Samenwerkingsverband Noord-Nederland
Postbus 779, 9700 AT Groningen
www.snn.eu

SNN
SAMENWERKINGSVERBAND NOORD-NEDERLAND

• Stimuleert • Faciliteert • Verbindt

Aan de leden van de Provinciale Staten van
Groningen, Fryslân en Drenthe en de
leden van de gemeenteraden van Groningen,
Leeuwarden, Assen en Emmen

22 FEB. 2018

Groningen,

Behandeld door	bestuurszaken
Telefoonnummer	050 5224 994
E-mail	bestuur@snn.eu
Briefnummer	UP-18-00944
Bijlagen	3
Onderwerp	uitkomsten BO MIRT 2017

Geachte Statenleden en Raadsleden,

Op 7 december jl. heeft het jaarlijks bestuurlijk overleg tussen Rijk en regio in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) plaatsgevonden.

Bijgaand informeren wij u over de uitkomsten van dit overleg. Het betreft de volgende bijlagen:
- De aanbiedingsbrief van Minister mevrouw Van Nieuwenhuizen Wijbenga en Staatssecretaris mevrouw Van Veldhoven - Van der Meer aan de Tweede Kamer;
- De lijst met afspraken die in het overleg gemaakt zijn;
- De voortgangsrapportage RSP.

Hoogachtend,

het Dagelijks Bestuur van het
Samenwerkingsverband Noord-Nederland,

J. Klijnsma,
voorzitter

L. Maarleveld,
secretaris

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

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

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

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

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/281096

Bijlage(n)
3

Datum 8 december 2017
Betreft Uitkomst bestuurlijke overleggen MIRT

Geachte voorzitter,

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

1. Resultaten

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

Wegen
De afgelopen maanden zijn drie wegen opengesteld. De weggebruikers kunnen sinds medio oktober jl. gebruik maken van het aangepaste knooppunt Joure, waarmee de doorstroming en verkeersveiligheid op de A6 en de A7 is verbeterd. Tevens is de A1/A6 bij Diemen, onderdeel van A1/A6/A9 Schiphol – Amsterdam – Almere (SAA), voor de verwachte mijlpaal opengesteld. Hierdoor is op deze belangrijke hoofdweg meer capaciteit beschikbaar. Sinds de zomer is ook de A1 tussen Apeldoorn-Zuid en Beekbergen opengesteld.
Recent zijn twee startbeslissingen genomen: voor de Suurhoffbrug (N15) en voor de A4 Knooppunt Burgerveen – N14. Op 16 november jl. is het Ontwerptracébesluit voor de N35 Nijverdal – Wierden ondertekend. Het project voorziet in de opwaardering van de N35 naar een autoweg met in beide richtingen twee rijstroken en in de aanleg van ongelijkvloerse aansluitingen en kruisingen. Het Tracébesluit is voorzien in 2018.
Onderdeel van het lopende MIRT-programma is ook de aanleg van ontbrekende schakels in het hoofdwegennet, zoals de ViA15, A16 Rotterdam (het Tracébesluit is sinds 2 augustus 2017 onherroepelijk), de Blankenburgverbinding en de Ring Utrecht. Zoals aangegeven in het regeerakkoord gaat het kabinet door met deze projecten.

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

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

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

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

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

Water
In de lopende uitvoeringsprogramma's (Hoogwaterbeschermingsprogramma, Maaswerken en Ruimte voor de Rivier) is mooie voortgang geboekt. Zo is Rijkswaterstaat in september gestart met de realisatie van de dijkversterking Houtribdijk. De Houtribdijk scheidt het IJsselmeer van het Markermeer. Een deel van deze dijk wordt versterkt met brede, zandige oevers. Een zandige versterking in een dergelijk groot binnenwater zonder getijden is een wereldwijde primeur. Ook wordt een nieuw natuurgebied (Trintelzand) aangelegd in het Markermeer. Dit draagt – net als de nabijgelegen Marker Wadden – bij aan een betere waterkwaliteit van het Markermeer.
Binnen het programma Maaswerken is dit jaar een belangrijke mijlpaal bereikt. Op 9 november jl. is de oplevering van de hoogwaterdoelstelling Grensmaas gevierd. Over een traject van 43 kilometer is de Maas verdiept en verruimd. Hierdoor zijn bewoners langs de Grensmaas beter beschermd tegen hoogwater.
Inmiddels is voor alle maatregelen van het programma Ruimte voor de Rivier de doelstelling voor waterveiligheid bereikt. Op verzoek van uw Kamer worden momenteel de eindevaluaties, conform de Regeling Grote Projecten, voor de projecten Ruimte voor de Rivier en Zandmaas/Grensmaas (onderdeel van Maaswerken) opgesteld. Dit met het oog op beëindiging van de grootprojectstatus

van beide projecten. Het streven is uw Kamer uiterlijk 1 april 2018 te informeren over de uitkomsten van beide eindevaluaties.
Het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren bevat maatregelen die bijdragen aan de doelen van de Europese Kaderrichtlijn Water. De eerste tranche van maatregelen is in afronding. Zo is begin 2017 de Hemelrijkse Waard langs de Maas opgeleverd, waar in opdracht van Rijkswaterstaat en Natuurmonumenten 225 hectare - vergelijkbaar met 450 voetbalvelden - riviernatuur met een drie kilometer lange nevengeul is ontstaan. Maar ook in het Rijnmondgebied zijn projecten opgeleverd, zoals de Vijfsluizerhaven in Schiedam en De Groote Zaag bij Krimpen aan de Lek, waardoor de kwaliteit van het leefgebied voor planten, dieren én mensen is verbeterd. De tweede tranche is inmiddels in realisatie.

2. Uitkomsten bestuurlijke overleggen MIRT

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

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

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

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

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

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

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

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

Wij voeren daarnaast een omvangrijk investeringsprogramma uit voor wegen. Het gaat om de aanpak van de meest urgente knelpunten als de Ring Utrecht en A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere en het realiseren van ontbrekende schakels in het netwerk, zoals de ViA15, A16 Rotterdam en de Blankenburgverbinding. In totaal wordt er tot 2030 nog meer dan 1000 km aan rijstroken aangelegd. Daarmee zijn wij er niet. De NMCA 2017 laat zien dat er knelpunten ontstaan in, tussen en rond de grote steden. Met de extra middelen in het Infrastructuurfonds zetten wij, samen met de regionale partners, in op het aanpakken van deze opgaven.

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

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

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

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

In het regeerakkoord is aangekondigd dat het Infrastructuurfonds wordt omgevormd tot het Mobiliteitsfonds. Kern van het fonds is dat niet langer de modaliteit maar de mobiliteit centraal staat. Tot 2030 zijn de financiële middelen verdeeld tussen de traditionele modaliteiten: 'wegen', 'spoorwegen' en 'vaarwegen'. Vanaf 2030 gaan we werken aan een nieuwe indeling die aansluit op de agenda voor slimme en duurzame mobiliteit. Deze omvat in ieder geval een apart budget voor beheer en onderhoud, een budget voor het beter benutten van bestaande infrastructuur, het stimuleren van intelligente transportsystemen (ITS) als de zelfrijdende auto, CO_2-neutrale oplossingen en Mobility as a Service (MaaS), en een budget voor de aanleg van nieuwe infrastructuur om knelpunten op te lossen. In 2018 gaan we aan de slag met de uitwerking van de kaders en de spelregels van het Mobiliteitsfonds, waarbij we de bestuurlijke partners betrekken.

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

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

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

Regio Zuidwest-Nederland

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

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

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

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

Mobiliteitsuitdagingen in dunbevolkte gebieden

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

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

Spoorwegemplacement Schiedam
Rijk en regio hebben afgesproken, gelet op de positieve tussenresultaten van de studie naar de aanpassing van de spoorconfiguratie van het emplacement Schiedam de volgende stap te zetten en door te gaan met het tweede deel van de ontwerpopdracht tot het niveau van het realisatiebesluit.
De eindresultaten van de volgende ontwerpfase met bijbehorende kostenraming zijn leidend voor besluitvorming over een realisatiebesluit. Ten aanzien van de kostenverdeling is afgesproken dat dat er op basis van 50/50 een volgende fase ingegaan wordt tot een gemeenschappelijk maximum van €40 miljoen euro exclusief BTW. Indien de kosten bij het nemen van het realisatiebesluit hoger zijn, wordt er opnieuw over de financiering van het extra bedrag gesproken.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Verbreding sluizen Kornwerderzand
Zoals bekend is in het Notaoverleg MIRT 2016 op basis van de motie Hoogland c.s. (Kamerstuk 34550-A, nr. 40) een bedrag van maximaal €30 miljoen gereserveerd als rijksbijdrage aan de door de regio gewenste sluis. Dit onder de voorwaarde dat de regio voor 1 oktober 2017 met een nieuw financieringsvoorstel zou komen waarvan de overdracht van het rijksareaal geen deel uitmaakt en het Rijk niet garant staat voor de onzekerheden dan wel nieuwe risico's.
Geconstateerd is dat het uitwerken van het ontwerp en de planning meer tijd vraagt en er nog onzekerheden zijn in dekking. Met de regio is afgesproken dat het Rijk de reservering van €30 miljoen zal vasthouden en de regio tot juli 2018 de tijd krijgt om in samenwerking met het Rijk te komen tot een heldere ontwerpkeuze, planning, dekking en risicoverdeling.
De Europese Commissie heeft inmiddels bekend gemaakt dat zij niet voornemens is de door de regio gevraagde CEF-subsidie toe te kennen. Uw Kamer heeft mij gevraagd u voor het Notaoverleg MIRT van 11 december te informeren wat daarvan de consequenties zijn. Op dit moment betekent het vooral dat daarmee een deel van de door de regio beoogde dekking van het totale project wegvalt. Het is aan de regio om in het nieuwe financieringsvoorstel voor het totale project aan te geven op welke manier tot dekking gekomen wordt, inclusief vervangende dekking voor het wegvallen van de CEF-subsidie.

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

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

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

Voortgang Meerjarig Adaptief Programma Eems-Dollard 2050 (ED2050)
Het programma is gebaseerd op de uitkomsten van het in 2015 uitgevoerde MIRT-onderzoek dat beschrijft dat de Eems te troebel is waardoor belangrijke natuurwaarden in het gedrang komen. Verbetering van de Eems-Dollard is dan ook noodzakelijk op grond van de Kaderrichtlijn Water en Natura 2000. Het programma ED2050 is opgezet als een adaptief programma. Het is een mooi voorbeeld van een programma waarin Rijk, regio en stakeholders nauw samenwerken, waar via pilots ervaringen en kennis wordt opgedaan om deze daarna in de praktijk daadwerkelijk toe te passen en waar sprake is van wederkerigheid. Ook grensoverschrijdend groeit de samenwerking. Dit door kennis over slib en de verwerking ervan uit te wisselen en de ontwikkelingen in de beide landen beter op elkaar af te stemmen. In 2017 is het Vogelbroedeiland Eemshaven opgeleverd en begin 2018 wordt de kwelder Marconi-buitendijks (Delfzijl) opgeleverd. De verschillende pilots binnen de sporen Vitale kust, zoals de Dubbele dijk en de Rijke dijk en het Innovatieprogramma Nuttig toepassen slib komen goed op gang. De eerste resultaten van Hydromorfologische Verbetering geven richting aan verder uit te werken en te nemen maatregelen. Voor de uitvoering van de eerste tranche van het programma is er een financieringstekort. Afgesproken is om gezamenlijk het financieringstekort en mogelijke oplossingen daarvoor te verkennen.

Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP-ZZL)
Zoals afgesproken treft u in de bijlage de negende voortgangsrapportage van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn aan.

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

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

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

Rijk en regio verlengen de kwartiermakersfase van het Gebiedsgerichte Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA, zodat het programmaplan in februari 2018 kan worden vastgesteld.
Rijk en regio hebben in het kader van slimme en duurzame mobiliteit afgesproken per 1 januari 2018 te starten met drie no regret korte termijnmaatregelen.

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

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

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

<u>Regio Oost-Nederland</u>
A1/A30, A2 en A28
Naar aanleiding van de aangenomen motie over het Knooppunt A1/A30 (Kamerstuk 34550-A, nr. 27) voert de regio een MIRT-onderzoek uit, waarin het Rijk participeert. Vooruitlopend op de uitkomsten heeft het Rijk €10 miljoen en de regio €2,5 miljoen gereserveerd. Met de uitkomsten van de NMCA 2017 en het regeerakkoord gaan Rijk en regio in gesprek om de problemen op te lossen. Rijk en regio zijn voornemens de huidige bijdrage te verhogen. Hier worden later afspraken over gemaakt.
Het starten van de aanpak voor de A2 Deil-Den Bosch is besproken in het BO MIRT Zuid en bekrachtigd in het BO MIRT Oost.
De A28 is onderdeel van het regeerakkoord als verkeersader naar het Oosten en Noorden. Wanneer de economische groei blijft aantrekken (in het hoge groeiscenario) stijgt het traject Amersfoort – Zwolle hard in de NMCA. In het BO

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

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

Slimme en duurzame mobiliteit
Afgesproken is om te starten met maatregelen op het gebied van 'slimme en duurzame mobiliteit'. Het doel van deze korte-termijn maatregelen is een betere bereikbaarheid van de stedelijke gebieden en het versterken van de duurzaamheid door vermindering van de CO_2-uitstoot. Financiële afspraken over een Rijksbijdrage en een even zo grote cofinanciering vanuit de regio zijn gemaakt met (voormalig Beter Benutten-)regio's Twente, Stedendriehoek en Zwolle-Kampen. Afgesproken is om op korte termijn ook financiële afspraken te maken met de regio Arnhem-Nijmegen.

Lange termijn ambitie rivieren en klimaatadaptatie
In het BO MIRT Oost is aangekondigd dat in 2018 bestuurlijke afspraken gemaakt worden in het kader van de Lange Termijn Ambitie Rivieren (LTAR). Deze afspraken zullen gaan over lange termijndoelen (tot 2050) voor rivierverruiming per riviertak in relatie tot dijkversterking.
Tot slot zijn er ambities uitgesproken over klimaatadaptatie en de aanpak van de regio Rivierenland. Afgesproken is om samen verder te werken aan klimaatadaptatie. Waar mogelijk kan dit aansluiten bij het landelijke bestuursakkoord klimaatadaptatie, waar het Rijk samen met koepels van regionale overheden aan werkt.

3. Voor het MIRT relevante ontwikkelingen

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

regiospecifieke afspraken en de passage over Beter Benutten. Samen met onze partners werken wij deze maatregelen in de komende tijd verder uit en maken wij hier afspraken over.
Ook nemen we maatregelen in onze wijze van opdrachtgeverschap, zoals in het MIRT. Zo zijn klimaatneutraliteit, circulaire economie en duurzame mobiliteit integraal onderdeel van MIRT-projecten en programma's. In de geactualiseerde spelregels MIRT van november 2016 (Kamerstuk 34 550-A, nr. 19), waarin duurzaamheid is geborgd, is een handreiking voor duurzaamheid in het MIRT aangekondigd. Deze handreiking is gerealiseerd in samenwerking met Rijkswaterstaat en ProRail[1]. De handreiking geeft opdrachtgevers en projectmanagers aanknopingspunten om duurzaamheid vorm te geven in MIRT-projecten en programma's. Ook in de natte infrastructuur liggen kansen om de doelen van het Parijs-akkoord vorm te geven. In samenwerking met de waterschappen wordt in het Hoogwaterbeschermingsprogramma gewerkt aan het realiseren van een circulaire aanpak en het meekoppelen van kansen voor duurzame energie uit water (thermische energie uit oppervlaktewater). Tot slot, duurzaamheid vraagt om maatwerk. Per MIRT-programma en MIRT-project worden maatregelen, in overleg met de regio en het waterschap, afgewogen. Over de voortgang van deze inspanningen zullen wij u in het kader van het MIRT informeren.

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

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

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

[1] https://www.leerplatformmirt.nl/over+mirt+nieuw/handreikingen/922823.aspx

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

Dienstregeling Hoofdrailnet 2018
Op 10 december 2017 gaat de dienstregeling 2018 voor het Hoofdrailnet in. Zeer recent is hierover een brief naar uw Kamer gegaan. Het doel van NS, ProRail en de andere spoorvervoerders is om elk jaar meer reizigers te kunnen vervoeren en ruimte te geven aan de groei van het goederenvervoer.
De nieuwe dienstregeling bevat voor veel reizigers verbeteringen ten opzichte van de dienstregeling 2017, onder meer door nieuwe infrastructuur. Dankzij de tienminutentrein tussen Eindhoven en Amsterdam (op de zogeheten A2-corridor) en andere frequentieverhogingen kunnen reizigers dagelijks van circa 130 extra treinen gebruik maken en ontstaan er meer directe verbindingen. De dienstregeling verbetert de deur-tot-deur reis en het reisgemak door betere aansluitingen, kortere reistijden, betere inzet van materiaal, hogere frequenties of meer treinen. Dit maakt het OV aantrekkelijker en comfortabeler voor de reizigers. Ook is er gemiddeld genomen een grotere kans op een zitplaats.
Daar waar reizigers er in reistijd op achteruit gaan, heeft NS in samenwerking met ProRail en andere vervoerders geprobeerd de negatieve gevolgen te beperken, onder andere door de inzet van extra treinen in de randen van de spits. Per saldo beschouwen wij de nieuwe dienstregeling als een verbetering voor de reizigers.

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

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

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

MIRT-onderzoek Noordwestkant Amsterdam.
Het MIRT-onderzoek naar de Noordwestkant van Amsterdam is recent afgerond en te vinden op www.mirtnowa.nl, evenals de uitkomsten van het BO MIRT. Voor dit gebied is een multimodale, adaptieve aanpak – waarbij rekening in de tijd kan worden gehouden met ontwikkelingen op het gebied van bijvoorbeeld technologie en woningbouw - het meest gepast.
Een aanbeveling uit het MIRT-onderzoek dat wordt ingebracht voor nadere besluitvorming in het kader van het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma MRA, betreft de ontvlechting van knooppunt Rottepolderplein.

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

MIRT-onderzoek A2 Deil - Den Bosch – Vught
Het MIRT-onderzoek A2 Deil - Den Bosch - Vught is afgerond. De probleemanalyse bevestigt het beeld uit de NMCA dat er sprake is van een fors knelpunt dat met name voor veel vertraging zorgt op de A2. Dat knelpunt neemt zonder maatregelen sterk toe.
Om de bereikbaarheid te verbeteren, hebben Rijk en regionale partners in het MIRT-onderzoek een samenhangend maatregelpakket ontwikkeld. Om de urgente situatie op de A2 aan te pakken, is het nodig om op korte termijn de quick wins uit dit samenhangende pakket te realiseren en de oplossingsrichtingen voor de

middellange en lange termijn uit te werken op basis van een vernieuwende, adaptieve aanpak[2].

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

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

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

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

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

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

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

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

Voortgang RRAAM 2017
Er wordt gewerkt aan de uitvoering van de drievoudige ambitie uit de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM): verstedelijking, bereikbaarheid en natuur/recreatie. De realisatie van Almere 2.0 wordt gestimuleerd door middel van investeringen uit het Fonds Verstedelijking Almere via vijf programmalijnen: 'Versterken hart van de stad', 'Versterken leer- en werkomgeving', 'Energy on Upcycling', 'Versterken verblijfplekken cultuur, recreatie en toerisme' en 'Vernieuwend wonen'. Tussen 2010 en het 3e kwartaal van 2017 zijn er ruim 6.800 woningen in Almere bijgebouwd. Zoals ook in het MIRT-overzicht 2018[3] staat, is de bereikbaarheid van Almere per openbaar vervoer verbeterd nu het project OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL) Korte Termijn is afgerond. Er wordt gewerkt aan het verder vorm geven van het Project OV-SAAL Middellange Termijn. De weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) is in volle gang en verbetert de bereikbaarheid van de noordelijke Randstad via de weg.
In afstemming met het project Agenda IJsselmeergebied 2050 wordt gewerkt aan een panorama (ontwikkelingsperspectief) voor het Markermeer-IJmeer. Diverse projecten, die een bijdrage leveren aan de totstandkoming van een robuust ecologisch systeem in het Markermeer-IJmeer, of de Natura 2000- en Kaderrichtlijnwaterdoelen, zijn of gaan in uitvoering. Denk bijvoorbeeld aan de eerste fase Marker Wadden en versterking van de Houtribdijk. In 2018 wordt de toestand van het Markermeer-IJmeer weer in beeld gebracht (natuurthermometer).
In 2017 heeft een doorlichting van de uitvoeringsafspraken uit de Bestuursovereenkomst RRAAM en de Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0 plaatsgevonden. Het merendeel van de uitvoeringsafspraken uit 2013 is gerealiseerd of in uitvoering. In de werkwijze van Almere 2.0 is er in de loop der tijd wel het nodige veranderd. Als uitvloeisel van de doorlichting wordt momenteel verkend welke verbeteringen in de governance mogelijk zijn.

[3] Zie https://www.mirtoverzicht.nl/mirt-gebieden/noordwest-nederland/projectenkaart-noordwest-nederland

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

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

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

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

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

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

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

Voor de vier bestaande tunnels en de A9 Gaasperdammerweg worden herstelmaatregelen onderzocht met als doel om weer te voldoen aan eisen ten aanzien van brandwerendheid. Onderzoek naar en het uitvoeren van herstel zal naar verwachting tot en met 2019 duren. De doorlooptijden van de onderzoeken worden in belangrijke mate bepaald door de tijd die nodig is voor brandproeven met beton.
Ook worden de mogelijke gevolgen geanalyseerd voor niet-tunnel objecten, zoals de Zuidelijke Ring Groningen. Voor deze objecten gelden minder concrete eisen als het gaat om de tijd dat een constructie stand moet houden ten tijde van een extreem grote brand. Naar verwachting wordt u in het voorjaar 2018 nader geïnformeerd over de voortgang van de vervolgonderzoeken.
De bevoegde gezagen van de vier genoemde tunnels dringen aan op het zo snel mogelijk realiseren van herstel. Wij delen dit beeld en hebben regelmatig contact met alle betrokken partijen (gemeenten in hun rol als bevoegd gezag, de veiligheidsbeambte, hulpdiensten, veiligheidsregio's en aannemers). Ook met andere tunnelbeheerders (gemeenten, provincies, ProRail) wordt beschikbare informatie gedeeld.

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

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

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/281096

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer

1. NOORD-NEDERLAND - versie 6 december 2017 concept 0.3

1.	**Afronden MIRT-onderzoek Anders Benutten** ❖ Met de oplevering van het rapport "Anders Benutten" en van de website andersbenutten.nl is fase 1 van het MIRT-onderzoek afgerond. De pilots en de aanbesteding Publiek vervoer zijn een voorbeeld voor andere regio's. ❖ Rijk en regio zetten de samenwerking voort in de ontwikkeling van het Dataplatform als MaaS-pilot en in de ondersteuning vanuit het KiM bij het onderzoek Vervoersarmoede. ❖ Voor fase 2 van Anders Benutten vindt waar logisch verdere besluitvorming plaats binnen de MIRT-cyclus en wordt aangesloten bij daartoe in aanmerking komende trajecten binnen het Rijk, zoals OV-Toekomstbeeld, MaaS en integratie OV-doelgroepenvervoer. ❖ Bij concrete vragen uit de regio zoals die kunnen voortkomen uit lopende of nieuwe pilots zet het Rijk kennis in en staat open voor verdere samenwerking en kijkt naar mogelijkheden binnen het innovatiefonds. ❖ Uitwerking van bovenstaande punten vindt plaats in de Projectgroep Anders Benutten aan de hand van een door de regio op te stellen Plan van aanpak voor fase 2.
2.	**Dataplatform publiek vervoer Groningen Drenthe** ❖ Onder regie van de regio wordt een Dataplatform publiek vervoer Groningen Drenthe ontwikkeld. ❖ Rijk en regio verkennen en beantwoorden gezamenlijk de fundamentele vragen rond governance, privacy, rol marktpartijen die bij de opzet van het Dataplatform publiek vervoer Groningen Drenthe / Mobility as a Service (MaaS) van belang zijn. ❖ Het Rijk heeft € 50.000 bijgedragen aan de ontwikkeling van de eerste fase van het dataplatform. ❖ De financiële verplichting van het Rijk beperkt zich op dit moment tot het beschikbaar gestelde bedrag. Bij afronding van de eerste fase worden afspraken gemaakt over de governance, en ligt het beheer van de huidige vorm van het Dataplatform bij de regio. ❖ Rijk en regio spreken af dat het Dataplatform Publiek Vervoer wordt toegevoegd als MaaS-pilot. De komende periode werken Rijk en regio vooral aan nadere invulling en inbedding van het thema governance en verdere invulling van het Dataplatform als MaaS-pilot met als ambitie de doorontwikkeling van een breed platform voor Wmo / leerlingen / en kleinschalig vervoer in de aangesloten provincies en gemeenten.
3.	**Vergroten capaciteit sluis Kornwerderzand, inclusief draaibruggen** ❖ In het Notaoverleg van november 2016 heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen waarin de regio wordt opgeroepen om ten behoeve van het project sluis Kornwerderzand voor 1 oktober 2017 met een nieuw financieringsvoorstel te

	komen. De regering (IenW) is gevraagd tot die datum een bedrag van maximaal € 30 miljoen te reserveren als rijksbijdrage voor de nieuwe sluis. ❖ Rijk en regio constateren dat het proces meer tijd kost dan in eerste instantie voorzien. ❖ Rijk en regio spreken af dat het rijk de reservering van €30 miljoen zal vasthouden tot juli 2018. Voor die tijd zal de regio in samenwerking met het rijk komen tot een nieuw financieringsvoorstel met heldere ontwerp keuze, planning, dekking en risicoverdeling.”
4.	**Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl** ❖ Rijk en regio spreken af, dat na de eerder afgesproken versnelde aanpak van de Gerrit Krolbrug, wordt bezien of ook de andere geplande bruggen in de huidige MIRT-fase 2 versneld kunnen worden uitgevoerd. ❖ Het Rijk stemt er mee in om ook de bruggen bij Oudeschouw, Spannenburg en Uiterwellingerga, die nog niet in het MIRT zijn opgenomen, versneld te gaan aanpakken vanwege recente informatie over de resterende levensduur. ❖ Rijk en regio hebben afgesproken de aanpak van deze drie bruggen in 2018 eerst verder uit te werken en deze daarna ook in het MIRT te zullen opnemen. ❖ Daarnaast spreken Rijk en regio af om in het BO MIRT 2018 het overleg over de aanpak van fase 3 te starten.
5.	**Afronden MIRT-onderzoek Holwerd aan Zee** ❖ Met de oplevering van het eindrapport ‘MIRT-onderzoek Holwerd aan Zee’ wordt het MIRT-onderzoek afgerond. ❖ Uit het onderzoek blijkt dat het project Holwerd aan Zee kansen biedt voor recreatie, natuur en versterken van de leefbaarheid, maar dat de effecten van een spoelmeer op het verminderen van het baggerbezwaar in de vaargeul Holwerd-Ameland gering zijn. ❖ Onder regie van de provincie worden in het vervolg op het MIRT-onderzoek varianten voor een alternatief nader uitgewerkt. Daarbij wordt gewerkt vanuit ‘no regret’-varianten, die in een vervolgfase verder kunnen worden opgeschaald: een meerjarig adaptief programma. ❖ In de uitwerking van de ‘no regret’-varianten wordt daar waar mogelijk meegekoppeld bij reguliere (Rijks)trajecten c.q. –opgaven in de regio.
6.	**Slimme en duurzame mobiliteit Groningen-Assen en Leeuwarden** ❖ Rijk en regio nemen kennis van de stand van zaken en spreken een proces af om tot uitwerking van een nieuw maatregelpakket te komen voor slimme en duurzame mobiliteit. ❖ Het Rijk stemt in met een bijdrage voor 2018 van € 375.000,- aan Groningen-Assen en € 385.000,- aan Leeuwarden waar minimaal een gelijke cofinanciering vanuit de regio tegenover wordt gezet. ❖ Rijk en regio Groningen-Assen maken de procesafspraak dat over de concrete uitwerking van de maatregelen begin 2018 in het bestuurlijk trio afspraken worden gemaakt. Waarbij de bijdrage aan een bereikbaarheidsknelpunt uitganspunt is. ❖ Het Rijk zal in het voorjaar 2018 beslissen over de cofinanciering van fietsprojecten uit de € 100 mln. die in het regeerakkoord is toegezegd voor fietsparkeren en

	fietsinfrastructuur. Hierbij wordt de 'Tour de Force' betrokken. Rijk en regio spreken af dat de fietssnelweg *Groningen-Assen* wordt toegevoegd aan de bespreeklijst. ❖ Na overleg met de "Tour de force" zal het Rijk in het voorjaar 2018 beslissen over de cofinanciering van fietsprojecten uit de € 100 mln. die in het regeerakkoord is toegezegd voor fietsparkeren en fietsinfrastructuur. Rijk en regio spreken af dat de fietssnelweg Groningen-Assen wordt toegevoegd aan de bespreeklijst.
7.	**Duurzaamheidsdeal Noord-Nederland** ❖ Rijk en regio spreken de intentie uit om een Duurzaamheidsdeal te sluiten met diverse stakeholders. ❖ De Duurzaamheidsdeal heeft als doel om de impuls die uitgaat van de 'Fossielvrije weken' om te zetten in een regionaal pakket aan acties en maatregelen op korte termijn om de klimaatdoelen op lange termijn dichterbij te brengen. ❖ Rijk, regio en stakeholders werken onder regie van de regio komend half jaar gezamenlijk de inhoud en omvang van de deal uit.
8.	**Meerjarig Adaptief Programma Eems-Dollard** ❖ Rijk en regio hebben in 2016 het Meerjarig adaptief programma Eems-Dollard (ED2050) vastgesteld. ❖ De ambitie is dat de Eems-Dollard in 2050 voldoet aan het ecologisch streefbeeld, door stapsgewijs te werken en in te spelen op nieuwe ontwikkelingen en inzichten. ❖ Rijk en regio werken gezamenlijk de opgaven voor de eerste tranche verder uit en verkennen gezamenlijk het financieringstekort en mogelijke oplossingen daarvoor. ❖ Er is in het Regeerakkoord 275 miljoen beschikbaar besteld voor Natuur en waterkwaliteit. Afgesproken 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 bezien of Eems-Dollard daarvoor in aanmerking komt.
9.	**Afronden MIRT-onderzoek Acceptatie en kansen ruimtelijke inpassing van nieuwe energiesystemen** ❖ Met de oplevering van de resultaten van het onderzoek 'Acceptatie en kansen ruimtelijke inpassing van nieuwe energiesystemen' wordt het MIRT-onderzoek afgerond. ❖ Rijk en regio constateren dat het onderzoek door de beleidspraktijk van onder andere de provincie Groningen is ingehaald, derhalve wordt geen vervolg gegeven aan het onderzoek.
10.	**Mitigerende maatregelen Friese IJsselmeerkust** ❖ Rijk en regio herbevestigen dat uiterlijk in het voorjaar van 2018 besluitvorming zal plaatsvinden over de inzet van de tot 2021 in het Deltafonds gereserveerde € 12 miljoen t.b.v. erosiebeperkende maatregelen langs de Friese IJsselmeerkust en de daarbij behorende projecten die passen in de beoogde ontwikkeling van het gebied (koppelkansen). ❖ Hierbij is het van belang dat de "Werkwijze voor de zoetwaterprogrammering" wordt gevolgd, zoals opgenomen in de bijlage bij de "Bestuursovereenkomst Zoetwatermaatregelen IJsselmeergebied 2016-2021".

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

Negende Voortgangsrapportage RegioSpecifiek Pakket Zuiderzeelijn

Opzet voortgangsrapportage
Evenals eerdere jaren is ook deze voortgangsrapportage (VGR) met peildatum van 1 november 2017 beknopt van omvang gehouden. Op de website www.rsp-projecten.nl worden alle RSP-projecten in de drie noordelijke provincies beschreven. Daarnaast wordt in de MIRT-brieven (n.a.v. de Bestuurlijke Overleggen MIRT) en het MIRT Overzicht (bijlage begroting IF) eveneens gerapporteerd over de voortgang van het RSP. Mede daardoor zijn al enkele jaren de projectbeschrijvingen in de VGR's niet meer opgenomen.

In deze VGR wordt terugkijkend, waar nodig op projectniveau, op hoofdlijnen verslag gedaan van eventuele afwijkingen van voorgenomen activiteiten en de in de vooruitblik 2017 gepresenteerde mijlpalen/planningen. De vooruitblik 2018 beperkt zich naast informatie over de projecten tot het weergeven van informatie over mijlpalen/planningen. Ook hier betreft het een rapportage op hoofdlijnen. Voor meer achtergrond wordt verwezen naar de website www.rsp-projecten.nl. In de begroting van het Infrastructuurfonds wordt op Art. 14 Regionaal, lokale infrastructuur inzicht gegeven in de Rijksbijdrage aan het RSP Zuiderzeelijn.

Deze rapportage bevat de volgende onderdelen:
- RSP-ZZL: Ruimtelijk Economisch Programma
- RSP-ZZL: Concrete bereikbaarheidsprojecten
- Motie Koopmans (TK 27658, 2007-2008, nr. 41)
- RSP-ZZL: Regionaal Mobiliteitsfonds (RMf)

RUIMTELIJK-ECONONOMISCH PROGRAMMA

Voortgang gedecentraliseerde middelen (SNN)

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

Projecten
Voor Drenthe is vanuit de gedecentraliseerde middelen in 2016 € 1,9 miljoen toegekend aan het project 'Region of Smart Factories'. In 2017 heeft vanuit de gedecentraliseerde middelen geen toekenning aan projecten plaatsgevonden. Voor Groningen geldt dat in oktober 2016 een bedrag van € 674.250,- is toegekend aan het project 'LNG; game-changer in shipping' en in maart 2017 een bijdrage van € 2.544.582,- aan de Innovatiefaciliteit ZAP (Zernike Advanced Processing), dit betreft een unieke testomgeving voor biobased experimenten in Noord-Nederland. Eind 2016 en begin 2017 is door Fryslân een bedrag van € 0,7 miljoen en € 0,5 miljoen toegekend aan respectievelijk de projecten 'LNG; game – changer in shipping' en Wetsus (researchinfrastructuur watertechnologie). Voor Fryslân zijn nu alle middelen toegekend. Vastgesteld kan worden dat met deze en eerdere toekenningen in voorgaande jaren de gedecentraliseerde middelen nagenoeg geheel zijn gecommitteerd.

Voortgang regionaal (per provincie)
De invulling van het regionale deel van de rijksbijdrage (rijksbijdrage REP-regio) en de regionale bijdrage is een verantwoordelijkheid van de betrokken provincies. Iedere provincie heeft hierbij de volledige zeggenschap over de selectie van en besluitvorming over de projecten.

Groningen
Ten opzichte van de VGR van vorig jaar zijn in 2016 en 2017 door Groningen aan zes projecten REP-middelen toegekend. Het betreft de projecten 'Toeristische campagne 2016-2020', 'Strandweg', 'Routegebonden recreatie Groningen', Innovatiecentrum Bio-economie', 'De Groninger Ondernemersregeling' en 'De Kansrijke Leerweg'. Met deze en eerdere toekenningen is het grootste deel (91%) van de regionale Groningse REP-middelen vastgelegd in concrete projecten. Het resterende budget bedraagt ruim € 9 miljoen.
Drenthe
Uit de totale REP bijdrage is € 10 miljoen gereserveerd voor economische gebiedsontwikkeling zowel in Assen als in Emmen. Beide partijen hebben de volledige middelen overgedragen gekregen. Emmen heeft de middelen ingezet als onderdeel van het verkrijgen van de locatie Hoofdstraat (locatie oude dierentuin). In Assen is tot nu toe € 3 miljoen ingezet voor de revitalisering van het Stadsbedrijvenpark. De verwachting is dat het college in 2017 nog een besluit neemt over verdere toekenning van bedragen uit de beschikbare REP gelden. Naast de ontwikkelingen in Assen en Emmen zijn er REP middelen toegekend aan Health Hub Roden. Ten opzichte van de voortgangsrapportage van vorig jaar zijn in 2017 middelen toegekend aan het project Added (Shared Smart Factory). Het resterende budget bedraagt ruim € 2 miljoen. De verwachting is dat dit bedrag volledig wordt gecommitteerd aan lopende projecten.

Fryslân
Fryslân heeft al haar regionale REP middelen in de voorgaande jaren belegd.

Flevoland
Op basis van de in 2016 in opdracht van Gedeputeerde Staten uitgevoerde "mid term" evaluatie van het programma is in het voorjaar van 2017 de besluitvorming over aanpassingen van het programma door de convenantpartners, de gemeenten Urk en Noordoostpolder en Provincie Flevoland afgerond.
Momenteel is een project in behandeling waar een besluit voor een REP-bijdrage wordt voorbereid (bijdrage € 7 miljoen). Het betreft het project Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland. De projecten Waterloopbos en Versterking Urk Maritiem hebben dit najaar een beschikking ontvangen, totale bijdrage € 2 miljoen. Indien de Maritieme Servicehaven een beschikking ontvangt resteert nog een bedrag van € 4 miljoen, hiervoor staan twee pijplijnprojecten op de lijst.

CONCRETE BEREIKBAARHEIDSPROJECTEN

Algemeen

De lijst met concrete projecten is limitatief en bestaat uit de volgende projecten:

1. A7 Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) fase 2;
2. Bereikbaarheid Leeuwarden;
3. Bereikbaarheid Assen;
4. N50 Ramspol-Ens;
5. Openbaar Vervoer.

Daarnaast is conform de Motie Koopmans[1] € 160 miljoen (pp. 2008) beschikbaar gesteld voor maatregelen op het noordelijke kernnet spoor. De voortgang van al deze projecten wordt waar nodig besproken in het bestuurlijk overleg MIRT.

Ad 1. A7 Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG)

Bereikte resultaten / terugblik 2017:
Op 19 oktober 2016 heeft de Raad van State einduitspraak gedaan betreffende het Tracébesluit. Zij oordeelde dat de minister van Infrastructuur en Milieu aan de opdracht in de tussenuitspraak heeft voldaan (om het Tracébesluit op enkele onderdelen aan te passen) en dat het tracé van de Zuidelijke Ringweg mag worden aangepast. Tegen deze uitspraak is geen hoger beroep mogelijk. Zoals vorig jaar gemeld is de aanbieding van de combinatie Herepoort i.o. inclusief de drie optimalisaties, zijnde een volledige aansluiting van de Europaweg op de Zuidelijke Ringweg, extra kwaliteit bij het Julianaplein en de Esperanto fiets- en voetgangerstunnel. Om de volledige aansluiting op de Europaweg en extra ruimtelijke kwaliteit bij het Julianaplein planologisch mogelijk te maken heeft de minister op 4 september 2017 een wijziging van het Tracébesluit vastgesteld. Hiertegen is één beroep ingesteld bij de Raad van State met betrekking tot de zichtbaarheid van een reclamemast langs de zuidelijke ring, maar dit schort de uitvoering niet op. De benodigde omgevingsvergunning voor de derde optimalisatie, de Esperanto fiets- en voetgangerstunnel, is inmiddels onherroepelijk. Ondertussen is gestart met diverse voorbereidende werkzaamheden (o.a. verleggen van kabels- en leidingen) en wordt er gebouwd aan de Helperzoomtunnel (waar inmiddels damwanden zijn geplaatst) en de bus op- en afrit P&R Hoogkerk. Voor een van de omgevingsvergunningen voor bomenkap loopt nog een bodemprocedure bij de Raad van State.

Vooruitblik 2018:
Op dit moment is de aannemer druk doende het definitieve ontwerp voor dit complexe project af te ronden. De werkzaamheden aan de Zuidelijke Ringweg Groningen zelf zullen beginnen als dit definitieve ontwerp klaar is. De oplevering van het project is voorzien in 2021.

Ad 2. Bereikbaarheid Leeuwarden

Bereikte resultaten / terugblik 2017:
De Haak om Leeuwarden en de Westelijke invalsweg 1e fase zijn eind 2014 al in gebruik genomen. De 2e fase Westelijke Invalsweg is in uitvoering. De gemeente Leeuwarden is opdrachtgever van de 2e fase. Het aquaduct Drachtsterweg is eind augustus in gebruik genomen. De inrichting van de vrijgekomen gebieden hebben deels plaatsgevonden en zijn nog in uitvoering.

Vooruitblik 2018:
De sloop van de oude Drachtsterbrug en de herinrichtingswerkzaamheden worden afgerond. Fase 2 van de Westelijke Invalsweg zit in de eindfase.

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

Ad 3. Bereikbaarheid Assen: FlorijnAs

De Blauwe As

Bereikte resultaten / terugblik 2017:
In 2017 zijn de laatste twee autobruggen en de laatste (tweede) sluis opgeleverd. Medio 2017 is het project Blauwe As klaar. In september 2017 is de Blauwe As officieel in gebruik genomen met een feestelijke opening door Zijne Majesteit de Koning. Tevens is er een visie opgesteld om het toekomstig gebruik van de Blauwe As te stimuleren.

Vooruitblik 2018:
N.v.t.

Stationsgebied

Bereikte resultaten / terugblik 2017:
In april 2017 is het noordelijke deel van de autotunnel klaar, inclusief de ruwbouw van de fietsenkelder, als onderdeel van het nieuwe stationsgebouw. In mei 2017 is gestart met de bouw van het zuidelijke deel van de autotunnel. De bouw van het nieuwe stationsgebouw inclusief de afwerking van de fietsenkelder en de perrontunnel is aanbesteed en gegund. In juni 2017 is de aannemer onder regie van ProRail begonnen met deze nieuwbouw inclusief afwerking. In de Trein Vrije Periode (TVP) van april 2017 heeft ProRail gedurende een periode van 15 dagen op het station Assen de sporen en wissels vernieuwd en verlegd, de bestaande perrons verbreed en de tractie aangepast. Daarnaast is een nieuwe perrontunnel voor voetgangers ingeschoven.

Vooruitblik 2018:
De oplevering van het nieuwe stationsgebouw is gepland in mei 2018. Dan zal ook de autotunnel in gebruik kunnen worden genomen. Vervolgens kan het stationsplein en het nieuwe busstation worden aangelegd en het tijdelijk station worden opgeheven.

Stadsboulevard en tunnel de Maten

Bereikte resultaten / terugblik 2017:
De uitvoering van het noordelijke deel van de Stadsboulevard is afgerond in het tweede kwartaal 2017. De reconstructie van Stadsboulevard Zuid is gestart in juni 2017.
De civieltechnische voorbereiding van tunnel De Maten is in volle gang, dat gebeurt samen met ProRail. De aanbesteding van dit project staat gepland voor eind 2017.

Vooruitblik 2018:
Medio 2018 wordt het zuidelijk deel van de Stadsboulevard opgeleverd.
De start van de bouw van tunnel de Maten is gepland in november 2018 en de oplevering in juni 2020. De bouw gebeurt onder regie van ProRail.

Infrastructuur Assen-Zuid

Bereikte resultaten / terugblik 2017:
De aanleg van de hoofdstructuur voor het werklandschap Assen-Zuid wordt nog niet in uitvoering genomen, omdat er nog geen contracten met bedrijven zijn afgesloten die zich hier willen vestigen. Wel zijn er de nodige contacten met belangstellenden.

Vooruitblik 2018:
Afhankelijk van de ontwikkelingen binnen het werklandschap Assen-Zuid kan worden gestart met de aanleg van de hoofdstructuur Assen-Zuid.

Ad 4. N50 Ramspol-Ens

Het project is in 2013 volledig afgerond.

Ad 5. Openbaar Vervoer

Dit project bestaat uit de volgende onderdelen:

a. Partiële uitbreiding spoor Groningen-Leeuwarden

Bereikte resultaten / terugblik 2017:
Begin 2017 is de inspraaktermijn voor het Ontwerp Tracébesluit gesloten. Ingediende zienswijzen zijn verwerkt en opgenomen in het Tracébesluit. Voor een aantal zienswijzen is nader onderzoek gedaan. Het Tracébesluit is op 16 november 2017 vastgesteld door de staatssecretaris van IenW. Op het Tracébesluit is beroep mogelijk van 29 november tot en met 9 januari 2018. ProRail besteedt het werk aan in drie verschillende contracten; één voor de onderdoorgang Paterswoldseweg, één voor de onderdoorgang Hurdegaryp en één voor alle andere maatregelen, waaronder de spoorverdubbeling Zuidhorn–Hoogkerk. Het werk van de onderdoorgang Paterswoldseweg is aanbesteed en eind juli gegund. Ook het contract met alle andere maatregelen is in oktober gegund. Het contract onderdoorgang Hurdegaryp wordt volgens de planning eind 2017 gegund.

Vooruitblik 2018:
In 2018 wordt gestart met de uitvoering van het project.

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

1. Station Assen-Zuid
   Zoals in een eerder VGR aangegeven is dit project komen te vervallen.

2. Station Leeuwarden-Werpsterhoek
   Bereikte resultaten / terugblik 2017:
   In 2017 zijn de twee onderdoorgangen (fase 1 van het project) gebouwd. Eind 2017 met een eventuele uitloop naar begin 2018 worden de onderdoorgangen in gebruik genomen.

   Vooruitblik 2018:
   Oplevering van de twee onderdoorgangen.

c. Kolibri trein, infra Q-liners en overig

Trein:

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

2. Facelift stations
   Bereikte resultaten / terugblik 2017:
   In het voorjaar van 2016 is gestart met de realisatie van de nieuwe stationsoutillage op alle stations in de provincie Groningen. Dit betreft het vierde en laatste onderdeel van het project Facelift Noordelijke Stations. Vanwege het grote aantal te smalle perrons aan de lijnen in de provincie Groningen, heeft ProRail de nieuwe outillage nog niet op alle perrons kunnen plaatsen. De provincie heeft verzocht om een oplossing die naast voldoende ruimte voor de nieuwe outillage met name ook de veiligheid garandeert op deze perrons. ProRail werkt samen met het ministerie van IenW aan oplossingen hiervoor. Voor de outillage lijkt deze oplossing eerst

uit te gaan van tijdelijke, aangepaste nieuwe outillage. Met de uitrol hiervan is inmiddels gestart en zal doorlopen tot in de eerste helft van 2018.

Vooruitblik 2018:
In 2018 zal dit project naar verwachting kunnen worden afgerond, indien ProRail en het ministerie van IenW een goede oplossing gevonden hebben voor de te smalle perrons. Deze oplossing dient wat de provincie betreft zowel voldoende plek te bieden aan de nieuwe stationsoutillage als ook de veiligheid te waarborgen.

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

3. Aanleggen van businfrastructuur om de reistijd van Q-liners en overige bussen op HOV-lijnen te verkorten.

4. Aanleggen en verbeteren van de kwaliteit van busstations en transferia om de kwaliteit van HOV-bus te verbeteren.

Bereikte resultaten / terugblik 2017:
In 2017 zijn nog geen aanvragen ontvangen. Van de op 16 maart 2016 door Provinciale Staten van Groningen vastgestelde geactualiseerde lijst met 23 projecten zijn nu voor 20 projecten beschikkingen afgegeven.

Vooruitblik 2018:
De verwachting is dat de laatste 3 projecten zullen worden beschikt. Het gaat om de projecten transferium Assen-West, transferium De Punt en busstation Norg.

MOTIE KOOPMANS

Algemeen
Conform de Motie Koopmans is vanuit het budget voor Programma Hoofdfrequent Spoorvervoer € 160 miljoen (pp. 2008) beschikbaar gesteld om intensivering van de treindienst mogelijk te maken en kosteneffectieve maatregelen te treffen om de rijtijden tussen Noord-Nederland en de Randstad te verbeteren. Via het MIRT-blad Sporendriehoek Noord-Nederland wordt de voortgang in beeld gebracht. Het project Zwolle-Herfte kent een eigen MIRT-blad.

Bereikte resultaten / terugblik 2017:
- Het project aanpassing overweg Rotstergaastweg in Heerenveen is gebouwd en opgeleverd;
- De werkzaamheden voor Sporen in Assen zijn uitgevoerd en sinds begin september rijdt er een extra trein tussen Groningen en Assen;
- Er zijn aanvullende maatregelen uitgevoerd aan de onderstations tussen Meppel en Leeuwarden zodat per december 2017 extra treinen tussen Meppel en Leeuwarden kunnen rijden.

Vooruitblik 2018:
- Begin 2018 wordt de definitieve oplevering van de bedienbare brug over het Van Harinxmakanaal (op afstand bediening) verwacht en kan zelfstandige afstandsbediening gestart worden. Dit levert naar verwachting een verbetering op in de tijd dat de spoorbrug beschikbaar is voor het spoorvervoer.

REGIONAAL MOBILITEITSFONDS (RMf)

Algemeen

Noord-Nederland maakt gebruik van het mobiliteitsfonds voor de volgende projecten:

1. Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Emmen-Centrum;
2. Spoorlijn Zwolle-Coevorden-Emmen;
3. Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Heerenveen/Investeringsagenda Drachten-Heerenveen;
4. Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Groningen Centrale Zone;
5. Bereikbaarheid Lauwersmeergebied;
6. Bereikbaarheid Veenkoloniën;
7. A6/A7 Knooppunt Joure;
8. N31 Harlingen (traverse Harlingen) en gebiedsontwikkeling Harlingen;
9. Gebiedsontwikkeling Noordoost-Fryslân/Centrale As;
10. IGO Coevorden Stationsomgeving en Coevorden-Zuid;
11. N381 Drachten-Drentse grens;
12. Openbaar Vervoer in stad Groningen;
13. Verbetering busverbinding corridor West;
14. Maatregelen verkorting reistijd spoor Groningen-Bremen;
15. N33 Zuidbroek-Appingedam.

Voortgang

Ad 1 Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Emmen-Centrum

Bereikte resultaten / terugblik 2017:

Projecten Boermarkeweg: Het project Boermarkeweg 1e fase is eind 2013 afgerond en het project Boermarkeweg 2e fase zit momenteel in de ontwerpfase. Het project aansluiting N34/Rondweg wordt uitgevoerd door de provincie Drenthe en de gemeente zorgt voor 1/3 deel cofinanciering in het kader van RSP Bereikbaarheid. Het ontwerp (met fly-over) is door het college van Gedeputeerde Staten goedgekeurd. Het project reconstructie aansluiting N34/Rondweg zit momenteel in de voorbereidingsfase. Naar verwachting zal eind 2017 de bestemmingsplanprocedure worden gestart. Het project Aansluiting N862/Rondweg wordt uitgevoerd door de provincie Drenthe en de gemeente zorgt voor 1/3 deel cofinanciering in het kader van RSP Bereikbaarheid. Het project reconstructie N862/Rondweg (weg Emmen-Klazienaveen) bevindt zich in de definitiefase.

Vooruitblik 2018:

Het project de verlenging Vreding wordt in 2017 afgerond. In 2018 zullen de verdere voorbereidingen getroffen worden voor het project Boermarkeweg 2e fase, zodat naar verwachting 2019 gestart kan worden met de uitvoering. Na vaststelling van het bestemmingsplan in 2018 zullen verdere voorbereidingen getroffen worden voor het project Reconstructie aansluiting N34/Rondweg, zodat naar verwachting begin 2019 gestart kan worden met de uitvoering. Het project Reconstructie aansluiting N862/Rondweg zal zich in 2018 gaan richten op het ontwerp van de aansluiting N862/Rondweg.

Ad 2 Spoorlijn Zwolle-Coevorden-Emmen

Bereikte resultaten / terugblik 2017:

De bestemmingsplanprocedure is door de gemeente Emmen, in opdracht van de provincie Drenthe, aangepast. De gemeenteraad heeft de wijziging goedgekeurd. Het bestemmingsplan ligt nu wederom ter inzage voor bezwaar bij de Raad van State. Diverse bewoners hebben aangegeven bezwaar te gaan indienen.

Vooruitblik 2018:
Zodra het bestemmingsplan onherroepelijk is, zal door ProRail de werkzaamheden worden aanbesteed en zal in 2019 gestart worden met de daadwerkelijke realisatie van de uitbreiding Emmen Zuid. De geplande oplevering zal in december 2019 zijn.

Ad 3 Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Heerenveen (investeringsagenda Drachten – Heerenveen)

Bereikte resultaten / terugblik 2017:
In deze investeringsagenda zijn een aantal projecten opgenomen die gefinancierd worden met RSP mobiliteitsfondsmiddelen. Het meest omvangrijke project binnen de investeringsagenda betreft het project Bereikbaarheid Gebiedsontwikkeling Heerenveen; parallelstructuur langs de A32. In 2017 is een realisatie-overeenkomst Bereikbaarheid Heerenveen opgesteld tussen de provincie, gemeente en Rijkswaterstaat. Door de stuurgroep van het project is een definitief ontwerp vastgesteld. In dit ontwerp is zoveel mogelijk tegemoet gekomen aan suggesties uit de bevolking. De gemeente is gestart met de benodigde planologische procedures.

Vooruitblik 2018:
Eind 2018 zal worden gestart met de realisatie van het project.

Ad 4 Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Groningen Centrale Zone
Bereikte resultaten / terugblik 2017:
De projecten die hier onder vielen zijn in 2014 gebundeld onder de titel Groningen Spoorzone. Op 17 maart 2015 hebben Provinciale Staten van Groningen het realisatiebesluit genomen voor het project Groningen Spoorzone.
Het opstelterrein voor treinen aan de zuidzijde van het Hoofdstation Groningen wordt verplaatst naar de locatie "De Vork" in de gemeente Haren. In 2017 is een start gemaakt met de werkzaamheden op het nieuwe opstelterrein De Vork. Het grondwerk wordt uitgevoerd en tevens wordt een nieuwe overweg naar het opstelterrein aangelegd. Naast dit contract bestaat Groningen Spoorzone uit nog twee grote contracten. Het ene grote contract omvat de werkzaamheden aan het spoor en de aanbesteding daarvoor is reeds gestart waarbij de gunning in de eerste helft van 2018 wordt verwacht. Het andere omvat de werkzaamheden op het Hoofdstation. Ook voor dit contract geldt dat nog dit jaar een start met de aanbesteding zal worden gemaakt. Meer informatie is te vinden op de website: http://www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone.

Vooruitblik 2018:
Voortzetting werkzaamheden op het nieuwe opstelterrein De Vork. Gunning contract Spoor plus start eerste voorbereidende werkzaamheden contract Spoor. Aanbesteding contract Hoofdstation (onder andere reizigerstunnel, fietstunnel, fietsenstalling, bustunnel en perrons & kappen). Tevens zal worden gestart met de sloop van het Post NL gebouw aan de zuidzijde van het station. De verwachting is dat alle werkzaamheden van het project Spoorzone in 2023 zijn afgerond en dat het per december 2022 mogelijk is de doorkoppeling van de regionale treindiensten mogelijk te maken en daarmee de treindiensten uit Programma Noord Nederland te laten rijden.

Ad 5 Bereikbaarheid Lauwersmeergebied
Bereikte resultaten / terugblik 2017:
Voor de deelprojecten herinrichting van de dorpen Adorp en Sauwerd, het uitvoeren van verbeteringsmaatregelen tussen Groningen en Winsum (buiten de bebouwde kommen) en de aanleg van een Fietsroute Plus tussen Groningen en

Winsum worden planologische procedures uitgevoerd en wordt grondaankoop voorbereid. Voor het deelproject Oostelijke ontsluitingsweg Bedum hebben Provinciale Staten een realisatiebesluit genomen. Hier zijn de vooronderzoeken die nodig zijn voor een wijziging van het bestemmingsplan gestart en de minnelijke grondverwerving is opgepakt. Voor het deelproject herinrichting kom Winsum zijn plannen gemaakt die aan de bevolking worden gepresenteerd. Naar verwachting kunnen Provinciale Staten begin 2018 hierover een besluit nemen.

Vooruitblik 2018:
Voor de Oostelijke ontsluitingsweg Bedum wordt de formele bestemmingsplan-procedure doorlopen. Voor de Fietsroute Plus tussen Groningen en Winsum wordt een provinciaal inpassingsplan doorlopen. Het is de bedoeling dat de herinrichting van Adorp en Sauwerd in uitvoering komt in 2018 en/of 2019. Daarbij worden de verbeteringsmaatregelen buiten de bebouwde kom meegenomen.

Ad 6 Bereikbaarheid Veenkoloniën
Bereikte resultaten / terugblik 2017:
De provincie Groningen heeft ProRail verzocht de aansturing van de planuitwerkingsfase en realisatie, beheer- en onderhoudsfases van de reactivering van de spoorlijn Veendam - Stadskanaal op zich te nemen. Het Ministerie van IenW, ProRail en de provincie Groningen hebben overeenstemming bereikt over het feit dat het baanvak de status Hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI) moet krijgen om dit mogelijk te maken. Daarbij is afgesproken dat voor IenW geen investeringskosten zijn verbonden aan de reactivering. De provincie is in gesprek met de STAR over de taakverdeling in de nieuwe situatie en de overdracht van het eigendom van het spoor die nodig is om het spoor te kunnen reactiveren voor regulier treinvervoer.

Vooruitblik 2018:
De planuitwerkingsfase wordt verder doorlopen.

Ad 7 A6/A7 Knooppunt Joure
Bereikte resultaten / terugblik 2017:
In oktober is het nieuwe knooppunt deels in gebruik genomen en in het najaar wordt er verder gewerkt aan de nieuwe aansluiting bij het oude verkeersplein.

Vooruitblik 2018:
De afrondende werkzaamheden – met name Langwarder Wielen en het viaduct Haskerveldweg - duren tot en met het eerste kwartaal 2018. Hierna wordt het project verder afgewikkeld.

Ad 8 N31 Traverse Harlingen
Bereikte resultaten / terugblik 2017:
De verdiepte ligging en het aquaduct zijn qua constructie gereed. In de zomer is gestart met de afbouw van de wanden en de opbouw van de rijbanen. In november kan het verkeer de weg deels en in december volledig in gebruik nemen.

Vooruitblik 2018:
Het weghalen van het bestaande talud en afrondende werkzaamheden is gestart in het najaar van 2017 en lopen door tot februari 2018. Het project wordt in het voorjaar contractueel op- en afgeleverd. Het afronden van het project is in 2018 de belangrijkste taak van de uitvoeringsorganisatie.

Ad 9 Gebiedsontwikkeling Noordoost-Fryslân/Centrale As

Bereikte resultaten / terugblik 2017:

De Centrale As is in 2016 opengesteld. In 2017 zijn verbeteringen/reparaties uitgevoerd en zijn de tijdelijke snelheidsbeperkingen ter hoogte van het aquaduct en in het noordelijkse deel opgeheven.

Vooruitblik 2018:

In 2018 zullen nog enkele afrondingen plaatsvinden. Er zal gemonitord worden hoe de intensiteiten op De Centrale As, maar zeker ook op het onderliggende wegennet zich ontwikkelen.

Ad 10 IGO Coevorden Stationsomgeving en Coevorden-Zuid

Bereikte resultaten/terugblik 2017:

Op 3 mei jl. is de Spoorboog Coevorden feestelijk geopend. Hierdoor wordt de Euroterminal Coevorden rechtstreeks met de spoorlijn Zwolle-Emmen verbonden en behoort het rangeren van de goederentreinen in het centrum van Coevorden tot het verleden. De realisatie van de Spoorboog maakt een herinrichting van het emplacement mogelijk. De aanbestedingen van de herinrichting van het emplacement en de bouw van de tunnel is in 2017 conform de planning gestart.

Vooruitblik 2018:

Vanaf augustus 2018 starten de uitvoeringswerkzaamheden in de stationsomgeving van Coevorden. In de periode augustus 2018 t/m september 2019 wordt het emplacament heringericht en de (ruwbouw van de) tunnel gerealiseerd. Aansluitend vindt de afbouw van de tunnel, de realisatie van de nieuwe P+R en fietsenstalling plaats. De realisatie van het nieuwe busstation en de inrichting van het stationsplein zal grotendeels in de eerste helft van 2020 plaatsvinden.

Ad 11 N381 Drachten-Drentse Grens

Bereikte resultaten / terugblik 2017:

De nieuwe weg is sinds 2016 in gebruik genomen. Het project kent een uitbreiding in de vorm van een verdubbeling tussen Donkerbroek en Oosterwolde. De watervergunning en omgevingsvergunning voor de verdubbeling N381 Donkerbroek – Oosterwolde zijn verleend. Met zes van de acht particuliere grondeigenaren is inmiddels overeenstemming bereikt over de grondaankoop. Er is gestart met het opstellen van het uitvoeringscontract verdubbeling N381 Donkerbroek – Oosterwolde.

Vooruitblik 2018:

Het contract voor de verdubbeling Donkerbroek – Oosterwolde wordt in het tweede kwartaal 2018 aanbesteed. Na de definitieve gunning zal de opdrachtnemer starten met de uitvoeringswerkzaamheden. Een aantal kleine restpunten uit fase 1 (verdubbeling Drachten – Donkerbroek) wordt afgerond.

Ad 12 Openbaar vervoer in de stad Groningen

Bereikte resultaten / terugblik 2017:

De maatregelen voor het openbaar vervoer zijn te onderscheiden in maatregelen die noodzakelijk zijn om de dienstregeling 2014 te kunnen rijden (1e tranche), maatregelen die noodzakelijk zijn om de snelheid en betrouwbaarheid van de dienstregeling te vergroten (2e tranche) en maatregelen die noodzakelijk zijn om het HOV goed te laten functioneren tijdens de aanleg van de Zuidelijke Ringweg en het openbaar vervoer efficiënter te maken (3e tranche). De eerste twee tranches zijn uitgevoerd. De uitvoering tranche 3 is gaande. Enkele onderdelen uit tranche 3, waaronder het busstation, zijn toegevoegd aan het project Groningen Spoorzone *(zie Ad 4).* Deze onderdelen volgen ook de planning van dit project en zijn naar verwachting uiterlijk 2023 afgerond.

Vooruitblik 2018:
Afronding van de maatregelen uit de derde tranche die niet meegenomen worden in het project Groningen Spoorzone.

Ad 13 Verbetering busverbinding corridor West

Bereikte resultaten / terugblik 2017:
Medio december 2016 is de onderdoorgang in de Eemsgolaan afgerond, zodat bus-, auto- en fietsverkeer zijn gescheiden. Hiermee is een belangrijke stap gezet in de verbetering van de doorstroming van en rondom de P+R Hoogkerk. Voor HOV Leek is tussen de gemeente en provincie een gezamenlijke projectorganisatie opgezet. Inmiddels zijn 3 van de 19 maatregelen van HOV Leek en het project fietsparkeren Marum gerealiseerd.

Vooruitblik 2018:
In 2018 wordt de uitvoering van de dan nog resterende maatregelen van HOV Leek en de optimalisatie rondom de P+R Hoogkerk voorzien, waaronder de aanleg van een nieuwe busafrit en P+R bij Leek.

Ad 14 Maatregelen kwaliteitsverbetering spoorverbinding Groningen-Bremen (Wunderline)

Bereikte resultaten / terugblik 2017:
In 2015 is door de Provinciale Staten van Groningen een planuitwerkingsbesluit genomen voor de eerste deel van de planuitwerkingsfase. Sindsdien zijn de onderzoeken naar kansrijke oplossingsrichtingen, om te komen tot een voorkeursvariant, afgerond. De onderliggende onderzoeken betreffen de verdieping op de mogelijkheden van de dienstregeling aan beide zijden van de grens en de daarvoor benodigde infrastructuur, de vervoerswaarde, de potentie voor het goederenvervoer, de exploitatiekosten en een kwalitatief sociaal economisch onderzoek voor het verkennen van mogelijke thema's voor grensoverschrijdende samenwerking. Daarbij zijn zowel de verantwoordelijke Duitse overheden betrokken in de stuurgroep en de spoorwegbeheerders ProRail en DB-netz voor het uitvoeren van de onderzoeken naar mogelijke dienstregelingen. Daarnaast is gewerkt aan de verder bestuurlijke betrokkenheid aan de Duitse zijde, het omgevingsmanagement en de communicatie. In het coalitieakkoord van de CDU en SPD is de ambitie van de Wunderline als volgt opgenomen *"Gemeinsam mit den Niederlanden wollen wir eine schnelle Bahnverbindung von Groningen über Leer und Oldenburg nach Bremen („Wunderline") vorantreiben".*
Provincie Groningen heeft zitting in de werkgroep herstel Friesenbrücke, waarin de voortgang m.b.t. de nieuwbouw van de brug wordt gemonitord. De brug zal volgens planning in het najaar van 2024 weer in gebruik worden genomen.

Vooruitblik 2018:
Als Provinciale Staten van Groningen in december van 2017 instemmen met de uitvoering van het tweede deel van de planuitwerkingsfase zal 2018 in het teken staan van uitvoering van dit deel van de planuitwerkingsfase. Op basis van die uitwerkingen wordt begin 2019 één voorkeursvariant aan Provinciale Staten voorgelegd met daaraan gekoppeld een realisatiebesluit.

Ad 15 N33 Zuidbroek-Appingedam

Bereikte resultaten / terugblik 2017:
Met de Startbeslissing op 26 augustus 2015 is de Tracéwetprocedure voor deze wegverbinding formeel gestart. In oktober 2017 is het concept verkenningenrapport/MER 1e fase opgeleverd. De oorspronkelijk datum van besluit voorgenomen Voorkeursalternatief in november is niet gehaald vanwege

de noodzaak voor nadere analyse en de opgave om binnen het taakstellend budget te komen.

Vooruitblik 2018:
Begin 2018 zal het voorkeursalternatief worden vastgesteld. Daarna zal het Ontwerp-Tracébesluit en de MER in 2018 ter visie worden voorgelegd. Het Tracébesluit wordt begin 2019 verwacht.