Van: Bestuur SNN

Onderwerp: Uitkomsten BO-MIRT 20 november jl. en inzet Noord Notaoverleg 25/11
Datum: vrijdag 22 november 2019 15:09:28
Bijlagen:
11e Voortgangsrapportage RSP-ZZL.pdf
Afsprakenlijst BO MIRT 20 en 21 nov 2019.pdf
Brief IenW aan IPO en provincies inzake nieuw afsprakenkader werken voor derden ProRail.pdf
Brief min I&M over PAS en PFAS nov 2019.pdf
Brief VKC IenW - inbreng NO MIRT 25 november.pdf
MIRT-brief I&M nov 2019.pdf
PvA MIRT-verkenning Paddepoelsterbrug def 191104.pdf
PvA Omgevingsagenda Noord.pdf
PvA regionaal MIRT-onderzoek Busbaanbrug.pdf
image001.png
image003.png
image004.png
image005.png
image006.png

Geachte leden,

Bijgaand zend ik jullie de uitkomsten van het BO MIRT op 20/11 jl. (incl. bijlagen) en de inbreng van Noord-Nederland t.b.v. het Notaoverleg op 25 november a.s.

Vriendelijke groet,

Annemay Bock
Bestuurs- en directiesecretaris
+31(0)6 1435 5833
bock@snn.nl
snn.nl
@HetSNN
Bezoekadres:
Leonard Springerlaan 15, Groningen
Postadres:
Postbus 779, 9700 AT, Groningen
SNN SAMENWERKINGSVERBAND NOORD-NEDERLAND
Wij stimuleren, faciliteren en verbinden

Van: Spakman J.
Verzonden: vrijdag 22 november 2019 14:11
Onderwerp: uitkomsten BO-MIRT

Geachte bestuurders,
Bijgaand stuur ik u de brief van min.I&M aan de Tweede kamer en de brief van SNN aan de vaste kamercommissie I&W (plus overige documentatie) waarmee u de Gemeenteraad c.q. Provinciale Staten kunt informeren over de uitkomsten van het BO-MIRT van 20 november j.l.

Ik wens u een prettig weekend.

Met vriendelijke groet,

Jan Spakman
Secretaris BC-MIRT N-NL
T. 050 - 316 4409
M. 06 - 150 68 199
E. j.spakman@provinciegroningen.nl

Op onze website kunt u lezen welke dienstverlening u van ons mag verwachten.
https://www.provinciegroningen.nl/servicenormen/

Elfde Voortgangsrapportage Regio Specifiek Pakket Zuiderzeelijn

Opzet voortgangsrapportage
Evenals eerdere jaren is ook deze voortgangsrapportage (VGR) met peildatum van 15 september 2019 beknopt van omvang gehouden. Op de website 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 meerdere 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 2019 gepresenteerde mijlpalen/planningen. De vooruitblik 2020 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 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.
Vanwege de uitspraak van de Raad van State over het Programma Aanpak Stikstof (PAS) wordt op dit moment gewerkt aan een nieuwe aanpak omtrent stikstof. Doordat er nog veel onduidelijkheden omtrent de nieuwe regelgeving zijn, is het op dit moment niet duidelijk wat in meer of mindere mate de gevolgen zijn bij met name infrastructurele projecten. Onduidelijkheid speelt ook bij de zogeheten PFAS-problematiek.

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 EZK.
In afstemming met het ministerie EZK is de looptijd van de uitvoering van het REP verruimd. Vanuit praktische overwegingen wordt deze verruiming toegepast op zowel het gedecentraliseerde als het regionale deel.

Projecten
Zoals in een eerdere VGR is gemeld zijn voor Fryslân alle middelen toegekend.
In 2019 heeft in Drenthe vanuit de gedecentraliseerde middelen nog geen toekenning aan projecten plaatsgevonden. Voor Groningen geldt dat er afgelopen jaar geen nieuwe projecten zijn toegekend.
Niettemin kan worden vastgesteld dat met 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 is in Groningen aan één project voor € 3,2 miljoen aan REP-middelen toegekend. Het betreft het project 'Cybersecurity Noord-Nederland'. Met deze en eerdere toekenningen is het grootste deel (95%) van de regionale Groningse REP-middelen vastgelegd in projecten. Het resterende budget bedraagt € 5 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 € 5 miljoen ingezet, waarvan € 3 miljoen voor de revitalisering van het Stadsbedrijvenpark en € 2 miljoen voor de upgrading van het TT circuit Assen. Voor de resterende €5 miljoen zijn uitgebreide projectplannen ingediend die voldoen aan het uitvoeringskader. Begin oktober buigt het college zich over deze aanvragen waarna in de tweede helft van november besluitvorming in de raad plaats vindt.

Het restantsaldo 2018 na aftrek van de REP-bijdrage voor Assen en Emmen was € 3,5 miljoen. In 2019 is € 300.000,- gereserveerd voor Skills4Future, een project om zowel de studenten mbo en hbo als huidige werknemers goed toe te rusten om in de industrie van morgen te kunnen werken. Van dit bedrag wordt € 75.000 ingezet voor de startfase. Het restant kan worden ingezet als cofinanciering van een aanvraag in het kader van het Regionaal Investeringsfonds (RIF) mbo. Daarnaast is € 300.000,- beschikbaar gesteld voor de Subsidieregeling Human Resource mkb Drenthe. Hiermee kan het mkb het personeelsmanagement professionaliseren en de inzetbaarheid van werknemers bevorderen. Voor de Subsidieregeling Slimme demonstratiefabrieken Drenthe is € 1,025 miljoen beschikbaar gesteld. Deze regeling is bedoeld om mkb-ers te stimuleren hun productieprocessen slimmer en schoner in te richten.

Het resterende budget bedraagt € 1,875 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
In 2019 heeft provincie Flevoland een beschikking afgegeven voor het project Integrale Gebiedsontwikkeling Schokland. Hiermee is € 2,5 miljoen uit het ESV deel van het ZZL-programma belegd (ESV staat voor Economisch Structuurversterking Programma). Voor de twee pijplijnprojecten MITC (Mobiliteit Infrastructuur Test Centrum) en Ontsluitingsweg bedrijventerrein MSNF (Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland) zal nog in 2019 respectievelijk € 3,5 miljoen en € 1,75 miljoen aan middelen vanuit het ESV deel beschikt worden, waarmee de ZZL-middelen voor de gemeente Urk volledig gecommitteerd zijn. Er resteert dan nog € 1,0 miljoen voor de gemeente Noordoostpolder vanuit het ESV deel, waarvoor in 2020 een keuze wordt gemaakt voor welk project dit zal worden ingezet. Het totaal aan ZZL-middelen zal dan belegd zijn.

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 2019:
De commissie Hertogh heeft haar aanbevelingen uitgewerkt in een Plan van Aanpak dat op 28 maart 2019 is gepresenteerd. Met het Plan van Aanpak is een uitgewerkte planning voor 2019 met een doorkijk voor de komende jaren gepresenteerd. Daarmee is een stabiele basis gelegd voor het verdere verloop van het project Aanpak Ring Zuid. Een belangrijk deel van de aanbevelingen van Hertogh is inmiddels geïmplementeerd en er is in het project belangrijke voortgang geboekt. De noordelijke damwand van de Verdiepte Ligging is aangebracht en ook de zuidelijke damwand vordert gestaag. En voorts is in de zomer van 2019 de Helperzoomtunnel ingeschoven.
In het Plan van Aanpak van de commissie Hertogh is ten aanzien van de financiële situatie op de langere termijn de procesafspraak gemaakt om hier voor het eind van 2019 tot een totaaloplossing te komen. De gesprekken hierover zijn buiten het project geplaatst en worden momenteel gevoerd door vertegenwoordigers uit de top van de moederorganisaties.

Vooruitblik 2020:
In 2020 worden de laatste compartimenten van de damwand aangebracht, waarna begonnen kan worden met de bouw van de Verdiepte Ligging. Ook wordt in het voorjaar van 2020 de Helperzoomtunnel open gesteld. Verder vinden werkzaamheden plaats op alle delen van het tracé van de Aanpak Ring Zuid.

Ad 2. Bereikbaarheid Leeuwarden

Bereikte resultaten / terugblik 2019:
De Haak om Leeuwarden, Westelijke Invalsweg en aquaduct Drachtsterweg zijn de afgelopen jaren al opengesteld voor het verkeer. In 2019 resteerde nog de oplevering van de biobased fietsbrug en afronding van enkele gebiedswerkzaamheden. De fietsbrug wordt in het laatste kwartaal van 2019 in gebruik genomen. Het project Bereikbaarheid Leeuwarden is daarmee gereed.

Ad 3. Bereikbaarheid Assen: FlorijnAs

De Blauwe As

Het project is in 2017 afgerond.

Stationsgebied

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

Bereikte resultaten / terugblik 2019:
Afgelopen jaar zijn de meeste werkzaamheden in de afrondende fase terechtgekomen. De meeste plantvakken zijn aangebracht, en deels voorzien van beplanting. De noordelijke terrassen zijn gereed en worden aan het eind van het jaar voorzien van de afdekkers. De oostzijde van het stationsgebied is opnieuw ingericht en hier is de meeste beplanting gepoot. Onlangs is gestart met het aanbrengen van de vliesgevel zodat er een afgeschermde stationshal ontstaat waar mensen beschut kunnen staan.

Vooruitblik 2020:
In 2020 worden de plantvakken definitief met groen en bomen ingeplant. Met deze laatste actie wordt het stations project afgerond.

Stadsboulevard en tunnel de Maten
Bereikte resultaten / terugblik 2019:
Dit jaar is er volop gebouwd aan de tunnel. Met als resultaat dat de tunnel eind 2019 opengaat voor verkeer. De faunatunnel is opgeleverd.

Vooruitblik 2020:
In het voorjaar wordt het licht kunstwerk onder de tunnel gerealiseerd.
Het project Dennenweg (onderdeel van de Stadsboulevard) gaat in voorbereiding en uitvoering.

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 2019:
In februari 2019 heeft de Raad van State een (tussen)uitspraak gedaan over de beroepsprocedures tegen het tracébesluit ESGL. Een drietal (van de zes) beroepen is op onderdelen gegrond verklaard. Het Tracébesluit is op deze punten nader onderbouwd en heeft geleid tot een herbesluit van de Staatssecretaris. Op 17 oktober is een (nieuw) tweede zitting bij de Raad van State. Voorlopig hindert het de uitvoering niet. De onderdoorgang Hurdegaryp is in september in gebruik genomen. Werkzaamheden aan verschillende overwegen, stations en treinbeveiliging in de provincie Fryslân schuiven door naar 2020. Een buitendienstregeling in het najaar kan niet volledig benut worden omdat bepaalde materialen voor de treindetectie niet tijdig geleverd konden worden. In Zuidhorn is het nieuwe spoorviaduct over de provinciale weg N980 succesvol uitgevoerd. In oktober 2019 wordt in Zuidhorn een nieuwe fietstunnel onder het dubbel spoor tracé ingeschoven. De uitvoering van de onderdoorgang in de Paterswoldseweg te Groningen verloopt volgens planning. In november wordt daar de oude busbaan (tijdelijke brugconstructie) opgebroken en de nieuwe busbaan over het, eveneens in november te plaatsen, nieuwe brugdek over de onderdoorgang Paterswoldseweg geplaatst. Verkeer kan deze eind 2019 gebruiken.

Vooruitblik 2020:
In 2020 worden de werkzaamheden afgerond. De spoorverdubbeling tussen Zuidhorn en Hoogkerk wordt afgerond en aangesloten op bestaande infrastructuur. De verwachting is dat de Extra Sneltrein Groningen – Leeuwarden (ESGL) eind 2020 rijdt.

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

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

2. Station Leeuwarden-Werpsterhoek
   Bereikte resultaten / terugblik 2019:
   Het project bestaat uit twee onderdelen/fasen te weten de onderdoorgangen en het feitelijke station. De onderdoorgangen zijn al in gebruik genomen. Ten noorden en zuiden van de onderdoorgangen liggen overwegen. Er is een start gemaakt met het opheffen van beide overwegen. Hiervoor wordt een overeenkomst opgesteld met het Rijk en ProRail.
   De evaluatie van de dienstregeling Leeuwarden – Zwolle heeft plaatsgevonden. Het toekomstige station Werpsterhoek ligt aan dit traject. Op basis van deze evaluatie, de ontwikkelingen van de woonwijk Zuidlanden naast de Werpsterhoek is de huidige verwachting dat er potentie is om het station te realiseren. In 2020 vindt naar verwachting de besluitvorming plaats over het stoppen van de Sprinter op het te bouwen station Werpsterhoeke. Dit heeft vooral te maken met de inpasbaarheid in de dienstregeling. De besluitvorming over de stop bij Werpsterhoek hangt dan ook nauw samen met de besluitvorming over de dienstregeling Leeuwarden - Zwolle als Zwolle-Herfte in 2021 klaar is.

   Vooruitblik 2020:
   Het opheffen van twee overwegen ten noorden en zuiden van de onderdoorgangen Werpsterhoek.

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 2019:
   In 2019 is vanuit de provincie Groningen opnieuw aangekaart dat een aantal van de perrons in de provincie te smal en daardoor onveilig zijn. Mede daarom is afgezien van het realiseren van een tijdelijke oplossing voor de nieuwe outillage. Dit betekent dat voorlopig op deze perrons nog de oude outillage gehandhaafd wordt door ProRail. Samen met ProRail is wel in kaart gebracht welke oplossingen er zijn om de perrons te verbreden. Het knelpunt van de smalle perrons is landelijk op de lijst gezet van de maatregelen in het kader van de motie inventarisatie regionale knelpunten (Sienot c.s., 2017) – niet prioritair. Tot nu toe heeft dit echter nog niet tot het beschikbaar komen van middelen voor verbreding geleid. Met de beschikbare middelen voor de uitbreiding van de fietsenstallingen bij station Groningen Noord is in 2019 het plan definitief gereed gemaakt voor realisatie.

   Vooruitblik 2020:
   Realisatie van de nieuwe outillage is afhankelijk van het beschikbaar komen van middelen om de smalle perrons aan te pakken. In de eerste

helft van 2020 zal de uitbreiding van de fietsenstallingen bij station Groningen Noord worden gerealiseerd.

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 2019:
   In 2019 zijn nog geen definitieve aanvragen ontvangen. Wel is er overleg met de provincie Drenthe en gemeente Noordenveld over de 3 laatste projecten waarvoor nog geen aanvraag is ingediend. Tegen deze achtergrond is verzocht de termijn waarbinnen projecten uit dit deelprogramma volgens de door Provinciale Staten vastgestelde voorwaarden moeten zijn gestart te verlengen tot 1 juli 2020.
   Verder zijn voorbereidingen getroffen om project 16, bushaltes N33 nabij Bareveld te reactiveren. De haltes zijn noodzakelijk voor de bediening door de Qliner 310 die per 15 december 2019 gaat rijden.
   Van de op 16 maart 2016 door Provinciale Staten van Groningen vastgestelde geactualiseerde lijst met 23 projecten zijn nu 6 projecten geheel afgerond.

   Vooruitblik 2020:
   De verwachting is dat in 2020 het gros van de projecten (14 van de 23) afgerond kunnen worden.

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 blad/pagina in het MIRT-overzicht.

Bereikte resultaten / terugblik 2019:

- Voor de realisatie van het project Hoogeveen is aanvullend budget nodig. Partijen zijn met elkaar in overleg om extra budget te organiseren. Vooruitlopend is ProRail gestart met conditionerende activiteiten zoals het verwerven van grond en het verleggen van kabels en leidingen van derden;

Vooruitblik 2020:

- Voorbereiding van de realisatie van de overweg- en tractiemaatregelen tussen Zwolle en Meppel;
- Vervolg van de voorbereidende werkzaamheden voor Hoogeveen;

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 2019:

Het project aanpassing en verlenging Vreding is in 2018 gereed gekomen en financieel afgesloten en wordt eind 2019 afgerekend met de provincie.
Projecten Boermarkeweg: Het project Boermarkeweg 1e fase is in 2013 afgerond en het project Boermarkeweg 2e fase zit momenteel in de ontwerpfase. De bestemmingsplanprocedure is in het tweede kwartaal van 2018 opgestart. In 2019 zijn het schetsontwerp en de uitgangspunten voor de reconstructie van de Boermarkeweg vastgesteld en wordt toegewerkt naar een voorlopig ontwerp. Hierbij gaat het niet meer alleen om de reconstructie van enkele kruispunten en de aansluiting van de Angelsloërdijk op de Van Schaikweg maar om een algehele reconstructie van de Boermarkeweg.
Het project aansluiting N34/N391 (Rondweg) wordt uitgevoerd door de provincie Drenthe waarbij de gemeente zorgt voor 1/3e deel cofinanciering in het kader van RSP Bereikbaarheid. Het project reconstructie aansluiting N34/N391 (Rondweg; ombouw tot Knooppunt Emmen West) bevindt zich in de voorbereidingsfase. Het bestemmingsplan is vastgesteld. De werkzaamheden zijn aanbesteed en gegund. Hopelijk kan eind 2019 gestart worden met de realisatie. De verwachte bouwtijd bedraagt 2 jaar. Het project Aansluiting N862/N391 (Rondweg) wordt ook uitgevoerd door de provincie Drenthe en de gemeente zorgt voor 1/3e deel cofinanciering in het kader van RSP Bereikbaarheid. Het project reconstructie N862/N391 (Rondweg; weg Emmen-Klazienaveen) is opgenomen in het 'Bereikbaarheidsakkoord N391 en N862 Emmen op hoofdlijnen' waarover de besluitvorming eind 2018 heeft plaatsgevonden. De ten aanzien van dit project reeds gemaakte RSP afspraken zijn in het Bereikbaarheidsakkoord bevestigd.

Vooruitblik 2020:

In 2020 zullen de verdere voorbereidingen getroffen worden voor de algehele reconstructie Boermarkeweg waaronder het project Boermarkeweg 2e fase. Uitvoering hangt af van beschikbare middelen en zal vermoedelijk gefaseerd plaatsvinden.
Er wordt gestart met de realisatie van het project Reconstructie aansluiting N34/N391 (Rondweg). Naar verwachting zal dit project eind 2021 klaar zijn.
Het project Reconstructie aansluiting N862/N391 (Rondweg) zal meer tijd kosten vanwege interactieve planvorming en vanwege de grootte en complexiteit van de

uitvoering van het 'Bereikbaarheidsakkoord N391 en N862 Emmen op hoofdlijnen' waar het project N862/N391 onderdeel van is geworden.

Ad 2 Spoorlijn Zwolle-Coevorden-Emmen

Bereikte resultaten / terugblik 2019:
De aanbesteding van het project 'Uitbreiding Emmen Zuid' met een tweede spoor en perron is gestart. De verwachte gunning is in april 2020. Verwachte ingebruikname van de extra capaciteit is Q4 2021.
ProRail heeft een definitief ontwerp gemaakt van het project 'Uitbreiding opstelcapaciteit Emmen'. Verder worden alle benodigde onderzoeken uitgevoerd.

Vooruitblik 2020:
Het project 'Uitbreiding Emmen Zuid' zal naar verwachting gegund worden in april 2020. Verwachte ingebruikname van de extra capaciteit is Q4 2021.
Het project 'Uitbreiding opstelcapaciteit Emmen' zal in 2020 worden aanbesteed en de verwachte in gebruik name is Q2 2021.

Ad 3 Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Heerenveen (investeringsagenda Drachten – Heerenveen)
Bereikte resultaten / terugblik 2019:
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. Dit project zit in de opstart van de realisatiefase.

Vooruitblik 2020:
Project komt verder in de realisatiefase en is naar verwachting eind 2022 gereed.

Ad 4 Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Groningen Centrale Zone
Bereikte resultaten / terugblik 2019:
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. Het eerste contract met grootschalig grondwerk is afgerond en in 2019 is gestart met de werkzaamheden uit het tweede grote contract, voor het spoorwerk.
Naast het Spoorcontract loopt de aanbesteding van het andere grote werk, het Stationscontract. De gunning hiervan wordt eind oktober 2019 verwacht.
Hiernaast is in 2019 het Post NL gebouw aan de zuidzijde van het station gesloopt. Meer informatie is te vinden op de website: http://www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone.

Vooruitblik 2020:
Voortzetting spoorwerkzaamheden op het nieuwe opstelterrein De Vork, de aanleg van het 4e perron bij Europapark en de aanleg van het 4e spoor tussen Europapark en het Hoofdstation. Bij een positief afronden van de aanbesteding van het Stationscontract, zal ook een aanvang gemaakt worden met de verbouw van het Hoofdstation (onder andere reizigerstunnel, fietstunnel, fietsenstalling, bustunnel en perrons & kappen). 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 2019:

N361
Het deelproject N361 Groningen - Adorp is in de zomer van 2019 uitgevoerd. Verder zijn de ruimtelijke procedures voor het deelproject N361 Sauwerd doorlopen en zijn de meeste gronden verworven. Voor een resterend stuk grond wordt een onteigeningsprocedure opgestart. Voor het deelproject Winsum is een realisatiebesluit genomen zodat gestart kan worden met de realisatiefase. Voor de Fietsroute Plus zijn veel gronden verworden, zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd en wordt gewerkt aan contractstukken. Ook zijn voorbereidende werkzaamheden aan groen en kabels en leidingen uitgevoerd. Omdat er sprake is van gecombineerde effecten van verschillende projecten op één bedrijf, is daar een overeenstemming bereikt over een bedrijfsverplaatsing van een melkveebedrijf.

Bedum
Voor het deelproject Oostelijke Ontsluitingsweg Bedum hebben Provinciale Staten een realisatiebesluit genomen in 2017. De procedure voor de wijziging van het bestemmingsplan is doorlopen, waarbij deze zonder bezwaar is vastgesteld. Er is voortgegaan met de minnelijke grondverwerving. Met ProRail is een overeenkomst gesloten voor de uitvoering van de spooronderdoorgang. Voor de Oostelijke Ontsluitingsweg Bedum heeft reconstructie van de St. Annerweg (N993) plaatsgevonden en is gestart met het zuidelijke deel van de Ontsluitingsweg.

Vooruitblik 2020:

N361
In 2020 wordt het deelproject N361 Sauwerd uitgevoerd. Voor het deelproject N361 Winsum worden de ontwerpen verder uitgewerkt, onderzoeken gedaan en ruimtelijke procedures opgestart. Van de Fietsroute Plus Groningen - Winsum wordt het eerste deel uitgevoerd: Groningen - Sauwerd. Ook worden de rotondes op de N361 bij Wehe-den Hoorn en Leens uitgevoerd, dit is iets vertraagd door een mislukte aanbesteding.

Bedum
Er wordt voortgegaan met de grondverwerving en de aanbesteding/uitvoering van de spooronderdoorgang. Ook wordt gestart met de bouw van de brug over het Boterdiep.

Ad 6 Bereikbaarheid Veenkoloniën/reactivering van de spoorlijn Veendam-Stadskanaal

Bereikte resultaten / terugblik 2019:
Provinciale Staten hebben 27 mei 2019 het realisatiebesluit genomen om de spoorlijn te reactiveren. De provincie heeft dit besluit genomen nadat er met diverse partijen overeenstemming kon worden bereikt, waaronder met het van Ministerie van IenW en ProRail over reactivering van de spoorverbinding als onderdeel van de Hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI) en met de Stichting Stadskanaal Rail (STAR) als eigenaar en gebruiker van het tracé.
De provincie heeft een oplossing laten uitwerken met als doel dat de STAR kan blijven rijden zonder dat de veiligheid in het geding komt. Uitgangspunt daarbij is dat de STAR en vervoerder Arriva afzonderlijk van elkaar gebruik maken van de spoorlijn doordat er twee zogenaamde bedrijfstoestanden zijn: een 'STAR-stand' en een 'Arriva-stand'. ProRail heeft aangegeven dat deze oplossing juridisch toegestaan is. De provincie en het ministerie van lenW benaderen de ILT over de technische aspecten van de reactivering. De ILT zal zekerheid moeten bieden over de condities waaronder STAR het gebruik met historisch materieel over deze lijn kan doorzetten.

Vooruitblik 2020:
Vanwege de eerdere onzekerheid over de wettelijke spoorstatus en daarmee de medewerking van ProRail konden niet alle stappen in samenwerking met ProRail doorlopen worden. ProRail heeft na het realisatiebesluit opdracht van de provincie gekregen om de voorkeursoplossing van de provincie uit te werken.
ProRail zal in 2020 aan de slag zijn met het uitwerken van de voorkeursoplossing om achtereenvolgens een voorkeursbeslissing en projectbeslissing volgens de ProRail-kernprocessen te nemen. Er zal in dit kader onderzoek plaatsvinden naar de vraag wat er in de praktijk nodig is om aparte bedrijfstoestanden voor STAR en Arriva te realiseren. Tijdens het onderzoek naar de voorkeursoplossing is geconstateerd dat er goede kansen zijn om Stadskanaal per sneltrein te gaan bedienen in plaats van per stoptrein. De mogelijkheden hiervan zullen parallel aan de bovengenoemde uitwerking worden onderzocht.

Ad 7 A6/A7 Knooppunt Joure

Bereikte resultaten / terugblik 2019:
In 2017 is het knooppunt deels al in gebruik genomen. In 2018 is het volledige wegenwerk afgerond en is de nieuwe verkeersstructuur in gebruik. In 2019 heeft en vindt er nog enige afronding plaats, gedacht moet worden aan o.a. herstellen van asfalt, afwerken van bermen en groen.

Vooruitblik 2020:
N.v.t. Het project is opgeleverd en volledig in gebruik genomen.

Ad 8 N31 Traverse Harlingen

De nieuwe, verdiepte en verbrede N31 is eind 2017 in gebruik genomen. Het werk aan de gemeentelijke wegen en de groene inrichting van het gebied rondom de Traverse zijn in 2018 afgerond. Het project is daarmee afgerond.

Ad 9 Gebiedsontwikkeling Noordoost-Fryslân/Centrale As

De Centrale As is in 2016 opengesteld. Het project is daarmee afgerond.

Ad 10 IGO Coevorden Stationsomgeving en Coevorden-Zuid

Bereikte resultaten/terugblik 2019:
In 2019 is de stationsomgeving (P+R, busstation en fietsstalling) heringericht en de afbouw van de tunnel gestart.

Vooruitblik 2020:
Afronding van de laatste werkzaamheden vindt in de eerste helft van 2020 plaats.

Ad 11 N381 Drachten-Drentse Grens

Bereikte resultaten / terugblik 2019:
De nieuwe weg is sinds 2016 in gebruik genomen. Het project kent een uitbreiding in de vorm van een verdubbeling tussen Donkerbroek en Oosterwolde. Dit deel is in 2019 volop in uitvoering.

Vooruitblik 2020:
De verdubbeling tussen Donkerbroek en Oosterwolde wordt opengesteld voor het verkeer.

Ad 12 Openbaar vervoer in de stad Groningen

Bereikte resultaten / terugblik 2019:
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 2020:
Afronding van de maatregelen uit de derde tranche die niet meegenomen worden in het project Groningen Spoorzone. Het betreft hier de maatregelen rondom het UMCG Noord. Deze werkzaamheden zijn afgestemd met andere werkzaamheden die rondom het UMCG dienen plaats te vinden, dit om werk met werk te maken en om er voor te zorgen dat de verkeersdoorstroming rond het UMCG voldoende geborgd blijft.

Ad 13 Verbetering busverbinding corridor West
Bereikte resultaten / terugblik 2019:
In 2016 is de onderdoorgang in de Eemsgolaan afgerond, zodat bus-, auto- en fietsverkeer zijn gescheiden. In 2018 is ook het nabijgelegen rotondecomplex aangepakt en zijn de werkzaamheden in Hoogkerk afgerond. 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. Nog dit jaar worden de resterende maatregelen van HOV Leek in gebruik gesteld. Het project fietsparkeren Marum is reeds gerealiseerd.

Vooruitblik 2020:
In 2020 worden de laatste afrondende werkzaamheden van de uitvoering van HOV Leek voorzien.

Ad 14 Maatregelen kwaliteitsverbetering spoorverbinding Groningen-Bremen (Wunderline)
Bereikte resultaten / terugblik 2019:
Uit de diverse onderzoeken van ProRail en DB Netz zijn drie voorkeursalternatieven naar voren gekomen waarbij in 3 bouwstappen een kortere reistijd per trein tussen trein Groningen-Bremen gerealiseerd kan worden. Provinciale Staten hebben op 19 december 2018 een realisatiebesluit genomen voor bouwstap 1 en 2 van het project Kwaliteitsverbetering van de spoorverbinding Groningen-Bremen (Wunderline). Hiermee is dan de planuitwerkingsfase van de bouwstappen 1 en 2 afgesloten en is geld beschikbaar gekomen om de voorbereiding van bouwstap 1 te starten. In februari 2019 zijn met diverse partijen overeenkomsten gesloten om een goede samenwerking mogelijk te maken. Hierbij is onder meer met de regionale partners (gemeenten) een overeenkomst ondertekend om onderzoek te doen naar de mogelijkheden om de ketenmobiliteit op de stations langs de spoorlijn te versterken. Tenslotte is er veel inzet gepleegd op het verkrijgen van commitment van de Duitse en Europese partners voor medefinanciering van zowel de investerings- als exploitatiekosten van de voorkeursvariant.
De Provincie Groningen heeft verder 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, op het moment dat stap 1 ook afgerond is. Daarna zal de herstelde verbinding een kortere reistijd hebben dan voordat de Friesenbrücke werd beschadigd.

Vooruitblik 2020:
In 2020 wordt het volgende beslismoment over bouwstap 1 voorzien, zowel aan Nederlandse als Duitse kant waarbij wordt besloten over het beschikbaar stellen van middelen voor de feitelijke bouw van bouwstap 1 door DBNetz en ProRail. Aansluitend zal gewerkt worden aan de voorbereidingen van bouwstap 2, om in 2025 ook met de realisatie van bouwstap 2 te kunnen starten.

Ad 15 N33 Zuidbroek-Appingedam

Bereikte resultaten / terugblik 2019:
Eind 2018 is het voorkeusalternatief door Provinciale Staten vastgesteld en in 2019 is er gewerkt aan de OTB en het landschapsplan. Net als in de verkenningsfase is ook nu de omgeving hier nauw bij betrokken. Eén van de opdrachten was om bij de aansluiting bij Appingedam de route richting Woldweg / Centrum Overdiep aantrekkelijk te maken.
Het voorkeursalternatief is geoptimaliseerd en de ontsluitingen zijn in nauw overleg met de gemeenten verder uitgewerkt.

Vooruitblik 2020:
Begin 2020 zal de OTB fase worden afgerond en deze zal vervolgens ter inzage worden gelegd. Dit moet eind 2020 leiden tot een TB.

Afsprakenlijst Bestuurlijk Overleggen MIRT, 20 en 21 november 2019

Generieke, nationale afspraken

1.	**Minder Hinder** *Nationaal* ❖ Rijk en regio en stellen vast dat verkeershinder door werkzaamheden van de verschillende infrabeheerders komend decennium zonder aanvullende maatregelen fors zal toenemen en (h)erkennen de urgentie en het gezamenlijk belang bij het substantieel beperken van de hinder voor de komende 10 jaar. ❖ Rijk en regio delen de gezamenlijke ambitie om de hinderopgave te verbinden met de beleidsdoelen op het gebied van veiligheid, bereikbaarheid en duurzaamheid in lijn met de Schets Mobiliteit 2040. ❖ Rijk en regio spreken af om de gezamenlijk hinderaanpak jaarlijks te agenderen op het Bestuurlijk Overleg MIRT en zetten samen in op een uitwerking op basis van de volgende uitgangspunten: • de programmering van werkzaamheden van infrabeheerders wordt nog verder vooruit in de tijd en multimodaal afgestemd; • bestaande samenwerkingsverbanden op het gebied van verkeers-en mobiliteitsmanagement en data/smart mobility worden gebruikt; • aanvullende multimodale maatregelen zijn gericht op duurzame gedragsverandering van burgers en bedrijven en worden beoordeeld op hun bijdrage aan de beleidsdoelen veiligheid, bereikbaarheid en duurzaamheid alsmede de kosteneffectiviteit; • waar mogelijk worden financiële middelen van Rijk en regio uit de gebiedsprogramma's en de afzonderlijke infraprojecten afgestemd ingezet voor project overstijgende regionale en, indien nodig, regio overstijgende maatregelen; • versneld digitaliseren en verbeteren datakwaliteit, waardoor slimme diensten voor burgers en bedrijven in het kader van smart mobility beschikbaar kunnen komen; • Rijk en regio ontwikkelen een gezamenlijke communicatiestrategie en communicatieaanpak, waarbij het Rijk bereid is de landelijke regie op zich te nemen. ❖ Per landsdeel en regio zullen dit nader worden uitgewerkt in concrete afspraken. Bovenregionale afstemming is daarbij van belang.
2.	**Vrachtwagenheffing** ❖ Rijk en regio zijn overeengekomen mogelijke uitwijk van het vrachtverkeer te monitoren. Hierbij zal het Rijk ten minste 1 jaar voorafgaande aan invoering een nulmeting laten uitvoeren en in ieder geval voor een periode van 3 jaar na invoering van de vrachtwagenheffing metingen laten uitvoeren op het monitoringsnetwerk. Daarna zal na overleg met de regio worden bezien of langer monitoren noodzakelijk is. ❖ Het Rijk betrekt de regio bij de verdere uitwerking van de monitoring. Daarbij is het uitgangspunt dat het Rijk de kosten draagt voor de benodigde additionele tellocaties die moeten worden ingericht om te kunnen meten en monitoren. Een eerste versie van het monitoringsnetwerk is de afgelopen maanden uitgewerkt. Dit zal nog worden uitgebreid n.a.v. de reacties vanuit de regio. ❖ Als in de praktijk toch ongewenste uitwijk plaatsvindt, kan het Rijk indien nodig een weg opnemen in of verwijderen uit het heffingsnetwerk. Rijk en de regio hebben afgesproken om de tijd dat ongewenste uitwijk optreedt zo kort mogelijk te houden. Dit wordt nader uitgewerkt door het Rijk waarbij de regio wordt betrokken. Daarnaast zullen nadere afspraken worden gemaakt over andere mogelijke passende maatregelen. ❖ Het Rijk formeert een centraal punt om alle informatie, communicatie en besluiten ten aanzien van de vrachtwagenheffing te coördineren en waar nodig af te stemmen met de regio. ❖ Zowel Rijk als regio onderschrijven het belang van de beschikbaarheid van de data uit de on-board-units voor verkeersmanagement-doeleinden. Het Rijk zal zich hiervoor inspannen, binnen de kaders van de EETS-richtlijn.

3.	**Werken voor derden (door ProRail)** ❖ Het ministerie van IenW en de provincies komen het door het ministerie voorgestelde nieuwe afsprakenkader voor werken voor derden door ProRail overeen, in combinatie met de hieronder genoemde punten: • Het afsprakenkader is ook van toepassing op spoorkruisingen met wegverkeer. Daarbinnen gelden nog enkele specifieke uitgangspunten in relatie tot het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) en overige, door derden geïnitieerde overwegprojecten. • Het afsprakenkader geldt vanaf heden voor nieuwe initiatieven of lopende initiatieven waarvoor nog geen bestuurlijke afspraken zijn gemaakt over de verdeling van kosten en risico's en het opdrachtgeverschap. • Voor lopende hoofdspoorweginfrastructuur-projecten (HSWI-projecten) in de realisatiefase waarvoor in bestuurlijke afspraken vooruit is verwezen naar het nieuwe kader geldt dat het Rijk hiervan de vervangingskosten op zich neemt. Voor lopende HSWI-projecten die nog niet in realisatie zijn, maar waarvoor eerder al bestuurlijke afspraken zijn gemaakt, zal het ministerie van IenW bij de overgang naar de volgende fase (naar planuitwerking of realisatie) met de betreffende provincie bezien wat het nieuwe kader voor de reeds gemaakte financiële afspraken betekent. • Het ministerie van IenW richt een proces in om samen met provincies, andere opdrachtgevers en ProRail te verkennen op welke wijze de sturingsrelatie tussen de opdrachtgevers en ProRail als opdrachtnemer verstevigd kan worden, teneinde de sturing op kosten- en risicobeheersing te verbeteren. • In dit proces wordt ook gewerkt aan het ontwikkelen van een methodiek om de in het voorstel genoemde experimenten te kunnen doen met afkoop van risico's in de aanlegfase (ook voor spoorkruisingen). • Bovengenoemd proces is erop gericht om binnen een redelijke termijn oplossingen te vinden die voor alle betrokken partijen acceptabel zijn. Het streven is daarover uiterlijk bij Bestuurlijke Overleggen MIRT van najaar 2020 te kunnen besluiten. • Het nieuwe afsprakenkader wordt na een periode van twee jaar geëvalueerd.

Bestuurlijk Overleg MIRT Zuidwest-Nederland

1.	**Minder Hinder** *Zeeland* ❖ Voorstel aan bestuurlijk RVT overleg is dat het RVT een Regionaal Data Team (RDT) gaat coördineren dat belast wordt met de opgave Digitaal op Orde (de basis voor de slimme Minder Hinder diensten). ❖ Tegelijkertijd loopt een traject om als Zeeuwse wegbeheerders de planning van wegwerkzaamheden verder vooruit in de tijd met elkaar af te stemmen. Samenwerking met kabel- en leidingenbedrijven is aan de orde. ❖ Verder wordt een gezamenlijke communicatiestrategie ontwikkeld richting de weggebruiker. *Zuid-Holland* ❖ Specifiek voor landsdeel Zuidelijke Randstad spreken Rijk en regio af: ❖ Rijk en regio onderschrijven de noodzaak om in Zuid-Holland een projectoverstijgende hinderaanpak te organiseren op (sub-)regionaal niveau ❖ Rijk en regio stellen een gezamenlijke Bereikbaarheidsaanpak Zuidelijke Randstad voor 2020-2030 op, aan de hand van een groeimodel zoals omschreven in de startnotitie ''Gezamenlijke Bereikbaarheidsaanpak Zuidelijke Randstad", dat toewerkt naar de gezamenlijke ambitie waarin de beheer- en onderhoudsopgave en inzet op structurele gedragsverandering en mobiliteitstransitie zijn geïntegreerd; ❖ De aanpak voorziet er in dat enerzijds de programmering en planning van werkzaamheden van verschillende infrabeheerders nog beter, verder vooruit in de tijd en multimodaal wordt afgestemd en anderzijds voorafgaand aan die werkzaamheden structurele gedragsverandering wordt gestimuleerd vanuit lopende programma's en projecten; ❖ Rijk en regio spreken af om ten behoeve van de hinderaanpak op korte termijn een bekostigingsvoorstel uit te werken (gereed maart 2020). Naast de lopende programma's en reguliere minder hinder budgetten voorkomend uit projecten, wordt er gestreefd naar een model waarbij, afhankelijk van het soort project, een % van het budget ingezet wordt voor hinderbeperking. Binnen de hinderaanpak zal worden ingezet op kosteneffectieve maatregelen. Bij voorkeur worden maatregelen geselecteerd die een structurele gedragsverandering (duurzame mobiliteit) met zich mee kunnen brengen, mits ze ook effectief zijn met het oog op de doelstelling minder hinder. ❖ De samenwerkingspartners Rijkswaterstaat, Provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, gemeente Rotterdam, gemeente Den Haag, Prorail, HTM, RET, NS, Verstedelijkingsalliantie en het Havenbedrijf Rotterdam geven gezamenlijk opdracht aan een procesmanager deze bereikbaarheidsaanpak verder uit te werken. ❖ De procesmanager krijgt de opdracht om: In het eerste kwartaal van 2020 een voorstel te doen voor 1) de te nemen maatregelen om hinder te beperken en om de mobiliteitstransitie te bewerkstelligen 2) de financiering en 3) de governance, ter versterking of vervanging van de huidige structuren; ❖ Daarbij gebruik te maken van de kennis en kunde van bestaande samenwerkingsverbanden in de Zuidvleugel, te weten BEREIK! (verkeersmanagement), Verkeersonderneming en Bereikbaar Haaglanden en Rijnland (mobiliteitsmanagement); ❖ Het werken in project overstijgende gebieden/sub-regio's verder uit te werken ❖ Zorg te dragen voor tijdige besluitvorming bij de samenwerkingspartners in dit kader. ❖ Vooruitlopend op deze besluitvorming wordt in reeds opgestarte projecten door samenwerkingspartners intensievere samenwerking ingezet waarvan de leerervaringen worden meegenomen in de uit te werken aanpak.
2.	**Slimme en Duurzame Mobiliteit** **Klimaatakkoord** *NAL*

	❖ Rijk en regio werken samen aan het stimuleren van elektrisch vervoer. Als onderdeel van het Klimaatakkoord is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld door de Elektrisch Vervoer sector, netbeheerders, decentrale overheden en het Rijk. De agenda bevat afspraken die zorgen dat laadinfrastructuur geen drempel vormt voor de verdere uitrol van elektrisch vervoer. ❖ Rijk en regio zetten een landelijk dekkend systeem op van regionale samenwerkingsverbanden om gemeenten te ondersteunen bij de plaatsing van laadinfrastructuur en de afspraken uit de NAL uit te kunnen voeren. Rijk en Regio streven ernaar om voor het einde van 2019 de samenwerking in bestuursovereenkomsten vast te leggen. ❖ Het Rijk draagt landelijk € 15 miljoen procesgeld bij aan de opzet en verdere ontwikkeling van de regionale samenwerkingsverbanden op basis van een 50/50 verdeling tussen Rijk en Regio. Over de verdeling van de Rijksbijdrage worden nadere afspraken gemaakt in de Bestuursovereenkomsten. ❖ Zeeland heeft in het kader van de Regionale Energiestrategie (RES) een prognose en roadmap voor laadinfrastructuur opgesteld. In de NAL-regio Zuidwest-Nederland zal Zeeland een voortrekkersrol op zich nemen t.a.v. toeristisch gebruik en daar landelijk een voorbeeldfunctie in vormen. *Zero Emissie-zones/ Regionale logistiek* ❖ Rijk en Regio streven naar het instellen van een ZE zone voor stadlogistiek in minimaal 8 gemeenten in de provincie Zuid-Holland in 2025 en ondersteunt de gemeenten met deze ambitie. ❖ Voor het invoeren van nul emissie zones in de grote steden in de provincie zullen Rijk en regio gezamenlijk werken aan het opstellen van een regionale vertaling van de nationale uitvoeringsagenda voor de periode 2020-2025. ❖ Onderdeel hiervan is het ontwikkelen van een stappenplan ter ondersteuning van de gemeenten en bedrijven op strategisch niveau bij het invoeren van ZE zones en het verrichten van de noodzakelijke onderzoeken op regionaal niveau om tot invoering van deze zones te komen. ❖ Rijk en regio spreken af een Plan van Aanpak op te stellen voor een integrale regionale logistieke aanpak gericht op bereikbaarheid en duurzaamheid. De bekostiging en het opstellen van een regionale vertaling zijn onderdeel van de uitvoeringsagenda ZE zones voor stadslogistiek. Hiertoe zal een concrete opdracht worden opgesteld. Voor het uitvoeren van benodigde acties reserveert het Rijk maximaal €50.000,- incl BTW onder voorbehoud van minimaal 50/50 cofinanciering. *Fietsparkeren* ❖ Rijk en regio blijven samenwerken om meer mensen gebruik te laten maken van de fiets en de fiets-treinreis te bevorderen. Zij doen dit door voldoende fietsparkeerplaatsen ter beschikking te stellen. ❖ Bij de besteding van extra Rijksmiddelen vanuit het Klimaatakkoord zal de nadruk meer dan tot nu toe komen te liggen op hogere benutting van bestaande capaciteit en innovaties in het fietsparkeren. Het Rijk zal de medeoverheden hierover voor 1 januari 2020 informeren waarbij is afgesproken dat projecten met veel impact, goede kosten-baten verhouding en die snel te realiseren zijn, voorrang hebben. *Fietsstimulering* ❖ Rijk en regio zetten in op fietsstimulering en dragen daarmee bij aan het landelijke doel om 200.000 extra forenzen op de fiets te krijgen. *Vergroenen wagenparken* ❖ Het Rijk neemt het initiatief om samen met het landsdeel Zuid-West Nederland te verkennen wat er nodig is voor de implementatie van de Europese Clean Vehicles richtlijn. *Werkgeversaanpak*

	❖ In het gebiedsgericht programma "MoVe" wordt voor de periode 2020-2021 onder andere via de werkgeversaanpak invulling gegeven aan de afspraken uit het klimaatakkoord over verduurzaming van werkgerelateerde mobiliteit.
3.	**Slimme en Duurzame mobiliteit** **Smart Mobility** *Digitalisering* ❖ Rijk en regio geven gezamenlijk de noodzakelijke bestuurlijke aandacht, sturing en prioriteit aan data als nieuwe, vijfde modaliteit; ❖ Rijk en regio werken gezamenlijk aan een aanpak Digitalisering als vertrekpunt voor de vorming van een data-organisatie en centrale expertise in de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag/Zuid Holland (MRDH/ZH) respectievelijk Zeeland. ❖ De regio committeert zich hierbij aan de inzet van eigen personele middelen voor implementatie, de totstandkoming van de benodigde instrumenten, kennisopbouw en standaardisatie van een Regionaal Data Team; uitgangspunt is de inzet van 4 fte in de MRDH/ZH respectievelijk 2 fte in Zeeland. ❖ Het Rijk reserveert hiervoor vanuit haar landelijke verantwoordelijkheid voor de komende 4 jaar, per jaar €170.000 voor MRHD/ZH. Voor Zeeland reserveert het Rijk voor deze periode € 125.000 per jaar voor dezelfde doeleinden. *iVRI'S* ❖ De regionale overheden in het landsdeel Zuidwest Nederland hebben de ambitie om richting ultimo 2023 nieuwe iVRI's te realiseren. Het Rijk draagt vanuit haar landelijke verantwoordelijkheid bij aan het realiseren van deze ambitie. Rijk en regio maken daartoe nadere afspraken over proces, inhoud, voorwaarden en financiële verdeling. *Voortgang I-diensten* ❖ Rijk en regio nemen kennis van de intenties in dit landsdeel voor mogelijke toekomstige afname van uiteenlopende iDiensten. Regio beslist en financiert uit eigen middelen het al of niet afnemen van deze iDiensten. Het Rijk financiert landelijke expertise om afname van iDiensten door regio's te ondersteunen en reserveert hiervoor in 2020-2021 voor alle landsdelen tezamen in totaal €750.000; ❖ Rijk en regio spreken af de voortgang periodiek ambtelijk en bestuurlijk te bespreken. *Connected Transport Corridors (CTC) Groot Rotterdam en Zeeland* ❖ Rijk en regio besluiten tot implementatie van de Connected Transport Corridors in de MRDH/Zuid Holland en Zeeland. ❖ De regio MRDH/Zuid Holland investeert €1.2 miljoen tot einde 2021; ❖ Regio Zeeland investeert €1 miljoen tot einde 2022 (inclusief financiering en aansturing door Zeeland Connect), onder voorbehoud van goedkeuring van Raden en Staten; ❖ Het Rijk zet tot eind 2021 vanuit haar nationale verantwoordelijkheid voor de Connected Transport Corridors € 920.000 in voor alle Connected Transport Corridors tezamen, waarbij regelmatig wordt afgewogen welke corridor de meeste ondersteuning behoeft. *Landelijke Krachtenbundeling in Smart Mobility en Human Capital Agenda* ❖ Rijk en Regio committeren zich aan de afgesproken ambities en principeafspraken voor hun onderlinge samenwerking in "Krachtenbundeling Smart Mobility" door inzet van mensen en middelen in de prioritaire thema's ('krachtenbundels') en netwerken om afstemming te borgen; ❖ Rijk en Regio organiseren en ondersteunen de kennisuitwisseling, afstemming, en samenwerking hierop gezamenlijk. De hieraan verbonden kosten voor alle landsdelen gezamenlijk bedragen in totaal €2,3 miljoen voor de periode tot en met 2023. Het Rijk reserveert 50% van dit bedrag (€ 1.15 miljoen) en vraagt aan de vijf landsdelen om gezamenlijk de andere 50% bij te dragen; ❖ Rijk en Regio ondersteunen de vorming van een Human Capital Agenda en starten - als eerste stap - met een inventarisatie om aanwezige en ontbrekende kennis en

	competenties gestructureerd in beeld te brengen als basis voor gezamenlijke vervolgacties in 2020 gericht op opleidingen, werkgeverschap en arbeidsmarkt.
4.	**Slim en Duuraam** **Verkeersveiligheid** *Mono Zakelijk* ❖ Rijk en regio spreken af de MONO Zakelijk campagne uit te dragen via de regionale werkgeversaanpak. Op korte termijn worden afspraken gemaakt hoe daar invulling aan te geven en wordt verkend welke kansen er nog meer liggen om verkeersveiligheid te verbeteren door inzet van de werkgeversaanpak. *Veilig Fietsen naar school* ❖ De gemeenten Leiden, Den Haag, Maassluis en Rotterdam hebben interesse in het uitvoeren van één of meerdere innovatieve, opschaalbare pilots in het kader van het thema "Veilig fietsen naar school". Samen met maatschappelijke partners worden deze pilots in de loop van 2020 geconcretiseerd, met nadere afspraken over inhoud, financiering, uitvoering en monitoring. Verdeelsleutel die is afgesproken is 50% Rijk en 50% gemeenten voor het uitvoeren en monitoren van de pilots.
5.	**Slimme en Duurzame mobiliteit** **Fiets** *Snelfietsroutes* ❖ Tijdens het BO MIRT van 2018 is een reservering van € 1,857 mln. gemaakt voor de MRDH voor de snelfietsroute Greenport Westland-Rotterdam. Ik zet deze reservering om in een definitieve toezegging. De MRDH ontvangt € 1,857 mln. inclusief BTW voor de snelfietsroute Greenport Westland-Rotterdam. ❖ Tijdens het BO MIRT van 2018 is een reservering gemaakt van € 1,857 mln. incl. BTW voor de provincie Zeeland voor de snelfietsroute Zelzate-Terneuzen. Ik zet deze reservering om in een definitieve toezegging. De provincie Zeeland ontvangt € 1,857 mln.inclusief BTW voor de realisering van snelfietsroutes. *Fietsparkeren* <u>Afspraken specifiek voor de provincie Zuid-Holland</u> ❖ Rijk en regio spreken de bereidheid uit samen te investeren in de bouw en onderhoud van nieuwe stallingen op de stations Leiden Centraal (centrumzijde, gebouw De Geus) en Dordrecht-zuidzijde, en maken hiervoor financiële reserveringen. ❖ Rijk en regio investeren samen, op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent, in de realisatie van nieuwe fietsenstallingcapaciteit op station Boven-Hardinxveld en maken hiervoor financiële reserveringen. <u>Afspraken specifiek voor de MRDH</u> ❖ Rijk en regio investeren samen, op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent, in de realisatie van nieuwe maaiveldstallingcapaciteit aan de noordzijde van station Rotterdam Centraal.
6.	**Slimme en Duurzame mobiliteit** *Onderwijsaanpak* ❖ Zuidelijke Randstad en Rijk spreken af om, onder coördinatie van de MRDH, vóór het BO MIRT van voorjaar 2020 een plan van aanpak op te stellen om de drukte in de hyperspits te verlichten. Met daarin in ieder geval een aanpak gericht op de onderwijsinstellingen om zo het aantal studenten in de hyperspits terug te brengen. Wanneer hier kosten voor gemaakt moeten worden spreken Rijk en de MRDH af de kosten voor het onderzoek op basis van 50/50 te financieren, met een maximum op 50.000 euro (inclusief BTW).
7.	**Slimme en Duurzame mobiliteit** *Overige afspraken*

	❖ Rijk en beide regio's in landsdeel Zuid West maken in de eerste helft van 2020 nadere afspraken over een eenduidige monitoring en evaluatie van Slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit, waarbij tenminste afspraken worden gemaakt over indicatoren, taakverdeling, databronnen en data uitwisseling ten behoeve van de jaarlijks op te stellen KEV, Voortgangsmonitor en andere verplichtingen voortkomend uit het Klimaatakkoord. ❖ Alle rijksbijdragen zijn inclusief BTW, tenzij anders aangegeven
8.	**MoVe** *KTA* ❖ Rijk en regio hebben binnen het gebiedsgericht Bereikbaarheidsprogramma MoVe een adaptieve Korte Termijn Aanpak (KT-Aanpak) 2020-2022 uitgewerkt die aansluit op de voor dit gebiedsprogramma geformuleerde ambities en opgaven. ❖ Rijk en regio nemen nu een besluit voor die maatregelen en aanpakken uit de KT-Aanpak waarvan de voorbereiding en/of uitvoering in 2020 kan worden gestart.. De uitvoering van deze maatregelen kan doorlopen in de periode 2021-2022. Het totaal van de aan dit besluit verbonden budget betreft maximaal 47,7 miljoen euro, verdeeld naar rijk 15,0 miljoen (inclusief BTW), MRDH 17,9 miljoen en PZH 10,4 miljoen. De bijdragen van derden is 4,4 miljoen. ❖ Daadwerkelijke toekenning van middelen en start uitvoering vindt plaats op basis van geaccordeerde projecten. ❖ Rijk en Regio spreken af om de KT-Aanpak in 2020 gezamenlijk verder door te ontwikkelen gericht op besluitvorming op het BO MIRT najaar 2020 over een pakket voor 2021-2023. Daarvoor wordt de huidige lijst als het vertrekpunt genomen. *Adaptieve ontwikkelstrategie* ❖ Rijk en regio stellen de Adaptieve Ontwikkelstrategie Metropolitaan OV en het Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad vast. ❖ Het streven is om een zo groot mogelijk deel van de verstedelijking in de zuidelijke Randstad te laten landen op binnenstedelijke locaties langs HOV met een eerste focus op de acht steden van de Verstedelijkingsalliantie in samenhang met goede bereikbaarheid. ❖ De AOS wordt verder uitgewerkt in een pre-verkenning waarin verstedelijking en bereikbaarheid in samenhang wordt uitgewerkt. Het eindbeeld is een schaalsprong OV naar een S-bahn concept op de Oude Lijn tussen 2030-2040 en de onderliggende HOV lijnen in combinatie met de verstedelijking in hoge dichtheden rond HOV knooppunten (versnelling van de binnenstedelijke ontwikkeling op de 13 locaties langs de Oude Lijn). ❖ Vaststellen om de AOS – de ruggengraat van de Integrale Verstedelijkingsstrategie voor de Zuidelijke Randstad - als instrument te hanteren voor wederkerige afspraken om gefaseerd, integraal en synchroon toe te werken naar het eindbeeld. ❖ Programmatische regie op het verstedelijkingsakkoord en de AOS vindt plaats binnen het programma MoVe. ❖ In 2020 wordt een pre-verkenning uitgevoerd waarin wordt bepaald welke vervolgtrajecten er uitgezet worden (verkenning, onderzoeken, maatregelenpakketten). De pre-verkenning omvat een aantal deelonderzoeken met als uitgangspunt om in het BO-MIRT 2020 de prioritering integraal af te wegen en hierover mogelijke investeringsbeslissingen te kunnen nemen. Bij de prioriteitstelling, worden ook de reeds lopende (MIRT)Verkenningen CID/Binckhorst Den Haag en Oeververbindingen regio Rotterdam betrokken, inclusief afspraken over bijbehorende stedelijke programmering en andere modaliteiten. ❖ Deelonderzoek "Metropolitane Oude Lijn" waarin synchroon en in samenhang met een prioritering, fasering en programmering van verstedelijking een vervoerskundige en infrastructurele haalbaarheidsstudie Oude Lijn Leiden- Dordrecht wordt uitgevoerd, ook afgestemd met het Toekomstbeeld OV en ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer. ❖ Deelonderzoek "knooppunt ontwikkeling" waarbij de gebiedsontwikkeling rondom knooppunten HOV en de first en last mile (lopen, fietsen, OV, smart mobility) uitgewerkt wordt. ❖ Deelonderzoek "regionale feeders" betreft een onderzoek naar het metronet, de Konings- en Leyenburgcorridors en de OV-verbindingen Leiden-Zoetermeer en Zoetermeer-Rotterdam, alle in relatie tot verstedelijking. ❖ Deelonderzoek "meerjaren investeringspropositie Metropolitaan OV en verstedelijking". In dit onderzoek wordt met input van bovenstaande deelonderzoeken en de resultaten van

	de studiegroep alternatieve bekostiging, een langjarige investeringspropositie voor het gedeelde eindbeeld ontwikkeld. ❖ Het Rijk stelt de komende vier jaar €250 miljoen euro per jaar beschikbaar voor de bouw van betaalbare woningen in de schaarstegebieden van Nederland (met name woondealregio's). In dit kader werkt BZK de criteria uit op grond waarvan gemeenten in aanmerking kunnen komen voor deze middelen. Partijen komen – na een voorstel van de regio - gezamenlijk voor 1 maart 2020 tot een prioritering, selectie en fasering van locatie(s). ❖ Provincie, MRDH en gemeenten werken in samenspraak met het Rijk een samenhangende regionale programmering voor wonen, werken en voorzieningen uit voor de gehele Zuidelijke Randstad. De Verstedelijkingsalliantie werkt aan langjarige afspraken met marktpartijen. Bij de verstedelijking wordt gezorgd voor een goede koppeling met de thema's energie, klimaat en landschap. *Oeververbinding Rotterdam* ❖ Aanvullend op het besluit van het BO MIRT ZWN najaar 2018 wordt het volgende overeengekomen: ❖ In het kader van de MIRT-verkenning Oeververbinding Regio Rotterdam worden de volgende zes projectonderdelen nader uitgewerkt: • een nieuwe multimodale oeververbinding tussen Kralingen en Feijenoord in Rotterdam; • een treinstation Stadionpark; • een Hoogwaardige Openbaar Vervoerverbinding tussen Zuidplein en Kralingse Zoom; • een Hoogwaardig Openbaar Vervoerverbinding tussen Zuidplein en Rotterdam Centraal via de Maastunnel; • maatregelen op de A16, waaronder het weefvak in de A16 ten zuiden van de Van Brienenoordbrug tussen het Knooppunt Terbregseplein en het Knooppunt Ridderkerk; • maatregelen op de Algeracorridor. ❖ Ten aanzien van de maatregelen Algeracorridor: • Constateren de partijen dat Rijk en regio tijdens het BO MIRT november 2018 €480 miljoen (€200 mln. Rijk, €280 mln. regio) hebben gereserveerd ten behoeve van de start van de MIRT-verkenning, inclusief €22 miljoen voor de Algeracorridor. • Aanvullend hierop reserveert de regio gezamenlijk €46 miljoen voor de lange termijn maatregelen Algeracorridor. Deze bedragen zijn exclusief BTW en komen bovenop de in het BO MIRT ZWN najaar 2018 overeengekomen budgetreservering. Hiermee is voldaan aan de MIRT Spelregels voor zicht op bekostiging, • Partijen spreken ook voor deze aanvullende reservering af dat op basis van de resultaten van de MIRT-verkenning afspraken zullen worden gemaakt over de daadwerkelijke toekenning van middelen (inclusief afspraken over eventuele mee- en tegenvallers). ❖ De gemeente Rotterdam, de MRDH, de provincie Zuid-Holland en de Minister van IenW besluiten de voorliggende Startbeslissing te nemen. De Startbeslissing zal door deze partijen worden gepubliceerd via de daarvoor in aanmerking komende kanalen, waaronder de website van deze MIRT-verkenning en de Staatscourant. ❖ De gemeente Rotterdam, de MRDH, de Provincie Zuid-Holland en de Minister van IenW stemmen in met de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) en concept Participatieaanpak (bijlage bij NRD). De NRD wordt definitief gemaakt en zo snel mogelijk na het BO MIRT gepubliceerd. Daarnaast wordt de zienswijzeperiode voorbereid waarin reactie op de NRD mogelijk is. Deze zienswijzeperiode start in januari (incl. informatiebijeenkomsten) en duurt zes weken. *CID Binckhorst* ❖ Aangaande het vervolg van de verkenningsfase CID Binckhorst stellen Rijk en Regio de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen vast. Daarin worden drie Kansrijke Alternatieven onderscheiden die in de Beoordelingsfase van de Verkenning verder worden geanalyseerd. Doel is te komen tot het vaststellen van een Voorkeursoplossing in het BO MIRT in het najaar van 2020.

- ❖ De drie Kansrijke Alternatieven die nader onderzocht worden onderscheiden zich op de HOV oplossing: HOV Tram, Lightrail of Bus/ART/Tram.
- ❖ De Kansrijke Alternatieven hebben daarnaast eenzelfde samenhangend pakket aan mobiliteitsmaatregelen, dat de basis vormt.
- ❖ Alle Kansrijke Alternatieven kennen hetzelfde tracé in het gebied tot 2030 en nemen regionale doorkoppeling na 2030 mee voor toekomstvastheid.
- ❖ Het komende jaar wordt naar een optimale samenstelling van de maatregelen gezocht.

Bestuursovereenkomst No Regretpakket CID-Binckhorst

- ❖ Rijk en regio tekenen de Bestuursovereenkomst behorend bij het no-regretpakket als eerste stap van de uitvoering van de Verkenning. In de Bestuursovereenkomst staan financiële- en samenwerkingsafspraken voor de uitvoering van het no-regretpakket. Het no-regretpakket (ter waarde van €137,7 mln. excl. BTW) bevat maatregelen om de bereikbaarheid van het gebied te verbeteren en de verstedelijkingsopgave mogelijk te maken. Deze maatregelen worden in hoofdzaak uitgevoerd tussen 2019 en 2023.

Gebiedsaanpakken

Westland

- ❖ Rijk en regio benutten de opgestelde rapporten als input voor de verdere plan- en besluitvorming.
- ❖ De gebiedsuitwerking GP 3.0 in Westland wordt vervolgd met een onderzoek voor de middellange en lange termijn naar integrale gebiedsontwikkeling (woningbouw Den Haag Zuidwest en uitbreiding Greenport Westland) met oplossingen voor verkeer en vervoer inclusief uitwerking in concrete maatregelen. Bij de gebiedsontwikkeling is het ministerie van BZK betrokken, bij uitbreiding Greenport het ministerie EZK en bij de oplossingen voor verkeer en vervoer is Rijkswaterstaat betrokken.
- ❖ In het onderzoek van de programmalijn Logistiek van MoVe naar greenports en de relatie met de mainport worden bevindingen over de ontwikkeling van cluster- naar netwerkkracht, versterking van het Freshfoodnetwerk en het stimuleren van multi- en synchromodale vervoerswijzen meegenomen. Resultaten van het onderzoek worden bij volgend BO MIRT geagendeerd.

Voorne - Putten

- ❖ Rijk en regio stellen vast dat is voldaan aan de tijdens het BO MIRT december 2017 gemaakte afspraak tot het aantonen van nut en noodzaak voor het verbeteren van de bereikbaarheid van Voorne-putten en de Haven Rotterdam.
- ❖ Rijk en regio spreken af een onderzoek naar verbetering van de bereikbaarheidsmaatregelen van Voorne-Putten en Haven Rotterdam te starten .
- ❖ Het Rijk stelt aan het onderzoek de volgende randvoorwaarden:
  - o Randvoorwaarde 1: de doorstroming op de A15 mag door de te nemen maatregelen niet negatief worden beïnvloed, gezien het feit dat dit nationale belang het regionale/lokale belang van verbeteren van de bereikbaarheid van Voorne-Putten overstijgt;
  - o Randvoorwaarde 2: het vervolgonderzoek borduurt voort op de reeds globaal verkende maatregelen uit de Gebiedsuitwerking en zal zich eerst richten op maatregelen (effecten, kosten en baten) welke de betrouwbaarheid van het systeem kunnen verbeteren. Daarbij valt te denken aan maatregelen gericht op het verminderen van verstoringen, optimale afstemming tussen zeevaartverkeer-wegverkeer SMART-oplossingen voor een betere doorstroming;
  - o Randvoorwaarde 3: voorts zullen (aanvullende) maatregelen op het HWN en OWN nader worden onderzocht (effecten, kosten en baten) om de robuustheid van het systeem verder te verbeteren. Hierbij valt te denken aan een breed palet van maatregelen, variërend van de aanleg of herinrichting van rotondes tot de realisatie van fly-overs of extra rijstroken;
  - o Randvoorwaarde 4: de regiopartijen (in elk geval de vier gemeenten op Voorne-Putten, MRDH, Provincie Zuid-Holland en Havenbedrijf Rotterdam) vervullen de trekkersrol bij dit onderzoek waarbij het Rijk medeopdrachtgever is;

	○ Randvoorwaarde 5: wanneer de onderzoeksresultaten (effecten, kosten en baten van maatregelen) op hoofdlijnen voldoende duidelijk zijn, worden deze samen met een vervolgvoorstel ter besluitvorming voorgelegd aan de Programmaraad MoVe. Op dat moment kan een keuze worden gemaakt met welke maatregelen het onderzoek zal worden voortgezet. ❖ De extra oeververbinding zal als referentievariant worden verkend. De regio is opdrachtgever van deze deelopdracht. Rijkswaterstaat zal kennis en expertise inbrengen. *Zoetermeer* ❖ Rijk en regio nemen kennis van de uitkomsten van de gebiedsuitwerking Zoetermeer. ❖ Regionale partijen verkennen de HOV-verbinding Zoetermeer-Rotterdam (ZoRo) verder en werken een ontwikkelpad uit van de huidige R-netbus tussen station Lansingerland-Zoetermeer en metrohalte Rodenrijs naar lightrail als eindbeeld. Dit ter versterking van de agglomeratiekracht en de verstedelijkingsopgaven in de regio. (opdrachtgever MRDH ism Zoetermeer en Lansingerland). Deze corridor is opgenomen in de AOS (Adaptieve Ontwikkelstrategie). ❖ Maatregelen in de Korte Termijn Aanpak voor de R-netbus 400 tussen Leiden en Zoetermeer uit te voeren ter verbetering van de doorstroming en oplossing van het huidige NMCA-knelpunt (opdrachtgever Provincie). Daarnaast monitoring voor bepalen van maatregelen op de lange termijn. Gezien de potentie om het samenloopdeel van de RandstadRail te ontlasten, wordt deze corridor ook opgenomen in de AOS. ❖ De toekomst van de OV-corridor Den Haag-Zoetermeer vergt nadere netwerkgerichte studie die door gemeenten en regio binnen het kader van het gebiedsprogramma MoVe wordt uitgevoerd. ❖ De haalbaarheid te onderzoeken om op de middellange termijn een R-netbusverbinding te realiseren tussen Delft en Rotterdam Alexander (opdrachtgever MRDH). ❖ Reeds besloten maatregelen (R-netbus Delft – Zoetermeer, frequentie E-lijn verhogen) uit te voeren en invoeren van flankerend beleid (parkeernorm, snelfietsroutes, reisinformatie, aansluitgarantie, deelvervoer en MaaS services). ❖ Hiermee de gebiedsuitwerking als afgerond te beschouwen.
9.	**A12 Gouda-Utrecht** ❖ Rijk en regio stellen het eindrapport van de verkeersstudie A12 Gouda-Utrecht (Knooppunt Gouwe-Oudenrijn) vast. ❖ Rijk en regio constateren dat met een verbreding van de A12 tussen Knooppunt Gouwe en Knooppunt Oudenrijn met één rijstrook in beide richtingen het aantal voertuigverliesuren op zowel de A12, als op het HWN en het gehele netwerk van HWN en OWN kan worden gereduceerd en de verkeersprestatie van de A12 verbetert. ❖ Tegelijkertijd constateren Rijk en regio dat als gevolg van deze verbreding de druk op de Ring van Utrecht en de druk op de A12 en de A20 richting Den Haag resp. Rotterdam zal toenemen en mede daardoor op dit moment nog niet duidelijk is of deze verbreding uiteindelijk de meest geëigende oplossing is. ❖ Tenslotte constateren Rijk en regio dat realisatie van de onderzochte variant van de Bodegravenboog zou betekenen, dat de extra capaciteit op de A12 zal worden opgevuld en er naar verwachting opnieuw knelpunten zullen ontstaan op de A12. ❖ Gezien het voorgaande spreken Rijk, Provincie Utrecht en Provincie Zuid-Holland het volgende af: ❖ Het streven is om de Startbeslissing voor de MIRT-Verkenning A12 Knooppunt Gouwe-Knooppunt Oudenrijn in het najaar van 2020 te nemen. ❖ Tot aan het najaar van 2020 zal vervolgonderzoek worden gedaan naar aanleiding van de opgeleverde verkeersstudie op de volgende punten: ○ de effecten die de verbreding van de A12 met één rijstrook in beide richtingen tussen Knooppunt Gouwe en Knooppunt Oudenrijn heeft op de Ring Utrecht (inclusief de A2 tussen Maarssen en Nieuwegein, de NRU en het gehele projectgebied A27/A12 Ring Utrecht), de A12 richting Den Haag en de A20 richting Rotterdam; ○ oplossingen voor het mitigeren van deze effecten;

	○ een inschatting van de kosten en de baten van de verbreding, inclusief de eventuele extra maatregelen ter mitigatie van de effecten op de Ring Utrecht, de A12 richting Den Haag en de A20 richting Rotterdam. ○ de effecten, kosten en baten van enkele andere mogelijke oplossingen voor de problematiek op de A12 tussen Gouda en Utrecht, zoals het doortrekken van de regionale parallelstructuur (investeren in overige weginfrastructuur) en een intensivering van de spoorverbinding Utrecht-Leiden inclusief kansen voor P&R (investeren in OV); ○ oplossingen voor de problematiek rond de aansluitingen op de A12 tussen Gouda en Utrecht, waaronder de aansluiting van de N11 op de A12. ❖ De resultaten van deze vervolgstudie zullen worden benut voor de nog op te stellen Startbeslissing voor de MIRT-Verkenning A12 Knooppunt Gouwe-Knooppunt Oudenrijn. Vaststellen uiterlijk in het najaar van 2020. ❖ In de Starbeslissing zal de relatie van de MIRT-Verkenning met het programma U-Ned en Beter Bereikbaar Gouwe worden beschreven.
10.	**Spoor Leiden-Utrecht** Rijk en Regio besluiten om: ❖ De investeringskosten van de inframaatregelen voor het doortrekken van de spitspendel, voorlopig geschat op € 15 tot 18 miljoen, te dekken conform verhouding 54,3% Rijk (vanuit subsidie HOV-Net Zuid-Holland Noord) / 45,7% Regio (provincies Zuid-Holland en Utrecht). ❖ De 'Versnelde Intercity' variant, waar Hazerswoude Rijndijk als sprinterstation deel van uit maakt, te beschouwen als het na te streven eindbeeld en mee te nemen in de uitwerking van Toekomstbeeld OV 2040. ❖ Er naar te streven dat in het BO MIRT van najaar 2022 definitieve afspraken worden gemaakt over het langetermijn¬perspectief van de spoorcorridor Leiden-Utrecht, aangezien het de verwachting is dat de resultaten van het landelijk programma baanstabiliteit dan beschikbaar zijn.
11.	**Rail Gent Terneuzen** ❖ Het grensoverschrijdend karakter vraagt om een bijdrage van de Nederlandse en Belgische overheden en rechtvaardigt een bijdrage van de EU en het bedrijfsleven. Gelet op het regionaal economisch belang is ook een bijdrage van de regio op zijn plaats. ❖ Rijk en regio spreken naar aanleiding van de op 8 november gehouden bestuurlijke Ronde Tafel (bestaande uit Belgische en Nederlandse overheden spoorbedrijven en Bedrijfsleven) het volgende af: • Opstellen van een intentieverklaring, te ondertekenen door de bij de bestuurlijke ronde tafel betrokken partijen. Doel van de verklaring is het nastreven van de ambitie voor regionale groei en de ontwikkeling van een dynamisch en florerend North Sea Port district. Een adequate spoorontsluiting is hiervoor essentieel, waarvoor alle partijen verantwoordelijkheid willen nemen. Daarnaast stemmen de partijen ermee in om zich in te zetten voor de totstandkoming en bekostiging van een samenhangend pakket van infra-maatregelen, waarbij de maatregelen Axel-Zelzate, Noordelijke ontsluiting Zandeken en Zuidoost-boog (en mogelijk een spoorverdubbeling Wondelgem – Zandeken) de mogelijke bouwstenen zijn om tot het gewenste eindbeeld te komen. • Nader uitwerken van een adaptieve strategie vanwege de onzekerheid van het groeiscenario en de lange realisatietermijn. met o.a. een monitoringssysteem, planning en inpassingsmaatregelen in het project R4. Dit adaptieve proces is opgebouwd uit de volgende stappen: ○ 1: commitment over het gewenste eindbeeld vastgesteld in de intentieverklaring; ○ 2: start voorbereidingen van de gewenste maatregelen en ontwikkeling personenvervoer; ○ 3: ontwikkeling monitoringssyteem met Kritische Prestatie indicatoren en voorwaarden; ○ 4: indien voorwaarden en de KPI's worden behaald worden bestuurders gevraagd een besluit te nemen (inclusief bekostiging). ○ Indien groei achterblijft wordt een nieuw toetsmoment overeengekomen.

	• Afstemming financiële besluitvormingsprocessen. Omdat er sprake is van een grensoverschrijdend project, is voor de besluitvorming maatwerk nodig. In de eerste helft van 2020 zal worden verkend hoe de verschillende besluitvormingsprocessen het beste op elkaar kunnen worden afgestemd. ❖ Voorgaande wordt besproken tijdens een volgende bestuurlijke Ronde Tafel bijeenkomst in de eerste helft van 2020.
12.	**Bus Breda Gorinchem Utrecht** ❖ Rijk en regio (verenigd in de provincies Noord-Brabant, Zuid-Holland en Utrecht, gemeente Breda en de U10 gemeenten) werken in 2020 het Plan van Aanpak voor verbetering van de OV-verbinding Breda – Gorinchem - Utrecht verder uit, waarbij de Daily Urban Systems van Breda, Gorinchem en Utrecht en tussenliggende kernen met elkaar verbonden worden (zie ook https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/11/01/integrale-eindrapportage-verkenning-verbetering-openbaar-vervoer-verbinding-breda-gorinchem-utrecht). ❖ Rijk en regio werken dit uit in twee werksporen. Een werkspoor is gericht op structurele verbetering van de OV-verbinding na afronding van de werkzaamheden rond 2030. Tevens wordt gekeken naar mogelijkheden om de bestaande verbinding zo goed mogelijk in stand te houden tijdens de werkzaamheden aan de A27. Mochten zich kansen voordoen ten behoeve van de bestaande busverbinding tijdens de periode van de werkzaamheden, dan zullen deze worden ingebracht bij het programma Slimme Bereikbaarheid/Minder Hinder. In het andere werkspoor zal de potentie van een innovatief vervoersconcept als stip op de horizon worden uitgewerkt (na 2040). ❖ Bij uitwerking van het Plan van Aanpak zal verbinding worden gemaakt met bestaande programma's, waaronder Slimme Bereikbaarheid/Minder Hinder, U-Ned, SmartwayZ.NL, Samen Bereikbaar Drechtsteden en het Toekomstbeeld OV. ❖ Bij de vervolgonderzoeken wordt onder andere gekeken naar maatregelen gericht op de doorstroming en naar de netwerk- en hub-ontwikkeling. ❖ Rijk en regio kijken binnen het kader van het Toekomstbeeld OV, naar mogelijkheden om de treinverbinding over bestaand spoor tussen station Breda en Utrecht CS via 's-Hertogenbosch te verbeteren met het oog voor het moment waarop de werkzaamheden aan de A27 plaatsvinden.
13.	**Water** *Gebiedsagenda ZuidWestelijke Delta* ❖ Regio, Rijk en stakeholders nemen kennis van het feit dat er momenteel de laatste hand gelegd wordt aan een 'natte' gebiedsagenda voor de Zuidwestelijke Delta. Daarin worden de wateropgaven zoveel mogelijk verbonden met prioritaire kabinetsthema's als klimaatadaptatie, energietransitie en circulaire economie. De gebiedsagenda kan naar verwacht voorjaar 2020 in het strategisch BO MIRT worden vastgesteld en aan de Kamer worden aangeboden. Daarbij komt ook de relatie met de omgevingsagenda's Zuidwest Nederland en Zuid-Nederland aan de orde. *Grevelingen* ❖ Vaststellen dat er perspectief is om substantiële verbetering van de waterkwaliteit en de onderwaternatuur te bereiken. Daarbij wordt recht gedaan aan de beschermde natuurwaarden op de oevers, zoals aangegeven in het Verkenningenrapport Grevelingen. ❖ Instemmen met het in de planuitwerkingsfase ontwikkelen van een klimaatrobuuste strategie. Daartoe uitwerken van twee varianten: een doorlaatmiddel met een getijdencentrale die energie op kan wekken, en een adaptief doorlaatmiddel dat geschikt is gemaakt om er op een later moment pompen of een getijdencentrale in te bouwen. ❖ In de planuitwerkingsfase afwegen of, ingeval van een getijdencentrale, de getijdenenergie privaat of publiek moet worden opgewekt. ❖ In het eerste kwartaal van 2020 een extra ijkmoment inzetten om te bepalen of met extra financiële middelen van het Rijk en regionale partijen voldoende taakstellend budget beschikbaar is voor de verwachte realisatiekosten. Op basis van de huidige inzichten is circa € 9,5 mln extra realisatiebudget nodig.

	Suppletie Galgeplaat en Integraal Sediment Westerschelde ❖ Regio en Rijk zijn het erover eens dat beide maatregelen in de tweede tranche nog niet rijp zijn voor concrete besluitvorming. ❖ De regio vindt het belangrijk dat PAGW-middelen beschikbaar komen voor de vormgeving van voortvarende gebiedsprocessen voor beide projecten. Die zijn nodig om beide projecten geschikt te maken voor concrete besluitvorming zodat er zicht komt op PAGW-middelen voor de uitvoering ervan. ❖ Het gebiedsproces voor het project Integraal Sedimentbeheer Westerschelde gebeurt met nauwe betrokkenheid van de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie (VNSC) en de Schelderaad (stakeholders VNSC). *Getij Volkerak Zoommeer* ❖ Het project Getij VZM wordt (nu) niet geprogrammeerd vanwege de maatschappelijke verdeeldheid over het toekomstperspectief van VZM en de noodzaak om eerst de alternatieve zoetwatervoorziening te realiseren. Die verdeeldheid is er niet over het belang van een versnelling van de aanpak van de alternatieve zoetwatervoorziening voor het VZM, als opmaat naar klimaatrobuust zoetwater in de Zuidwestelijke Delta. Dat belang staat los van de toekomstige ontwikkeling van het VZM, omdat de alternatieve zoetwatervoorziening zowel voor een zoet als een zout VZM rendeert.
14.	**Zanddijk Yerseke** ❖ Zeeland heeft onderzoek gedaan naar de mogelijkheid de Zanddijk bij Yerseke te verbinden met de A58 via een nieuwe aansluiting. ❖ Zeeland vraagt de rijksoverheid bij te dragen aan de realisatie van de plannen. ❖ Op grond van NMCA is er vanuit de rijksoverheid echter geen grond om aan dat verzoek te voldoen. ❖ IenW zegt toe kennis te nemen van het onderzoek en in overleg met Zeeland een second opinion te vragen over de rijksbelangen die eventueel gediend zouden kunnen worden door de uitvoering van het project Zanddijk. ❖ In maart 2020 zal een gesprek plaats vinden tussen Zeeland en ministerie IenW

Bestuurlijk Overleg MIRT Noordwest-Nederland

1.	**Minder Hinder** *Utrecht* ❖ Rijk en de regio Utrecht erkennen de problematiek, die een bedreiging kan vormen voor de bereikbaarheid en (economische) aantrekkelijkheid van de regio, en tegelijk een kans kan bieden voor een permanente gedragsverandering. ❖ Het pakket aan maatregelen moet de acute druk op de Draaischijf Utrecht (als gevolg van de autonome groei) verlichten en meer evenwicht in het benutten van stations (Randstadspoorstations en OV Terminal Utrecht Centraal) creëren, rekening houdend met beheerprogramma spoor (TWAS); ❖ Rijk en regio Utrecht hebben de ambitie om deze hinder gezamenlijk aan te pakken, waarbij de concrete accenten van de hinderaanpak nader worden geduid aan de hand van een plan van aanpak. ❖ De planning is: • Voorjaar 2020: vaststellen plan van aanpak. • Najaar 2020: vaststellen pakket aan maatregelen, inclusief financiële afspraken. ❖ De Minder Hinder problematiek in de regio Utrecht wordt regio overstijgend afgestemd. *Noord-Holland en Flevoland* ❖ Voor Minder Hinder maken Amsterdam Bereikbaar en het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (programmalijn Slimme en Duurzame Mobiliteit) – in afstemming met Flevoland - een uitvoeringsprogramma, dat in het voorjaar van 2020 zal worden opgeleverd.
2.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Smart Mobility** *Digitalisering overheden* ❖ Rijk en regio geven gezamenlijk de noodzakelijke bestuurlijke aandacht, sturing en prioriteit aan data als nieuwe, vijfde modaliteit. ❖ Rijk en regio werken gezamenlijk aan een aanpak Digitalisering als vertrekpunt voor de vorming van een data-organisatie en centrale expertise in de Metropoolregio Amsterdam/Provincie Noord-Holland/Provincie Flevoland (MRA/PNH/FL) respectievelijk Midden Nederland. ❖ De regio committeert zich hierbij aan de inzet van eigen personele middelen voor implementatie, de totstandkoming van de benodigde instrumenten, kennisopbouw en standaardisatie van een Regionaal Data Team. Uitgangspunt is de inzet van 4 fte in zowel MRA/PNH/FL als in Midden Nederland. ❖ Het Rijk reserveert hiervoor vanuit haar landelijke verantwoordelijkheid in 2020 € 170.000 (inclusief BTW) voor zowel MRA/PNH/FL als Midden Nederland. ❖ Medio 2020 bespreken Rijk en regio's de voortgang en de eventuele extra inspanningen richting 2023. *Tweede landelijke tranche slimme verkeerslichten/iVRI's* ❖ Rijk en regio stellen de uitgangspunten voor de 2e landelijke tranche iVRI's vast. Deze uitgangspunten bevorderen landelijke standaardisatie, uitwisselbaarheid, kostenefficiënte inkoop en exploitatie en uniforme diensten aan (professionele) gebruikers in heel Nederland. ❖ Vanuit haar landelijke verantwoordelijkheid reserveert het Rijk voor de realisatie van de 2e landelijke tranche iVRI's € 10 miljoen (inclusief BTW) voor alle landsdelen/regio's tezamen. ❖ De regionale overheden in het landsdeel Noordwest Nederland hebben de ambitie om richting ultimo 2023 nieuwe iVRI's te realiseren. Het Rijk draagt vanuit haar landelijke verantwoordelijkheid bij aan het realiseren van deze ambitie. Rijk en regio maken daartoe nadere afspraken over proces, inhoud, voorwaarden en financiële verdeling.

	Voortgang iDiensten ❖ Rijk en regio nemen kennis van de intenties in dit landsdeel voor mogelijke toekomstige afname van uiteenlopende iDiensten. Regio beslist en financiert uit eigen middelen het al of niet afnemen van deze iDiensten. Het Rijk financiert landelijke expertise om afname van iDiensten door regio's te ondersteunen en reserveert hiervoor in 2020-2021 voor alle landsdelen tezamen in totaal € 750.000 (inclusief BTW). ❖ Rijk en regio spreken af de voortgang periodiek ambtelijk en bestuurlijk te bespreken. *Connected Transport Corridor (CTC) Groot Amsterdam* ❖ Rijk en Metropoolregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland en gemeente Amsterdam delen de gezamenlijke ambitie om tot implementatie te komen van de Connected Transport Corridors in het gebied. ❖ Metropoolregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland en gemeente Amsterdam hebben het voorbereidend besluitvormingsproces daartoe nog niet geheel kunnen afronden en werken aan een gedetailleerd projectplan met het Havenbedrijf Amsterdam, Schiphol, Greenport/Royal FloraHolland, RAI Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer en een kopgroep van vervoerders en verladers. Het streven is deze finale projectuitwerking inclusief financiering en sturingslijnen eind 2019 af te ronden. ❖ Het Rijk zet tot eind 2021 vanuit haar nationale verantwoordelijkheid voor de Connected Transport Corridors (Groot Rotterdam, Groot Amsterdam, Brabant en Zeeland) € 920.000 (inclusief BTW) in voor alle Connected Transport Corridors tezamen, waarbij regelmatig wordt afgewogen welke corridor de meeste ondersteuning behoeft. *Landelijke Krachtenbundeling in Smart Mobility en Human Capital Agenda* ❖ Rijk en Regio committeren zich aan de afgesproken ambities en principe afspraken voor hun onderlinge samenwerking in "Krachtenbundeling Smart Mobility" door inzet van mensen en middelen in de prioritaire thema's ('krachtenbundels') en netwerken om afstemming te borgen. ❖ Rijk en Regio organiseren en ondersteunen de kennisuitwisseling, afstemming, en samenwerking hierop gezamenlijk. De hieraan verbonden kosten voor alle landsdelen gezamenlijk bedragen in totaal € 2,3 miljoen voor de periode tot en met 2023. Het Rijk reserveert 50% van dit bedrag (€ 1,15 miljoen, inclusief BTW) en vraagt aan de vijf landsdelen om gezamenlijk de andere 50% bij te dragen. ❖ Rijk en Regio ondersteunen de vorming van een Human Capital Agenda en starten - als eerste stap - met een inventarisatie om aanwezige en ontbrekende kennis en competenties gestructureerd in beeld te brengen als basis voor gezamenlijke vervolgacties in 2020 gericht op opleidingen, werkgeverschap en arbeidsmarkt. ❖ Alle onder Smart Mobility gemaakte afspraken zijn onder voorbehoud van bestuurlijke goedkeuring binnen de Metropoolregio Amsterdam.
3.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Klimaatakkoord** *Nationale Agenda Laadinfrastructuur* ❖ Rijk en regio werken samen aan het stimuleren van elektrisch vervoer. Als onderdeel van het Klimaatakkoord is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld door de Elektrisch Vervoer (EV) sector, netbeheerders, decentrale overheden en het Rijk. De agenda bevat afspraken die zorgen dat laadinfrastructuur geen drempel vormt voor uitrol van elektrisch vervoer ❖ Rijk en regio zetten een landelijk dekkend systeem op van regionale samenwerkingsverbanden om gemeenten te ondersteunen bij de plaatsing van laadinfrastructuur en de afspraken uit de NAL uit te kunnen voeren. Rijk en Regio streven ernaar om voor het einde van 2019 de samenwerking in bestuursovereenkomsten vast te leggen. ❖ Het Rijk draagt landelijk € 15 miljoen (inclusief BTW) procesgeld bij aan de opzet en verdere ontwikkeling van de regionale samenwerkingsverbanden op basis van een 50/50

	verdeling tussen Rijk en Regio. Over de verdeling van de Rijksbijdrage worden afspraken gemaakt in de Bestuursovereenkomsten. *Verduurzaming eigen wagenpark* ❖ Het Rijk neemt het initiatief om samen met de regio's in landsdeel Noord West te verkennen wat er nodig is voor de implementatie van de Europese Clean Vehikels richtlijn *Zero emissie Stadslogistiek in de regio Utrecht* ❖ De regio Midden-Nederland streeft naar het instellen van een Zero Emissie zone (ZE zone) voor stadlogistiek in minimaal 2 gemeenten in 2025, te weten Utrecht en Amersfoort en ondersteunt de gemeenten met deze ambitie. ❖ Voor het invoeren van ZE zones in de grote steden in Midden-Nederland zullen Rijk en regio gezamenlijk werken aan het opstellen van een regionale vertaling van de nationale uitvoeringsagenda voor de periode 2020-2025. ❖ Onderdeel hiervan is het ontwikkelen van een stappenplan ter ondersteuning van de gemeenten en bedrijven op strategisch niveau bij het invoeren van ZE zones en het verrichten van de noodzakelijke onderzoeken op regionaal niveau om tot invoering van deze zones te komen. *Werkgeversaanpak in de Metropoolregio Amsterdam (MRA)* ❖ De uitvoering van de afspraken uit het klimaatakkoord over verduurzaming van werk gerelateerde mobiliteit vindt voor de periode 2020-2022 binnen de MRA plaats in het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma "Samen Bouwen aan Bereikbaarheid". Daartoe wordt CO2-reductie een expliciete doelstelling van de werkgeversaanpak. *Alternatieve brandstoffen in de regio Utrecht* ❖ Rijk en de regio Utrecht brengen de gewenste nieuwe locaties binnen de regio in beeld. Partijen zetten zich er voor in dat de productie van waterstof binnen 5 jaar waarna de realisatie van elk waterstofstation klimaatneutraal zal worden geproduceerd. Dit in samenhang met de mogelijkheden van het onderliggende energiesysteem of met de mogelijkheden van lokale energieopwekking. Specifiek wordt verkend welke locaties zich het beste lenen voor waterstof tankstations gezien het belang van waterstof voor zwaar transport toepassingen. ❖ Rijk en regio Utrecht spreken af om samen een strategie te ontwikkelen voor de transitie naar duurzame brandstoffen en andere energiedragers voor transport over weg en water aansluitend op de goederenvervoercorridors en deze gezamenlijk uit te dragen. Het doel daarbij is dat er voor 2030 een afgestemd netwerk van vulpunten voor duurzame brandstoffen en andere energiedragers voor het wegtransport en de binnenvaart gerealiseerd kan worden dat zo veel mogelijk aansluit bij de Clean Energy Hubs. *Fietsparkeren* ❖ Rijk en regio blijven samenwerken om meer mensen gebruik te laten maken van de fiets en de fiets-treinreis te bevorderen. Zij doen dit door voldoende fietsparkeerplaatsen ter beschikking te stellen. Bij de besteding van extra Rijksmiddelen vanuit het Klimaatakkoord zal de nadruk meer dan tot nu toe komen te liggen op hogere benutting van bestaande capaciteit en innovaties in het fietsparkeren. Het Rijk zal de medeoverheden hierover voor 1 januari 2020 informeren. *Fietsstimulering* ❖ Rijk en regio zetten in op fietsstimulering en dragen daarmee bij aan het landelijk doel om 200.000 extra forenzen op de fiets te krijgen.
4.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Logistiek** ❖ Rijk en regio Midden-Nederland spreken in het kader van de werkagenda Slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit af een Plan van Aanpak op te stellen voor een integrale

	regionale logistieke aanpak gericht op bereikbaarheid en duurzaamheid en waarvan het opstellen van een regionale vertaling van de uitvoeringsagenda zero emissie zones voor stadslogistiek een onderdeel is. Hiertoe zal uiterlijk eind 1e kwartaal 2020 een concrete opdracht worden opgesteld. Voor het uitvoeren van benodigde acties reserveert het Rijk maximaal € 50.000,- inclusief BTW, op basis van 50/50 cofinanciering.
5.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Verkeersveiligheid** *Veiligheid N-wegen* ❖ Regio en Rijk bevestigen de afspraak om de verkeersveiligheid van provinciale N-wegen te verbeteren. Het Rijk heeft hiervoor maximaal € 2.088.436 aan de provincie Noord-Holland, maximaal € 1.646.900 aan de provincie Flevoland en maximaal € 1.250.483 aan de provincie Utrecht ter beschikking gesteld en is voornemens om in december 2019 een besluit te nemen over toekenning van deze middelen. *MONO Zakelijk* ❖ Rijk en regio spreken af de MONO Zakelijk campagne uit te dragen via de regionale werkgeversaanpak. Op korte termijn worden afspraken gemaakt hoe daar invulling aan te geven en wordt verkend welke kansen er nog meer liggen om verkeersveiligheid te verbeteren door inzet van de werkgeversaanpak. *Veilig fietsen naar school* ❖ De gemeenten Amsterdam, Utrecht, Amersfoort en Houten hebben interesse in het uitvoeren van één of meerdere innovatieve, opschaalbare pilots in het kader van het thema "Veilig fietsen naar school". Samen met maatschappelijke partners worden deze pilots in de loop van 2020 geconcretiseerd, met nadere afspraken over inhoud, financiering, uitvoering en monitoring. Verdeelsleutel die is afgesproken is 50% Rijk en 50% gemeenten voor het uitvoeren en monitoren van de pilots.
6.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Aanpak hyperspits** ❖ Rijk en regio spreken af om voor het voorjaar 2020 een plan van aanpak op te stellen om de drukte in de hyperspits te verlichten. Met daarin in ieder geval een aanpak gericht op de onderwijsinstellingen om zo het aantal studenten in de hyperspits terug te brengen. En spannen zich in als overheden het goede voorbeeld te geven. ❖ Specifiek voor de MRA geldt dat deze actie wordt ondergebracht binnen het Korte Termijn Uitvoeringsprogramma van het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB). ❖ De afspraak om een plan van aanpak op te stellen vraagt om inzet van beleidsinstrumenten van Rijk en regio. Ook het Rijk zal zich hiervoor inspannen en waar wenselijk andere departementen betrekken.
7.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Fiets** *Fietsparkeren* *Flevoland* ❖ Rijk en regio Flevoland investeren samen, op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent, in de realisatie en het onderhoud van nieuwe fietsenstallingcapaciteit op station Almere Centrum. *Vervoerregio Amsterdam* ❖ Rijk en Vervoerregio Amsterdam investeren samen, op basis van een kostenverdeling van 30 respectievelijk 70 procent in de bouw van extra stallingcapaciteit op station Amsterdam Lelylaan, en een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent voor onderhoud en maken hiervoor financiële reserveringen.

	❖ Rijk en Vervoerregio Amsterdam spreken de bereidheid uit samen te investeren in de voorbereidende studie van extra stallingcapaciteit bij station Zaandam (oostzijde) op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent, en bij station Amsterdam Amstel (west) op basis van een kostenverdeling van 23,4% respectievelijk 76,6%. ❖ Rijk en Vervoerregio Amsterdam investeren op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60% in de voorbereidende studie naar stallingsontwerp op de gekozen voorkeurslocatie bij station Amsterdam-Sloterdijk. *Utrecht* ❖ Rijk en regio Utrecht zetten de Brede variantenstudie in het kader van het gebiedsgerichte programma U Ned voort en leveren de eindresultaten voor de zomer van 2020 op. Om de stallingdruk bij Utrecht Centraal te verminderen en reizigers te verleiden hun fiets in hun reis van deur tot deur op omliggende stations te parkeren, wordt ingezet op een pakket van maatregelen, waaronder uitbreiding van stallingcapaciteit bij de omliggende stations. ❖ Met inachtneming van de resultaten van de Brede variantenstudie investeren Rijk en regio Utrecht op basis van een kostenverdeling van 40, respectievelijk 60 procent in de voorbereidende studie voor capaciteitsuitbreiding op Utrecht Overvecht, Utrecht Vaartsche Rijn en Utrecht Lunetten. ❖ De bij het Bestuurlijk Overleg MIRT najaar 2018 gemaakte afspraak over voorbereidende studie naar extra fietsenstallingcapaciteit bij station Den Dolder komt te vervallen. *Fietsroutes: Utrecht* ❖ Het Rijk zet de tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT najaar 2018 gemaakte reservering van € 1,857 miljoen inclusief BTW voor de provincie Utrecht voor de realisering van snelfietsroute Utrecht-Amersfoort om in een definitieve toezegging voor deze snelfietsroute.
8.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Overige afspraken** ❖ Rijk en regio maken in de eerste helft van 2020 nadere afspraken over een eenduidige monitoring en evaluatie van Slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit, waarbij tenminste afspraken worden gemaakt over indicatoren, taakverdeling, databronnen en data uitwisseling ten behoeve van de jaarlijks op te stellen KEV, Voortgangsmonitor en andere verplichtingen voortkomend uit het Klimaatakkoord. ❖ Alle onder Slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit genoemde rijksbijdragen zijn inclusief BTW, tenzij anders aangegeven.
9.	**Programma U Ned** *MIRT-onderzoek Wonen, Werken, Bereikbaarheid en Leefbaarheid in de Metropoolregio Utrecht* ❖ Rijk en regio nemen kennis van de voortgang van het MIRT-onderzoek Wonen, Werken, Bereikbaarheid en Leefbaarheid in de Metropoolregio Utrecht en stellen de 7 inzichten die dit heeft opgeleverd vast als bouwstenen voor het verstedelijkingsperspectief van de regio Utrecht: 1. De regionale én nationale mobiliteitssystemen staan zonder de veronderstelde verstedelijkingsopgave op middenlange termijn al onder hoge druk. 2. Generieke mobiliteitsmaatregelen hebben potentie. 3. Het doorontwikkelen van knopen is een kansrijke koers. 4. Er kan groei van kleine kernen plaatsvinden voor vitaliteit. 5. Een kwaliteitsimpuls bij de Nieuwe Hollandse Waterlinie is goed voor het vestigingsklimaat. 6. Ontwikkeling van de A12-zone kan veel opleveren, maar is complex. 7. Grootschalige infrastructurele maatregelen kunnen effectief zijn voor de opgave in de regio.

	❖ De opgedane inzichten zullen verder worden uitgewerkt tot een verstedelijkingsperspectief, dat voorjaar 2020 gereed zal zijn, en tot een ontwikkelpad dat voor het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2020 zal worden geagendeerd. *Start MIRT-verkenning OV en Wonen in de regio Utrecht* ❖ Rijk en regio nemen kennis van de resultaten van de Vervolg-Preverkenning '*Multimodale Knoop Utrecht Centraal – Utrecht Science Park*' met de uitwerking van vier mogelijke OV-projecten voor de periode tot 2030, die kunnen bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid bij de toekomstige groei van de Utrechtse regio. De oplossingsrichtingen kennen een bandbreedte van € 400 tot € 780 miljoen. ❖ Noodzaak tot handelen is urgent gezien de voorziene ontwikkelingen in ruimte en woningbouw in de periode tot 2030 (benodigde bouw 67.000 extra woningen tot 2030 en totaal van 104.000 in 2040), de toename van de druk op Utrecht Centraal en de bereikbaarheid van Utrecht Science Park (USP). ❖ De MIRT-verkenning kent de volgende opgaven (1) het beter bereikbaar maken van USP, (2) ontlasten van het verwacht NMCA-knelpunt Utrecht Centraal, (3) de ontsluiting van nieuwe woon- en werklocaties en (4) de bouw van extra woningen. Met de verkenning wordt een stap gezet in de realisatie van een OV-ring Utrecht. ❖ Een aantal oplossingsrichtingen wordt verkend: • Een versterkt station Lunetten-Koningsweg. • Een oost-west HOV-verbinding. • (HOV-) Ontsluiting en gebiedsontwikkeling Nieuwegein en Utrecht Zuid-West. ❖ Rijk en regio onderschrijven de potentie van een versterkte knoop op Lunetten-Koningsweg. Hiermee wordt aan een grote groep reizigers vlakbij USP een aantrekkelijk station als alternatief voor Utrecht Centraal geboden. In de verkenning wordt rekening gehouden met een adaptieve aanpak met verschillende alternatieven, waarbij in ieder geval de alternatieven sprinter en IC station uitgewerkt worden. ❖ Rijk en regio zien een snelle oost-west verbinding van Leidsche Rijn via Westraven en Lunetten naar USP als kansrijk voor het ontsluiten van nieuwe woon- en werkgebieden. Tevens kunnen de aangesloten stations beter worden bediend en worden daarmee aantrekkelijker als alternatief voor reizigers in plaats van Utrecht Centraal. ❖ Rijk en regio delen nut en noodzaak van HOV voor ontsluiting van bestaande en nieuwe woon- en werkgebieden in Nieuwegein en Utrecht Zuid West. Rijk en regio constateren dat de woningbouw opgave in deze gebieden een eerste impuls verdient om meer dan 9.000 extra woningen te realiseren. Voor de realisatie van de extra woningen worden businesscases uit gewerkt in samenhang met de maatregelen uit de MIRT Verkenning. Als voorlopige inbreng voor de woondealregio Utrecht zal BZK € 60 miljoen reserveren uit de woningbouwimpuls, mede vanwege de nauwe samenhang met de start van de MIRT-verkenning. Voorwaarde voor deze financiële reservering door BZK en dit onderdeel van de regiobijdrage is dat deze voldoet aan de nog vast te stellen voorwaarden en procedure van de woningbouwimpuls. ❖ Rijk en regio zorgen voor een plancapaciteit van 130% vanaf 2025 ten einde mogelijke planuitval te kunnen opvangen. Het MIRT-onderzoek, evenals de trajecten als de provinciale omgevingsvisie en het ruimtelijk economisch programma, dragen bij om de verstedelijkingsperspectieven om te zetten naar plancapaciteit. ❖ Rijk en regio besluiten tot een nadere studie binnen U Ned naar mogelijkheden die doortrekken Uithof-tram biedt onder andere in relatie tot uitwisseling met autoverkeer van A28 en op de OV relatie USP – Amersfoort. Momenteel wordt binnen U Ned aan een HOV bus via de A28 (besluit BO MIRT 2018) gewerkt. Bij de realisatie van de HOV verbinding wordt rekening gehouden met het op termijn doorontwikkelen tot een tramlijn naar Zeist. ❖ Het Rijk, Provincie Utrecht (PU), de bestuurlijke regiovertegenwoordiging U10 en gemeente Utrecht (GU) besluiten tot een MIRT-verkenning 'OV en wonen in en rond Utrecht'. Hiervoor hebben partijen € 380 miljoen gereserveerd. Hiermee is voldoende zicht op financiering om tot een kansrijk oplossingenpakket van circa € 500 miljoen te komen. De verdeling is IenW € 150 miljoen, BZK € 60 miljoen en de regio reserveert € 170 miljoen. De bedragen van het Rijk zijn gebaseerd op prijspeil 2019 en inclusief BTW.

	❖ Rijk en regio spreken af de onderzoekskosten voor de MIRT-verkenning te verdelen op basis van de verdeling 50-50 Rijk-regio, uitgaande van een bedrag van maximaal € 4 miljoen. ❖ Het BO MIRT mandateert de programmaraad U Ned om uiterlijk medio 2020 een startdocument voor de startbeslissing binnen de reikwijdte van deze besluiten vast te stellen. De scope hangt samen met de dan actuele stand van zaken van het MIRT-onderzoek 'Wonen, Werken, Bereikbaarheid en Leefbaarheid in de Metropoolregio Utrecht' en de landelijke uitwerking van het Toekomstbeeld OV. *No-regret maatregelen* ❖ Rijk en regio nemen kennis van de ontwikkelingen en uitvoering van de no-regret maatregelen. *Korte Termijn Aanpak* ❖ Rijk en regio Utrecht hebben de gezamenlijke ambitie om voor de periode 2019 – 2024, door het versterken van de huidige KTA, een stevige impuls te geven aan korte termijn oplossingen voor bereikbaarheids-, leefbaarheids- en duurzaamheidsopgaven in de regio Utrecht. Het doel van deze versterking KTA is het realiseren van duurzame gedragsverandering van reizigers ten behoeve van (1) de regionale en stedelijke bereikbaarheid, leefbaarheid en klimaatopgaven, (2) de doorstroming op het hoofd- en onderliggend wegennet van de regio inclusief de ring Utrecht, (3) het ontlasten van multimodale knoop Utrecht Centraal in combinatie met het beter benutten van de Randstadspoorstations, en (4) gebruik van schone, slimme en veilige mobiliteit. ❖ Er wordt invulling gegeven aan Versterken KTA door middel van adaptieve programmering met een rollende agenda en bijpassend budget, waar jaarlijks afspraken over gemaakt worden, en waaraan Rijk en regio bijdragen met een afgesproken verdeelsleutel voor het jaar 2020 van 50-50. ❖ Als eerste investering dragen Rijk en regio ieder € 10 miljoen bij.
10.	**Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid** *Ontwikkelpad/programmabreed* ❖ Op basis van de BO MIRT afspraken van 15 maart 2018 is onderzoek gedaan naar de verstedelijking en het bereikbaarheidssysteem van de MRA tot 2040 met als doel om richtinggevende keuzes voor te leggen bij het BO MIRT van november 2019. ❖ Deze onderzoeken hebben geleid tot een MRA-breed Ontwikkelpad Verstedelijking en Bereikbaarheid waarin in kaart is gebracht waar de verstedelijking plaatsvindt en welk type mobiliteitssysteem daarbij past. De hoofdconclusies zijn dat bij de gekozen richting het gebruik van alle modaliteiten groeit, maar met name van het OV en dat de multimodale draaischijven moeten blijven functioneren en verbeterd moeten worden. Ook is naar voren gekomen dat de verschillende modaliteiten beter op elkaar moeten aansluiten, onder andere door de ontwikkeling van multimodale hubs in de MRA. Het BO MIRT wordt jaarlijks geïnformeerd over de belangrijkste conclusies en eventuele keuzes die voortkomen uit het Ontwikkelpad. ❖ De verstedelijking vindt plaats op plekken waar al veel infrastructuur is, zoals Amsterdam Zuidoost/Amstelkwartier (40.000 tot 50.000 woningen) en met verdichting rond stedelijke knopen zoals Haarlem, Lelystad, Purmerend en Hilversum. Voor deze gebieden wordt een aanpak met kleinere bereikbaarheidsmaatregelen ontwikkeld. ❖ Daarnaast vindt er verstedelijking plaats op plekken waar de bestaande infrastructuur niet voldoende is, zoals bij de Zuidwestkant van Amsterdam, Schiphol en Hoofddorp (50.000 tot 75.000 arbeidsplaatsen en 20.000 woningen; met daarnaast circa 20.000 woningen in Haarlemmermeer aangrenzend aan het ZWASH-gebied), HavenStad (40.000 tot 70.000 woningen) en Almere en Amsterdam Oost (30.000 tot 70.000 woningen). Voor deze gebieden worden concrete infrastructurele maatregelen onderzocht, zoals het uitbreiden van metro-, spoor- en wegcapaciteit. ❖ Het Ontwikkelpad wordt gemonitord en is adaptief, zodat kan worden gestuurd op de voortgang en nieuwe besluiten altijd op basis van actuele informatie kunnen worden genomen. Daarmee kunnen ook nieuwe inzichten uit de Verstedelijkingsstrategie worden

	betrokken. Uiteindelijke investeringsbeslissingen voor bereikbaarheid vinden plaats in het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en de Bestuurlijke Overleggen MIRT. ❖ Het BO MIRT stelt vast dat er binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid een MIRT-onderzoek wordt gestart naar Amsterdam Bay Area. Ook wordt er een aanpak per stedelijke knoop opgesteld waar geen MIRT-onderzoek loopt (Lelystad, Purmerend, Haarlem, Hilversum). De programmaraad stuurt op samenhang, scope en doelstellingen. ❖ Het MIRT-onderzoek ZWASH zal in het eerste kwartaal van 2020 worden afgerond. De programmaraad van begin april van Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, waarvoor de bewindspersonen van IenW worden uitgenodigd, zal besluiten welke vervolgstappen daarna nodig zijn voor middellange en lange termijn. ❖ Om de vervolgstappen te kunnen vaststellen wordt een Quickscan Westkant onderzoek gestart tussen rijk en regio naar de westkant van Amsterdam waarbij wordt gekeken naar de multimodale netwerkeffecten (op lokaal, regionaal en nationaal niveau) van het uitbreiden van het metronetwerk en de verstedelijking in HavenStad en in het ZWASH-gebied. De uitkomsten worden gezamenlijk met het afronden van het MIRT-onderzoek ZWASH opgeleverd. De voortgang van SBaB wordt uitgevoerd in samenhang en samenwerking met (lopende) relevante studies en initiatieven, te weten MASH (Mobiliteitssysteem Amsterdam Schiphol Hoofddorp) en de studie Airportsprinter – fase 2. ❖ Onderdeel van het Ontwikkelpad is een werkstroom netwerkstrategie gericht op het functioneren van het Daily Urban System in de MRA. De werkstroom focust zich op de multimodale draaischijf rond Amsterdam met twee hoofdopgaven ten aanzien van bereikbaarheid: ❖ Het versterken van zowel het (inter)nationaal spoorvervoer als het regionaal/stedelijk OV in/om Amsterdam. ❖ Het verbeteren robuustheid en doorstroming van het wegennet rond de MRA én het functioneren van de A10 en het versterken van de tweede ring in samenhang met de sterke verstedelijking aldaar. De netwerkstrategie is uiterlijk bij het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2020 gereed. ❖ Bij het opstellen van de netwerkstrategie wordt gewerkt vanuit een systeembenadering en gebruik gemaakt van studies per modaliteit (zoals Toekomstbeeld OV en studie Airport fase 2) en de gebiedsuitwerkingen binnen het programma. *Specifieke besluiten* ❖ Op korte termijn starten Vervoerregio en Provincie Noord-Holland met een verdiepend onderzoek naar het HOV op de Zaan-IJ-corridor. Op basis van dit onderzoek wordt vervolgens bekeken wat er op de middellange en lange termijn nodig is. Dit kan zowel een bus, trambus, tram, lightrail of metro zijn. ❖ Rijk en regio besluiten om de afweging van de verbreding, partieel of geheel, van de A27 knooppunt Almere – knooppunt Eemnes plaats te laten vinden binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. In aansluiting op de nog te ontwikkelen multimodale netwerkstrategie in het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid verkennen Rijk en regio de mogelijkheden voor financiering van verbreding, waarbij regionale cofinanciering tot de mogelijkheden behoort. De uitkomsten hiervan zullen betrokken worden in de programma brede afweging van te nemen maatregelen in zowel het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid als in het programma U Ned. ❖ Aanvullend is, in opdracht van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, onderzocht welke slimme maatregelen/Quick Wins de problematiek op de A27 helpen aan te pakken. Hierbij is gekeken naar het gedeelte tussen knooppunt Eemnes en knooppunt Almere. Rijk en regio stemmen in met de conclusie dat de aanpassing van de aansluiting Eemnes een no-regret maatregel betreft om vervolgens gezamenlijk met Samen Bouwen aan Bereikaarheid en de betrokken Utrechtse partijen overeenstemming te bereiken over de uitvoering en de financiering. Het betreft een reconstructie van het kruispunt onder aan de afrit. ❖ Rijk en Regio spreken de volgende investeringen af binnen de korte termijnaanpak van Samen Bouwen aan Bereikbaarheid:

	• Er komt een parallelstructuur op de A4 bij Schiphol/P3 voor een betere doorstroming (€ 11,4 miljoen, exclusief BTW). Ook wordt de AirportSprinter fase 1 mogelijk gemaakt. • De S116 op de Ring A10 wordt verbeterd (€ 4,7 miljoen, inclusief BTW). • Er is een pakket voor Slimme en Duurzame Mobiliteit overeengekomen met als effect bijna 9.000 spitsmijdingen per dag (€ 15,44 miljoen) • De regio investeert in de verbetering van OV-knooppunt Lelylaan. Voor vervolgstappen in de verbetering van dit station wordt een aanpak opgesteld. Deze aanpak wordt betrokken bij de integrale besluitvorming over de westkant van Amsterdam. • De afweging over realisatie snelfietsroutes binnen Almere (spoorbaanpad) en tussen Haarlem/Amsterdam vindt plaats in het kader van de fietsbrief. ❖ De rijksbijdrage voor de maatregelen aan het Hoofdwegennet komen uit de resterende € 170 miljoen van de € 200 miljoen van de gereserveerde HWN-middelen voor het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. ❖ Rijk en regio spreken af om de uitvraag voor de fietsbrief in de MRA te laten lopen via het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. ❖ Rijk en regio spreken af om de uitvoering van de klimaatmaatregelen via het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid te laten lopen.
11.	**A12 knooppunt Gouwe – knooppunt Oudenrijn** ❖ Rijk en regio stellen het eindrapport van de verkeersstudie A12 Gouda-Utrecht (Knooppunt Gouwe-Oudenrijn) vast. ❖ Rijk en regio constateren dat met een verbreding van de A12 tussen Knooppunt Gouwe en Knooppunt Oudenrijn met één rijstrook in beide richtingen het aantal voertuigverliesuren op zowel de A12, als op het hoofdwegennet en het gehele netwerk van hoofdwegennet en onderliggend wegennet kan worden gereduceerd en de verkeersprestatie van de A12 verbetert. ❖ Tegelijkertijd constateren Rijk en regio dat als gevolg van deze verbreding de druk op de Ring Utrecht en de druk op de A12 en de A20 richting Den Haag respectievelijk Rotterdam zal toenemen en mede daardoor op dit moment nog niet duidelijk is of deze verbreding uiteindelijk de meest geëigende oplossing is. ❖ Tenslotte constateren Rijk en regio dat realisatie van de onderzochte variant van de Bodegravenboog zou betekenen, dat de extra capaciteit op de A12 zal worden opgevuld en er naar verwachting opnieuw knelpunten zullen ontstaan op de A12. ❖ Gezien het voorgaande spreken Rijk, Provincie Utrecht en Provincie Zuid-Holland het volgende af: ❖ Het streven is om de Startbeslissing voor de MIRT-Verkenning A12 Knooppunt Gouwe – Knooppunt Oudenrijn in het najaar van 2020 te nemen. ❖ Tot aan het najaar van 2020 zal vervolgonderzoek worden gedaan naar aanleiding van de opgeleverde verkeersstudie op de volgende punten: • de effecten die de verbreding van de A12 met één rijstrook in beide richtingen tussen Knooppunt Gouwe en Knooppunt Oudenrijn heeft op de Ring Utrecht (inclusief de A2 tussen Maarssen en Nieuwegein, de NRU en het projectgebied Ring Utrecht), de A12 richting Den Haag en de A20 richting Rotterdam; • oplossingen voor het mitigeren van deze effecten; • een inschatting van de kosten en de baten van de verbreding en aanvullende maatregelen, inclusief de eventuele extra maatregelen ter mitigatie van de effecten op de Ring Utrecht, de A12 richting Den Haag en de A20 richting Rotterdam. • de effecten, kosten en baten van enkele andere mogelijke oplossingen voor de problematiek op de A12 tussen Gouda en Utrecht, zoals het doortrekken van de regionale parallelstructuur (investeren in overige weginfrastructuur) en een intensivering van de spoorverbinding Utrecht-Leiden, inclusief kansen voor P&R (investeren in OV); • oplossingen voor de problematiek rond de aansluitingen op de A12 tussen Gouda en Utrecht, waaronder de aansluiting van de N11 op de A12. ❖ De resultaten van deze vervolgstudie zullen worden benut voor de nog op te stellen Startbeslissing voor de MIRT-Verkenning A12 Knooppunt Gouwe-Knooppunt

	Oudenrijn.In de Startbeslissing zal de relatie met het programma U Ned en Beter Bereikbaar Gouwe worden beschreven.
13.	**Verstedelijkingsstrategie MRA** ❖ Rijk en MRA stellen de volgende uitgangspunten ('startpunten') vast van de Verstedelijkingsstrategie MRA. De uitgangspunten hebben betrekking op de drie deelproducten, te weten verstedelijkingsconcept, fasering en investeringsstrategie en uitvoering. ❖ De uitgangspunten geven richting aan het gezamenlijke proces van Rijk en regio, waarin de verstedelijkingsstrategie wordt ontwikkeld. Zij vormen daarmee het kader voor de te maken keuzes. ❖ *Uitgangspunten verstedelijkingsconcept* • Rijk en MRA hanteren onderstaande (algemene en meer sectorale) uitgangspunten voor de ontwikkeling van het toekomstige verstedelijkingsconcept. • Doel is de uitgangspunten zoveel als mogelijk in samenhang te realiseren. Vaak zal dit in combinatie met elkaar kunnen, maar veelal zullen ook afwegingen (schuurpunten en koppelkansen) en keuzes gemaakt moeten worden omdat niet alles (tegelijk) kan. Rijk en MRA spreken af gedurende de strategieontwikkeling dergelijke afwegingen en keuzes te maken. • Relevante lopende trajecten vormen de bouwstenen voor de verstedelijkingsstrategie. 1.1 Rijk en MRA streven naar een duurzame, sociaal-maatschappelijk en economisch sterke metropoolregio. Het verstedelijkingsconcept voor de middellange en lange termijn moet het gemeenschappelijke kader bieden voor de afwegingen en keuzes met goed interbestuurlijk samenspel. 1.2 Rijk en MRA houden nadrukkelijk oog voor de effecten van de verstedelijkingsstrategie die de burger dicht bij huis, in bestaande wijken en buurten in de steden en in de kernen in landelijk gebied, ervaart en die de directe leefomgeving aantrekkelijker, gezonder en duurzamer kunnen maken. 2. De polycentrische metropoolregio vormt de basis voor de verdere doorontwikkeling van het verstedelijkingsconcept. Rijk en MRA werken aan verdere functionele integratie van de verschillende karakteristieken en elkaar versterkende kernen en aan de identiteit van de metropoolregio die als één grote stad functioneert. 3. De ontwikkeling van stad en landschap is een samenhangende opgave. Onze inzet is landschap inclusieve ontwikkeling, waarbij we de functies en kwaliteiten van het landschap versterken. Het landschap vormt de contouren van de verstedelijking. De uitgangssituatie en de karakteristieken van het landschap in relatie tot verstedelijking verschillen binnen de MRA. 4.1 Rijk en MRA realiseren woon-, werklocaties en voorzieningen zoveel mogelijk binnenstedelijk. Deze realiseren we via binnenstedelijke verdichting in gemengde milieus en geconcentreerd rond OV-knooppunten. De focus voor toekomstige binnenstedelijke ontwikkeling ligt bij de sleutelgebieden, de zoekgebieden voor grootschalige ontwikkellocaties in de MRA zoals opgenomen in de Ontwerp NOVI. 4.2 Rijk en MRA realiseren de al aangewezen en toekomstige uitleglocaties op voorwaarde dat ze goed en tijdig ontsloten worden, ook met het openbaar vervoer. 4.3 Rijk en MRA verbeteren het functioneren van de woningmarkt en de leefbaarheid, zodat het zowel voor huidige als toekomstige bewoners mogelijk is een passende en aantrekkelijke woonplek te vinden. We werken aan voldoende woningen, met een divers en betaalbaar woningaanbod in diverse woonmilieus, in kwalitatief goede en veilige leefomgevingen. 5.1 Om binnenstedelijke verdichting en concentratie rond knooppunten mogelijk te maken zetten Rijk en MRA vooral in op regionale OV- en fietsverbindingen om ketenreizen beter mogelijk te maken. 5.2 Ontwikkeling van nieuwe woon- en werklocaties en recreatiegebieden gebeurt in wisselwerking met het regionale OV-systeem en fietsnetwerk, zowel wat betreft capaciteit van de lokale, regionale en bovenregionale netwerken als ook in de tijd.

	5.3 Rijk en MRA zetten in op een mobiliteitssysteem met aandacht voor alle modaliteiten (fiets, regionaal openbaar vervoer, spoor, auto), slimme mobiliteit ("smart mobility") en in wisselwerking met het verstedelijkingsconcept. Voor de grotere systeemopgaven werken we aan een netwerkstrategie en een goed functionerend "daily urban system". 6.1 Nieuwe plannen voor woningbouw die leiden tot transformatie en verlies aan bedrijventerrein kunnen als voldoende ruimte voor bedrijvigheid beschikbaar is. 6.2 Rijk en MRA houden rekening met extra ruimte voor bedrijvigheid die nodig is voor de transformatieperiode naar een klimaatadaptieve, energieneutrale en circulaire economie, in het bijzonder in haven- en industriegebieden. 6.3 Rijk en MRA ontwikkelen bestaande en nieuw te ontwikkelen woon- en werklocaties zoveel mogelijk circulair en met nadruk op de toepassing van hoogwaardige materialen. 7.1 Rijk en MRA zetten in op energieneutraal of energieleverend ontwikkelen. 7.2 Rijk en MRA accommoderen vraag (verbruik energie) en aanbod (opwekking duurzame energie) zo dicht mogelijk bij elkaar en passend bij eigenschappen en efficiëntie van het netwerk. Daarbij houden we er rekening mee dat vanwege de energietransitie het elektriciteitsnetwerk versterkt moet worden en andere energienetwerken (warmte, waterstof) opgezet en uitgebreid moeten worden. 7.3 Rijk en MRA houden regie op het ontwikkelen van datacenters afgestemd op de beschikbaarheid van stroom, de aanwezigheid van een warmtenetwerk en het verkleinen van de afstand tot de aanlanding van wind op zee of lokale (duurzame) opwekking. 7.4 Het Noordzeekanaalgebied vormt hét knooppunt voor duurzame energie in de MRA. 7.5 Rijk en MRA verstedelijken klimaatbestendig, door de gevolgen van klimaatveranderingen (droogte, hitte, extreme regenbuien en mogelijke overstromingen) te verkleinen. ❖ *Uitgangspunten fasering* • De fasering gaat zowel over thematische opgaven als integraal te ontwikkelen gebieden die om gezamenlijke interventies van Rijk en MRA vragen als ook interventies van één van de partners afzonderlijk. • De fasering betreft de periode 2030-2050 en tot 2030. • Het te benoemen NOVI-gebied in de MRA maakt deel uit van de verstedelijkingsstrategie. • De gebieden van de MIRT-trajecten van het bereikbaarheidsprogramma Samen bouwen aan Bereikbaarheid en de sleutelgebieden MRA maken deel uit van de fasering van de integraal te ontwikkelen gebieden. • De selectie van een beperkt aantal wijken met ernstige leefbaarheidsproblemen (stedelijke vernieuwing 3.0, conform woondeal MRA) worden meegenomen in de fasering van de verstedelijkingsstrategie. ❖ *Uitgangspunten investeringsstrategie en uitvoering* • Uitvoering van gebieden en opgaven die gezamenlijke interventies van Rijk en MRA vragen vindt plaats door de Omgevingsagenda Noordwest Nederland. • Uitvoering op de korte termijn vindt binnen de MRA plaats in het kader van de (uitvoering van) MRA agenda 2.0. • Rijk en MRA onderzoeken de mogelijkheden van tijdelijkheid van investeringen/maatregelen met het oog op (verduurzamings)ontwikkelingen. • De investeringsstrategie betreft zowel de financiering als de bekostiging. • Uiteindelijke investeringsbeslissingen voor bereikbaarheid vinden plaats in het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en de Bestuurlijke Overleggen MIRT.
15.	**Multimodale Knoop Schiphol** ❖ Het Rijk stelt de Voorkeursbeslissing Multimodale Knoop Schiphol (MKS) vast in nauwe afstemming met Schiphol, Vervoerregio Amsterdam, NS, ProRail en gemeente Haarlemmermeer. ❖ Partijen hebben hun voorkeur uitgesproken voor een pakket aan maatregelen. In combinatie met enkele aanvullende maatregelen biedt dit pakket voldoende oplossend vermogen voor de veiligheid en capaciteit op de middellange termijn voor zowel de

	treinperrons, het busstation, het Jan Dellaertplein als Schiphol Plaza en is sprake van no regret investeringen met het oog op toekomstige ontwikkelingen. ❖ Voor de toegang tot de treinen moeten reizigers inchecken met een OV-chipkaart. Dit betekent dat er op Schiphol Plaza een gedeelte komt, waar reizigers enkel via OV-chipkaartpoortjes toegang hebben tot de treinen. Op het busstation worden trappen naar de treinperrons aangebracht en worden OV-chipkaartpoortjes geplaatst, zodat reizigers direct toegang hebben tot het treinperron vanaf het busstation. ❖ Voor de busreizigers wordt een nieuw busstation met een overkapping gebouwd. ❖ Voor het pakket aan maatregelen is € 237,5 miljoen beschikbaar gesteld, waarvan het ministerie van IenW € 78,8 miljoen bijdraagt, Schiphol € 69,4 miljoen en de Vervoerregio Amsterdam € 69,2 miljoen. Daarbovenop draagt de NS € 20 miljoen bij aan het project. Alle genoemde bedragen zijn inclusief BTW. ❖ Partijen streven er naar de Planuitwerkingsfase in 2022 te hebben afgerond met een Projectbeslissing conform MIRT-systematiek. Partijen streven er naar de Realisatiefase van het project te hebben afgerond uiterlijk in 2025. Als uitzondering hierop spreken partijen af, dat de OV-chipkaartpoortjes uiterlijk in 2030 gesloten zijn en dat het busstation gefaseerd gerealiseerd zal worden. ❖ In het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Zuidwestkant Amsterdam – Schiphol Hoofddorp (ZWASH) worden de lange termijn (vanaf 2030/2035) opgaven en ontwikkelrichtingen onderzocht.
16.	**Dienstregeling 2023** ❖ Rijk en regio spreken af infrastructurele maatregelen aan het spoor tussen Schiphol en Amsterdam Zuid te realiseren. De maatregelen maken het mogelijk het gebruik van de Schipholtunnel te optimaliseren en zijn randvoorwaardelijk om snellere treinen vanuit Enschede, Groningen, Leeuwarden en Lelystad via Amsterdam Zuid naar Rotterdam/Breda en een hoogfrequente sprinter tussen Hoofddorp/Schiphol en Amsterdam Centraal te laten rijden. ❖ Het Rijk maakt hiervoor € 7,0 miljoen vrij en de Vervoerregio Amsterdam maakt een vaste bijdrage van € 3,0 miljoen vrij. De bedragen zijn gebaseerd op prijspeil 2019 en inclusief BTW. ❖ De spoorprojecten in de MRA (zoals PHS Amsterdam Centraal) kennen een grote samenhang. Vanuit de Liaisons MRA en IenW is gerapporteerd dat een optimaler gebruik van de Schipholtunnel per dienstregeling 2023 ook een kritieke stap is om de spoorprojecten te kunnen realiseren.
17.	**Spoor Leiden-Utrecht** Rijk en regio besluiten om: ❖ De investeringskosten van de inframaatregelen voor het doortrekken van de spitspendel, voorlopig geschat op € 15 tot 18 miljoen, te dekken conform verhouding 54,3% Rijk (vanuit subsidie HOV-Net Zuid-Holland Noord) / 45,7% regio (provincies Zuid-Holland en Utrecht). ❖ De 'Versnelde Intercity' variant, waar Hazerswoude Rijndijk als sprinterstation deel van uit maakt, te beschouwen als het na te streven eindbeeld en mee te nemen in de uitwerking van Toekomstbeeld OV 2040. ❖ Er naar te streven dat in het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2022 definitieve afspraken worden gemaakt over het langetermijnperspectief van de spoorcorridor Leiden-Utrecht, aangezien het de verwachting is dat de resultaten van het landelijk programma baanstabiliteit dan beschikbaar zijn.
18.	**Verbeteren Openbaar Vervoer Breda-Gorinchem-Utrecht (BGU)** ❖ Rijk en regio (verenigd in de provincies Noord-Brabant, Zuid-Holland en Utrecht, gemeente Breda en de U10 gemeenten) werken in 2020 het Plan van Aanpak voor verbetering van de OV-verbinding Breda – Gorinchem - Utrecht verder uit, waarbij de Daily Urban Systems van Breda, Gorinchem en Utrecht en tussenliggende kernen met elkaar verbonden worden (zie ook https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/11/01/integrale-eindrapportage-verkenning-verbetering-openbaar-vervoer-verbinding-breda-gorinchem-

	utrecht). Rijk en regio werken dit uit in twee werksporen. Een werkspoor is gericht op structurele verbetering van de OV-verbinding na afronding van de werkzaamheden rond 2030. Tevens wordt gekeken naar mogelijkheden om de bestaande verbinding zo goed mogelijk in stand te houden tijdens de werkzaamheden aan de A27. Mochten zich kansen voordoen ten behoeve van de bestaande busverbinding tijdens de periode van de werkzaamheden, dan zullen deze worden ingebracht bij het programma Slimme Bereikbaarheid/Minder Hinder. In het andere werkspoor zal de potentie van een innovatief vervoersconcept als stip op de horizon worden uitgewerkt (na 2040). ❖ Bij uitwerking van het Plan van Aanpak zal verbinding worden gemaakt met bestaande programma's, waaronder Slimme Bereikbaarheid/Minder Hinder, U Ned, SmartwayZ.NL, Samen Bereikbaar Drechtsteden en het Toekomstbeeld OV. ❖ Bij de vervolgonderzoeken wordt onder andere gekeken naar maatregelen gericht op de doorstroming en naar de netwerk- en hub-ontwikkeling. ❖ Rijk en regio kijken binnen het kader van het Toekomstbeeld OV, naar mogelijkheden om de treinverbinding over bestaand spoor tussen station Breda en Utrecht CS via 's-Hertogenbosch te verbeteren met het oog voor het moment waarop de werkzaamheden aan de A27 plaatsvinden.
20.	**Verbinding Randstad – Noord-Nederland** ❖ Rijk en regio's Noord-Nederland, Oost-Nederland en Noordwest-Nederland hebben de ambitie om de reistijd per trein tussen de Randstad en Noord-Nederland te verkorten. De regio specificeert dit tot tenminste twee keer 15 minuten voor 2030. ❖ Uit de gezamenlijke quick-scan door ProRail en NS in opdracht van Rijk en regio blijkt dat er reële kansen zijn voor een versnelling tussen Amsterdam-Zuid en Zwolle. In het kader van het OV toekomstbeeld 2040 worden deze uitkomsten nader onderzocht, ook voor wat betreft kosten en wat dit vraagt van de dienstregeling. ❖ Vanwege onder andere de robuustheid van het OV rondom Zwolle en de ontsluiting van de regio, onderzoeken Rijk en regio in dit kader ook de potentie van een OV-ontsluiting via de Lelylijn. ❖ Om versnellingsmogelijkheden op kortere termijn te verzilveren wordt ingezet op gebruik van sneller materieel door NS (IC Nieuwe Generatie) en het optimaliseren van de dienstregeling. ❖ In het Bestuurlijk Overleg MIRT van het najaar 2020 wordt de voortgang, dan wel de uitkomsten van de bovengenoemde onderzoeken besproken en zullen hier nadere afspraken over worden gemaakt.
21.	**Vaarweg IJsselmeer-Meppel** ❖ De MIRT-verkenning Vaarweg IJsselmeer-Meppel is in de verkenningsfase in 2012 door bezuinigingen van het Lenteakkoord getemporiseerd tot na 2020. ❖ De planuitwerking is inmiddels opgepakt en er wordt gewerkt aan de actualisatie van het voorkeursalternatief. De realisatie van het project is conform MIRT-opgave voorzien in 2023.
22.	**Programmatische Aanpak Grote Wateren: Wieringerhoek** ❖ Rijk en regio nemen kennis van de door de minister van IenW in overeenstemming met de minister van LNV getekende startbeslissing voor de MIRT-verkenning Wieringerhoek. Het project Wieringerhoek vloeit voort uit de Programmatische Aanpak Grote Wateren. Met deze aanpak wordt gewerkt aan de ambitie om te komen tot ecologisch gezonde, toekomstbestendige grote wateren, waarin een hoogwaardige natuur samengaat met een krachtige economie.
23.	**Programmatische Aanpak Grote Wateren: Oostvaardersoevers** ❖ Rijk en regio nemen kennis van de door de minister van IenW in overeenstemming met de minister van LNV getekende startbeslissing voor de MIRT-verkenning Oostvaardersoevers. Het project Oostvaardersoevers vloeit voort uit de Programmatische Aanpak Grote Wateren. Met deze aanpak wordt gewerkt aan de

	ambitie om te komen tot ecologisch gezonde, toekomstbestendige grote wateren, waarin een hoogwaardige natuur samengaat met een krachtige economie.
24.	**Strategisch Bestuurlijk Overleg voorjaar 2020** ❖ In het Strategisch Bestuurlijk Overleg Noordwest-Nederland van voorjaar 2020 komen de volgende onderwerpen aan de orde: • Procesvoorstel voor de Omgevingsagenda in deze regio. • Voor de regio Utrecht: stand van zaken van verstedelijkingsstrategie. • Voor de Metropoolregio Amsterdam: vaststellen van het verstedelijkingsconcept middellange/lange termijn met daarin de integraal te ontwikkelen gebieden, netwerken en opgaven die om interventies van Rijk en regio vragen.

Bestuurlijk Overleg MIRT Noord-Nederland

1.	**Minder Hinder** ❖ Rijk en regio onderzoeken hoe en op welke wijze de Minder Hinder-aanpak in Noord-Nederland kan worden vormgegeven. ❖ Onderdeel daarvan is Groningen Bereikbaar die nu de Minder Hinder-aanpak verzorgt in de regio Groningen-Assen. ❖ De gezamenlijke minder hinder aanpak is ook van toepassing op de (hoofd)routes van en naar Noord-Nederland. Ook als werkzaamheden buiten de regio plaatsvinden is de ambitie om de internationale en bovenregionale bereikbaarheid te borgen. Voor het economisch functioneren van Noord-Nederland is een stabiele en gegarandeerde bereikbaarheid een grote kracht.
2.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Gezamenlijk concept Ketenmobiliteit Noord** ❖ Noord-Nederland zet in op het doorontwikkelen van ketenmobiliteit en hubs. Zoals afgesproken in het BO MIRT 2018 heeft Noord-Nederland een gezamenlijk concept opgesteld voor hubs. ❖ Regio en Rijk stellen uiterlijk in het eerste kwartaal van 2020 een uitvoeringsagenda op, gericht op het gezamenlijk versterken van voorzieningen voor ketenmobiliteit. In deze uitvoeringsagenda komen duidelijke afspraken over ambitie, korte termijn acties, toegankelijkheid hubs, governance en verantwoordelijkheden. ❖ Het Rijk neemt als wegbeheerder de verantwoordelijkheid voor aanleg en onderhoud van bushaltes, carpoolplaatsen en OV-knooppunten aan Rijkswegen met de bestaande afspraken als startpunt. En komen tot nieuwe afspraken om deze voorzieningen succesvol door te laten ontwikkelen tot hubs die een zichtbare bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van de krimpgebieden in het Noorden. ❖ Daarnaast maken Rijk en regio afspraken over de verantwoordelijkheid voor voorzieningen voor ketenmobiliteit die rechtstreeks aansluiten op het Rijkswegennet of bij treinstations. Als eerste concrete uitwerking wordt gestart met de hub Rolde en het knooppunt Bareveld langs de N33. ❖ Het Rijk stelt hiervoor €50.000,- incl. BTW beschikbaar en reserveert voor 2020 eenmalig €150.000,- incl. BTW als bijdrage bij onrendabele opstart- en proceskosten. ❖ Het Rijk zet de tijdens het BO MIRT 2018 gemaakte reservering van €365.000,- incl. BTW voor de provincie Fryslân om in een definitieve toezegging voor de realisering van Fiets in de keten onder de voorwaarde dat dit concept geschikt is om bij succes uitgerold te worden naar de andere Noordelijke provincies. ❖ Het Rijk zet de tijdens het BO MIRT 2018 gemaakte reservering van €400.000,- incl. BTW voor de provincie Groningen voor het 'Vergroenen hub' om in een definitieve toezegging voor de realisering van het zonnedak P+R Meerstad.
3.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Plan van aanpak Noord-Nederland fietsregio op #1: Samen op fietse(n)** ❖ Rijk en regio kunnen zich vinden in de fietsambities van Noord-Nederland zoals beschreven in het ambitiedocument 'Samen op fietse(n)' d.d. 18-09-2019. ❖ Rijk en regio zetten in op fietsstimulering en dragen daarmee bij aan het landelijke doel om 200.000 forenzen op de fiets te krijgen ❖ Het Rijk stelt hiervoor voor geheel Noord-Nederland eenmalig in 2020 €100.000,- incl. BTW, beschikbaar op basis van 50-50% cofinanciering om de procesaanpak richting werkgevers te versterken.
4.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Nationale MaaS-pilot Groningen – Drenthe** ❖ Rijk en regio hebben de Bestuursovereenkomst voor de MaaS-pilot Groningen-Drenthe met daarin kritieke go-no-go-momenten richting gunning van de pilot ondertekend.
5.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **(Krachtenbundeling) Smart Mobility** *Digitalisering overheden* ❖ Vanuit het gezamenlijke doel om op een robuuste en gestructureerde wijze naar het delen van wegbeheerdersdata in 2023 toe te werken, spreken regio en Rijk af dat

	voorjaar 2020 een implementatieplan Digitalisering Wegbeheerdersdata Noord-Nederland 2023 gereed is. ❖ Met het vaststellen van het implementatieplan committeren de Noord-Nederlandse wegbeheerders zich aan de in het implementatieplan beschreven werkwijze en tijdpad om de digitalisering (verder) door te voeren. Het implementatieplan bevat daarom: • Fasering en prioritering in te leveren data items binnen Noord-Nederland, per wegbeheerder of categorie wegbeheerders. • Organisatorische inbedding binnen Noord-Nederland, per wegbeheerder en in regionale samenwerkingsvormen. • Inzicht in initiële kosten en structurele kosten voor Noord-Nederland en per wegbeheerder. ❖ IenW erkent en ondersteunt de inspanningen van het landsdeel om tot een gezamenlijke aanpak voor de Digitalisering Noord-Nederland te komen, als vertrekpunt om de regionale data-verantwoordelijkheid nader vorm en invulling te geven. De regio kiest in 2020 op welke wijze zij deze verantwoordelijkheid voor de data-opgave organisatorisch effectief en efficiënt inbedt. ❖ Daartoe reserveert IenW €200.000,- incl. BTW voor 2020 vanuit haar landelijke verantwoordelijkheid, gelijk aan de helft van de totale inspanning voor de benodigde instrumenten, kennisopbouw en standaardisatie van een Regionaal Data Team/verantwoordelijkheid. Medio 2020 bespreken regio en Rijk de voortgang van inrichting en eventueel, benodigde extra inspanningen van beide kanten. *2e landelijke tranche slimme verkeerslichten/iVRI's* ❖ Regio en Rijk stellen de uitgangspunten voor de 2e landelijke tranche iVRI's vast. Deze uitgangspunten bevorderen landelijke standaardisatie, uitwisselbaarheid, kostenefficiënte inkoop en exploitatie en uniforme diensten aan (professionele) gebruikers in heel Nederland. ❖ Het landsdeel wenst nieuwe iVRI's te realiseren richting eind 2023. Vanuit het nationale belang draagt het Rijk bij aan het realiseren van deze ambitie en maken regio en Rijk nadere afspraken over proces, inhoud, voorwaarden en financiële verdeling. Vanuit haar landelijke verantwoordelijkheid reserveert IenW daartoe voorlopig €10 miljoen (alle Landsdelen/regio's tezamen). *Voortgang iDiensten* ❖ Regio en Rijk nemen kennis van intenties voor het mogelijk gaan afnemen van uiteenlopende iDiensten. De regio beslist en financiert zelf uit eigen middelen het al of niet afnemen van deze iDiensten, het Rijk financiert landelijke expertise om het afnemen van iDiensten door de regio's te ondersteunen en reserveert hiervoor totaal €750.000,- voor 2020 en 2021 in alle Landsdelen. ❖ Rijk en regio spreken af de voortgang hiervan periodiek ambtelijk en bestuurlijk te bespreken. *Landelijk kennisnetwerk overheden in Smart Mobility* ❖ Rijk en regio herbevestigen de afgesproken ambities en principeafspraken van hun onderlinge samenwerking ('Krachtenbundeling'), en committeren zich gezamenlijk aan de invulling hiervan door inzet van mensen en middelen in de inhoudelijk thema's (alle overheden, alle landsdelen). ❖ Rijk en de vijf regio's reserveren gezamenlijk (50-50%) totaal €2,3 miljoen om de samenwerking van alle overheden te ondersteunen voor de periode tot en met 2023. ❖ Rijk en regio onderstrepen nut en noodzaak van een gezamenlijke Human Capital Agenda en starten - als eerste stap - met een inventarisatie om aanwezige en ontbrekende kennis en competenties gestructureerd in beeld te brengen als basis voor gezamenlijke vervolgacties in 2020 gericht op opleidingen, werkgeverschap en arbeidsmarkt.
6.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Introductie Autonoom Vervoer Noord-Nederland: @North** ❖ Het Rijk neemt met belangstelling kennis van de ambities van Noord-Nederland op het gebied van autonoom vervoer op de vier modaliteiten weg, spoor, water en lucht. Interessant zijn onder meer de mogelijkheden het bevorderen van 'kruisbestuiving' tussen de vier modaliteiten.

	❖ Rijk en de noordelijke drie provincies werken hier, onder regie van de regio gezamenlijk aan verder, ieder vanuit de eigen rol en verantwoordelijkheid. ❖ In 2020 wordt een concrete ontwikkelagenda opgesteld over de opschaling en inpassing van autonoom vervoer in de Noord-Nederlandse context. ❖ De opschaling en inpassing van autonoom vervoer op de weg wordt, waar opportuun, opgepakt in samenwerking met andere regio's via de krachtenbundeling Smart Mobility.
7.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Logistiek en goederenvervoer - Zero emissie zones** ❖ De regio streeft naar het instellen van een nul-emissie zone voor stadslogistiek in minimaal vier gemeenten 2025 en ondersteunt de gemeenten met deze ambitie ❖ Voor het invoeren van ZE zones in de grote steden in het landsdeel Noord-Nederland zullen Rijk en regio gezamenlijk werken aan het opstellen van een landsdelige vertaling van de nationale uitvoeringsagenda voor de periode 2020-2025. ❖ Onderdeel hiervan is het ontwikkelen van een stappenplan ter ondersteuning van de gemeenten en bedrijven op strategisch niveau bij het invoeren van ZE zones en het verrichten van de noodzakelijke onderzoeken en daaruit volgende acties om direct betrokkenen te helpen bij het op regionaal niveau invoeren van deze zones. ❖ Rijk en regio spreken in het kader van de werkagenda Slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit af een Plan van aanpak op te stellen voor een integrale landsdelige logistieke aanpak gericht op bereikbaarheid en duurzaamheid en waarvan het opstellen van een landsdelige vertaling van de uitvoeringsagenda zero emissie zones voor stadslogistiek een onderdeel is. Hiertoe zal uiterlijk eind van het eerste kwartaal een concrete opdracht worden opgesteld. Voor het uitvoeren van benodigde acties reserveert het Rijk maximaal €100.000 incl. BTW, op basis van 50/50 cofinanciering.
8.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Stakeholdersaanpak Noord-Nederland** ❖ Doel van de stakeholdersaanpak Noord-Nederland is in ieder geval de uitvoering van de afspraken uit het klimaatakkoord over verduurzaming van werkgerelateerde mobiliteit. Daartoe wordt CO2-reductie een expliciete doelstelling van de stakeholderaanpak. ❖ Het Rijk stelt hiervoor voor 2020 €800.000,- incl. BTW beschikbaar op basis van 50% cofinanciering vanuit de regio. Deze bijdrage geldt voor een jaar. ❖ Deze bijdrage bestaat uit €400.000,- incl. BTW aan extra middelen plus €400.000,- incl. BTW van de Rijksmiddelen die overblijven na de eindafrekeing Spitsmijdenproject Groningen Bereikbaar. ❖ Rijk en regio spreken af om op korte termijn te verkennen hoe via de regionale werkgeversaanpak de MONO Zakelijk campagne uitgedragen kan worden. Daarnaast wordt verkend welke kansen er nog meer liggen om verkeersveiligheid te verbeteren door inzet van de werkgeversaanpak en maken daar uiterlijk in het eerste kwartaal 2020 afspraken over. ❖ Rijk en regio spreken af om de Onderwijsaanpak in Groningen door te zetten.
9.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Snelfietsroute Groningen-Leek** ❖ Het Rijk zet de tijdens het BO MIRT 2018 gemaakte reservering van €235.331,- incl. BTW voor de provincie Groningen voor de snelfietsroute Groningen-Leek om in een definitieve toezegging voor de realisering van deze snelfietsroute.
10.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Snelfietsroutes Fryslân** ❖ Het Rijk zet de tijdens het BO MIRT 2018 gemaakte reservering van €1,857 miljoen incl. BTW voor de provincie Fryslân voor de realisering van de snelfietsroutes Leeuwarden – Heerenveen en Ureterp-Drachten om in een definitieve toezegging voor de realisatie van deze snelfietsroutes.
11.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Veilig fietsen naar school** ❖ De gemeente Groningen heeft interesse in het uitvoeren van één of meerdere innovatieve, opschaalbare pilots in het kader van het thema 'Veilig fietsen naar school'. Samen met maatschappelijke partners worden deze pilots in de loop van 2020

	geconcretiseerd, met nadere afspraken over inhoud, financiering, uitvoering en monitoring. ❖ Afgesproken wordt om te komen tot een verdeelsleutel van 50% Rijk en 50% regio voor het uitvoeren en monitoren van de pilots
12.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Deelmobiliteit** ❖ In 2020 stellen Rijk en regio een plan van aanpak vast waarin de noordelijke visie wordt beschreven op deelmobiliteit uitgaande van de eigen beleidsprioriteiten en de rol van de markt. Hierbij worden ook dwarsverbanden gelegd met de thema's MaaS, Hubs, ketenmobiliteit, fiets, laadinfra en het vergroenen van het wagenpark. ❖ Het plan van aanpak wordt gefinancierd uit de reeds gereserveerde middelen voor de samenwerkingsafspraken Noord-Nederland emissievrij uit het BO MIRT 2018. Op basis van het plan van aanpak werken Rijk en regio een aantal concrete businesscases uit die in 2020 worden uitgerold. ❖ Het Rijk reserveert eenmalig €100.000,- incl. BTW voor eventuele opstartrisico´s voor maatschappelijk relevante initiatieven.
13.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Regionale uitwerking Nationale Agenda Laadinfrastructuur** ❖ Rijk en regio zetten een landelijk dekkend systeem op van regionale samenwerkingsverbanden om gemeenten te ondersteunen bij de plaatsing van laadinfrastructuur en de afspraken uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) uit te kunnen voeren. Rijk en regio streven ernaar om voor het einde van 2019 de samenwerking in bestuursovereenkomsten vast te leggen. ❖ Het Rijk draagt landelijk €15 miljoen procesgeld bij aan de opzet en verdere ontwikkeling van de regionale samenwerkingsverbanden op basis van een 50/50% verdeling tussen Rijk en regio. Over de verdeling van de rijksbijdrage worden nadere afspraken gemaakt in de Bestuursovereenkomsten ❖ Het door de regio opgestelde aanzet tot een plan van aanpak wordt gebruikt als basis voor de opzet van het regionale Samenwerkingsverband Noord- Nederland. In de governance structuur is voor de voor de landelijke afstemming over o.a. de consequenties voor het energienetwerk een rol voor de stuurgroep NAL voorzien.
14.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Vergroenen Spoor - goederenvervoer** ❖ De provincie Groningen heeft in afstemming met het Rijk en het Platform Duurzaam OV en Spoor (PDOVS) een onderzoeksopzet opgesteld voor het verduurzamen van het goederenvervoer per spoor voor die trajecten waar geen bovenleiding aanwezig is. De provincie Groningen zal de onderzoeksopzet als onderzoeksvraag in de markt zetten en zal de uitkomsten delen met het Rijk en het PDOVS. ❖ Regio en Rijk besluiten in het BO MIRT 2020, op basis van de uitkomsten van het onderzoek, of het onderzoek een vervolg kan krijgen bijvoorbeeld in de vorm van een pilot.
15.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Vergroenen wagenparken: Implementatie EU-richtlijn Clean Vehicles** ❖ Het Rijk neemt het initiatief om samen met Noord-Nederland te verkennen wat er nodig is voor de implementatie van de Europese Clean Vehicles richtlijn.
16.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Monitoring** ❖ Rijk en regio maken in de 1e helft van 2020 nadere afspraken over een eenduidige monitoring en evaluatie van Slimme en Duurzame Mobiliteit, waarbij tenminste afspraken worden gemaakt over indicatoren, taakverdeling, databronnen en data uitwisseling ten behoeve van de jaarlijks op te stellen Klimaat- en Energie Verkenning, Voortgangsmonitor en andere verplichtingen voortkomend uit het Klimaatakkoord.
17.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Regionaal Mobiliteitsplan: uitwerking Klimaatakkoord** ❖ De provincies in Noord-Nederland stellen als uitwerking van het Klimaatakkoord Regionale Mobiliteitsplannen op. In de Regionale Mobiliteitsplannen beschrijft de regio hoe zij de regionale mobiliteitsmaatregelen uit het klimaatakkoord implementeert en

	welke andere maatregelen zij nemen of wil nemen die bijdragen aan de verduurzaming van mobiliteit, leefbaarheid, bereikbaarheid en gezondheid van gebieden. ❖ De Regionale Mobiliteitsplannen zijn input voor o.a. Samenwerkingsagenda voor Slimme, Duurzame en Veilige mobiliteit Noord-Nederland emissievrij voor die onderwerpen waar Rijk en regio samenwerken en die worden besproken in het BO MIRT.
18.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Verkeersveiligheid** ❖ Regio en Rijk bevestigen de afspraak om de verkeersveiligheid van provinciale N-wegen te verbeteren. ❖ Het Rijk heeft hiervoor maximaal €2.133.557,- aan Fryslân, maximaal €1.833.828,- aan Groningen en maximaal €1.653.345,- aan Drenthe ter beschikking gesteld en is voornemens om in december 2019 een besluit te nemen over toekenning aan de ingediende voorstellen.
19.	**Verbinding Randstad – Noord-Nederland** ❖ Rijk en regio's Noord-Nederland, Oost-Nederland en de Noordelijke Randstad hebben de ambitie om de reistijd per trein tussen de Randstad en Noord-Nederland te verkorten. De regio specificeert dit tot tenminste twee keer 15 minuten voor 2030. ❖ Uit de gezamenlijke quick-scan door ProRail en NS in opdracht van Rijk en Regio blijkt dat er reële kansen zijn voor een versnelling tussen Amsterdam-Zuid en Zwolle. In het kader van OV toekomstbeeld 2040 worden deze uitkomsten nader onderzocht ook voor wat betreft kosten en wat dit vraagt van de dienstregeling. ❖ Vanwege onder andere de robuustheid van het OV rondom Zwolle en de ontsluiting van de regio, onderzoeken Rijk en regio in dit kader ook de potentie van een OV-ontsluiting via de Lelylijn. ❖ Om versnellingsmogelijkheden op kortere termijn te verzilveren wordt ingezet op gebruik van sneller materieel door NS (IC Nieuwe Generatie) en het optimaliseren van de dienstregeling. ❖ In het BO MIRT van het najaar 2020 wordt de voortgang, dan wel de uitkomsten van de bovengenoemde onderzoeken besproken en worden hier nadere afspraken over gemaakt.
20.	**Vergroten sluiscomplex Kornwerderzand** ❖ Rijk en regio spreken af dat de regio na voltooiing van de Bestuursovereenkomst deze voorlegt aan Provinciale Staten. ❖ Na akkoord van de Provinciale Staten wordt de Bestuursovereenkomst zo spoedig mogelijk ondertekend.
21.	**Vaarweg Lemmer - Delfzijl** ❖ Rijk en regio spreken af dat zij sturen op financiële en inhoudelijke samenhang tussen de drie projecten in de gemeente Groningen. Hiertoe wordt een stuurgroep Groningse bruggen opgericht met gemeente Groningen, provincie Groningen en Rijkswaterstaat; ❖ Rijk en regio betreuren dat ondanks alle inspanningen er geen snelle tijdelijke verbinding bij Paddepoelsterbrug komt. Het Rijk houdt vast aan het realiseren van een tijdelijke hoge fiets-voetgangersbrug en zal waar mogelijk het proces versnellen. ❖ Voor de veiligheid van de omleidingsroutes draagt het Rijk €350.000 bij en de regio €150.000. ❖ Voor de Gerrit Krolbrug moet een variantenstudie doorlopen worden vanwege het wijzigen van het bestuurlijk voorkeursalternatief. Op basis van deze variantenstudie stelt de minister van IenW een nieuwe voorkeursvariant Gerrit Krolbrug in 2021 vast en kan realisatie in 2022 starten; ❖ Rijk en regio starten op basis van het plan van aanpak de MIRT-verkenning Paddepoelsterbrug. De uitkomsten van deze MIRT-verkenning worden besproken in het BO MIRT najaar 2021; ❖ Rijk en regio starten op basis van het plan van aanpak een regionaal MIRT-onderzoek Oosterhamrikzone/Busbaanbrug. De uitkomsten van het MIRT-onderzoek worden besproken in het BO MIRT najaar 2021.
22.	**Omgevingsagenda Noord-Nederland** ❖ Rijk en regio stellen in gezamenlijkheid de Omgevingsagenda Noord op conform het Plan van aanpak Omgevingsagenda Noord. Daarmee werken Rijk en regio aan fysieke maatschappelijke opgaven waar in de uitvoering de overheden elkaar nodig hebben.

	❖ In 2021 wordt de Omgevingsagenda Noord vastgesteld.
23.	**Woondeal Groningen en Verstedelijkingsstrategie** ❖ Rijk en regio werken gezamenlijk een verstedelijkingsstrategie uit voor de regio Groningen-Assen. Daarin vormen we een strategie voor de lange termijn voor de verstedelijkingsopgaven van de regio. ❖ De inhoudelijke scope richt zich op de brede fysieke leefomgeving, met focus daarbinnen op de relaties tussen wonen, werken en bereikbaarheid. ❖ De geografische scope is de regio Groningen-Assen. Gebieden met evidente samenhang (bijvoorbeeld belangrijke werklocaties) worden betrokken, ook als deze buiten de regio Groningen-Assen vallen. ❖ In het SBO 2020 liggen 'voorkeursstrategieën' voor. Hierin worden uitvoeringsafspraken, financiële consequenties, uitwerkingsvraagstukken, de inzet op ruimtelijk beleid en monitorings- en procesafspraken besproken.
24.	**MIRT-onderzoek A28 Amersfoort-Hoogeveen** ❖ Het onderzoek naar de mogelijke oplossingen is nog gaande. De Stuurgroep A28 (IenW en de provincies Gelderland, Overijssel en Drenthe) zal het onderzoek begin 2020 afronden en definitieve afspraken maken over het vervolg. Vooruitlopend daarop maken Rijk en regio de volgende afspraken: • een slim en duurzaam mobiliteitssysteem is het uitgangspunt. • voor de korte en middellange termijn (2030) wordt een gericht pakket infra-maatregelen voorbereid op het traject om zo de verkeersveiligheid op de A28 te verbeteren en daarmee de doorstroming op peil te houden. Rijk en regio gaan dit in 2020 verder met elkaar uitwerken en naar gezamenlijke financieringsmogelijkheden voor het pakket zoeken. • Voor een pakket van mogelijke korte en middellange termijn-maatregelen, in de regio's Noord-Veluwe, Zwolle en de Kop van Overijssel/Drenthe, op het gebied van openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement, incident- en verkeersmanagement, fiets, logistiek en ketenmobiliteit wordt in 2020 gezocht naar gezamenlijke financieringsmogelijkheden gekoppeld aan de Werkagenda Slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit. • Rondom Zwolle ligt er een brede mobiliteitsopgave gekoppeld aan de verstedelijkingsopgave en het Daily Urban System, waarvoor een gebiedsgerichte en qua mobiliteit multimodale aanpak nodig is. Daarom spreken Rijk en regio af om in 2020 een gebiedsgericht MIRT Onderzoek te starten naar de bereikbaarheid in wisselwerking met de verstedelijkingsopgave van Zwolle en omgeving. Daarbij wordt voor bereikbaarheid het gehele vervoerssysteem rondom Zwolle bekeken, waaronder de A28 en worden voor de geconstateerde aandachtspunten oplossingsrichtingen in beeld gebracht. De scope en governance van het onderzoek wordt nog nader uitgewerkt door de betrokken partijen, in afstemming met andere lopende onderzoekstrajecten. Rijk (IenW) en regio zijn bereid het MIRT Onderzoek samen te financieren. Het voortouw voor het MIRT Onderzoek ligt bij de provincie Overijssel in overleg met (regio) Zwolle. • Rijk (BZK) en regio werken in wisselwerking met het gebiedsgerichte MIRT Onderzoek een verstedelijkingsstrategie uit voor de regio Zwolle, waarin nader richting wordt gegeven aan de verstedelijkingsopgave, energietransitie en de opgaven rondom klimaatadaptatie. De uitkomsten worden als input gebruikt voor het gebiedsgerichte MIRT Onderzoek. • Het traject A28 Amersfoort-Hoogeveen zal jaarlijks gemonitord worden waarbij rekening wordt gehouden met de toekomstige ontwikkelingen als onderdeel van een adaptieve aanpak.
25.	**Decentralisatie vervoerconcessie Waddenveren** ❖ Rijk en provincie Fryslân delen een positieve grondhouding ten aanzien van decentralisatie van de Vervoerconcessie Waddenveren Oost (naar Ameland en Schiermonnikoog) en West (naar Vlieland en Terschelling) en hebben hiervoor een gezamenlijk plan van aanpak opgesteld. ❖ Rijk en provincie zijn voornemens om in deze coalitieperiode (2019-2023) te komen tot besluitvorming over decentralisatie, het moment van decentralisatie en de voorwaarden waaronder decentralisatie plaatsvindt.

26.	**Spoorprogramma Noord-Nederland** ❖ Het Rijk heeft, naar aanleiding van de motie Koopmans, middelen beschikbaar gesteld voor aanpassingen aan het spoor naar het Noorden. ❖ Van deze middelen is, bovenop het Regiospecifiek pakket Zuiderzeelijn, het programma sporendriehoek Noord-Nederland opgezet. ❖ ProRail heeft gemeld dat om het programma volledig af te kunnen ronden een extra bijdrage nodig is, onder andere veroorzaakt door een hogere raming dan het beschikbaar budget voor het project Spoorboog Hoogeveen. ❖ Dit project bij Hoogeveen draagt bij aan een versnelling op het traject Groningen - Zwolle en verbetert daardoor de aansluitingen op de nevenlijnen in de spoorknopen Groningen en Zwolle. ❖ Om de verbinding tussen Randstad en Noord-Nederland te verbeteren en het programma sporendriehoek Noord-Nederland in zijn huidige scope geheel te kunnen afronden, stelt het Rijk eenmalig een extra bijdrage van €7,9 miljoen incl. BTW beschikbaar voor het programma Noord-Nederland. ❖ Deze extra bijdrage stelt ProRail in staat over te gaan tot realisatie van de spoorboog Hoogeveen en de tractiemaatregelen op het spoortraject Zwolle-Meppel. IenW zal ProRail hiertoe opdracht verlenen.
27.	**Spoorbrug Van Harinxmakanaal** ❖ De kostenbatenanalyse op basis van kengetallen laat zien dat bij een bredere integrale blik op het gebied er potentieel maatschappelijke waarde is te creëren met een aquaduct, meer dan voor een hoge brug. ❖ Komend jaar loopt een aantal trajecten die van invloed zijn op de uiteindelijke keuze voor de Van Harinxmakanaal (HRMK)-spoorbrug. Dit betreft de gebiedsontwikkeling door de gemeente Leeuwarden, de vaarwegambities van de provincie Fryslân, de knooppuntontwikkeling van mobiliteitshub Werpsterhoeke door de regio, het gesprek tussen Rijk en regio over mogelijke decentralisatie van het spoor en de gezamenlijke nadere uitwerking van het Toekomstbeeld OV. ❖ Rijk en regio spannen zich gezamenlijk in dat deze trajecten komend jaar tot de benodigde inzichten leiden ten aanzien van de toekomst van de brug. ❖ De regio werkt parallel een bekostigingsstrategie uit met daarin een concreet en onderbouwd voorstel voor de hoogte van de financiële bijdragen mogelijke baathebbers. ❖ In het BO MIRT 2020 zullen de uitkomsten van bovenstaande onderzoeken besproken worden, gericht op het vaststellen van de voorkeursvariant voor de te vernieuwen HRMK spoorbrug en overeenstemming over de bekostiging daarvan.
28.	**4e trein per uur Sneek – Leeuwarden in de spits** ❖ Het Rijk en provincie Fryslân dragen elk 50% bij in de investeringskosten van de afkoopsom van de kosten van beheer en onderhoud (B&O) van de maatregelen ten behoeve van de kwartierdienst in de spits op Sneek-Leeuwarden. ❖ Het Rijk zal haar bijdrage in de investeringskosten van €650.000,- excl. BTW in 2020 aan de provincie Fryslân uitkeren onder aftrek van de 50% bijdrage van de provincie Fryslân in de afkoopsom van de kosten van beheer en onderhoud. Dit laatst betreft een bedrag van €74.550,-, tenzij uit nieuwe gegevens van ProRail blijkt de kosten van B&O alsnog lager uitvallen. ❖ Verder wordt afgesproken dat, indien de maatregelen bij Leeuwarden West, die momenteel nog worden uitgewerkt door ProRail, leiden tot een vermindering van de kosten van B&O aldaar, deze vermindering alsnog zal worden betrokken bij de toepassing van de bovenvermelde afkoopsom, op grond van de onderlinge samenhang van beide maatregelen. Hetzelfde geldt voor de lopende check door ProRail op de herberekening van de kosten van B&O door Arriva. ❖ Indien de realisatie van de maatregelen onverhoopt tot hogere kosten dan €1,3 miljoen leidt, treden Rijk en regio met elkaar in overleg om te bezien hoe zij daar een oplossing voor kunnen vinden op basis van de wederkerigheid in de gemaakte afspraak tot cofinanciering.
29.	**Verduurzaming regionaal spoor** ❖ Rijk en Regio werken gezamenlijk de ontwikkelagenda verduurzaming regionaal treinvervoer Noord-Nederland uit. De kennis die zij daarbij opdoen zullen zij delen met andere regio's en het Platform Duurzaam OV en Spoor. Overige kennis over dit

	onderwerp uit binnen- en buitenland zal daarnaast worden betrokken bij de verdere uitwerking van de ontwikkelagenda. ❖ Op basis van de ontwikkelagenda kijken Rijk en regio naar mogelijkheden voor het opheffen van (juridische en financiële) belemmeringen voor de realisatie van de (pilots met) batterij- en/of waterstoftrein.
30.	**Decentralisatie regionale sprinterdiensten** ❖ Rijk en regio zetten de gesprekken over de mogelijkheden en voorwaarden voor een eventuele decentralisatie van de sprinterdiensten Zwolle – Leeuwarden en Zwolle – Groningen voort. ❖ Onderwerp van deze gesprekken is o.a., de mogelijkheden tot verbetering van huidige treinproduct voor de reiziger (bediening en frequenties), de financiën (investeringen en exploitatie) en het moment van mogelijke decentralisatie.
31.	**Vaarweg IJsselmeer - Meppel** ❖ De MIRT-verkenning Vaarweg IJsselmeer-Meppel is in de verkenningsfase in 2012 door bezuinigingen van het Lenteakkoord getemporiseerd tot na 2020. ❖ De planuitwerking is inmiddels opgepakt en er wordt gewerkt aan actualisatie van het voorkeursalternatief. De realisatie van het project is conform MIRT-opgave voorzien in 2023.
32.	**PAGW: Lauwersmeer - Vierhuizergat** ❖ Rijk en regio spreken de intentie uit om de planuitwerking van het HWBP-project "Dijkversterking Lauwersmeer - Vierhuizergat" te combineren met PAGW maatregelen gericht op het verzachten van de randen van het Wad ten behoeve van het versterken van de natuurlijke dynamiek en de ontwikkeling van gradiënten land-water en zout-zoet.
33.	**PAGW: Koehool – Lauwersmeer** ❖ Rijk spreekt de intentie uit om bij de verkenning van het HWBP-project "Dijkversterking Koehool-Lauwersmeer" combinatiemogelijkheden met de PAGW maatregelen gericht op het verzachten van de randen van het Wad ten behoeve van het versterken van de natuurlijke dynamiek en de ontwikkeling van gradiënten land-water en zout-zoet in beeld te brengen. ❖ Hierbij wordt ook onderzocht of er combinatiemogelijkheden zijn met de watersysteemmaatregelen uit het project Holwerd aan Zee.
34.	**Meerjarig Adaptief Programma Eems-Dollard 2050** ❖ Als vervolg op het in 2015 afgeronde MIRT-onderzoek Economie en ecologie Eems-Dollard in balans zijn Rijk en regio in 2016 gezamenlijk gestart met het Meerjarig Adaptief Programma Eems-Dollard 2050. ❖ De resultaten van de pilotprojecten in uitvoering worden zichtbaar en gemonitord. Het komend jaar staat in het teken van een nieuw op te stellen programmaplan 2021-2026 en richt zich op de opschaling van de pilotprojecten. ❖ Rijk en regio spreken af dat IenW totaal €300.000,- incl. BTW bijdraagt aan de kosten voor het programmamanagement voor de jaren 2019-2020-2021.
35.	**11e Voortgangsrapportage Regiospecifiek pakket-Zuiderzeelijn** ❖ De elfde voortgangsrapportage Regiospecifiek pakket-Zuiderzeelijn (RSP-ZZL) wordt vastgesteld en als bijlage toegevoegd bij de aanbieding van de uitkomsten van de najaarsoverleggen MIRT aan de Tweede Kamer. ❖ Het convenant RSP-ZZL heeft een looptijd van 2008 t/m 2020. In 2020 wordt de twaalfde en tevens laatste Voortgangsrapportage van het RSP-ZZL opgesteld.

Bestuurlijk Overleg MIRT Zuid-Nederland

1.	**Minder Hinder** ❖ De nationale afspraken voor Minder Hinder hebben Rijkswaterstaat, ProRail, de beide provincies en Brabantstad conform afspraak in het BO MIRT 2018 uitgewerkt in de aanpak Slimme Bereikbaarheid Zuid NL. ❖ Basis voor deze aanpak is een inventarisatie van 260 infrastructurele projecten met veel hinder (aanleg, onderhoud en Vervanging en Renovatie) van Rijkswaterstaat, beide provincies, Brabantstad, ProRail, Noordrijn-Westfalen en Vlaanderen. ❖ Een verkeerskundige analyse leert dat met name in West-Brabant (corridor Breda-Utrecht), de driehoek Breda-Tilburg-'s-Hertogenbosch, de ruime regio Eindhoven en Midden- en Zuid-Limburg de verkeershinder een (boven)regionale in plaats van projectspecifieke aanpak vergt. ❖ Rijk en landsdeel Zuid onderschrijven de noodzaak om in Zuid-Nederland een projectoverstijgende en (inter)nationaal afgestemde hinderaanpak te organiseren conform het plan van aanpak Slimme Bereikbaarheid Zuid NL. ❖ Slimme Bereikbaarheid Zuid NL voorziet in het gecoördineerd samenwerken tussen projecten en programma's en op de schaal van Nederland, Zuid-Nederland en aangrenzend buitenland en tussen de regio's binnen Zuid-Nederland. Hierbij worden infrastructurele werken van alle relevante beheerders enerzijds verder vooruit en multimodaal afgestemd en worden zij anderzijds gebruikt als aanjager om structurele gedragsverandering gebiedsgericht en gecoördineerd in te zetten. ❖ Rijk stelt voor het jaar 2020 € 300.000 beschikbaar. Noord-Brabant stelt € 200.000 en Limburg stelt € 100.000 beschikbaar. Partijen nemen deze afspraak op de Uitvoeringsagenda Smart Mobility 2020-2023. In de loop van 2020 zullen meerjarige afspraken worden gemaakt. ❖ Rijk en landsdeel Zuid zien de hinder die de veelheid aan spoor- en wegwerkzaamheden in Zuid-Nederland gaat veroorzaken, ook als kans om tot structurele gedragsverandering van reizigers en logistiek te komen. Daartoe starten zij een regionale uitwerking van een geïntegreerde gedragsveranderingsaanpak in Zuidoost Brabant. De aanpak is opschaalbaar voor andere regio's in Nederland en bouwt voort op opgedane lessen zoals in Maastricht, Rotterdam, Utrecht en Groningen. ❖ Rijk en landsdeel Zuid bundelen hiervoor bestaande middelen, te weten een deel van de Minder Hinder en Korte Termijn Aanpak budgetten van Deelopgaven SmartwayZ.NL (A67, InnovA58, N279, Randweg A2/A50 en A2 Weert – Eindhoven). En besluiten in maart 2020 over de concrete aanpak in de Uitvoeringsagenda Smart Mobility Zuid-Nederland 2020-2023.
2.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Krachtenbundeling Smart Mobility** **Digitalisering publieke mobiliteitsdata:** ❖ Rijk en regio geven gezamenlijk de noodzakelijke bestuurlijke aandacht, sturing en prioriteit aan data als nieuwe modaliteit. ❖ Regio Brabant en Rijk delen de ambitie t.a.v. de ontwikkeling van een Mobiliteitsdataplatform en –organisatie in Brabant. De regio Brabant committeert zich aan de inzet van eigen personele middelen voor de implementatie, de totstandkoming van de benodigde instrumenten, kennisopbouw en standaardisatie van een Regionaal Data Team en Platform i.o. in 2020. Het Rijk investeert totaal voor 2020 € 1,5 miljoen vanuit haar landelijke verantwoordelijkheid. Medio 2020 bespreken regio en Rijk de voortgang en de eventuele extra inspanningen richting 2023. ❖ Limburg en het Rijk stellen beiden middelen beschikbaar in 2020 voor de ontwikkeling richting een Mobiliteitsdataplatform en –organisatie. Daarbij zoekt Limburg aansluiting bij de Brabantse organisatie en voorzieningen. Limburg investeert € 500.000. Het Rijk investeert € 125.000 in de verdere opstart en ontwikkeling van het plan. Medio 2020 bespreken Rijk en regio Limburg de voortgang en de eventuele extra inspanningen en middelen richting 2023. **Tweede landelijke tranche slimme verkeerslichten/iVRI's:**

	❖ Landsdeel Zuid en Rijk stellen de uitgangspunten voor de 2e landelijke tranche iVRI's vast. Deze uitgangspunten bevorderen landelijke standaardisatie, uitwisselbaarheid, kostenefficiënte inkoop en exploitatie en uniforme diensten aan (professionele) gebruikers in heel Nederland. ❖ Vanuit haar landelijke verantwoordelijkheid reserveert het Rijk voor de realisatie van de 2e landelijke tranche iVRI's € 10 miljoen voor alle landsdelen/regio's tezamen. ❖ De regionale overheden in landsdeel Zuid hebben de ambitie om richting 2023 nieuwe iVRI's te realiseren. Het Rijk draagt vanuit haar landelijke verantwoordelijkheid bij aan het realiseren van deze ambitie. Rijk en landsdeel Zuid maken daartoe nadere afspraken over proces, inhoud, voorwaarden en financiële verdeling. **Voortgang iDiensten:** ❖ Landsdeel Zuid en Rijk nemen kennis van de intenties in dit landsdeel voor mogelijke toekomstige afname van uiteenlopende iDiensten. Regio beslist en financiert uit eigen middelen het al of niet afnemen van deze iDiensten. Het Rijk financiert landelijke expertise om afname van iDiensten door regio's te ondersteunen en reserveert hiervoor in 2020-2021 voor alle landsdelen tezamen in totaal € 750.000. ❖ Rijk en landsdeel Zuid spreken af de voortgang periodiek ambtelijk en bestuurlijk te bespreken. **Connected Transport Corridors:** ❖ Landsdeel Zuid en Rijk bevestigen het besluit tot implementatie van de Connected Transport Corridor (CTC) Zuid-Nederland. ❖ SmartwayZ.NL heeft reeds € 3 miljoen vrijgemaakt en goedgekeurd om haar plannen middels de CTC Zuid-Nederland te realiseren. ❖ Het Rijk zet tot eind 2021 vanuit haar nationale verantwoordelijkheid voor de Connected Transport Corridors € 920.000 in voor alle Connected Transport Corridors tezamen, waarbij regelmatig wordt afgewogen welke corridor de meeste ondersteuning behoeft. **Landelijk Krachtenbundeling in Smart Mobility en Human Capital Agenda:** ❖ Rijk en landsdeel Zuid committeren zich aan de afgesproken ambities en principeafspraken voor hun onderlinge samenwerking in "Krachtenbundeling Smart Mobility" door inzet van mensen en middelen in de prioritaire thema's ('krachtenbundels') en netwerken om afstemming te borgen. ❖ Rijk en landsdeel Zuid organiseren en ondersteunen de kennisuitwisseling, afstemming, en samenwerking hierop gezamenlijk. De hieraan verbonden kosten voor alle landsdelen gezamenlijk bedragen in totaal € 2,3 miljoen voor de periode tot en met 2023. Het Rijk reserveert 50% van dit bedrag (€ 1,15 miljoen) en vraagt aan de vijf landsdelen om gezamenlijk de andere 50% bij te dragen. ❖ Rijk en landsdeel Zuid ondersteunen de vorming van een Human Capital Agenda en starten - als eerste stap - met een inventarisatie om aanwezige en ontbrekende kennis en competenties gestructureerd in beeld te brengen als basis voor gezamenlijke vervolgacties in 2020 gericht op opleidingen, werkgeverschap en arbeidsmarkt.
3.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Klimaatakkoord** **Zero emissie zones stadslogistiek:** ❖ De regio Brabant werkt toe naar het instellen van een nul-emissie zone voor stadslogistiek in 2025 in 5 – 12 gemeenten in Brabant en ondersteunt de gemeenten met deze ambitie, te beginnen met het vaststellen van de omvang van de nul-emissie zone in 2020. Afstemming en samenwerking binnen de regio Brabant is daarbij van belang. Regio Brabant wijst hiertoe een bestuurlijke en ambtelijke trekker aan. ❖ De regio Limburg streeft in samenwerking met de Limburgse gemeenten Maastricht, Heerlen (eventueel uitrollend over Parkstad) en Venlo naar het instellen van een nul-emissie zone voor stadlogistiek. Beoogd wordt dit uit te breiden op basis van deze samenwerkingen. ❖ Rijk en regio werken samen aan de doorvertaling van de Uitvoeringsagenda, waartoe zowel Brabant als Limburg een Uitvoeringsagenda 2020-2025 opstellen met bijbehorend stappenplan.

	Fietsparkeren: ❖ Rijk en regio blijven samenwerken om meer mensen gebruik te laten maken van de fiets en de fiets-treinreis te bevorderen. Zij doen dit door voldoende fietsparkeerplaatsen ter beschikking te stellen. Bij de besteding van extra Rijksmiddelen vanuit het Klimaatakkoord zal de nadruk meer dan tot nu toe komen te liggen op hogere benutting van bestaande capaciteit en innovaties in het fietsparkeren. Het Rijk zal de medeoverheden hierover voor 1 januari 2020 informeren. **Fietsstimulering:** ❖ Rijk en regio zetten in op fietsstimulering en dragen daarmee bij aan het landelijke doel om 200.000 extra forenzen op de fiets te krijgen. ❖ Hiervoor wordt door Rijk en regio afgesproken in Brabant € 150.000 euro beschikbaar te stellen in 2020 op basis van 50-50 cofinanciering en in Zuid-Limburg 100.000 op basis van 50-50 cofinanciering om de procesaanpak richting werkgevers te versterken. **Werkgeversbenadering:** ❖ Rijk en landsdeel Zuid spreken af met de werkgeversbenadering bij te dragen aan de verduurzaming van werkgerelateerde mobiliteit, als onderdeel van het Klimaatakkoord. ❖ Rijk en regio Brabant spreken af de kosten voor procesinzet van het Brabants Mobiliteitsnetwerk voor de periode 2020 t/m 2022 van € 3.448.836 op basis van 50-50 te financieren, onder voorwaarde dat de Regio medio maart 2020 positief besluit hierover in de Uitvoeringsagenda Smart Mobility 2020-2023. ❖ Rijk reserveert € 300.000 voor de procesinzet richting werkgevers in Limburg. Rijk en regio spreken af deze reservering voor 2020 in te zetten voor Zuid-Limburg Bereikbaar en regio reserveert in dit kader ook €300.000. Voorwaarde voor investering zijn verdere afspraken over de inzet van aanbieders van diensten en producten. ❖ Limburg breidt de samenwerking met werkgevers in midden- en noord Limburg verder uit. Hierover worden op het BO MIRT 2020 nadere afspraken gemaakt. De werkgeversbenadering draagt integraal bij aan o.a. het benutten van snelfietsroutes, smart mobility en Minder Hinder (aanpak slimme bereikbaarheid Zuid-Nederland). **Vergroenen eigen wagenpark:** ❖ Het Rijk neemt het initiatief om samen met landsdeel Zuid-Nederland te verkennen wat er nodig is voor de implementatie van de Europese Clean Vehicles richtlijn. **Duurzame infrastructuur:** ❖ Rijk en regio Brabant stellen een actieplan 'Versnelling Duurzame Infrastructuur' op om uiterlijk in 2030 klimaatneutraal en circulair te werken in de GWW-sector. Het actieplan wordt geagendeerd tijdens het BO MIRT 2020. **Autodelen:** ❖ Provincie Noord-Brabant, vijf Brabantse steden en het Rijk werken samen aan de ambities zoals verwoord in de Green Deal Autodelen II, inclusief de uitvoering van de aanbevelingen zoals verwoord in De Rode Loper. De provincie zet voor de korte termijn in Brabant in op tenminste een verdubbeling van het aantal deelauto's ten opzichte van medio 2019. ❖ De provincie Noord-Brabant en het Rijk spreken af bestaand en mogelijk nieuw instrumentarium voor initiatiefnemers die deelauto-concepten willen ontwikkelen te verkennen en de mogelijkheid voor het opzetten van een revolverend fonds te onderzoeken. Er wordt aangesloten op bestaande initiatieven, zoals Mobility as a Service. ❖ Limburg heeft eerste stappen met autodelen gezet in Venlo en Zuid-Limburg en sluit aan bij de verdere ontwikkeling in het landsdeel. ❖ Beide regio's vragen relevante partijen om aan te haken bij de Greendeal Autodelen II. **Nationale Agenda Laadinfrastructuur:** ❖ Rijk en regio's zetten samen een landelijk dekkend systeem op van regionale samenwerkingsverbanden om gemeenten te ondersteunen bij de plaatsing van laadinfrastructuur en de afspraken uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur uit te kunnen voeren. Rijk en regio streven ernaar om voor het einde van 2019 de samenwerking in bestuursovereenkomsten vast te leggen. ❖ Regio Zuid (Brabant en Limburg) stemt hierin zodanig af, dat er binnen deze regio één bestuurlijk aanspreekpunt is. ❖ Het Rijk draagt landelijk €15 miljoen procesgeld bij aan de opzet en verdere ontwikkeling van de regionale samenwerkingsverbanden op basis van een 50/50 verdeling tussen Rijk

	en regio. Over de verdeling en de wijze van inzet van de Rijks- en regiobijdrage worden nadere afspraken gemaakt in de Bestuursovereenkomsten.
4.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Fiets** **Fietsparkeren:** ❖ Rijk en regio Noord-Brabant spreken de bereidheid uit tot gezamenlijke bekostiging van de verdere voorbereiding, bouw en onderhoud van een kelderstalling bij station Eindhoven (Zuidzijde) binnen de voorwaarden van het Programma Fietsparkeren, met dien verstande dat nog nader naar de scope wordt gekeken. ❖ De bij het BO MIRT 2018 gemaakte afspraak over extra fietsenstallingcapaciteit bij station Roermond komt te vervallen. **Fietsroutes:** ❖ Door een extra bijdrage van €3 miljoen vanuit het programma A2 Deil-Vught is er voldoende budget voor de Snelle Fietsroute Zaltbommel - 's-Hertogenbosch; de realisatie zal in 2020 van start gaan. ❖ Rijk en regio Brabant spreken af de kansrijkheid en haalbaarheid van de route Oosterhout-Dongen-Tilburg langs het Wilhelminakanaal als meekoppelkans te verkennen en de resultaten te agenderen op het BO MIRT 2020.
5.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Verkeersveiligheid** **MONO Zakelijk en werkgeversaanpak:** ❖ Rijk en regio Brabant spreken af de MONO Zakelijk campagne uit te dragen via de regionale werkgeversaanpak. Op korte termijn worden afspraken gemaakt hoe daar invulling aan te geven en wordt verkend welke kansen er nog meer liggen om verkeersveiligheid te verbeteren door inzet van de werkgeversaanpak. Limburg werkt in dit kader verkeersveiligheidsmaatregelen voor werkgevers uit. **Veilig fietsen naar school:** ❖ De gemeenten 's-Hertogenbosch, Eindhoven, Tilburg en Maastricht hebben interesse in het uitvoeren van één of meerdere innovatieve, opschaalbare pilots in het kader van het thema "Veilig fietsen naar school". Samen met maatschappelijke partners worden deze pilots in de loop van 2020 geconcretiseerd, met nadere afspraken over inhoud, financiering, uitvoering en monitoring. Verdeelsleutel die is afgesproken is 50% Rijk en 50% gemeenten voor het uitvoeren en monitoren van de pilots. **N-wegen:** ❖ Veiligheid N-wegen: Regio en Rijk bevestigen de afspraak om de verkeersveiligheid van provinciale N-wegen te verbeteren. Het Rijk heeft hiervoor maximaal €1.965.966 aan Noord-Brabant en maximaal €1.534.098 aan Limburg ter beschikking gesteld en is voornemens om in december een besluit te nemen over toekenning aan de ingediende voorstellen.
6.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Overige afspraken** **Werkagenda Slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit Limburg:** ❖ Regio Zuid-Limburg heeft een Werkagenda Slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit 2020-2022 opgesteld. De regio investeert hierin €12,3 miljoen tot en met 2022. Het Rijk heeft de mogelijkheid om te investeren in het jaarprogramma voor 2020. Daarvoor wordt de resterende cofinanciering van het Rijk uit Beter Benutten van €1,1 miljoen inclusief BTW door Zuid-Limburg ingezet. Dat bedrag is inclusief de gemaakte afspraken over werkgeversaanpak, fietsstimulering, logistiek en onderwijs. Het Rijk is daarnaast bereid om met Limburg de komende jaren verder invulling te geven aan afspraken op het gebied van smart mobility, o.a. op het gebied van digitalisering en iVRI's. ❖ Limburg start in 2020 een Werkagenda slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit op voor Midden en Noord Limburg. De Werkagenda voor Zuid-Limburg wordt hierbij als voorbeeld gebruikt. Rijk reserveert hiervoor €500.000 inclusief btw op basis van 50-50 cofinanciering, waarvan €100.000 inclusief btw voor het uitwerken van een plan van

	aanpak in het eerste kwartaal van 2020 en €400.000 inclusief btw voor uitgewerkte maatregelen die bijdragen aan slimme, duurzame en veilige mobiliteit. **Onderwijsaanpak:** ❖ Rijk en Landsdeel Zuid spreken af om onder coördinatie van Limburg uiterlijk in het voorjaar van 2020 een gezamenlijk onderzoek uit te voeren voor een aanpak gericht op onderwijsinstellingen in campusgebieden met mobiliteitsproblemen in de hyperspits. Brabant en Limburg werken met de werkgeversbenadering in diverse communities intensief samen met grote onderwijsinstellingen en OV bedrijven en zien concrete kansen voor een effectieve onderwijsaanpak in de gebieden Paleiskwartier 's-Hertogenbosch, Stappegoor Tilburg, Eindhoven Centrum Noordoost, Claudius Prinsenlaan Breda, Randwyck Maastricht, Brightlands Chemelot campussen in Sittard-Geleen, Maastricht, Heerlen en Venlo en het onderwijscluster in Heerlen. Op basis van het onderzoek wordt voor de campusgebieden met urgentie en draagvlak per gebied een plan van aanpak opgesteld voor het vervolg. Rijk en Landsdeel Zuid spreken af de kosten voor het onderzoek van € 60.000 op basis van 50/50 te financieren. **Logistiek:** ❖ Rijk en regio Limburg spreken in het kader van de werkagenda Slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit Zuid-Limburg af een plan op te stellen voor de uitvoering van een integrale regionale logistieke aanpak gericht op bereikbaarheid en duurzaamheid. Het opstellen van een regionale vertaling van de uitvoeringsagenda zero-emissie zones voor stadslogistiek is hier onderdeel van. Hiertoe zal uiterlijk eind eerste kwartaal 2020 een concrete opdracht worden opgesteld. Voor het uitvoeren van benodigde acties reserveren het Rijk en regio in totaal € 200.000 op basis van 50-50 cofinanciering. **Monitoring:** ❖ Rijk en landsdeel Zuid maken in de 1e helft van 2020 nadere afspraken over een eenduidige monitoring en evaluatie van Slimme en Duurzame Mobiliteit, waarbij tenminste afspraken worden gemaakt over indicatoren, taakverdeling, databronnen en data uitwisseling t.b.v. de jaarlijks op te stellen KEV, Voortgangsmonitor en andere verplichtingen voortkomend uit het Klimaatakkoord. **btw:** ❖ Alle bedragen bij de afspraken over Minder Hinder en slimme, duurzame en veilige mobiliteit zijn inclusief btw, tenzij anders aangegeven.
7.	**Tranche 1 Eindhoven XL** ❖ Rijk en regio nemen kennis van de voortgang die is geboekt op de verschillende uitwerkingsopgaven die op het BO MIRT 2018 zijn afgesproken. ❖ Rijk en regio concluderen dat de alternatieve bekostiging van HOV3 voor de realisatie niet haalbaar is. De bevindingen en mogelijkheden voor alternatieve bekostiging worden meegenomen in het onderzoek naar Verstedelijking & Bereikbaarheid in de Brainportregio. ❖ Rijk en regio concluderen dat realisatie van de drie projecten voor Eindhoven Internationale Knoop XL niet mogelijk is voor de maximaal beschikbare € 58 miljoen exclusief btw. ❖ Rijk en regio hechten aan een toekomstvast pakket; de fietsenkelder met een toereikend aantal fietsparkeerplaatsen (door ProRail berekend op 5.400), de realisatie van een toekomstbestendige directe treinverbinding Eindhoven-Düsseldorf per 2025 en een robuuste en snelle OV-verbinding Eindhoven CS, Brainport Industries Campus en Eindhoven Airport (HOV-3). ❖ Rijk en regio komen overeen de 50%-50% verdeling over het totaalpakket los de laten. ❖ Het Rijk draagt de eerder overeengekomen bijdrage van €29 miljoen exclusief btw voor het totaalpakket bij (€35,1 miljoen inclusief btw). ❖ Het Rijk stelt conform de kaders van het programma fiets 40% van de geraamde € 30 miljoen exclusief btw beschikbaar voor de fietsenkelder: dat wil zeggen maximaal € 12 miljoen exclusief btw. De IenW bijdrage aan HOV-3 is: €10,3 miljoen exclusief btw. Voor de fietsenkelder en HOV-3 is de regio risicodragend voor de kosten. ❖ De regio stelt €12 miljoen exclusief btw extra beschikbaar voor de realisatie van de fietsenkelder en HOV-3 binnen tranche I en komt tot een totaalbijdrage van € 41 miljoen exclusief btw.

	❖ De verdere uitwerking en aanbesteding van HOV3 zijn eind 2020 gereed. Start realisatie werkzaamheden worden voorzien in het eerste kwartaal van 2021. ❖ De fietsenkelder wordt uitgewerkt als een toekomstvaste oplossing inclusief besparingsopties met een taakstellende conceptraming van €30 miljoen exclusief btw. De gemeente Eindhoven heeft hierbij de regie omdat zij drager zijn van eventuele meerkosten boven de €30 miljoen. ❖ Conform de geldende kaders (inclusief financiële verdeling) wordt het huidige ontwerp van de fietsenkelder inclusief conceptraming nader uitgewerkt. Bij nadere besluitvorming in de Stuurgroep Fietsparkeren bij Stations wordt, binnen dezelfde geldende kaders, getoetst aan de ontwerpvoorschriften van ProRail voor de fietsenstallingen en de voorwaarden voor cofinanciering. ❖ Het Rijk heeft – conform afspraak in het BO MIRT 2018 – ProRail de opdracht gegeven voor de planuitwerking van maatregelen voor het mogelijk maken van de directe treinverbinding Eindhoven-Düsseldorf per 2025. Daarbij wordt ingezet op robuuste en toekomstbestendige maatregelen voor de spoorcapaciteit rondom Eindhoven. Tijdens de stuurgroep Eindhoven-Düsseldorf die januari 2020 plaatsvindt zullen de resultaten van het onderzoek van ProRail hiertoe worden besproken. Het Rijk is voor de kosten risicodragend conform de afspraken BO MIRT 2018.
8.	**SmartwayZ.NL: Onderzoek Verstedelijking & Bereikbaarheid Brainportregio** ❖ Rijk en regio spreken af om gezamenlijk een gebiedsgericht en integraal MIRT-onderzoek te starten voor de Brainport regio. Het onderzoek moet leiden tot een gedeelde perceptie tussen Rijk en regio over de urgentie, aard, omvang, onderbouwing en aanpak van de samenhangende opgaven op het gebied van verstedelijking en bereikbaarheid. ❖ Op basis van dit beeld worden strategische hoofdkeuzes gemaakt. Het streven is om tijdens het BO MIRT van 2020 beslissingen te nemen over een adaptief ontwikkelpad inclusief maatregelenpakket. ❖ Het onderzoek heeft de volgende contouren: o focus op samenhang verstedelijking en mobiliteit; o aandacht voor alle modaliteiten in hun onderlinge samenhang; o aandacht voor nieuwe vormen van (duurzame) mobiliteit, slimme oplossingen en innovaties; o het geografisch gebied Zuidoost-Brabant; o actieve rol bedrijfsleven vanwege bijdrage aan vestigingsklimaat, economische ontwikkeling en werkgeversaanpak; o onderzoek naar vormen van alternatieve bekostiging; o focus op tijdshorizon 2030-2040. ❖ Rijk, Provincie Noord-Brabant en de gemeente Eindhoven zijn gezamenlijk opdrachtgever voor dit MIRT-onderzoek. Ook zal er afstemming plaats vinden met andere gemeenten, het bedrijfsleven, aanbieders van mobiliteitsdiensten en kennisinstellingen binnen de Brainport regio. Kosten van het onderzoek bedragen € 600.000. Er wordt hierbij een verdeelsleutel 1/3^{e} Rijk, 1/3^{e} Provincie en 1/3^{e} gemeente Eindhoven gehanteerd. Voorbereiding van besluitvorming verloopt via de Programmaraad SmartwayZ.NL, waar ook BZK aan zal deelnemen.
9.	**SmartwayZ.NL: A67 Leenderheide – Zaarderheiken** ❖ Het Rijk verwacht in de Programmaraad SmartwayZ.NL van december de definitieve Structuurvisie A67 voor te kunnen leggen. Na de bespreking in de Programmaraad zal de Minister van IenW de Structuurvisie definitief vaststellen en aan de Tweede Kamer toezenden.
10.	**SmartwayZ.NL: De Run** ❖ Rijk en regio nemen kennis van de voortgang van het maatregelenpakket De Run, wat inhoudt dat: o De Raad van State akkoord heeft gegeven op de beoordeling van stikstof buiten de PAS om in het bestemmingsplan voor de aansluiting van Kemperbaan west op de A67. o Er een directe busverbinding is gerealiseerd van Eindhoven CS naar De Run o Er één parkeervergunning is verleend, en tegen het einde van het jaar er 3 tijdelijke vergunningen verwacht worden voor het op afstand parkeren voor De Run. Dit in afwachting van de realisatie van robuuste permanente Smart Hubs.

	De Smart Hubs maken onderdeel uit van de deelopgave Randweg A2 én de Brainport Nationale Actieagenda. ○ Zeven andere grote organisaties zich hebben aangesloten bij de publiek-private aanpak van de bereikbaarheid in de Brainport regio. Hiervoor is op 21 oktober jongstleden een intentieverklaring collectief vervoer 2.0 Brainport getekend.
11.	**SmartwayZ.NL: Korte termijn mobiliteitsmaatregelen A2 Randweg** ❖ Rijk en regio starten met fase 1 van de korte termijnmaatregelen voor de A2 Randweg Eindhoven. Hiervoor wordt €5 miljoen beschikbaar gesteld in de jaren 2020 en 2021, met de intentie om fase 2 van het korte termijn pakket na nieuwe besluitvorming einde 2021 uit te voeren in 2022-2025, mede op basis van het onderzoek naar Verstedelijk en Bereikbaarheid in de Brainportregio. ❖ De totaal benodigde €5 miljoen voor fase 1 wordt bijeengebracht door het Rijk (€2 miljoen), de Provincie Noord-Brabant (€2 miljoen) en regiogemeenten (€1 miljoen). De bijdragen van Rijk en Provincie worden bekostigd uit het nog beschikbare budget binnen het programma SmartwayZ.NL.
12.	**A67-A73 Knooppunt Zaarderheiken** ❖ Rijk en regio stemmen in met het wijzigen van de Bestuursovereenkomst. ❖ Rijk en Provincie Limburg komen overeen dat de overschrijding op het projectbudget gelijkelijk (50%-50%) wordt gedeeld. De nieuwe planning voor het ontwerp-tracébesluit is het eerste kwartaal van 2020, het tracébesluit in het vierde kwartaal van 2020. De planning voor de realisatie en openstelling blijven ongewijzigd.
13.	**Programma A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught** ❖ Rijk en regio nemen kennis van de stand van zaken van het MIRT-programma A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught. ❖ De 1e fase van de MIRT-Verkenning is in oktober 2019 afgerond. Vier alternatieven zijn kansrijk en gaan door naar de 2e fase. In die 2e fase worden deze alternatieven nader onderzocht en worden de effecten op aspecten als doorstroming, verkeersveiligheid en milieu in beeld gebracht, zodat eind 2020 het voorkeursalternatief kan worden vastgesteld. ❖ De uitwerking van het pakket quick wins voor de korte termijn en de onderzoeken naar oplossingsrichtingen voor de korte en middellange termijn verloopt volgens planning. Voorbeelden hiervan zijn: • Door een extra bijdrage van €3 miljoen vanuit het programma A2 is er voldoende budget voor de Snelle Fietsroute Zaltbommel - 's-Hertogenbosch; de realisatie zal in 2020 van start gaan. • Diverse kleinschalige benuttingsmaatregelen op de A2 en de aansluitingen op de A2, zoals optimaliseren van aansluiting Vught, realiseren van toeritdoseringen en plaatsen van incidentcamera's. • Het OV-knooppunt station 's-Hertogenbosch wordt uiterlijk in 2023 versterkt met onder meer een extra fietsenstalling en uitgifte OV-fietsen aan de westzijde. • Nog in 2019 wordt gestart met een P+R-voorziening bij station Zaltbommel en uitbreiding van de fietsvoorzieningen bij het centrale busstation Waalwijk, vooruitlopend op de realisering in 2020 van diverse quick win maatregelen bij andere regionale OV-knooppunten. • Met ingang van de nieuwe dienstregeling (half december 2019) start een nieuwe spitslijn tussen de woonwijk Maaspoort in 's-Hertogenbosch-noord naar 's-Hertogenbosch CS om daarmee de A2 te ontlasten. • Er zijn diverse communities van werkgevers actief (in Veghel, Waalwijk, Zaltbommel en meerdere in 's-Hertogenbosch) of in voorbereiding (in Uden en Geldermalsen). Gewerkt wordt aan concrete mobiliteitsmaatregelen rondom economische toplocaties met als resultaat een betere, duurzamere bereikbaarheid. Vanuit de werkgevers is veel vraag naar mogelijkheden op het vlak van (elektrische) fietsen, combinatie trein – fiets en carpool/P+R terreinen. Om die reden is onder meer een probeerpool voor e-bikes gestart. Vanuit de werkgeversbenadering Brabant Mobiliteitsnetwerk (BMN) wordt nadrukkelijk de afstemming gezocht met de quick wins OV-knooppunten, P+R/hubs en last mile oplossingen, de snelle fietsroute, de knoop 's-Hertogenbosch en de

	reizigersbenadering voor het slim benutten van de kennis en behoeften van werkgevers/werknemers. • De aanbesteding voor een MaaS (Mobility as a Service) is momenteel in uitvoering.
14.	**MIRT-onderzoek A50 Nijmegen-Eindhoven** ❖ Rijk en Regio stellen het uitgevoerde MIRT-onderzoek A50 Paalgraven-Bankhoef-Ewijk vast. ❖ Rijk en regio committeren zich aan het starten van de verkenning en het uitwerken van een mobiliteitspakket met strategische agenda. ❖ Rijk en regio spreken af dat de gebiedsgerichte aanpak mobiliteit en de strategische agenda uitgewerkt wordt met maatregelen uitgaande van een investering van €26 miljoen. Rijk en regio reserveren 100% van dit bedrag. Deze uitwerking wordt in 2020 ter besluitvorming voorgelegd aan het BO MIRT en in samenhang met de uitwerking toekomstbeeld OV bezien. ❖ Rijk en regio spreken af dat de verkenning wordt gestart en dat zij hiervoor 75% van het benodigde bedrag reserveren. ❖ Dit betekent, dat rijk en regio besluiten tot een reservering van maximaal €69 miljoen voor het Rijk en maximaal €34 miljoen voor de regio; €17 miljoen per provincie.
15.	**N65 Vught – Haren** ❖ Rijk en Provincie Noord-Brabant zijn overeen gekomen dat de Provincie de uitvoering van het project N65 Vught-Haaren overneemt van RWS. ❖ De Provincie ontvangt hier eenmalig €24,315 miljoen (inclusief btw) van het Rijk voor, bestaande uit de volgende componenten: • Risicoreservering (volgens afspraak uit het BO MIRT najaar 2018): €3,3 miljoen; • Bijdrage aan het IPM-team: €7,986 miljoen; • Maatregelen bermbeveiliging: €4 miljoen; • Meerjarenprogramma Geluid: €9,029 miljoen. ❖ Met de Rijksbijdrage aan het VKA+ van €73,121 miljoen is de totale Rijksbijdrage aan het project hiermee gemaximeerd op €97,436 miljoen (inclusief btw). ❖ De Provincie draagt ook haar afgesproken risicoreservering (BO MIRT najaar 2018) van €3,3 miljoen extra bij, waardoor de regio in totaal €76.939 miljoen bijdraagt aan het project. ❖ Eventuele mee- en tegenvallers zijn voor de provincie Brabant. Een uitzondering hierop zijn nieuwe kosten veroorzaakt door exogene factoren die niet door de provincie in het kader van het project kunnen worden beheerst, of die voortkomen uit wijziging van nationale wet- en regelgeving. In de Bestuursovereenkomst zullen de exogene factoren en de afspraken over de risicoverdeling daarvan nader gespecificeerd worden. ❖ Om bovenstaande wijzigingen en de afspraken over het VKA+ te bekrachtigen, wordt op korte termijn een uitvoeringsovereenkomst tussen RWS en de Provincie gesloten en wordt de Bestuursovereenkomst aangepast.
16.	**Mobiliteitsaanpak Brabant en regio's** ❖ Het rijk neemt met belangstelling kennis van de doorontwikkeling van de regionale samenwerking met de vier regio's in Noord-Brabant rond integrale mobiliteitsopgaven. ❖ Maatregelen met betrekking tot het verduurzamen van de mobiliteit (conform afspraken Klimaatakkoord en verankerd in de Werkagenda Slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit) gaan onderdeel uit maken van deze regionale uitvoeringsprogramma's in Brabant. ❖ Indien een regionale mobiliteitsagenda of -programma mogelijk inzet van het rijk verlangd, zal agendering in MIRT-verband plaatsvinden. Voor het rijk zijn daarbij de Spelregels van het MIRT van toepassing.
17.	**Toekomstbeeld hub 's-Hertogenbosch** ❖ Rijk en regio nemen er gezamenlijk kennis van dat er een onderzoek wordt gestart naar een gezamenlijk toekomstbeeld voor het knooppunt 's-Hertogenbosch conform het handelingsperspectief knooppunten (Toekomstbeeld OV 2040). ❖ Rijk en regio stemmen ermee in dat er op basis van de studieresultaten besluitvorming zal plaatsvinden bij het BO MIRT 2020 over vervolgstappen en eventueel een startbeslissing voor de integrale knooppuntontwikkeling bovenop c.q. inclusief de noodzakelijke PHS voorkeursvariant voor de transferknelpunten.
18.	**Helmond – Eindhoven (n.a.v. Motie Jetten)**

	❖ Rijk en regio nemen er kennis van dat de opdracht van IenW aan ProRail om maatregelen in het kader van NMCA-knelpunt Eindhoven-Helmond in beeld te brengen is betrokken bij het lopende onderzoek (van ProRail) naar benodigde infrastructurele maatregelen voor Eindhoven-Düsseldorf. ❖ Binnen dit onderzoek wordt zowel naar de korte als naar de (middel)lange termijn gekeken. Daarbij wordt ook het Toekomstbeeld OV (en de regionale uitwerking hiervan) betrokken. ❖ Op deze manier wordt de aanpak van het NMCA-knelpunt geïntegreerd in de uitwerking van infrastructurele maatregelen t.b.v. Eindhoven-Düsseldorf. ❖ ProRail studeert momenteel op de oplossingsrichtingen en daarbij benodigde maatregelen. De resultaten van het onderzoek worden eind dit jaar verwacht en met de betrokken (regionale) partijen besproken. ❖ Doel is de totale opgave op (korte en lange) termijn in beeld te krijgen, wordt ook het onderzoek Ruimte voor meer Sprinters in Zuidoost-Brabant gedeeld met ProRail om bij het onderzoek te betrekken.
19.	**Uitbreiding perroncapaciteit Heerlen Oost (n.a.v. Motie Sienot)** ❖ Rijk en regio stemmen in met een 50/50-bijdrage om deze scopewijziging (uitbreiding perroncapaciteit Heerlen Oost) te realiseren. Daartoe maakt het Rijk een bijdrage over aan Limburg van €2,6 miljoen exclusief btw, prijspeil 2019 in een met de provincie Limburg nader te bepalen kasritme. De provincie zet hier tegenover een gelijk bedrag om de volledige extra kosten voor deze scopewijziging te kunnen dekken. Gelet op de eerder gemaakte afspraken rondom beheer en onderhoud in dit project, komen deze kosten, conform deze afspraken, ten laste van het Rijk.
20.	**Tram Hasselt – Maastricht** ❖ Rijk en regio stellen vast dat de oorspronkelijk beoogde realisatietermijn niet haalbaar is gebleken. Over de voortgang is meermaals contact geweest. Om in gesprek te gaan over eventuele aanpassing van de realisatietermijn zijn twee voorwaarden gesteld. Daarvan is cofinanciering aan Vlaamse zijde nog onderwerp van gesprek tussen IenW en de Provincie Limburg. ❖ Rijk en regio nemen kennis van de voorwaarden om nader in gesprek te gaan over een eventuele aanpassing van de realisatietermijn van het project.
21.	**Amsterdam – Heerlen – Aken** ❖ De stuurgroep van het onderzoek naar de haalbaarheid van een Intercity-verbinding Amsterdam-Eindhoven-Heerlen-Aken, waarin IenW en de provincies Limburg en Brabant zijn vertegenwoordigd, heeft besloten een aanvullende analyse te laten maken van één of meer scenario's, waarbij sprake is van een combinatie van ingroei door: 1. de realisatie van de tweede regionale trein Maastricht – Heerlen- Aachen met een zeer goede overstap van/op de IC van NS 2. een mogelijke rechtstreekse intercity naar Aken. ❖ Hierdoor ontstaan er in ieder geval 2 verbindingen per uur richting Aken. ❖ Hierbij wordt ingezet op een eerste no regret verbetering van de verbinding naar Aken door het slim en kostenefficiënt combineren van een IC van NS met een tweede sneltrein van Arriva. Deze verbinding benadert het gevoel van een doorgaande reis. ❖ Naar verwachting zal dit in 2022 mogelijk zijn als de aanleg van het dubbelspoor tussen Heerlen en Landgraaf en de inframaatregelen in Duitsland gereed zijn. De optie van de IC-doortrekking bevat duidelijke Go/No go-momenten. ❖ Uiterlijk in het 2e kwartaal van 2020 zal IenW op basis van de hiervoor genoemde analyse en in samenspraak met de Duitse vervoersautoriteit NVR en de regio een definitief besluit te nemen over de wijze waarop de verbinding Amsterdam – Eindhoven – Heerlen – Aken kan worden vormgegeven.
22.	**Verbeteren Openbaar Vervoer Breda-Gorinchem-Utrecht (BGU)** ❖ Rijk en regio (verenigd in de provincies Noord-Brabant, Zuid-Holland en Utrecht, gemeente Breda en de U10 gemeenten) werken in 2020 het Plan van Aanpak voor verbetering van de OV-verbinding Breda – Gorinchem - Utrecht verder uit, waarbij de Daily Urban Systems van Breda, Gorinchem en Utrecht en tussenliggende kernen met elkaar verbonden worden (zie ook https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/11/01/integrale-eindrapportage-verkenning-verbetering-openbaar-vervoer-verbinding-breda-gorinchem-

	utrecht). Rijk en regio werken dit uit in twee werksporen. Een werkspoor is gericht op structurele verbetering van de OV-verbinding na afronding van de werkzaamheden rond 2030. Tevens wordt gekeken naar mogelijkheden om de bestaande verbinding zo goed mogelijk in stand te houden tijdens de werkzaamheden aan de A27. Mochten zich kansen voordoen ten behoeve van de bestaande busverbinding tijdens de periode van de werkzaamheden, dan zullen deze worden ingebracht bij het programma Slimme Bereikbaarheid/Minder Hinder. In het andere werkspoor zal de potentie van een innovatief vervoersconcept als stip op de horizon worden uitgewerkt (na 2040). ❖ Bij uitwerking van het Plan van Aanpak zal verbinding worden gemaakt met bestaande programma's, waaronder Slimme Bereikbaarheid/Minder Hinder, U-Ned, SmartwayZ.NL, Samen Bereikbaar Drechtsteden en het Toekomstbeeld OV. ❖ Bij de vervolgonderzoeken wordt onder andere gekeken naar maatregelen gericht op de doorstroming en naar de netwerk- en hub-ontwikkeling. ❖ Rijk en regio kijken binnen het kader van het Toekomstbeeld OV, naar mogelijkheden om de treinverbinding over bestaand spoor tussen station Breda en Utrecht CS via 's-Hertogenbosch te verbeteren met het oog voor het moment waarop de werkzaamheden aan de A27 plaatsvinden.
23.	**Robuuste Brabantroute** ❖ Rijk en Regio concluderen dat de gemaakte afspraken voor de Robuuste Brabantroute overwegend zijn afgerond.
24.	**Klimaatadaptatie** ❖ Rijk en regio nemen kennis van de goede samenwerking bij de concretiseringsslag van het Uitvoeringsprogramma Klimaatadaptatie Zuid-Nederland 1.0., met als inzet het op termijn afsluiten van een bestuursakkoord Zuid-Nederland, zoals in 2018 afgesproken in het BO-MIRT. ❖ Rijk continueert de actieve deelname in het overleg over de concretiseringsslag (capaciteit).
25.	**Integraal Riviermanagement** ❖ Rijk en regio bevestigen de gezamenlijke ambities en opdracht voor het programma Integraal Riviermanagement (IRM) en spreken af voortvarend aan de slag te gaan.
26.	**Deltaprogramma Maas** **Afronding verkenningen, te starten planuitwerkingen:** ❖ Rijk en regio besluiten samen tot onderstaande Maasbrede afweging over de verkenningen uit 2016 en creëren daarmee 100% zicht op financiering om voorgenomen voorkeursalternatieven verder te brengen richting de planuitwerkingsfase. **1. Systeemwerkingsmaatregelen Maasvallei** ❖ Voor de 3 systeemwerkingsmaatregelen Baarlo-Hout-Blerick, Arcen en Well spreekt de Minister van IenW haar voorkeur uit en vraagt zij de regio om de voorkeursalternatieven vrij te geven voor inspraak, teneinde voor de zomer van 2020 drie voorkeursalternatieven vast te kunnen stellen. ❖ Voor de systeemwerkingsmaatregel Thorn-Wessem wordt tot voorjaar 2020 ruimte genomen om een besluit te nemen, waarbij Rijk en regio de mogelijkheden verkennen van een gebiedspakket en een passende en juridisch houdbare beschermingsaanpak. Bij de afweging worden de uitkomsten van de bestuursopdracht provincie Limburg betrokken. De middelen van Rijk en regio voor Thorn-Wessem blijven gereserveerd. ❖ Ministerie IenW, Limburgse gemeenten en Waterschap Limburg zeggen hun medewerking toe bij afronding van de Bestuursopdracht Limburg en mogelijk vervolg van de bestuursopdracht. <u>Baarlo-Hout-Blerick:</u> ❖ De systeemwerkingsmaatregel Baarlo-Hout-Blerick wordt uitgevoerd door de kering in het buitengebied van Hout-Blerick terug te leggen naar de hoge grond en zo winterbed te behouden. Ter hoogte van Baarlo tot en met kasteel De Berckt wordt de bestaande kering versterkt conform wettelijke norm. ❖ In het gebied dat onderdeel van het winterbed blijft maar buitendijks wordt, liggen nu, afhankelijk van inpassing, 28 à 30 woningen. Dit gebied wordt volgens de beschermingsaanpak en met respect voor bewoners heringericht. Mogelijkheden tot

	hervestiging op hoger gelegen gronden gecombineerd met een goede rivierkundige werking van het gebied worden in de volgende fase uitgewerkt. ❖ Aanvullend op de systeemmaatregel werken partijen aan een kwaliteitsimpuls voor het plaatselijke rivierlandschap. Daarbij verloopt de inbreng vanuit het Rijk vanuit bestaande programma's zoals KRW en vegetatiebeheer in het rivierbed. ❖ Er komt geen hoogwatergeul vanwege geohydrologische effecten, zeer hoge kosten en landschappelijke impact. Deze is uit de Adaptieve Uitvoeringsstrategie Maas geschrapt. <u>Arcen:</u> ❖ De systeemwerkingsmaatregel wordt uitgevoerd door de kering in het buitengebied tussen Arcen en de brouwerij Hertog Jan terug te leggen tot aan de Maasstraat. ❖ De brouwerij Hertog Jan, aanpalende bedrijven en woningen en de toegangsweg worden beschermd met een kering conform wettelijke norm. Via bestemmingsplan en Keur borgen gemeente Venlo en Waterschap Limburg dat de bestaande functies in dit gebied een toekomstsperspectief hebben, maar dat geen grootschalige uitbreidingen plaatsvinden. Het tracé wordt in de planstudie geoptimaliseerd met oog voor rivierkundige werking, omgevingsbelangen en toekomstige uitbreidbaarheid van de kering. ❖ Aanvullend op de systeemwerkingsmaatregel wordt ten noorden van het brouwerijcluster een extra winterbed behouden door een oostwaarts keringtracé. De door de omgeving aangedragen buitendijkse rivierverruimende maatregel Hertogbroek (westelijk van Hertog Jan) is opgenomen in de Adaptieve Uitvoeringstrategie Maas en wordt afgewogen in het programma Integraal Riviermanagement. <u>Well:</u> ❖ De systeemwerkingsmaatregel Well wordt uitgevoerd door zo veel mogelijk winterbed te behouden in het laaggelegen buitengebied van Well middels teruggelegde keringen. De kernen van Oud-Well en Elsteren worden met een zo compact mogelijke kering conform wettelijke norm beschermd. De meerkosten van een compacte kering om Elsteren zijn geraamd op €4,5 miljoen. Rijk en gemeente zetten zich in voor gezamenlijke cofinanciering met dat bedrag als plafond. Deze meerkosten worden in de planstudie geoptimaliseerd waarbij kansen van stikstofcompensatie worden onderzocht. Terugvaloptie is een ruimere kering om Elsteren. ❖ Volgens de beschermingsaanpak wordt de bessenkweker verworven en wordt gewerkt aan maatwerk voor Kasteel Well. Het creëren van een onderdoorgang onder de N270 vindt op termijn plaats, mogelijk gekoppeld aan het groot onderhoud van de provinciale weg. Het Rijk houdt €12 miljoen gereserveerd om dit te zijner tijd mogelijk te maken. Zo ontstaat er een 'groene rivier', waarvan de waterstandsverlagende effecten per direct worden meegenomen. ❖ Aanvullend op de systeemwerkingsmaatregel geeft de gemeente Bergen, samen met overheden en partijen in het gebied, vorm aan de integrale gebiedsontwikkeling en verlegt en verbetert Waterschap Limburg de Wellse Molenbeek. <u>Bekostiging:</u> ❖ De totaalkosten van de drie systeemwerkingsmaatregelen bedragen €97 miljoen, waarbij de dekking als volgt is geregeld: o HWBP draagt €27,8 miljoen bij die anders was geïnvesteerd in versterking van keringen ter plaatse en €2,3 miljoen voor vermeden kosten dijkversterking (dit bedrag wordt geactualiseerd). o De provincie Limburg draagt €7 miljoen bij, niet voor waterveiligheid maar voor gebiedsversterking. o De bijdrage van het Rijk bedraagt €55,4 miljoen. o Het Rijk reserveert een plafondbedrag van €2,25 miljoen voor de meerkosten voor een compacte kering om Elsteren onder voorbehoud van een positief besluit van de Gemeente Bergen over cofinanciering met eenzelfde plafondbedrag van €2,25 miljoen. Terugvaloptie is een ruimere kering. ❖ Het Rijk reserveert €12 miljoen om op termijn onderdoorgang N270 bij Well mogelijk te maken. <u>Overige afspraken:</u> ❖ Los van bovenstaande investeringen ten behoeve van dekking van de systeemwerkingsmaatregelen, wordt er nog meer in de gebieden geïnvesteerd. Het

	betreft bijdragen voor integrale gebiedsontwikkeling vanuit gemeenten, andere regionale partijen en KRW en bijdragen voor beekherstel vanuit Waterschap Limburg en Rijkswaterstaat. ❖ Conform MIRT-systematiek worden de kosten en de kostenverdeling na elke fase geactualiseerd. De uiteindelijke hoogte van de vermeden kosten dijkversterking wordt bepaald conform de in BPW overeengekomen systematiek. ❖ Ministerie IenW, Rijkswaterstaat en Waterschap Limburg (als beoogd uitvoeringsorganisatie voor de dijkverlegging) maken in de planstudie nadere afspraken over de risicoverdeling. ❖ In de planstudie maken de betreffende gemeenten, IenW, Rijkswaterstaat, provincie Limburg en Waterschap Limburg nadere afspraken over de hydraulische optimalisatie, de gebiedsontwikkeling en het beheer van het buitendijks gebied, ieder vanuit zijn eigen rol en taak en met de intentie om elkaars doelen te versterken. **2. Flessenhals Oeffelt:** ❖ De start van de planuitwerkingsfase is nog dit jaar mogelijk door aanvullende financiering door de provincies Noord-Brabant en Limburg, groot €2 miljoen (elke provincie €1 miljoen) en aanvullende dekking door het Rijk van het resterende bedrag van €6,9 miljoen. Dit betreft het dichtleggen van het tekort (€8,9 miljoen) als gevolg van lagere bijdrage vermeden kosten dijkversterking. **3. Meanderende Maas:** ❖ Voor het project Meanderende Maas worden nu en in het komend half jaar besluitvormingsstappen gezet om medio 2020 over te gaan tot planuitwerking. Voor het concept voorkeursalternatief is er 100% zicht op dekking. In de context van de Maasbrede afweging, zal de Rijksbijdrage voor rivierverruiming hieraan maximaal €28,4 miljoen zijn. ❖ In het kader van de Programmatische aanpak Grote wateren besluiten Rijk en regio binnen het projectgebied van Meanderende Maas gezamenlijk tot uitwerking te komen van de Programma Aanpak Grote Wateren (PAGW) maatregel 'vergroten van laag-dynamische riviermilieus' in de vorm van een 'plus bij de VKA'. Dit is de 'missing pearl' van circa 80 hectare voor de realisatie van een groot aaneengesloten gebied met riviernatuur van circa 3000 ha langs de Maas. Kostenraming voor realisatie, binnen de huidige inzichten €15 miljoen. De regio is bereid tot financiering van € 5 miljoen aanvullend op de bestaande inbreng voor het voorkeursalternatief (GOB en Natuurmonumenten). Rijk spreekt intentie uit om met een gereserveerd PAGW-budget van €10 miljoen de PAGW doelen in het projectgebied van Meanderende Maas te realiseren. ❖ Afhankelijk van het moment van beschikbaar komen van de Rijks- en HWBP-investeringsmiddelen, is de provincie Brabant bereid om projecten voor te financieren. Hierover zullen Rijk en regionale partijen tot voorfinancieringsafspraken komen aan het einde van de verkenningsfasen met het oog op proces-continuïteit en spoedige realisering van maatregelen. Het Rijk vergoed geen voorfinancieringskosten. **Voortgang verkenningen:** ❖ De verkenning Lob van Gennep is voortvarend gestart. Alle partijen zetten in gezamenlijkheid de schouders onder deze verkenning. Het project is zowel van groot belang voor de hoogwaterveiligheid in het gebied zelf als voor stroomafwaarts gelegen gebieden. Daarbij neemt het project gedurende de verkenning ruimte om het gesprek hierover met de omgeving grondig en in de geest van de Omgevingswet te voeren. Hier staan Rijk en regio gezamenlijk voor aan de lat. **Onderzoeken:** ❖ Voor het Zuidelijk Maasdal Maastricht is het MIRT onderzoek in afronding. Verschillende partners (Maastricht, Eijsden-Margraten, Rijkswaterstaat en Waterschap Limburg) beraden zich op een vervolgaanpak. ❖ In BO MIRT 2018 was onder voorwaarden het starten van de verkenning Alem afgesproken. Bij het voorbereiden van een bestuursovereenkomst voor de MIRT Verkenning Alem is gebleken dat er onvoldoende zicht is op dekking van de kosten,

	omdat de kostenbesparing op dijkversterking (uitwisselingsbijdrage vanuit HWBP) lager uitvalt dan in 2018 aangenomen. ❖ Daardoor kan er niet voldaan worden aan de voorwaarde van zicht op 75% dekking van de kosten bij een MIRT Verkenning. Als gevolg hiervan zal er nu geen MIRT Verkenning Alem worden gestart. ❖ Op termijn kan in het kader van IRM mogelijk een nieuwe scope ontstaan of kan een particulier initiatief tot een doorstart leiden. **Quick wins:** ❖ Het Rijk, Provincie Gelderland en provincie Noord-Brabant melden dat de afspraken uit BO MIRT 2018 over de quick-win Veerweg Alphen als volgt zijn uitgewerkt: • Rijk draagt €1,5 miljoen bij aan project Veerweg Alphen en Provincie Gelderland en provincie Noord-Brabant staan garant voor een maximale bijdrage van ieder €0,25 miljoen. • Rijk stelt de bijdrage van € 1,5 miljoen beschikbaar middels een nog op te stellen specifieke uitkering aan Provincie Gelderland. Deze komt uiterlijk in 2020 gereed. Rijk onderzoekt of middelen van 2029 naar 2020 zijn te halen. Gelderland financiert voor. • Rijk en provincie Gelderland hebben dit middels een brief aan elkaar bevestigd. • Provincie Gelderland staat richting de betrokken partijen gemeente West Maas en Waal en Over de Maas CV garant voor de rijksbijdrage. • Provincie Gelderland sluit een bestuursovereenkomst met Provincie Noord-Brabant, Gemeente West Maas en Waal en Over de Maas CV met afspraken over ieders rol en bijdragen omtrent de uitvoering van het project.
27.	**Deltaprogramma Rijn: haven Werkendam en IRM** ❖ Rijk en regio spreken af samen een MIRT-onderzoek te starten om de opgaven en kansen in het gebied rond Werkendam te verkennen en eerste oplossingsrichtingen te schetsen. Voor deze oplossingsrichtingen worden de kosten en financieringsmogelijkheden in beeld gebracht. Afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek wordt toegewerkt naar een besluit over het vervolg in het BO MIRT van eind 2020. De uitkomsten van het onderzoek worden meegenomen in de afweging binnen het programma IRM.
28.	**Omgevingsagenda Brabant en Limburg** ❖ Bij het MIRT betrokken rijks- en regionale partijen onderschrijven nut en noodzaak om te komen tot een Omgevingsagenda voor Brabant en Limburg. ❖ Deze partijen leveren een actieve bijdrage aan de Omgevingsagenda. Zij nodigen nadrukkelijk alle andere overheden uit en betrekken deze actief om bij te dragen en zo te komen tot een gedragen aanpak voor een Omgevingsagenda die past bij het werken als één overheid. ❖ In het proces van de totstandkoming van de Omgevingsagenda maken partijen onder meer gericht gebruik van ontwerpend onderzoek, sluiten zoveel mogelijk aan bij al lopende processen regio-rijk en maken zij scherp wat de meest effectieve en efficiënte vorm is van de omgevingsagenda. ❖ Deze partijen hanteren hiervoor de gezamenlijke hoofdlijnen en uitgangspunten van de aanpak voor de inrichting van het proces en de samenhang met andere trajecten: • opgave centraal en onderscheidend door gebiedsgerichte aanpak; • breed in de analyse van opgaven, selectief in de aanpak; • brede scope en grensoverschrijdend; • focus op meerwaarde en creëren van overzicht, niet op volledigheid; • gezamenlijke verantwoordelijkheid en financiering; • passende en efficiënte governance; • stapsgewijs, adaptief en lerend. ❖ Partijen bespreken minimaal één keer paar jaar de voortgang en aanpak van de omgevingsagenda.

Bestuurlijk Overleg MIRT Oost-Nederland

1.	**Minder hinder** ❖ In Oost-Nederland is deze werkwijze en aanpak allereerst te gebruiken voor de werkzaamheden in het gebied A12 Liemers. In dit gebied vinden komende jaren veel grote en kleine werkzaamheden plaats met verkeershinder. Er is bij alle betrokken partijen veel energie om de hinder zoveel mogelijk te beperken en bij te dragen aan duurzame gedragsverandering. Het Rijk is bereid hiervoor regie op zich te nemen.
2.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Digitalisering overheden** ❖ Rijk en regio geven gezamenlijk de noodzakelijke bestuurlijke aandacht, sturing en prioriteit aan data als nieuwe, vijfde modaliteit. ❖ Rijk en regio werken gezamenlijk aan een aanpak Digitalisering als vertrekpunt voor de vorming van een data-organisatie en centrale expertise in Oost-Nederland. ❖ De regio committeert zich hierbij aan de inzet van eigen personele middelen en voldoende inzetbare menskracht voor implementatie, de totstandkoming van de benodigde instrumenten, kennisopbouw en standaardisatie van een Regionaal Data Team; kaders en inspanningen zoals opgenomen in de Blauwdruk Digitaliseringsopgave en het Regionaal plan van aanpak Digitaliseringsopgave zijn hierbij het uitgangspunt. ❖ Het Rijk reserveert hiervoor vanuit haar landelijke verantwoordelijkheid in 2020 €200.000 incl. BTW. ❖ Medio 2020 bespreken Rijk en regio's de voortgang en de eventuele extra inspanningen richting 2023.
3.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Tweede landelijke tranche slimme verkeerslichten/iVRI's** ❖ Rijk en regio stellen de uitgangspunten voor de 2e landelijke tranche iVRI's vast. Deze uitgangspunten bevorderen landelijke standaardisatie, uitwisselbaarheid, kostenefficiënte inkoop en exploitatie en uniforme diensten aan (professionele) gebruikers in heel Nederland; ❖ Vanuit haar landelijke verantwoordelijkheid reserveert het Rijk voor de realisatie van de 2e landelijke tranche iVRI's €10 miljoen incl. BTW voor alle landsdelen/regio's tezamen. ❖ De regionale overheden in het landsdeel Oost Nederland hebben de ambitie om richting ultimo 2023 nieuwe iVRI's te realiseren. Het Rijk draagt vanuit haar landelijke verantwoordelijkheid bij aan het realiseren van deze ambitie. Rijk en regio maken daartoe nadere afspraken over proces, inhoud, voorwaarden en financiële verdeling.
4.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Voortgang iDiensten** ❖ Rijk en regio nemen kennis van de intenties in dit landsdeel voor mogelijke toekomstige afname van uiteenlopende iDiensten. Regio beslist en financiert uit eigen middelen het al of niet afnemen van deze iDiensten. Het Rijk financiert landelijke expertise om afname van iDiensten door regio's te ondersteunen en reserveert hiervoor in 2020-2021 voor alle landsdelen tezamen in totaal €750.000 incl. BTW; ❖ Rijk en regio spreken af de voortgang periodiek ambtelijk en bestuurlijk te bespreken.
5.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Landelijke Krachtenbundeling in Smart Mobility en Human Capital Agenda** ❖ Rijk en Regio committeren zich aan de afgesproken ambities en principeafspraken voor hun onderlinge samenwerking in "Krachtenbundeling Smart Mobility" door inzet van mensen en middelen in de prioritaire thema's ('krachtenbundels') en netwerken om afstemming te borgen; ❖ Rijk en Regio organiseren en ondersteunen de kennisuitwisseling, afstemming, en samenwerking hierop gezamenlijk. De hieraan verbonden kosten voor alle landsdelen gezamenlijk bedragen in totaal €2,3 miljoen incl. BTW voor de periode tot en met 2023. Het Rijk reserveert 50% van dit bedrag (€1,15 miljoen incl. BTW) en vraagt aan de vijf landsdelen om gezamenlijk de andere 50% bij te dragen;

	❖ Rijk en Regio ondersteunen de vorming van een Human Capital Agenda en starten - als eerste stap - met een inventarisatie om aanwezige en ontbrekende kennis en competenties gestructureerd in beeld te brengen als basis voor gezamenlijke vervolgacties in 2020 gericht op opleidingen, werkgeverschap en arbeidsmarkt.
6.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)** ❖ Rijk en regio zetten samen een landelijk dekkend systeem op van regionale samenwerkingsverbanden om gemeenten te ondersteunen bij de plaatsing van laadinfrastructuur en de afspraken uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) uit te kunnen voeren. Rijk en Regio streven ernaar om voor het einde van 2019 de samenwerking in bestuursovereenkomsten vast te leggen. ❖ Het Rijk draagt landelijk €15 miljoen incl. BTW procesgeld bij aan de opzet en verdere ontwikkeling van de regionale samenwerkingsverbanden op basis van een 50/50 verdeling tussen Rijk en Regio. Over de verdeling van de Rijksbijdrage worden nadere afspraken gemaakt in de Bestuursovereenkomsten.
7.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Zero emissie zones stadslogistiek** ❖ Landsdeel Oost-Nederland streeft naar het instellen van een zero emissie zone voor stadslogistiek in minimaal 7 steden in 2025 en ondersteunt de gemeenten met deze opgave uit het Klimaatakkoord. ❖ Voor het invoeren van zero emissie zones in de grote steden in het landsdeel Oost zullen Rijk en regio gezamenlijk werken aan het opstellen van een landsdelige vertaling van de nationale uitvoeringsagenda voor de periode 2020-2025. ❖ Onderdeel hiervan is het ontwikkelen van een stappenplan ter ondersteuning van de gemeenten en bedrijven op strategisch niveau bij het invoeren van zero emissie zones en het verrichten van de noodzakelijke onderzoeken op regionaal niveau om tot invoering van deze zones te komen.
8.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Werkgeversaanpak** ❖ Als onderdeel van het Klimaatakkoord investeren Rijk en regio samen in het verduurzamen van de personenmobiliteit. Hierbij de samenwerking met werkgevers een belangrijke pijler die tevens kan bijdragen aan een betere bereikbaarheid. ❖ Rijk en regio spreken af dat in heel in Landsdeel Oost eind 2020 een brede (regionale) werkgeversaanpak loopt met als doel het bevorderen van bereikbaarheid en de uitvoering van de afspraken uit het klimaatakkoord over de verduurzaming van werkgerelateerde mobiliteit ten behoeve van CO_2 reductie. In Landsdeel Oost wordt daarnaast een netwerk van uitvoerders van werkgeversaanpakken opgericht voor samenwerking, kennisuitwisseling en -bevordering gericht op CO2- reductie. ❖ Het Rijk stelt hiervoor de komende drie jaar jaarlijks €900.000 incl. BTW beschikbaar voor landsdeel Oost op basis van 50% cofinanciering vanuit de regio.
9.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Verduurzaming eigen wagenpark** ❖ I&W neemt het initiatief om samen met landsdeel Oost te verkennen wat er nodig is voor de implementatie van de Europese Clean Vehicles richtlijn.
10.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Fietsstimulering** ❖ Rijk en regio zetten in op fietsstimulering en dragen daarmee bij aan het landelijke doel om 200.000 extra forenzen op de fiets te krijgen. Hiervoor stelt het Rijk in totaal voor landsdeel Oost in 2020 €50.000 incl. BTW beschikbaar, op basis van tenminste 50/50 cofinanciering, om de procesaanpak richting werkgevers te versterken.
11.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Fietsenstallingen bij stations vanuit Klimaatakkoord** ❖ Rijk en regio blijven samenwerken om meer mensen gebruik te laten maken van de fiets en de fiets-treinreis te bevorderen. Zij doen dit door voldoende fietsparkeerplaatsen ter beschikking te stellen. Bij de besteding van extra Rijksmiddelen vanuit het Klimaatakkoord zal de nadruk meer dan tot nu toe komen te liggen op hogere benutting

	van bestaande capaciteit en innovaties in het fiets parkeren. Het Rijk zal de medeoverheden hierover voor 1 januari 2020 informeren.
12.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Fietsroutes** ❖ Het Rijk zet de tijdens het BO MIRT 2018 gemaakte reservering van €1,857 miljoen incl. BTW voor de provincie Gelderland voor de snelfietsroute Ede-Wageningen om in een definitieve toezegging voor de realisatie van deze route.
13.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Fietsenstallingen bij stations vanuit Regeerakkoord** ❖ Rijk en regio spreken de bereidheid uit samen te investeren in voorbereidende studie, bouw en onderhoud van een nieuwe stalling bij station Nijmegen (westzijde).
14.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Werkagenda Slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit** ❖ Rijk en regio spreken af de werkagenda Slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit door te ontwikkelen door relevante initiatieven met impact op de korte termijn te koppelen aan de werkagenda. Rijk en regio willen bovendien de samenwerking op landsdelig niveau in 2020 op verschillende thema's verder versterken. De Regionale Mobiliteitsplannen (RMP's) vormen hierbij input voor de werkagenda Slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit. Rijk en regio monitoren jaarlijks op het BO MIRT de voortgang van de afspraken en stellen de werkagenda bij. ❖ Rijk en regio maken in de 1e helft van 2020 nadere afspraken over een eenduidige monitoring en evaluatie van Slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit, waarbij tenminste afspraken worden gemaakt over indicatoren, taakverdeling, databronnen en data uitwisseling t.b.v. de jaarlijks op te stellen Klimaat- en Energie Verkenning, Voortgangsmonitor en andere verplichtingen voortkomend uit het Klimaatakkoord. ❖ Het Rijk reserveert maximaal €300.000 incl. BTW, op basis van 50/50 cofinanciering, voor op korte termijn realiseerbare, op landsdeelniveau gecoördineerde, kosteneffectieve projecten met structureel resultaat op het gebied van fiets, logistiek, smart mobility, duurzame mobiliteit en onderwijsaanpak.
15.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Verkeersveiligheid** ❖ Rijk en regio spreken af om in 2020 gezamenlijk de mogelijkheden te verkennen om verkeersveiligheid te verbeteren via regionale werkgeversnetwerken. ❖ De gemeenten Apeldoorn, Enschede, Nijmegen en Zwolle hebben interesse in het uitvoeren van één of meerdere innovatieve, opschaalbare pilots in het kader van het thema "Veilig fietsen naar school". Samen met maatschappelijke partners worden deze pilots in de loop van 2020 geconcretiseerd, met nadere afspraken over inhoud, financiering, uitvoering en monitoring. Verdeelsleutel die is afgesproken is 50% Rijk en 50% gemeenten voor het uitvoeren en monitoren van de pilots. ❖ Regio en Rijk bevestigen de afspraak om de verkeersveiligheid van provinciale N-wegen te verbeteren. Het Rijk heeft hiervoor maximaal €4.350.909 aan Gelderland en maximaal €2.710.455 aan Overijssel ter beschikking gesteld en is voornemens om in december een besluit te nemen over toekenning aan de ingediende voorstellen.
16.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Logistieke aanpak** ❖ Rijk en regio spreken in het kader van de werkagenda Slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit af een Plan van Aanpak op te stellen voor een integrale landsdelige logistieke aanpak gericht op bereikbaarheid en duurzaamheid en waarvan het opstellen van een landsdelige vertaling van de uitvoeringsagenda zero emissie zones voor stadslogistiek een onderdeel is. Hiertoe zal uiterlijk eind Q1 2020 een concrete opdracht worden opgesteld. Voor het uitvoeren van benodigde acties reserveert het Rijk maximaal € 140.000 incl. BTW, op basis van 50/50 cofinanciering.
18.	**Slimme en duurzame mobiliteit**

	Onderwijsaanpak ❖ Regio en regio werken samen aan het verlichten van de hyperspits door samenwerking met onderwijsinstellingen. In dit kader draagt het Rijk €50.000 incl. BTW bij aan het mobiliteitsfonds van Duurzaam Bereikbaar Heyendaal, ten behoeve van de onderwijsaanpak op de campus Heyendaal in Nijmegen. ❖ Het Rijk draagt €25.000 incl. BTW bij aan het onderzoeken van de potentie van een onderwijsaanpak in Arnhem wat leidt tot een besluit over vervolg medio 2020. ❖ Het Rijk reserveert €25.000 incl. BTW voor uitvoering van de onderwijsaanpak in Zwolle, nader in te vullen op basis van het door de regio uitgevoerde onderzoek (gereed begin 2020).
19.	**Slimme en duurzame mobiliteit** **Gedragsaanpak A12** ❖ Rijk en regio werken het Plan van Aanpak voor het project Gedragsaanpak A12 verder uit. Voor uitvoering stelt het Rijk maximaal €350.000 incl. BTW beschikbaar, regio stelt hiervoor minimaal €350.000 ex. BTW beschikbaar. Daarbij is het streven om invulling te geven aan één van de pilots alternatieve vormen van betaling en vervoer uit het Regeerakkoord: de pilot ridesharing. Geschatte kosten bedragen €70.000 incl. BTW. ❖ De Gedragsaanpak A12 beoogt structurele bereikbaarheids- en duurzaamheidsresultaten op de A12 tussen Arnhem en de Duitse grens. Daarnaast zal het als centrale aanpak fungeren waar de aankomende regionale minder hinder projecten bij aansluiten, waarmee concreet invulling gegeven wordt aan de elders op dit BO MIRT gemaakte afspraken omtrent minder hinder.
20.	**MIRT-onderzoek A28 Amersfoort-Hoogeveen** ❖ Het onderzoek naar de mogelijke oplossingen is nog gaande. De Stuurgroep A28 (IenW en de provincies Gelderland, Overijssel en Drenthe) zal het onderzoek begin 2020 afronden en definitieve afspraken maken over het vervolg. Vooruitlopend daarop maken Rijk en regio de volgende afspraken: • een slim en duurzaam mobiliteitssysteem is het uitgangspunt. • voor de korte en middellange termijn (2030) wordt een gericht pakket infra-maatregelen voorbereid op het traject om zo de verkeersveiligheid op de A28 te verbeteren en daarmee de doorstroming op peil te houden. Rijk en regio gaan dit in 2020 verder met elkaar uitwerken en naar gezamenlijke financieringsmogelijkheden voor het pakket zoeken. • Voor een pakket van mogelijke korte en middellange termijn-maatregelen, in de regio's Noord-Veluwe, Zwolle en de Kop van Overijssel/Drenthe, op het gebied van openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement, incident- en verkeersmanagement, fiets, logistiek en ketenmobiliteit wordt in 2020 gezocht naar gezamenlijke financieringsmogelijkheden gekoppeld aan de Werkagenda Slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit. • Rondom Zwolle ligt er een brede mobiliteitsopgave gekoppeld aan de verstedelijkingsopgave en het Daily Urban System, waarvoor een gebiedsgerichte en qua mobiliteit multimodale aanpak nodig is. Daarom spreken Rijk en regio af om in 2020 een gebiedsgericht MIRT Onderzoek te starten naar de bereikbaarheid in wisselwerking met de verstedelijkingsopgave van Zwolle en omgeving. Daarbij wordt voor bereikbaarheid het gehele vervoerssysteem rondom Zwolle bekeken, waaronder de A28 en worden voor de geconstateerde aandachtspunten oplossingsrichtingen in beeld gebracht. De scope en governance van het onderzoek wordt nog nader uitgewerkt door de betrokken partijen, in afstemming met andere lopende onderzoekstrajecten. Rijk (IenW) en regio zijn bereid het MIRT Onderzoek samen te financieren. Het voortouw voor het MIRT Onderzoek ligt bij de provincie Overijssel in overleg met (regio) Zwolle. • Rijk (BZK) en regio werken in wisselwerking met het gebiedsgerichte MIRT Onderzoek een verstedelijkingsstrategie uit voor de regio Zwolle, waarin nader richting wordt gegeven aan de verstedelijkingsopgave, energietransitie en de opgaven rondom klimaatadaptatie. De uitkomsten worden als input gebruikt voor het gebiedsgerichte MIRT Onderzoek.

	• Het traject A28 Amersfoort-Hoogeveen zal jaarlijks gemonitord worden waarbij rekening wordt gehouden met de toekomstige ontwikkelingen als onderdeel van een adaptieve aanpak.
21.	**MIRT-onderzoek A50 Nijmegen-Eindhoven** ❖ Rijk en Regio stellen het uitgevoerde MIRT-onderzoek A50 Paalgraven-Bankhoef-Ewijk vast. ❖ Rijk en regio committeren zich aan het starten van de verkenning en het uitwerken van een mobiliteitspakket met strategische agenda. ❖ Rijk en regio spreken af dat de gebiedsgerichte aanpak mobiliteit en de strategische agenda uitgewerkt wordt met maatregelen uitgaande van een investering van € 26 miljoen. Rijk en regio reserveren 100% van dit bedrag. Deze uitwerking wordt in 2020 ter besluitvorming voorgelegd aan het BO MIRT en in samenhang met de uitwerking toekomstbeeld OV bezien. ❖ Rijk en regio spreken af dat de verkenning wordt gestart en dat zij hiervoor 75% van het benodigde bedrag reserveren. ❖ Dit betekent, dat rijk en regio besluiten tot een reservering van maximaal € 69 miljoen voor het Rijk en maximaal €34 miljoen voor de regio; €17 miljoen per provincie.
22.	**N35 Marsroute** ❖ Rijk en regio bespreken in het eerste kwartaal van 2020, in een apart nog te organiseren BO, de uitkomsten van het aanvullende verkeersonderzoek naar de verkeersveiligheid en doorstroming op de N35 (Wijthmen-Nijverdal). ❖ Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek en het aanbod van de provincie Overijssel met betrekking tot de Marsroute worden in dit BO afspraken gemaakt over de verdere aanpak van de N35.
23.	**Korte en middellange termijn aanpak verbinding Amsterdam-Deventer-Berlijn** ❖ Rijk en regio onderkennen dat het kansrijke versnellingsscenario van een half uur reistijdwinst tussen Amsterdam en Berlijn per dienstregeling 2024 nader uitgewerkt dient te worden. ❖ Het Rijk zal het initiatief nemen voor dit vervolgonderzoek en dit samen met de Duitse Bondsregering verder uitwerken. ❖ Rijk en regio spreken af dat de regio goed wordt betrokken bij deze nadere uitwerking en dat de impact op de regionale en nationale dienstregeling wordt onderzocht.
24.	**Gebiedsontwikkeling stationsomgevingen Zwolle en Nijmegen** ❖ Rijk en regio spreken af om een onderzoek te doen naar gebiedsontwikkeling in de Spoorzone Zwolle en Stationsomgeving Nijmegen. Betrokken worden Rijk, provincies Overijssel en Gelderland, gemeenten Nijmegen en Zwolle, NS en Prorail. Dit onderzoek is mede voortgekomen uit de Pilot Omgevingsagenda Oost ❖ Het onderzoek en een afsluitende bijeenkomst worden gezamenlijk gefinancierd; 50% Rijk (IenW/ BZK) 50% regio (gemeenten en provincies). Voorlopige inschatting totaalkosten is €160.000. ❖ De uitkomsten van het onderzoek worden gedeeld tijdens het BO MIRT 2020.
25.	**Verstedelijking Arnhem-Nijmegen-Food Valley** ❖ Gegeven de toenemende woningtekorten en de complexiteit van de stedelijke vraagstukken werken BZK, Arnhem, Nijmegen, de regio Arnhem-Nijmegen en de provincie Gelderland in partnerschap aan een woondeal. Deze deal bevat onder meer afspraken op de korte termijn om de woningbouwproductie te versnellen, te voldoen aan de kwalitatieve vraag en te verbinden met binnenstedelijke vraagstukken zoals mobiliteit, duurzaamheid, circulair bouwen en leefbaarheid. En voor de middellange termijn werken de regio Arnhem-Nijmegen en BZK samen in drie tot vier nog nader te bepalen complexe integrale gebiedsontwikkelingen. Hiertoe draagt de regio specifieke ontwikkelingslocaties voor aan BZK. Doel is te komen tot gezamenlijke inzet van instrumentarium, inzet en middelen om de woningmarkt vlot te trekken (waaronder aanspraak op de korting op de verhuurdersheffing van corporaties in de regio Arnhem-Nijmegen). Voor de middellange termijn werken Rijk, regio en Provincie Gelderland gezamenlijk een (integrale) verstedelijkingsstrategie uit waarin de verstedelijkingsopgave in samenhang met onder meer de opgaven voor bereikbaarheid, energietransitie, kwaliteit van de leefomgeving, water, landschap en klimaatadaptatie wordt uitgewerkt. De verstedelijkingsstrategie kent gezien de integrale benadering van

	de verschillende vraagstukken een andere schaalgrootte en zal zich richten op Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen Foodvalley (zie de NOVI-propositie 'Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen Foodvalley'). Doel is om te komen tot een duurzame verstedelijking van de regio op basis van circulaire principes met behoud van de bestaande leefkwaliteit. ❖ De woondeal voor Arnhem en Nijmegen zal onderdeel vormen van de verstedelijkingsstrategie en beide zullen daarom in samenhang worden uitgewerkt samen met partners. Op het BO-MIRT van het voorjaar wordt dit gepresenteerd. Rijk en regio zijn bereid het proces samen te financieren.
26.	**Onderzoek binnenlandse migratie van Randstad naar Oost** ❖ Rijk en regio nemen kennis van de uitkomsten van het onderzoek.
27.	**Scope uitbreiding HWBP-project Zwolle-Olst met dijkteruglegging Paddenpol** ❖ Rijk en regio besluiten de scope van de planuitwerking van het HWBP-project Zwolle-Olst uit te breiden met de dijkverlegging Paddenpol en parallel een planuitwerking te starten om een integraal plan te maken voor de inrichting van het binnen- en buitendijkse gebied rond de verlegde dijk. ❖ Rijk en regio spreken af de meerkosten voor de dijkverlegging Paddenpol en (her)inrichting van het buitendijkse gebied gezamenlijk te financieren. Voor de meerkosten van de dijkverlegging reserveert het rijk €11 miljoen, de regio (provincies Overijssel en Gelderland, waterschap Drents Overijsselse Delta en Staatsbosbeheer) samen circa €3 miljoen. De investering vanuit het HWBP bedraagt circa €9 miljoen (waarvan €0,9 miljoen eigen bijdrage van het waterschap Drents Overijsselse Delta).
28.	**MIRT-verkenning A1/A30** ❖ Rijk en regio nemen kennis van de voortgang van de MIRT-verkenning: • De startbeslissing is in maart 2019 genomen. • De verkenning is in volle gang. • Een voorkeursvariant zal naar verwachting worden vastgesteld in het BO MIRT van 2020.
29.	**Verkort MIRT-onderzoek A1/A35** ❖ Rijk en regio nemen kennis van de uitkomsten van het MIRT-onderzoek. ❖ Het komende jaar worden oplossingsrichtingen en bijbehorende financieringsmogelijkheden door Rijk en Regio samen verder uitgewerkt, te beginnen met de oplossingen voor de korte termijn. ❖ Op het BO MIRT 2020 wordt dit onderwerp opnieuw geagendeerd.
30.	**Programma A2 Deil - 's-Hertogenbosch** ❖ Rijk en regio nemen kennis van de stand van zaken van het MIRT-programma A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught. ❖ De 1e fase van de MIRT-Verkenning is in oktober 2019 afgerond. Vier alternatieven zijn kansrijk en gaan door naar de 2e fase. In die 2e fase worden deze alternatieven nader onderzocht en worden de effecten op aspecten als doorstroming, verkeersveiligheid en milieu in beeld gebracht, zodat eind 2020 het voorkeursalternatief kan worden vastgesteld. ❖ De uitwerking van het pakket quick wins voor de korte termijn en de onderzoeken naar oplossingsrichtingen voor de korte en middellange termijn verloopt volgens planning. Voorbeelden hiervan zijn: • Door een extra bijdrage van €3 miljoen vanuit het programma A2 is er voldoende budget voor de Snelle Fietsroute Zaltbommel - 's-Hertogenbosch; de realisatie zal in 2020 van start gaan. • Diverse kleinschalige benuttingsmaatregelen op de A2 en de aansluitingen op de A2, zoals optimaliseren van aansluiting Vught, realiseren van toeritdoseringen en plaatsen van incidentcamera's. • Het OV-knooppunt station 's-Hertogenbosch wordt uiterlijk in 2023 versterkt met onder meer een extra fietsenstalling en uitgifte OV-fietsen aan de westzijde. • Nog in 2019 wordt gestart met een P+R-voorziening bij station Zaltbommel en uitbreiding van de fietsvoorzieningen bij het centrale busstation Waalwijk, vooruitlopend op de realisering in 2020 van diverse quick win maatregelen bij andere regionale OV-knooppunten.

	• Met ingang van de nieuwe dienstregeling (half december 2019) start een nieuwe spitslijn tussen de woonwijk Maaspoort in 's-Hertogenbosch-noord naar 's-Hertogenbosch CS om daarmee de A2 te ontlasten. • Er zijn diverse communities van werkgevers actief (in Veghel, Waalwijk, Zaltbommel en meerdere in 's-Hertogenbosch) of in voorbereiding (in Uden en Geldermalsen). Gewerkt wordt aan concrete mobiliteitsmaatregelen rondom economische toplocaties met als resultaat een betere, duurzamere bereikbaarheid. Vanuit de werkgevers is veel vraag naar mogelijkheden op het vlak van (elektrische) fietsen, combinatie trein – fiets en carpool/P+R terreinen. Om die reden is onder meer een probeerpool voor e-bikes gestart. Vanuit de werkgeversbenadering Brabant Mobiliteitsnetwerk (BMN) wordt nadrukkelijk de afstemming gezocht met de quick wins OV-knooppunten, P+R/hubs en last mile oplossingen, de snelle fietsroute, de knoop 's-Hertogenbosch en de reizigersbenadering voor het slim benutten van de kennis en behoeften van werkgevers/werknemers. • De aanbesteding voor een MaaS – Mobility as a Service – is momenteel in uitvoering.
31.	**Air-Rail Actieplan** ❖ Partijen onderschrijven de substitutieopgave voor Air-Rail, om de substitutie van korte vluchten door de internationale treinreis te realiseren. ❖ De ICE kan uiteindelijk een rol spelen voor de kansrijke substitutiebestemmingen Düsseldorf en Frankfurt. ❖ In het toekomstbeeld OV wordt onderzocht hoe de ICE te verbeteren op de lange termijn.
32.	**Spoorlijn Zwolle-Munster** ❖ Overijssel en IenW analyseren hoe de plannen en ambities van Overijssel en de betrokken Duitse vervoersautoriteiten over de doorkoppeling van de trein Munster-Enschede naar Zwolle passen binnen de grensoverschrijdende agenda van IenW, en bestuderen de consequenties van inzet van (Duitse) batterijtreinen op het Nederlandse spoor.
33.	**Decentralisatie regionale spoorlijnen** ❖ Rijk en regio delen gezamenlijk de ambitie voor een mogelijke decentralisatie van de sprinterdienst Apeldoorn – Enschede. ❖ Alvorens hierover nader te kunnen besluiten zetten zij de gesprekken over de mogelijkheden en voorwaarden voort. Onderwerp van deze gesprekken is onder andere, de mogelijkheden tot verbetering van het huidige treinproduct voor de reiziger (bediening en frequenties), de financiën (investeringen en exploitatie) en het moment van een mogelijke decentralisatie.
34.	**Motie Amhaouch c.s., intercitystop bij Barneveld-Noord** ❖ Rijk en regio nemen kennis van de uitkomsten van onderzoek van NS en ProRail waaruit blijkt dat een nieuw station met Intercitystop te Barnveld Noord op baanvak Amersfoort-Apeldoorn niet inpasbaar is in de huidige en voorziene dienstregelingstructuur op korte en middellange termijn zonder grote nadelige gevolgen. ❖ Partijen komen overeen dat het toevoegen van een nieuw station Barneveld-Noord op baanvak Amersfoort – Apeldoorn op de lange termijn onderdeel wordt van de landelijke netwerkuitwerking Toekomstbeeld OV 2040 en wachten de uitkomst en daarmee de wenselijkheid en haalbaarheid in het toekomstig netwerk 2040 af.
35.	**Station en omgeving Ede-Wageningen** ❖ Partijen nemen kennis van het nieuwe en versoberde ontwerp dat in 2020 aanbesteed wordt. De vertragingskosten worden verdeeld op basis van de afspraken in de bestaande samenwerkingsovereenkomst.
36.	**Regionale knelpunten spoor: Heino - Raalte, op treinverbinding Zwolle-Enschede** ❖ Rijk en regio nemen kennis van de voortgang en streven naar een gezamenlijke investeringsbeslissing voorjaar 2020. ❖ Het Rijk is bereid in het kader van de motie Sienot (Kamernummer 34 775 A, nr. 47) financiering te reserveren voor de oplossing van het knelpunt van de perrons bij Heino en Raalte onder voorwaarde van 50% cofinanciering door de regio.

	❖ Rijk en regio hebben ProRail gevraagd de oplossingsrichtingen voor de bredere problematiek op de treinverbinding Zwolle-Enschede, zoals gevraagd in het kader van de motie Dijkstra c.s. (35000 A, nr. 11), in samenhang te bekijken. Op basis van deze uitkomsten zal overleg plaatsvinden over verdere besluitvorming.
37.	**Regionale knelpunten spoor: Transfercapaciteit station Nijmegen Heyendaal** ❖ Rijk en regio spreken af de benodigde middelen voor de verbetering van de transfer van het station tot een maximum van de subsidiabele kosten van €13 miljoen conform de afgesproken verdeling (50/50) tussen partijen beschikbaar te stellen, waarbij het rijk op haar investeringsbijdrage van max. €6,5 miljoen excl. btw nog een verrekening zal uitvoeren i.v.m. de afkoop door de provincie van de door ProRail opgegeven kosten van B&O. ❖ De berekende afkoopsom voor de kosten van B&O bedraagt €281.000. De afkoopsom van de kosten van B&O wordt ook 50/50 verdeeld. Dat komt neer op een afkoopsom voor de provincie Gelderland van €140.500.
38.	**Spooroverweg Wolfheze (Landelijk Verbeterprogramma Overwegen, LVO)** ❖ Rijk en regio nemen kennis van de voortgang en streven naar een gezamenlijke investeringsbeslissing conform de aanpak van programma LVO rond de zomer van 2020.
39.	**Spooroverweg Elst-Noord** ❖ Gegeven de belangrijke bijdrage die door project spoorkruisingen Elst-Noord wordt geleverd aan de veiligheid en robuustheid op een van de drukst bereden baanvakken van het land, spelen Rijk en regio extra middelen vrij. ❖ IenW zal €1,82 miljoen excl. BTW (€2,2 miljoen incl. BTW) via een beschikking aan ProRail toevoegen aan projectbudget. ❖ De provincie Gelderland zal bij de begroting 2020 een extra bijdrage leveren in de vorm van subsidie aan Overbetuwe van €2,3 miljoen. ❖ De gemeente Overbetuwe neemt het overige deel van het tekort voor haar rekening en zorgt voor afdekking van het restant tekort.
40.	**Verbinding Randstad – Noord-Nederland** ❖ Rijk en Regio's Noord-Nederland, Oost-Nederland en de Noordelijke Randstad hebben de ambitie om de reistijd per trein tussen de Randstad en Noord-Nederland te verkorten. De regio specificeert dit tot tenminste twee keer 15 minuten voor 2030. ❖ Uit de gezamenlijke quick-scan door ProRail en NS in opdracht van Rijk en Regio blijkt dat er reële kansen zijn voor een versnelling tussen Amsterdam-Zuid en Zwolle. In het kader van Toekomstbeeld OV 2040 worden deze uitkomsten nader onderzocht ook voor wat betreft kosten en wat dit vraagt van de dienstregeling. ❖ Vanwege onder andere de robuustheid van het OV rondom Zwolle en de ontsluiting van de regio, onderzoeken Rijk en Regio in dit kader ook de potentie van een OV-ontsluiting via de Lelylijn. ❖ Om versnellingsmogelijkheden op kortere termijn te verzilveren wordt ingezet op gebruik van sneller materieel door NS (IC Nieuwe Generatie) en het optimaliseren van de dienstregeling. ❖ In het BO MIRT van het najaar 2020 wordt de voortgang, dan wel de uitkomsten van de bovengenoemde onderzoeken besproken en zullen hier nadere afspraken over worden gemaakt.
41.	**Pilot Omgevingsagenda Oost** ❖ Rijk en regio stemmen in met verdere uitwerking van de opgaven, en met het vaststellen van de omgevingsagenda in het Strategisch Bestuurlijk Overleg in Oost-Nederland in het voorjaar van 2020.
42.	**Programma Integraal Riviermanagement** ❖ Rijk en regio bevestigen de gezamenlijke ambities en opdracht voor het programma Integraal Riviermanagement (IRM) en spreken af voortvarend aan de slag te gaan.
43.	**MIRT-onderzoek Haven Werkendam en integraal riviermanagement** ❖ Rijk en regio spreken af samen een MIRT-onderzoek te starten om de opgaven en kansen in het gebied rond Werkendam te verkennen en eerste oplossingsrichtingen te schetsen. Voor deze oplossingsrichtingen worden de kosten en financieringsmogelijkheden in beeld gebracht. Afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek wordt toegewerkt naar een besluit over het vervolg in het BO MIRT van eind

	2020. De uitkomsten van het onderzoek worden meegenomen in de afweging binnen het programma IRM.
44.	**MIRT-onderzoek traject Havikerwaard-Fraterwaard-Olburgerwaard** ❖ Regio en Rijk starten een MIRT-onderzoek, waarin de opgaven en kansen voor waterkwaliteit/natuur, scheepvaart, waterveiligheid, zoetwatervoorziening en ruimtelijk/economische ontwikkeling in het gebied rond de Havikerwaard/Olburgerwaard verder in beeld worden gebracht. De financieringsmogelijkheden worden onderzocht en er wordt toegewerkt naar een voorstel welke opgaven wanneer opgepakt zouden moeten worden en in welke vorm (integraal, gebiedsgericht of sectoraal).
45.	**Vervolg overige trajecten Quickscan Bovenijssel** ❖ Rijk en regio zullen het komend jaar gebruiken om na te gaan in hoeverre de resterende brede opgaven zoals opgenomen in de Quick Scan Boven-IJssel op de deeltrajecten Cortenoever en Tichelbeeksewaard/Zutphen verder kunnen worden uitgewerkt (bijvoorbeeld integraal, gebiedsgericht of sectoraal). Over de uitkomsten zullen vervolgens in het BO-MIRT van 2020 verdere afspraken worden gemaakt.
46.	**Stoppen verkenning variant dijkteruglegging Oosterhout als onderdeel van HWBP-Wolferen-Sprok** ❖ Rijk en regio kiezen ervoor om te stoppen met een verdere verkenning van de Dijkteruglegging Oosterhout en in te zetten op het versterken van de dijk. De reden hiervoor is dat de bijdrage die de dijkteruglegging kan leveren aan verschillende opgaven op dit moment onvoldoende urgent is. Om een dijkverlegging op de lange termijn mogelijk te houden wordt vastgehouden aan de gebiedsreservering die opgenomen is in het Barro.
47.	**MIRT-verkenning Rivierklimaatpark IJsselpoort** ❖ Afgelopen twee jaar is een haalbaar, betaalbaar en gedragen voorkeursalternatief opgesteld voor een toekomstbestendig rivierpark voor de IJssel tussen Arnhem en Giesbeek. Betrokken partijen werken toe naar een voorkeursbeslissing medio 2020.
48.	**Onderzoek ligplaatsen traject Haaften – Lobith** ❖ Rijk start een onderzoek naar de omvang van de restbehoefte aan ligplaatsen op het traject Haaften-Lobith en brengt in kaart op welke manieren en op welke locaties het ligplaatsentekort weggenomen kan worden. De regio verleent – waar nodig – medewerking aan dit onderzoek en kan kansrijke opties voor ligplaatsen aandragen.
49.	**Vaarweg IJsselmeer-Meppel** ❖ De MIRT-verkenning VIJM is in de verkenningsfase in 2012 door bezuinigingen van het Lenteakkoord getemporiseerd tot na 2020. ❖ De planuitwerking is inmiddels opgepakt en er wordt gewerkt aan actualisatie van het voorkeursalternatief. De realisatie van het project is conform MIRT-opgave voorzien in 2023.
50.	**Samenwerking klimaatadaptatie** ❖ Rijk en regio zullen in het kader van het Deltaprogramma de komende 2 jaar samen optrekken om tot een overlegstructuur en aanpak en mogelijk een uitvoeringsagenda voor Oost-Nederland te komen. ❖ Het doel is klimaatadaptatie te versnellen en duidelijkheid te krijgen over de inzet van de regio in het kader van de impulsregeling van het Rijk in 2021.

Bestuurlijk Overleg MIRT Goederenvervoercorridors

1.	**Toekomstagenda** ❖ Corridorpartijen spreken af een Toekomstagenda voor corridorontwikkeling (van de Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost) richting 2030 op te stellen. ❖ Daarin worden vanuit de opgaven de doelen, oplossingsrichtingen en maatregelen / acties in de tijd gefaseerd. ❖ De gezamenlijke bekostiging van de maatregelen die in de Toekomstagenda worden opgenomen wordt verkend, ter vaststelling in Bestuurlijk Overleg MIRT Goederenvervoercorridors najaar 2020.
2.	**Sturingsbeleid / Ruimtelijk beleid bovengemiddelde knopen** ❖ De corridorpartijen spreken af bouwstenen voor een ruimtelijk-economische beleidslijn voor logistieke activiteiten op de goederencorridor uit te werken en af te spreken. De corridorpartijen spannen zich vanuit de eigen bevoegdheden in deze gezamenlijke beleidslijn waar mogelijk te verwerken in de Omgevingsagenda en hun Omgevingsvisies en -verordening. ❖ De corridorpartijen spreken af de overkoepelende concept-beleidslijn hiervoor als volgt te formuleren: • *"De groei van o.a. distributiecentra en grootschalige logistieke activiteiten in het algemeen is duidelijk een gevolg van maatschappelijke ontwikkelingen, met name van de vlucht van 'globale' productie en het winkelen via internet. Als Corridorpartijen denken we die ontwikkeling als gegeven te moeten beschouwen. We willen een concentratiebeleid voeren uit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit, landschappelijke waarden, beter benutten van infrastructuur, agglomeratievoordelen en duurzaamheid (o.a. stimuleren modal shift). Dit betekent op de eerste plaats een actieve sturing van (grootschalige) logistieke infrastructuur en (bovenregionale) logistieke bedrijvigheid (en terreinen) in of nabij Knooppunten op de goederencorridors Oost en Zuidoost. Op de tweede plaats houdt dit een concentratie op regionaal niveau in, gericht op de ruimtevraag van regionaal gebonden bedrijven, passend bij het logistieke industriële profiel. De Nederlandse Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost liggen zeer strategisch voor o.a. Europese Distributiecentra. We ontwikkelen beleid om selectiever te worden in het ruimtelijk lokaliseren van de grootschalige logistieke bedrijvigheid op deze corridors door te focussen op activiteiten die zo veel mogelijk aansluiten op de bestaande economische structuren, daadwerkelijk toegevoegde waarde leveren en betekenis hebben voor de arbeidsmarkt en transitieopgaven."* ❖ Ten behoeve van een verdere doorwerking van dit ruimtelijk-economische beleid worden de onderzoeken ten aanzien van de volgende thema's gezamenlijk uitgevoerd in 2020: A. Duurzaamheid B. Complementariteit C. Modal Shift D. Sturing ❖ Resultaten van deze onderzoeken en verdere implementatie worden gerapporteerd in BO-MIRT Goederenvervoercorridors 2020
3.	**Modal Shift Knopen / Logistieke makelaars** ❖ Corridorpartijen spreken af € 290.000 per jaar vrij te maken vanuit de Topsector Logistiek (TSL)/het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (50%) en €290.000 per jaar vanuit de provincies (50%) voor extra capaciteit voor de regionale programmamanagers die onder de vlag van Lean&Green Off Road in de provincies Limburg (LIOF), Gelderland (NewWays Gelderland) en Noord-Brabant (NewWays Noord-Brabant) resultaatgericht aan de slag (voor 3-4 dagen per week) gaan of zijn. De extra capaciteit wordt specifiek ingezet op de 6 bovengemiddelde knooppunten. In Zuid-Holland zal extra capaciteit met name op de haven Rotterdam en de doorvoerstromen gericht worden, als aanvulling op NewWays Zuid-Holland. Dit geldt

	in ieder geval in 2020 met de ambitie om dit ook voor 2021 en 2022 voor door te zetten. Tussentijds vindt evaluatie plaats van de werkwijze en resultaten, samen met het programmamanagement Goederenvervoercorridors. ❖ Provincies dragen financieel bij onder de voorwaarde dat de hiervoor genoemde bijdrage van Topsector Logistiek in haar nieuwe actieprogramma vanaf september 2020 gecontinueerd wordt. De provincie Gelderland, provincie Noord-Brabant en provincie Limburg dragen daarbij €80.000 per jaar bij en de provincie Zuid-Holland €50.000 per jaar. ❖ De regionale programmamanagers van de knooppunten krijgen als geheel en per bovengemiddeld knooppunt een target (modal shift en CO2-reductie) mee, afgeleid van het uitgevoerde onderzoek naar modal shift potentie en de resultaten van Lean & Green Off Road tot nu toe. Resultaten en werkwijze van de regionale programmamanagers worden ter beschikking gesteld aan de corridorpartijen. ❖ De regie op de doelen, targets en voortgang van deze regionale programmamanagers, hun resultaten en hun onderlinge samenwerking en uitwisseling van good practices vindt plaats vanuit de Topsector Logistiek / Lean & Green Off Road, inclusief koppeling met andere activiteiten gericht op modal shift. De aanbesteding en operationele aansturing van regionale programmamanagers vindt plaats door de provincies.
4.	**Knooppunt Tilburg** ❖ Rijk en regio zijn het erover eens dat de trimodale ontwikkeling op Loven in Tilburg een belangrijke bijdrage levert aan het bereiken van een modal shift op de corridor naar Rotterdam en Venlo met een aanzienlijke afname van transportbewegingen over de weg en past daarmee binnen het Rijksbeleid in de Goederenvervoeragenda en bij de doelstellingen en werkwijze van het programma goederenvervoercorridors. ❖ Rijk en regio constateren dat een Rijksbijdrage ervoor kan zorgen dat de noodzakelijke maatregelen om de binnenvaartinfrastructuur te verbeteren die noodzakelijk is om o.a. de trimodale ontwikkeling mogelijk te maken, bespoedigd kunnen worden. ❖ Rijk en regio zijn bereid samen te investeren en daartoe in februari 2020 een (voorlopige) bestuursovereenkomst te tekenen.
5.	**Knooppunt Nijmegen** ❖ Zoals besproken in BO MIRT 2018 is de Regio bereid 50% van de kosten van de Aanpassing bij afslag 38 te dragen. ❖ Het Rijk stelt een bedrag van maximaal €5,25 miljoen (inclusief btw) beschikbaar voor de aanpassing van het viaduct Elst. ❖ De bijdragen van Rijk en Regio zijn niet toereikend om de totale kosten van €23 miljoen (exclusief btw) voor de aanpassing van afslag 38 te dekken. Op basis van de beschikbare bijdragen zal de Regio haar prioriteiten in de aanpak van het knelpunt nader stellen en bezien of zij met het Rijk verdere afspraken maakt over de uitvoering van de Aanpassing als meekoppelkans tijdens de realisatie van het project A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15). ❖ Rijk en Regio blijven in het kader van de actie "bovengemiddelde knooppunten" binnen het programma goederenvervoercorridors met elkaar in gesprek over de ontwikkeling van logistiek knooppunt Nijmegen en de benodigde investeringen in het licht van de te ontwikkelen Toekomstagenda.
6.	**Knooppunt Venlo** ❖ Rijk en regio spreken af dat financiering van het maatregelenpakket Venlo - dat bestaat uit linkerspoorbeveiliging tussen Venlo en Kaldenkirchen (de kosten hiervan bedragen voor Nederlands deel ongeveer €2,6 miljoen), verbetering aansluiting Cabooter, vervolgonderzoek naar extra wissel ten oosten van spoorburg aan Venlose zijde / sporen 21-26 / verlengen sporen op emplacement naar 740 m, uitbreiding Bargeterminal Venlo en uitwerking businesscase voor uitbreiding truckparking James Cookweg - en mogelijke meerkosten op basis van het principe van wederkerigheid plaatsvindt. Uitgangspunt daarbij zijn de reguliere verantwoordelijkheden; Rijk is de

	drager van de kosten aan het nationale spoor (linkerspoorbeveiliging) en de Regio draagt de kosten van de bargeterminal (regionale invulling van de wederkerigheid). ❖ Rijk en regio dienen vóór 26 februari 2020 een CEF-aanvraag in voor de havenontwikkeling Venlo die desgewenst deel uitmaakt van een corridorbrede en internationale CEF-aanvraag. ❖ Rijk en regio werken in internationaal verband verder aan een of meerdere vervolg-CEF-aanvragen. Naast de Nederlandse corridorbrede ambities in Venlo (havenontwikkeling, emplacement en ondertunneling Vierpaardjes) worden in overleg met Duitse partners ook Duitse maatregelen meegenomen in een integrale grensoverschrijdende call.
7.	**Clean Energy Hubs** ❖ Voor de jaren 2020 en 2021 zeggen de provincies Limburg, Noord-Brabant, Gelderland, Zeeland, Zuid-Holland, Noord-Holland, Utrecht, Flevoland en Overijssel en het Havenbedrijf Rotterdam toe elk jaarlijks €25.000 bij te dragen aan het project Clean Energy Hubs. Het Rijk draagt jaarlijks €150.000 bij. ❖ Eind 2021 wordt er een besluit genomen over de inzet voor de jaren daarna. ❖ De partijen spreken af een strategie te ontwikkelen voor de transitie naar duurzame brandstoffen en andere energiedragers voor beroepsgoederenvervoer over weg en water, binnen en buiten de goederenvervoercorridors, en deze gezamenlijk uit te dragen. ❖ Onder de strategie wordt verstaan een landelijke aanpak die provincies kunnen hanteren bij het lokaal of regionaal afwegen waar en waarom zij een Clean Energy Hub willen toelaten of stimuleren. ❖ In de strategie wordt meegenomen de reeds in Europese context gemaakte afspraken om te komen tot duurzame tank- en bunkerstations, incl. tankstations voor waterstof en alternatieve (zonne-)brandstoffen en incl. laadinfrastructuur, voor zowel vervoer over water als wegen.
8.	**Digitalisering Scheepvaart** De corridorpartijen spreken af: ❖ zich in te zetten voor doorontwikkeling van een te kiezen platform, gericht op een steeds hogere serviceverlening aan de binnenvaart op de corridors. Daartoe zullen zij onderzoek doen naar optimale afstemming tussen vraag en aanbod en manieren verkennen om de benodigde datadeling tussen publieke en private partijen op een zorgvuldige wijze mogelijk te maken. ❖ bij de programmaraad van 2020 in juni te komen met vervolgstappen en een financieringsplan.
9.	**Truckparkings** De corridorpartijen spreken af: ❖ in 2020 een shortlist voor potentiële truckparkings voor eerstvolgende CEF-call op te leveren, een gezamenlijk en concreet handhavingsplan op te stellen, het lobbytraject om alsnog uitzondering te kunnen maken van verbod op doorbrengen van 45 uur rust in cabine op beveiligde parkeerplaats af te ronden, één systeem van digitale en dynamische informatie over de aanwezigheid en bezetting van truckparkeerplaatsen te bevorderen, een advies op te stellen over hoe de Europese norm voor minimum veiligheids- en serviceniveau van truckparkeerplaatsen te vertalen is naar truckpark locaties langs de corridors, input te leveren voor een breed toepasbaar businesscase model voor truckparkings op (delen van) de corridors aan de GVC werkgroep Financiën en de grensoverschrijdende samenwerking (o.a. met Vlaanderen, Nordrhein Westfalen) nader in te vullen. ❖ Om bovenstaande activiteiten uit te kunnen voeren dragen in 2020 de provincies Gelderland, Noord-Brabant, Limburg en Zuid-Holland ieder €25.000 bij en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat €100.000. Deze afspraak is in 2018

	gemaakt voor telkens 1 jaar met intentie op verlenging. Daarnaast zorgen alle partijen voor voldoende ambtelijke capaciteit.
10.	**Afvalstromen over water** ❖ De Topsector Logistiek regisseert samen met corridorpartijen een prioritering, fasering en realisatie van de aanpak van kansrijke trajecten voor het verplaatsen van afvalstromen van weg naar water. ❖ Medio 2020 worden vervolgafspraken gemaakt rondom bekostiging van de aanpak van de 6 kansrijke trajecten en de verdeling van budgetten tussen Topsector Logistiek en regio's, onder de voorwaarde dat afvalstromen van weg naar water in de vervolgaanpak Topsector Logistiek wordt geprioriteerd. ❖ De Topsector Logistiek zorgt voor uitrol van kennis, randvoorwaarden en ervaringen vanuit corridors naar andere kansrijke trajecten.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Interprovinciaal Overleg
T.a.v. de heer H. Meijdam
Herengracht 23
2511 EG Den Haag

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
J. Kolkman
Senior Beleidsmedewerker

T 070-4561969
M +31(0)6-15359860
Joost.Kolkman@minienw.nl

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/125067

Bijlage(n)
1

Datum 15 JULI 2019
Betreft Voorstel nieuw afsprakenkader werken voor derden ProRail

Geachte heer Meijdam,

Het Rijk en regionale overheden investeren veel en vaak gezamenlijk in de ontwikkeling van de hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI). Het Rijk is hiervoor vaak opdrachtgever, maar met enige regelmaat treden ook regionale overheden als opdrachtgever van ProRail op. Bij dit zogeheten 'werken voor derden' is reeds meerdere jaren sprake van onvrede bij regionale overheden over de hierbij gehanteerde werkwijze voor de verdeling van kosten en risico's en de invulling van het opdrachtgeverschap in de diverse fases van een project.

Naar aanleiding hiervan heeft Infrastructuur en Waterstaat, samen met ProRail en ambtelijke vertegenwoordigers vanuit diverse provincies en het IPO, deze werkwijze de afgelopen maanden kritisch tegen het licht gehouden en naar verbetermogelijkheden gezocht die aan de ervaren knelpunten tegemoetkomen.

In deze brief wil ik u informeren over de uitkomst van deze gesprekken en een conceptvoorstel doen voor een nieuwe werkwijze. De kern hiervan kan als volgt worden samengevat (zie bijlage voor gedetailleerde uitwerking):

- Eerder en beter gezamenlijk gesprek tussen Rijk en Regio over:
  - Belang: de verdeling van kosten en risico's, passend bij de belangen.
  - Betaling: de wijze en het moment waarop partijen onderling afrekenen.
  - Zeggenschap: de invulling van de sturing en het opdrachtgeverschap.
- Gesprekken en besluitvorming op basis van integrale informatie van ProRail over alle typen kosten en risico's die samenhangen met het project.
- Gefaseerde besluitvorming via een vergelijkbaar proces als bij het MIRT, waarbij afspraken over belang, betaling en zeggenschap herijkt kunnen worden.
- Het Rijk beslist altijd mee over de opdrachtformulering aan ProRail in termen van prioriteit, tijd, geld en scope. Dit draagt tevens bij aan kennisuitwisseling over de sturing op spoor-infraprojecten en aan een gezamenlijke sturing op efficiënte uitvoering.
- Voor de verdeling van kosten en risico's zijn een aantal standaardopties. Daarbij gaat het Rijk over de portfolio van regionale projecten meer aan de vervangings- en de beheer- en onderhoudskosten bijdragen en minder aan de aanlegkosten.

- Afspraken over kosten- en risicoverdeling worden pas definitief bij de overgang naar de realisatiefase (met bijbehorende bestuursovereenkomst en opdrachtovereenkomst indien regio opdrachtgever wordt van ProRail).

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/125067

Over het conceptvoorstel treed ik graag met de provincies in bestuurlijk overleg om samen tot een definitief afsprakenkader te komen. Ik verzoek u daarom deze brief door te geleiden naar de leden van de ambtelijke en bestuurlijke adviescommissies Mobiliteit. Mijn streven is om uiterlijk bij de BO MIRT's van dit najaar overeenstemming over de nieuwe werkwijze te bereiken.
Bij het bereiken van overeenstemming gaat de nieuwe werkwijze in voor nieuwe projecten, en voor de lopende projecten waarbij in de bestuurlijke afspraken reeds vooruit verwezen is naar de uitkomsten van dit proces.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/125067

Bijlage

Conceptvoorstel nieuwe werkwijze werken voor derden ProRail

Scope m.b.t. werken voor derden
Werken voor derden kunnen in drie type werkzaamheden worden onderverdeeld:

1. Ontwikkeling van de HSWI t.b.v. spoorvervoer. Dit betreft uitbreiding of functiewijziging van het spoor zoals: spoorverdubbeling, elektrificatie, perronverlenging, perronfasering, aanpassing transfervoorzieningen etc.
2. Spoorkruisingen met wegverkeer. Bijvoorbeeld aanleg of aanpassing van overwegen, onderdoorgangen (tunnels), overbruggingen etc. Hierbij wordt de HSWI geraakt en soms een klein beetje aangepast om de realisatie van de kruising mogelijk te maken.
3. Overige werken in/aan/langs de HSWI. Bijvoorbeeld geluidsschermen, fietsenstallingen, werkzaamheden aan een station e.d.

Het conceptvoorstel heeft betrekking op het eerste type werken voor derden. Hierbij doet zich de situatie voor dat de minister van IenW wettelijk verantwoordelijk is voor de ontwikkeling van de HSWI en dat regionale overheden, vaak vanuit hun rol als concessieverlener voor regionaal spoorvervoer, wensen of ambities hebben ten aanzien van de ontwikkeling van de HSWI. Dit leidt tot vraagstukken rondom het opdrachtgeverschap en de bekostiging daarvan.

De rol en positie van ProRail
Op grond van de spoorwegwet (art. 22 lid 1) mag alleen ProRail werkzaamheden aan de HSWI uitvoeren. In de beheerconcessie - en straks in de instellingswet voor het zbo - is geregeld dat ProRail op verzoek van derden werkzaamheden aan de HSWI kan uitvoeren, behoudens bepaalde uitzonderingsgronden en binnen bepaalde randvoorwaarden. Eén van de randvoorwaarden is dat ProRail geen financieel risico loopt bij de uitvoering van deze werken. ProRail is immers een organisatie zonder winstoogmerk en heeft geen reserves of andere budgetten waaruit kostenoverschrijdingen en risico's gedekt kunnen worden. Dit werkt ook zo bij projecten die ProRail voor het Rijk uitvoert. Er moeten met andere woorden dusdanige afspraken zijn dat alle kosten (inclusief risico's) vanaf de eerste uitwerking t/m onderhoud en vernieuwing van het project gedekt zullen worden. Hetzij door de opdrachtgever (ongeacht of dit het Rijk is of een derde partij), hetzij door de opdrachtgever in cofinanciering met andere partijen. Dit principe verandert niet als ProRail straks een zelfstandig bestuursorgaan is.

Ervaren knelpunten
De afgelopen maanden zijn meerdere verdiepende gesprekken met vertegenwoordigers van concessie-verlenende provincies gevoerd over de bestaande werkwijze rondom werken voor derden. Het is belangrijk te constateren dat veel projecten goed lopen. Tegelijkertijd is er ook een al langer bestaande onvrede over de verdeling van kosten en risico's bij dit type projecten en over de mogelijkheden voor regio's om de sturingsrelatie met ProRail goed in te vullen.

De provincies zijn het er principieel mee oneens dat zij bij werken voor derden[1] als uitgangspunt voor alle kosten en risico's aan de lat staan. Wat de provincies betreft zouden de kosten voor beheer, onderhoud en vervanging, alsmede de risico's in de beheerfase altijd voor het Rijk moeten zijn, omdat het Rijk de

[1] Van type 1.

eigenaar is van de HSWI. Daarnaast ervaren provincies problemen met kostenstijgingen bij de voorbereiding en uitwerking van projecten en in het geval van risico's die optreden tijdens de realisatiefase. ProRail zou onvoldoende prikkels hebben om efficiënt te werken en risico's te mitigeren, omdat alle kosten voor de opdrachtgever zijn. Provincies ervaren hun sturingsmogelijkheden richting ProRail op dit vlak als te beperkt.

Vanuit het perspectief van het Rijk wordt de huidige manier van kosten- en risicoverdeling bij regionale initiatieven op zichzelf niet als een knelpunt ervaren. Het Rijk stelt wel vast dat de huidige manier waarop Rijk, Provincies en ProRail met elkaar over regionale initiatieven in gesprek zijn, soms stroef verloopt. Dat is in dat geval vaak het gevolg van het ontbreken van een volledig overzicht van alle relevante kostenaspecten in de life cycle van een project (van aanleg tot beheer, onderhoud en vervanging) en van de neiging om in een vroeg stadium van een project bestuurlijk tot financiële deals te komen, terwijl de scope en de planning van het project nog niet uitgehard zijn.

Waar willen we naar toe?
IenW wil graag bijdragen aan een eenvoudiger en transparantere werkwijze rondom 'werken voor derden', waarbij regionale overheden, het Rijk en ProRail makkelijker dan nu het geval is, tot overeenstemming kunnen komen over verbeteringen van de functionaliteit en/of capaciteit van de HSWI ten behoeve van (regionaal) spoorvervoer.

Een verbeterde werkwijze betekent dat IenW en provincies op een andere manier afspraken maken over de verdeling van kosten en risico's van projecten. Het betekent ook een ander proces om tot afspraken te komen. Provincies en het Rijk gaan eerder dan nu vaak het geval is met elkaar om tafel over de drie belangrijke elementen:

- Belang: welke verdeling van kosten en risico's (met een aantal standaard keuzemogelijkheden) past het beste bij de belangen?
- Betaling: hoe en wanneer rekenen we af?
- Zeggenschap: hoe organiseren we het opdrachtgeverschap, passend bij de belangen?

ProRail is in dit gesprek een onafhankelijk adviseur van de gemeenschappelijke partijen. Om het gesprek goed te kunnen voeren is het nodig om mogelijke projecten duidelijk te faseren (à la MIRT-fasen) en in elke fase alle mogelijke kosten en risico's - zo goed als in die fase kan – integraal in beeld te hebben. Dit maakt het mogelijk om aan het einde van de 'initiatieffase' goede, voorlopige afspraken te maken tussen Rijk en regio over de verdeling van kosten- en risico's en over het opdrachtgeverschap.

De afspraken zijn voorlopig, doordat diverse kostensoorten pas (beter) in beeld gebracht kunnen worden naarmate het project verder is uitgewerkt en de scope begint uit te harden. Voor een goede proceshygiëne worden de afspraken – vergelijkbaar bij MIRT-projecten – bij elke faseovergang herijkt (herbevestigd of in onderlinge afstemming eventueel herzien).

De contouren van de verbeterde werkwijze zijn ambtelijk in de eerdergenoemde verdiepende sessies met elkaar verkend en doorgesproken op voor- en nadelen voor de betrokken partijen. Uitgangspunt daarbij is dat een verbeterde werkwijze voor alle betrokken partijen (Provincies, ProRail en het Rijk) een verbetering moet

zijn. In het vervolg van deze bijlage wordt het daaruit volgende conceptvoorstel van IenW nader toegelicht.

Zeggenschap / opdrachtgeverschap
Omdat het Rijk eigenaar is van de HSWI en verantwoordelijk is voor het beleid ten aanzien van de ontwikkeling en bekostiging daarvan (aanleg en verbetering), wil het Rijk altijd meebeslissen over de opdrachtformulering aan ProRail in termen van prioriteit, tijd, geld en scope bij initiatieven vanuit provincies. Dit draagt ook bij aan het uitwisselen van kennis en ervaring over de aansturing van spoor-infraprojecten en aan een gezamenlijke sturing op efficiënte uitvoering.

Gelet op het grote regionale belang bij regionale initiatieven moeten Rijk en regio voor de verschillende fases van het project afspreken op welke wijze de rol van opdrachtgever wordt ingevuld, passend bij de belangen van zowel Rijk als regio. De fases zijn gebaseerd op de MIRT-fases (initiatieffase, verkenningsfase, planuitwerkingsfase en realisatiefase), maar afhankelijk van de omvang van een project kan hier in de praktijk gemotiveerd van worden afgeweken.

In de initiatieffase t/m de planuitwerkingsfase ligt het voor de hand dat Rijk en regio gezamenlijk opdrachtgever zijn via een stuurgroep die een mandaat geeft aan een van beide partijen die als dagelijks opdrachtgever ProRail aanstuurt. In de initiatieffase is dit logischerwijs de regio. Afhankelijk van onder andere de aard en omvang van het project en de beschikbare capaciteit moet overeengekomen worden welke partij (Rijk of regio) daarna als dagelijks opdrachtgever richting ProRail fungeert. Bij de overgang naar de verkenningsfase worden hierover voorlopige afspraken gemaakt, die bij de overgang naar de planuitwerkingsfase in de stuurgroep herijkt worden. In de planuitwerkingsfase wordt een definitief ontwerp uitgewerkt en worden als eindresultaat tijd, geld en scope van het project vastgeklikt. Op basis daarvan wordt in de stuurgroep definitief voor de realisatiefase afgesproken of het Rijk opdrachtgever van ProRail wordt (ongeacht de omvang van de financiële bijdrage van het Rijk) of Rijk en regio gezamenlijk via een stuurgroep. Daarin spelen ook de uitkomsten t.a.v. 'belang' en 'betaling' een rol.

Samengevat ziet dit proces er als volgt uit:

Fase in het project	Opdrachtgever	Dagelijks opdrachtgever
'Initiatief'	Gezamenlijk via stuurgroep	Regio
'Verkenning'	Gezamenlijk via stuurgroep	Rijk of Regio[2]
'Planuitwerking'	Gezamenlijk via stuurgroep	Rijk of Regio[2]
'Realisatie' [2]	1: Gezamenlijk via STG 2: Rijk	1: Rijk of Regio 2: Rijk

ProRail zal er tot en met de planuitwerkingsfase op toe zien dat de scope van het initiatief verenigbaar is met de veiligheid en functionaliteit van de HSWI en met de uitvoering van de wettelijke taken. ProRail zal de voorgenomen aanpassing in de

[2] Aan het einde van de initiatieffase worden hierin voorlopige keuzes gemaakt.

planuitwerkingsfase ook ter advisering voorleggen aan vervoerders en andere decentrale overheden. Op basis hiervan besluit de verantwoordelijk bewindspersoon van IenW of ProRail tot realisatie kan overgaan.

Belang (verdeling van kosten en risico's)
Bij initiatieven vanuit de regio die als doel hebben de functionaliteit en/of capaciteit van de HSWI aan te passen t.b.v. (regionaal) spoorvervoer, zal het Rijk als verantwoordelijke voor de ontwikkeling van de HSWI beoordelen welk belang er voor het Rijk is om een spreekwoordelijke "aanbouw aan het huis" mogelijk te maken. Op basis daarvan vindt de afweging plaats of en zo ja hoe het Rijk via cofinanciering wil bijdragen aan de verdeling van kosten en risico's.

Elementen die daarin een rol zullen spelen zijn: de mate waarin het project knelpunt(en) in NMCA of RMCA oplost, de mate waarin het project bijdraagt aan LTSa-doelen of de realisatie van het OV Toekomstbeeld, de doelmatigheid van het voorstel (bijvoorbeeld (M)KBA-score), de mate waarin aansluiting mogelijk is bij bestaande investeringsprogramma's, de spelregels van het Mobiliteitsfonds en de budgettaire ruimte.

Met betrekking tot de verdeling van kosten en risico's worden vijf standaardopties voorgesteld voor de bijdrage van het Rijk (zie tabel hieronder). Bij regionale HSWI-initiatieven die niet via de BO MIRT's direct als een Rijksproject worden aangemerkt, is het belang van het Rijk in het algemeen vaak kleiner dan dat van de regio. Om die reden bouwen de standaardopties anders op, dan nu gebruikelijk is.

Standaardopties kosten- en risicoverdeling 'regionale' projecten
A. Rijk: geen bijdrage (blijft wel meebeslissen) Regio: alle kosten en risico's
B. Rijk: Vervangingskosten en beheerrisico's Regio: aanlegkosten (+ risico's) en beheer- & onderhoudskosten
C. Rijk: als B + helft v.d. beheer- en onderhoudskosten Regio: aanlegkosten (+ risico's) en helft B&O-kosten.
D. Rijk: als C + alle B&O-kosten Regio: aanlegkosten (+ risico's)
E. Rijk: als D + ook een deel v.d. aanlegkosten (+ risico's naar rato) Regio: deel v.d. aanlegkosten (+ risico's naar rato)

IenW beoordeelt om te beginnen of het belang van het Rijk groot genoeg is om op termijn de vervangingskosten en de risico's in de beheerfase te dragen. Is dat het geval dan is dat de basisbijdrage van IenW in de cofinanciering om het project mogelijk te maken (optie B). Naarmate het belang van het Rijk groter is, kan die basisbijdrage worden uitgebreid met een beheer- en onderhoudscomponent (optie C en D) en eventueel nog met een aanlegcomponent (optie E). Nu gaat dit andersom: IenW doet nu vaak een aanlegbijdrage en daarna wordt – vaak in een laat stadium - nog onderhandeld over een BO(V)-bijdrage. In het geval het Rijk

geen enkel belang ziet, maar het project niet onmogelijk wil maken geldt optie A (deze optie komt in de huidige praktijk slechts in enkele gevallen voor).

Het is van belang erop te wijzen dat bij deze werkwijze de financiële kaders van het Infrafonds (en straks het Mobiliteitsfonds) onveranderd blijven. Het Rijk zal dus vooral op andere kostenelementen bijdragen aan regionale projecten, maar per saldo zal en kan de bijdrage van het Rijk over de gehele portefeuille niet toenemen.

Om deze werkwijze mogelijk te maken zorgt ProRail in opdracht van de stuurgroep dat in de initiatieffase indicatieve ramingen beschikbaar komen van zowel de realisatiekosten (incl. risico's), de beheer- en onderhoudskosten (incl. risico's in de beheerfase) en de vervangingstermijn en de best mogelijke inschatting van de daarmee samenhangende toekomstige kosten. Daarmee kunnen partijen goede, voorlopige afspraken maken over de verdeling van kosten- en risico's en over het opdrachtgeverschap.

Ten aanzien van studiekosten is het standpunt van het Rijk dat het passend is dat de initiatiefnemer de kosten voor de initiatieffase draagt. De verdeling van de kosten voor het uitvoeren van de verkenning en de planuitwerking moeten passend zijn bij het belang dat Rijk en betreffende provincie(s) bij de totstandkoming van het project hebben.

Ten aanzien van de vervangingskosten zal het Rijk, op het moment dat vervanging aan de orde is, de betreffende infrastructuur als uitgangspunt 1 op 1 laten vervangen met dezelfde functionaliteit en capaciteit. Dit geldt niet als het Rijk in afstemming met de regio oordeelt dat vervanging niet hoeft plaats te vinden (omdat de betreffende infra niet langer nodig is) of als de regio vernieuwing met betere functionaliteit en/of capaciteit wenst. Voor zover daar hogere kosten aan verbonden zijn dan de 1 op 1 vervanging, ziet het Rijk dat deel van de vernieuwingsinvestering als een nieuw regionaal project waarover nieuwe afspraken moeten worden gemaakt.

Betaling
In lijn met 'gefaseerd beslissen', wordt de financiële bijdrage van zowel Rijk als regio pas definitief afgesproken in een bestuursovereenkomst om de realisatiefase in te gaan. Tijd, scope en budget zijn dan uitgekristalliseerd en worden dan vastgeklonken t.b.v. een efficiënte uitvoering van het project. Deze werkwijze voorkomt een onzorgvuldig proces waarbij in een vroeg stadium van het project overeenkomsten worden gesloten die geen ruimte laten voor de natuurlijke dynamiek van projecten[3].

Indien voor de kostenverdeling optie A, B of C is afgesproken, draagt de regio (de helft van) de B&O-kosten. De regio krijgt daarbij – net als nu – de mogelijkheid om de B&O-kosten eeuwigdurend af te kopen.

Indien voor de kostenverdeling optie E is overeengekomen, geldt als uitgangspunt dat risico's in de aanlegfase verdeeld worden naar rato van de aanlegbijdrage. Het

[3] Een op het eerste gezicht eenvoudig lijkende infra-aanpassing om meer treinen te laten rijden, kan bijvoorbeeld gepaard gaan met de noodzaak om bijkomende voorzieningen zoals tractie-energievoorziening, opstelcapaciteit of overwegveiligheidsmaatregelen te realiseren, waardoor het project duurder wordt dan de eerste indicatieve raming.

Rijk staat in individuele, nog nader te bepalen projecten open voor experimenten om bepaalde risico's in de aanlegfase via een premie aan IenW af te kopen, zodat bij de overgang naar de realisatiefase een vaste prijs betaald kan worden. Of er mogelijkheden zijn voor een experiment zal IenW afwegen op basis van het risicoprofiel van het project en de verschillende mogelijkheden van partijen om op de af te kopen risico's te kunnen sturen.

Om (bepaalde) risico's in de aanlegfase te kunnen afkopen zal een methodiek ontwikkeld moeten worden die voor alle partijen acceptabel is. Dat houdt in dat de premie dusdanig moet zijn dat het Rijk over een portefeuille van 'regionale' projecten geen 'winst' maakt of 'verlies' lijdt. Op basis van bestaande kentallen uit de nu gebruikte ramingssystematiek en de daadwerkelijke gemaakte kosten lijkt het mogelijk een dergelijke methodiek te ontwikkelen. Dit moet de komende tijd samen met ProRail en ook met de regio's verder verkend worden

Bij afkoop van risico's in de aanlegfase spreken partijen in de bestuursovereenkomst bewust af welke zeggenschap hiermee wordt ingeleverd (ervan uitgaande dat het Rijk opdrachtgever richting ProRail is). Als risico's dreigen of zich voordoen die groter zijn dan de daarvoor betaalde afkoopsom, ligt het voor de hand dat het Rijk als opdrachtgever beslist hoe deze risico's gemitigeerd worden c.q. hoe de gevolgen geminimaliseerd worden.

Vastlegging in instellingswet en lagere regelgeving zbo ProRail
Het in voorgaande alinea's geschetste voorstel voor een betere werkwijze voor werken voor derden (m.b.t. de ontwikkeling van de HSWI) betreffen bestuurlijke afspraken, die bedoeld zijn als aanvulling op wat in de instellingswet en lagere regelgeving voor het zbo ProRail over werken voor derden wordt geregeld.

In de instellingswet wordt (in artikel 9) mogelijk gemaakt dat ProRail werken voor derden kan uitvoeren. Dit betreft alle typen werken voor derden, dus ook spoorkruisingen en alle overige werken in/aan/langs de HSWI die alleen ProRail conform de spoorwegwet mag uitvoeren omdat de werkzaamheden, het vervoer over de HSWI (kunnen) raken.

Om die reden is in de instellingswet ten aanzien van de kosten- en risicoverdeling opgenomen dat de derde verantwoordelijk is voor alle kosten- en risico's die verbonden zijn aan het project. Bij werken voor derden t.b.v. ontwikkeling van de HSWI wordt optie A (zie pagina 6) hiermee niet onmogelijk. Het wetsartikel laat uiteraard onverlet dat bestuurlijke afspraken mogelijk zijn om andere opties af te spreken. Omdat dit maatwerk is per project, is dat niet op voorhand wettelijk te regelen.

In de lagere regelgeving zullen de voorwaarden worden uitgewerkt waaraan werkzaamheden in het kader van 'werken voor derden' aan de HSWI moeten voldoen. In lijn met de huidige praktijk wordt hierin vastgelegd dat de werkzaamheden niet onverenigbaar mogen zijn met de veiligheid of de functionaliteit van de HSWI, dat de werkzaamheden derhalve moeten voldoen aan de eisen die ProRail hieraan stelt (of andere vigerend wet- en regelgeving) en dat ProRail toetst of hieraan wordt voldaan.

In de lagere regelgeving wordt ook uitgewerkt dat de minister een beslissende bevoegdheid heeft over de verplichting van ProRail om werken voor derden[4] uit te

[4] van het type 'ontwikkeling van de HSWI'.

voeren (zie pagina 5) en dat relevante partijen daaraan voorafgaand door ProRail om advies wordt gevraagd. De bestuurlijke afspraken die in deze brief worden voorgesteld zijn bedoeld om op een wendbare manier invulling te geven aan een gefaseerd besluitvormingsproces.

In de lagere regelgeving zal met betrekking tot de kosten worden uitgewerkt dat de tarieven voor de inzet van ProRail kostendekkend moeten zijn en dat de tarieven die ProRail rekent, niet mogen leiden tot winst. Ter verheldering wordt ook uitgewerkt dat juridische (proces)kosten die ProRail maakt ten behoeve van een geschil tussen ProRail en de derde niet in rekening worden gebracht bij de derde, tenzij de rechter deze kosten (of een deel daarvan) in zijn uitspraak aan de derde toewijst.

Ten behoeve van de uitwerking van de lagere regelgeving zal juridisch worden uitgezocht of het toegevoegde waarde heeft om op dit niveau (in plaats van in contracten) te regelen dat kosten in geval van aansprakelijkheid van ProRail vanwege aantoonbare opzet, bewuste roekeloosheid en grove schuld van de beheerder niet in rekening worden gebracht bij de derde. En dat de directe schade wordt vergoed in geval van verwijtbare fouten door ProRail tot een maximum van de door ProRail gemaakte eigen kosten.

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/125067

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
IENW/BSK-2019/247442

Bijlage(n)
1

Datum 20 november 2019
Betreft Gevolgen PAS-uitspraak en PFAS voor IenW-projecten in het kader van het MIRT (inclusief met kustlijnzorg)

Geachte voorzitter,

Met deze brief informeer ik u - conform mijn toezegging tijdens het Algemeen Overleg MIRT van 12 juni 2019 en in aanvulling op de stand van zakenbrief[1] van de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit van 13 september 2019 - over de gevolgen van de PAS-uitspraak voor de MIRT-projecten (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) met betrokkenheid van IenW. Ik betrek daarbij ook de kustlijnzorg. In de bijlage treft u een actueel overzicht aan van de voortgang en planning van deze projecten. Daarnaast informeer ik u over de gevolgen van PFAS voor de IenW-projecten die door Rijkswaterstaat (RWS) en ProRail worden uitgevoerd. Er is een gering aantal projecten die met beiden te maken hebben. Dit komt vooral doordat stikstof gevolgen heeft voor de planuitwerking en vergunningverlening en PFAS voor de uitvoering.

PAS
Niet alle genoemde IenW-projecten ondervinden gevolgen van de PAS-uitspraak.

Projecten die, zoals nu bekend, in ieder geval gewoon door kunnen gaan zijn Trintelzand, A2 Vonderen Kerensheide, A4 Haaglanden-N14, spooraanpassingen bij Haarlem, Halfweg en Zandvoort en het weghalen overwegbevloering in Venray (onderdeel van NABO). Ook alle projecten die geen stikstofbijdrage hebben, of geen significant effect op stikstofgevoelige habitats vinden doorgang conform planning.
Hiermee blijven we werken aan de veiligheid van onze infrastructuur en bereikbaarheid van Nederland en houden we de Grond-, Spoor-, Weg- en Waterbouwsector maximaal aan het werk.

Ook bij de lopende verkenningen hoeft de vertraging in veel gevallen niet groot te zijn, omdat deze verder in de tijd liggen. Bij deze projecten zal een projectspecifiek onderzoek plaatsvinden. Hieruit moet blijken of aannemelijk

[1] Kamerstuk 32 670, nr. 165.

gemaakt kan worden[2] dat het voorkeursalternatief de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden niet aantast, of mitigerende maatregelen mogelijk zijn en of een ADC-toets in de planuitwerkingsfase haalbaar is.

Daar waar projecten wel gevolgen ondervinden van de PAS-uitspraak, is er voornamelijk sprake van vertraging. Bij sommige - voornamelijk grote - infraprojecten gaat het daarbij om mogelijk meerdere jaren. Hoe verder een project in de procedure was gevorderd, hoe groter de planningseffecten van de uitspraak van de Raad van State in het algemeen zijn. Hierdoor is het effect op de planning van een project zoals Ring Utrecht relatief groot.
Voorts kan sprake zijn van extra kosten door noodzakelijk onderzoek en maatregelen. Daarnaast is er een kans dat er enkele projecten zijn die in hun huidige vorm geen doorgang kunnen vinden als gevolg van stikstof. Zeker daar waar een hoge bijdrage is op Natura 2000-gebieden en mitigatie of compensatie lastig is. Het laatste is bijvoorbeeld het geval bij habitattypen een langere tijd nodig hebben om zich ergens te ontwikkelen.

De vertragingskosten, de kosten voor extra onderzoek en voor eventueel benodigde compensatie-opgaven kunnen naar inschatting van RWS en ProRail voor grote projecten aanzienlijk zijn en in totaal tientallen miljoenen euro's bedragen. Voor de kleinere projecten worden deze kosten door RWS en ProRail in de meeste gevallen in totaal op enkele honderdduizenden euro's geschat. Het bepalen van de verwachte kostenstijging per project vergt meer tijd. Daarom is in de bijlage nu alleen het momenteel beschikbare budget per project inzichtelijk gemaakt als orde grootte. Wanneer voor projecten precies is doorgerekend wat de stikstofbijdrage is, kan ook een betere inschatting worden gemaakt van de eventuele gevolgen. Hiervoor doorloopt elk project zijn eigen proces. Via het hiervoor geëigende proces (de MIRT) zal uw Kamer hierover worden geïnformeerd.

Er zullen bij alle vier hoofdnetten – naast gevolgen voor de aanleg van projecten - ook gevolgen zijn voor beheer en onderhoud, de vervanging en renovatie.

Ik hecht er aan om aan te geven dat het stikstofdossier nog sterk in ontwikkeling is, waardoor de hieronder gegeven inzichten per hoofdnet en de globale oplossingsrichting nog kan wijzigen. Dit kan ook gevolgen hebben voor de planning en extra kosten.

De gevolgen van de PAS-uitspraak zijn geïnventariseerd voor de IenW-projecten op het hoofdwegennet, het hoofdspoorwegennet, het hoofdvaarwegennet en het hoofdwatersysteem (inclusief kustlijnzorg). Een deel van de projecten is nog niet zodanig ver gevorderd dat stikstofdepositie kon worden uitgerekend. Hierdoor kan niet voor ieder project aangegeven worden wat precies de gevolgen zijn voor de doorgang van het project, de planning en de kosten.

[2] Bij een verkenning kan worden volstaan met aannemelijk maken. De reden hiervoor is dat een Structuurvisie– anders dan een Tracébesluit in de planuitwerkingsfase - geen toestemmingsbesluit is in het kader van de Wet natuurbescherming.

Hieronder wordt een aantal specifieke aspecten van de verschillende hoofdnetwerken weergegeven.

Hoofdwegennet

- Doordat het kabinet heeft besloten tot een generieke snelheidsverlaging gedurende de dag (zoals opgenomen in de brief van het kabinet[3] van 13 november 2019), kan deze mitigatiemaatregel niet meer bij de projecten worden ingezet, met uitzondering van de 7 MIRT-projecten en de ViA15, die in deze brief zijn genoemd. Deze snelheidsverlaging is al in de overzichtstabel meegenomen. Wat de gevolgen zijn van de snelheidsverlaging voor de overige projecten, moet nog worden bepaald.
- Voor de projecten waar al een maximale snelheid van 100 km/u gedurende de dag geldt, zie de bijlage, kan de generieke snelheidsverlaging toch ook gevolgen hebben. Dit als gevolg van de netwerkeffecten op het verkeer op de omliggende hoofdwegen waar op dit moment nog wel harder gereden mag worden dan 100 km/u.
- Om dit te bepalen, moeten onder andere nieuwe verkeersberekeningen met het Nederlands Regionaal Model (NRM) en nieuwe stikstofdepositie-berekeningen worden uitgevoerd. Dit heeft mogelijke verdere vertraging tot gevolg.
- De inventarisatie laat zien dat het voor een aantal projecten lastig zal zijn om een sluitende beoordeling op stikstof rond te krijgen. Dit betreft naar huidig inzicht de A58 Annabosch-Galder. Mitigatie biedt hier mogelijk onvoldoende ruimte (snelheidsverlaging of extern salderen). Daarnaast worden prioritaire habitats beïnvloed die lastig zijn te compenseren.

Hoofdspoorwegennet

- Bij de inventarisatie zijn de MIRT-spoorprojecten beschouwd waar het Ministerie IenW bevoegd gezag is. Voor een aantal spoorprojecten geldt dat deze onder bevoegdheid van andere overheden vallen. Wel is IenW in sommige van die gevallen financieel en/of inhoudelijk betrokken, maar deze zijn niet opgenomen in de bijlage.
- Voor de meeste spoorprojecten geldt dat er alleen sprake is van tijdelijke effecten vanwege de aanleg, maar ook hiervoor geldt dat er gevolgen kunnen zijn voor de projecten. In de bijlage is dit benoemd.

Hoofdwatersysteem

- In het hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP en HWBP-2) worden naast een aantal rijkskeringen, voornamelijk keringen van waterschappen aangepakt.
- Het HWBP bestaat voornamelijk uit projecten die worden uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van de waterschappen, deze zijn niet in de bijlage weergegeven.
- De meeste HWBP-2 projecten zijn al uitgevoerd en ondervinden geen hinder van de huidige stikstofproblematiek.
  Markermeerdijken en Eemdijken worden uitgevoerd door waterschappen en bevinden zich in de realisatiefase. Voor Markermeerdijken is een projectspecifieke ecologische onderbouwing opgesteld, waaruit blijkt dat er geen significant effect is op stikstofgevoelige gebieden. De verwachting is dat

[3] Kamerstuk 35334-1.

hiermee voldoende onderbouwing is geleverd. Voor Eemdijken vindt nog onderzoek plaats[4].
- Voor kustlijnzorg zijn er tien nog aan te besteden suppleties die vertraging ondervinden als gevolg van de PAS-uitspraak. Momenteel wordt er projectspecifiek onderzoek uitgevoerd.

Hoofdvaarwegennet
- Verschillende projecten zitten nog in de voorbereidingsfase. Daarvoor kan nog niet gezegd worden wat de gevolgen zijn van de PAS-uitspraak.

Er zijn nu geen vrijgevallen middelen als gevolg van stikstof die voor andere opgaven kunnen worden ingezet. Wel zijn er extra kosten binnen de projecten door extra onderzoek en eventuele maatregelen. Voor de extra benodigde middelen zal het kabinet op de daar voor geijkte momenten in de begrotingscyclus met concrete dekkingsvoorstellen komen. Waar projecten nu vertraging oplopen, zullen bestaande financiële middelen naar achteren worden geschoven. Hierover zal u – waar nodig - ook projectspecifiek via de MIRT-behandelingen worden gerapporteerd.

Globale oplossingsrichting
Als gevolg van de uitspraak van de Raad van State (RvS) ben ik gestart met het uitvoeren van projectspecifieke ecologische beoordelingen voor stikstofeffecten op Natura 2000-gebieden. Waar nodig wordt de ADC-toets doorlopen en worden mitigerende of compenserende maatregelen getroffen, waarmee significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden worden voorkomen of gecompenseerd. In het geval dat er prioritaire habitats aan de orde zijn - en er geen sprake is van een dwingende reden op het gebied van de menselijke gezondheid, de openbare veiligheid of voor het milieu wezenlijke effecten - zal voorafgaand aan juridische besluiten (zoals een Tracébesluit) advies worden ingewonnen bij de Europese Commissie. Hierdoor zal de procedure langer duren en dus tot grotere vertraging leiden. Dit is verwerkt in de bijgevoegde tabel.

Om te zorgen dat de veiligheid van onze infrastructuur en waterveiligheid wordt gegarandeerd werken we voorts aan noodwetgeving. Het kabinet heeft uw Kamer hierover bij brief van 13 november 2019 geïnformeerd.

PFAS
Met de kamerbrief van 13 november 2019 is uw Kamer geïnformeerd over de acties en stappen die in gang zijn gezet om projecten die hinder ondervinden als gevolg van PFAS vlot te trekken. In deze brief is een breed pakket aan acties beschreven waarbij zowel wordt ingezet op het benutten als het creëren van ruimte voor grondverzet en baggerwerkzaamheden met PFAS. Onderstaand geef ik een overzicht van de gevolgen van PFAS in de (water)bodem voor de IenW-projecten die door Rijkswaterstaat en ProRail worden uitgevoerd. Het betreft MIRT-projecten en reguliere en grote onderhoudsprojecten. RWS en ProRail hebben hiervoor een inventarisatie uitgevoerd. Indien zwaarwegende belangen zoals de veiligheid, bevaarbaarheid en waterkwaliteit in het geding zijn, zouden werkzaamheden doorgang moeten kunnen vinden. Op dit moment zijn er geen projecten waar dit speelt, maar dit wordt uiteraard scherp in de gaten gehouden.

[4] Met bovenstaande heb ik de vraag van uw Kamer naar aanleiding van de 16de Voortgangsrapportage Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma (Kamerstuk 32698, nr. 48) beantwoord.

Uit de geïnventariseerde IenW-projecten blijkt dat PFAS op dit moment bij verzameling van projecten in onderstaande lijst (circa 10% van de IenW-projecten) leidt tot significante gevolgen met een effect op planning en/of financiën. In circa 40% van de IenW-projecten is PFAS op dit moment geen issue omdat er geen bagger- of grondverzet plaatsvindt of omdat concentraties onder de norm van het tijdelijk handelingskader PFAS liggen. Voor circa 25% geldt dat de (water)bodemonderzoeken naar aanwezigheid van PFAS nog lopen. Voor de overige circa 25% geldt dat bodemonderzoeken naar PFAS nog niet aan de orde is. Dit laatste gaat bijvoorbeeld om projecten die zich nog in de planstudiefase bevinden en waar nog geen bodemonderzoek aan de orde is. Verwachting is dat – behoudens situaties waar hoge waarden worden aangetroffen – bij dit soort projecten in de planning rekening gehouden kan worden met de eventuele aanwezigheid van PFAS in de bodem. Voor het spoor geldt dat vanwege de PFAS-problematiek oude ballast niet kan worden afgevoerd zonder PFAS onderzoek. Tot 1 december 2019 heeft ProRail daar een oplossing voor gevonden met een verwerkingsbedrijf. Voor na 1 december 2019 wordt gewerkt aan een nieuwe oplossing voor het afvoeren van ballast bij lopende projecten en onderhoud.

Met de acties en maatregelen waarover uw Kamer op 13 november 2019 is geïnformeerd, zijn meer oplossingsrichtingen binnen handbereik om de knelpunten aan te pakken en vertraging en kostenverhogingen zo veel mogelijk te voorkomen. Daarbij is bijvoorbeeld het recent openstellen van de Rijksbaggerdepots een belangrijke oplossingsrichting voor een deel van de stagnerende projecten. Deze staan open voor sterk vervuilde baggerspecie die ook PFAS bevat. Ook de tijdelijke landelijke achtergrondwaarde – onderdeel van het maatregelenpakket van 1 december 2019 waar aan gewerkt wordt – zal bijdragen om projecten op korte termijn vlot te trekken. Niet alleen voor IenW-projecten, maar dit zal voor veel projecten met grondverzet en baggerwerk een oplossing bieden.

IenW-projecten met een actueel knelpunt door PFAS (Circa 10% van totale aantal beschouwde IenW-projecten)
Groot onderhoud vaarwegen Maas
Regulier onderhoud Twentekanalen
Regulier onderhoud Nieuwe waterweg
MIRT-project capaciteitsuitbreiding sluis Eefde
Regulier onderhoud wegen regio West-Nederland Noord
Regulier onderhoud Rijntakken: locaties Nederrijn – Lek, invaarten Amsterdam–Rijnkanaal en Maaswaal kanaal
MIRT-project Blankenburgverbinding
Programma Kader Richtlijn Water Utrecht, locatie Elster buitenwaarden
Programma Kader Richtlijn Water Zuid-Nederland, locaties Wellerlooi, Afferden, De Lijmen
MIRT-project Zeetoegang IJmond
MIRT-project nieuwe sluis Terneuzen
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Amsterdam: Westhaven en Contactweg.
Instandhouding Spoor: diverse projecten

Ter afsluiting
De stikstof- en PFAS-problematiek heeft grote gevolgen, ook voor IenW-projecten. De Grond-, Spoor-, Weg- en Waterbouwsector ondervindt dit nu al concreet, door

de vertraging en onduidelijkheid over het verdere verloop van de projecten. Gelukkig gaan ook veel projecten wel door zoals in deze brief benoemd, waarmee er voor deze sector ook werk beschikbaar blijft.

Uit de inventarisatie blijkt ook dat vertraging in besluitvorming en realisatie bij meerdere projecten ten gevolge van de PAS-uitspraak niet te voorkomen is. Het risico op niet tijdig door gaan van projecten bestaat daarmee nog steeds. Bij een aanzienlijk aantal projecten zijn aanvullend onderzoek en mogelijk mitigerende en compenserende maatregelen vereist. Of en in welke mate dit laatste mogelijk zal zijn bij alle projecten, zal werkende weg worden bezien.

De problemen als gevolg van PFAS in de bodem hebben een andere oorsprong dan bij stikstof. Dit vraagt dan ook om andere oplossingsrichtingen. Met de Kamerbrief van 13 november 2019 heeft het kabinet hiervoor aanvullende maatregelen aangekondigd.

Gezien de maatregelen waartoe het kabinet recentelijk heeft besloten, is het op dit moment nog te vroeg omde uiteindelijke gevolgen voor IenW-projecten vast te stellen. Deze gevolgen zullen komend half jaar duidelijk worden. Ik zal uw Kamer hierover op geëigende momenten, zoals binnen het reguliere MIRT-proces, nader informeren.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/247442

SNN
SAMENWERKINGSVERBAND NOORD-NEDERLAND

Bezoekadres:
Leonard Springerlaan 15

Postadres:
Postbus 779, 9700 AT Groningen

050 522 49 00

bestuur@snn.nl

snn.nl

Tweede Kamer der Staten Generaal
t.a.v. de vaste Kamercommissie IenW
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

I.a.a. Minister Infrastructuur en Waterstaat en Minister Milieu en Wonen

Leeuwarden, 22 november 2019

Behandeld door	: J. Spakman
Telefoonnummer	: 050-3164409
Briefnummer	: UP-19-01863
E-mail	: j.spakman@provinciegroningen.nl
Onderwerp	: Inbreng Noord-Nederland Notaoverleg d.d. 25 november

Geachte leden van de Kamercommissie IenW,

Op 20 november 2019 heeft het bestuurlijk overleg MIRT plaatsgevonden. Wij kijken terug op een prettig en constructief gesprek. De ministers van Infrastructuur en Waterstaat, de minister van Milieu en Wonen en de Regio hebben de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de MIRT-projecten op een goede manier voor het voetlicht gebracht. De betrokken bewindspersonen hebben u over de resultaten van dat overleg via de MIRT-brief geïnformeerd. Vanuit Noord-Nederland willen wij u het volgende meegeven.

Snelle verbinding Randstad Noord Nederland

In Noord-Nederland, maar ook in Oost-Nederland en de Randstad leeft een breed gedragen ambitie om de reistijd per trein tussen de Randstad en Noord- en Oost-Nederland voor 2030 met minstens 30 minuten te verkorten. Een brede coalitie van maar liefst 16 partijen uit deze landsdelen ondersteunt deze ambitie. Dit heeft er in geresulteerd dat dit punt ook bij de MIRT-regio's Oost-Nederland en Noordwest-Nederland bij het BO MIRT op de agenda staat. Versnelling van de treinreis van de Randstad naar Noord-Nederland draagt bij aan het oplossen van problemen op de arbeidsmarkt en de woningmarkt.

Het heeft tevens belangrijke voordelen voor de economische groei en spreiding van toerisme. Maar liefst 5,3 miljoen inwoners kunnen profiteren van versnelling! In samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Nederlandse Spoorwegen en ProRail is een quick scan uitgevoerd naar kansen en kosten voor versnelling op bestaand spoor. Een aantal maatregelen kan relatief snel worden uitgevoerd en tijdwinst opleveren. Het is van groot belang deze 'quick wins' nader uit te werken zodat ze op korte termijn in een snellere dienstregeling verwerkt worden.

De bereikbaarheid van Noord-Nederland per spoor is kwetsbaar; een verstoring op het baanvak Zwolle-Meppel betekent dat een heel landsdeel onbereikbaar wordt. Daarom moet het komend jaar ook helder worden op welke wijze, via zowel bestaand spoor als via deels nieuwe tracés (o.a. Lelylijn en Nedersaksenlijn), een betrouwbare ontsluiting van Noord-Nederland én een minstens 30 minuten snellere verbinding met de Randstad voor 2030 gerealiseerd kunnen worden. In combinatie met een zeer lage rentestand kan een dergelijke investering een mooi rendement voor heel Nederland opleveren. Wij roepen u dan ook op om de ontsluiting van Noord-Nederland en de versnelling van de verbinding met de Randstad te prioriteren in uw besluitvorming over het OV-netwerk van de toekomst.

Waterstofregio EU
Wij zijn er bijzonder trots op dat Noord-Nederland is erkend als eerste 'Hydrogen Valley' van Europa. Het Europees publiek-private partnerschap FCH-JU stelt hiervoor 20 miljoen euro beschikbaar. Een publiek-private cofinanciering van 70 miljoen euro komt daar nog eens bovenop. In goed overleg met de FCH-JU worden nu de details van de overeenkomst uitgewerkt. De subsidie wordt ingezet voor de ontwikkeling van een volledig functionerende groene waterstofketen in Noord-Nederland, waaronder schone en klimaatneutrale toepassingen in het zwaar transport en het OV.

Slim en Duurzaam
We zijn blij dat Rijk en regio de bestuursovereenkomst MaaS hebben ondertekend. Wij zien dit als een belangrijke stap voorwaarts in het 'slim' verbeteren van de bereikbaarheid van en naar het landelijk gebied. Andere voorbeelden waaruit blijkt dat Noord-Nederland inzet op slimme en duurzame mobiliteit zijn: stimulering van de fiets, vergroenen van het OV, smart mobility en ketenmobiliteit. We kiezen daarbij voor een bewuste stakeholdersaanpak. Onze ambitie is om echt stappen te zetten richting duurzame mobiliteit en veel minder CO_2. Dat vraagt de komende jaren om forse investeringen. Tegelijkertijd blijkt dat voor diverse projecten minder cofinanciering vanuit het Rijk beschikbaar is dan verwacht. Wij vragen het Rijk daarom vroegtijdig duidelijkheid te geven over mogelijke cofinanciering, zodat nog te ontwikkelen plannen hier beter op kunnen worden afgestemd.

Knelpunten aansluitingen wegennetten
In Noord-Nederland zijn meerdere situaties van onvoldoende aansluiting van het hoofdwegennet op het onderliggende wegennet. Door 'terugslag' ontstaat daarbij geregeld langzaam rijdend en zelfs stilstaand verkeer op de rijkswegen. Dat leidt tot verkeersonveiligheid. Noord-Nederland denkt graag mee met het Rijk over de oplossing van deze gevaarlijke situaties.

Omgevingsagenda
Wij zijn blij dat we met het plan van aanpak voor de Omgevingsagenda Noord-Nederland een stap hebben gezet richting een goede samenwerking. Dat vraagt straks het nodige van rijk en regio, zoals integraal werken zonder schotten binnen en tussen overheden. Graag gaan wij met u in gesprek over hoe de grote opgaven waar we in Nederland voor staan doorwerken in de regio. Het gaat daarbij om het duurzaam economisch groeipotentieel, ruimte voor klimaatadaptatie, energietransitie, sterke gezonde en bereikbare steden en regio's en toekomstbestendig landelijk gebied. Wij kijken ernaar uit om de eerste contouren van de Omgevingsagenda met u te bespreken in het voorjaar van 2020.

Investeringsruimte
De uitvoering van MIRT-projecten kost heel veel geld. Dat gaat de financiële draagkracht van Noord-Nederland te boven. Met name gemeenten zien zich geconfronteerd met een negatief financieel meerjarenperspectief door de tekorten in het sociaal domein waarin zij wettelijke taken vervullen. Deze ontwikkelingen kunnen in de weg staan aan noodzakelijke investeringen in onder meer infrastructuur en duurzaamheid. Wij vragen hiervoor met nadruk uw aandacht.

Afsluitend
Wij hebben het overleg zeer op prijs gesteld en hopen in goede samenwerking verdere voortgang op de MIRT-dossiers te kunnen boeken.

Hoogachtend,

namens het bestuurlijk overleg MIRT Noord-Nederland,

A.A.M. Brok
Voorzitter SNN

R.F. Douwstra
Voorzitter Bestuurscommissie MIRT

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
IENW/BSK-2019/233960

Bijlage(n)
6

Datum 21 november 2019
Betreft Bestuurlijke Overleggen MIRT 20 en 21 november, voortgang MIRT, moties en toezeggingen

Geachte voorzitter,

Op 20 en 21 november 2019 hebben Bestuurlijke Overleggen MIRT plaatsgevonden. Met deze brief informeren wij u over de uitkomsten van deze overleggen, de voortgang van het MIRT en een aantal moties en toezeggingen.

1. Uitkomsten Bestuurlijke Overleggen MIRT 20 en 21 november 2019

Tijdens deze Bestuurlijke Overleggen hebben wij samen met de regio's afspraken gemaakt voor de korte- en (middel)lange termijn op het gebied van veiligheid, bereikbaarheid, woningbouw, verstedelijking en duurzaamheid. Hieronder lichten wij een aantal afspraken uit. In de bijlage treft u aan een overzicht van alle gemaakte afspraken.

Zuidwest-Nederland

In het Bestuurlijk Overleg MIRT Zuidwest-Nederland is, in het kader van het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma MoVe, de Adaptieve Ontwikkelstrategie Metropolitaan OV en Verstedelijking vastgesteld. In deze ontwikkelstrategie worden woningbouw en bereikbaarheid in gezamenlijkheid en in een afgestemd tempo gerealiseerd. Het ondertekenen van het verstedelijkingsakkoord onderstreept dat proces. Om de ontwikkelstrategie verder vorm te geven wordt gestart met een preverkenning Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking Zuidelijke Randstad. Concrete stappen zijn gezet met de ondertekening van de Startbeslissing voor de MIRT-verkenning voor de Oeververbinding in Rotterdam, waarvoor vanuit het Rijk in 2017 een bedrag van €200 miljoen is gereserveerd, en de ondertekening van de Bestuursovereenkomst CID Binckhorst, waarvoor in 2018 vanuit het Rijk een bijdrage van €50 miljoen beschikbaar is gesteld. In de bijlage treft u aan de Startbeslissing voor de MIRT-verkenning voor de Oeververbinding Rotterdam.
Tevens is het lopende verkeersonderzoek voor de A12 tussen Gouda en Utrecht besproken.
Met regionale overheden is een afspraak gemaakt over de Voorkeursbeslissing voor het project Getij Grevelingen. Dit project gaat naar de planuitwerking met twee alternatieven voor het maken van de doorlaat, namelijk één met getijdecentrale en één met een optie dit later in te bouwen. Voor verbeterde spoorontsluiting in het havengebied tussen Terneuzen en Gent is er commitment over het eindbeeld. Door middel van een adaptieve strategie wordt toegewerkt

naar een besluit. Daarnaast sluit Zeeland aan bij de *Connected Transport Corridors* waarmee de ambitie met betrekking tot *Smart Logistics* concreet wordt gemaakt.

Noordwest-Nederland
In het Bestuurlijk Overleg MIRT Noordwest is, in het kader van het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma U Ned, besloten tot het starten van de MIRT-verkenning OV en wonen in de regio Utrecht. Doel van deze MIRT-verkenning is Utrecht Science Park beter bereikbaar te maken, Utrecht Centraal te ontlasten, nieuwe woon- en werklocaties te ontsluiten en de bouw van meer dan 9.000 extra woningen mogelijk te maken. Partijen hebben voor de MIRT-verkenning €380 miljoen gereserveerd, waarvan de regio €170 miljoen voor zijn rekening neemt en het ministerie van IenW €150 miljoen. Als voorlopige inbreng voor de woondealregio Utrecht zal BZK €60 miljoen reserveren uit de woningbouwimpuls, mede vanwege de nauwe samenhang met de start van de MIRT-verkenning. Dit laatste onder voorwaarde dat voldaan wordt aan de nog vast te stellen voorwaarden en procedure van de woningbouwimpuls.
Daarnaast is besloten een nadere studie uit te voeren naar de mogelijkheden van het doortrekken van de Uithoftram richting Amersfoort. De regio Utrecht kent een grote woningbouwopgave van 104.000 extra woningen in 2040. Om het woningtekort in te lopen en om eventuele planuitval op te kunnen vangen, is afgesproken te zorgen voor een plancapaciteit voor de woningbouw van 130% van de woningbehoefte vanaf 2025.

Voor de Multimodale Knoop Schiphol is de voorkeursbeslissing vastgesteld. Verderop in deze brief wordt hier nader op ingegaan. Voor het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) is besloten een quick Scan Westkant Amsterdam te starten, waarin wordt gekeken naar de effecten van het uitbreiden van het metronetwerk (het mogelijk doortrekken van de Noord/Zuidlijn en het sluiten van de kleine metroring van Isolatorweg tot Amsterdam Centraal) in relatie tot de verstedelijking in Haven Stad en in het gebied tussen de zuidwestkant van Amsterdam, Schiphol en Hoofddorp. Er is daarbij een raakvlak tussen de landzijdige ontwikkeling van Schiphol en de nog vast te stellen luchtzijdige kaders in de ontwerp Luchtvaartnota. Verder is onder meer besloten een MIRT-onderzoek te starten naar het gebied van Amsterdam-Oost tot Almere en zal worden gekeken naar het functioneren van het hele spoor en wegennetwerk (onder meer alternatieven voor de Ring A10 en de A27).
De uitgangspunten van de verstedelijkingsstrategie MRA zijn vastgesteld. De strategie richt zich naast opgaven op het gebied van verstedelijking, bereikbaarheid, landschap en leefbaarheid ook op de transitieopgaven voor de middellange en lange termijn, zoals klimaatadaptatie, energietransitie en circulaire economie. De verstedelijkingsstrategie MRA is, net als die voor de regio Utrecht, een bouwsteen voor een nog op te stellen Omgevingsagenda.

Om in het Markermeer en het IJsselmeer toe te werken naar robuuste natuur met een goede ecologische waterkwaliteit starten MIRT-verkenningen voor de projecten Oostvaardersoevers en Wieringerhoek.

Afgesproken is €10 miljoen (€7 miljoen van het ministerie van IenW en €3 miljoen van de Vervoerregio Amsterdam) vrij te maken voor infrastructurele maatregelen om het gebruik van de Schipholtunnel te optimaliseren. Ook zijn deze maatregelen randvoorwaardelijk om snellere treinen vanuit Enschede, Groningen, Leeuwarden en Lelystad via Amsterdam Zuid naar Rotterdam/Breda en een hoogfrequente

sprinter tussen Hoofddorp/Schiphol en Amsterdam Centraal te kunnen laten rijden.

Noord-Holland en Flevoland hebben de regionale uitwerking van het Toekomstbeeld OV aan de minister van IenW aangeboden.

Noord-Nederland
In het Bestuurlijk Overleg MIRT Noord-Nederland is gesproken over de ambitie om de verbinding tussen Noord-Nederland en de Randstad te versnellen. De afgelopen periode zijn de mogelijkheden en globale kosten voor versnelling over het bestaande spoor onderzocht. De uitkomsten van deze quick scan worden meegenomen in de vervolgonderzoeken. Met de regio is afgesproken gezamenlijk te onderzoeken welke opgaven en ontwikkelingen spelen in de regio en op welke wijze versnelling, over bestaand spoor dan wel via een OV-ontsluiting via de Lelylijn, hierin kan bijdragen. Daarnaast is afgesproken om eenmalig €7,9 miljoen toe te voegen aan het 'programma sporendriehoek Noord-Nederland'. Hiermee wordt het mogelijk om een ruimere spoorboog bij Hoogeveen te realiseren, waardoor intercity's minder hoeven af te remmen en de reistijd van en naar Groningen wordt verkort. Deze extra bijdrage is tevens bestemd om tractie- en energiemaatregelen te treffen om op korte termijn sprinters vanuit Leeuwarden via Meppel door te laten rijden naar Zwolle. Via het Toekomstbeeld OV wordt onderzocht op welke wijze een vervolg kan worden gegeven aan het versnellen en verbeteren van de verbindingen vanuit en in Noord-Nederland op de langere termijn.
In kader van de Woondeal Groningen is de Verstedelijkingsstrategie Groningen-Assen afgesproken. Met het maken van de Verstedelijkingsstrategie worden de locaties voor woningbouw op de langere termijn vastgesteld. Daarnaast is het Plan van Aanpak Omgevingsagenda Noord vastgesteld.

Zuid-Nederland
In het Bestuurlijk Overleg MIRT Zuid-Nederland is besloten tot het starten van een breed MIRT-onderzoek voor de Brainport regio. Doel van het onderzoek is om een onderbouwing en gedeeld inzicht te verkrijgen in de aard en omvang van de verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgaven in deze regio. Nadrukkelijk zal worden gekeken naar vormen van alternatieve bekostiging en inzet van innovatieve oplossingen.
Voor de kortere termijn zijn met de provincie Noord-Brabant en de gemeente Eindhoven nadere afspraken gemaakt over de uitvoering van Eindhoven internationaal knoop XL. Het pakket aan maatregelen bestaat uit de noodzakelijke toekomstvaste aanpassingen op en rond station Eindhoven om de verbinding Eindhoven-Düsseldorf en verdere groei op het spoor mogelijk te maken, de aanleg van een nieuwe fietsenstalling en de realisatie van een hoogwaardige OV-verbinding van Eindhoven CS naar Eindhoven Airport (HOV-3). De verdere uitwerking en aanbesteding van de HOV-3 verbinding zijn eind 2020 gereed. De start van de realisatie van de werkzaamheden wordt voorzien in het eerste kwartaal van 2021.
In het Bestuurlijk Overleg MIRT van 2016 hebben Rijk en regio een programma met zeven Verkenningen vastgesteld voor de Maas. Vijf Verkenningen gaan inmiddels richting afronding. Dit Bestuurlijk Overleg is over deze lopende verkenningen een Maasbreed afgewogen besluit genomen. Daarmee wordt 100% zicht op financiering gecreëerd om de voorgenomen voorkeursalternatieven verder te brengen richting de planuitwerking. Het betreft de drie systeemwerkingsmaatregelen Well, Arcen en Baarlo-Hout-Blerick, Meanderende

Maas Ravenstein-Lith en Oeffelt. Voor de systeemwerkingsmaatregel Thorn-Wessem wordt tot het voorjaar ruimte genomen om een besluit te nemen, waarbij de uitkomsten van de bestuursopdracht van de provincie Limburg worden betrokken.
Hiermee wordt een belangrijke stap gezet in het integraal aanpakken van de waterveiligheidsopgave langs de Maas.
Tevens zijn afspraken gemaakt over de verbinding Amsterdam - Heerlen - Aken. Verderop in deze brief wordt nader op dit onderwerp ingegaan.

Oost-Nederland
In het Bestuurlijk Overleg MIRT Oost-Nederland zijn afspraken gemaakt, vooruitlopend op de uitkomsten van het MIRT-onderzoek A28 Amersfoort-Hoogeveen, over de voorbereiding van een gericht pakket van infrastructurele maatregelen voor de korte en middellange termijn, in de regio's Noord-Veluwe, Zwolle en de Kop van Overijssel/Drenthe. Tevens wordt een gezamenlijk MIRT-onderzoek gestart naar de bereikbaarheid van Zwolle en omgeving in combinatie met het opstellen van een verstedelijkingsstrategie voor de regio Zwolle. Voor de groeiende bereikbaarheidsproblematiek op de A50 is een samenhangende aanpak afgesproken. Rijk en regio hebben afgesproken dat er een MIRT-verkenning wordt gestart, waarbij een wegverbreding naar 2x3 tussen Ewijk Bankhoef en Paalgraven als alternatief wordt meegenomen. Daarnaast starten Rijk en regio een integrale en multimodale aanpak op de corridor A50 Nijmegen-Eindhoven. Voor de financiering van dit totaalpakket is een reservering overeengekomen van maximaal €69 miljoen voor het Rijk en maximaal €34 miljoen voor de regio (€17 miljoen voor de provincie Noord-Brabant en €17 miljoen voor de provincie Gelderland).
Voor de N35 is afgesproken dat in het eerste kwartaal van 2020 in een apart Bestuurlijk Overleg, op basis van de uitkomsten van het aanvullend verkeersonderzoek en het aanbod van de provincie Overijssel met betrekking tot de Marsroute N35, afspraken worden gemaakt over de verdere aanpak van de N35.
Afspraken zijn gemaakt over een vervolgonderzoek naar de versnelling van de Berlijntrein. Zie ook verderop in deze brief.
Als invulling op de gedane toezegging tijdens het WGO Water van 11 november jl. kan worden gemeld dat tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT Oost-Nederland afspraken zijn gemaakt over de Dijkverlegging bij Paddenpol (onderdeel van HWBP-project Dijkversterking Zwolle-Olst) en het starten van de MIRT-onderzoeken Werkendam en Havikerwaard. Deze projecten kunnen tevens gezien worden als pilotprojecten voor het programma Integraal Riviermanagement (IRM).
Tenslotte is stilgestaan bij de Pilot Omgevingsagenda. Afgesproken is de Omgevingsagenda Oost in het voorjaar van 2020 af te ronden. Het nog lopende traject voor de Omgevingsagenda heeft al geleid tot vervolgafspraken, zoals het opstellen van de eerder genoemd verstedelijkingsstrategie voor de regio Zwolle. Ook voor de regio Arnhem-Nijmegen-Foodvalley wordt toegewerkt naar een verstedelijkingsstrategie met daarbij een Woondeal voor Arnhem-Nijmegen.

Algemeen
Naast het bovenstaande zijn in alle regio's afspraken gemaakt over het beperken van de hinder door werkzaamheden. Ook zijn afspraken vastgelegd, in het kader van Slimme en Duurzame Mobiliteit, over de uitvoering van het klimaatakkoord, onder andere over de Nationale Agenda Laadinfrastructuur, zero-emissie stadslogistiek en het beperken van drukte in de hyperspits door samenwerking

met grote partijen, zoals onderwijsinstellingen. Concrete stappen zijn gezet in het realiseren van de ambities in de Krachtenbundeling smart mobility, met inzet op onder andere digitalisering en intelligente verkeerslichten.

Goederenvervoercorridors
Naast Bestuurlijke Overleggen MIRT met de verschillende regio's, heeft ook een Bestuurlijk Overleg MIRT plaatsgevonden over de goederenvervoercorridors. De gezamenlijke corridorpartijen werken aan een lange termijn agenda voor Corridorontwikkeling Oost en Zuid-Oost om zodoende de doorstroming en flexibele uitwisselbaarheid van de modaliteiten water, wegen en spoor te bevorderen. Daarbij is de inzet onder andere gericht op het selectief versterken van de bovengemiddelde knooppunten en het vergroten van uitwisselbaarheid van goederenstromen tussen modaliteiten op deze knooppunten. Daartoe wordt in 2020 een gezamenlijk budget verkend, gekoppeld aan een lange termijn agenda voor corridorontwikkeling Oost en Zuid-Oost. In concrete projecten wordt al aan de ontwikkeling van de corridors gewerkt. Bij knooppunt Nijmegen wordt het viaduct over de A15 bij afslag 38 aangepakt als aanvulling op de te realiseren nieuwe Railterminal Gelderland. Voor knooppunt Geleen/Sittard/Born wordt buisleidingen als alternatief voor vervoer van gevaarlijke stoffen onderzocht. Rijk en regio investeren samen in knooppunt Tilburg om de kansen voor trimodale ontwikkelingen te benutten. In het knooppunt Venlo wordt, naast lopende projecten zoals de aansluiting van de nieuwe railterminal in Trade Port Noord en het geschikt maken van het emplacement voor 740 meter treinen in het kader van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, geïnvesteerd in de linkerspoorbeveiliging tussen Venlo en Kaldenkirchen. Komende jaren wordt één nieuwe locatie voor truckparkings gerealiseerd (bij Dordrecht) en worden drie bestaande truckparkinglocaties uitgebreid (bij Rotterdam, Venlo en Asten). In totaal worden tussen de 750-800 nieuwe truckparkingplaatsen gerealiseerd. Daarnaast worden afspraken gemaakt over handhaving bij trucks die langer parkeren dan toegestaan en wordt een dynamisch systeem over de aanwezigheid en bezetting van truckparkingplaatsen ontwikkeld.

2. Voortgang MIRT

Zoals te doen gebruikelijk melden wij in de MIRT-brief, naast de afspraken die wij hebben gemaakt in de Bestuurlijke Overleggen MIRT, ook de voortgang in het MIRT. Voor de voortgang van de waterdossiers wordt verwezen naar de brief die u heeft ontvangen ten behoeve van het WGO Water van 11 november.

Zuidwest-Nederland

A4 Burgerveen-N14
De MIRT-verkenning A4 Burgerveen-N14 is in de afrondende fase. In september van dit jaar is specifiek voor de vervanging van het Ringvaartaquaduct een partieel Voorkeursbesluit voor de Westvariant vastgesteld, waarbij het oudste aquaduct in zuidelijke richting wordt vervangen door een nieuw exemplaar op dezelfde plek. Met deze keuze kan het, aan de oostkant van de A4 gelegen, bedrijventerrein volledig behouden blijven. Het is technisch niet mogelijk binnen het bestaande aquaduct uit 1961 de weg met een rijstrook te verbreden. Het aquaduct in noordelijke richting is in 2010 aangelegd en heeft nog ruimte voor een extra rijstrook. Het huidige budget voor het Ringvaartaquaduct van €80 miljoen is met €40 miljoen verhoogd, zodat voor het project A4 Burgerveen-N14 nu in totaal een budget beschikbaar is van €173 miljoen. Begin 2020 wordt de Structuurvisie met het volledige Voorkeursalternatief naar uw Kamer gestuurd.

A4 Haaglanden-N14
De werkzaamheden aan het ontwerp-Tracébesluit (OTB) A4 Haaglanden-N14 zijn in de afrondende fase. Naar verwachting kan het OTB in het eerste kwartaal van 2020 genomen worden in plaats van eind 2019. De reden voor deze vertraging is het onlangs genomen besluit om (naast het spoorviaduct bij Rijswijk) ook het spoorviaduct bij Leidschendam aan te passen, om zo de extra rijstroken te kunnen toevoegen en tevens de vluchtstroken ter plaatse te kunnen behouden. De realisatie start conform de planning in 2023. Het budget voor dit project is verhoogd met €145 miljoen naar €612 miljoen, voornamelijk voor het aanpassen van deze spoorviaducten. Dit project is één van de zeven projecten, aangewezen door het kabinet die gebruik kunnen maken van de snelheidsverlaging om te voldoen aan de stikstofnormen.

A15 Botlekbrug
Met de brief van 27 mei 2019 (Kamerstuk 29 385, nr. 100) bent u geïnformeerd over de vertraging in de afbouw van de Botlekbrug als onderdeel van het in 2015 opengestelde project A15 Maasvlakte - Vaanplein. Tevens is toegezegd om in het najaar een nieuwe planning met u te delen. Inmiddels is de planning herijkt. Om de veiligheid tijdens het werk te kunnen blijven garanderen, zijn werkzaamheden ontvlochten en schuift de afronding van de werkzaamheden en openstelling van het spoor naar het eerste kwartaal in 2021. Begin 2020 worden de constructieve aanpassingen omtrent de sterkte afgerond en wordt vervolgens gestart met de afbouw van de spoorwerkzaamheden. Over de hinder die hieruit voortvloeit vindt continu overleg plaats met stakeholders. Op dit moment wordt nog gewerkt aan een nieuwe raming waarover u begin 2020 nader wordt geïnformeerd.

Nieuwe Sluis Terneuzen
Het project Nieuwe Sluis Terneuzen bevindt zich midden in de bouwfase. Er wordt hard gewerkt om in 2022 het eerste schip door de sluis te laten varen. Tijdens de bouwwerkzaamheden is een grote onvoorziene hoeveelheid met zware metalen en minerale olie verontreinigde grond gevonden in de onderlaag van de Schependijk. De sanering van de Schependijk is inmiddels afgerond. De onvoorziene verontreiniging is voor rekening van de opdrachtgever, zijnde het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Vlaamse Departement van Mobiliteit en Openbare werken. Met Vlaanderen is de afspraak gemaakt dat Nederland en Vlaanderen op basis van redelijkheid en billijkheid beiden de helft van de kosten dragen. Dit is een uitzondering, aangezien de verontreinigde locatie Nederlands grondgebied betreft. Het betreft een bedrag van circa €45-55 miljoen inclusief btw, waarvan Nederland circa €22-28 miljoen bijdraagt. Voor het Nederlandse deel is dekking gevonden binnen artikel 15.03 Hoofdvaarwegen. Het definitieve bedrag is op dit moment nog niet bekend, aangezien de sanering financieel nog niet is afgerond. Hierover loopt het gesprek met de opdrachtnemer nog. Uw Kamer zal daarna geïnformeerd worden over het definitieve bedrag. Over de gevolgen van PFAS voor het project Nieuwe Sluis Terneuzen bent u geïnformeerd in de recente Kamerbrief over stikstof en PFAS. Deze kosten zijn geen onderdeel van de hierboven genoemde meerkosten.

<u>Noordwest-Nederland</u>

Multimodale Knoop Schiphol
In het Bestuurlijk Overleg MIRT Noordwest-Nederland is – parallel aan de ondertekening van de bestuursovereenkomst met Schiphol, Vervoerregio, NS, ProRail en Haarlemmermeer – de Voorkeursbeslissing van de MIRT-verkenning Multimodale Knoop Schiphol (MKS) vastgesteld. Hiervoor is €237,5 miljoen

beschikbaar gesteld, waarvan het ministerie van IenW €78,8 miljoen bijdraagt, Schiphol €69,4 miljoen en de Vervoerregio Amsterdam €69,2 miljoen. Daarbovenop draagt NS €20 miljoen bij aan het project. Het treinstation Schiphol Airport is inmiddels uitgegroeid tot een van de belangrijkste van ons land, waar nu al dagelijks circa 109.000 in-, uit en overstappende reizigers gebruik van maken. Om het snelgroeiend aantal reizigers te kunnen blijven bedienen zijn maatregelen noodzakelijk. Uiteindelijk kunnen door alle maatregelen dagelijks tussen de 120.000 en 125.000 in- uit- en overstappende reizigers op een comfortabele en veilige manier gebruik maken van het station. De Voorkeursbeslissing richt zich op de veiligheid, capaciteit en kwaliteit van het trein- en busstation en houdt in dat er een pakket aan maatregelen wordt gerealiseerd waarmee de voorzieningen om van en naar de treinperrons te komen worden verbeterd en uitgebreid, in de de hal waar de perrons op uitkomen ruimte en overzicht wordt gecreëerd en een nieuw busstation wordt aangelegd. Ten behoeve van de sociale veiligheid worden in de de hal waar de perrons op uitkomen OV-chipkaartpoortjes geplaatst. Tot dit aparte gedeelte hebben enkel treinreizigers met een OV-chipkaart toegang. Daarmee wordt station Schiphol Airport het laatste grote station waar OV-chipkaartpoortjes worden geplaatst. Er wordt direct gestart met de Planuitwerking van deze maatregelen. Het streven is begin 2022 de Projectbeslissing gereed te hebben. Het grootste deel van de maatregelen zal volgens de huidige planning in 2025 worden opgeleverd. Als bijlage bij deze brief treft u aan het eindrapport MIRT-verkenning Multimodale Knoop Schiphol en de Voorkeursbeslissing Multimodale Knoop Schiphol.

Corridor Amsterdam – Hoorn
In het Bestuurlijk Overleg MIRT Noordwest-Nederland is de bestuursovereenkomst tussen Rijk en de samenwerkende regionale overheden getekend. In de overeenkomst zijn afspraken gemaakt over een multimodaal mobiliteitspakket met een omvang van €538,5 miljoen. Hierin zijn maatregelen opgenomen voor het hoofd- en onderliggend wegennet, de benutting en aanpassing van spoorinfrastructuur, een werkgeversaanpak en de fiets. Ook de regionale inpassing en het mogelijk maken van meer woningbouw bij stations conform de afspraak in de woondeal MRA zijn hier onderdeel van.
De nauwe samenwerking met de regionale overheden heeft geleid tot een voorkeursalternatief over de modaliteiten en bevoegdheidsgrenzen van de betrokken overheden heen. Na het Nota overleg MIRT wordt de structuurvisie met dit alternatief vastgesteld. Daarna start het uitwerken van de voorkeursbeslissing naar een Ontwerp-Tracébesluit (OTB). Dit OTB bevat de maatregelen aan het hoofdwegennet, waarvoor het Rijk verantwoordelijk is. Ook start de uitwerking van maatregelen waarbij de regio het voortouw neemt. Zoals met project Guisweg waarbij de veiligheid en bereikbaarheid rondom de kruising van de Guisweg in Zaandijk met de spoorlijn Alkmaar-Amsterdam en de Provincialeweg wordt verbeterd en met project Hoorn waarbij maatregelen worden genomen ter verbetering van de doorstroming op het onderliggend wegennet bij aansluiting 8 in Hoorn.

OV SAAL Korte Termijn
De spoorprojecten OV SAAL Korte Termijn (KT) zijn volgens planning in december 2016 in dienst gesteld. In 2019 is de eindafrekening opgemaakt. De projecten behelsden spoorverdubbeling en ongelijkvloerse aansluitingen op het traject Riekerpolder-Utrechtboog (op de Zuidas) in Amsterdam en maatregelen bij Almere Centraal. Er resteert nog een aantal kleinere werkzaamheden dat in de categorie ‘nazorg’ valt. Beide projecten maken een aanzienlijke verbetering van het treinaanbod voor reizigers tussen Lelystad en Amsterdam mogelijk. Op dit drukke

traject rijden als gevolg van deze maatregelen meer treinen met een betere betrouwbaarheid. Daarnaast is door de bouw van geluidschermen in beide projecten de leefbaarheid in Amsterdam, Diemen, Weesp, Muiderberg en Almere verbeterd. De projecten zijn ruim binnen budget gerealiseerd. Voor het project in Amsterdam is aan ProRail in 2010 een beschikking verleend; in totaal is circa €630 miljoen subsidie verleend. Voor het project in Almere, Weesp en Muiderberg is in 2013 een beschikking verleend, in totaal circa €180 miljoen. Op basis van deze eindafrekening is er de constatering dat de beide projecten samen vrijwel €190 miljoen goedkoper zijn uitgevoerd. In de afgelopen jaren zijn deze meevallers verwerkt en toegevoegd aan het budget van het project Zuidasdok, de vrije investeringsruimte en in mindering gebracht op het geprognosticeerde tekort van PHS.[1] De redenen voor deze gunstige ontwikkeling kunnen zijn dat de scope van beide projecten eenduidig was (alleen werkzaamheden op het gebied van spoor), dat alle overheden goed hebben samengewerkt voor een zo spoedig mogelijke realisatie, dat de aanbestedingen in een (voor de opdrachtgever) gunstige tijd zijn gedaan en dat samenwerking tussen opdrachtgever en bouwcombinaties in een alliantievorm positieve effecten heeft gehad.

Ring Utrecht
Voor de Ring Utrecht wordt een nieuw Tracébesluit (TB) opgesteld. Hierbij zal een beoordeling van de effecten van stikstof worden opgenomen. Dit project is één van de zeven projecten aangewezen door het kabinet die gebruik kunnen maken van de snelheidsverlaging om te voldoen aan de stikstofnormen. Het streven is om het Tracébesluit voor dit project in 2020 vast te stellen. Daarnaast wordt uitgegaan van de bestaande afspraken met extra bovenwettelijke inpassingsmaatregelen. Een voortvarende aanpak van de knelpunten op de Ring Utrecht is noodzakelijk voor de bereikbaarheid van Nederland. De verbetering van de bereikbaarheid in de regio loopt door de latere aanpak van de Ring Utrecht vertraging op. Daarom is afgesproken om een aanvullend bedrag van €10 miljoen vrij te maken door Rijk en regio (50/50) voor de uitvoering van een extra pakket mobiliteitsmaatregelen.

Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)
De NRU heeft een opgave uit te werken met betrekking tot de stikstofdepositie na het besluit van de Raad van State over het PAS. De gemeente Utrecht probeert dit op te lossen (de NRU is een gemeentelijk project met bijdrage vanuit het Rijk). Aangezien de afspraken over de NRU bij de voorkeursbeslissing van de Ring Utrecht zijn gemaakt, wordt er bij de verdere uitwerking van de NRU ook gekeken naar de ontwikkeling van de Ring Utrecht. De uitvoering van beide projecten wordt in samenhang bezien.

Knooppunt Hoevelaken (A1/A30)
Zoals in de brief aan uw Kamer van 15 april jl. (Kamerstuk 29 385, nr. 99) en in de antwoorden van 3 juni jl. op de Kamervragen van de leden Von Martels, Geurts en Slootweg (Kamerstuk 2873, aanhangsel) aangegeven, wordt voor project Knooppunt Hoevelaken gestuurd op het vaststellen van het Tracébesluit in voorjaar 2020. Als gevolg van de recente uitspraak van de Raad van State over het PAS moet een project-specifieke onderbouwing voor stikstof in de vorm van een passende beoordeling en ADC-toets met compensatieplan voor het project worden gemaakt. Dit project is één van de zeven projecten aangewezen door het kabinet die gebruik kunnen maken van de snelheidsverlaging om te voldoen aan

[1] Kamerstuk 35300-A, nr. 2

de stikstofnormen. Het onzeker of vaststelling van het Tracébesluit in voorjaar 2020 nog haalbaar is. Door het ontbinden van het contract met de combinatie CA1|28 moet de realisatie van het project Knooppunt Hoevelaken opnieuw worden aanbesteed. Het opstarten van een nieuwe aanbestedingsprocedure kost tijd. Openstelling van het project in 2025 is daarmee niet realistisch meer. Bij de vaststelling van het Tracébesluit kan met meer zekerheid worden aangeven wat een realistische uitvoeringsplanning wordt.
Het project Verkenning A1/A30 Barneveld ligt op schema om bij het Bestuurlijk Overleg MIRT van 2020 een voorkeursalternatief te presenteren. Daarmee is 2023 nog altijd het streven voor de start van de realisatie. Gekeken wordt of er zich kansen voordoen voor gelijktijdige aanpak van de A1/A30 en knooppunt Hoevelaken, met als uitgangspunt dat dit niet mag leiden tot verdere vertraging.

Noord-Nederland

Kornwerderzand
In de brief van 11 juni jl. (35000 A, nr. 124) is uw Kamer geïnformeerd over de overeenstemming met de provincie Fryslân. Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan de teksten van een bestuursovereenkomst. De verwachting is dat op korte termijn de bestuursovereenkomst kan worden ondertekend.

N33
Een wijziging in de planning heeft plaatsgevonden voor het project N33 Midden (Zuidbroek-Appingedam). Dit vanwege een intensiever participatietraject dan eerder voorzien. Gepland was om het ontwerp-Tracébesluit (OTB) eind 2019 vast te stellen en het Tracébesluit in 3e kwartaal 2020. Voor beide producten is de planning gewijzigd. Het OTB zal begin 2020 worden vastgesteld, het Tracébesluit begin 2021.

Spoorzone Groningen en Veendam-Stadskanaal
In het afgelopen jaar zijn goede afspraken gemaakt met de noordelijke provincies over het project Spoorzone Groningen en Veendam-Stadskanaal. Met de middelen die vanuit het Rijk beschikbaar zijn gesteld kunnen deze projecten door en verder worden opgestart. Dit draagt bij aan de bereikbaarheid in deze regio.

Groningen-Leeuwarden
Het project capaciteitsuitbreiding Groningen-Leeuwarden is volop in realisatie. We zijn daarbij ook tot overeenstemming gekomen dat het opdrachtgeverschap bij de provincies ligt. De nog beschikbare middelen bij het Rijk worden dan ook via de provincie besteed voor de uitbreiding van het hoofdspoor aldaar.

Zuidelijke Ringweg Groningen
Bij brief van 28 maart jl. bent u geïnformeerd over het rapport 'Waar een wil is, komt een weg' van de commissie Hertogh (Kamernummer 35 000 A, nr. 89). In dit rapport met bijbehorend plan van aanpak werd een aantal aanbevelingen gedaan over het vervolg van de ombouw van de Zuidelijke Ringweg Groningen. De aanbevelingen zijn voortvarend opgepakt en dit heeft er mede toe geleid dat de voorbeeldprojecten Helperzoomtunnel en damwanden voor de bouwkuip van de verdiepte ligging afgelopen zomer conform afspraken zijn uitgevoerd. In het plan van aanpak van de commissie Hertogh is gemeld dat met betrekking tot de financiële situatie op langere termijn procesafspraken zijn gemaakt, rekening houdend met de contractuele rolverdeling en de contractuele verhoudingen. Op dit moment vinden hierover gesprekken plaats tussen partijen. Zodra hierover meer bekend is, wordt u nader geïnformeerd.

Afsluitdijk
In de brief van 6 juni 2019 inzake de voortgang van het MIRT (Kamerstuk 35000-A, nr. 122) bent u geïnformeerd over een issue inzake hydraulische randvoorwaarden bij het project Afsluitdijk. Gevolg hiervan is dat een aanpassing nodig is aan het ontwerp van de nieuw te bouwen spuisluizen waardoor de bouw van de nieuwe spuisluizen niet zoals gepland eind 2019 kan starten. Toegezegd is u na de zomer te informeren of het ontwerp en de planning kunnen worden aangepast zonder uitstel van de overeengekomen MIRT-mijlpaal. Omdat de verschillende objecten binnen het project Afsluitdijk veel relaties met elkaar hebben, is nog een nadere uitwerking nodig alvorens de gevolgen voor planning en kosten stabiel in beeld zijn gebracht. Ondertussen is het werk aan de versterking van de dijk en de werkzaamheden "realiseren gemaal" in uitvoering, net als de werkzaamheden aan de doorgang in de Afsluitdijk in het kader van de vismigratierivier. De verwachting is u in het eerste kwartaal van 2020 nader te kunnen informeren.

Regio Specifiekpakket Zuiderzeelijn (RSP-ZZL)
Zoals afgesproken treft u in de bijlage de elfde voortgangsrapportage van het Regio Specifiekpakket Zuiderzeelijn aan.

Zuid-Nederland

A58 Breda Tilburg
De planning voor de MIRT-verkenning A58 Breda Tilburg, deelopgave van het programma SmartWayZ.NL, moet worden aangepast. Het voorkeursalternatief kan naar verwachting niet eind 2020, maar eind 2021 worden vastgesteld. Dit komt enerzijds omdat deze MIRT-verkenning complex is vanwege het alternatief Weg van de Toekomst, dat hierin wordt verkend. Anderzijds is er voor gekozen om het trekkerschap door de regio uit de vorige fase over te dragen naar het Rijk, waarvoor aanvullende afspraken zijn gemaakt over elkaars rol, inzet en verantwoordelijkheden. De planning van de realisatie van dit project (2024-2026) is nog steeds haalbaar.

A2 het Vonderen-Kerensheide
Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State over de PAS is in de afgelopen periode onderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het Tracébesluit A2 Het Vonderen – Kerensheide binnenkort getekend kan worden.

Maaslijn
In maart 2019 zijn afspraken gemaakt tussen Rijk en regio over het project Maaslijn. Met versnellingsmaatregelen wordt de robuustheid van de dienstregeling verbeterd en wordt de reistijd tussen de knooppunten Nijmegen, Venlo en Roermond verkort. Met elektrificatie wordt minder CO_2-uitstoot gerealiseerd en zijn er lagere kosten voor brandstof en het onderhoud van treinen. Ook kunnen elektrische treinen sneller optrekken dan dieseltreinen waardoor de reistijd wordt verkort. Deze afspraken zijn uitgewerkt in een bestuursovereenkomst. Na vaststelling hiervan in de Gedeputeerde Staten zal de bestuursovereenkomst op korte termijn worden ondertekend. Daarmee staat een nieuw en helder perspectief voor het vervolg van het project vast, zodat belangrijke verbeteringen voor reizigers en het milieu samen met de regio tot een goed einde kunnen worden gebracht.

Verbinding Amsterdam – Heerlen naar Aken
Conform de motie Amhaouch/Laçin (Kamerstuk 29 984, nr. 836) en de toezegging uit het AO Spoor van 25 september jl. wordt u geïnformeerd over de randvoorwaarden, financiële gevolgen en omstandigheden van het doortrekken van de verbinding Amsterdam – Heerlen naar Aken. Samen met de betrokken partijen, waaronder de provincie Limburg en de Duitse verkeersverbond NVR, wordt bekeken hoe de kwaliteit van de internationale verbinding Amsterdam-Heerlen-Aken aantrekkelijker gemaakt kan worden. Momenteel worden de verschillende opties uitgewerkt. Uiterlijk in het 2e kwartaal van 2020 wordt in samenspraak met de Duitse vervoersautoriteit NVR en de regio een besluit genomen over mogelijkheden tot verbetering van de verbinding Amsterdam – Eindhoven – Heerlen – Aken. Uw Kamer wordt hierover geïnformeerd en ontvangt conform de motie Amhaouch/Laçin de uitkomsten van de inhoudelijke analyses. Huidige inzichten zijn dat op de kortst mogelijke termijn tot een verbetering kan worden gekomen met de realisatie van de tweede regionale trein Maastricht – Heerlen –Aken. Met deze stap – die naar verwachting in 2022 mogelijk is – wordt tweemaal per uur in een zeer goede overstap van/op de Intercity van en naar Amsterdam voorzien. Om deze verbeteringen werkelijk tot stand te brengen zal Limburg als concessieverlener de frequentie van de treindienst moeten verdubbelen. Het huidige beeld is dat dit zonder extra kosten kan worden gerealiseerd. Daarnaast is een heldere informatievoorziening voor doorgaande reizigers van en naar Eindhoven-Amsterdam op stations en in de trein, optimaliseren van ticketverkoop en een cross-platform overstap van maximaal 5 minuten noodzakelijk om van deze nieuwe dienst een succes te maken. Voor de langere termijn wordt een mogelijke rechtstreekse Intercity naar Aken onderzocht met duidelijke go/no go momenten. Uit de eerste doorrekeningen blijkt dat een doorgetrokken Intercity vanwege de beperkte vervoerswaarde en relatief hoge kosten (extra multicourant materieel specifiek voor deze verbinding) een hoog exploitatietekort oplopend tot meer dan €10 miljoen per jaar kent. Ook brengt dit meer risico's voor de betrouwbaarheid, punctualiteit en capaciteit met zich mee op de één van de meest druk bereden corridors, namelijk Amsterdam-Utrecht-Eindhoven, waar vanwege de drukte als eerste de 10-minutentrein is ingevoerd. In het Toekomstbeeld OV worden de netwerkeffecten voor een directe verbinding nader onderzocht. Bezien wordt op welke wijze een directe verbinding in samenhang effectief is in te passen.

Robuuste Brabantroute
In 2019 zijn vrijwel alle afspraken in het kader van de Robuuste Brabantroute afgerond. Op een deel van de Brabantroute bij Dorst, Rijen en Oisterwijk zijn afspraken gemaakt over specifieke maatregelen, de integrale aanpak in Tilburg heeft invulling gekregen. Daarnaast heeft de aanpak van trillingsproblematiek inmiddels een eigenstandig traject gekregen. Voor de aanpak van twee overwegen in Rijen is vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat recent aanvullend budget toegezegd. Voor de aanpak van de Julianastraat en de Oosterhoutseweg komt de Rijksbijdrage daarmee op circa €29 miljoen.

Weert-Hamont
Zoals eerder aan uw Kamer gemeld (Kamerstuk 29 984, nr. 783) worden diverse onderzoeken uitgevoerd voor het reactiveren van de spoorlijn Weert–Hamont voor personenvervoer. Op dit moment wordt gewacht op de laatste beslisinformatie. In de Kamerbrief over internationaal spoorvervoer, die u begin 2020 ontvangt, worden de vervolgstappen geduid en de uitkomsten van de onderzoeken met uw Kamer gedeeld.

Passerelle Maastricht
Voor de transfercapaciteit ten aanzien van de passerelle van station Maastricht werken we de plannen uit in overleg met ProRail en de regio. We streven er naar komend voorjaar nadere afspraken te maken.

Oost-Nederland

A1/A35 Azelo-Buren
Naar aanleiding van moties van het lid Von Martels c.s (Kamerstuk 34 775, nr. 49) en het lid Van Aalst (Kamerstuk 35 000 A, nr. 6) is het afgelopen jaar een verkort MIRT-onderzoek uitgevoerd op de A1/A35 tussen Azelo en Buren. Uit dit onderzoek blijken met name knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid. Deze hebben effect op de doorstroming. Vooral de vele weefbewegingen van verkeersstromen zorgen voor problemen. Het komende jaar worden de oplossingsrichtingen uit het onderzoek en bijbehorende financieringsmogelijkheden verder uitgewerkt door de betrokken partijen. Hierbij wordt begonnen met de maatregelen die al op de korte termijn kunnen worden gerealiseerd.

IJsselbruggen A12
Grootschalige renovatie van de stalen IJsselbruggen in de A12 is noodzakelijk gebleken. Gezien de beperkte resterende levensduur is het noodzakelijk dat in aanloop naar de renovatie al op korte termijn maatregelen genomen worden die het gebruik van de bruggen beperken. Hiermee wordt getracht de bruggen tot aan de renovatie beschikbaar te houden. De hinder die hieruit voortkomt is onvermijdelijk. Rijkswaterstaat verwacht de werkzaamheden in 2024 te kunnen afronden.

Berlijntrein
Uit de nadere uitwerking van de quick scan Berlijntrein blijkt dat per dienstregeling 2024 een reistijdwinst van een half uur op de huidige route tussen Amsterdam en Berlijn kansrijk is. Met de regio is afgesproken ons hier samen voor in te zetten. Komend jaar werken we met de Duitse partners verder om tot een gezamenlijke inzet te komen. Het streven is om begin 2020 met de Duitse ambtsgenoot hierover te spreken en vervolgens een rapportage naar uw Kamer te sturen.
Verdere versnelling van de verbinding naar Berlijn op de lange termijn, waarbij grootschalige infrastructurele maatregelen noodzakelijk zijn, wordt in het Toekomstbeeld OV 2040 onderzocht. Hierbij geldt dat alle routeopties volwaardig worden afgewogen conform de toezegging tijdens het AO internationaal spoor (6 februari 2019) en de motie van lid Amhaouch (Kamerstuk 29 984, nr. 819).

Niet-regiospecifieke onderwerpen

Fiets
In de Bestuurlijke Overleggen MIRT van 2018 zijn met alle landsdelen concrete afspraken gemaakt voor snelfietsroutes en fietsenstallingen bij stations. Voor alle snelfietsroutes zijn inmiddels definitieve afspraken gemaakt. Op enkele plekken is de uitbreiding van de fietsenstallingen gerealiseerd en op veel plaatsen zijn de voorbereidende werkzaamheden voor de bouw in volle gang. Dit jaar zijn verdere afspraken gemaakt over de inzet van het resterende geld uit het regeerakkoord voor fietsparkeren bij OV-knooppunten. Deze worden de komende jaren

gerealiseerd en met innovatieve maatregelen worden de stallingen steeds beter benut om te voorzien in de stijgende vraag naar parkeerbehoefte.
Het beeld dat actieve mobiliteit een essentieel onderdeel is van een optimaal functionerend duurzaam mobiliteitssysteem wordt door Rijk en regio gedeeld. Rijk en regio zetten zich dan ook gezamenlijk in voor meer ritten op de fiets met als concrete ambitie van het Rijk: 200.000 extra fietsforensen in deze kabinetsperiode. Het stimuleren van fietsen naar het werk en naar school maakt tevens onderdeel uit van de afspraken in het Nationaal Preventieakkoord in het kader van meer bewegen en gezond leven. Tour de Force, een samenwerkingsverband tussen overheden, maatschappelijke organisaties, marktpartijen en kennisinstituten, heeft de tweede etappe gelanceerd[1]. De partners committeren zich aan een forse impuls in de fiets met als doel 20% meer fietskilometers in 2027.
Met de investeringen in fietsparkeren bij stations is het de ambitie om in 2025 samen met de medeoverheden de stallingscapaciteit uit te breiden tot ruim 600.000 plaatsen. Tegelijkertijd is de inzet de beschikbare stallingscapaciteit dan beter en slimmer te kunnen benutten. Door inzet van innovatieve oplossingen, deel- of wisselfietsen en goede bewegwijzering naar de vrije plekken. Zo kunnen we gezamenlijk met alle betrokken partijen rond 2025 voldoende capaciteit bieden om in de behoefte te voorzien door de combinatie van maatregelen. Uitgaande van de maatregelen die genomen worden om een kortere verblijfsduur van fietsen in de stallingen en een hogere benuttingsgraad te bewerkstelligen, kunt u er vanuit gaan dat in 2025 de benodigde capaciteit wordt gerealiseerd.

Inspelen op groeiend treingebruik
Het gebruik van de trein groeit in alle landsdelen. Uw Kamer heeft hier eerder schriftelijke vragen over gesteld (lid Amhaouch). Ook zijn er moties ingediend over de aanpak van NMCA-knelpunten op het spoor (Jetten c.s., Kamerstuk 35 000-A, nr.10) en versnelling naar de landsdelen (Drost-Ziengs, Kamerstuk 29 984, nr. 841). Om het groeiend treingebruik beter op te vangen zal samen met ProRail een plan worden opgesteld om aanvullende maatregelen richting 2030 te treffen. Naar verwachting wordt uw Kamer hier in het voorjaar van 2020 over geïnformeerd.

Voortgang Toekomstbeeld OV
Op 6 november jl. is bij de landelijke OV- en Spoortafel de voortgang van het Toekomstbeeld OV besproken. Op dit moment wordt gewerkt aan de uitwerking van de contouren Toekomstbeeld OV. In het najaar van 2020 willen we komen tot een concrete ontwikkelagenda. De bestuurders aan de OV- en Spoortafel vinden de huidige ambities ten aanzien van het netwerk passen binnen de contouren die zijn vastgesteld op 6 februari jl.. Zij hebben gevraagd om tempo te houden op de verdere uitwerking. Verder is specifiek gesproken over internationaal spoorvervoer en de mogelijkheden van HOV-bussystemen. Bij het eerste onderwerp is ingezoomd op de betrekkingen en ontwikkeling in Duitsland. Het gesprek was behulpzaam om zicht te krijgen op de opgaven aan de andere kant van de grens en de insteek van het gesprek met onze Duitse counterparts vorm te geven. Bij het tweede strategische onderwerp is aan de hand van binnen- en buitenlandse voorbeelden gesproken over wat een HOV-busnetwerk – ook wel Bus Rapid Transit (BRT) – voor de mobiliteitsopgave kan betekenen. Afgesproken is dat een concrete strategie op Bus Rapid Transit onderdeel moet uitmaken van het

[1] https://www.fietsberaad.nl/Tour

Toekomstbeeld OV. Dit wordt in het werkproces van het Toekomstbeeld OV meegenomen. Daarmee wordt ook invulling gegeven aan de motie van het lid Amhaouch c.s. (35 000 XII, nr. 36) waarin wordt gevraagd om de kansen van innovatief hoogwaardig OV in beeld te brengen. Bij de uitwerking zal tevens, zoals in de motie wordt verzocht, de verbinding Utrecht-Gorinchem-Breda worden meegenomen.

Overwegenbesluiten
In het kader van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) wordt gewerkt aan het verbeteren van de veiligheid en doorstroming van beveiligde overwegen en zijn sinds 2016 tien bestuursovereenkomsten afgesloten op verschillende plaatsen in Nederland. Daarnaast is ProRail bezig met studies naar vijftien andere vergelijkbare projecten. Recent (14 oktober jl.) is met de gemeente Apeldoorn een bestuursovereenkomst gesloten. De gemeente gaat met financiële bijdragen uit het LVO en van de provincie de overweg aan de Laan van Osseveld structureel aanpakken door een tunnel aan te leggen. In totaal worden er op dit moment 25 overwegen aangepakt door middel van maatwerkoplossingen. De doorlooptijden hiervan variëren tussen enkele maanden en enkele jaren. In 2019 zijn overwegen aangepakt in Putten, Oisterwijk, Borne, Deurne, Halderberge en Hurdegaryp. In een brief aan uw Kamer over spoorveiligheid later dit jaar wordt nader ingegaan op de voortgang van de aanpak van overwegen. In het programma voor Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO) is de ambitie om 180 onbeveiligde overwegen voor eind 2023 versneld te hebben aangepakt. Dit betreffen de openbare en openbaar toegankelijke overwegen en daarmee de meest risicovolle overwegen. Volgens ProRail zijn inmiddels 36 NABO's (20%) aangepakt.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)
Het afgelopen half jaar is verder gewerkt aan de uitvoering van het programma PHS. Zo is bij het PHS-project Geldermalsen onder meer een goederenwachtspoor voor 740 meter-treinen gerealiseerd. Bij het project Naarden-Bussum is tijdens een lange buitendienststelling een grote hoeveelheid werk verzet waardoor treinen sneller kunnen rijden op het tracé. Het PHS-project Rijswijk-Rotterdam is in uitvoering. Onderdeel hiervan is het realiseren van een duurzaam en innovatief station Delft Zuid (eerste station in Nederland met nul op de meter). Recent is een extra wissel bij Nijmegen gerealiseerd, zodat in de nieuwe dienstregeling de inzet van langere treinen met meer vervoercapaciteit tussen Nijmegen en de Randstad mogelijk wordt.

Vereisten TEN-T-verordening
In vervolg op hetgeen gemeld is in de brief van 6 juni 2019 (Kamerstuk 35000-A, nr. 122) is uw Kamer op 13 november jl. geïnformeerd (Kamerstuk 29 984, nr. 870) omtrent het voldoen aan TEN-T-vereisten voor het spoorwegnet voor zover dat door goederentreinen wordt gebruikt. In de brief wordt een pragmatische en gefaseerde aanpak aangekondigd die zoveel als mogelijk aansluit op de marktbehoefte. Daarmee wordt stapsgewijs en kosteneffectief het rijden met treinen van 740 meter lengte gefaciliteerd.

Evaluatie herziene MIRT-spelregels
De MIRT-spelregels zijn in 2016 voor het laatst geactualiseerd. Mede op verzoek van IPO (Kamerstuk 34 550 A, nr. 19) heeft een evaluatie van de geactualiseerde spelregels plaatsgevonden. In de bijlage treft u de resultaten van deze evaluatie aan. Vertegenwoordigers van Rijk en regio hebben in dialoog met elkaar

aangegeven hoe het gaat en wat volgens hen mogelijke verbeterpunten naar de toekomst zijn. De bevindingen uit de dialoogsessies zijn door het onderzoeksbureau vertaald naar aanbevelingen. De evaluatie kan worden benut in de toch al benodigde herziening van de MIRT-spelregels vanwege de omvorming van het Infrastructuurfonds naar een Mobiliteitsfonds en de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Ook onderwerpen zoals alternatieve bekostiging vergen wellicht een aanpassing van de MIRT-spelregels. Het streven is de herziening gereed te hebben op 1 januari 2021, bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet en de wet Mobiliteitsfonds.

Schets Mobiliteit naar 2040
In juni is de Schets Mobiliteit naar 2040 naar uw Kamer gestuurd (Kamerstuk 31 305, nr. 209). De Schets heeft als doel om integraal richting te geven aan het mobiliteitsbeleid en samenhang aan te geven in de (toekomst)ambities op de verschillende deelterreinen van mobiliteit. Zoals is aangekondigd, zijn wij over Mobiliteit naar 2040 in gesprek met de regio, de koepels en de Mobiliteitsalliantie aan de hand van de Schets. De algemene reactie is dat de hoofdlijnen van de Schets worden herkend en gedeeld. Ook is er een gezamenlijke behoefte aan nadere uitwerking van verschillende thema's die worden genoemd in de Schets en een vertaling in onze werkwijze, zoals onze MIRT-gesprekken. De ambities van de Schets vindt u terug in de verschillende beleidsdocumenten en instrumenten zoals het Toekomstbeeld OV, het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, agenda Fiets en straks het Mobiliteitsfonds en de Luchtvaartnota. Ook kijken we met de regio's hoe de hoofdlijnen van de Schets kunnen landen in de omgevingsagenda's van Rijk en regio. Het Deltaplan 2030, dat de Mobiliteitsalliantie in juni heeft gepresenteerd, sluit op veel punten goed aan op de focus en denkrichting van de Schets en levert een constructieve bijdrage aan veel van de thema's die de Schets ook benoemt. Over de reactie op het Deltaplan en de samenwerking met de Mobiliteitsalliantie bent u, naar aanleiding van de toezegging uit het AO MIRT van 11 juni jl., onlangs geïnformeerd.

Werken voor derden aan het spoor
Het afgelopen jaar is in nauwe afstemming met provincies, ProRail en het IPO gewerkt aan een nieuw afsprakenkader voor werken voor derden door ProRail. Hiermee ligt een gedragen afsprakenkader waarmee Rijk en regio verder kunnen blijven werken aan investeringen in het spoor. Belangrijk elementen zijn een eerder en beter gezamenlijk gesprek tussen Rijk en Regio over de verdeling van kosten en risico's, de invulling van het opdrachtgeverschap en gefaseerde besluitvorming via een vergelijkbaar proces als bij het MIRT. Voor de verdeling van kosten en risico's zijn een aantal standaardopties. Daarbij gaat het Rijk over de portfolio van regionale projecten meer aan de vervangings- en de beheer- en onderhoudskosten bijdragen en minder aan de aanlegkosten. Het komend jaar wordt met alle partijen verkend hoe een aantal nadere vraagstukken rondom de governance en experimenten met afkoop van kosten en risico's verder te brengen zijn, met als streven om hier uiterlijk bij de Bestuurlijk Overleg MIRT volgend najaar over te kunnen besluiten.

3. Moties en toezeggingen

N35
In de MIRT-brief van 6 juni jl. (Kamerstuk 35 000-A, nr. 122) is de toezegging gedaan om uw Kamer voor het Nota Overleg te informeren over de Marsroute N35. Uw Kamer heeft vorig jaar reeds twee moties (Kamerstuk 35000 A, nr. 31 en 35000 A, nr. 44) over de N35 aangenomen en in aanvulling daarop heeft uw Kamer ook tijdens het Algemeen Overleg van 12 juni jl. de motie Van Aalst c.s. (Kamerstuk 35000 A, nr. 126) aangenomen. Deze motie verzoekt om tot een sluitende financiering te komen met de provincie Overijssel voor de aanpak van de N35. De afgelopen maanden hebben gesprekken plaatsgevonden met de provincie Overijssel over denkbare vervolgstappen. In deze gesprekken is er gezamenlijk besloten om te starten met een verkeerskundig onderzoek naar het traject Wijthmen-Nijverdal. Dit onderzoek zal zich focussen op de vraag waar eventuele knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid zich voordoen en welke mogelijke oplossingsrichtingen daarvoor beschikbaar zouden zijn. De uitkomsten van dit onderzoek worden begin 2020 in een bestuurlijk overleg tussen Rijk en regio besproken. Ook de financiële consequenties zijn dan in beeld gebracht. Hierover wordt uw Kamer geïnformeerd voorafgaand aan het Algemeen Overleg MIRT van juni 2020.

Kasschuif €1,5 miljard
Tijdens het Wetgevingsoverleg Begrotingsonderzoek Infrastructuur en Waterstaat van 9 oktober 2019 heeft uw Kamer gevraagd om een verduidelijking over de kasschuif van €1,5 miljard zoals doorgevoerd in de begroting 2020 van het Infrastructuurfonds. Door de toevoeging van de regeerakkoordmiddelen en een actualisatie van de projectramingen ontstond een risico op onderuitputting in de Voorjaarsnota, waar uw Kamer over is geïnformeerd. Naar aanleiding hiervan is in overleg met de minister van Financiën in de begroting 2020 een kasschuif doorgevoerd en daarmee aanvullende overprogrammering gerealiseerd. In combinatie met de kasschuiven bij begroting 2019 is een groot deel van de toegevoegde regeerakkoordmiddelen doorgeschoven naar latere jaren.
In de bijlage van deze brief wordt in meer detail ingegaan op de planning van de regeerakkoordprojecten en de relatie met de kasschuiven. Tevens treft u in de bijlage aan de voortgang van het bestemmen van de regeerakkoordmiddelen.

Duurzaamheid in het MIRT; op weg naar een klimaatneutrale en circulaire infrastructuur
De motie Schonis c.s (Kamerstuk 35000 A, nr. 59) en de motie Van Brenk (Kamerstuk 35000 XII, nr 60) verzoeken om bij infrastructuurprojecten duurzaam aan te besteden. In algemene zin worden klimaatneutraliteit, circulaire economie en duurzame mobiliteit altijd meegenomen in de MIRT-projecten en -programma's. Daarnaast wordt gewerkt aan een strategie om tot een klimaatneutrale en circulaire infrastructuur in 2030 te komen. Komend jaar wordt deze strategie verder uitgewerkt met verschillende partijen, zoals de provincie Noord-Brabant. Zo wordt invulling gegeven aan afspraken die hierover gemaakt zijn in het klimaatakkoord.
Rijkswaterstaat werkt volgens het trias-energetica-principe (een driestappenstrategie om een energiezuinig ontwerp te maken). Rijkswaterstaat stuurt daarbij primair op energiebesparing. Daarnaast werkt Rijkswaterstaat samen met de RVO aan het opwekken van duurzame energie op het areaal van Rijkswaterstaat middels het pilot-programma 'Hernieuwbare energie op

rijksgronden'. Zo is in 2019 op de A50 het project *solar highways* gerealiseerd (dit is een combinatie van een geluidscherm met zonnepanelen).
Rijkswaterstaat neemt CO_2-besparing in haar aanbestedingen mee volgens het criterium "beste prijs-kwaliteitsverhouding (BPKV)". Daarvoor worden de instrumenten DuboCalc en de CO_2-prestatieladder gebruikt. Het inkoop-instrument DuboCalc beloont aannemers voor een ontwerp met lage milieukosten. Het inkoopinstrument CO_2-prestatieladder beloont bedrijven met een goed CO_2-managementsysteem. In de marktbenadering van zowel ProRail als Rijkswaterstaat krijgen inschrijvers/aannemers een fictieve korting als zij goed scoren op beide instrumenten. Hiermee wordt de aannemer gestimuleerd om duurzaam te ontwerpen en CO_2 te besparen.
Belangrijk om tevens te vermelden is dat Rijkswaterstaat optreedt als launching customer voor duurzame innovaties zoals het circulair viaduct en de verduurzaming van asfalt en beton.

Filecijfers ANWB
Conform uw verzoek (Kamerstuk 31305, nr. 253) heeft overleg plaatsgevonden met de ANWB, samen met Rijkswaterstaat en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). De ANWB en het ministerie van IenW trachten beiden de files goed in beeld brengen, echter met een ander doel. Waar de ANWB zich primair richt op de actuele vertraging ten behoeve van reisadvies, gebruikt het ministerie het filebeeld om investeringskeuzes op te baseren. De manier waarop files in beeld worden gebracht is dan ook verschillend. De ANWB gebruikt Floating Car Data van TomTom, een veelbelovende manier, met mobiele snelheidsgegevens van weggebruikers. Het KiM concludeert dat deze data zeer geschikt is om files te signaleren en verkeer real time te managen; maar ook dat Floating Car Data kwetsbaar is. TomTom hanteert, net als andere bedrijven die real time weggebruikers informeren, eigen afgeschermde algoritmes, onder andere voor wanneer iets een file is. Deze methodes kunnen elk jaar veranderen waardoor ze niet zomaar met het voorgaande jaar vergelijkbaar zijn. Hierdoor is Floating Car Data minder geschikt voor het monitoren van de files over meerdere jaren. Voor het monitoren van de files maakt Rijkswaterstaat gebruik van lussen in de weg, met een consistente berekeningswijze over de jaren. Die cijfers worden meegenomen in de Rapportage Rijkswegennet. Het KiM doet een vervolgonderzoek naar de kwaliteit van Floating Car Data.

Vervoersarmoede
Het onderwerp vervoersarmoede en de ontwikkelde CBS-indicator hiervoor is conform de motie Kröger (Kamerstuk 23645, nr. 702) onder de aandacht gebracht bij de vervoerregio's en de betrokken vervoerders. Naar aanleiding van de motie Lacin en Kröger (Kamerstuk 35300, nr.30) wordt samen met medeoverheden een overzicht gemaakt van dekking en bereikbaarheid van het regionaal OV mede in het licht van zorg over vervoersarmoede. Dit zal worden besproken in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB).

Onderwijsaanpak
Zoals toegezegd in het AO Spoor van 25 september jl. is de onderwijsaanpak geagendeerd op de Bestuurlijke Overleggen MIRT, voortbouwend op de successen in Nijmegen en Groningen[2]. Het doel hierbij is om tot concrete afspraken te komen op zoveel mogelijk trajecten waar knelpunten in het OV in de spits ontstaan en waar scholieren en studenten een substantieel aandeel van het aantal reizigers vormen. Met alle regio's zijn afspraken gemaakt over een onderwijsaanpak, deze

[2] Kamerstuknummer 35000-A, nr. 15.

afspraken zijn terug te vinden in de besluitenlijst. Zo wordt komende maanden aan een concreet plan van aanpak gewerkt, is een meerjarige inspanningsverplichting afgesproken of wordt de bestaande onderwijsaanpak voortgezet, onder meer in de steden Utrecht, Zwolle, Arnhem en Maastricht en de regio's Limburg, Brabant en Zuidwest-Nederland. Per locatie wordt verkend of een onderwijsaanpak effectief kan zijn en als dat het geval blijkt wordt per locatie een plan van aanpak opgesteld om tot maatregelen te komen die de hyperspits kunnen verlichten.

Barneveld Noord
Naar aanleiding van motie Amhaouch c.s. (Kamerstuk 35 000-A, nr. 75) heeft de afgelopen periode met de regio FoodValley, gemeente Barneveld, NS en ProRail overleg plaatsgevonden over een (tijdelijke) Intercitystop te Barneveld Noord op het baanvak Amersfoort - Apeldoorn. Daarbij is gekeken naar de ambitie, haalbaarheid, inpasbaarheid en klantattractiviteit van een dergelijke stop. Het aantal reizigers dat als gevolg van een Intercitystop dagelijks te maken krijgt met een langere reis blijkt circa tien keer zo groot als het aantal baathebbers van een extra stop. Er is geconcludeerd dat het realiseren van een (tijdelijke) Intercitystop op de korte- en middellange termijn niet in het algemeen reizigersbelang is. Tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT heb ik wel met de gedeputeerden van de provincie Gelderland en Overijssel afgesproken om de mogelijkheden voor een nieuw station aan het HRN op de lange termijn bij Barneveld Noord onderdeel te laten uitmaken van een nadere analyse bij de landelijke netwerkuitwerking van het Toekomstbeeld OV 2040. De resultaten van deze uitwerking worden in het najaar 2020 aan uw Kamer verzonden.

Eindhoven-Düsseldorf
In het VAO Internationaal Spoor van 6 februari 2019 is naar aanleiding van een aangehouden motie van het lid Ziengs toegezegd de ACM advies te vragen over de vraag of aanvullende maatregelen nodig zijn om het gelijke speelveld bij de aanbesteding van de verbinding Eindhoven-Düsseldorf te waarborgen. De verwachting is dat dit advies meegestuurd kan worden met de voortgangsbrief over internationaal treinvervoer welke begin volgend jaar naar uw Kamer wordt gestuurd.

Bierbrouwerij in Arcen
In lijn met de motie Geurts over de bierbrouwerij in Arcen (Kamerstuk 27 625, nr. 479) is in overleg tussen het Waterschap Limburg, Rijkswaterstaat, gemeente Venlo en de belanghebbenden gekomen tot een oplossing. Daarbij blijven de brouwerij en enkele andere opstallen ter plaatse door een primaire kering beschermd tegen een overstroming vanuit de Maas. Daarmee is deze motie afgedaan.

4. Tot slot

In het voorjaar 2020 vinden de Strategische Bestuurlijke Overleggen MIRT plaats. Over de uitkomsten wordt u, zoals te doen gebruikelijk, geïnformeerd.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/233960

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

DE MINISTER VOOR MILIEU EN WONEN,

S. van Veldhoven - Van der Meer

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Plan van Aanpak MIRT Verkenning Paddepoelsterbrug

Datum		
Status		Definitief

VERSIE 4 november 2019

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Colofon		
Uitgegeven door Vastgesteld door		Rijkswaterstaat Noord Nederland Directeur Netwerkmanagement RWS NN
Informatie		Theo Oenema
Telefoon		06 – 51591693
Uitgevoerd door		
Datum		4 november 2019
Status		Definitief
Versienummer		

Inhoud

1. Inleiding

1.1 Aanleiding 3
1.2 Bestuurlijke context 4
1.3 Probleemstelling 6
1.4 Doelstelling project 6
1.5 Alternatieven 6
1.6 Doel plan van aanpak 7

2. Project aanpak

2.1 Procedure 8
2.2 Aanpak Verkenning 8
2.3 Producten 9
2.4 Communicatie en participatie 10
2.5 Duurzaamheid 10
2.6 Vervolg Verkenningsfase 11

3. Organisatie

3.1 Projectsturing 12
3.2 Projectorganisatie 12
3.2.1 Capaciteit 12
3.3 Stuurgroep 13
3.4 Ambtelijk overleg 13

4. Projectbeheersing

4.1 Projectbeheersing 14
4.2 Financiën 14
4.3 Planning 14
4.4 Risicomanagement 15
4.5 Informatie en documentatie 15
4.6 Kwaliteit 15

Bijlagen

1. Eindresultaat functionaliteit Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl
2. Analyse van de huidige situatie
3. Informatieprofiel voorkeursbeslissing (MIRT 2)

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De Paddepoelsterbrug kruist de hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl (HLD). De HLD is de enige hoofdvaarweg in het Noorden, zoals benoemd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Voor de binnenvaart heeft het Rijk de ambitie om een vlot en betrouwbaar hoofdvaarwegennet te realiseren. Daarbij wordt ook de capaciteit van de vaarwegen vergroot, zodat het groeiende (inter)nationale transport over water zonder kwaliteitsverlies afgewikkeld kan worden. De primaire functie van de HLD is een vaarweg waarbij de scheepvaart centraal staat. In het kader van de aanpak van de HLD moet de vaarweg ter hoogte van de Paddepoelsterbrug worden verbreed en verdiept. Daarnaast start er een MIRT-Verkenning voor de verbinding over het Van Starkenborgkanaal ter hoogte van de Paddepoelsterbrug.

Figuur 1: locatie Paddepoelsterbrug (rode vierkant)

De start van de uitvoering van de vervanging van de Paddepoelsterbrug was oorspronkelijk gepland in 2025. Op 26 september 2018 is de Paddepoelsterbrug echter van haar brughoofd afgestoten door een aanvaring met een binnenvaartschip. De brug is verwijderd om de vaarweg vrij te maken en er wordt gezocht naar een tijdelijke oplossing voor de gebruikers van de brug. Rijkswaterstaat neemt op korte termijn maatregelen om het risico ter hoogte van de Paddepoelsterbrug te verlagen door het verwijderen van de oude brugdelen, het verbreden en uitbaggeren van de vaarweg naar 54 meter over ongeveer 400 meter (diepte- en symmetrie-eis). Deze werkzaamheden staan gepland voor 2020 en 2021.

In de eerder uitgevoerde Planstudie (juni 2015) voor de Paddepoelsterbrug is uitgegaan van vervanging door een nieuwe brug. Echter de gemaakte keuze van de stuurgroep (een getoogde draaibrug met midden-steunpunt) voldoet niet aan

de beoogde functionaliteit van de vaarweg, zoals vastgesteld in BO MIRT najaar 2018 en de eisen van eenduidigheid en voorspelbaarheid.

1.2 Bestuurlijke context

De hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl wordt opgewaardeerd naar klasse Va. In het MIRT is deze opwaardering vastgelegd in het project HLD, fase 2, waarbinnen acht bruggen worden vervangen, kleinschalige investeringen worden gedaan en de industriële automatisering over de hele HLD wordt uitgevoerd. Van deze acht bruggen worden er drie bruggen in Groningen aangepakt. In het BO MIRT 2018 van 22 november 2018 is de functionaliteit voor de hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl vastgelegd met de regionale partners (zie bijlage 1). In 2014 is de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl formeel in eigendom en in beheer en onderhoud overgedragen van de provincies Groningen en Fryslân aan Rijkwaterstaat. De regie en projectleiding van de MIRT-procedure en de realisatie van de bruggen is derhalve ook belegd bij Rijkswaterstaat.

Beleidsuitgangspunten Rijk

De volgende beleidsuitgangspunten zijn relevant voor de Verkenning:

1. Eindresultaat functionaliteit hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl.
   Bij het realiseren van een vlot en betrouwbaar hoofdvaarwegennet hanteert het Rijk een indeling in vaarwegklassen. De eisen (functionaliteit) waaraan de vaarweg moet voldoen binnen een bepaalde klasse liggen vast in de Richtlijn Vaarwegen 2017. Deze richtlijn geeft inzicht in de afmetingen van het kanaal en de daarin liggende objecten (sluizen, aquaducten) of kruisende objecten (bruggen). De richtlijn wordt binnen Rijkwaterstaat als kader gehanteerd. De Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl is aangemerkt als een vaarweg van klasse Va. Zie bijlage 1.
2. Kansrijke vaarwegcorridor
   In aanvulling op de vastgestelde functionaliteit wordt in de kamerbrief ‘Vervolg Kosten-Batenanalyse brughoogtes’ kenmerk IenW/BSK-2019/127403, d.d. 6 juni 2019 de HLD gekenmerkt als (onderdeel van) een “meest kansrijke vaarwegcorridor”. Dit houdt in dat op deze corridor bij nieuwbouw of vervanging gestreefd wordt naar een toekomst-bestendige oplossing, waarbij verbeteringsmogelijkheden en innovaties worden meegewogen. Met name voor vaste bruggen wordt onderzocht of met maatwerk een hogere of beweegbare brug (dan de huidige streefwaarde 9,10 m t.o.v. MHWS[1] (incl. opslagen)) haalbaar is.
3. Energieke Noorderruimte; MIRT gebiedsagenda Noord- Nederland 2040.
   In de gebiedsagenda staat de ambitie omschreven om de concurrentiekracht van Noord-Nederland te verbeteren en de energie economie te ondersteunen. Onderdeel hiervan is de economische structuur van Noord- Nederland te versterken.
4. Beheer- en ontwikkelplan voor de Rijkswateren (BPRW).
   Hierin wordt ook beschreven een vlot en veilig verkeer over water (naast voldoende en schoon water) als rijksbeleid. Dit betekent dat er naast beroepsvaart ook ruimte moet zijn voor recreatievaart. Tevens wordt in het BPRW bediening op afstand van sluizen en bruggen uitgebreid.
5. De HLD maakt deel uit van het Basisnet vaarwegen.

[1] Maatgevend Hoogwater Scheepvaart

Het Basisnet heeft als doel het tot stand brengen en in stand houden van een duurzaam evenwicht tussen de volgende drie belangen:

1. het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, hoofdspoorwegen en vaarwegen;
2. het gebruik van de ruimte langs die infrastructuur;
3. de veiligheid voor omwonenden.

Raakvlakken HLD:

1. Programma Vervanging en Renovatie (V&R) Hoofdvaarwegen;
2. Programma HLD. Binnen dit programma worden ook andere bruggen in totaal 8 stuks, oeververvanging en vervanging van remmingwerken opgepakt. Evenals bediening op afstand en opstellen van een ruimtelijke kwaliteitsplan voor de gehele vaarweg.
3. De korte termijn aanpak van vier deelprojecten Paddepoelsterbrug:
    1. Weghalen landhoofden;
    2. Onderzoek tijdelijke fietsvoetpont;
    3. Tijdelijke fiets- voetgangersbrug op 9,10 meter +NAP;
    4. Verbreden en verdiepen kanaal.

Afspraken Rijk - Regio

In het BO MIRT 2018 hebben Rijk en regio geconstateerd dat er andere kosten-effectieve alternatieven mogelijk zijn voor de Paddepoelsterbrug dan het huidige bestuurlijk voorkeursalternatief met een geraamde investering van € 15 mln. Rijk en regio willen de oplossingen voor de Gerrit Krolbrug, de Paddepoelsterbrug en de Busbaanbrug in samenhang met elkaar onderzoeken en afwegen. Daarom hebben Rijk en regio afgesproken dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat in overleg met provincie Groningen en gemeente Groningen onderzoekt of de MIRT-planstudie Paddepoelsterbrug geoptimaliseerd kan worden.

In het BO MIRT 2018 is de volgende over de bruggen in Groningen stad afgesproken (citaat):
De Minister van IenW heeft op dit moment voor de realisatie van de Gerrit Krolburg, Paddepoelsterbrug en de rijksbijdrage aan de nieuwe Busbaanbrug maximaal € 45 miljoen beschikbaar, de regio financiert de toeleidende infrastructuur. Het rijk spant zich in om, indien nodig, additionele middelen te zoeken voor de Busbaanbrug vanuit andere Rijksprogramma's. De overdracht van de Busbaanbrug van de gemeente aan Rijkswaterstaat om niet is een voorwaarde voor de rijksbijdrage;

In het bestuurlijk overleg van 5 april 2019 is met de Provincie Groningen, de gemeenten Groningen, Westerkwartier en Het Hogeland afgesproken, om in het MIRT-overleg van het najaar 2019 dit Plan van Aanpak voor de structurele oplossing vast te stellen, om vervolgens de Verkenning uit te voeren.

Op vrijdag 7 juni 2019 heeft een afrondend bestuurlijk overleg plaatsgevonden over de Paddepoelsterbrug. De bestuurders van de gemeenten Het Hogeland, Westerkwartier, Groningen, provincie Groningen en Rijkswaterstaat hebben in lijn met de beslissing van de minister van Infrastructuur en Waterstaat om de huidige Paddepoelsterbrug niet terug te plaatsen, afspraken gemaakt over het

herstellen van de verbinding voor de korte termijn en zijn ook afspraken gemaakt voor de aanpak voor de lange termijn.
Samengevat kan uit het genoemde overleg worden geconcludeerd dat het risicoprofiel van de huidige brug te hoog is en dat maakt dat het terugplaatsen van de huidige brug, zonder investeringen in de infrastructuur en bediening, geen optie is. De minister van IenW heeft Rijkswaterstaat dan ook gevraagd om direct aan de slag te gaan met de structurele oplossing, waarbij ook gekeken moet worden naar nut en noodzaak van een verbinding op deze locatie, en te onderzoeken of de verbinding op een andere wijze tijdelijk kan worden hersteld.

1.3 Probleemstelling

De brug ligt aan de rand van de stad Groningen en vervult een rol voor het utilitaire en recreatieve fietsverkeer. Enerzijds gaat het dan om fietsers met bestemming Zernike, anderzijds is het ook een route voor recreatieve fietsers uit de stad richting het Reitdiepdal. Het gemiddelde gebruik wordt geschat op ca. 500 a 600 fietsers per dag. Daarnaast maken ook wandelaars gebruik van de brug. Zo is de brug bijv. onderdeel van het Pieterpad. De situatie ter hoogte van de Paddepoelsterbrug is om twee redenen niet veilig: de infrastructuur voldoet niet en de bediening voldoet niet. De infrastructuur bij de brug voldoet niet aan de richtlijnen Vaarwegen 2017 voor een klasse Va vaarweg om dat de brug te laag de doorvaartbreedte te smal, de vaarweg zelf te smal (flessenhals) en de soort brug (draaibrug) niet voldoet. Zie ook bijlage 2 voor een uitgebreidere analyse.

In het kader van de aanpak van de HLD dient er een structurele oplossing te worden gevonden voor de verbinding over het Van Starkenborghkanaal ter hoogte van de Paddepoelsterbrug. Hiervoor wordt een uitbreiding van de planstudie 2015 uitgevoerd en zal er besluitvorming over de oplossing plaatsvinden.

1.4 Doelstelling project

De doelstelling van het project is het uitvoeren van een Verkenning om de verbinding Paddepoelsterbrug op een nader te bepalen locatie tussen de Walfridusbrug en Dorkwerderbrug, middels een kosteneffectieve maatregel structureel op te lossen, waarbij wordt voldaan aan de nautische eisen van de HLD.

1.5 Alternatieven

De volgende drie alternatieven worden in de Verkenning onderzocht:

1. Geen brug met aanpassing infrastructuur voor fietsers en voetgangers;
2. Vaste fietsbrug. Minimale doorvaarthoogte van 9,10 m. gemeten vanaf MHWS over de volledige breedte van de vaarweg en waar nodig gecorrigeerd voor bodemdaling;
3. Beweegbare fietsbrug. Doorvaarthoogte op 5,50 m. gemeten vanaf MHWS, in gesloten toestand waar nodig gecorrigeerd voor bodemdaling en een min. hoogte van 9,10 m vanaf MHWS bij geopende brug, over de volledige breedte van de vaarweg en waar nodig gecorrigeerd voor bodemdaling.

1.6 Doel plan van aanpak

Het doel van dit Plan van Aanpak is het vastleggen welke producten nodig zijn om te komen tot besluitvorming met betrekking tot de voorkeursoplossing voor de Paddepoelsterbrug. Tevens wordt inzicht gegeven in de benodigde financiële middelen en de benodigde capaciteit ten behoeve van deze fase.
Daarnaast wordt in de plan vastgelegd:

- de bemensing van de projectorganisatie;
- de samenwerking en betrokkenheid overheden en omgeving;
- aanpak duurzaamheid;
- de governance (wie besluit waarover).

2. Projectaanpak

2.1 Procedure

De te nemen procedurele stappen om te komen tot realisatie staan in onderstaand schema

Dit betekent:

- o De Verkenningsfase resulteert in een voorkeursalternatief (VKA), het MIRT 2 besluit;
- o Planuitwerkingsfase resulteert in Projectplan Waterwet, het MIRT 3 besluit;
- o Uitvoeringsbesluit MIRT 3;
- o Voorbereidingsfase realisatie;
- o Realisatiefase;
- o Opleveringsfase, MIRT 4 besluit;
- o Beheersfase.

Dit plan van aanpak beschrijft de Verkenningsfase. Elke stap kent een eigen nieuwe opdracht. Na de verkenningsfase volgt de planuitwerkingsfase. In deze fase worden de benodigde procedures en aanvragen van de benodigde vergunningen doorlopen. Hierna volgt de realisatie.

2.2 Aanpak

Het eindresultaat van de Verkenning Paddepoelsterbrug is een bestuurlijk vastgesteld voorkeursalternatief. Hiervoor moeten de volgende stappen worden doorlopen:

- Opstellen gedragen plan van aanpak in samenwerking met provincie Groningen, gemeenten Groningen, Westerkwartier en Het Hogeland;
- Vaststellen plan van aanpak in BO MIRT 2019;

- Uitvoeren alternatievenstudie;
- Bestuurlijke keuze van het voorkeursalternatief (MIRT 2 besluit).

Om te komen tot een voorkeursalternatief en MIRT 2 besluit wordt intensief samengewerkt met de betrokken overheden en de omgeving. Samen met betrokkenen zullen de te onderzoeken thema's en het beoordelingskader worden vastgesteld.

Aanpak Verkenning

1. RWS NN is aanbestedende dienst voor de Verkenning;
2. Een adequate projectorganisatie (inclusief externe partners) in te richten, waarbij alle deelonderwerpen goed kunnen worden bezet;
3. Door een zorgvuldig omgevingsproces in te richten er voor te zorgen dat betrokkenen worden meegenomen in de planvorming en voorbereiding van de besluitvorming.
4. Uitwerking geven aan hoe de doelstellingen rondom Duurzaamheid (en klimaatadaptie) kunnen worden meegenomen en hoe de bekostiging hiervan kan worden vormgegeven.
5. De integrale inpassingsvisie HLD is uitgangspunt voor de landschappelijke inpassing en bepaalt het esthetisch programma van eisen.

2.3 Producten

In de Verkenning worden de onderstaande producten voorzien. De overzicht is gebaseerd op het informatieprofiel Voorkeursbeslissing uit het MIRT-spelregelkader (bijlage 3). Met het opstellen van de uitvraag voor de Verkenning wordt dit overzicht verder geconcretiseerd.

1. Ten aanzien van Omgevingsmanagement
   - Communicatie- en participatieplan;
   - Stakeholdersanalyse, inclusief KES;

2. Ten aanzien van Verkenningenrapport:
   - Opstellen uitgangspuntennotitie;
   - Probleemanalyse en onderbouwing van de nut en noodzaak;
   - MER-beoordelingsnotitie;
   - Analyse Sweco-studie 2015;
   - Technische uitgangspunten;
   - Beschrijving te onderzoeken alternatieven;
   - Analyse van de alternatieven;
   - Natuurtoets;
   - Archeologisch en cultuurhistorisch bureauonderzoek;
   - Bureauonderzoek NGE;
   - Klic-melding;
   - Inventarisatie grondeigendom en vastgoed inclusief conclusies projectgebied;
   - Inpassingsplan ten behoeve van locatie (landschap, recreatie en ruimtelijke kwaliteit);
   - Vergunningenonderzoek;
   - Schetsontwerp met lengte- en dwarsprofielen;
   - Kostenraming (SSK) onderzochte alternatieven;
   - Inventarisatie meekoppelkansen;
   - Duurzaamheids- en innovatiekansen;

- Rapportage Verkenning;
- Participatienota.

3. Ten aanzien van besluitvorming Verkenningsfase (MIRT 2)
   - Toets Verkenningenrapport;
   - Advies voorkeursalternatief;
   - Planning;
   - Kostenraming;
   - Gate review (intern RWS);
   - Nota van antwoord consultatieronde.

De toets van het Verkenningenrapport is een verplicht onderdeel voor HVWN-projecten van het aanlegproces (MIRT 2 en MIRT 3 beslissingen) en is bedoeld om de kwaliteit van geproduceerde documenten juridisch en inhoudelijk te toetsen.

2.4 Communicatie en participatie

De Paddepoelsterbrug is een politiek gevoelig dossier. Het is daarom van groot belang om de lokale overheden en omgeving actief bij het ontwerp- en onderzoeksproces te betrekken. Het tot stand brengen van een structurele oplossing is niet mogelijk zonder draagvlak vanuit de omgeving. Wensen en input vanuit de omgeving dienen in het proces een belangrijke rol te spelen. Onderdeel van het ontwerp- en onderzoeksproces zijn daarom meerdere bijeenkomsten in de verschillende fases van het project, waarin met de betrokkenen wordt gesproken. Ook dient er adequaat te worden afgestemd met de projectgroep korte termijn maatregelen, om met één mond te spreken.

Beoogde deelnemers klankbordgroep:

- Bewoners/belanghebbenden
- Vereniging Dorpsbelangen Adorp
- Vereniging Dorpsbelangen Sauwerd/Wetsinge
- Dorpsvereniging Garnwerd
- Wijkraad Selwerd
- Wijkraad Paddepoel
- Stichting Het Groninger Landschap
- Bewonersvereniging Reitdiep
- Fietsersbond afdeling Groningen
- LTO Noord
- Koninklijke Schuttevaer
- Watersportverbond District Noord
- Rijksuniversiteit Groningen
- Hanzehogeschool Groningen
- Zernike

Het participatieproces dient ook ruimte te bieden aan een bredere groep van betrokkenen. Deze ruimte wordt geboden door het organiseren van een of meerdere informatieavonden.

2.5 Duurzaamheid

Ten aanzien van duurzaamheid wordt er gestreefd naar een zo duurzaam mogelijke oplossing.

Met betrekking tot duurzaamheid wordt de Handreiking Verduurzaming MIRT gevolgd. Hieruit volgen een aantal aspecten die in ieder geval onderdeel zijn van de opdracht:
a) Bepaal kwantitatief de CO2-uitstoot van de verschillende alternatieven.
b) Verken en faciliteer als onderdeel van het reguliere Omgevingsmanagement de ontwikkelingen omtrent energie opwekkingdoor derden. Bepaal de raakvlakken voor het project en eventueel de rol in een vervolgtraject.
c) Verken hoe zo min mogelijk primaire grondstoffen in het ontwerp van de kansrijke alternatieven kan worden gebruikt o.a. door het benutten van bestaande materialen in het studiegebied, om zo het gebruik van primaire grondstoffen te voorkomen en verminderen.

2.6 Vervolg Verkenningsfase

Na het vaststellen van het voorkeursalternatief volgt de planuitwerkingsfase, waarin het alternatief gedetailleerd wordt uitgewerkt tot concreet uitvoerbare en financieel haalbare acties en maatregelen. De planuitwerkingsfase wordt gestart door een projectplan-procedure conform art. 5.4 van de Waterwet, waarin de procedures en aanvragen van de benodigde vergunningen doorlopen. In de Verkenning wordt daarom een inventarisatie uitgevoerd, welke vergunningen nodig zijn, waarbij ook aandacht is voor het wel of niet doorlopen van een MER. Nadat in de planuitwerking een Projectbeslissing is genomen start de realisatiefase. Daarin wordt het project daadwerkelijk uitgevoerd.

3. Organisatie

3.1 Projectsturing

Lijn Ministerie – Rijkswaterstaat

Namens de Minister is de Directeur Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken (DGLM) opdrachtgever voor het project. De contactpersoon bij DGLM is Peter van der Hout. DGLM verleent de DG Rijkswaterstaat opdracht (Contactpersoon is Joost Hendriksen). Vervolgens delegeert de DG RWS de opdracht aan de HID RWS NN en is hiermee de formele opdrachtgever van het projectteam. De aansturing wordt gedaan door de directeur Netwerkmanagement RWS NN, Mieke Attema. De programmamanager HLD is Zjèf Budé. De projectmanager Theo Oenema is integraal verantwoordelijk voor de uitvoering van de opdracht.

3.2 Projectorganisatie

Het project wordt door een projectteam van RWS NN getrokken met medewerking van PPO en bestaat uit:

- Projectmanager: Theo Oenema
- Omgevingsmanager: n.t.b.
- Technisch manager: n.t.b.
- Contractmanager: n.t.b.

Tevens is de gemeente Groningen als belanghebbende wegbeheerder lid van het projectteam.

3.2.1 Capaciteit

Onderdeel	FTE	Onderdeel RWS
Projectmanagement		
- Projectmanager	0,2	NN
Project- en contractbeheersing		
- Manager Project- en contract-beheersing	0,1	PPO
- Risicomanager	0,1	Extern
- Planner	0,1	Extern
- Adviseur Inkoop	0,2	PPO
- Kostendeskundige	0,1	PPO
Omgeving		
- Manager omgeving	0,4	NN
- Assistent omgeving	0,4	NN
- Adviseur procedures en juridisch	0,2	NN
- Communicatie	0,2	NN
- Beheerder	0,1	NN
Techniek		
- Manager techniek	0,1	NN
- Nautisch adviseur	0,1	NN
- Adviseur veiligheid	0,2	PPO
- Regisseur assetmanagement	0,1	NN

Totaal: 2,6 FTE

3.3 Stuurgroep

De stuurgroep bestaat uit de wethouder van de gemeente Groningen, de gedeputeerde van de provincie Groningen en de directeur Netwerkmanagement van Rijkswaterstaat, met ondersteuning van betrokken ambtenaren. Dit overleg vindt eens per drie maanden plaats. Het is geen stuurgroep in de zin dat hierbij de uiteindelijke beslissingen worden genomen. Die beslissing bevoegdheid blijft voorbehouden aan de lijn Ministerie – Rijkswaterstaat.

3.4 Ambtelijk Overleg

Het ambtelijk overleg vindt eens per vier weken plaats met de provincie Groningen, de gemeenten Groningen en Westerkwartier en Het Hogeland.

4 Projectbeheersing

4.1 Projectbeheersing

- Second opinion op de kostenraming door de kostenpool van RWS.
- Het gebruik maken van standaard projectbeheersing instrumenten als PPI planningen, PRI kostenramingen en risicobepaling volgens de RISMAN methode.
- Vanaf de start van het project zal door middel van Systems Engineering eisen worden bijgehouden in een specificatie document (KES). Doel hiervan is enerzijds het vastleggen van uitgangspunten en eisen en anderzijds het specificeren van de uitvraag in de uitvoeringsfase.

4.2 Financiën

De externe kosten van de Verkenning worden geraamd op €190.500

Product	Kosten in €
Verkenning	100.000
Communicatie	15.000
Inhuur	50.000
Totaal	165.000
Onvoorzien 15%	25.500
Totaal	190.500

Het kasritme van de uitgaven Verkenning, incl. onvoorzien, is als volgt:

	2020	2021
Uitbesteding	80.000	20.000
Communicatie	10.000	5.000
Inhuur Personeel	40.000	10.000
Onvoorzien	20.000	5.500
	150.000	40.500

De kosten van personele RWS-inzet worden via de capaciteitsplanning opgevoerd en niet vanuit het projectbudget gefinancierd.

4.3 Planning

- Plan van aanpak gereed oktober 2019
- Bestuurlijke besluitvorming oktober/november 2019
- Aanbesteding januari 2020 – mei 2020
- Uitvoeren Verkenning mei 2020 – mei 2021
- Besluitvorming Voorkeursalt mei 2021 – september 2021

De planning is erop gericht om in oktober 2019 het plan van aanpak gereed te hebben voor bestuurlijke instemming. In het BO-MIRT 2019 wordt het plan van aanpak definitief vastgesteld. Vervolgens wordt in 2020 de Verkenning uitgevoerd om halverwege 2021 het definitieve voorkeursalternatief vast te stellen.

4.4 Risicomanagement

Risicomanagement is een continu proces dat is gericht op het beheersen van risico's die van invloed zijn op het realiseren van de projectopdracht binnen de gestelde randvoorwaarden. Daarbij wordt primair gestuurd op de beheers-aspecten tijd en geld. Voor het risicomanagement wordt de RISMAN-methode gebruikt, waarbij risico's systematisch in beeld worden gebracht of geactualiseerd en beheersmaatregelen worden bepaald en uitgevoerd. Dit is een cyclisch proces dat zich gedurende de doorlooptijd van het project herhaald.

Risicomanagement omvat:

- opstellen en actueel houden van het risicoregister;
- prioriteren van risico's op basis van kans x gevolg;
- treffen van de juiste beheersmaatregelen.

Zodra er uitvoering wordt gegeven aan de verkenning, is een risicoanalyse met betrokken overheden zeer wenselijk.

4.5 Informatie en documentatie

Voortgangsrapportages

Ieder trimester wordt de voortgang gerapporteerd in de zogeheten T-rapportages die onderdeel uitmaken van de voortgangscyclus projectmanagement bij RWS. De T-rapportages worden besproken in het opdrachtnemers - opdrachtgevers overleg.
Alle relevante informatie, Geld, Omgeving, Organisatie, Kwaliteit en Tijd, de zogeheten GOKIT, staat hierin vermeld en beschikbaar.

Documentbeheer

Een goed documentbeheer is essentieel voor het uitvoeren van projecten. Het streven is om het documentbeheerssysteem van RWS, Connect, hiervoor in te zetten.

4.6 Kwaliteit

De kwaliteit wordt als volgt geborgd:

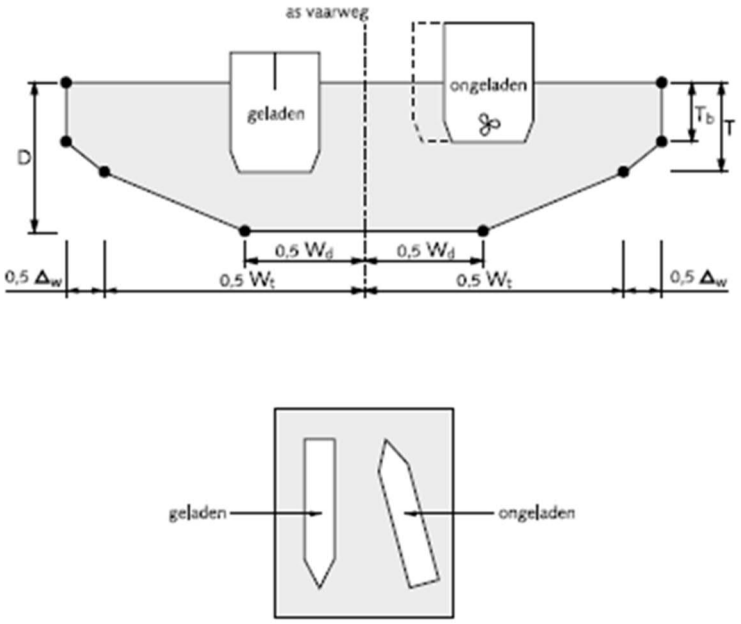
- Vanaf de start van het project worden door middel van Systems Engineering (SE) eisen bijgehouden in een specificatiedocument. Doel van system engineering is enerzijds het vastleggen van uitgangspunten en eisen en anderzijds het specificeren van de uitvraag in de uitvoeringsfase. Vanwege de relatief korte doorlooptijd zal Light SE worden toegepast;
- Opstellen PRI-kostenramingen en risicobepaling volgens de RISMAN methode;
- Het gebruik maken van standaard projectbeheersing instrumenten als PPI-planningen, Second opinion op de kostenraming door de kostenpool van RWS;
- Gebruik maken van de voortoets door Programmabureau Verkenningen en Planstudies (PVP) van RWS op de inhoudelijk producten die worden opgesteld in het kader van de besluitvorming;

Bijlage 1

Concretisering functionaliteit

In het BO MIRT van het najaar 2018 is de functionaliteit voor de HLD uitgewerkt. Dit is gedaan door de Richtlijn Vaarwegen 2017 gebiedspecifiek te vertalen. In het programmaplan Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl is deze uitwerking opgenomen en is het kader voor alle projecten op de HLD.
Het eindresultaat op functioneel gebied voor de Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl is: een vaarweg klasse Va/RWS klasse M8 (maatgevend Groot Rijnschip met een lengte van 110 meter, een breedte van 11,4 meter en een maximale diepgang van 3,5 meter) met het volgende profiel voor het traject Gaarkeuken – Oostersluis:

- Tweestrooksdoorvaart en waar mogelijk een symmetrisch onderwaterprofiel;
- Een kanaal van minimaal 54 meter breed in rechtstand (in bochten met straal < 1350 meter breder in verband met toeslag). voorzien van stalen remmingwerken klasse Va bij de kunstwerken, afmeervoorzieningen buiten het profiel van de vaarwater uitgevoerd in vrijstaande stalen meerpalen of langs de oever, natuurvriendelijke oevers (waar nodig stalen damwanden) met waar mogelijk een symmetrische profiel met een tweezijdige zijwindtoeslag passende binnen de huidige afmetingen van de bak, behorende bij een vaarweg gelegen in een landstreek;
- Een vaarwegdiepte van 4,9 meter (D in onderstaand figuur) van het kanaal over de volle lengte gemeten vanaf maatgevende lage waterstand over een breedte van 22,8 meter (Wd in onderstaand figuur) in het midden van de vaarweg;
- Een vaarwegdiepte verlopend van 4,9 meter naar 3,5 meter op het geladen kielvlak (T in onderstaand figuur) van het kanaal over de volle lengte gemeten vanaf maatgevende lage waterstand over een breedte van 45,6 meter (Wt in onderstaand figuur) in het midden van de vaarweg;
- Als uitgangspunt vaste bruggen zonder middenpijler en met een doorvaarbreedte gelijk aan de vaarweg en een minimale doorvaarhoogte van 9,1 meter over de gehele breedte van de vaarweg gemeten vanaf maatgevende hoge waterstand (MHWS), waar nodig gecorrigeerd voor bodemdaling;
- Beweegbare bruggen in uitvoering en afmeting in lijn met brug Dorkwerd met een doorvaartbreedte van het beweegbare deel over de gehele vaarweg van 54 meter en in geopende toestand een minimale doorvaarhoogte van minimaal 9,1 meter over de gehele breedte van de vaarweg gemeten vanaf de MHWS en op afstand bediend;
- Sluis Oostersluis en Gaarkeuken voldoen na vervanging en/of optimalisatie op technische einde levensduur aan de kolklengtes en breedtes en drempeldieptes bij maatgevend laag water van klasse Va en de aanwezige capaciteitsvraag.



Aldus vastgesteld in het BO MIRT van 22 november 2018. Hiermee vervalt de afgesproken functionaliteit uit het Convenant Bestuurlijke afspraken inzak de nieuwe beheersituatie op de Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl 2011.

Bijlage 2

Analyse van de huidige situatie

De Paddepoelsterbrug ligt over de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl (HLD), onderdeel van de corridor Amsterdam — Duitsland, de enige internationale hoofdvaarweg in Noord-Nederland. Bij de Paddepoelsterbrug, die niet aan de eisen uit de Richtlijn Vaarwegen 2017 voldoet, hebben zich in korte tijd bijna drie aanvaringen voorgedaan: in juli 2017, in mei 2018 en in september 2018 (bron: Scheepvaart Ongevallen Systeem).

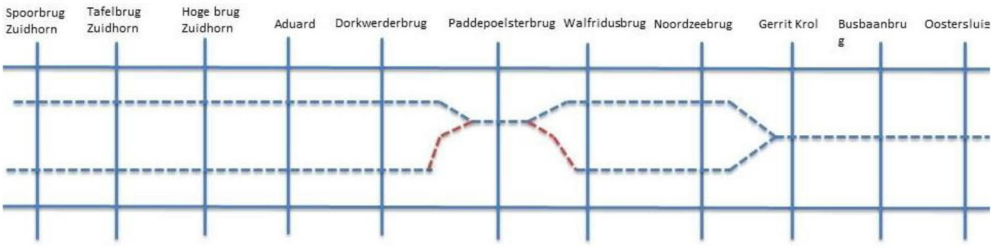
Deze aanvaringen zijn voor de minister van Infrastructuur en Waterstaat standaard aanleiding om te kijken naar de nautische veiligheid van de Paddepoelsterbrug. Bij nautische veiligheid kijkt Rijkswaterstaat naar de mate waarin de risico's van scheepsongevallen beheerst zijn tot een acceptabel en bij voorkeur verwaarloosbaar niveau. Daarnaast geldt dat voor alle bekende (scheeps)ongevallen geen eenduidige oorzaak voor aan te wijzen is. In alle gevallen gaat het om meerdere oorzaken.

In het streven naar zo hoog mogelijk niveau van veiligheid onderneemt Rijkswaterstaat acties om de risico's zo veel mogelijk te beperken (risicomanagement). Deze acties zijn gericht op het verkleinen van de kans van optreden en het beperken van de ernst of omvang van de schade. Hierbij wordt ook gekeken naar de voorspelbaarheid van de infrastructuur opdat de kans op vergissing door de vaarweggebruiker beperkt is.

De situatie bij de Paddepoelsterbrug kent een keten aan potentiële oorzaken die maken dat de risico's onvoldoende beheerst kunnen worden, te weten:

- de infrastructuur is afwijkend ten opzichte van de rest van de vaarweg;
- de brug is afwijkend ten opzichte van de andere bruggen;
- de massa van de brug is te laag ten opzichte van de schepen die passeren;
- er is geen volledig detectiesysteem van schepen aanwezig;
- de contouren van de brug 'wegvallen' in de omgeving. Een (onbekende) schipper merkt hierdoor de brug pas laat op.

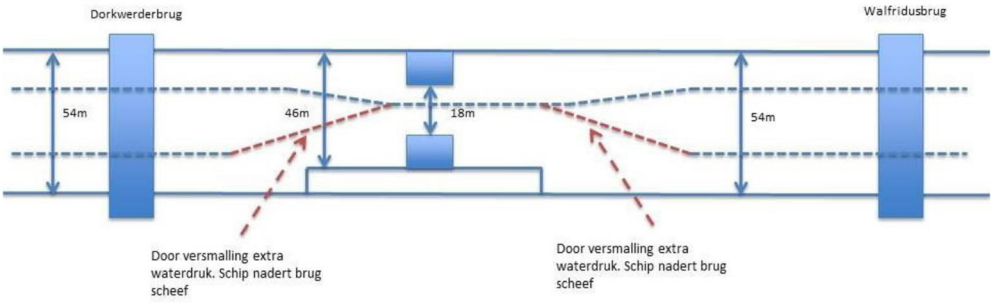
Kortom: wanneer de brug wordt aangevaren met mensen op of in de nabijheid van de brug kunnen ernstige slachtoffers, ernstige constructieve schade aan de brug en/of schip en stremming van de scheepvaart en verstoring van de brugverbinding verwacht worden. Onderstaande figuren illustreren de mate waarin de Paddepoelsterbrug vanwege de genoemde oorzaken, een onvoorspelbaarheid vormt in de vaarweg.



Deze schets laat zien dat de Paddepoelsterbrug, een onvoorspelbaarheid in de vaarweg is. Vanuit beide richtingen zijn de bruggen, waaronder de schipper doorgaat, hoge of beweegbare bruggen over de gehele vaarweg met tweestrooks-doorvaart. Ook kent de vaarweg een begeleidende lintbeplanting die

als een soort ‘vangrail’ de breedte van de vaarweg aangeeft, waarbij deze ter hoogte van de Paddepoelsterbrug onderbroken wordt.

Onderstaande schets laat zien, dat de versmalling van de vaarweg er voor zorgt, dat de schipper te maken krijgt met een onverwachte waterdruk, die zorgt voor het risico dat zijn schip schuin in de vaarwegopening terecht komt en daarmee dus niet/moeilijk de brug kan passeren.



Risico’s

Onderstaand de geïnventariseerde risico’s Paddepoelsterbrug.

- De kans op een gebeurtenis = 1 keer per half jaar (3 (bijna)aanvaringen in 1,5 jaar);
- De kans op vergissing is aannemelijk vanaf Gaarkeuken:
  - Bomenrij die de vaarweg begeleidt in de breedte;
  - Tweestrooksdoorvaart is voor de eerste 5 bruggen standaard;
  - De eerste 5 bruggen zijn of hoog of 4 meter en beweegbaar;
  - Er is een onverwachte waterdruk die maakt dat het schip onverwachts reageert. Zie ook bijlage 2;
- De kans op vergissing is aannemelijk vanaf Oostersluis:
  - Na Gerrit Krol ontstaat er tweestrooksdoorvaart begeleidt met een bomenrij;
  - De eerste twee bruggen (hoog en niet beweegbaar) bevestigen de breedte en doorvaart;
  - Er is een onverwachte waterdruk die maakt dat het schip onverwachts reageert. Zie ook bijlage 2.
- De keten van oorzaken voor een mogelijke aanvaring zijn niet voldoende beheerst. Het risicoprofiel is daarmee te hoog:
  - De infrastructuur is afwijkend;
  - Het object is afwijkend;
  - De bediening heeft minder aandacht vanwege focus op andere objecten met meer kruisend verkeer;
  - De bediening heeft minder zicht dan gewenst (cameraplan).

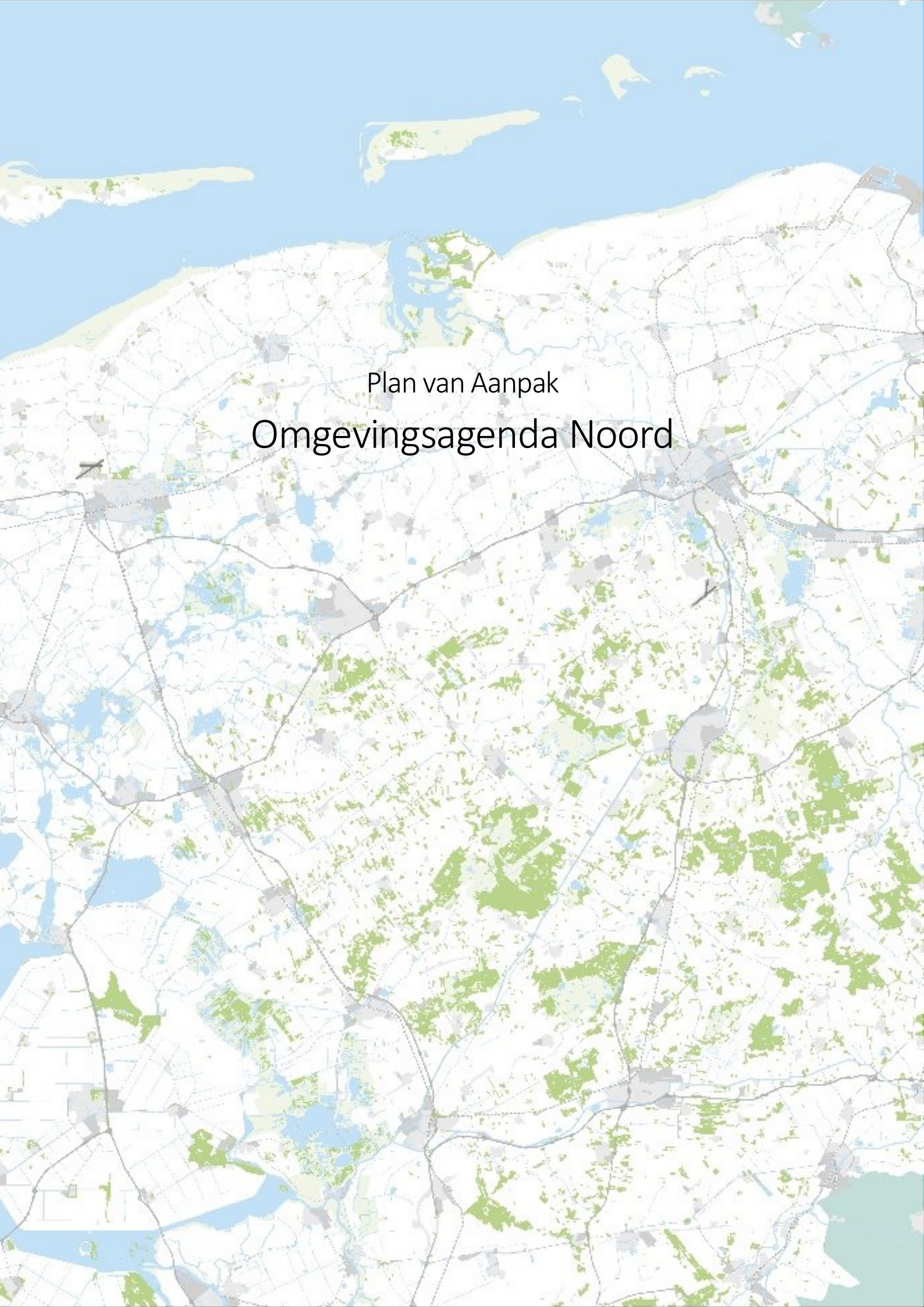
Bijlage 3

Informatieprofiel Voorkeursbeslissing (MIRT 2)

In onderstaand tekstvak is het informatieprofiel voor een Voorkeursbeslissing opgenomen. Deze beschrijving is gebaseerd op de MIRT Spelregels.

Informatieprofiel Voorkeursbeslissing (voor Rijksfinanciering)
1. Opgaven, probleemanalyse - Omschrijving van eventuele wijziging(en) of aanscherping(en) ten opzichte van de Startbeslissing in de aanleiding, urgentie, omvang, onderbouwing en globale afbakening inclusief samenhang met rijksdoelen en regionale doelen, prioriteiten en belangen. - Definitieve onderbouwing van de (gebieds)opgave aan de hand van een analyse van de opgave, problemen, en kansen in het licht van de gebiedsdoelstellingen en rijksdoelstellingen en nadere bepaling van de gebiedsscope.
2. Oplossingsrichtingen - Duidelijk gemotiveerde keuze voor een voorkeursoplossing en verantwoording van de inhoudelijke keuze (inclusief onderbouwing van de afgevallen oplossingsrichtingen). Een voorkeursoplossing kan eventueel bestaan uit een samenhangend of adaptief pakket/programma van acties en maatregelen. Deze acties en maatregelen kunnen zowel publiek, privaat, nationaal als regionaal zijn. - Er dient bij mobiliteitsopgaven ook een alternatief zonder aanleg van infrastructuur te worden uitgewerkt als referentie. Indien dit niet mogelijk of gewenst is, wordt onderbouwd waarom niet (bijvoorbeeld géén oplossend vermogen). - Op hoofdlijnen inzicht in de effecten van de in overweging genomen oplossingen, zijnde het voorkeursalternatief en de onderzochte alternatieven ten opzichte van het nulalternatief, (autonome ontwikkeling) inclusief de effectiviteit van de alternatieven voor de korte en lange termijn. Het gaat hierbij om de effecten op bereikbaarheid, veiligheid, economie, ruimte(beslag), kwaliteit leefomgeving (luchtkwaliteit, geluid, natuur en water) en klimaatbestendigheid. - Op hoofdlijnen inzicht in het maatschappelijk (en politiek) draagvlak voor het voorkeursalternatief en de onderzochte alternatieven. - Een beschrijving van de duurzaamheidsambities, en meekoppelkansen die binnen de scope van het voorkeursalternatief worden gerealiseerd. - Een beschrijving hoe invulling wordt gegeven aan klimaatbestendig en water robuust bouwen, conform de Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie om uiterlijk in 2020 dit standaard onderdeel te laten zijn van het beleid en handelen van rijk, provincies, gemeenten en waterschappen. - Een overzicht van acties en maatregelen die gemotiveerd worden uitgesloten van verdere studie. - Onderbouwing van het nut en de noodzaak en kosten en baten van de voorkeursoplossing door middel van een MKBA conform het Kader KBA bij MIRT Verkenningen, inclusief eventueel advies of second opinion van de Planbureaus. Daarbij wordt tevens, wanneer de voorkeurs- oplossing infrastructureel van aard is, een onderbouwing in de MKBA van een alternatieve niet-infrastruc-turele oplossing meegezonden. Indien dit niet mogelijk is wordt onderbouwd waarom niet. De MKBA wordt met de Voorkeursbeslissing 1 à 2 maanden voorafgaand aan de MIRT overleggen aan de Tweede Kamer gezonden. - Nadere informatie over mogelijke technische oplossingen en (vereiste) inpassing met betrekking tot de voorkeursoplossing. De mogelijke technische oplossingen zijn zodanig uitgewerkt dat navolgbaar is waarom tot een bepaalde oplossing is gekomen. - Beschrijving van de geldende of te realiseren gebiedskenmerken, waarbij aannemelijk wordt gemaakt dat voldaan kan worden aan de geldende natuur- en milieueisen (indien van toepassing door middel van een plan-MER) in de vorm van een pakket natuur- en milieumaatregelen op basis van vigerende wet- en

regelgeving en zo nodig flankerende maatregelen op gebiedsniveau.
3. Betrokken Partijen - Beschrijving van de gevolgde participatieaanpak op hoofdlijnen: de verantwoordelijkheden en inbreng van de verschillende betrokken partijen en de mogelijkheden van betrokkenheid van maatschappelijke organisaties en private partijen (procedureel en financieel). De Code Maatschappelijke Participatie wordt toegepast. - Een verantwoording van doorwerking van de opbrengst van de participatieactiviteiten in de Voorkeursbeslissing. Mogelijkheden voor vroegtijdige marktbetrokkenheid op basis van marktscan en eventueel Public Private Comparator (PPC).
4. Financiën - Een omschrijving en onderbouwing van de investeringskosten (maximale onzekerheidsmarge 25%), de kosten van beheer en onderhoud (op basis van Life Cycle Cost), de contante waarde van het project en indien aan de orde exploitatiekosten (op basis van business case). - Een beschrijving van de bekostiging van acties of maatregelen. De bekostiging van duurzaamheidsdoelen of meekoppelkansen kan alleen als dat binnen de scope van het Infrastructuurfonds of het Deltafonds past en het aan infrastructuur cq waterveiligheid gerelateerde opgaven betreft. Bij de Voorkeursbeslissing moet sprake zijn van dekking van het voor de voorkeursoplossing benodigde budget. Voor korte termijn acties moeten financiële middelen beschikbaar zijn Voor acties op de langere termijn worden indien mogelijk en noodzakelijk globale reserveringen vastgelegd die later kunnen worden ingevuld. - Een omschrijving van de risico's behorende bij het project, zowel van de verdere planuitwerking als de realisatie. Voor zover deze risico's direct project gerelateerd (endogeen) zijn, dienen deze te worden vertaald in een risicoreservering binnen de kostenraming. Indien er sprake is van niet direct vanuit de projectomgeving te beïnvloeden risico's (exogeen) dienen de risico's kwalitatief te worden benoemd. - Op basis van het bovenstaande vaststellen van een taakstellend budget en een voorstel voor de wijze en de verdeling van financiering (en waar van toepassing van risico's) met aanduiding van de bron van bekostiging. Verantwoording van de wijze waarop rekening is gehouden met de mogelijkheden van Publiek-Private Samenwerking (PPS) en aanbesteding op basis van Design, Build, Finance, Maintain (Operate) (DBFM(O) en mogelijkheden van voorfinanciering door decentrale overheden en/of private partijen. - Onderbouwing en voorstel met betrekking tot de verdeling van de benodigde middelen en - personele capaciteit voor het uitvoeren van de planuitwerkings- en de realisatiefase.
5. Besluitvorming - Beschrijving van de wijze waarop het eigenaar-/trekkerschap gedurende de planuitwerkings- en realisatiefase wordt ingevuld. - Omschrijving van de verdeling van rollen, taken en bevoegdheden in de planuitwerkings- en realisatiefase. - Een bestuurlijk-juridische paragraaf, die schetst welke formele procedure(s) gevolgd worden in de planuitwerkingsfase, welke uitgangspunten gelden (scope) en op hoofdlijnen de conditioneringsplanning (grondverwerving, vergunningen, kabels, leidingen).
6. Aanpak vervolg - Beschrijving van de beoogde aanpak (inclusief motivering inzet instrument ruimtelijk ontwerp), doorlooptijd en planning van de planuitwerkingsfase (in principe twee jaar) en de realisatiefase (in principe drie jaar). - In geval van een Voorkeursbeslissing met een adaptief pakket aan maatregelen: beschrijving wanneer een volgende stap of besluit moet worden genomen en hoe de samenwerking in het vervolgproces vorm krijgt. - Procesontwerp (waaronder participatie), uitvoeringsstrategie (als onderdeel van een bestuursovereenkomst), risicodossier (inclusief beheersmaatregelen en verantwoordelijkheidsverdeling), en strategie gericht op het omgaan met omgevingsveranderingen tijdens de planuitwerkings- en realisatiefase.



Plan van Aanpak

Omgevingsagenda Noord

Inleiding

De Omgevingsagenda Noord is dé bestuurlijke samenwerkingsagenda van het Rijk en landsdeel noord voor de fysieke leefomgeving. Het vormt de gebiedsgerichte uitwerking van de NOVI. De Omgevingsagenda legt verbinding tussen de verschillende visies voor de fysieke leefomgeving (NOVI, POVI, GOVI en 'blauwe omgevingsvisies') van de overheden. Visies genoeg, nu naar de uitvoering. De Omgevingsagenda bekijkt voor welke opgaven de overheden elkaar nodig hebben en biedt daar een handelingsperspectief op.

De Omgevingsagenda: Doel en Noodzaak

De impact van tal van ontwikkelingen op onze fysieke leefomgeving is ingrijpend en complex. Er liggen grote opgaven binnen de thema's van duurzame economische groei, klimaatadaptie, energietransitie, het sterk, gezond en bereikbaar houden van onze steden en regio's en de toekomstbestendigheid van het landelijk gebied. De opgaven binnen deze thema's veranderen de leefomgeving in Nederland.

De opgaven zijn groots. Heel Nederland staat daarvoor. We moeten als overheden gezamenlijk optreden, inclusief burgers, bedrijven, onderwijs- en kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties, om op goede wijze richting te geven aan deze opgaven. Dat vraagt om visie, debat en consensus over de aanpak. Dit vraagt ook om beter op elkaar afgestemd beleid. De Omgevingsagenda Noord gaat deze rol vervullen.

Met de Omgevingsagenda Noord geven gemeenten, waterschappen, provincies en Rijk gezamenlijk vorm aan een op uitvoering gerichte agenda, geënt op het aanpakken van opgaven in de fysieke leefomgeving. Dat gebeurt selectief. We selecteren opgaven waarvoor overheden van elkaar afhankelijk zijn en elkaar nodig hebben in de uitvoering. Per opgave werken we integraal en gebiedsgericht. We lossen niet één knelpunt op, maar zoeken naar gebiedsoplossingen. Bekijken niet één belang, maar hebben oog voor alle aanverwante belangen, effecten en oplossingen. Daarbij doen we overigens geen dubbel werk, we bouwen voort op lopende visies, programma's, (regio)deals en afspraken.

De Omgevingsagenda Noord biedt houvast voor op elkaar afgestemde beslissingen van overheden en voor maatschappelijke spelers over de ontwikkelingen in een gebied. De Omgevingsagenda vormt een meerjarig partnerschap tussen Rijk en regio, versterkt de uitvoeringskracht van overheden, maakt uitvoeringsgerichte afspraken, en geeft richting aan (investerings-)besluiten van alle overheidslagen.

Om toe te werken naar "de Omgevingsagenda Noord" hebben gemeenten, provincies en het Rijk in het Strategisch Bestuurlijk Overleg MIRT Noord Nederland van 15 mei 2019 afgesproken dat:

> *Rijk en regio werken samen een Plan van Aanpak uit om te komen tot een Omgevingsagenda. Deze aanpak wordt vastgesteld in het BO MIRT Najaar 2019. Onderdeel van die aanpak is het gezamenlijk identificeren van Noord Nederlandse Omgevingsopgaven.*

Status Omgevingsagenda

In de Nationale Omgevingsvisie wordt het instrument Omgevingsagenda geïntroduceerd, als opvolger van de MIRT-gebiedsagenda[1]. De Omgevingsagenda vormt de gebiedsgerichte uitwerking van de NOVI. De agenda baseert zich op cocreatie, waarbij elke bestuurslaag participeert op basis van partnerschap en gedeeld eigenaarschap.

De Omgevingsagenda Noord-Nederland is een zelfbindend programma zoals benoemd in de Omgevingswet. De agenda wordt vastgesteld door de dagelijkse besturen van de betrokken overheden. De Minister van Binnenlandse Zaken coördineert op rijksniveau de Omgevingsagenda. De Ministers van IenW, EZK, LNV en OCenW zijn hierbij ieder vanuit hun eigen verantwoordelijkheid betrokken. Op landsdeling niveau is het een samenwerking van de provincies, de gemeenten en de waterschappen, afhankelijk van de opgave. Dit plan van aanpak is opgesteld door provincies, Rijk en de vier grote Noordelijke gemeenten (Groningen, Leeuwarden, Assen en Emmen). In de uitwerking zullen de overige gemeenten en waterschappen betrokken worden.

Leeswijzer

Achtereenvolgens behandelt dit Plan van Aanpak de onderwerpen: *Gezamenlijke Uitgangspunten; De Aanpak; Planning en Mijlpalen; Organisatie; Budget en capaciteit*. In de bijlagen zijn opgenomen (1) de beschrijving op hoofdlijnen van de thema's in de fysieke leefomgeving in Noord Nederland en (2) de belangrijkste relevante lopende samenwerkingen of beleidstrajecten.

[1] MIRT-Gebiedsagenda Noord-Nederland 2040, Energieke Noorderruimte (2014).

Gezamenlijke uitgangspunten

- In het werken aan de Omgevingsagenda Noord hanteren we de volgende uitgangspunten: Maatschappelijke opgaven in de fysieke leefomgeving staan centraal. De agenda omvat een selectief aantal opgaven daar waar overheden en sectoren elkaar nodig hebben in de uitvoering;
- Uit verschillende thema's komen de opgaven voort. Daarvoor is een gezamenlijke analyse en perspectief wat doorkijkt tot 2050 (e.v.) noodzakelijk;
- We werken integraal en gebiedsgericht aan de geïdentificeerde opgaven. Binnen een specifieke opgave kan één facet dominant zijn, maar we bekijken altijd de effecten van de opgaven op de brede scope van de (fysieke) leefomgeving;
- De focus ligt op landsdeel Noord, maar we hebben oog voor landsdeel-overstijgende relaties (zowel binnen als buiten Nederland);
- De Omgevingsagenda is breed in de analyse en selectief in de aanpak;
- We doen geen dubbel werk. Op veel onderwerpen lopen al samenwerkingen en programma's. Die gaan we niet over doen. Lopend werk kan wel onderdeel worden van de Omgevingsagenda en in breder perspectief worden geplaatst;
- De Omgevingsagenda wordt in breed maatschappelijk debat ontwikkeld. Met bedrijven, maatschappelijke organisaties, kennisinstellingen.
- Via de Omgevingsagenda werken we toe naar een meerjarige (interbestuurlijke) samenwerking op de maatschappelijke opgaven, op basis van partnerschap en gedeeld eigenaarschap;
- Het is een adaptief en lerend document. Aan de hand van ervaringen, evaluaties of nieuwe inzichten wordt de Omgevingsagenda periodiek aangepast;
- Bouwen aan de samenwerking en de inhoud van de agenda zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Iedereen participeert vanuit zijn eigen rol en verantwoordelijkheid;
- De Omgevingsagenda Noord Nederland geeft richting aan overheidshandelen (bijvoorbeeld in aanpassing van regelgeving, het starten van pilots of het maken van (investerings-)beslissingen) van zowel Rijk, provincie, gemeenten en waterschappen.

Aanpak

Gemeenten, waterschappen, provincies en Rijk werken aan de Omgevingsagenda. Binnen de agenda zien wij drie onderscheidende onderdelen.

1. Zicht op 2050

Zoals gesteld hebben we als overheden genoeg visies, met de Omgevingsagenda zetten we een belangrijke stap richting uitvoering. Dat doen we opgave- en gebiedsgericht. Om die opgaven/ gebieden te selecteren hebben we een gezamenlijk beeld nodig van de thema's die spelen in dit landsdeel. In een quick scan van de verschillende omgevingsvisies herkennen wij de volgende gezamenlijke thema's: (1) *Duurzaam economisch groeipotentieel*, (2) *Ruimte voor Klimaatadaptatie,* (3) *Energietransitie,* (4) *Sterke, Gezonde en Bereikbare Steden en Regio's* en (5) *Toekomstbestendig Landelijk Gebied* (zie bijlage1 voor een verdieping op de thema's). We werken deze thema's uit via:

- Een analyse op bestaand beleid en lopende programma's[2] en hierop voortbouwend. Dit zijn bouwstenen voor de Omgevingsagenda. Bijlage 2 geeft de lopende trajecten weer;
- Gesprekken met experts om de thema's verder uit te diepen en opgaven te identificeren;
- Een debat per thema met maatschappelijk organisaties, bedrijven, kennisinstellingen, etc.

2. Gebiedsgerichte opgaven

Op basis van de resultaten uit onderdeel 1 benoemen we een aantal gebiedsgerichte opgaven. Per opgave werken we aan: (1) *het nader in beeld brengen opgave*, (2) *gezamenlijk oplossingsrichtingen formuleren*, (3) *uitwerking in instrumenten, programma's of bestuurlijke afspraken*, (4) *een bestuurlijk akkoord over de opgave en samenwerking*. Dit doen we via:

- Brede discussie met externe partijen over de opgaven en gebieden;
- Benoemen van richtinggevende beleidskeuzes per opgave;
- Bestuurlijk proces ter vaststelling van opgaven, samenwerking en bestuurlijke afspraken.

3. Adaptief programma

De Omgevingsagenda is een instrument dat valt binnen een beleidscyclus. Het is evident dat hier regulier aanpassing op nodig is. Daarom maken we in de Omgevingsagenda afspraken over: (1) *periodieke aanpassing van de Omgevingsagenda*, (2) *monitoring en evaluatie (op proces en inhoud).* Dat doen we via:

- Een gezamenlijk proces tussen overheden;
- Evaluatiegesprek over het doorlopen proces.

Gedurende het gehele traject houden we elkaar scherp op of deze onderdelen nog steeds passend zijn. Daarnaast houden we oog voor geschikte momenten voor betrekken/ co-creëren met externe partners. Gemeenten, waterschappen, provincies en Rijk kunnen naar behoefte onderdelen van de agenda voorleggen aan dagelijks/algemeen bestuur.

[2] Er loopt al veel. Bijvoorbeeld via bestuursovereenkomsten, nationale programma's, regiodeals, de Woondeal, MIRT trajecten en via het InterBestuurlijk Programma (IBP).

Planning & Mijlpalen

Het figuur op de volgende pagina geeft per onderdeel aan wanneer er aan welk product wordt gewerkt. De mijlpalen zijn hoofdzakelijk verbonden aan de (S)BO's MIRT. Hieronder worden de mijlpalen nader toegelicht.

Vaststellen Plan van Aanpak

Wat Vaststellen van het Plan van Aanpak Omgevingsagenda Noord
Waar Bestuurlijk Overleg MIRT 2019

Bespreking Contour Omgevingsagenda

Wat Een strategische bespreking van de contour Omgevingsagenda. De contour bevat een analyse van waar het beleid van de verschillende overheden elkaar raken en waar dat beleid ruimtelijk gezien neerslaat. Daarnaast bevat de contour een eerste schets van mogelijke opgaven. De contour biedt zowel een eerste aanzet voor het 'zicht op 2050' als de selectie van opgaven.
Waar Strategisch Bestuurlijk Overleg MIRT 2020

Trechteren opgaven

Wat Bestuurlijke discussie en besluit over de te uit te werken opgaven.
Waar Bestuurlijk moment september 2020

Vaststellen opgaven en zicht op 2050

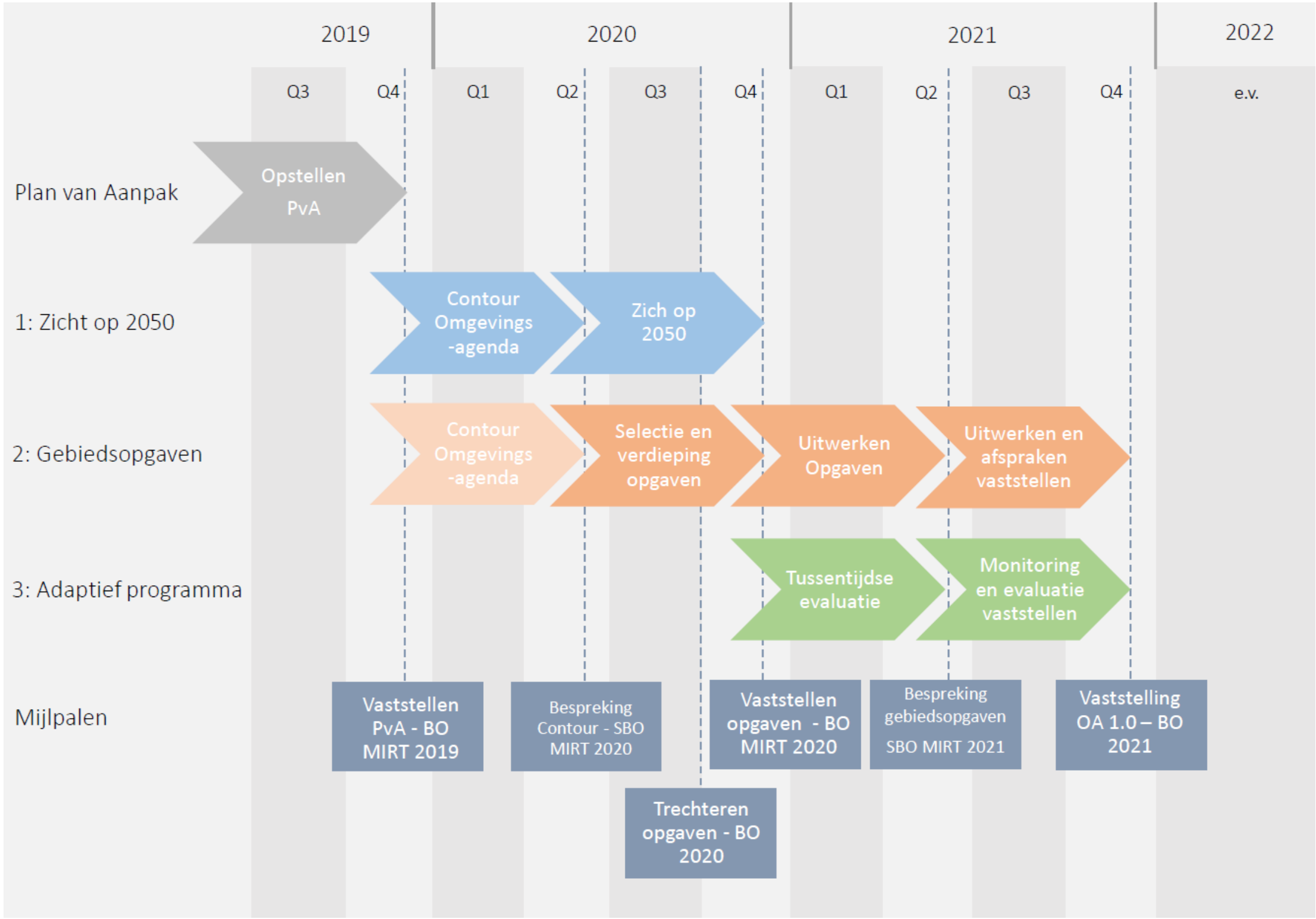
Wat Formele vaststelling van de opgaven die in gezamenlijkheid verder worden uitgewerkt en waar we voornemens zijn afspraken over te maken. En het vaststellen van het 'Zicht op 2050'.
Waar Bestuurlijk Overleg MIRT 2020

Strategische bespreking van eerste uitwerking opgaven

Wat Bestuurlijke discussie over de uitwerking van de opgaven en het bespreking van mogelijke afspraken per opgaven
Waar Strategische Bestuurlijk Overleg MIRT 2021

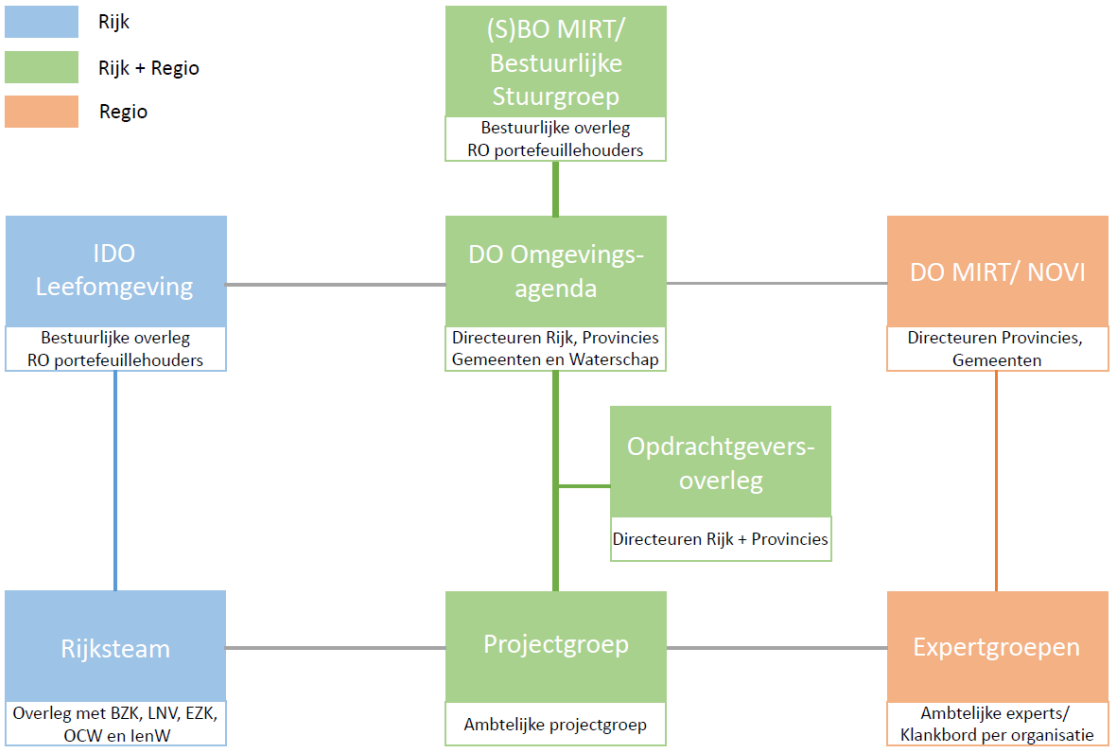
Vaststellen Omgevingsagenda Noord 1.0

Wat Vaststellen van de Omgevingsagenda Noord met daarin het zicht op 2050, de uitwerking van de gebiedsopgaven, afspraken per opgaven richting uitvoering en een evaluatie en monitoringsprogramma.
Waar Bestuurlijk moment 2021


2019
2020
2021
2022
Q3
Q4
Q1
Q2
Q3
Q4
Q1
Q2
Q3
Q4
e.v.
Plan van Aanpak
Opstellen PvA
1: Zicht op 2050
Contour Omgevings -agenda
Zich op 2050
2: Gebiedsopgaven
Contour Omgevings -agenda
Selectie en verdieping opgaven
Uitwerken Opgaven
Uitwerken en afspraken vaststellen
3: Adaptief programma
Tussentijdse evaluatie
Monitoring en evaluatie vaststellen
Mijlpalen
Vaststellen PvA - BO MIRT 2019
Bespreking Contour - SBO MIRT 2020
Trechteren opgaven - BO 2020
Vaststellen opgaven - BO MIRT 2020
Bespreking gebiedsopgaven SBO MIRT 2021
Vaststelling OA 1.0 – BO 2021

Organisatie

De samenwerking tussen gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk krijgt vorm in een overlegstructuur. Het omvat een bestuurlijke stuurgroep, een directeuren overleg en een ambtelijk kernteam. Waar mogelijk proberen we de bestaande MIRT-overlegstructuur te benutten. Echter, door bezetting en frequentie zal deze niet ten alle tijden gevolgd kunnen worden. Het is onze ambitie om toe te groeien naar één gezamenlijke overlegstructuur.



Opdrachtgever – opdrachtnemer

De bestuurlijke opdracht tot opstellen Omgevingsagenda Noord komt voort uit het **BO MIRT.** Besluiten worden genomen in het **(S)BO MIRT** tussen Rijk en regio.

Een bestuurlijke **Noordelijke stuurgroep** geeft richting aan de besluitvorming, met de volgende RO gedeputeerden: Henk Brink (Drenthe) Avine Fokkens (Fryslan), Mirjam Wulfse (Groningen) en wethouders Roeland Van der Schaaf (gemeente Groningen), Hein de Haan (Leeuwarden), Karin Dekker (Assen), Guido Rink (Emmen) Dijkgraaf [Vacature] (waterschap) en (als de inhoud daar aanleiding toe geeft) Vincent van der Werff (BZK).

Het Ambtelijke opdrachtgeverschap krijgt vorm via het **Directeurenoverleg Omgevingsagenda**, met de volgende deelnemers: Vincent van der Werff (BZK); Geeske Kraak (Fryslan); Rolinde van der Weide (Groningen); Josée Woertman (Drenthe), Alfred Kazemier (Groningen), Lambert Kappert (Leeuwarden), Mirjam Koekoek (Emmen), Wouter Meijerman (Assen) en [vacature waterschap].

Opdrachtnemers zijn: Regina Oosting (BZK); Mirjam Koekoek (Emmen)

Projectleiders zijn: Duncan van den Hoek (BZK); Ronald Stoffelsma (Assen)

Capaciteit en budget

Capaciteit

In het proces wordt er van alle partijen verwacht:

- Aanwezig te zijn bij de overleggen (projectgroepen, directeuren overleggen, bestuurlijke overleggen)
- Zorg te dragen voor voldoende afstemming binnen haar eigen organisatie (zowel op ambtelijk als bestuurlijk niveau)
- Inhoudelijk bij te dragen aan de totstandkoming van de Omgevingsagenda
- Het proces te ondersteunen, waar nodig initiatief nemen voor de organisatie van bijeenkomsten en het betrekken van externe partijen.

We schatten in dat de inzet voor provincies op 0,4 fte ligt en voor de gemeenten en waterschap op 0,2 fte.

Naast de inhoudelijke capaciteit is de projectleiding en ondersteuning voor de eerste fase afkomstig uit:

- 0,5 fte projectleiding Rijk
- 0,5 fte projectleiding vanuit Assen
- 0,2 fte projectondersteuning vanuit Emmen

Budget

De kosten worden voor een periode van twee jaar geraamd op 360.000 euro. De kosten omvatten voor de vijf thema's de inhuur van deskundigheid en externe expertise, organiseren van bijeenkomsten en verdiepingssessies, de communicatie, etc. Deze kosten worden als volgt gedeeld:

Rijk:	€180.000 (50%)
Provincies gezamenlijk:	€180.000 (50%) (€60.000 per provincie)

Bijlage 1: De Noordelijke thema's

Op basis van de bestaande rijks, provinciale en gemeentelijke visies zijn de volgende vijf thema's geïdentificeerd: (1) *Duurzaam economisch groeipotentieel*, (2) *Ruimte voor Klimaatadaptatie,* (3) *Energietransitie,* (4) *Sterke en Gezonde en Bereikbare Steden en Regio's* en (5) *Toekomstbestendig Landelijk Gebied.* Deze thema's spelen uiteraard niet alleen in Noord Nederland. Echter, hoe de thema's uitwerken in de praktijk en voor welke opgaven het landsdeel staat is wel uniek.

Per thema wordt hieronder een korte introductie gegeven over wat onder het thema valt, inclusief een indicatie van opgaven die onder de thema's kunnen vallen. Dit is geen eindlijst van de opgaven, die volgt uit een analyse en gezamenlijke besluitvorming, maar geeft wel aan dat er een urgentie bestaat voor verdere samenwerking.

Duurzaam Economisch Groeipotentieel

In het Noorden liggen veel kansen en opgaven als het gaat over de economie. Zo is er een goede kennisinfrastructuur, een goede ''Quality of Life'' en een innovatieve energie sector. Daarnaast blijven bereikbaarheid over weg, spoor, water, lucht en digitale netwerken een belangrijke vestigingsvoorwaarden. Door het bevorderen van innovatie werkt Noord-Nederland toe naar een duurzame, circulaire en concurrerende economie zodat het welvaarts- en opleidingsniveau boven het landelijk gemiddelde uitkomt. Er kan bijvoorbeeld gedacht worden aan de volgende opgaven:

- De fysieke vestigingsfactoren voor internationale bedrijven versterken;
- Minder afhankelijk van fossiele brandstoffen (omslag naar waterstof en elektrisch);
- Omscholing van werkzoekenden voor een betere aansluiting van vraag en aanbod.

Ruimte voor Klimaatadaptatie

Noord-Nederland zal steeds vaker te maken krijgen met wateroverlast, droogte en de gevolgen van zeespiegelstijging. In 2050 moet het Noorden dan ook klimaatbestendig en water-robuust zijn. Mogelijke opgaven om dit te bewerkstelligen worden hieronder genoemd:

- Voldoende ruimte voor wateropslag/ open water in het landelijke gebied;
- Het tegengaan van de veenweide- en verziltingsproblematiek (landbouw en/of functieverandering);
- Het tegengaan van de verdroging op de hogere zandgronden (landbouw en/of functieverandering);
- Het belang van een goede stand en kwaliteit van het grondwater en mede in relatie met het drinkwater;
- Zorgen voor kustverdediging en zoet-zout overgangen.

Energietransitie

In 2050 heeft Noord-Nederland een duurzame energievoorziening. De ruimte voor de productie van warmte en elektriciteit moest naast alle andere ruimtelijke opgaven plaats vinden. Bijvoorbeeld de volgende opgaven:

- Het opwekken van voldoende duurzame energie;
- Zo veel mogelijke zonnepanelen op daken en gevels;
- Het vergroten van de netcapaciteit en aansluiting op Duitsland.

Sterke, gezonde en bereikbare steden en regio's

Binnen de Noordelijke stedelijke regio's zijn nieuwe locaties nodig voor wonen, werken en recreëren om de brede welvaart te verbeteren. Daarnaast moet de leefbaarheid van dorpen en steden worden verbeterd. Mogelijke opgaven zijn:

- Het realiseren van voldoende locaties voor transformatie en verdere verstedelijking;
- Het realiseren van voldoende groen, water en publieke voorzieningen;
- Een goede bereikbaarheid van zowel de stad als dorpen;
- Goede bereikbaarheid van het Landsdeel tov de Randstad en Duitsland (Bremen/ Hamburg);
- Begeleiding van effecten van demografische verandering opdat het voorzieningen niveau op pel blijft.

Toekomstbestendig landelijk gebied

Een aantal aspecten vraagt de noodzakelijke aandacht om het Noord Nederlandse landelijke gebied toekomstbestendig te maken. Zo moet er worden gewerkt aan natuurontwikkeling, bodemdaling, verdroging en verzilting. Daarnaast moeten bedrijven een goede toekomst hebben met minimaal effect op de lucht, de bodem en het water en waarbij de biodiversiteit wordt versterkt. Voorbeelden van mogelijke opgaven zijn:

- Het ontwikkelen van een duurzame kringlooplandbouw;
- Een duurzame toeristisch recreatieve sector;
- Verrommeling en versnippering van landschap wordt tegen gegaan;
- Behoud en versterking van de kwaliteit van natuur, landschap, cultuurhistorie en biodiversiteit.

Bijlage 2: Lopende trajecten

Er lopen en bestaan al diverse samenwerkingen en beleidsstukken in landsdeel noord. Wij beschouwen die bestaande (of nog opstartende) samenwerkingen als bouwstenen voor de Omgevingsagenda. De belangrijkste trajecten staan hieronder genoemd.

- Bestaande POVI's van de provincies Drenthe, Groningen en Fryslân. Waarbij de omgevingsvisie van de provincie Groningen momenteel wordt geactualiseerd;
- Bestaande GOVI's van de gemeenten Emmen, Assen, Groningen en Leeuwarden. van Assen en Leeuwarden nog in ontwikkeling;
- De Nationale Omgevingsvisie;
- Het Nationaal Programma Groningen (waarbij met name het 'toekomstbeeld' relevant is voor de Omgevingsagenda Noord);
- De provinciale 'Panorama's Nederland' van de provincie Drenthe en Fryslân;
- De drie Regionale Energie Strategieën;
- De Regiodeals Zuidoost Drenthe, Noordoost Fryslân en Natuurinclusieve Landbouw
- Verschillende MIRT-verkenningen;
- De Woondeal en verstedelijkingsstrategie Groningen;
- Het Programma Vitaal Platteland uit het IBP;
- Het werkgelegenheidsproject Dutch Techzone in de regio Emmen;
- De Erfgoeddeal, Erfgoedprogramma Groningen en cultuur programma We the North;
- De gebiedsagenda Wadden en IJsselmeergebied.

Bovendien komen er steeds weer nieuwe samenwerkingen bij. Zo worden binnenkort de NOVI-gebieden aangewezen en volgt dit jaar de derde tranche van de Regio-Enveloppe (regiodeals). Tijdens de duur van het opstellen van de Omgevingsagenda Noord blijven wij rekening houden met lopende trajecten.

Gemeente Groningen
provincie groningen
Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Plan van aanpak MIRT Onderzoek
Vervanging busbaanbrug Van Starkenborghkanaal

Datum: 26 oktober 2019

Status: vastgesteld in ….

Opdrachtgever:
Alfred Kazemier

Gemeente Groningen
Directeur Ruimtelijk Beleid en Ontwerp
……
RWS
……
Provincie

Colofon

Gemeente Groningen
Stadontwikkeling
Gedempte Zuiderdiep 98
Contactpersoon: Jeroen Engels, projectmanager
T 14 050
jeroen.engels@groningen.nl

Afgestemd
Jan Maarten Bakker (Rijkswaterstaat)
Jaap Mulder (provincie Groningen
Willem Brandsma (provincie Groningen)

Inhoud

Colofon 3

Inhoud 4

1 Doel, aanleiding en vraagstelling 5
1.1 Doel van dit document en het project 5
1.2 Aanleiding 5
1.3 Vraagstelling 6
1.4 Eindresultaat 7

2 Scope en uitgangspunten 8
2.1 Scope 8
2.2 Uitgangspunten 11
2.3 Stappenplan 14
2.4 Planning 16

3 Organisatie 17

4 Projectbeheersing 19

BIJLAGEN 21
A. Overzichtskaart 21

1 Doel, aanleiding en vraagstelling

1.1 Doel van dit document en het project

Dit document bevat het plan van aanpak met als doel een MIRT onderzoek op te zetten. Het MIRT onderzoek wil onderzoeken waar en onder welke condities de huidige Busbaanbrug vervangen kan worden door een nieuwe oeververbinding. Een nieuwe oeververbinding is niet alleen gunstig voor de scheepvaart, maar kan ook zorgen voor een verbetering van de regionale bereikbaarheid van de belangrijke voorzieningen in de stad met het hoogwaardig openbaar vervoer, de fiets en mogelijk ook de auto.

Het MIRT- onderzoek bevat:

- een verkeerskundige en ruimtelijke (probleem)analyse;
- een analyse van de mogelijke oplossingen (oplossend vermogen, kosten, andere effecten);
- een advies voor de beste oplossingen
- een zoekgebied voor een nieuwe verbinding ter vervanging van de huidige Busbaanbrug;
- een voorstel voor een vervolgaanpak (oplossingsrichtingen, probleemeigenaar, financiering, planfiguur en tijdpad).

In de MIRT verkenning volgend op het MIRT-onderzoek worden verschillende alternatieven in verbinding (brug, tunnel) afgewogen en wordt gekomen tot een voorkeursalternatief.
In de MIRT planuitwerking worden de mogelijke varianten binnen het voorkeursalternatief uitgewerkt, afgewogen en juridisch mogelijk gemaakt opdat de realisatie snel en adequaat kan verlopen.

1.2 Aanleiding

De huidige Busbaanbrug over het Van Starkenborghkanaal voldoet niet aan de functionele eisen van een klasse Va vaarweg. Hierbij zijn de belangrijkste verbeterpunten: eenduidigheid, doorvaarbreedte, hoogte en bediening. De nauwe openingen van de Busbaanbrug, die bovendien in een bocht zijn gelegen, zorgen voor een verhoogd risico op aanvaringen en bijbehorende schade en gevolgschade.

De brug is door de regio in de NMCA 2017 als infrastructureel knelpunt benoemd gelet op verslechtering van de (HOV) bereikbaarheid voor stad en regio. In de toekomst zal de busbaanbrug (vaker) geopend moeten worden, vanwege de hogere doorvaarthoogte (hogere lading). Elke brugopening ontwricht het HOV-systeem en zorgt voor onaanvaardbare vertraging, een lagere betrouwbaarheid en exploitatieverliezen. De Busbaanbrug fungeert ook als een van de aanrijroutes voor het UMCG en hulpverleningsdiensten.

In het najaar van 2018 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat na overleg met de noordelijke provincies besloten dat zij €45 mln. beschikbaar stelt voor de vervanging van de drie stad Groningse bruggen: Paddepoelsterbrug, Gerrit Krolbrug en busbaanbrug.
Daarbij is afgesproken dat de gemeente Groningen het initiatief neemt voor het opstellen van een plan van aanpak voor het regionaal MIRT Onderzoek. Na

afronding van het MIRT-onderzoek en op basis van de uitkomsten kan de Minister van IenW Rijkswaterstaat de opdracht geven tot het opstellen van een startbeslissing voor de MIRT-verkenning.

Gebiedsafspraak bruggen Groningen stad inzake busbaanbrug (BO MIRT 2018)

- De Minister van IenW, provincie Groningen en gemeente Groningen willen een samenhangend besluit nemen over de Paddepoelsterbrug, Gerrit Krolbrug en Busbaanbrug;
- De gemeente Groningen, provincie Groningen en Minister IenW hebben de intentie om een regionaal MIRT-onderzoek Oosterhamrikzone/Busbaanbrug op te starten. Hiervoor stelt de regio samen met Rijkswaterstaat een plan van aanpak op ter bespreking in het BO MIRT najaar 2019;
- De Minister van IenW heeft op dit moment voor de realisatie van de Gerrit Krolburg, Paddepoelsterbrug en de rijksbijdrage aan de nieuwe Busbaanbrug maximaal € 45 miljoen beschikbaar, de regio financiert de toeleidende infrastructuur. Het rijk spant zich in om, indien nodig, additionele middelen te zoeken voor de Busbaanbrug vanuit andere Rijksprogramma's. De overdracht van de Busbaanbrug van de gemeente aan Rijkswaterstaat om niet is een voorwaarde voor de rijksbijdrage;
- De regionale bijdrage aan de (multimodale) vaste brug ter vervanging van de Busbaanbrug wordt in het plan van aanpak onderzocht.

Het aanpakken van de infrastructuur en daarmee uitvoeren van de maatregelen om de veiligheid van de vaarweg te vergroten vraagt om een verbreding van het kanaal, het corrigeren van het onderwaterprofiel en het creëren van eenduidige verbindingen over de vaarweg.

1.3 Vraagstelling

Bij het MIRT onderzoek staat de volgende vraag centraal.
Welke mogelijke en wenselijke varianten zijn er voor de vervanging van de huidige busbaanbrug, die bijdragen aan het benutten van kansen en het wegnemen van knelpunten op het gebied van bereikbaarheid, doorstroming, robuustheid, leefbaarheid en veiligheid.

In de gemeente Groningen maken drie bruggen onderdeel uit van de HLD op het Van Starkenborghkanaal: de Paddepoelsterbrug, de Gerrit Krol en de Busbaanbrug.

	Onderzoek	Verkenning	Planuitwerking	Realisatiefase
Paddepoelsterbrug				
Gerrit Krolbrug				
Busbaanbrug				
	Start-beslissing	Voorkeurs-beslissing	Project-beslissing	Opleveringsbeslissing

Het MIRT- onderzoek Busbaanbrug zoekt naar een optimale situatie voor zowel de binnenvaart (zo min mogelijk beperkingen/bruggen) als een goede regionale en stedelijke ontsluiting, alsook een hoogwaardige (ruimtelijke) inpassing in het stedelijke gebied**.**

In het studiegebied liggen ontwikkellocaties waar een intensief woningbouwprogramma is voorzien, tezamen met de inrichting van de openbare ruimte (zie bijlage).

1.4 Eindresultaat

Om besluiten te kunnen nemen dient 1 oktober 2020 beschikbaar te zijn:

A. een MIRT Onderzoek bestaande uit een

Probleemanalyse

- inventarisatie van (recente) onderzoeken, verkenningen en besluitdocumenten vanuit de verschillende overheden;
- inventarisatie van relevante beleidskaders en ambities vanuit de verschillende overheden;
- analyse beschikbare informatie en beleidskaders;
- uitvoering van aanvullende onderzoeken;

Oplossingsrichtingen

- vertaling naar onderzoeksvragen en oplossingsrichtingen met indicatie van het oplossend vermogen, de kosten, kansen, effecten en risico's;
- De regionale bijdrage aan de (multimodale) vaste brug wordt onderzocht, net als de additionele middelen voor de Busbaanbrug vanuit andere Rijksprogramma's.
- Bondige samenvatting van het MIRT Onderzoek.

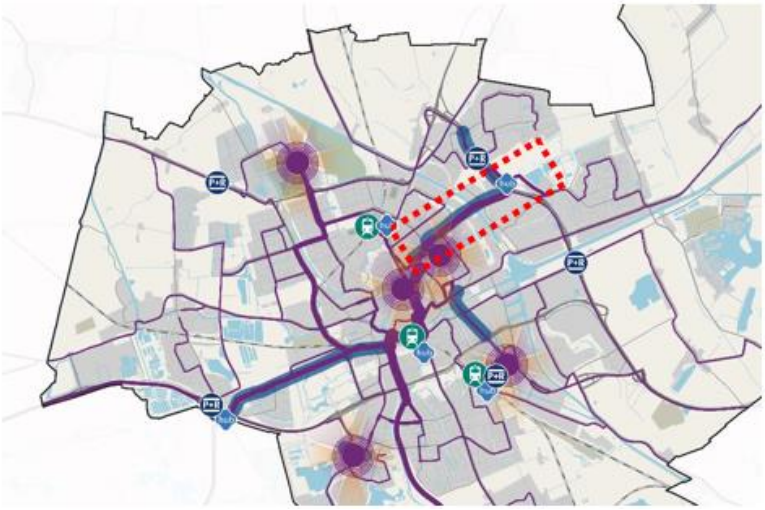
B. een voorstel voor een vervolgaanpak op basis van de factfinding in met daarin het vervolgtraject (probleemeigenaar, oplossingsrichting, te nemen stappen, planning, rolverdeling, verdeling benodigde middelen).

2 Scope en uitgangspunten

2.1 Scope

De busbaanbrug (Oosterhamrikbaan) voldoet op dit moment niet aan de eisen gesteld voor klasse Va scheepvaart. Daarnaast is de brug een cruciale verbinding in de regionale en stedelijke bereikbaarheid vanwege het hoogwaardig openbaar vervoer en hulpdiensten. Het hoogwaardig openbaar vervoer wat gebruik maakt van de busbaanbrug heeft een hoogfrequente dienstregeling, een gesloten omloop (de bus die aankomt bij het eindpunt kan kort daarna weer vertrekken voor de nieuwe dienstregelingsrit) en verknoopt op het hoofdstation met de trein richting Zwolle en verder en vele andere buslijnen. Een betrouwbare dienstregeling is hiervoor essentieel. De busbaanbrug verbindt de regio met de binnenstad (inclusief het hoofdstation) en de oostelijke wijken Lewenborg, Beijum en Ulgersmaborg, P+R Kardinge, Sportcentrum Kardinge en diverse onderwijsinstellingen. Het is tevens een belangrijke verbinding voor het Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG), het op één na grootste ziekenhuis van Nederland met -in totaal- 30 duizend werknemers, patiënten en bezoekers per dag. Een verstoring van de dienstregeling door brugbediening is onbespreekbaar. Hetzelfde is ook aan de orde voor de hulpverleningsdiensten richting UMCG. Daarom is het van belang dat dit onderzoek wordt verricht naar vervanging van de busbaanbrug.

De huidige brug bestaan uit 2 rijbanen die uitsluitend bestemd zijn voor openbaar en collectief publiek vervoer, taxi's en hulpverleningsdiensten. De brug maakt onderdeel uit van een busbaan die reikt van de Kapteynlaan (noordzijde UMCG) tot en met P+R Kardinge.
De huidige beweegbare brug functioneert momenteel als 'vaste' brug. De loopbruggen van de Gerrit Krolbrug beperken de doorvaarthoogte op dit deel van de vaarweg, met als gevolg dat de busbaanbrug praktisch niet geopend hoeft te worden.



De busbaanbrug wordt vanwege de ligging (bocht Van Starkenborghkanaal) met enige regelmaat aangevaren. Dit leidt tot schade aan het brugdek en middenpijlers. De brug is (nog) niet aangesloten op de centrale bediening op afstand van de provincie Groningen. Schepen dienen 24 uur voor doorvaart dit aan te kondigen bij de brugbeheerder, de gemeente Groningen.

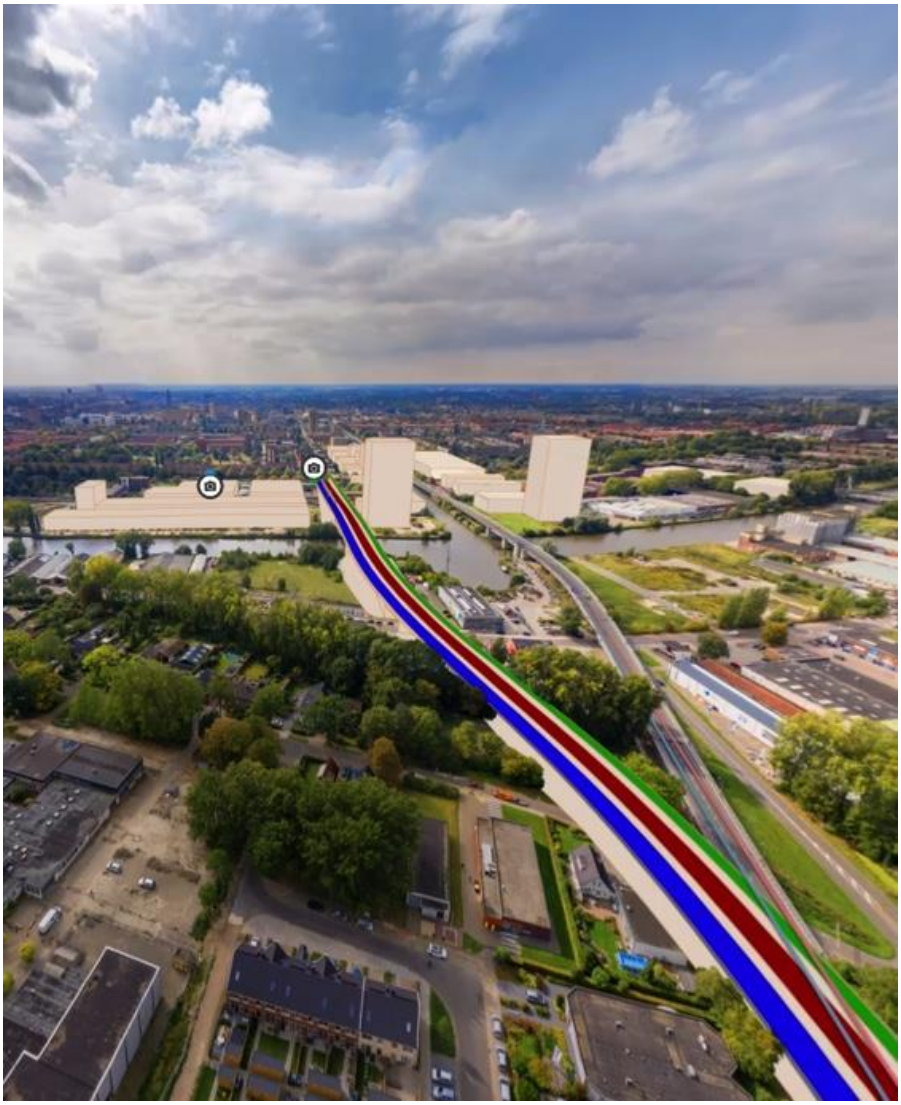
Afbeelding: busbaanbrug, onmisbare schakel in regionale OV

De bereikbaarheid van de binnenstad en het UMCG vraagt al enige jaren de aandacht van politiek en omgeving: komt er een nieuwe auto ontsluiting in dit gebied? Door de groei van de stad neemt het aantal verkeersbewegingen rondom het UMCG en de binnenstad toe. Een probleem dat nu dagelijks zichtbaar is en in de toekomst zal toenemen. Ondanks het openbaar vervoer, ontwikkelingen als zelfrijdende auto's, e-bikes en de opkomst van thuiswerken, is de verwachting dat het autovervoer toeneemt.
Er ligt een raadsbesluit om een definitief ontwerp te maken voor een nieuwe autoverbinding tussen de oostelijke ringweg en UMCG Noord (Oosterhamriktracé). Aan de andere kant wordt er ook (nog steeds) naar alternatieven gezocht. Zo loopt er een onderzoek naar de uitbreiding van het verkeerscirculatieplan en de mogelijkheden om de groei van het autoverkeer zo veel mogelijk te verkleinen. Deze uiteenlopende opdrachten beïnvloeden het Onderzoek. Duidelijk is dat een oplossing nodig is om de bereikbaarheid van dit stadsdeel te verbeteren, maar ook de leefbaarheid te versterken.

Het Van Starkenborghkanaal ligt in de Oosterhamrikzone, een werktitel voor het gebied tussen de binnenstad en de Oostelijke ringweg, op de grens van de Oosterparkwijk en Korrewegwijk, met het Oosterhamrikkanaal en busbaan nu nog als scheidslijn. De zone loopt door in het gebied Ebbingekwartier en de noordzijde van het UMCG, de Healthy Ageing Campus.

De gebiedsontwikkeling richt zich op de locaties langs weerzijden van het Oosterhamrikkanaal en de zuidoever van het Van Starkenborghkanaal. Op de koplocaties ten zuiden van het Van Starkenborghkanaal is een intensief woningbouwprogramma voorzien. Inpassing van een nieuwe oeverbinding vraagt om een zorgvuldige analyse van de kansen, bedreigingen en financiële consequenties. Zo worden momenteel scenario's verkend rondom de inpassingsmogelijkheden vanuit de gebiedsontwikkeling. Gemeente en woningbouwcorporatie Nijestee willen op tempo tot (her)ontwikkeling van het gebied overgaan, waarbij de oeververbinding kansen kan bieden voor een integrale aanpak, door combinaties brug/bebouwing te verkennen.

Afbeelding: Voorbeeld integratie brug- ontwikkellocatie: Dafne Schippersbrug, Utrecht



Afbeelding: aanzicht op toekomstige woningbouw, bij nieuwe brug ten zuiden van bestaande brug

Het studiegebied voor de infrastructuur strekt zich over een groter gebied uit, met onder andere de Vrydemalaan en de Korreweg. De effecten van de ontwikkelingen gaat over het gehele stadsdeel. De afbakening van het studiegebied voor der busbaanbrug is onderdeel van het MIRT- onderzoek.

2.2 Uitgangspunten

Rijk en regio werken samen aan een integraal onderzoek.
- Het Rijk heeft verantwoordelijkheid voor de opwaardering van de vaarweg Lemmer- Delfzijl en zal -onder voorbehoud- een nieuwe oeververbinding in eigendom nemen;
- De gemeente coördineert het onderzoek en is verantwoordelijk voor de aanpalende infrastructuur en gebiedsontwikkeling, vanuit de ambitie om de leefbaarheid en bereikbaarheid te vergroten;
- De provincie heeft een verantwoordelijkheid voor de regionale bereikbaarheid. Provincie en gemeente werken samen aan het versterken van het hoogwaardig openbaar vervoer.

Kaders MIRT Onderzoek Vervanging Busbaanbrug
- Omgevingsvisie gemeente Groningen
- Coalitieakkoord gemeente Groningen
- Aanpak Oosterhamrikzone en onderzoek naar Verkeercirculatieplan en duurzame alternatieven voor de nieuwe (auto)verbinding: Mobiliteitsvisie
- Gebiedsontwikkeling Oosterhamrikzone
- Omgevingsvisie provincie Groningen
- Multimodale netwerkvisie Groningen Assen
- OV-visie
- Fietsstrategie gemeente Groningen, Fietsstrategie provincie Groningen
- BO MIRT-afspraken 2018 en daarin vastgestelde functionaliteit HLD
- Richtlijn Vaarwegen (2017)
- Energieke Noorderruimte: MIRT-Gebiedsagenda Noord-Nederland 2040
- Beheer- en ontwikkelplan voor de Rijkswateren 2016-2021 (BPRW)
- VenR-project Oevers: Binnen tranche 4 van het programma Vervanging en Renovatie, wordt ook gewerkt aan de optimalisatie en vervanging van het kanaal (waaronder oevers). Dit raakt het verruimen van de bocht binnen de scope van dit project en de wijze waarop dat moet gebeuren;

MIRT fase 2 en samenhang Paddepoelsterbrug en Gerrit Krolbrug
In de gemeente Groningen maken drie bruggen onderdeel uit van de HLD op het Van Starkenborghkanaal: De Paddepoelsterbrug, de Gerrit Krol en de Busbaanbrug.

MIRT-verkenning Paddepoelsterbrug: In het kader van het oplossen van de functionele mismatch dient de Paddepoelsterbrug te worden vervangen of verwijderd en de vaarweg over 400 meter te worden verruimd. In 2020 start de MIRT-verkenning naar de structurele oplossing voor de verbinding ter hoogte van de Paddepoelsterbrug. Daarnaast is in 2019 gestart met het verwijderen van de oude brugdelen en het voorbereiden van het verbreden van het kanaal en het onderzoeken van een tijdelijke alternatieve verbinding.
MIRT-planuitwerking Gerrit Krolbrug: door wijziging van het bestuurlijk voorkeursalternatief en het ontbreken van diverse onderzoeken, wordt de MIRT-planuitwerking Gerrit Krolburg over gedaan. Om snelheid te behouden, wordt tegelijkertijd de voorbereiding realisatie opgestart.

Dit onderzoek kijkt in samenhang naar de Groningse bruggen, waarbij gezocht wordt naar een optimale situatie voor zowel de binnenvaart (zo min mogelijk beperkingen/bruggen) als een goede regionale en stedelijke ontsluiting, alsook een hoogwaardige (ruimtelijke) inpassing in het stedelijke gebied.

In februari 2018 hebben de provincie Groningen en Rijkswaterstaat een samenwerkingsovereenkomst vervanging Gerritkrolbrug ondertekend. Door de nieuwe afspraken zijn de afspraken uit de samenwerkingsovereenkomst niet meer aan de orde. In art. 8 van de overeenkomst is bepaald hoe te handelen bij beëindiging van de overeenkomst. Beëindiging loopt en vindt plaats conform deze afspraken.

Raakvlakken en ontwikkelingen Rijk

- Eindresultaat functionaliteit hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl
  Bij het realiseren van een vlot en betrouwbaar hoofdvaarwegennet hanteert het Rijk een indeling in vaarwegklasses. De eisen (functionaliteit) waaraan de vaarweg moet voldoen binnen een bepaalde klasse liggen vast in de Richtlijn Vaarwegen 2017. Deze richtlijn geeft inzicht in de afmetingen van het kanaal en de daarin liggende objecten (sluizen, aquaducten) of kruisende objecten (bruggen). De richtlijn wordt binnen Rijkwaterstaat als kader gehanteerd. De Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl is aangemerkt als een vaarweg van klasse Va.

  Het eindresultaat op functioneel gebied voor de Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl is (vastgelegd in Netwerkschakelplan 1 HLD): een vaarweg klasse Va (maatgevend Groot Rijnschip met een lengte van 110 meter, een breedte van 11,4 meter en een maximale diepgang van 3,5 meter).
  Er worden, gelet op het gebruik van de vaarweg (beroepsvaart, recreatievaart, zeevaart) vier trajecten onderscheiden met ieder hun functionaliteit.

  Voor traject 2 Gaarkeuken – Oostersluis zijn de functionele eisen:
  - Tweestrooksdoorvaart en waar mogelijk een symmetrisch onderwaterprofiel;
  - Een kanaal van minimaal 54 meter breed in rechtstand (in bochten met straal <1350 meter breder in verband met toeslag), voorzien van stalen remmingwerken klasse Va bij de kunstwerken, afmeervoorzieningen buiten het profiel van de vaarwater uitgevoerd in vrijstaande stalen meerpalen of langs de oever, natuurvriendelijke oevers (waar nodig stalen damwanden) met waar mogelijk een symmetrische profiel met een tweezijdige zijwindtoeslag passende binnen de huidige afmetingen van de bak, behorende bij een vaarweg gelegen in een landstreek;
  - Een vaarwegdiepte van 4,9 meter van het kanaal over de volle lengte gemeten vanaf maatgevende lage waterstand over een breedte van 22,8 in het midden van de vaarweg;
  - Een vaarwegdiepte verlopend van 4,9 meter naar 3,5 meter op het geladen kielvlak van het kanaal over de volle lengte gemeten vanaf maatgevende lage waterstand over een breedte van 45,6 meter in het midden van de vaarweg;
  - Als uitgangspunt vaste bruggen zonder middenpijler en met een doorvaarbreedte gelijk aan de vaarweg en een minimale doorvaarhoogte van 9,1 meter over de gehele breedte van de vaarweg gemeten vanaf maatgevende hoogwaterstand, waar nodig gecorrigeerd voor bodemdaling;
  - Beweegbare bruggen in uitvoering en afmeting minimaal in lijn met brug Dorkwerd met een doorvaartbreedte van het beweegbare deel over de gehele vaarweg van 54 meter en in geopende toestand een minimale doorvaarhoogte van minimaal 9,1 meter gemeten vanaf de maatgevende hoogwaterstand en op afstand bediend, waar nodig gecorrigeerd voor bodemdaling;

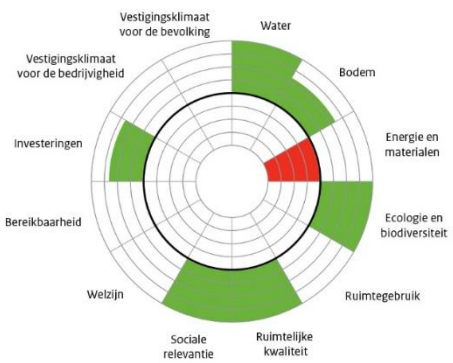
  - Sluis Oostersluis en Gaarkeuken voldoen na vervanging en/of optimalisatie op technische einde levensduur aan de kolklengtes en breedtes en drempeldieptes bij maatgevend laag water van klasse Va en de aanwezige capaciteitsvraag.

- Rapport 'Verbeteren veiligheid vaarweg Lemmer – Delfzijl'
  Naar aanleiding van het grote aantal incidenten op het water, aanvaringen van bruggen en bijna ongelukken heeft Rijkwaterstaat in 2018 het rapport 'Verbeteren veiligheid vaarweg Lemmer – Delfzijl' opgesteld op basis van gesprekken met vertegenwoordigers van de beroepsvaart (Schuttevaer) en de recreatievaart. Dit rapport is afgestemd met de provincie Groningen en Schuttevaer. Hierbij zijn de belangrijkste verbeterpunten: eenduidigheid, doorvaarbreedte en hoogte van de nog niet aangepakte bruggen. Bij het zoeken naar een technisch en nautisch haalbaar nieuw ontwerp zal hier ook aandacht voor moeten zijn.

- IA-sourcingstrategie en invoering bouwblokken
  Rijkswaterstaat kiest in het kader van de Rijkswaterstaat vernieuwings- en verjongingsopgave voor standaardisering van de Industriële Automatisering (IA). De standaardisering van de industriële automatisering op de HLD kan worden bereikt door inzet van zogenoemde Rijkswaterstaat brede 'bouwblokken'.

- Integrale inpassingsvisie HLD
  De integrale inpassingsvisie geeft het gewenste ruimtelijke streefbeeld van de drie kanalen die samen de HLD vormen en richt zich op de hele HLD inclusief de objecten en de oevers. Dit geldt ook daar waar op dit moment niet direct een investering voorzien is maar wel onderhoud. De integrale inpassingsvisie HLD is uitgangspunt voor de landschappelijke inpassing van de Busbaanbrug, ofwel deze bepaalt het esthetisch programma van eisen.

Duurzaamheid
De drie overheidslagen willen de impact op het klimaat zo klein mogelijk houden. Werken aan een duurzame leefomgeving is dan ook het fundament onder ons werk. Een gestructureerde manier om het gesprek aan te gaan over duurzame kansen, is de Omgevingswijzer. Dit instrument brengt vroegtijdig gezamenlijke doelen in beeld en laat zien wat de effecten zijn op de omgeving. Vervolgens laat de Omgevingswijzer zien hoe we met slimme combinaties duurzame resultaten kunnen behalen.



De Omgevingswijzer analyseert een project op 12 thema's, zoals ecologie, sociale relevantie en economie. Vanuit deze thema's worden verschillende duurzame oplossingen met elkaar in verband gebracht. De Omgevingswijzer laat zien welke oplossingen te combineren zijn.

Voor de aanlegprojecten op de HLD welke in het kader van MIRT of VenR worden uitgevoerd, wordt duurzaamheid volgens de uitgangspunten zoals vastgelegd in de handreiking Aanleg en Onderhoud ingevuld. Het verduurzamen van het onderhoud wordt in het kader van assetmanagement vormgegeven.

Afbeelding: omgevingswijzer (voorbeeld)

2.3 Stappenplan

0. Project Start Up
   In deze fase wordt het Plan Van Aanpak gedeeld met het projectteam en worden de ambtelijke opdrachtgevers betrokken bij vertaling hiervan door het projectteam. De PSU zal een veldbezoek bevatten.

   Deelresultaten
   - Delen van de verwachtingen en benodigde besluitvormingsinformatie.
   - Vertaling Plan van Aanpak in werkafspraken (organisatie, budget, risico's, beheersing, communicatie).

Het MIRT Onderzoek, met nadruk op factfinding

1. Basisdossier
   In deze fase worden (recente) onderzoeken, verkenningen en besluitdocumenten vanuit de verschillende overheden in kaart gebracht en gedeeld met de betrokken onderdelen. Zo heeft de gemeenteraad de afgelopen jaren stapsgewijs besluiten genomen over een bereikbaarheidsoplossing in het stadsdeel, wat resulteerde in een voorkeursvariant voor een nieuwe oeververbinding, ter vervanging van de bestaande busbaanbrug (raadsbesluit juni 2018). Ook wordt er momenteel een onderzoek gehouden naar een uitbreiding van het verkeerscirculatieplan naar het schaalniveau van de gehele stad en wordt de bereikbaarheid in de regio Groningen-Assen onderzocht (netwerkvisie).

   Deelresultaten
   - Maken gebiedsfoto: bij de gebiedsfoto wordt de bestaande situatie in kaart gebracht. Alle voor het ontwerp en bijbehorende kostenraming relevante aspecten worden in beeld gebracht (natura 2000 / EHS, monumenten (cultuurhistorie) en archeologische verwachtingskaart, ondergrondse obstakels (klic), bodemsoorten, bodemverontreinigingen, waterwingebieden, bestuurlijke grenzen, niet gesprongen explosieven, geothermische installaties en beschikbare luchtfoto's. Ook worden de grondposities in beeld gebracht (binnen 300m van het tracé) zodat inzicht wordt gekregen in het aantal eigenaren en de verwerfbaarheid.
   - Opstellen ruimtelijke analyse: verkennen van de huidige verbinding in de stedelijke context, waaronder ook het kwaliteitsniveau van het OV;
   - Opstellen afwegingskader: met daarin in ieder geval aandacht voor doelbereik, probleemoplossend vermogen, no go's/ onoverkomelijke belemmeringen (risico's), kosten (orde van grootte, o.b.v. een kentallenraming) en baten, draagvlak. Belangrijk aandachtspunt is het verkennen hoe de kwalitatieve waardering tot stand kan komen.
   - Opstellen stakeholdersanalyse: hierbij wordt gekeken naar de belangen, invloed, issues en wensen. Op basis van deze inventarisatie kan in beeld worden gebracht hoe de actoren het beste kunnen worden betrokken en welke wensen zo significant zij dat deze invloed hebben op het ontwerp en of de kostenraming. De stakeholderanalyse is input voor het formuleren van een participatieplan.
   - Opstellen Omgevingswijzer (Duurzaam GWW), daarbij wordt ook de handreiking ' Verduurzaming MIRT' bij betrokken.

   De stakeholderanalyse (met wensen en issues) en de gebiedsfoto zijn belangrijke input voor expert-ateliers, waarin de ontwerpen worden samengesteld en de belangrijkste milieuaspecten worden beoordeeld.

2. Ambities
   Vervolgens worden relevante beleidskaders en ambities vanuit de verschillende overheden verzameld. Het doel hiervan is om de bandbreedte van de oplossingsrichtingen in beeld te brengen. Voor de eerste twee stappen is ruim 4-5 maanden beschikbaar. Om in deze korte tijd deze stappen te kunnen uitvoeren zal een "Snelkookpan Situatie" moeten worden gecreëerd.

   De participatie krijgt in de Omgevingswet een nog
   Belangrijkere rol dan nu: samen met de omgeving de opgaven in de fysieke leefomgeving uitwerken. In deze fase verkennen partijen de wijze waarop de omgeving nadrukkelijk betrokken kan worden.

   Deel resultaten
   - Actualisatie gebiedsfoto
   - Toets beoordelingskader
   - Toets stakeholdersanalyse
   - Opstellen ambitieweb (Duurzaam GWW)

3. Uitvoering van aanvullende onderzoeken
   In deze fase wordt afstemming gezocht met de (nog) lopende gemeentelijke en regionale onderzoeken naar de wenselijkheid uitbreiding van het verkeerscirculatieplan (bepaalt de vraag of er auto's over een nieuwe oeververbinding komen), de onderzoeken naar de mobiliteit in de toekomst en de actualisering van de OV visie. Mogelijk zijn er op grond van stappen 1 en 2 nog nieuwe onderzoeken nodig.
   Dit is ook de fase waarin de mogelijke strategieën voor de marktbenadering aan bod kunnen komen. Ook de relatie met de nieuwe Omgevingswet, de consequenties van de uitspraak van de RvS over het Programma Aanpak Stikstof en de betekenis hiervan voor de te nemen planologische besluiten wordt verkend.
   Tenslotte zullen scenario's ten aanzien van de maakbaarheid van de oeververbinding in relatie tot de gebouwde en nog te bebouwen omgeving globaal verkend worden.

4. Vertaling naar onderzoeksvragen en oplossingsrichtingen met indicatie van het oplossend vermogen, de kosten, kansen, effecten en risico's
   Doel hiervan is om beter in beeld te krijgen welke oplossingen mogelijk zijn en wat de kosten en effecten (verkeerskundig, milieu, maatschappelijke kosten en baten) hiervan zijn. De informatie over deze oplossingsrichtingen moet geschikt zijn om een vergelijking te kunnen maken met de beschikbare informatie. Aan het eind van stap 4 moeten de oplossingen kunnen worden geprioriteerd.
   De laatste fase met de nadruk op bestuurlijke afweging en voorbereiding BO MIRT.

5. Vertaling resultaten in een concept Startbeslissing, ter voorbereiding op overdracht naar Rijkswaterstaat;
   In de laatste stap staat het formuleren van een aanpak voor de MIRT-verkenning centraal. De basis hiervoor vormt de samenvatting van de factfinding.

2.4 Planning

Voor bijeenkomsten van projectteam en de begeleidingscommissie komt een planning. De bijeenkomsten zullen plaatsvinden op projectteamdagen. Hiervoor is elke week een dagdeel beschikbaar en een projectteamlocatie met faciliteiten (vergaderzaal, werkplekken). Ook aan adviseurs wordt gevraagd om beschikbaar en aanwezig te zijn op bepaalde projectteamdagen.

Bij de momenten is bij 2, 4 en 5 komt het directeurenoverleg bij elkaar, gevolgd door een Stuurgroep bestaande uit de bestuurders.

- Delen van de verwachtingen en plan van aanpak vaststellen (BO MIRT 2019)
- Delen voortgang stappen 1 en 2: basisdossier en ambities
- Delen stappen 3 en 4 verdieping en vertaling
- Delen resultaten MIRT Onderzoek en vaststellen van de uitvoeringsagenda

			2020				2021			
	Q	4	1	2	3	4	1	2	3	4
0	**PSU/ projectplan**									
1	**Basisdossier**									
2	**Ambities**									
3	**Verdieping**									
4	**Vertaling**									
5	**Besluitvorming naar BO MIRT**									

Doorkijk
Uitgaande van een start in het eerste kwartaal van 2020, rekening houdend met risico's, is de planning op hoofdlijnen als volgt:

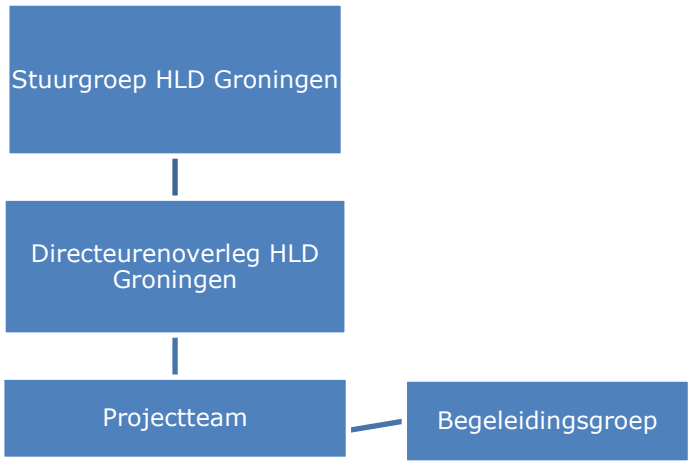
MIRT 0	Plan van aanpak onderzoek	gereed 2019- Q4
MIRT 1	Onderzoek	gereed 2021- Q3
MIRT 1	Startbeslissing Verkenning	gereed 2022- Q4
MIRT 2	Voorkeursbeslissing	gereed 2024-Q3
MIRT 3a	Projectbeslissing	gereed 2025-Q2
MIRT 3b	Uitvoeringbeslissing	gereed 2026- Q1
MIRT 4	Opleveringsbeslissing	gereed 2028-Q3

Tijdens de realisatie worden de kunstwerken getrapt of (ten dele) parallel in tijd aangelegd.

3 Organisatie

Het Rijk - het Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken (DGLM) van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) - is verantwoordelijk voor de besluitvorming omtrent het hoofdvaarwegennetwerk en heeft daarom de rol van opdrachtgever en bekostigende partij van de MIRT Verkenning. Gelet op het eigenaarschap van de huidige brug, de relatie met de bereikbaarheidsplannen en inpassing in de stedelijke omgeving voert de gemeente Groningen het onderzoek in aanloop naar de Verkenning uit in opdracht van het IenW/DGLM. Dit doet zij in nauwe samenwerking met RWS NN en de provincie Groningen.

Besluitvorming vindt plaats in een op te richten project specifieke stuurgroep voor het Groningse deel van de HLD. Daaraan voorafgaand vindt een Directeurenoverleg plaats. Een ambtelijke begeleidingscommissie adviseert over proces en inhoud. De gehele projectorganisatie is weergegeven in onderstaande figuur.



Stuurgroep
- HID a.i. Mieke Attema, Rijkswaterstaat Noord Nederland
- Gedeputeerde Graper-Koolwijk, provincie Groningen
- Wethouder Broeksma, gemeente Groningen

Directeurenoverleg
- Zjèf Budé, Rijkswaterstaat Noord Nederland
- Bas Krijgsheld, provincie Groningen
- Alfred Kazemier, gemeente Groningen

Projectteam
- Jeroen Engels, gemeente Groningen
- Jaap Mulder, provincie Groningen
- Jan Maarten Bakker, Rijkswaterstaat Noord Nederland

Begeleidingsgroep

- Marcel Meijer/ Robert Huigen, gemeente Groningen
- Provincie Groningen
- Diverse (naar gelang behoefte) Rijkswaterstaat Noord Nederland

Het projectteam wordt ondersteunt door de specialisten vanuit de drie organisaties, te denken van aan beleidsadviseur, ontwerper, technisch adviseur, jurist en communicatieadviseur.

4 Projectbeheersing

De projectbeheersing is erop gericht het projectresultaat te behalen (inclusief de daarbij behorende kwaliteitscriteria) binnen de gestelde tijd en binnen het afgesproken budget. Scope, tijd, geld en kwaliteit zijn daarom de centrale aspecten waarop de sturing van het project is gericht.

De volgende aspecten worden meegenomen:

Kwaliteit
Voor een MIRT onderzoek gelden geen standaard kwaliteitseisen. Wel wordt gebruik gemaakt van de kwaliteitseisen voor verkeerskundig onderzoek en ramingen (RWS).

Scope
Door het onderzoek op te delen in stappen en de deelproducten te bespreken binnen het DO en SG wordt de scope meerdere malen besproken met de opdrachtgevers. Daarnaast wordt er een begeleidingsgroep ingesteld om proces en inhoud te volgen en het projectteam van advies te voorzien.

Planning
Voor het bewaken en monitoren van de voortgang van het project wordt gebruik gemaakt van een planning en een teamagenda. De planning geeft aan wanneer de producten per fase gereed moeten zijn en wanneer participatiemomenten en stuurgroepbijeenkomsten plaatsvinden. De (project)teamagenda geeft het projectteam houvast voor het organiseren van afstemming tussen de projectteamleden over producten en de voorbereiding van participatie en stuurgroepbijeenkomsten.

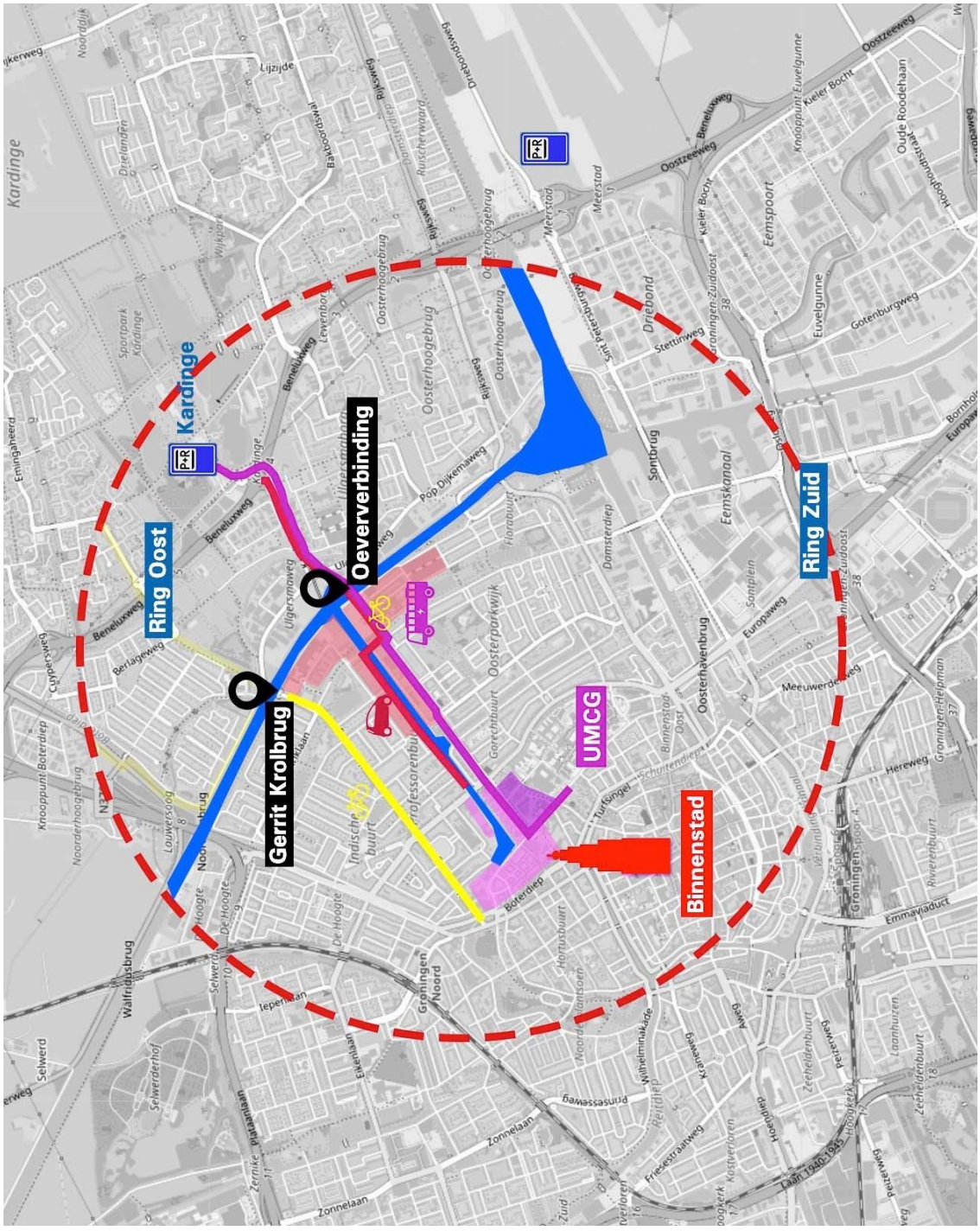
Budget
Voor het gehele project wordt een projectbudget vastgesteld. De uitgaven en uitbestedingen worden bijgehouden. Steeds wordt een vergelijking gemaakt met het beschikbare budget.
De kosten voor de ambtelijke inzet ten behoeve van het Onderzoek worden door de eigen organisaties gedragen.
Aanvullende kosten voor extra ondersteuning, expertise of onderzoek worden 50/50 gefinancierd door gemeente en RWS.

Raming

		Kosten in euro
0	**PSU/ projectplan**	p.m.
1	**Basisdossier**	25.000
2	**Ambities**	5.000
3	**Verdieping**	50.000
4	**Vertaling**	25.000
5	**Onvoorzien**	5.000
	Totaal	110.000

Managementinformatie
De aspecten kwaliteit, scope, planning en budget worden regelmatig gerapporteerd in de vorm van een voortgangsrapportage. Twee maandelijks zal dit rapport worden opgesteld en in het projectteam besproken.

Communicatie
Het MIRT onderzoek kent drie opdrachtgevers. Deze hebben eigen belangen en vertegenwoordigen een eigen achterban. Goede afspraken over communicatie en communicatie-uitingen zijn daarom belangrijk in de projectbeheersing. Er zal een apart communicatieplan worden opgesteld waarin afspraken worden gemaakt over interne en externe communicatie (communicatiemomenten, communicatiemiddelen en over de organisatie van de communicatie). Dit plan zal in het projectteam worden vastgesteld.

BIJLAGEN

A. Overzichtskaart