Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid, Provincie Zuid-Holland en de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid hebben in het MIRT-onderzoek als eerste regio een waterveiligheidsplan met een flexibele evacuatiestrategie uitgewerkt. Voor de implementatie van deze strategie werken de partijen aan de invulling van een investeringsagenda met maatregelen ter voorbereiding op de crisisbeheersing bij overstromingen. Daarbij worden ook de verschillende mogelijkheden voor bekostiging van deze maatregelen verkend.</li> </ul>
<b>10.</b>	<p><b>MIRT-onderzoek Adaptatiestrategie Waterveiligheid Buitendijks</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het MIRT-onderzoek is afgerond en het BO MIRT neemt kennis van de resultaten en de elementen die de regio oppakt voor verdieping en het vervolg voor gedifferentieerde adaptatie strategieën in andere buitendijkse gebieden.</li> </ul>
<b>11.</b>	<p><b>Suurhoffbrug</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Constatoren dat de startbeslissing Suurhoffbrug is genomen en de verkenning binnenkort kan starten.</li> </ul>
<b>12.</b>	<p><b>WOB verzoek Investering Rijkswegen</b></p> <p>Rijk en regio spreken met elkaar af:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Dat zij wanneer zij worden gevraagd een weergave te leveren van (financiële) Rijks- en regiobijdragen aan elkaars infrastructurele projecten, vooraf contact met elkaar hebben over de beantwoordingslijn. Dit om te voorkomen dat onjuiste beelden ontstaan over (financiële) Rijks- en regiobijdragen en mogelijk daarmee de suggestie wordt gewekt van een disbalans in bijdragen van Rijk en regio aan infrastructurele projecten.</li> <li>❖ Dat voor de projecten A16-N3 en A15-N3, bij het ontbreken van nadere financiële afspraken, tot het moment van daadwerkelijke betaling de bijdragen van provincie Zuid-Holland geïndexeerd worden op basis van het door de Minister van Financiën daadwerkelijk aan IenW uitgekeerde indexering, zoals ook IenW subsidieprojecten indexeert (het nog niet uitgekeerde bedrag op de begroting van IenW). Dat betekent concreet dat door de provincie voor de A15-N3 een aanvullende subsidiebeschikking wordt opgesteld waarbij in 2018 een voorschot zal worden verleend van 80% van de totale bijdrage van de provincie op basis van p.p. 2018 en het nog niet uitbetaalde deel (20%) zal worden geïndexeerd tot 2021 en uitbetaald na afronding van de werkzaamheden.</li> <li>❖ Voor de A16-N3 betekent dit concreet dat een subsidiebeschikking wordt opgesteld waarbij een voorschot zal worden verleend van 80% van de totale bijdrage welke wordt geïndexeerd tot 2018. Het restant van de bijdrage (20%) zal worden geïndexeerd tot en met 2021 en uitbetaald na afronding van de werkzaamheden.</li> <li>❖ Vanaf het moment van subsidieverlening tot en met realisatie zijn de projecten voor risico en rekening van het Rijk. Dit is in overeenstemming met de recent afgesproken werkwijze in het project A15 Papendrecht – Sliedrecht.</li> <li>❖ Dat conform de gangbare kostenverdeling de provincie bijdraagt aan de overeengekomen voorkeursvariant aansluiting A29-N487 bij Numansdorp.</li> </ul>
<b>13.</b>	<p><b>Voortgang MIRT Verkenning A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In februari 2017 heeft de minister de Startbeslissing ondertekend. Het Rijk voert de Verkenning uit in nauwe samenwerking met de regionale partijen en met participatie van de omgeving. Het doel van de verkenning is om te komen tot oplossingen die de doorstroming en verkeersveiligheid verbeteren. Er heeft een analyse plaats gevonden van de knelpunten en een inventarisatie van mogelijke oplossingsrichtingen. Rijk en</li> </ul>

	<p>regio zijn tevreden over de voortgang van het project.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio streven ernaar eind 2018 de verkenning af te ronden met een voorkeursbeslissing en begin 2019 een bestuursovereenkomst te sluiten over de aanpak.</li> <li>❖ In de bestuursovereenkomst komen mogelijk ook afspraken over voorfinanciering door de regio om tot een versnelde realisatie van 1 tot 2 jaar te komen.</li> </ul>
<b>14.</b>	<p><b>NMCA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Recent heeft Rijkswaterstaat technische fouten ontdekt in de kaarten van de nieuwe indicator voor robuustheid. Deze kaarten in de rapporten van de NMCA, die 1 mei naar de Kamer zijn gestuurd, zijn daarom achterhaald. Kort gezegd zijn lang niet alle robuustheidsknelpunten voor het wegennetwerk in 2030 en 2040, die de nieuwe tool wel berekende, overgekomen op de kaartbeelden: in Amsterdam en Utrecht wel praktisch alle, maar vooral in de omgeving van Den Haag, Rotterdam en Drechtsteden zitten flinke omissies.</li> <li>❖ De conclusies van de NMCA veranderen niet wezenlijk. In het hoofdrapport van de NMCA zijn nu, naast Amsterdam en Utrecht en een aantal regionale bajonetten, ook Den Haag, Rotterdam en Drechtsteden genoemd als robuustheidsknelpunten. In het bijlage rapport Wegen zijn de juiste kaartbeelden opgenomen.</li> </ul>
<b>15.</b>	<p><b>Circulaire Havens/buisleidingen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Op basis van bestaande kennis én nieuw onderzoek de voors en tegens van het stimuleren van transport via buisleidingen op een rij te zetten. De maatschappelijke kosten en baten, kansen en bedreigingen, financieringsopties en mogelijke rolverdeling publiek/privaat komen daarbij aan bod. Er wordt gebruik gemaakt van diverse expertises; LS Ned, platform buisleidingen, MIRT-onderzoek goederencorridors, ervaringsdeskundigheid Zeeland (en Zuid-Holland). Dit beeld is voorjaar 2018 beschikbaar.</li> <li>❖ De besluitvorming hierover zal verlopen via het MIRT-programma Goederencorridors.</li> <li>❖ Provincie Zeeland krijgt een rol in programma Goederencorridors daar waar het de buisleidingen betreft.</li> <li>❖ Regio en Rijk werken samen aan de haalbaarheidsstudie voor het Syngas project.</li> </ul>
<b>16.</b>	<p><b>Corridoraanpak Rotterdam Antwerpen</b></p> <p>Op basis van de stand van zaken gebiedsfoto Corridor Rotterdam Antwerpen is besloten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het scopebepalend onderzoek voort te zetten waarbij de ruimtelijk-economische ontwikkeling in brede zin centraal staat en ook de sociale ontwikkeling wordt meegenomen. Dit op basis van de gebiedsfoto tot nu toe (zie onder), die nog verder is aan te scherpen.</li> <li>❖ In het vervolgtraject een nadere analyse te plegen zodat een helder beeld van urgenties, ambities en opgaven voor het gebied ontstaat. In het proces van het maken van de gebiedsfoto zijn de eerste stappen gezet. Tegelijkertijd is er nog een forse analyseslag te maken om keuzes, kansen en dilemma's helder te krijgen.</li> <li>❖ Provincie Noord-Brabant uit te nodigen mee te doen met het scopebepalend onderzoek (40 % van corridor in West-Brabant) en de samenwerking met Vlaamse partijen verder vorm te geven.</li> <li>❖ Scopebepalend onderzoek voor het zomerreces in 2018 af te ronden. Termijn moet haalbaar zijn voor provincies. Gegeven de (bestuurlijke) complexiteit van het gebied, grote verschillen tussen sub-regio's en uiteenlopende opgaven, is het een uitdaging in korte tijd tot een gezamenlijke scope te komen.</li> <li>❖ In de tussentijd doorgaan met no regret-maatregelen, zoals het programma t.a.v. de vaarwegcorridor dat is gestart door RWS. Dit programma is gericht op 1) optimalisatie van de vaarweg door innovaties, 2) aangaan van meer samenwerking in de logistieke keten en 3) verduurzaming. Bij voorkeur in samenwerking met provincies Zeeland, Noord-Brabant en Zuid-Holland met wie o.a. kansen zijn te verkennen voor meer</li> </ul>

	vervoer over water.
<b>17.</b>	<p><b>Spoorzone Kanaal Gent Terneuzen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De regio wil de minister danken voor de steun bij de succesvolle Europese subsidieaanvraag. De inhoudelijke betrokkenheid van het ministerie en ProRail zijn en blijven van groot belang voor het onderzoek dat loopt tot en met eind 2019.</li> <li>❖ Gedurende de looptijd zal havenbedrijf Zeeland Seaports als penvoerder van het onderzoek het ministerie en ProRail voortdurend meenemen in de uitkomsten van de deelonderzoeken.</li> <li>❖ Op basis van de uitkomsten van het onderzoek zullen regio en Rijk verdere (financiële) samenwerking en mogelijke afspraken bepalen.</li> </ul>
<b>18.</b>	<p><b>Grenslandagenda</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio stemmen in met het concreet voorbereiden van een 'Grenslandoverleg' met Vlaanderen.</li> <li>❖ Het 'Grenslandoverleg' wordt op effectieve wijze verbonden met de Vlaams-Nederlandse Top en de inhoudelijke voorbereiding ervan (aan Nederlandse zijde) zal mede langs de MIRT-overleggen lopen.</li> <li>❖ De gesprekken met partners in Noordrijn-Westfalen worden voortgezet met het perspectief om ook met hen een bestuurlijk 'Grenslandoverleg' tot stand te brengen.</li> </ul>

## BO MIRT Zuid-Nederland

<b>1.</b>	<p><b>A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio stemmen in met de resultaten van het MIRT-onderzoek A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught.</li> <li>❖ Rijk en regio erkennen dat de realisatie van het pakket aan quick wins gedurende enkele jaren ervoor kan zorgen dat de verkeersdoorstroming op de A2 niet verder verslechtert, maar dat deze korte termijnmaatregelen niet afdoende zijn om de A2 voor de lange termijn bereikbaar te houden. Op de middellange termijn groeit de bereikbaarheidsproblematiek zonder aanvullende infrastructurele ingrepen opnieuw boven het huidige niveau.</li> <li>❖ Rijk en regio erkennen het belang van een gezamenlijke en gecombineerde aanpak van de korte en de (middel)lange termijn. Het voorgestelde maatregelenpakket voorziet, vanwege het grote nationale belang van de A2 en de ernst en omvang van de bereikbaarheidsproblematiek op grond van de NMCA, daarom ook in oplossingsrichtingen voor de (middel)lange termijn.</li> <li>❖ Rijk en regio starten een adaptieve, gebiedsgerichte aanpak voor het totale maatregelpakket. Rijk en regio gaan daarbij voor de korte termijn een pakket aan quick wins uitwerken en uitvoeren en de oplossingsrichtingen voor de middellange en lange termijn nader onderzoeken. De totale kosten van het pakket aan quick wins en de voorbereidende onderzoekskosten zijn geraamd op € 45,9 miljoen (exclusief BTW). Het Rijk reserveert hiervoor €18,3 miljoen (exclusief BTW). De regionale overheden zullen hiervoor in totaal €27,6 miljoen (exclusief BTW) reserveren. Het Rijk reserveert daarnaast €430 miljoen (inclusief BTW) voor het starten van een MIRT-Verkenning naar structurele verbreding van de A2 (75% van de globaal geraamde kosten van € 570 miljoen, inclusief BTW). Hierbij zijn de onderzoekskosten 50/50 verdeeld over Rijk en regio.</li> </ul>
<b>2.</b>	<p><b>A58 Tilburg – Breda (onderdeel SmartwayZ.NL)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio starten een MIRT-Verkenning A58 Tilburg – Breda. De startbeslissing hiervoor zal IenW in 2018 nemen.</li> <li>❖ Binnen deze verkenning worden zowel innovatieve als kostenefficiënte infrastructurele oplossingen onderzocht, voortbouwend op de marktverkenning 'de</li> </ul>

	<p>slimste oplossing A58 Tilburg – Breda’.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Uit deze marktverkenning blijken zowel smart mobility- en gedragsmaatregelen als fysieke capaciteitsuitbreiding kansrijk. De effecten van alleen smart mobility- en gedragsmaatregelen zijn op dit moment nog niet goed in te schatten, maar lijken onvoldoende om de wegcongestie alleen op te lossen. Het is daarom belangrijk om, naast de inzet op smart mobility-maatregelen, ook in te zetten op de uitbreiding van de wegcapaciteit en wel op een innovatieve wijze.</li> <li>❖ De raming van de kosten van de duurste variant die wordt meegenomen in de MIRT-Verkenning bedraagt € 70 miljoen (inclusief BTW). Ten behoeve van het starten van een MIRT Verkenning dient, conform de MIRT Spelregels, 75% van het budget gedekt te zijn, in casu € 52,5 miljoen inclusief BTW. De provincie Noord-Brabant kan hiertoe maximaal € 20 miljoen exclusief BTW (€ 24,2 miljoen inclusief BTW) bijdragen. IenW reserveert het resterende bedrag. Bij vaststelling van het voorkeursalternatief worden definitieve afspraken gemaakt over de kostenverdeling tussen regio en Rijk, met als uitgangspunt een verdeling éénderde regio (tot een maximale provinciale bijdrage van € 20 miljoen exclusief BTW) en tweederde Rijk.</li> </ul>
<b>3.</b>	<p><b>Brainport Actieagenda</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio zetten ook via het MIRT in op het versterken van het vestigingsklimaat van Brainport Eindhoven om zo invulling te geven aan de Mainportstatus en de Brainport Actieagenda. Rijk en regio erkennen het belang van versterking van de bereikbaarheid als onderdeel van de uitvoering van de Brainport Actieagenda.</li> <li>❖ In dit BO MIRT zijn de volgende projecten die een relatie hebben met de Brainport Actieagenda opgenomen: A2 Deil – ‘s-Hertogenbosch – Vught, de A58 Breda – Tilburg, Eindhoven Internationale Knoop XL, de spoorverbinding Eindhoven – Düsseldorf, Slimme en Duurzame Mobiliteit en Eindhoven Airport. Besluitteksten over die projecten zijn separaat opgenomen.</li> <li>❖ Rijk en regio bezien samen aan welke ruimtelijk economische opgaven in de Brainport de besluitvorming in het kader van het MIRT een bijdrage kan leveren.</li> <li>❖ Naar verwachting is de gezamenlijke Brainport Actieagenda in het voorjaar van 2018 gereed.</li> </ul>
<b>4.</b>	<p><b>Gebiedsconcept Eindhoven Internationale Knoop XL</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio besluiten om de voorliggende propositie “Eindhoven Internationale Knoop XL” als basis voor verdere uitwerking te nemen. Rijk en regio werken deze in samenhang met de ontwikkeling van Eindhoven Airport en als onderdeel van de Brainport Actieagenda gezamenlijk uit. Dit houdt in fasering, bijdragen en het proces richting BO MIRT 2018 en verder. Voor Eindhoven Internationale Knoop XL gaan we adaptief en programmatisch in tranches werken vanuit een gedeelde visie voor de lange termijn.</li> <li>❖ Rijk en regio delen de ambitie om uitvoering te geven aan projecten die bijdragen aan de ontwikkeling van Eindhoven Internationale Knoop XL. Rijk en regio reserveren ieder voor de uitvoering van het maatregelenpakket uit de eerste tranche €10 miljoen exclusief BTW.</li> <li>❖ De eerste tranche maatregelen bestaat uit HOV-3, fietsenkelder Stationsplein Zuid-district E en de spoorverbinding Eindhoven – Düsseldorf.</li> <li>❖ Op basis van het regionale haalbaarheidsonderzoek naar een Multi Modaal Transferpunt bij Eindhoven Acht wordt geconcludeerd dat een treinstation op deze locatie bij het lage en midden groeiscenario voor Eindhoven Airport niet aan de orde is, maar heroverwogen kan worden naar aanleiding van een ontwikkeling conform het hoge groeiscenario Eindhoven Airport. Op basis van het regionale haalbaarheidsonderzoek naar een Multi Modaal Transferpunt bij Eindhoven Acht wordt geconcludeerd dat de HOV-3 een haalbare ‘no regret’ maatregel is.</li> <li>❖ De regio start in 2018 een planstudie voor de HOV-3. Het Rijk werkt hieraan mee.</li> <li>❖ Rijk en regio spreken af dat in februari of maart 2018 tijdens een bestuurlijk werkbezoek aan de Brainportregio nadere afspraken worden gemaakt over de</li> </ul>



	<p>uitvoering van de projecten die bijdragen aan de lange termijn ontwikkeling van Eindhoven Internationale Knoop XL.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het Rijk neemt kennis van het verzoek van de regio om € 9 miljoen bij te dragen aan een Fietsenkelder stationsplein Zuid-district E. De regio draagt ook € 9 miljoen bij. Het Rijk neemt deze wens, vooruitlopend op nadere afspraken over de eerste tranche van het programma voor extra fietsvoorzieningen dat op basis van het regeerakkoord wordt gestart.</li> <li>❖ Rijk en regio starten parallel hieraan in 2018, als onderdeel van de netwerkuitwerking Toekomstbeeld OV 2040, een onderzoek naar de Sporsprong Brabant. Hieruit kunnen voorstellen voor noodzakelijke maatregelen voor verbetering van de bereikbaarheid en het behouden van de robuustheid en hoge kwaliteit van het vervoer per spoor in Zuid-Nederland naar voren komen. Dit onderwerp verdient het om zorgvuldig gedaan te worden en dat vraagt meermaals agendering tijdens de OV en spoortafels. Investeringsbeslissingen kunnen mogelijk tijdens BO MIRT van 2019 worden genomen.</li> <li>❖ De Regio zet zich in om een passend en internationale hoogwaardige verstedelijkingprogramma met voorrang in het gebied te laten landen (wederkerigheidsprincipe).</li> </ul>
<b>5.</b>	<p><b>Spoorverbinding Eindhoven – Düsseldorf</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio delen de ambitie om, als onderdeel van Eindhoven Internationale Knoop XL, in 2025 een rechtstreekse intercitiy Eindhoven – Düsseldorf te laten rijden.</li> <li>❖ De kleinschalige maatregelen die voor de verbinding Eindhoven – Düsseldorf noodzakelijk zijn, worden bekostigd uit het maatregelenpakket van de 1<sup>e</sup> tranche Eindhoven Internationale Knoop XL.</li> <li>❖ Nederlandse partijen bereiden gezamenlijk een memorandum of understanding voor in het daartoe meest aangewezen overleg. De gezamenlijke wens is eind januari 2018 het memorandum of understanding te ondertekenen door de Duitse en Nederlandse partijen.</li> </ul>
<b>6.</b>	<p><b>Spoorverbinding Weert – Hamont</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De onderzoeken voor het traject Hamont - Weert worden door IenW opgestart. Hierbij wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met mogelijke subsidieaanvragen.</li> </ul>
<b>7.</b>	<p><b>Overige Grensoverschrijdende Spoorverbindingen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ IenW, NVR, NS, Prorail en DB Netz werken het alternatief (Amsterdam/Schiphol –) Eindhoven – Aken conform de Hoofdrailnet concessie verder uit om voor de zomer 2018 tot definitieve besluitvorming over doortrekking te komen.</li> <li>❖ Via de bilaterale contacten met de Belgische overheid bespreekt IenW de oplossingsmogelijkheden, vanuit de intentie om de verbetering van de verbinding Roosendaal – Antwerpen uiterlijk 2020 te realiseren.</li> <li>❖ IenW bespreekt de openstaande issues die het laten rijden van de Drielandentrein tussen Luik – Maastricht – Heerlen – Aken in december 2018 beletten met België, om te zoeken naar mogelijke oplossingsrichtingen.</li> <li>❖ Seamless travel: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ IenW zal meewerken aan het oprichten van een Benelux taskforce die zich richt op alle railverbindingen tussen de diverse grensgebieden.</li> <li>○ IenW zal zich gaan inzetten om de verkoop en distributie van tickets voor onder andere grensoverschrijdend vervoer zowel via vervoerders als derden actief in de retailmarkt mogelijk te maken.</li> </ul> </li> </ul>
<b>8.</b>	<p><b>A2 't Vonderen – Kerensheide</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het Rijk is - in samenwerking met de regio - bereid de voorbereiding van de</li> </ul>

	<p>realisatie (inclusief aankopen en conditionering) in 2018 te starten als daarvoor voldoende budget tijdig voorhanden is. Het budget voor het project - inclusief provinciale bijdrage - is in het MIRT pas beschikbaar in 2022. Het Rijk is bereid al in 2020 maximaal €35 miljoen in te zetten (van de totale bijdrage van €230 miljoen), indien ook de regio bereid is haar bijdrage van €35 miljoen te vervroegen van 2020 naar 2018.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Indien partijen overeenstemming bereiken over de financiële voorwaarden van vervroeging en een modus vinden om de voorbereidende werkzaamheden tot 2022 plaats te laten vinden, zal dit leiden tot een tussen de regio en Rijkswaterstaat te sluiten samenwerkingsovereenkomst. In dat geval zal het Rijk zorg dragen voor voldoende capaciteit bij Rijkswaterstaat voor de periode 2018 - 2022.</li> <li>❖ Het Rijk neemt - uitgaande van overeenstemming tussen partijen - in 2018 een partieel uitvoeringsbesluit waarbij bovengenoemde afspraken over het budget, inzet van capaciteit en programmering het kader vormen. In dat geval worden de gronden die thans voor rekening en risico van de provincie Limburg zijn gekocht ingebracht in het project en neemt daardoor het risicoprofiel van de provincie Limburg af.</li> </ul>
<b>9.</b>	<p><b>Slimme en Duurzame Mobiliteit Brabant</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en Regio hebben kennisgenomen van de stand van zaken met betrekking tot de voorbereiding van een (adaptief) pakket slimme en duurzame mobiliteitsmaatregelen in Brabant en spreken af om in april of mei 2018 afspraken te maken over een (adaptief) pakket inclusief afspraken over ambities, concrete doelstellingen, aansturing en financiering.</li> <li>❖ Het Rijk verstrekt een bijdrage van €97.500 voor de overbrugging van de eerste helft van 2018 voor het continueren van de werkgeversaanpak via het Brabantmobiliteitsnetwerk, waar de regio een cofinanciering van €195.000 tegenover zet.</li> </ul>
<b>10.</b>	<p><b>Slimme en Duurzame Mobiliteit Limburg</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio nemen kennis van de stand van zaken Slimme en Duurzame Mobiliteit in Limburg en stemmen in met het proces om tot uitwerking van een nieuw maatregelpakket te komen voor slimme en duurzame mobiliteit.</li> <li>❖ Het Rijk verstrekt een bijdrage van €1,3 miljoen aan Limburg voor overbrugging van de eerste helft van 2018, waar minimaal een gelijke cofinanciering vanuit de regio tegenover wordt gezet.</li> <li>❖ Limburg verzoekt het Rijk om bij te dragen aan de MaaS pilot in Limburg, waar minimaal een gelijke cofinanciering vanuit de regio tegenover wordt gezet.</li> </ul>
<b>11.</b>	<p><b>Deltaprogramma Maas Korte Termijn</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio nemen kennis van de voortgang en stellen vast dat alle afgesproken onderzoeken en verkenningen conform de in het BO MIRT 2016 gemaakte afspraken verlopen. Enige uitzondering daarop is het project 'Meer Maas Meer Venlo'.</li> <li>❖ De provincie Limburg heeft – in afwijking van het regionale bod zoals geaccordeerd in het BO MIRT 2016 – besloten dat er in de MIRT/HWBP-verkenning Meer Maas, Meer Venlo geen varianten mogen worden onderzocht waarbij woningen die thans binnendijks liggen, buitendijks komen te liggen.</li> <li>❖ Het Rijk, de gemeente Venlo, de Provincie Limburg en het Waterschap Limburg hebben na intensief overleg alsnog overeenstemming bereikt over het in gezamenlijkheid onverkort uitvoeren van de originele scope van de verkenning Meer Maas meer Venlo.</li> <li>❖ Buiten de scope, maar wel in studies worden de alternatieven meegenomen in het noordelijke deel van het dijktraject Venlo-Velden, ten noorden van de A67, voor verdere rivierverruiming en ruimtelijke ontwikkeling van functies als landbouw, natuur, landschap en recreatie. Ook de mogelijkheden op het grondgebied van de</li> </ul>

	<p>gemeente Horst aan de Maas kunnen in studies worden betrokken. Een nadere concretisering volgt in aanwezigheid van alle betrokken partijen in de Stuurgroep Meer Maas Meer Venlo.</p>
<b>12.</b>	<p><b>Deltaprogramma Maas Lange Termijn</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio hebben over en weer de ambities gedeeld ten aanzien van rivierverruimende maatregelen langs de Maas in relatie tot dijkversterking.</li> <li>❖ Het gaat hierbij onder andere over de ambitie om in deze regeerperiode tot besluitvorming te komen over het vervolg op enkele lopende MIRT-onderzoeken.</li> <li>❖ Rijk en regio hebben de ambitie om in de eerste helft van 2018 afspraken te maken over concrete en haalbare langetermijndoelen (tot 2050) voor rivierverruiming per riviertak in relatie tot dijkversterking.</li> <li>❖ Rijk en regio streven naar meervoudig doelbereik bij deze opgaven.</li> </ul>
<b>13.</b>	<p><b>Klimaatadaptatie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio concretiseren het gezamenlijke proces naar een klimaatbestendig Zuid-Nederland, door: <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het bestuursakkoord klimaatadaptatie Rijk - regionale overheden (voorzien begin februari) als gezamenlijk speerpunt te zien.</li> <li>❖ Ondertussen regionaal samen te werken, door Regiopartners onderling en met de Rijkspartners, aan concretere uitwerking om na februari de regionale vertaling te kunnen maken van de afspraken op nationaal niveau. Denk hierbij aan: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Weten (1): de resultaten van de stresstesten en berekeningen door waterschappen, leidend tot concrete actieprogramma's;</li> <li>○ Weten (2): het leren aan de hand van pilotgebieden;</li> <li>○ Weten (3): een innovatieagenda met 'out of the box' voorbeelden, die het Nederlandse bedrijfsleven stimuleren en de verbinding leggen met het onderwijs;</li> <li>○ Willen: een concrete en breed gedragen ambitie voor Zuid-Nederland;</li> <li>○ Werken (1): een eerste generatie uitvoeringsprogramma waarin alle stakeholders een rol hebben;</li> <li>○ Werken (2): extra aandacht en ondersteuning voor gebieden waar de waterveiligheid in het geding is of meerdere opgaven samenkomen (zoals in de beekdalen);</li> <li>○ Werken (3): aan de slag met ons omringende landen.</li> </ul> </li> <li>❖ Waar mogelijk gebruik te maken van de beschikbare nationale instrumenten (stimuleringsprogramma, Platform Samen Klimaatbestendig) voor de volgende stappen in de goede richting.</li> <li>❖ Na het nationale bestuursakkoord werken rijk en regio toe naar een bestuursakkoord met Zuid-Nederland.</li> </ul> </li> </ul>
<b>14.</b>	<p><b>Ruimtelijk Economische Agenda West-Brabant en Hart van Brabant</b></p> <p>Rijk en regio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Onderschrijven de richting, geformuleerde opgaven, het adaptief karakter en de (programma)aanpak van de Ruimtelijk Economische Agenda (REA).</li> <li>❖ Stellen vast dat de complementariteit met andere agenda's (o.a. REOS, Brainport Actieagenda, Goederenvervoercorridor Zuidoost) bijdraagt aan meer ruimtelijk-economische samenhang in Nederland.</li> <li>❖ Stellen vast dat de REA een belangrijke bouwsteen vormt voor (boven)regionale en nationale visievorming en agenda's (zoals de Nationale Omgevingsvisie, MIRT-gebiedsagenda's, provinciale en regionale omgevingsvisies).</li> <li>❖ Spreken af op korte termijn met elkaar de rijksbetrokkenheid te bezien bij: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ de REA en de programma-aanpak als bouwsteen voor onder meer de nieuwe gebiedsagenda's;</li> <li>○ de in de REA genoemde prioritaire projecten - de innovatieve</li> </ul> </li> </ul>

	<p>capaciteitsuitbreiding A58 Tilburg-Breda (onderdeel SmartwayZ.NL) en optimalisatie van de logistieke knooppunten Tilburg en Moerdijk (conform Goederenvervoercorridor Zuidoost);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ een viertal – nader uit te werken – sleutelprojecten (versterken (inter)nationale spoorbereikbaarheid, beter benutten buisleidingen voor nieuw transport, optimaliseren digitale infrastructuur en een gezamenlijke verkenning circulaire economie en industriële symbiose).</li> </ul>
<b>15.</b>	<p><b>Eindhoven Airport</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het Rijk heeft op basis van een verzoek van de gemeente Eindhoven, mede namens de omliggende gemeenten en de Provincie Noord-Brabant, thans een gezamenlijk traject met de regio gestart om te komen tot besluitvorming over de ontwikkeling van Eindhoven Airport na 2019.</li> <li>❖ Dit proces bestaat uit vier fasen die door Rijk en regionale partners gezamenlijk worden opgepakt en uitgewerkt. Fase 1 betreft onderzoek &amp; analyse (planning gereed maart 2018); fase 2 betreft de wegingsfase en fase 3 standpuntbepaling (planning gereed eind 2018). Fase 4 zal het juridische traject zijn wat doorlopen moet worden voor een verlenging van de mede-gebruiksvergunning en/of een vernieuwd luchthavenbesluit.</li> <li>❖ Fase 1 bestaat uit in ieder geval vijf onderzoeksporen: economische spin-off, luchtzijdige bereikbaarheid, landzijdige bereikbaarheid, milieu-duurzaamheid-leefbaarheid en Airport infrastructuur. Zodra de objectieve informatie uit fase 1 beschikbaar is, spreken Rijk en regio over de consequenties daarvan voor de Luchtvaartnota.</li> </ul>
<b>16.</b>	<p><b>Grenslandagenda</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio stemmen in met het concreet voorbereiden van een 'Grenslandoverleg' met Vlaanderen.</li> <li>❖ Het 'Grenslandoverleg' wordt op effectieve wijze verbonden met de Vlaams-Nederlandse Top en de inhoudelijke voorbereiding ervan (aan Nederlandse zijde) zal mede langs de MIRT-overleggen lopen.</li> <li>❖ De gesprekken met partners in Noordrijn-Westfalen worden voortgezet met het perspectief om ook met hen een bestuurlijk 'Grenslandoverleg' tot stand te brengen.</li> </ul>
<b>17.</b>	<p><b>Wilhelminakanaal</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio besluiten op basis van onderzoeken, adviezen en consultatie definitief tot herbouw van sluis II.</li> <li>❖ Definitieve afspraken over de exacte hoogte van de extra bijdragen per partij worden gemaakt en vastgelegd in een nieuwe bestuursovereenkomst na de nadere uitwerking van bedoelde plannen.</li> <li>❖ De verdeling van kosten voor Rijk/Provincie/Gemeente zal zijn: 70:15:15.</li> <li>❖ Rijk en regio gaan zo spoedig mogelijk door met de voorbereidingen van herbouw sluis II, zorgen hierbij voor voldoende personele capaciteit en borgen het tijdig beschikbaar zijn van financiële middelen.</li> </ul>
<b>18.</b>	<p><b>Brabantroute</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio constateren dat de uitvoering 'robuuste Brabantroute' conform afspraken verloopt.</li> <li>❖ De regio vraagt aandacht voor de door de Zuid-Nederlandse partijen ingebrachte punten in de Consultatieronde Routeringsbesluit Vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor.</li> <li>❖ Rijk en regio maken naar aanleiding van de Ruimtelijk Economische Actieagenda West-Brabant en Hart van Brabant en het MIRT-onderzoek corridor Rotterdam –</li> </ul>

	Antwerpen nadere afspraken over de spoorproblematiek in West-Brabant.
<b>19.</b>	<p><b>Greenport 3.0</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het MIRT-onderzoek 'Greenports en de samenwerking met de mainports' is formeel afgerond met de 'Koersnotitie Greenports 3.0' (oktober 2016) en de ondertekening van de 'Impulsagenda Greenports 3.0' (23 mei 2017). Deze vormen samen bouwstenen voor relevante programma's in het MIRT-gebied Zuid, bijvoorbeeld de programma-aanpak Goederenvervoercorridor.</li> <li>❖ Voorstellen voor de 5 transities uit de Impulsagenda Greenports 3.0 worden ingebracht bij de geëigende (bestuurlijke) tafels. In het kader van het BO MIRT spreken partijen zich als netwerk uit over de beoogde ontwikkeling van het nationale netwerk van de greenports als geheel.</li> </ul>

### BO MIRT Goederenvervoercorridors

<b>1.</b>	<p><b>Programma aanpak Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het Rijk, de provincie Noord-Brabant, de provincie Gelderland, de provincie Limburg, de provincie Zuid-Holland, het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) en de Topsector Logistiek (de Corridorpartijen) stellen de programma-aanpak Goederenvervoercorridors met de onderdelen actieplan 2018 en de governance vast.</li> </ul>
<p><b>Actieplan 2018</b> De volgende acties maken deel uit van het actieplan 2018:</p>	
<b>2.</b>	<p><b>Sturingsafspraken voor optimaliseren van 'bovengemiddelde knooppunten, inclusief 'last mile'.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en corridorpartijen benadrukken dat een gezamenlijk vertrekpunt en afsprakenkader nodig zijn voor bovengemiddelde knooppunten om de toegevoegde waarde van de knooppunten te vergroten en optimaal te laten functioneren binnen de gehele corridor. De knooppunten zullen in samenhang in beeld worden gebracht. De sturingsafspraken dienen om keuzes te maken over gerichte investeringen en maatregelen</li> <li>❖ De Provincie Limburg coördineert het maken van gezamenlijk sturingsafspraken voor het optimaliseren van 'bovengemiddelde' knooppunten.</li> <li>❖ Per knooppunt wordt een plan van aanpak gemaakt om de investeringen van 'no regret' maatregelen te bepalen en faseren.</li> <li>❖ Het Ministerie IenW is bereid bij de bovengemiddelde knooppunten in de grensstreken in overleg te treden over door de regio aangedragen knelpunten bij toepassing MKBA- systematiek</li> <li>❖ Ten aanzien van het onderdeel 'last mile' zal ProRail, in nauw overleg met Havenbedrijf Rotterdam en de RSC Terminal, in 2018 starten met een project op de Waalhaven Zuid en Moerdijk.</li> </ul>
<b>3.</b>	<p><b>Afsprakenkader opstellen voor de vestiging van bedrijven op de goederencorridors</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en corridorpartijen benadrukken dat bij een mogelijk toekomstig besluit om te investeren in bovengemiddelde logistieke knooppunten, de partijen mee wegen of het 'juiste bedrijf' op de 'juiste plek' is gevestigd.</li> <li>❖ De provincie Zuid-Holland stelt een plan van aanpak op, samen met provincies en gemeenten, om te komen tot een afsprakenkader met als doel de vestiging van bedrijven op bovenregionale knooppunten te reguleren. Deze zal gelden voor nieuwe bedrijven op logistieke knooppunten maar ook op bestaande bedrijventerreinen die</li> </ul>

	gelegen zijn op de gehele logistieke Goederencorridors.
<b>4.</b>	<p><b>Doorstroming A15</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Ten aanzien van de A15 hebben partijen afgesproken om, mede op basis van de reservering vanuit het Rijk van € 200 miljoen voor de Goederencorridor Oost, voor de zomer 2018 een brede MIRT-verkenning A15 te starten waar in ieder geval het NMCA Knelpunt Gorinchem – Papendrecht onderdeel van uitmaakt.</li> <li>❖ Op basis van het verkeersonderzoek (A15 Maasvlakte – Duitse grens) wordt de scope voor de MIRT-verkenning bepaald. De corridorpartijen Oost (provincie Gelderland, provincie Zuid-Holland, HbR en het ministerie van IenW) treden hierover in overleg en betrekken hierbij de uitkomsten van het verkeersonderzoek</li> <li>❖ De provincie Zuid-Holland is bereid €30 miljoen bij te dragen voor de A15. De minister stelt aanvullend op de reeds beschikbare 200 miljoen Euro extra geld beschikbaar tot maximaal €100 miljoen zodat deze Verkenning kan starten.</li> <li>❖ Als onderdeel van de verkenning onderzoeken partijen ook welke oplossingen op korte termijn een bijdrage leveren aan de doorstroming en de verkeersveiligheid op de A15 en een bijdrage leveren aan de doelstellingen van de corridor Oost. Deze oplossingen kunnen ook worden gevonden in slim, duurzaam of multimodale verbindingen.</li> </ul>
<b>5.</b>	<p><b>Railterminal Gelderland</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio erkennen de potentiële meerwaarde van de Railterminal Gelderland (Valburg) voor het multimodale logistieke knooppunt Nijmegen. Zij zullen op basis van de rapportages van ProRail in 2018 in overleg treden over een financieringsplan, welke naar verwachting in het voorjaar van 2018 gereed is (motie De Boer / Hoogland 28 november 2016, Kamerstuk 34550- A, nr. 30).</li> </ul>
<b>6.</b>	<p><b>Spoorgoederenknooppunt Venlo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Met de maatregelen benoemd in de TK-brief van november over de voortgang van de Betuweroute wordt invulling gegeven aan de wens van de Tweede Kamer om Venlo verder te ontwikkelen als internationaal goederenknooppunt.</li> <li>❖ Indien nieuwe ontwikkelingen daartoe aanleiding geven kan worden gezien of deze ontwikkelingen nieuwe knelpunten veroorzaken. Vooralsnog is hier geen aanleiding toe.</li> </ul>
<b>7.</b>	<p><b>Uitwerking Modal Shift potentie van de continentale goederenstromen op de corridors</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Tijdens het corridoronderzoek heeft Panteia voor de 6 bovengemiddelde knooppunten de potentiële internationale goederenstromen die kostprijs technisch van weg naar water en spoor zouden kunnen worden verschoven in het onderzoek in beeld gebracht.</li> <li>❖ Het gaat hierbij om een efficiënte logistieke afwikkeling van de goederenstromen: meer bundeling, hogere beladingsgraad, betere verdeling over de verschillende modaliteiten en dus minder vrachtwagenkilometers en CO<sub>2</sub>-uitstoot.</li> <li>❖ Met de ketenpartijen (verladings, vervoerders, operators etc.) zal deze potentie nader uitgewerkt worden en wordt in beeld gebracht wat de belemmeringen zijn om van een andere modaliteit gebruik te maken.</li> <li>❖ Onderzocht wordt of dit direct voor alle knooppunten kan worden opgepakt.</li> <li>❖ De Topsector Logistiek is de coördinator om dit onderdeel verder te concretiseren.</li> </ul>
<b>8.</b>	<p><b>Ontwikkelen van een 'corridor-cloud' concept</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De Topsector Logistiek maakt inzichtelijk wat er nodig is voor het ontwikkelen en ((laten) operationaliseren van een 'corridor-cloud' (operationele toegankelijkheid verhogen van digitale transportdata uit vele bronnen tegelijk). Hierbij worden de</li> </ul>

	innovaties (IShare) die in de Topsector ontwikkeld worden meegenomen.
<b>9.</b>	<p><b>Vergroten van de robuustheid van het corridor netwerk in de vaarwegen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het Ministerie IenW onderzoekt op welke wijze het vaarwegennetwerk meer robuust kan worden gemaakt vanuit het perspectief dat op het vaarwegennetwerk weinig alternatieve uitwijkroutes beschikbaar zijn en het functioneren van de corridor gebaat is bij het goed functioneren van alle modaliteiten.</li> </ul>
<b>10.</b>	<p><b>Realiseren van voldoende parkeerplekken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De provincie Zuid-Holland maakt een plan van aanpak waarbij in nauwe samenwerking met marktpartijen en de betrokken regio's nagegaan wordt waar kansrijke plekken zijn om op beide corridors extra beveiligde truckparkings te realiseren en onder welke condities het haalbaar is een netwerk te ontwikkelen dat gewenste en noodzakelijke functionaliteit biedt.</li> <li>❖ Aandacht dient te worden besteed aan de kansen en mogelijkheden van data-toepassingen en informatievoorzieningsystemen voor verladere, logistieke dienstverleners, transportbedrijven en chauffeurs.</li> </ul>
<b>11.</b>	<p><b>Ligplaatsen binnenvaart en uitrollen BLIS (binnenvaart ligplaatsen informatiesysteem)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het ministerie van IenW maakt, mede als uitwerking van de motie Smaling, Bruins, De Boer, Jacobi (Kamerstuk van 6 december 2016, 34 550-A nr. 49) een plan van aanpak voor de verdere uitrol van BLIS, met als doel om realtime data over het gebruik van ligplaatsen beschikbaar te krijgen voor de gehele BLIS op de goederencorridors corridor. Met deze informatie kunnen afspraken worden gemaakt over een oplossing voor de ervaren ligplaatsproblematiek.</li> </ul>
<b>12.</b>	<p><b>Plan van aanpak voor het faciliteren 740 meter langere treinen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ ProRail voert, in nauw overleg met de goederenvervoerders en de regio's, een onderzoek uit naar het faciliteren van 740 meter treinen op de internationale corridors (de RFC's). De aandacht gaat daarbij met name uit naar de Brabantroute, deze is onderdeel van RFC1. Daarbij zal zowel gekeken worden naar infrastructurele maatregelen (opstelsporen, inhaalsporen, spanningssluizen) als logistieke maatregelen (groene golf voor lange goederentreinen, stimuleren multi-courante locs ter vermijding van loc-wissels op emplacementen). Dit onderzoek zal in 2018 gereed zijn en betrokken worden bij de uitwerking van het Masterplan.</li> </ul>
<b>13.</b>	<p><b>Stimuleren van de binnenvaart door middel van aanpak kademuren</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Als uitwerking van de motie De Boer, Jacobi, Smaling, Bisschop, Van Helvert van 6 december 2016, Kamerstuk 34550-A, nr. 50 onderzoekt het ministerie van IenW waar de aanleg van kademuren het gebruik van de binnenvaart binnen de Goederenvervoercorridors kan stimuleren.</li> </ul>
<b>14.</b>	<p><b>Ontwikkelen en uitvoeren van een Innovatieagenda</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De Topsector Logistiek coördineert het opstellen en het opstarten van een innovatieagenda voor de twee corridors met de nadruk op duurzaamheid en CO<sub>2</sub>-reductie (verminderen weggkilometers, trucktransport, vergroten beladingsgraad, verbeteren betrouwbaarheid en verduurzaming goederenvervoer).</li> </ul>
<b>15.</b>	<p><b>Ontwikkelen van de Control Tower transport (data-dashboard)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De Topsector Logistiek ontwikkelt de wijze waarop vervoerders hun data kunnen delen via een data dashboard zodat de efficiency van de totale logistieke keten kan</li> </ul>

	<p>worden vergroot.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Hierbij wordt aansluiting gezocht bij inspanningen van o.a. Smartwayz, TNO, HbR, en anderen.</li> </ul>
<b>16.</b>	<p><b>Onderzoek potentie buisleidingen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het ministerie van IenW brengt in kaart wat de kansen en mogelijkheden zijn van buisleidingen in de energietransitie en de verduurzaming van transport. Dit geldt in het bijzonder voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.</li> </ul>
<b>17.</b>	<p><b>Realiseren van dekkend netwerk alternatieve brandstoffen (bio) LNG bunkervulpunten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio stellen vast dat het stimuleren van schoon transport doormiddel van het stimuleren van het gebruik van (bio) LNG als transitiebrandstof en overige alternatieve duurzame brandstoffen belangrijk is voor de duurzame corridor.</li> <li>❖ Partijen spreken af in 2018 een plan van aanpak op te stellen hoe te komen tot een infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en energiedragers, waarbij provincie Gelderland de coördinatie op zich neemt en het Rijk de verbinding maakt tussen overheid, bedrijfsleven en de kenniswereld.</li> </ul>
<b>18.</b>	<p><b>Congestievermindering Rotterdamse haven</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De corridorpartijen zullen samen met overige ketenpartijen (vb. verladings, expediteurs, reders, terminaloperators) in de Rotterdamse haven maatregelen nemen om de congestie van de containerbinnenvaart in de Rotterdamse haven te reduceren. Deze maatregelen zullen gebaseerd zijn op de uitkomsten van het onderzoek naar de congestie dat reeds door alle ketenpartijen onder regie van HbR is opgepakt. Deze uitkomsten worden begin 2018 verwacht.</li> </ul>

## BO MIRT Noord

<b>1.</b>	<p><b>Afronden MIRT-onderzoek Anders Benutten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Met de oplevering van het rapport "Anders Benutten" en van de website <a href="http://andersbenutten.nl">andersbenutten.nl</a> is fase 1 van het MIRT-onderzoek afgerond. De pilots en de aanbesteding Publiek vervoer zijn een voorbeeld voor andere regio's.</li> <li>❖ Rijk en regio zetten de samenwerking voort in de ontwikkeling van het Dataplatform als MaaS-pilot en in de ondersteuning vanuit het KiM bij het onderzoek Vervoersarmoede.</li> <li>❖ Voor fase 2 van Anders Benutten vindt waar logisch verdere besluitvorming plaats binnen de MIRT-cyclus en wordt aangesloten bij daartoe in aanmerking komende trajecten binnen het Rijk, zoals OV-Toekomstbeeld, MaaS en integratie OV-doelgroepenvervoer.</li> <li>❖ Bij concrete vragen uit de regio zoals die kunnen voortkomen uit lopende of nieuwe pilots zet het Rijk kennis in en staat open voor verdere samenwerking en kijkt naar mogelijkheden binnen het innovatiefonds.</li> <li>❖ Uitwerking van bovenstaande punten vindt plaats in de Projectgroep Anders Benutten aan de hand van een door de regio op te stellen Plan van aanpak voor fase 2.</li> </ul>
<b>2.</b>	<p><b>Dataplatform publiek vervoer Groningen Drenthe</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Onder regie van de regio wordt een Dataplatform publiek vervoer Groningen Drenthe ontwikkeld.</li> <li>❖ Rijk en regio verkennen en beantwoorden gezamenlijk de fundamentele vragen rond governance, privacy, rol marktpartijen die bij de opzet van het Dataplatform publiek</li> </ul>



	<p>vervoer Groningen Drenthe / Mobility as a Service (MaaS) van belang zijn.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het Rijk heeft € 50.000 bijgedragen aan de ontwikkeling van de eerste fase van het dataplatform.</li> <li>❖ De financiële verplichting van het Rijk beperkt zich op dit moment tot het beschikbaar gestelde bedrag. Bij afronding van de eerste fase worden afspraken gemaakt over de governance, en ligt het beheer van de huidige vorm van het Dataplatform bij de regio.</li> <li>❖ Rijk en regio spreken af dat het Dataplatform Publiek Vervoer wordt toegevoegd als MaaS-pilot. De komende periode werken Rijk en regio vooral aan nadere invulling en inbedding van het thema governance en verdere invulling van het Dataplatform als MaaS-pilot met als ambitie de doorontwikkeling van een breed platform voor Wmo / leerlingen / en kleinschalig vervoer in de aangesloten provincies en gemeenten.</li> </ul>
<b>3.</b>	<p><b>Vergroten capaciteit sluis Kornwerderzand, inclusief draaibruggen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In het Notaoverleg van november 2016 heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen waarin de regio wordt opgeroepen om ten behoeve van het project sluis Kornwerderzand voor 1 oktober 2017 met een nieuw financieringsvoorstel te komen. De regering (IenW) is gevraagd tot die datum een bedrag van maximaal € 30 miljoen te reserveren als rijksbijdrage voor de nieuwe sluis.</li> <li>❖ Rijk en regio constateren dat het proces meer tijd kost dan in eerste instantie voorzien.</li> <li>❖ Rijk en regio spreken af dat het rijk de reservering van €30 miljoen zal vasthouden tot juli 2018. Voor die tijd zal de regio in samenwerking met het rijk komen tot een nieuw financieringsvoorstel met heldere ontwerp keuze, planning, dekking en risicoverdeling.</li> </ul>
<b>4.</b>	<p><b>Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio spreken af, dat na de eerder afgesproken versnelde aanpak van de Gerrit Krolbrug, wordt bezien of ook de andere geplande bruggen in de huidige MIRT-fase 2 versneld kunnen worden uitgevoerd.</li> <li>❖ Het Rijk stemt er mee in om ook de bruggen bij Oudeschouw, Spannenburg en Uiterwellingerga, die nog niet in het MIRT zijn opgenomen, versneld te gaan aanpakken vanwege recente informatie over de resterende levensduur.</li> <li>❖ Rijk en regio hebben afgesproken de aanpak van deze drie bruggen in 2018 eerst verder uit te werken en deze daarna ook in het MIRT te zullen opnemen.</li> <li>❖ Daarnaast spreken Rijk en regio af om in het BO MIRT 2018 het overleg over de aanpak van fase 3 te starten.</li> </ul>
<b>5.</b>	<p><b>Afronden MIRT-onderzoek Holwerd aan Zee</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Met de oplevering van het eindrapport 'MIRT-onderzoek Holwerd aan Zee' wordt het MIRT-onderzoek afgerond.</li> <li>❖ Uit het onderzoek blijkt dat het project Holwerd aan Zee kansen biedt voor recreatie, natuur en versterken van de leefbaarheid, maar dat de effecten van een spoelmeer op het verminderen van het baggerbezwaar in de vaargeul Holwerd-Ameland gering zijn.</li> <li>❖ Onder regie van de provincie worden in het vervolg op het MIRT-onderzoek varianten voor een alternatief nader uitgewerkt. Daarbij wordt gewerkt vanuit 'no regret'-varianten, die in een vervolgfase verder kunnen worden opgeschaald: een meerjarig adaptief programma.</li> <li>❖ In de uitwerking van de 'no regret'-varianten wordt daar waar mogelijk meegekoppeld bij reguliere (Rijks)trajecten c.q. -opgaven in de regio.</li> </ul>
<b>6.</b>	<p><b>Slimme en duurzame mobiliteit Groningen-Assen en Leeuwarden</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio nemen kennis van de stand van zaken en spreken een proces af om tot</li> </ul>

	<p>uitwerking van een nieuw maatregelpakket te komen voor slimme en duurzame mobiliteit.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het Rijk stemt in met een bijdrage voor 2018 van €375.000,- aan Groningen-Assen en €385.000,- aan Leeuwarden waar minimaal een gelijke cofinanciering vanuit de regio tegenover wordt gezet.</li> <li>❖ Rijk en regio Groningen-Assen maken de procesafspraken dat over de concrete uitwerking van de maatregelen begin 2018 in het bestuurlijk trio afspraken worden gemaakt. Waarbij de bijdrage aan een bereikbaarheidsknelpunt uitgangspunt is.</li> <li>❖ Het Rijk zal in het voorjaar 2018 beslissen over de cofinanciering van fietsprojecten uit de € 100 mln. die in het regeerakkoord is toegezegd voor fietsparkeren en fietsinfrastructuur. Hierbij wordt de 'Tour de Force' betrokken. Rijk en regio spreken af dat de fietssnelweg <i>Groningen-Assen</i> wordt toegevoegd aan de bespreeklijst.</li> <li>❖ Na overleg met de "Tour de force" zal het Rijk in het voorjaar 2018 beslissen over de cofinanciering van fietsprojecten uit de € 100 mln. die in het regeerakkoord is toegezegd voor fietsparkeren en fietsinfrastructuur. Rijk en regio spreken af dat de fietssnelweg Groningen-Assen wordt toegevoegd aan de bespreeklijst.</li> </ul>
<b>7.</b>	<p><b>Duurzaamheidsdeal Noord-Nederland</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio spreken de intentie uit om een Duurzaamheidsdeal te sluiten met diverse stakeholders.</li> <li>❖ De Duurzaamheidsdeal heeft als doel om de impuls die uitgaat van de 'Fossilvrije weken' om te zetten in een regionaal pakket aan acties en maatregelen op korte termijn om de klimaatdoelen op lange termijn dichterbij te brengen.</li> <li>❖ Rijk, regio en stakeholders werken onder regie van de regio komend half jaar gezamenlijk de inhoud en omvang van de deal uit.</li> </ul>
<b>8.</b>	<p><b>Meerjarig Adaptief Programma Eems-Dollard</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio hebben in 2016 het Meerjarig adaptief programma Eems-Dollard (ED2050) vastgesteld.</li> <li>❖ 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.</li> <li>❖ Rijk en regio werken gezamenlijk de opgaven voor de eerste tranche verder uit en verkennen gezamenlijk het financieringstekort en mogelijke oplossingen daarvoor.</li> <li>❖ Er is in het Regeerakkoord 275 miljoen beschikbaar besteld voor Natuur en waterkwaliteit. Afsproken is Tweede Kamer vóór de Voorjaarsnota te informeren over de precieze invulling van deze middelen. Wanneer duidelijk is op welke opgaven deze middelen worden ingezet kan worden gezien of Eems-Dollard daarvoor in aanmerking komt.</li> </ul>
<b>9.</b>	<p><b>Afronden MIRT-onderzoek Acceptatie en kansen ruimtelijke inpassing van nieuwe energiesystemen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Met de oplevering van de resultaten van het onderzoek 'Acceptatie en kansen ruimtelijke inpassing van nieuwe energiesystemen' wordt het MIRT-onderzoek afgerond.</li> <li>❖ Rijk en regio constateren dat het onderzoek door de beleidspraktijk van onder andere de provincie Groningen is ingehaald, derhalve wordt geen vervolg gegeven aan het onderzoek.</li> </ul>
<b>10.</b>	<p><b>Mitigerende maatregelen Friese IJsselmeerkust</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio herbevestigen dat uiterlijk in het voorjaar van 2018 besluitvorming zal plaatsvinden over de inzet van de tot 2021 in het Deltafonds gereserveerde €12 miljoen t.b.v. erosiebeperkende maatregelen langs de Friese IJsselmeerkust en de daarbij behorende projecten die passen in de beoogde ontwikkeling van het gebied (koppelkansen).</li> <li>❖ Hierbij is het van belang dat de "Werkwijze voor de zoetwaterprogrammering" wordt</li> </ul>

	<p>gevolgd, zoals opgenomen in de bijlage bij de "Bestuursovereenkomst Zoetwatermaatregelen IJsselmeergebied 2016-2021".</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Tevens is het van belang goed aan te sluiten op het proces rond het Peilbesluit IJsselmeergebied en de doorlooptijden van de verschillende onderdelen goed in beeld te hebben.</li> </ul>
<b>11.</b>	<p><b>Spoorbrug Van Harinxmakanaal</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio hebben in het BO 2016 besloten onderzoek te doen naar kunnen accommoderen van verschillende modaliteiten van de spoorbrug over het Van Harinxmakanaal. En is besloten de uitkomsten van het onderzoek te agenderen voor het BO MIRT 2017.</li> <li>❖ Op voorstel van de regio wordt komend jaar de tijd genomen om een voorkeur te bepalen en daarna bestuurlijk te bespreken bij BO MIRT 2018.</li> <li>❖ Regio en het Rijk trekken hierbij gezamenlijk op.</li> </ul>
<b>12.</b>	<p><b>Vergroening regionaal Openbaar Vervoer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Fryslân, Groningen, het ministerie van IenW en Prorail spreken af gezamenlijk een onderzoeksopzet tot verduurzaming (zero emissie) te maken die gedragen wordt door alle partijen.</li> <li>❖ In deze onderzoeksopzet worden in ieder geval de oplossingsrichtingen: partiele elektrificatie, waterstoffreinen en een combinatie van beide meegenomen.</li> </ul>
<b>13.</b>	<p><b>Werkbezoek en strategisch overleg MIRT voorjaar</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio spreken af dat het werkbezoek en strategisch overleg MIRT Noord-Nederland dit voorjaar zal plaatsvinden in Groningen. Voorgestelde thema's zijn: concurrentiekracht van Noord-Nederland, groene economie in de driehoek leefbaarheid, energie en mobiliteit en de relatie daartussen.</li> <li>❖ Daarnaast zal het moment worden gebruikt om te voorgang op de gemaakte procesafspraken te monitoren.</li> </ul>
<b>14.</b>	<p><b>Voortgangsrapportage Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn</b></p> <p><i>Bijlage: 9<sup>e</sup> Voortgangsrapportage Regiospecifiek Pakket</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio stellen de negende voortgangsrapportage RSP vast.</li> </ul>

## BO MIRT Noordwest

<b>1.</b>	<b>Gebiedsgericht Programma U Ned</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Rijk en regio erkennen de urgentie van de majeure opgaven in de Metropoolregio Utrecht op het gebied van wonen, werken en bereikbaarheid (op basis van het rapport "Resultaten programma-aanpak U Ned/ eerste fase" d.d. 20 september 2017 en NMCA d.d. 1 mei 2017).</li><li>❖ Rijk en regio spreken samen de intentie uit om tot een programma U Ned te komen door als eerste stap gezamenlijk een kwartiermakersfase te doorlopen. In dit programma worden de bereikbaarheidsopgaven van de regio Utrecht uitgewerkt en wordt de koppeling gelegd met economische ontwikkeling en de majeure woningbouwopgave in de regio. Binnen dit kader worden a) de doelstellingen uit het Regeerakkoord betrokken, en b) de doelstellingen van Slimme en Duurzame Mobiliteit, uitgewerkt.</li><li>❖ Het programmaplan wordt uiterlijk 1 mei 2018 vastgesteld, inclusief een aantal uitgewerkte korte-termijn maatregelen ('no-regret'), welke onder meer gebaseerd zijn op Slimme en Duurzame Mobiliteit.</li><li>❖ Rijk en regio zorgen samen voor het benodigde werkbudget van circa € 500.000 per jaar, waarvan Rijk en regio ieder de helft bijdraagt.</li><li>❖ Rijk en regio agenderen de voortgang van het gebiedsgericht programma U Ned voor het BO MIRT van najaar 2018.</li></ul>
<b>2.</b>	<b>Gebiedsgericht Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Rijk en regio constateren, dat er veel urgente en gestapelde opgaven op het gebied van economische ontwikkeling, woningbouw en bereikbaarheid in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) spelen, die om een gezamenlijke en integrale aanpak vragen.</li><li>❖ Rijk en regio verlengen de kwartiermakersfase, zodat het programmaplan in februari 2018 kan worden vastgesteld. Dan moet helderheid zijn over financiële en programmatische wederkerigheid en de governance.</li><li>❖ Rijk en regio hebben in het kader van Slimme en Duurzame Mobiliteit afgesproken per 1 januari 2018 te starten met drie no regret korte-termijn maatregelen en hebben hiervoor reeds € 9,2 miljoen gereserveerd op basis van 50/50-verdeling. Streven is februari 2018 eveneens te besluiten over aanvullende maatregelen en benodigde middelen op basis 50/50-verdeling voor 2018. Naar verwachting gaat het in totaal om € 18 miljoen.</li><li>❖ Rijk en regio starten gezamenlijk als onderdeel van het Gebiedsgerichte Bereikbaarheidsprogramma van, naar en in de MRA een MIRT-onderzoek naar de integrale bereikbaarheid van de zuidwestkant van Amsterdam vanaf 2030/2035.</li><li>❖ Daarnaast gaan Rijk en regio verder met de MIRT-verkenning multimodale knoop Schiphol (MKS), waarbij besloten is te kijken naar het bieden van een veilige knoop waarmee de groei tot 135.000 trein in/uit/overstappers kan worden opgevangen. De beschikbare middelen voor de MIRT-verkenning worden zo efficiënt mogelijk ingezet. De uitkomsten van de MIRT-verkenning gelden als overbrugging tot aan de maatregelen volgend uit het MIRT-onderzoek.</li></ul>
<b>3.</b>	<b>Relatie Gebiedsgerichte Programma's en OV Toekomstbeeld</b> <p>Noord-Holland en Flevoland:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Onder regie van de MRA wordt rond de zomer van 2018 een regionale uitwerking voor het OV-systeem 2040 (Regionaal OV Toekomstbeeld) opgeleverd met een doorkijk naar het totale landelijke netwerk. Deze regionale uitwerking wordt opgesteld door de relevante partijen binnen Noord-Holland en Flevoland, waaronder gemeenten en vervoerders. De spoorsector en het Rijk leveren een actieve bijdrage en gezamenlijk de link met het landelijke OV Toekomstbeeld. Op basis van deze uitwerking wordt, waar mogelijk, ook een doorvertaling gemaakt naar de korte/middellange termijn en 'no regret' stappen.</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In het Regionaal OV Toekomstbeeld is speciale aandacht voor OV-bereikbaarheid van de zuidwestkant van Amsterdam (zie punt 4.)</li> <li>❖ De uitvoeringsaspecten van het Regionaal OV Toekomstbeeld en de programmering ervan worden voor het MRA-deel actief met het Gebiedsgericht Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA vormgegeven.</li> <li>❖ De resultaten van de uitwerking van het Regionaal OV Toekomstbeeld worden overgedragen aan het Gebiedsgericht Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA, daar waar het om het MRA-gebied gaat. In het programma vindt de gebiedsgerichte (multimodale) samenhang, afweging en prioritering plaats voor het MRA-gebied.</li> <li>❖ Bij de oplevering van het resultaat van het Regionaal OV Toekomstbeeld zullen vervolgspraken gemaakt worden, hoe deze resultaten kunnen leiden tot het uitwerken van een adaptief uitvoeringsprogramma binnen de regio en tussen Rijk en regio. Dit kan mogelijk op het volgend BO MIRT – OV en Spoortafel geagendeerd worden.</li> </ul> <p>Utrecht:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In het gebiedsgerichte programma U Ned vindt de regionale uitwerking van het OV Toekomstbeeld 2040 (Regionaal OV Toekomstbeeld) plaats. Daarbij kiest de regio Utrecht voor een zorgvuldig ontwerp- en afwegingsproces om steeds de toekomstvastheid en kwaliteit van de keuzes boven snelheid van planvorming te plaatsen, zich realiserend dat de urgentie van de problematiek vraagt om tijdige besluitvorming.</li> <li>❖ Voor zowel het Gebiedsgericht Programma U Ned als het Regionaal OV Toekomstbeeld is nog geen detailplanning beschikbaar. Bij het concretiseren van de plannen van aanpak zal rekening worden gehouden met afstemming tussen beide trajecten.</li> </ul>
<b>4.</b>	<p><b>Maatregelen in het spoornetwerk rondom Amsterdam tot 2030/2035</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio nemen februari 2018 op basis van de dan beschikbare informatie, waaronder de studie 'Optimalisatie metro en spoor op de Westtak en Zuidtak', een besluit over de realisatie van het derde perron (vijfde en zesde spoor) op Amsterdam Zuid en over start van een haalbaarheidsstudie naar de Airportsprinter. Rijk zegt toe daarvoor een zorgvuldig besluitvormingsproces met de regio in te richten.</li> </ul>
<b>5.</b>	<p><b>Enter [NL] Kerncorridor Schiphol Amsterdam</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio onderschrijven de urgentie en de ambitie van het ontwikkelen van de Kerncorridor Schiphol – Amsterdam, en onderschrijven daarmee de noodzakelijke samenhang tussen verschillende programma's en projecten en de gebiedsgerichte ontwikkelingen en de samenhang tussen oplossingen op korte, middellange en lange termijn.</li> <li>❖ Rijk en regio spreken af, als onderdeel van het Gebiedsgerichte Programma van, naar en in de MRA, gezamenlijk een ontwikkelstrategie voor de kerncorridor Schiphol Amsterdam op te stellen.</li> <li>❖ De ontwikkelstrategie zal vastgesteld worden op het BO MIRT najaar 2018.</li> </ul>
<b>6.</b>	<p><b>Gebiedsagenda IJsselmeergebied</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De provincies voeren het gesprek met het Rijk over de gewenste ontwikkelrichtingen in het IJsselmeergebied op basis van hun "interprovinciale agenda IJsselmeergebied" (uitgebracht in september 2017).</li> <li>❖ De interprovinciale agenda en andere bouwstenen voor o.a. energietransitie, ecologie, cultuurhistorie en (ontwerp)studies naar ruimtelijke kwaliteit zijn de basis voor verdere bestuurlijke gesprekken, waarbij ook andere overheidslagen en stakeholders worden betrokken. Dit vindt zijn afronding in een bestuurlijke "IJsselmeergebied-tafel" (huidige planning: februari 2018).</li> <li>❖ Na de afronding zal de Minister van IenW vanuit haar verantwoordelijkheid voor het IJsselmeergebied als Rijkswater de gebiedsagenda vaststellen en aanbieden aan de</li> </ul>

	<p>Tweede Kamer.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Besluitvorming over specifieke maatregelen in de uitvoeringsagenda kan ook via bestaande tafels lopen, bijvoorbeeld de MIRT-tafel.</li> </ul>
<b>7.</b>	<p><b>Verkenning Ecologische Maatregelen Markermeer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De minister van IenW zal begin 2018 een besluit nemen over twee maatregelen voor de verbetering van de ecologie in het Markermeer. Voor deze maatregelen is een bedrag beschikbaar van €9 miljoen (€6 miljoen uit het Deltafonds en van de provincies Flevoland en Noord-Holland ieder €1,5 miljoen).</li> <li>❖ De stuurgroep Markermeer IJmeer heeft geadviseerd om €3 miljoen te besteden aan natuurprojecten langs de Noord-Hollandse kust en €6 miljoen voor 'natuurontwikkeling langs de Houtribdijk ter hoogte van het Enkhuizerzand'.</li> <li>❖ De provincies nemen, voor wat betreft hun middelen, eind 2017 een besluit.</li> </ul>
<b>8.</b>	<p><b>MIRT-onderzoek Greenports en de samenwerking met de mainports</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het MIRT-onderzoek 'Greenports en de samenwerking met de mainports' is formeel afgerond met de 'Koersnotitie Greenports 3.0' (oktober 2016) en de ondertekening van de 'Impulsagenda Greenports 3.0' (23 mei 2017).</li> <li>• Voorstellen voor de vijf transities uit de Impulsagenda Greenports 3.0 worden ingebracht bij de geëigende (bestuurlijke) tafels. In het kader van het BO MIRT spreken partijen zich als netwerk uit over de beoogde ontwikkeling van het nationale netwerk van de greenports als geheel.</li> </ul>
<b>9.</b>	<p><b>N50 Kampen – Kampen Zuid</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De regio bevestigt haar toezegging van €5 miljoen en vraagt om de planstudie z.s.m. te starten conform de motie Visser/Hoogland (Kamerstuk 34550-A, nr. 25). Het Rijk heeft conform deze motie €5 miljoen gereserveerd uit de verlenging van het IF (2028). Door dit geld naar voren te halen en de inzet van personele capaciteit te financieren uit dit budget kan het Rijk de planstudie begin 2019 starten, zonder dat dit ten koste gaat van het reeds lopende MIRT-programma.</li> </ul>
<b>10.</b>	<p><b>Spoor Leiden – Utrecht</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De betrokken partijen (de provincies Zuid-Holland en Utrecht, gemeenten Utrecht en Leiden, ProRail, NS en ministerie van IenW) besluiten om het kansrijke alternatief "de 'Versnelde Intercity'-variant" verder gezamenlijk te onderzoeken, waarbij antwoord wordt gegeven op de volgende vragen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wat is de verbetering van dit alternatief op de robuustheid van het hoofdrailnet? Heeft het alternatief oplossend vermogen voor de NMCA-knelpunten Den-Haag-Leiden en Schiphol? Wat zijn de overige netwerkeffecten? Wat draagt het alternatief bij aan de vermindering aan reizigersverliesuren bij verstoringen op corridors in de driehoek Rotterdam – Schiphol – Utrecht?</li> <li>○ Wat is de verbetering van de exploitatie, waarbij het streven van de betrokken partijen is dat het exploitatietekort van de initiële variant tenminste is omgezet naar een budgetneutrale exploitatie;</li> <li>○ Wat zijn de extra investeringskosten die met dit alternatief zijn gemoeid? Wat betekent dat voor de toekomstige BOV-kosten op dit traject?</li> <li>○ Hoe wordt in de dekking van deze kosten voorzien en door wie?</li> </ul> </li> </ul>

## BO MIRT Oost-Nederland

<b>1.</b>	<b>Slimme en duurzame mobiliteit</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Rijk en regio stemmen in met het voorstel voor een Rijksbijdrage, (voor overbrugging van de eerste helft van 2018) welke inhoudt: €1 miljoen aan Twente, €1 miljoen aan Zwolle-Kampen, €850.000 voor Stedendriehoek, waar minimaal een gelijke cofinanciering vanuit de regio tegenover wordt gezet.</li><li>❖ Rijk en regio spreken af dat de Rijksbijdrage voor de regio Arnhem - Nijmegen wordt vastgesteld in het volgend Bestuurlijk Overleg Mobiliteit Arnhem-Nijmegen BOM).</li></ul>
<b>2.</b>	<b>A1/A30 Barneveld-Noord</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Naar aanleiding van de aangenomen motie A1/A30 (Kamerstuk 34550-A, nr. 27) voert de regio een MIRT-onderzoek uit. Het Rijk participeert in dit onderzoek. Vooruitlopend op de uitkomsten van het MIRT-onderzoek heeft het Rijk reeds € 10 miljoen gereserveerd en de regio € 2,5 miljoen. Op basis van de uitkomsten van de NMCA 2017 en het Regeerakkoord spreken Rijk en regio af om de problemen bij het knooppunt A1/A30 Barneveld samen met de regio versneld op te lossen. Rijk en regio zijn bereid hierin te investeren. Hierover treden Rijk en regio de komende tijd in gesprek, en kijken samen of er na afronding van het MIRT-onderzoek een MIRT-verkenning kan worden gestart en met welke scope.</li></ul>
<b>3.</b>	<b>A2 Deil – 's Hertogenbosch – Vught</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Rijk en regio stemmen in met de resultaten van het MIRT-onderzoek A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught.</li><li>❖ Rijk en regio erkennen dat de realisatie van het pakket aan quick wins gedurende enkele jaren ervoor kan zorgen dat de verkeersdoorstroming op de A2 niet verder verslechtert, maar dat deze korte termijnmaatregelen niet afdoende zijn om de A2 voor de lange termijn bereikbaar te houden. Op de middellange termijn groeit de bereikbaarheidsproblematiek zonder aanvullende infrastructurele ingrepen opnieuw boven het huidige niveau.</li><li>❖ Rijk en regio erkennen het belang van een gezamenlijke en gecombineerde aanpak van de korte en de (middel)lange termijn. Het voorgestelde maatregelenpakket voorziet, vanwege het grote nationale belang van de A2 en de ernst en omvang van de bereikbaarheidsproblematiek op grond van de NMCA, daarom ook in oplossingsrichtingen voor de (middel)lange termijn.</li><li>❖ Rijk en regio starten een adaptieve, gebiedsgerichte aanpak voor het totale maatregelenpakket. Rijk en regio gaan daarbij voor de korte termijn een pakket aan quick wins uitwerken en uitvoeren en de oplossingsrichtingen voor de middellange en lange termijn nader onderzoeken. De totale kosten van het pakket aan quick wins en de voorbereidende onderzoekskosten zijn geraamd op € 45,9 miljoen (exclusief BTW). Het Rijk reserveert hiervoor €18,3 miljoen (exclusief BTW). De regionale overheden zullen hiervoor in totaal €27,6 miljoen (exclusief BTW) reserveren. Het Rijk reserveert daarnaast €430 miljoen (inclusief BTW) voor het starten van een MIRT-Verkenning naar structurele verbreding van de A2 (75% van de globaal geraamde kosten van €570 miljoen, inclusief BTW). Hierbij zijn de onderzoekskosten 50/50 verdeeld over Rijk en regio.</li></ul>
<b>4.</b>	<b>A28 Amersfoort – Zwolle</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Rijk en regio spreken af om in 2018 een MIRT-onderzoek A28 te starten om in beeld te brengen wat de toekomstige problematiek is op de A28 en wat de oorzaak is dat het knelpunt op de A28 hard stijgt in de NMCA van lage naar hoge groeiscenario. In het MIRT-onderzoek wordt gekeken naar welke opgaven er op korte en langere termijn spelen en wat de onderlinge samenhang is. Uitgangspunt van het MIRT-</li></ul>

	onderzoek is een slim en duurzaam vervoersysteem.
<b>5.</b>	<p><b>A50</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio hebben kennisgenomen van de resultaten van het onderzoek op de A50 Bankhoef-Paalgraven dat gedaan is in opdracht van Gelderland naar de mogelijkheden en potentie van ITS-maatregelen rond knooppunt Bankhoef, A326, A50 en het verkeersonderzoek.</li> <li>❖ Rijk en regio spreken af dat de provincie de ITS-maatregelen verder uitwerkt en uitvoert. Daar is € 600.000 voor gereserveerd. Ten behoeve van een nadere uitwerking van oplossingen op langere termijn op de A50, wordt een vervolgonderzoek door de provincie opgezet gericht op vraagstelling en scope voor een nader te nemen besluit over het starten van een eventueel MIRT-onderzoek.</li> <li>❖ Rijk en regio spreken af dat er door de regio een nader onderzoek wordt gestart naar de mogelijkheden voor kleinschalige infra-aanpassingen op de A50 Bankhoef-Paalgraven.</li> <li>❖ Het Rijk betreft de A50 in haar afweging voor de concrete invulling van de korte termijn file aanpak.</li> </ul>
<b>6.</b>	<p><b>N35 Knooppunt Raalte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Om een snelle start van het project knooppunt Raalte mogelijk te maken (starten van de planstudie 2018) spreken Rijk en regio af dat de Minister van IenW de Rijksbijdrage van € 12,5 miljoen zonder eerdere voorwaarden beschikbaar zal stellen.</li> </ul>
<b>7.</b>	<p><b>N50 Kampen-Kampen Zuid</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De regio bevestigt haar toezegging van €5 miljoen en vraagt om de planstudie z.s.m. te starten conform de motie Visser/Hoogland (Kamerstuk 34550-A, nr. 25). Het Rijk heeft conform deze motie €5 miljoen gereserveerd uit de verlenging van het IF (2028). Door dit geld naar voren te halen en de inzet van personele capaciteit te financieren uit dit budget kan het Rijk de planstudie begin 2019 starten, zonder dat dit ten koste gaat van het reeds lopende MIRT-programma.</li> </ul>
<b>8.</b>	<p><b>N50 Hattemerbroek-Ramspol</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De regio (Overijssel, Flevoland) vraagt het ministerie mee te denken over het verbeteren van de (subjectieve) onveiligheid op het wegvak Hattemerbroek-Ramspol, en specifiek op het gedeelte Kampen-Ramspol.</li> <li>❖ Rijk en regio spreken af samen de verkeersveiligheid op de N50 zullen te monitoren en te analyseren en op basis van de uitkomsten met elkaar in gesprek te gaan over eventuele maatregelen.</li> </ul>
<b>9.</b>	<p><b>Internationale spoorverbindingen ICE/Berlijnlijn</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio spreken af over de gedane aanbevelingen in de rapporten over de ICE Amsterdam-Arnhem-Frankfurt en de Berlijnlijn in overleg treden om een (gezamenlijke) inzet te bepalen richting o.a. NS/DB en het Duitse ministerie om de reistijd en kwaliteit van de internationale verbindingen te optimaliseren. En daarnaast wordt het in ieder geval gebruikt als input voor de netwerkuitwerking in het kader van het Toekomstbeeld OV.</li> </ul>
<b>10.</b>	<p><b>Valleilijn</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en provincie Gelderland spreken af dat op basis van de uitkomsten van de regionale studie kwartierdienst Valleilijn (gereed Q4 2018) een voorstel van Gelderland zal worden behandeld. Daarin zal de provincie vragen om de Rijksmiddelen die in de nieuwe concessieperiode Valleilijn vrijvallen bij de overdracht</li> </ul>



	van eerder extra aangeschaft materieel, in te gaan zetten voor de realisatie van een kwartierdienst.
<b>11.</b>	<p><b>Zutphen/Winterswijk</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en provincie Gelderland stemmen in om conform het voorstel van Gelderland de resterende middelen 'quick scan decentraal spoor' van Rijk en provincie in te zetten voor een studie naar het verbeteren van de overstap in Zutphen. Op basis van de uitkomsten van deze studie besluiten IenW en provincie Gelderland, gehoord hebbend de andere betrokken partijen, over het vervolg.</li> </ul>
<b>12.</b>	<p><b>IJssellijn</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het rapport IJssellijn is aan het ministerie van IenW gestuurd en het ministerie van IenW neemt dit voor kennisgeving aan. De brug Ravenstein wordt als knelpunt i.h.k.v. de NMCA benoemd bij bepaalde scenario's. De NMCA knelpunten worden in samenhang bekeken i.h.k.v. het Toekomstbeeld OV (netwerkanalyse), er volgt nu dus geen separaat besluit over de brug Ravenstein. Bij nadere stappen wordt een integrale aanpak van de problematiek nagestreefd. De problematiek bij Arnhem-Oost heeft een nadere analyse nodig. Het Rijk schuift aan bij vervolgonderzoek dat de regio hiernaar gaat doen. Voor een beter treinproduct op het traject Zwolle-Deventer worden de kansen en mogelijkheden meegenomen bij de netwerkanalyse van het Toekomstbeeld OV.</li> </ul>
<b>13.</b>	<p><b>Lange termijn ambitie rivieren</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio hebben over en weer de ambities gedeeld ten aanzien van rivierverruimende maatregelen langs de Rijn in relatie tot dijkversterking.</li> <li>❖ Rijk en regio hebben de intentie uitgesproken om hier gezamenlijk in op te trekken, waarbij het uitgangspunt waterveiligheid is en dat de regio substantieel bijdraagt in de meerkosten van rivierverruiming voor het bereiken van de meegekoppelde regionale doelen en opgaven.</li> <li>❖ Rijk en regio hebben de ambitie om in de eerste helft van 2018 afspraken te maken over concrete en haalbare lange termijn doelen (tot 2050) voor rivierverruiming per riviertak in relatie tot dijkversterking.</li> </ul>
<b>14.</b>	<p><b>Bovenloop IJssel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio doen samen een quick scan naar opgaven die mogelijk in samenhang kunnen worden opgepakt in de reeds geplande trajecten dan wel separate studies voor de IJssel. Het gaat daarbij om opgaven op het gebied van waterveiligheid, scheepvaart (incl. doorstroming bij bruggen), waterkwaliteit, en regionale ruimtelijke ontwikkelingen. Hierbij wordt gekeken naar een integrale aanpak zoals toegepast bij het Rivierklimaatpark IJsselpoort en wordt aansluiting gezocht bij Rijksplannen als Lange Termijn Ambitie Rivieren en een scheepvaartstudie als Bovenloop IJssel. De kosten voor deze externe quick scan worden tussen Rijk en regio verdeeld. Deze quick scan zal uiteindelijk moeten leiden tot helderheid over hoe en waar de benodigde vaarwegverbeteringen het beste kunnen worden opgepakt.</li> </ul>
<b>15.</b>	<p><b>MIRT-onderzoek IJsselkop</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio starten een MIRT-onderzoek IJsselkop (maatregelen Meinerswijk-Stadsblokken en Huissensche waarden) waarin de mogelijkheden voor realisatie en financiering verder in beeld gebracht worden.</li> </ul>
<b>16.</b>	<p><b>Klimaatadaptatie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio spreken hun ambitie uit naar het landelijke klimaatakkoord met de koepels.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio spreken af dat er de komende tijd verder wordt gesproken over de versnelde aanpak voor klimaatadaptatie in het Rivierengebied. Voor de financiering wordt hierbij gekeken of er gebruik kan worden gemaakt van beschikbare nationale instrumenten.</li> </ul>
<b>17.</b>	<p><b>Vernieuwing gebiedsagenda Oost</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio spreken af om te starten met de vernieuwing van de gebiedsagenda Oost-Nederland als pilot voor de vernieuwing van de gebiedsagenda's.</li> </ul>
<b>18.</b>	<p><b>Grenslandagenda</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio stemmen in met het concreet voorbereiden van een 'Grenslandoverleg' met Vlaanderen.</li> <li>❖ Het 'Grenslandoverleg' wordt op effectieve wijze verbonden met de Vlaams-Nederlandse Top en de inhoudelijke voorbereiding ervan (aan Nederlandse zijde) zal mede langs de MIRT-overleggen lopen.</li> <li>❖ De gesprekken met partners in Noordrijn-Westfalen worden voortgezet met het perspectief om ook met hen een bestuurlijk 'Grenslandoverleg' tot stand te brengen.</li> </ul>