Van: Perry van Doorn
Verzonden: woensdag 3 maart 2021 10:10
Aan: Raadsgriffie
Onderwerp: Hoogwaterbescherming Horn/dijkverlaging Lateraal Kanaal zijde Roermond

Geachte leden van de griffie,

Bijgevoegd ontvangt u een brief van het college aan de gemeenteraad met informatie over hooogwaterbescherming Horn en dijkverlaging Lateraal Kanaal.

Verder zijn bijgevoegd: brieven van het college aan RWS, WL en relevante stukken van de ministers van infrastructuur en waterstaat en van binnenlandse zaken en koninkrijksrelaties.

Met vriendelijke groet,

Perry van Doorn
Adviseur ruimtelijke ontwikkeling / accountmanager bedrijven

Bezoekadres Leudalplein 1, 6093 HE Heythuysen
Postadres Postbus 3008, 6093 ZG Heythuysen
Aantal pagina's: 2

Gemeente **leudal**

De gemeenteraad

Ons kenmerk	LE2021UIT/0207	**Telefoonnummer**	**(0475) 85 90 00**
Uw kenmerk		**Fax**	**(0475) 85 99 22**
BSN nummer		**E-mail**	**info@leudal.nl**
Behandeld door	P.C.W. van Doorn	**Internet**	**www.leudal.nl**
		Datum	2 maart 2021
		Verzenddatum	02 MAART 2021
Onderwerp	informatie over Hoogwaterbescherming Horn		

Geachte raad,

Wij hebben u in het verleden meermaals geïnformeerd over de situatie ten aanzien van de hoogwaterbescherming te Horn.

Uw raad heeft onder meer uw zorgen uitgesproken over de plannen / het voornemen van de gemeente Roermond om de dijk langs het Lateraal Kanaal aan de Roermondse zijde over een lengte van 5 km te verlagen.

Belangrijke vraag is welke gevolgen dit heeft voor de gemeente Leudal, en in het bijzonder voor de bewoners van Horn en Haelen die wonen nabij het retentiegebied. Wij hebben uw en onze zorgen begin 2020 besproken met zowel de gemeente Roermond als Rijkswaterstaat.

Tijdens het overleg van 04 februari 2020 is afgesproken dat Rijkswaterstaat onderzoekt wat de effecten precies zijn en daarnaast zal uitwerken wat de juridische consequenties zijn van het weliswaar minder frequent volstromen van het LKW noord (retentiegebied Horn) maar het met enkele centimeters toenemen van de waterstanden, bij sommige, zeer zelden voorkomende waterafvoeren.

Rijkswaterstaat heeft tijdens dit overleg ook aangegeven dat het in dat kader goed is om te onderzoeken of er andere ontwikkelingen in de omgeving zijn waar in het kader van dit project een positieve bijdrage aan geleverd kan worden.

Opmerking n.a.v. het bovenstaande: bijvoorbeeld de waterstandsverlaging die wordt bereikt door maatregelen die op dit moment in Neer-Hanssum worden uitgevoerd, mag natuurlijk niet (deels) teniet worden gedaan door de gewenste ontwikkeling bij het Lateraal Kanaal.

Nadien is het, ondanks meerdere pogingen onzerzijds, stil gebleven bij Rijkswaterstaat, tot medio december 2020 en het interview van wethouder Martens in Dagblad De Limburger. Daarna ontvingen wij van de directeur Netwerkontwikkeling Rijkswaterstaat Zuid-Nederland de bijgevoegde reactie (bijlage 1).

Gemeente **leudal**

Ook werd de wethouder (weer) uitgenodigd voor bestuurlijk overleg. Dit overleg heeft op maandag 11 januari 2021 plaatsgevonden. Tijdens dit overleg is ook gesproken over de verlaging van de dam Lateraal Kanaal. Inhoudelijk heeft dit niet tot nieuwe inzichten geleid. Het is wel van belang dit overleg te vermelden, want tijdens het overleg is afgesproken dat de bestuurders vanaf heden in beginsel elke twee maanden bij elkaar komen en dit onderwerp zal worden besproken.

Er is begrip voor de problemen in Leudal. En ook dat de negatieve gevolgen opgevangen moeten worden. Mogelijk door aanpassing door van de inlaat in "onze" dijk van het Lateraal Kanaal.

Wij hebben er ook (nogmaals) op gewezen dat er nu geen bescherming is voor de inwoners van Horn en Haelen die aan het retentie bekken wonen.

Het leek ons goed dat om uw raad te informeren over de brief van Rijkswaterstaat en het feit dat er een bestuurlijk overleg is geweest en dat dit nu een permanent karakter heeft gekregen.

Ter ondersteuning van het gemeentelijke standpunt is er tevens een brief verzonden naar Rijkswaterstaat met een afschrift aan Waterschap Limburg, waarin wij wijzen op de verantwoordelijkheid die RWS heeft als het gaat om hoogwaterbescherming in het algemeen en in het bijzonder in Horn (bijlage 2).

Tenslotte delen wij nog mee dat de minister en staatssecretaris van infrastructuur en waterstaat en de minister van binnenlandse zaken en koninkrijksrelaties de Kamer per brief van 26 november 2020 hebben geïnformeerd over stand van zaken van het Meerjaren Programma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT).

In deze stukken is ook het plan van Roermond inmiddels als project opgenomen.
De relevante documenten zijn bijgevoegd (bijlage 3).

Hoogachtend,
BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN LEUDAL

De secretaris,	De burgemeester,
mr. drs. J.J.Th.L. Geraedts	D.H. Schmalschläger

Bijlage(n)
1. brief van RWS
2. brieven aan RWS en WL
3. brief van de ministers van I&W en BiZa met bijlagen

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Retouradres: Rijkswaterstaat | Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

RWS BEDRIJFSVERTROUWELIJK
gemeente Leudal
dhr. R.M.J. Martens
Leudalplein 1
6093 ZG Heythuysen

Rijkswaterstaat Zuid-Nederland
Rijkswaterstaat Zuid-Nederland

Avenue Ceramique 125
6221 KV MAASTRICHT
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 088 7974150
F 088 7974151
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon
Klaartje Giesberts
adviseur rivierkunde

T 06-53210494
klaartje.giesberts@rws.nl

Ons kenmerk
RWS-2020/57307

Uw kenmerk
-

Bijlage(n)
-

Datum 17 december 2020
Onderwerp Dam Lateraalkanaal

Geachte heer Martens,

Naar aanleiding van het gespreksverslag van het overleg van 4 februari 2020 heeft u aangegeven behoefte te hebben aan meer duidelijkheid over de effecten van de beoogde verlaging van de dam langs het Lateraalkanaal op de waterstanden in het noordelijke retentiebekken.

Het verlagen van dam is een vergunningsplichtige activiteit in het kader van de Waterwet. Hierbij wordt getoetst aan de Beleidslijn Grote Rivieren en het Rivierkundig Beoordelingskader. Deze schrijven voor dat een activiteit in het rivierbed geen waterstandsverhoging mag veroorzaken in de as van de rivier. Buiten de as van de rivier mogen wel waterstandsverhogingen optreden, echter deze moeten geminimaliseerd worden via optimalisatie van de rivierverruiming (in dit geval de damverlaging) en schade bij derden moet worden voorkomen of gecompenseerd. Dit kan in de vorm van maatwerkbescherming, bijvoorbeeld een lokaal verhoogde waterkering of via financiële compensatie.
Dit alles is de verantwoordelijkheid van de partij die de damverlaging uitvoert. Rijkswaterstaat ziet toe op de naleving van de regels.

In het overleg is aangegeven dat Rijkswaterstaat wel kan helpen om de negatieve effecten van de damverlaging te minimaliseren. Dit kan worden bereikt door het optimaliseren van de inlaatdrempel van het retentiebekken. Door deze te verhogen, verlagen verbreden of versmallen kan de uiteindelijke waterhoogte in het bekken worden gestuurd.
Naar deze optimale dimensionering van de inlaat zal door Rijkswaterstaat nog nader onderzoek worden gedaan.

Ik hoop hiermee uw vragen voldoende te hebben beantwoord en de onduidelijkheid te hebben weggenomen.

Met vriendelijke groet,

Directeur Netwerkontwikkeling Rijkswaterstaat Zuid-Nederland

mw. drs. K.M.A. Weustink

Bezoekadres Leudalplein 1, 6093 HE Heythuysen
Postadres Postbus 3008, 6093 ZG Heythuysen
Aantal pagina's: 3

Gemeente **leudal**

Rijkswaterstaat Zuid-Nederland
t.a.v. de directeur Netwerkontwikkeling, mevrouw K.M.A. Weustink
Postbus 25
6200MA MAASTRICHT

Ons kenmerk	LE2021UIT/0208	**Telefoonnummer**	**(0475) 85 90 00**
Uw kenmerk		**Fax**	**(0475) 85 99 22**
BSN nummer		**E-mail**	**info@leudal.nl**
Behandeld door	P.C.W. van Doorn	**Internet**	**www.leudal.nl**
		Datum	2 maart 2021
		Verzenddatum	02 MAART 2021
Onderwerp	Hoogwaterbescherming Horn		

Geachte mevrouw Weustink,

Op 13 september 2019 hebben wij Rijkswaterstaat, Zuid- Nederland een brief gestuurd over de hoogwaterveiligheid van Horn. Wij vroegen u als verantwoordelijke voor de waterveiligheid, hoe u de bewoners van Horn deze waterveiligheid voor zowel de korte of lange termijn kan garanderen. Op deze brief volgde geen schriftelijke reactie van uw zijde, maar er heeft op 20 december 2019 wel (ambtelijk) overleg plaatsgevonden tussen RWS, Waterschap Limburg (WL) en de gemeente.

Voordat wordt ingegaan op dat overleg, eerst nog een blik naar het verleden.

De achtergrond
Na de hoogwatergolven van 1993 en 1995 zijn er diverse maatregelen genomen om de bewoners in de directe omgeving van de Maas beter te beschermen tegen hoogwatergolven. Wij hebben als gemeente (de voormalige gemeente Haelen) in eerste instantie maatregelen genomen door bij hoogwater zandzakken (bigbags) in te zetten. Later is gekozen voor een meer robuuste maatregel en is een fundering aangebracht, waarop zogenaamde legioblokken kunnen worden geplaatst ter bescherming tegen hoogwatergolven.

Afspraak legioblokken
Afspraak was dat Waterschap Limburg de legioblokken voorlopig bij hoogwater zou gaan inzetten (brief van 1 augustus 2006, na bestuurlijk overleg van 3 mei 2006). RWS heeft de legioblokken overigens overgenomen van de gemeente, om ze t.z.t. in te zetten bij de verhoging van de inlaatconstructie in de dijk van het Lateraal kanaal.

De werkelijk situatie
De praktijk was echter anders, omdat WL vervolgens aangaf dat ze de blokken als van onvoldoende kwaliteit beschouwde en ze niet zou gaan gebruiken bij hoogwater. Niet alleen werd zo niet volgens afspraak gehandeld, er is evenmin actie ondernomen om Horn bij evt. hoogwater op een andere manier te beschermen. De verantwoordelijkheid kwam / bleef daardoor, volgens ons, onterecht bij de gemeente. De gemeente heeft de blokken vervolgens bij een derde partij opgeslagen en met deze partij een waakvlamcontract afgesloten.
De kernen Buggenum en Neer zijn vervolgens voorzien van een (hogere) dijk, terwijl bij Horn (mede op verzoek van de bewoners) besloten werd om geen dijk langs het dorp te leggen, maar om alleen de bestaande dijk langs het Lateraal Kanaal te verbreden en verhogen (in

Gemeente **leudal**

2003).

Gebied Horn
Het gebied bij Horn heeft een retentiefunctie, daarom is in de dijk een inlaatconstructie aangebracht. De uitgevoerde dijkverhoging in 2003 zorgde zeker voor een betere bescherming van de kern Horn. Het was echter een tijdelijke stap, want die bescherming zou nog beter worden als de inlaat de definitieve hoogte zou krijgen. Dit zou naar verwachting rond 2015 worden gerealiseerd. Maar door de retentiefunctie van het gebied, zal Horn nooit bescherming krijgen als de overige gebieden langs de Maas

Planning niet gehaald
Inmiddels is in 2020 duidelijk dat de verhoging van de inlaat niet is gerealiseerd en ook dat deze laatste stap niet binnen enkele jaren te verwachten is.
Het overleg van 20 december 2019 en het vervolg.

Overleg 20 december 2019
Na onze brief van 13 september 2019 hebben wij samen met WL op 20 december 2019 om tafel gezeten om de situatie te bespreken. Namens RWS waren de heren G. Claassens en M. van der Zijp aanwezig.

Verantwoordelijkheid voor bescherming tegen hoogwater
Tijdens en na het gesprek werd (nogmaals) duidelijk dat de dijk langs het Lateraal Kanaal geen primaire waterkering is, waardoor WL geen taak voor zich ziet weggelegd. RWS heeft een dijk gerealiseerd (via De Maaswerken) en is daarmee 'klaar', uitgezonderd de nog geplande verhoging van de inlaatconstructie.

Conclusie
Kortom, het gesprek heeft ook mondeling niet de reactie opgeleverd waar wij in onze brief van 13 september 2019 om vroegen.

Stand van zaken legioblokken
Inmiddels is duidelijk dat de legioblokken in de huidige situatie en met de huidige inlaathoogte, mogelijk technisch nog zullen voldoen om de bewoners van de Kemp (Horn) en Broekweg (Haelen). Dit is zeker niet meer het geval als de inlaatconstructie de definitieve hoogte krijgt.

Worden de legioblokken inderdaad gebruikt voor deze inlaatconstructie is er hoe dan ook een andere oplossing nodig om de bewoners rond het retentiegebied te beschermen.
Wij zijn van mening dat wij voor deze taak niet aan de lat staan. RWS dient de waterveiligheid te garanderen.

Gevolgen en ontwikkelingen
Het uitblijven van de definitieve hoogte van de inlaatconstructie zorgt er voor dat de verbetering hoogwaterbescherming van de bewoners langer op zich laat wachten.
Dit klemt des te meer, nu er bijvoorbeeld sprake is van het structureel verhogen van het waterpeil peil van de Maas (als gevolg van onder meer klimatologische ontwikkelingen) en er plannen zijn om de dijk langs het Lateraal Kanaal aan de Roermondse zijde te verwijderen over een lengte van circa 5 kilometer.

Wij vragen ons af welke gevolgen deze ontwikkelingen hebben voor de hoogwaterbescherming van de bewoners rond het retentiegebied rond Horn.

Concluderend stellen wij het volgende
1. RWS is **de** partij om de bewoners rond het retentiegebied te beschermen tegen hoogwater en wij verzoeken u dan ook aan te geven welke (eerder voorgenomen) maatregelen u hiervoor gaan nemen en op welke termijn dit zal gaan plaatsvinden.

Wij verwachten uiterlijk 1 april 2021 een reactie van u te ontvangen.

Gemeente **leudal**

Vanzelfsprekend is het mogelijk dat er in de komende periode sprake is van een hoogwatergolf, en zelfs zodanig dat er schade ontstaat voor de omwonenden van en eigenaren van gronden in het retentiegebied in Horn.

In dat geval gaan wij er van uit dat RWS de schade die door de hoogwatergolf is ontstaan bij de omwonenden van en eigenaren in het retentiegebied te Horn, geheel zal vergoeden.

Hoogachtend,
BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN LEUDAL

De secretaris,	De burgemeester,
mr. drs. J.J.Th.L. Geraedts	D.H. Schmalschläger

Bezoekadres Leudalplein 1, 6093 HE Heythuysen
Postadres Postbus 3008, 6093 ZG Heythuysen
Aantal pagina's: 1

Gemeente **leudal**

Waterschap Limburg
De heer P.F.C.W. van der Broeck
Postbus 2207
6040 CC ROERMOND

Ons kenmerk	LE2021UIT/0209	**Telefoonnummer**	**(0475) 85 90 00**
Uw kenmerk		**Fax**	**(0475) 85 99 22**
BSN nummer		**E-mail**	**info@leudal.nl**
Behandeld door	P.C.W. van Doorn	**Internet**	**www.leudal.nl**
		Datum	2 maart 2021
		Verzenddatum	0 2 MAART 2021
Onderwerp	Hoogwaterbescherming Horn		

Geachte heer Van der Broeck,

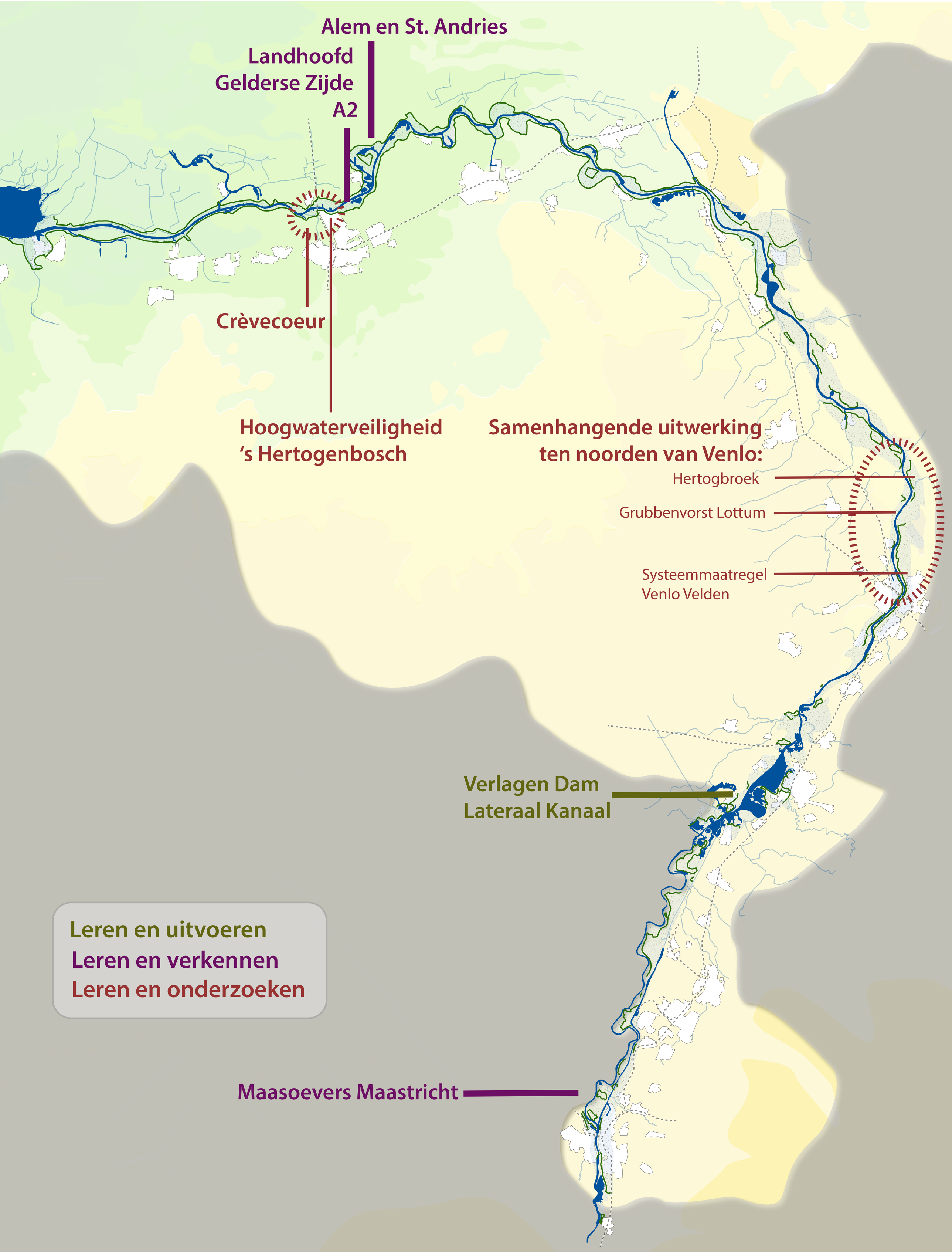
Waterschap Limburg is intensief betrokken bij de realisatie van maatregelen ter bescherming tegen hoogwatergolven van de Maas. U voert deze maatregelen uit in opdracht van Rijkswaterstaat.

Graag informeren wij u daarom over de bijgevoegde brief die wij gestuurd hebben naar Rijkswaterstaat, waarin wij RWS vragen de verantwoordelijkheid te nemen om de bewoners in onze gemeente, en in het bijzonder rond het retentiegebied te Horn te beschermen tegen hoogwater.

Hoogachtend,
BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN LEUDAL

De secretaris,	De burgemeester,
mr. drs. J.J.Th.L. Geraedts	D.H. Schmalschläger

Bijlage(n)
Brief **van 9 februari 2021** aan Rijkswaterstaat

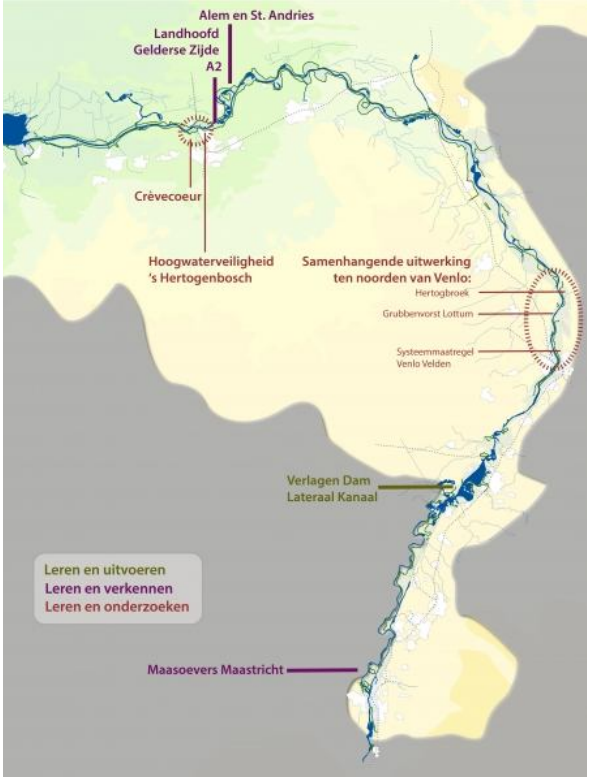


Leren en uitvoeren
Leren en verkennen
Leren en onderzoeken

Groen licht voor IRM-pilots langs de Maas

Publicatiedatum: 30 november 2020

Tijdens het BO-MIRT op 25 november jl. is overeenstemming bereikt over de start van 6 IRM-pilotprojecten langs de Maas en een bijbehorend investeringsvolume van ongeveer €7 miljoen van Rijk en regio samen. De pilotprojecten leveren op korte termijn noties en lessen die behulpzaam zijn bij de verdere ontwikkeling van de IRM-werkwijze. Hierin wordt uitgewerkt hoe de verschillende overheden en belanghebbenden kunnen samenwerken om de integrale opgaven daadwerkelijk te kunnen realiseren.



De volgende projecten langs de Maas krijgen het 'stempel' IRM-pilot:

- Maasoevers Maastricht
- Verlagen Dam Lateraal Kanaal (ter hoogte van Roermond)
- Samenhangende uitwerking ten noorden van Venlo
- Alem en fort Sint Andries
- Afweging doorstroombaar maken landhoofd Gelderse zijde A2
- Hoogwaterveiligheid 's-Hertogenbosch, Crèvecoeur

Leervragen

Bij elk pilotproject is expliciet gemaakt welke leervragen in het project centraal staan. Zo wordt in het project Maasoevers Maastricht bijvoorbeeld gekeken naar een integrale benadering van nautische veiligheid en naar de wijze waarop omgegaan kan worden met het faseverschil in het oplossen van diverse opgaven. In de pilot Alem en Sint Andries staat een leervraag van heel andere orde centraal, namelijk het vormgeven aan een integrale gebiedsontwikkeling waarbij een private partij vroeg betrokken is.

Stapsgewijze aanpak

"De keuze voor de IRM-pilots langs de Maas is niet over een nacht ijs gegaan", aldus Koos Beurskens. "Om tot dit besluit te komen hebben we in zeer korte tijd een selectieproces doorlopen. Allereerst hebben we als Maaspartners een longlist van projecten opgesteld en met elkaar besproken wat de checklist zou moeten zijn om tot een keuze te komen. Vervolgens zijn alle projecten op de longlist langs deze 'meetlat' gelegd en zo is de shortlist ontstaan die op 25 november is besproken met de minister."

Aanleiding en achtergrond

Concrete aanleiding om aan de slag te gaan met een voorstel voor IRM pilots langs de Maas vormde de Kamerbrief van minister van Nieuwenhuizen van 15 juni jl. Daarin kondigde ze aan dat ook langs de Maas sprake is van kansen voor IRM-pilots. Om een start te kunnen maken met pilotprojecten – parallel aan de ontwikkeling van het programma IRM – heeft ze bij de Voorjaarsnota een deel van de IRM-middelen op het Deltafonds naar voren gehaald.

Meer informatie

Wie meer wil weten over de IRM pilots langs de Maas kan contact opnemen met Koos Beurskens, programmamanager Deltaprogramma Maas.

Downloads:

- kaartbeeld met IRM-pilots langs de Maas
- brief van de minister aan de Tweede Kamer over de Bestuurlijke Overleggen MIRT van 25 en 26 november 2020 (zie pagina 25 en 26) en de bijbehorende bijlage met afspraken.

Overige berichten

Samen bouwen aan de Maas
Publicatiedatum: 30 november 2020

Natuurlijke Grensmaas wint 't Zonnetje
Publicatiedatum: 30 november 2020

Samen naar het rivierengebied van de toekomst: doe ook mee
Publicatiedatum: 30 november 2020

Samen bouwen aan de toekomst van de rivieren, zo komt het Programma onder de Omgevingswet voor Integraal Riviermanagement tot stand. Dat samen bouwen doen...
Lees meer

Ieder jaar reikt de deltacommissaris op het nationaal Deltacongres het Zonnetje uit, de prijs voor een aansprekend project dat een lichtend voorbeeld kan...
Lees meer

Om de integrale aanpak voor het rivierengebied te benadrukken en verder uit te breiden heeft Peter Smit als voorzitter van de Stuurgroep Deltaprogramma...
Lees meer

Privacyverklaring Proclaimer Responsible disclosure

DELTAPROGRAMMA
Maas

Verlaging dam Lateraalkanaal Roermond

Waterveiligheid vergroten én ontwikkelperspectief Maasplassengebied creëren

Tussen Linne en Buggenum ligt het Lateraalkanaal met aan de oostelijke zijde – tussen het kanaal en de Maasplassen - een dam. Deze dam is in het verleden ontstaan omdat men bij het uitgraven van het kanaal de grond kwijt moest.
De dam heeft geen waterkerende functie. Verlaging en herinrichting van de dam biedt enorme kansen en mogelijkheden, zowel voor de hoogwaterveiligheid van de stad Roermond als voor de toeristische en recreatieve doorontwikkeling van het aanliggende Maasplassengebied.

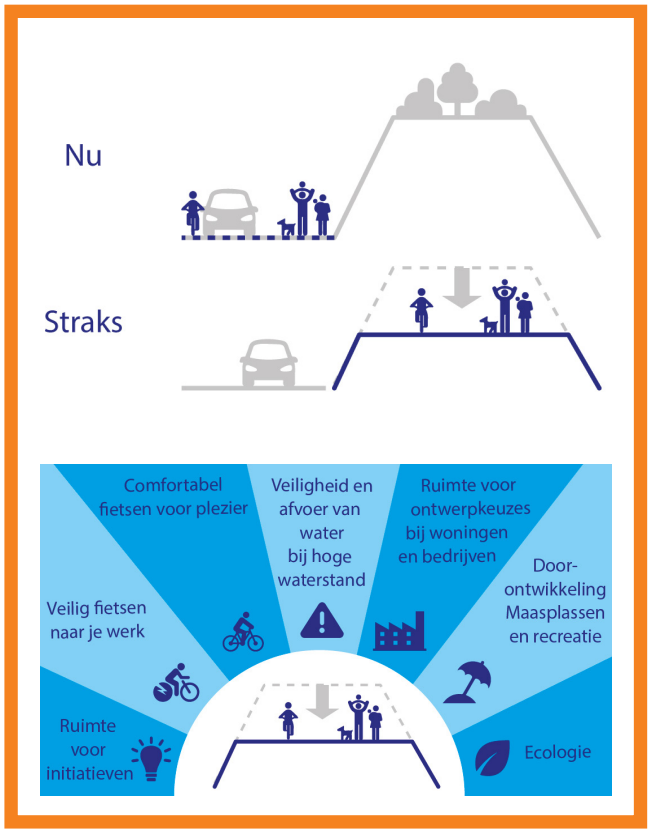


Foto: Michel Hensen - binnenvaartinbeeld.com

Toerisme, recreatie en meer

De Roermondse Maasplassen zijn een toeristisch-recreatieve trekpleister van formaat. Daar horen voorzieningen bij als horeca, verblijf, strand- en sportbeleving. Maar ook wonen op en aan het water, bedrijvigheid en overslag vragen om ontwikkelperspectief. De mogelijkheden hiervoor zijn op dit moment beperkt, zeker voor initiatieven die niet direct als 'riviergebonden' beoordeeld worden. Om ontwikkelingen in het gebied te realiseren en daarbij de kracht van water en de Maas te benutten is meer ontwerpvrijheid noodzakelijk.

Samen borgen van waterbergend vermogen

Omdat de Maas ook in de toekomst ruimte nodig heeft om veilig water te kunnen bergen en afvoeren, zijn ontwikkelingen in het waterbergend bed alleen mogelijk als sprake is van compensatie (artikel 6E BGR). Voor veel initiatieven is het realiseren van de benodigde compensatie voor het eigen initiatief niet haalbaar. Maar door de krachten te bundelen en samen één grote maatregel te realiseren – namelijk het verlagen van de dam – krijgen ondernemers kansen om initiatieven te nemen die anders niet mogelijk zijn.

Dubbele veiligheid

Verlaging van de dam en het creëren van drie doorstroomopeningen zorgt ervoor dat bij hoogwatersituaties het water niet alleen via de Maas, maar ook door het kanaal kan wegstromen met als gevolg dat de waterstand bij Roermond fors wordt verlaagd en de hoogwaterveiligheid van het gebied verhoogd. Door op de verlaagde dam een vrij liggende fietsverbinding te realiseren wordt bovendien een gevaarlijke verbinding tussen Osen en de Noordplas via de Kanaaldijk Oost vervangen door een veilige fietsroute met een prachtig uitzicht op de Maasplassen en het omliggend gebied. De Maasplassen en haar attracties worden daarmee beleefbaar en veilig bereikbaar.

Millimeterfonds

Ondernemers worden via een compensatieregeling partner en betalen mee aan de maatregel om ruimte te krijgen voor hun eigen initiatief. Omdat de maatregel meer ontwikkelruimte creëert dan naar verwachting op de korte termijn wordt ingevuld, ontstaat een 'millimeterbank'. Met dit instrument blijven ook toekomstige ontwikkelingen mogelijk.

Investering met hoog rendement

De winst voor de waterstand varieert per normgolf en loopt op tot plaatselijk 15 cm. Met een geraamde investering van circa 5 miljoen euro is daarmee een relatief goedkope maatregel in beeld. Bovendien geeft deze maatregel iedere dag meerwaarde, niet alleen bij hoogwater. Daarom is er regionale cofinanciering beschikbaar en gaan ondernemers bijdragen via de compensatieregeling. De Maasplassen Roermond vragen om deze volgende stap in ontwikkeling; verlaging van de dam maakt het mogelijk!

Stand van zaken

Gemeente Roermond is trekker van het project. Zij werkt nauw samen met Rijkswaterstaat, Provincie Limburg en Waterschap Limburg. De afgelopen jaren zijn de mogelijkheden in kaart gebracht, zijn technische vragen verhelderd en zijn de kosten geraamd. De insteek is om in 2020 de benodigde financiële middelen bijeen te krijgen en met partijen tot overeenstemming te komen wat betreft realisatie.

Meer informatie?

Voor meer informatie kan je contact opnemen Rob Vrolijks, procesregisseur namens de samenwerkende partijen.
Hij is bereikbaar via telefoonnummer 076 – 53 398 50 of via het mailadres info@vrolijks.nl.

gemeente **Roermond**

waterschap limburg

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

provincie limburg

Drie unieke kenmerken

1. De verlaging van de dam langs het Lateraalkanaal is een unieke kans om een forse waterstandsdaling te realiseren bij de stad Roermond.
2. Door tegelijkertijd een fietspad op de dam te realiseren zal de maatregel direct vanaf het begin zijn toegevoegde waarde bewijzen. Elke dag weer.
3. De maatregel wordt mede betaald door ondernemers in het gebied via het zogenaamde 'millimeterfonds'.

Binnen het Deltaprogramma Maas werken de aan de Maas gelegen provincies, waterschappen, gemeenten, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat samen aan een Maasgebied dat nu en in de toekomst veilig en aantrekkelijk is, met een sterke economie en ecologie. Een gebied waar we de komende generaties veilig en met heel veel plezier kunnen wonen, werken en recreëren.

Langs de Maas werken we met een voortrollend programma. De vereiste waterveiligheid komt in deze gebieden tot stand door de combinatie van rivierverruiming, dijkversterking en gebiedsontwikkeling. Verlaging Dam Lateraalkanaal is één van de (beoogde) projecten.

Verlaging Dam Lateraalkanaal

- Dijkversterking
- Dijkverlegging
- **Rivierverruiming**
- Waterberging
- **Gebiedsontwikkeling**
- **Stedelijke ontwikkeling**

Onderzoek Verkenning **Planuitwerking** Realisatie

juli 2020

Gezocht: pilotprojecten Integraal Riviermanagement

Publicatiedatum: 13 oktober 2020

In de Voorjaarsnota 2020 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat een deel van de IRM-middelen uit het Deltafonds naar voren gehaald. Als gevolg van deze verschuiving kan al in 2020 – parallel aan de ontwikkeling van het programma IRM – gestart worden met een aantal pilotprojecten. Ook langs de Maas!

Groslijst mogelijke pilots

De afgelopen jaren zijn langs de Maas verschillende initiatieven tot ontwikkeling gekomen die toewerken naar formele besluiten en mogelijk geschikt zijn als IRM-pilots. We denken hierbij bijvoorbeeld aan initiatieven als de rivierverruiming bij Alem en de verlaging van de dam van het Lateraalkanaal bij Roermond. Deze en vergelijkbare initiatieven langs de Maas zijn de afgelopen periode door de Maaspartners op een groslijst geplaatst.

Geschiktheid

Op dit moment wordt gekeken welke projecten echt geschikt zijn om het stempel ‘IRM-pilot’ te krijgen. Daarvoor is het belangrijk dat het project urgent is, een bestuurlijk trekker heeft en alles in gereedheid heeft voor een snelle start. Maar ook dat het project nader invulling geeft aan de leervragen vanuit IRM, bijvoorbeeld op het gebied van integratie van opgaven of verbetering van het afstemmingsproces.

Besluitvorming

Het Rijk legt haar aandeel voor financiële investeringen in integrale projecten met een nationale betekenis vast in het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). De besluitvorming over concete opgaven, programma’s en projecten vindt jaarlijks plaats in het Bestuurlijk Overleg MIRT (BO-MIRT). Besluitvorming over de IRM-pilotprojecten langs de Maas staat geagendeerd voor het komende BO-MIRT op 25 november a.s..

Meer informatie

Voor meer informatie over IRM-pilotprojecten langs de Maas kan je terecht bij Koos Beurskens, programmamanager Deltaprogramma Maas.

Overige berichten

Beleidsuitwerking vervallen status winterbed
Publicatiedatum: 13 oktober 2020
Voor de zomer hebben Maaspartijen, de deltacommissaris en de minister van I&W met elkaar afgesproken dat – zodra een dijk aan de huidige norm...
Lees meer

Advies deltacommissaris over Limburgse waterveiligheid
Publicatiedatum: 13 oktober 2020
De samenwerkende partners langs de Maas hebben eind 2019 een adviesaanvraag ingediend bij de deltacommissaris over de waterveiligheidsnormen in de Maasvallei....
Lees meer

Verbrede klankbordgroep Maas van start
Publicatiedatum: 13 oktober 2020
Op 30 september heeft de eerste bijeenkomst plaatsgevonden van de klankbordgroep Maas in verbrede samenstelling en met een nieuwe opzet met meer ruimte...
Lees meer

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-2020/236124

Bijlage(n)

8

Datum	26 november 2020
Betreft	Bestuurlijke Overleggen MIRT 25 en 26 november 2020, voortgang MIRT, moties en toezeggingen

Geachte voorzitter,

Op 25 en 26 november 2020 hebben de Bestuurlijke Overleggen MIRT plaatsgevonden. Met deze brief melden wij u per regio wat besloten is en informeren wij u over de voortgang van lopende projecten. In de bijlagen zijn de integrale besluiten van de Bestuurlijke Overleggen opgenomen en, voor zover deze al niet in deze brief zijn aangegeven, de stand van zaken met betrekking tot moties van uw Kamer alsmede toezeggingen.

De afspraken in de Bestuurlijke Overleggen zijn gemaakt tegen de achtergrond van een aantal ontwikkelingen. Zo is de verwachting dat de mobiliteit per saldo blijft groeien. Uit het meest recente mobiliteitsbeeld van het Kennisinstituut Mobiliteit (KIM) blijkt dat we straks méér gebruik maken van de (water)wegen, het spoor, het openbaar vervoer en de fietsinfrastructuur. We werken als gevolg van COVID-19 weliswaar meer thuis, een ontwikkeling die we stimuleren. Daartegenover staan factoren die zorgen voor een sterke toename van mobiliteit, zoals de bevolkingsgroei en woningbouw. Het is dus van groot belang om te blijven investeren in infrastructuur, in een veilig en robuust mobiliteitsnetwerk en innovatie.

Daarnaast ontbreekt de financiële bewegingsruimte om alle knelpunten aan te pakken. De kosten voor instandhouding nemen de komende jaren toe. Aan het eind van het jaar zal uw Kamer geïnformeerd worden over de budgetbehoefte voor instandhouding. Naast de middelen die in de begroting zijn vrijgemaakt en naar voren zijn gehaald is met de minister van Financiën besloten om € 700 miljoen voor het beheer en onderhoud van wegen, vaarwegen en watersystemen te versnellen. Ook wordt voor spoor € 90 miljoen voor beheer en onderhoud bestemd voor risico’s die zich in de jaren 2020-2025 voor kunnen gaan doen.

Ook is er sprake van forse kostenstijgingen bij lopende projecten. Deze kostenstijgingen moeten worden opgevangen om te voorkomen dat deze projecten vertragen. De realisatie van deze projecten is nodig om de verwachte mobiliteitsgroei te kunnen accommoderen. We hebben dit najaar investeringsbeslissingen genomen voor de meest urgente knelpunten ten laste van

het Infrastructuurfonds met een totale omvang van ca. € 1,5 miljard. Daarnaast zijn er besluiten genomen over de inzet van de resterende middelen uit het Regeerakkoord.

Het kabinet heeft besloten tot oprichting van het Nationaal Groeifonds. Infrastructuur is één van de drie pijlers van het Nationaal Groeifonds die bijdraagt aan economische groei en welvaart op de langere termijn. Met het Nationaal Groeifonds wil het kabinet daarom investeren in infrastructuurprojecten. Het gaat om opgaven die zich richten op maatschappelijke transities en die een schaalsprong in infrastructuur mogelijk maken. Bijvoorbeeld op de plekken waar veel woningen (moeten) worden gebouwd, rond en tussen grote steden en (lucht)havens en in verbinding met alle landsdelen en onze buurlanden. Maar ook de opgave om te komen tot het verknopen van modaliteiten en ontvlechten van personen en goederenvervoer, alsmede het faciliteren van een modal shift. Kansen hiervoor zijn breed aanwezig in verschillende regio's. Besluitvorming over de eerste tranche vindt naar verwachting in het voorjaar plaats.

Bestuurlijk Overleg MIRT en voortgang programma's en projecten Noordwest-Nederland

In het Bestuurlijk Overleg MIRT Noordwest-Nederland is gesproken over het breed gedragen gezamenlijk beeld van de opgaven in dit gebied en de grote uitdagingen om deze opgaven op kortere en langere termijn te realiseren. Bij het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid is het MIRT-onderzoek Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (ZWASH) afgerond en is gesproken over het vervolg. Daarnaast is de voortgang besproken van het MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area, is afgesproken te starten met een MIRT-verkenning A27 knooppunt Eemnes-Almere en zijn (financiële) afspraken gemaakt over de herontwikkeling van station Amsterdam Lelylaan. Voor de Verstedelijkingsstrategie MRA zijn nadere afspraken gemaakt over de evenwichtige ontwikkeling van de polycentrische metropoolregio tot 2030, onder meer waar het gaat om versnelling van de woningbouw en daarvoor noodzakelijk randvoorwaarden. Bij het programma U Ned is het MIRT-onderzoek Wonen, Werken, Bereikbaarheid en Leefbaarheid in de Metropoolregio Utrecht vastgesteld met de daarin opgenomen verstedelijkingstrategie met adaptief ontwikkelpad en zijn afspraken gemaakt over het vervolg. Voor de MIRT-verkenning Noord-Hollandse Markermeerkust is de startbeslissing genomen in het kader van de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW).

Betrouwbaar en robuust spoor

In 2019 is de Contourennota Toekomstbeeld OV 2040 vastgesteld. De contourennota beschrijft de gezamenlijke ambitie voor het OV richting 2040 en dient daarbij als kader voor de stappen die dit MIRT in het OV zijn gezet. De verdere uitwerking van het Toekomstbeeld wordt vormgegeven in de ontwikkelagenda, die op korte termijn afgerond wordt en daarna aan uw Kamer aangeboden zal worden.

Het afgelopen jaar is stapsgewijs gewerkt aan de verbetering van de robuustheid en betrouwbaarheid van de treindienst in lijn met dit toekomstbeeld door aanpassingen in de infrastructuur. Zo is dit jaar gewerkt aan de verbetering van de energievoorziening van de bovenleiding naar Zandvoort en het verlengen van het perron van Santpoort Noord. Ook tijdens de afgelopen Bestuurlijke Overleggen

MIRT is gewerkt aan verdere stappen. Zo wordt in Noordwest Nederland de punctualiteit van de treinen bij Amsterdam Sloterdijk verbeterd door de positie van de seinen aan te passen.

Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp
Ook in het bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid is onderzoek gedaan naar de uitwerking van de doelen van het Toekomstbeeld OV. Het MIRT-onderzoek Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (ZWASH) is dit najaar afgerond.[1] In dit MIRT-onderzoek is gekeken naar internationale, nationale en lokale bereikbaarheid in relatie tot woningbouw en werkgelegenheid aan de (zuid)westkant van de metropoolregio Amsterdam. Daarbij is breed gekeken naar verschillende bereikbaarheidsmaatregelen. De Schipholspoortunnel vormt naar verwachting in de toekomst een knelpunt in de landelijke dienstregeling. Gelet op de centrale ligging van de tunnel zal dit ook consequenties hebben voor de dienstregeling op andere plekken in het land, en op de mogelijkheden tot uitbreiding van de dienstregeling.

Uit het onderzoek komen het verlengen van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp en het sluiten van de kleine metroring Isolatorweg-Amsterdam Centraal als effectieve opties naar voren. Deze opties dragen bij aan zowel de grote verstedelijkingsopgave als aan de verwachte mobiliteitsgroei na COVID-19. Door het scheiden van het regionale (metro) en bovenregionale verkeer (trein), komt ruimte vrij in de Schipholtunnel. Hierdoor kunnen er meer intercity's rijden naar noord, oost en zuid Nederland, waardoor er baten zijn voor heel Nederland. Ook biedt de metro meer ruimte voor internationale treinen rondom Amsterdam. Het aanpassen van de Schipholtunnel om zo extra perronsporen te maken of het bouwen van een nieuwe Schipholtunnel blijkt technisch te complex en kent minder baten voor het lokale bereikbaarheidssysteem, daarom is die optie afgevallen. Voor een vervolgstap in het MIRT is nu nog geen zicht op de benodigde 75% financiering.

Ook op de weg is er een opgave in deze corridor. Om deze opgave beter in beeld te brengen wordt een aanvullend onderzoek binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid gestart, waarin gekeken wordt naar het herontwerp van het wegennetwerk. De ontwikkeling van de luchtvaartcijfers is een belangrijke component binnen de ZWASH-corridor en wordt daarom expliciet meegenomen in het onderzoek, zoals ook aangegeven in de luchtvaartnota.

Amsterdam Bay Area
Daarnaast wordt gewerkt aan een MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area aan de oostkant van Amsterdam. Hier wordt toegewerkt naar het afronden van een ontwikkelstrategie eind volgend jaar. De MRA heeft voor hetzelfde gebied het Handelingsperspectief Oostflank aangeboden tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT.[2]

MIRT-verkenning Amsterdam Zuid
Er ligt een voorkeursalternatief voor dat aanlanding van internationale treinen mogelijk maakt. Hiermee is de MIRT-verkenning derde perron Amsterdam Zuid afgerond. De definitieve voorkeursbeslissing zal in het najaar van 2021 genomen

[1] De resultaten van het MIRT-onderzoek zijn gepubliceerd op de website van het bereikbaarheidsprogramma https://samenbouwenaanbereikbaarheid.nl/
[2] Te vinden op https://almere20.nl/handelingsperspectief

worden. Daarvoor is ook verdere uitwerking nodig van governance, eigendom en financiering van de voorzieningen voor internationale treinen (terminal, beveiliging, logistiek). Daarnaast heeft de MIRT-verkenning een samenhang met de voortgang ten aanzien van Zuidasdok. Na de definitieve besluitvorming over de voorkeursbeslissing in het najaar van 2021 kan de planuitwerking starten.

Station Amsterdam Lelylaan
Met de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is vorig jaar afgesproken om onderzoek te doen naar station Amsterdam Lelylaan. Het station scoort slecht op sociale veiligheid en stationsbeleving. Om dit aan te passen hebben Rijk en regio nu een integraal plan opgesteld, waarbij de sociale veiligheid voor de reiziger voorop staat. De regio draagt het grootste deel van het project van in totaal € 71 miljoen. Het ministerie van IenW draagt via cofinanciering € 15,8 miljoen bij aan de opgaven voor sociale veiligheid en reizigersknelpunten op het station. Rond het station ontstaan door de herontwikkeling de komende jaren kansen voor verdere verstedelijking.

Fietsparkeren en Amstelstram
Binnen de MRA heeft het ministerie van IenW eerder bijgedragen aan de realisatie van een fietsenstalling met 7000 plekken voor het station Amsterdam Centraal en aan de Amsteltram naar Amstelveen en Uithoorn. De fietsenstalling is momenteel in volle realisatie, de Amsteltram zal nog in 2020 gaan rijden tussen Amsterdam Zuid en Amstelveen Westwijk. Deze tramlijn zal in 2024 verder rijden naar Uithoorn.

A9 Gaasperdammertunnel (SAA)
De A9 Gaasperdammertunnel maakt onderdeel uit van het weguitbreidingsprogramma Schiphol-Amsterdam-Almere en is vanaf 23 november 2020 helemaal opengesteld voor verkeer. De eerste vijf rijstroken werden begin juli al geopend. De tunnel bestaat uit 5 tunnelbuizen met in totaal 11 rijstroken, waaronder een wisselstrook. De tijdelijke A9 is sinds de openstelling niet meer in gebruik en wordt de komende maanden helemaal afgebroken. Bovenop het dak van de tunnel is al gestart met de aanleg van een park dat de wijken in Amsterdam Zuidoost met elkaar verbindt en dat park wordt in 2021 opgeleverd. Met de ingebruikname van de tunnel verbetert ook de leefbaarheid in de aangrenzende wijken.

A7/A8
De vaststelling van het ontwerp-Tracébesluit wordt voorzien in 2023 (was 2021) en de vaststelling van het Tracébesluit in 2025 (was 2022). De risico’s en uitwerkingen die spelen rondom stikstof zijn verwerkt in de planning. Daarnaast heeft Rijkswaterstaat meer tijd genomen voor de aanbesteding van ingenieursdiensten en de markt meer tijd gegund voor de uitvoering van deze diensten. Dit is gedaan naar aanleiding van een eerdere aanbesteding voor een ander project die geen inschrijving opleverde. De regionale partners in het programma Corridor Amsterdam-Hoorn zijn hierover geïnformeerd.

Startbeslissing Noord-Hollandse Markermeerkust
Om in het Markermeer toe te werken naar robuuste natuur met een goede ecologische waterkwaliteit is de startbeslissing genomen voor de MIRT-verkenning Noord-Hollandse Markermeerkust. Vanuit de PAGW is voor dit project een

totaalbudget van € 20 miljoen gereserveerd. Uw Kamer is hierover geïnformeerd bij brief van 19 november 2019 (Kamerstuk 27625, nr. 488).

Rozenoordbrug
Diverse bruggen in Nederland maken deel uit van een verhoogd inspectieprogramma, zo ook de Rozenoordbrug (ring A10). Tijdens een inspectie is scheurvorming geconstateerd in het zuidelijke deel van de Rozenoordbrug. Hiervoor zijn nu geen directe veiligheidsmaatregelen noodzakelijk. Rijkswaterstaat onderzoekt samen met TNO de oorzaak, verdere ontwikkelingen en mogelijke beheersmaatregelen. Partners van Rijkswaterstaat in de omgeving van de brug zijn hierover geïnformeerd.

Gebiedsgericht bereikbaarheidsprogramma U Ned
Op 30 juli 2020 is de Startbeslissing van de MIRT-verkenning "OV en wonen in de regio Utrecht" gepubliceerd. Doel van de verkenning – waarvoor in totaal € 380 miljoen is gereserveerd – is het verbeteren van de bereikbaarheid van Utrecht Science Park (USP) per openbaar vervoer, het ontlasten van de Multimodale Knoop Utrecht Centraal (MKUC), het per openbaar vervoer bereikbaar maken van nieuwe woon- en werklocaties en de bouw van extra woningen op locaties die tot 2030 aan de orde zijn. Uw Kamer is hierover geïnformeerd bij brief van 23 juli 2020 (Kamerstuk 35300 A, nr. 116).

Als uitkomst van het MIRT-Onderzoek Wonen, Werken, Bereikbaarheid en Leefbaarheid in de Metropoolregio Utrecht hebben Rijk en regio de verstedelijkingsstrategie *Utrecht Nabij* vastgesteld.[3] In de strategie is nabijheid het leidend principe voor de ontwikkeling van de leefomgeving voor de middellange termijn. Daarom zal de verstedelijking in de regio Utrecht met name plaatsvinden op knooppunten en in de gebieden Utrecht Science Park-Lunetten/Koningsweg, de A12-zone en Leidsche Rijn-Zuilen. Bij deze verstedelijking wordt ook gekeken naar een versterking van de bereikbaarheid door een multimodaal mobiliteitspakket. Rijk en regio geven vervolg aan *Utrecht Nabij* met het opstellen van verdiepende gebiedsonderzoeken en een mobiliteitsstrategie voor de regio. De resultaten van de gebiedsonderzoeken en de mobiliteitsstrategie worden geagendeerd op het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2021.

Ontwikkelbeeld Amersfoort
Over het Ontwikkelbeeld Regio Amersfoort 2040 is afgesproken om op het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving in het voorjaar 2021 op basis van het definitieve rapport te spreken over de te kiezen richting en vervolgacties.

Ring Utrecht
Het Tracébesluit voor de Ring Utrecht is ondertekend. De stikstofopgave is ingepast nadat het vorige Tracébesluit is vernietigd vanwege het wegvallen van de PAS-regeling. We zijn voornemens het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht op 2 december 2020 te publiceren. Op basis van de integraal geactualiseerde kostenraming bij het Tracébesluit is het taakstellende budget voor de realisatie vastgesteld op € 1.490 miljoen (dit was € 1.225 miljoen).

[3] De resultaten van het MIRT-onderzoek zijn gepubliceerd op de website van het Programma Uned: https://programma-Uned.nl

Noordelijke Randweg Utrecht
Voor het gemeentelijke project Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) is overleg met de gemeente Utrecht en provincie Utrecht. De gemeente heeft aangegeven dat er een tekort is van € 94 miljoen (excl. btw) en dat de gemeente het financiële risico van een project met een dergelijke financiële omvang niet kan dragen. Vooralsnog is er geen zicht op een sluitende dekking. Er wordt gezocht naar een oplossing hiervoor. Daarbij worden er alternatieve oplossingen verkend die passen binnen het beschikbare budget.

A27 Almere Haven-knooppunt Eemnes
Voor het oplossen van het bereikbaarheidsknelpunt op de A27 Almere Haven-knooppunt Eemnes zal een MIRT-verkenning worden gestart naar capaciteitsuitbreiding als onderdeel van het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Een capaciteitsuitbreiding zal tevens bijdragen aan een betere betrouwbaarheid van het HOV De investeringskosten voor een verbreding zijn geraamd op € 29 miljoen (inclusief btw). De regiobijdrage bedraagt 25%. Als eerste stap zal de startbeslissing worden opgesteld.

Bestuurlijk Overleg MIRT en voortgang programma's en projecten Zuid-Nederland
In het Bestuurlijk Overleg MIRT Zuid Nederland is gesproken over de start van de MIRT-verkenning Hub 's-Hertogenbosch en over het nemen van een voorkeursbeslissing voor de A2 Deil - 's-Hertogenbosch – Vught. Bovendien zijn afspraken gemaakt over het vervolg van het MIRT-Onderzoek naar verstedelijking en bereikbaarheid in de Brainportregio, onder andere over het starten van een studie Toekomstvast Spoor Zuidoost-Nederland. Tot slot is vanuit het Deltaprogramma Maas afgesproken te starten met zes pilots voor Integraal Riviermanagement.

Brainport
Het integraal MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport is afgerond. Rijk en regio zijn eensgezind over de koers en zullen gezamenlijk inzet plegen om de Brainportregio richting 2040 verder te ontwikkelen.
Binnen het Stedelijk Gebied Eindhoven is er richting 2040 sprake van een woningbouwopgave van ca. 62.000 woningen en ca. 72.000 potentiele werkplekken. Partijen onderschrijven dat de keuze voor binnenstedelijk verdichten een toekomstvaste richting is, die verder de agglomeratiekracht versterkt.
Bij deze opgaven hoort een passend, veilig, slim, robuust, duurzaam en toekomstvast mobiliteitssysteem. Er zal worden ingezet op een verregaande mobiliteitstransitie naar meer OV, fiets, slimme mobiliteit, parkeerbeleid, alsook toekomstvaste en robuuste oplossingen voor de systeemopgaven op het wegennet. De ontwikkeling van de verstedelijking en de bereikbaarheid zijn wederzijds afhankelijk. Rijk en regio spreken af dat de inzichten uit het MIRT-onderzoek, het adaptief ontwikkelpad op hoofdlijnen en de no-regret maatregelen zoals bij het multimodaal knooppunt rondom station Eindhoven Centraal, een belangrijke basis vormen voor de gezamenlijke nadere uitwerking en onderzoek het komend jaar. Partijen spreken af om de diverse afgesproken uitwerkingen tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT van 2021 te agenderen, om op basis daarvan vervolgstappen te kunnen zetten ten aanzien van de invulling van de opgaven, meerjarige samenwerking en daarbij gezamenlijk te stellen prioriteiten en

financiële afwegingen. Partijen dragen daartoe (inclusief btw) ieder € 1 miljoen aan onderzoeksgeld bij.

Integrale studie Toekomstvast Spoor Zuidoost-Nederland
De integrale studie Toekomstvast Spoor Zuidoost-Nederland wordt gestart om toekomstvaste oplossingen voor spoorknopen Eindhoven, Helmond en Venlo uit te werken in een adaptief ontwikkelpad. Hiertoe behoort de lopende integrale studie emplacement Venlo en de integrale studie emplacement Eindhoven waarbij ook het baanvak Eindhoven-Venlo en station Helmond worden betrokken. Gebaseerd op de uitkomsten van het MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport en Toekomstbeeld OV, is de studie voor een toekomstvast emplacement Eindhoven gericht op bestaande en toekomstige opgaven met betrekking tot de spoor- en perroncapaciteit. Voor het ondervangen van de meest urgente opgaven op emplacement Eindhoven – o.a. emplacement westzijde – wordt aanvullend € 50 miljoen geïnvesteerd. De genoemde investering in urgente opgaven is noodzakelijk voor het vergroten van de capaciteit op emplacement Eindhoven (o.a. Eindhoven-West) voor het rijden van meer treinen, waaronder (maar niet uitsluitend) voor vervolgstappen voor een intercityverbinding naar Heerlen en Aken.

Op basis van onderzoek door ProRail is een toekomstvast maatregelenpakket voor de verbinding Eindhoven-Düsseldorf uitgewerkt. Naast de eerder gereserveerde € 10 miljoen wordt op basis van dit onderzoek € 15 miljoen extra geïnvesteerd in benodigde infrastructuurmaatregelen in Eindhoven en Venlo. Uitgangspunt daarbij is het gelijktijdig uitbreiden van het aantal treinen, doordat de internationale trein niet in plaats van, maar als extra trein zal rijden. Daardoor behouden Deurne, Blerick en Horst-Sevenum het huidige bedieningsniveau, verbetert het IC-product voor Helmond en draagt dit bij aan de oplossing voor NMCA-knelpunt Eindhoven-Helmond. De resterende opgave t.a.v. het NMCA-knelpunt en de uitkomsten van de nadere verkenning voor een IC-verbinding naar Heerlen en Aken zullen bij de integrale studie worden betrokken. Daarmee geef ik invulling aan de motie-Jetten c.s. (Kamerstuk 35000 A, nr.10) over het verbeteren van de dienstregeling Helmond-Eindhoven. Daarnaast wordt voor emplacement Venlo een reservering à € 25 miljoen gedaan voor de aanleg van een spanningssluis ter vervanging van de schakelbare bovenleiding die uiterlijk rond 2028 het einde van zijn levensduur bereikt. De oplossing van een spanningssluis heeft baten voor zowel het (grensoverschrijdend) personen- als het goederenvervoer en zorgt voor een betere benutting van het emplacement Venlo.

Randstad/Eindhoven-Heerlen-Aken
In de brief van 7 september jl. (Kamerstuk 35300 A, nr. 119) over de intercityverbinding Randstad/Eindhoven-Heerlen-Aken heb ik uw Kamer geïnformeerd over de nadere verkenning door ProRail voor een verdiepingsslag op de beschikbaar gestelde informatie uit de plannen van NS en Arriva, conform de motie Postma c.s. (Kamerstuk 35300 A, nr.104). Eveneens is aangegeven dat ProRail hiervoor minimaal zes maanden nodig denkt te hebben. Conform mijn toezegging tijdens het Algemeen Overleg Spoorordening (d.d. 9 september 2020), deel ik in deze brief versneld de tussenstand van deze verkenning, zoals reeds besproken tijdens de stuurgroep van 19 november jl. met provincies Limburg en Noord-Brabant.

De nadere verkenning heeft als doel om de alternatieve voorstellen van NS en Arriva voor een intercityverbinding naar Heerlen en Aken (resp. vanuit Den Haag en Eindhoven) te toetsen aan de voorgenomen gefaseerde verbetering van de verbinding (Kamerstuk 29984, nr. 897) met als eerste stap de frequentieverhoging van de huidige sneltrein naar Aken twee keer per uur. ProRail is gevraagd de consequenties van de plannen van de vervoerders te toetsen op o.a. het netwerk (Toekomstbeeld OV), inpasbaarheid van dienstregeling in Nederland en Duitsland, benodigde inframaatregelen, betrouwbaarheids- en punctualiteitsrisico's en kosten en baten voor de reiziger.

Op basis van de eerste inzichten (bijgaand de brief van ProRail hierover) blijkt dat aan de inpassing van beide alternatieve voorstellen op het al druk bereden spoor, haken en ogen zitten. Het is dan ook aannemelijk dat er aanpassingen aan de infrastructuur voor nodig zijn. In de stuurgroep (provincie Noord-Brabant, provincie Limburg en Infrastructuur en Waterstaat) is gewisseld dat voor de exploitatie naar verwachting geldt dat daarnaast in beide varianten rekening moet worden gehouden met extra kosten vergelijkbaar met de eerder verwachte kosten voor een mogelijke IC vanuit Amsterdam naar Aken.

Mede gelet op te verwachten noodzakelijke inframaatregelen is dit BO MIRT afgesproken om een integrale studie toekomstvaste spoorknoop Eindhoven te starten voor het ondervangen van de meest urgente opgaven op emplacement Eindhoven. Aanvullend wordt € 50 miljoen geïnvesteerd voor deze studie en hieruit volgende maatregelen. De investering is noodzakelijk voor het vergroten van de capaciteit op emplacement Eindhoven voor het rijden van meer treinen, waaronder (maar niet uitsluitend) voor vervolgstappen voor een intercityverbinding naar Heerlen en Aken. Daarom zullen ook de uitkomsten van de nadere verkenning worden betrokken bij de integrale studie en zullen (tussentijdse) uitkomsten van de integrale studie worden betrokken bij een uiteindelijke afweging over een intercityverbinding naar Aken.

Samen met een afweging over maatschappelijke kosten, tijdigheid en de wijze van organiseren, vormen de definitieve resultaten van de nadere verkenning de beslisinformatie voor een afweging voorjaar 2021. Om tot goede beslisinformatie te komen zal ProRail de komende maanden de resultaten van de nadere verkenning verder uitwerken. Om tot een definitieve afweging te komen zullen, zoals eerder met uw Kamer gedeeld, de resultaten van de marktverkenning internationale verbindingen en de voortgang van de integrale studie toekomstvaste spoorknoop Eindhoven worden betrokken. Daarnaast zal ook met betrokken Duitse partijen tot overeenstemming moeten worden gekomen. Hierover zal ik uw Kamer aankomend voorjaar informeren.

Betrouwbaar en robuust spoor
In landsdeel Zuid wordt onder andere bij Tilburg de energievoorziening en op diverse plaatsen de overwegen verbeterd. Teneinde een robuuste dienstregeling te rijden tussen Breda en Eindhoven worden verbetermaatregelen getroffen en is extra aandacht voor incidentenbestrijding.

Start MIRT-verkenning Hub 's-Hertogenbosch
In lijn met de afspraak uit het Bestuurlijk Overleg MIRT 2019 en op basis van een uitgewerkt handelingsperspectief knooppunt 's-Hertogenbosch wordt een MIRT-

verkenning gestart naar de integrale knooppuntontwikkeling station 's-Hertogenbosch. De verkenning richt zich op de integrale ontwikkeling van een hoogwaardig mobiliteitsknooppunt waarbij de multimodale reis wordt vergemakkelijkt en de verblijfskwaliteit van het station sterk wordt verbeterd. Hierin worden de noodzakelijke oplossingen voor de transferknelpunten, die met de toevoeging van extra treinen waaronder de tienminutentrein steeds nijpender worden, meegenomen. Voor de verkenning wordt door het ministerie van IenW, de provincie Noord-Brabant en de gemeente 's-Hertogenbosch in totaal € 85 miljoen gereserveerd. In aanvulling op bestaande budgetten voor PHS-project transfer 's-Hertogenbosch en reservering voor vervanging van € 45 miljoen, reserveert het ministerie van IenW € 25 miljoen en de regio € 15 miljoen extra. De verkenning richt zich op maatregelen op en rond het station: investeringen in een nieuw (zij)perron, de vernieuwing van de traverse, vernieuwing van de stationshal centrum, realisatie van een stationshal en ontvangstdomein aan de Paleiskwartierzijde, een upgrade van het busstation inclusief wachtvoorzieningen en aanpassing van de voorpleinen. Een volgende fase biedt kansen voor verdere opschaling en verdichting, waarbij ook de verstedelijkingsopgave een grotere rol zal spelen.

A2 Deil- 's-Hertogenbosch - Vught
Met de provincies Noord-Brabant en Gelderland, gemeente 's-Hertogenbosch en Regio Rivierenland is inmiddels bestuurlijke overeenstemming bereikt over de inhoud van de concept-voorkeursbeslissing voor dit project. De concept-voorkeursbeslissing bestaat uit een voorkeursalternatief voor de A2 en een regionaal pakket aan zowel brede mobiliteitsmaatregelen (met diverse maatregelen op het vlak van werkgeversbenadering, fiets, verkeersmanagement e.d.) als diverse flankerende maatregelen gericht op het mobiliteitssysteem rond de A2 voor de periode 2021-2030. Het Rijk stelt voor het te realiseren voorkeursalternatief € 830 miljoen (inclusief btw) beschikbaar. Voor de pakketten met mobiliteitsmaatregelen stelt de provincie Noord-Brabant € 32,5 miljoen ter beschikking. De provincie Gelderland heeft toegezegd zich in te spannen om nadere financiële bijdragen ter beschikking te stellen.

A27 Houten Hooipolder
Onlangs is het Tracébesluit A27 Houten-Hooipolder, met nog een kleine uit te voeren herstelactie, onherroepelijk geworden. Dat is goed nieuws omdat de aanbesteding van dit project hiermee in gang gezet kan worden. Om de realisatie van dit project mogelijk te maken hebben we de middelen met € 248 miljoen aangevuld tot € 1.718 miljoen**.** De noodzaak van het ophogen van het projectbudget heeft een drietal oorzaken. Ten eerste blijkt uit areaalonderzoeken, die ter voorbereiding van de aanbesteding zijn uitgevoerd, dat de bodemgesteldheid en de toestand van de kunstwerken en wegverharding op dit traject slechter zijn dan waar eerder vanuit werd gegaan. Ten tweede worden de engineeringkosten hoger geraamd door marktontwikkelingen. En ten derde is er op 28 april 2020 aan uw Kamer toegezegd (aanhangsel Tweede Kamer, 2019/2020-2620) de doorvaarthoogte van de nieuwe Merwedebruggen in het project A27 Houten Hooipolder opnieuw af te wegen. Mede op basis van de belangen voor de scheepvaart en de geldende CCR-eisen is besloten om de brug hoger aan te leggen dan waarvan in het Tracébesluit werd uitgegaan, waarmee deze op gelijke hoogte komt met de huidige Merwedebrug.

Vanwege de landelijke stikstofproblematiek is het Tracébesluit later onherroepelijk geworden dan waarmee in de eerdere MIRT-planning rekening was gehouden. En door de complexiteit en omvang van het project vergt de aanbesteding meer tijd. Dit project is één van de vier pilotprojecten voor wat betreft de tweefasenaanpak en beoogt daarmee op de lange termijn een beheersbaar en voorspelbaar verloop van het project te realiseren met minder kans op vertraging en vertragingskosten. Op 3 maart 2020 is uw Kamer geïnformeerd over de tweefasenaanpak (Kamerstuk 29385, nr. 107). De projectmijlpalen zijn om bovengenoemde redenen als volgt aangepast: de MIRT mijlpaal 'Start realisatie' wordt 2023, openstelling tracé Zuid (Everdingen Hooipolder) wordt 2029-2031 en de openstelling tracé Noord (Houten Everdingen) wordt eveneens 2029-2031.

De John S. Thompsonbrug (N324)
Sinds eind juli 2020 is het gebruik van de Thompsonbrug voor voertuigen zwaarder dan 10 ton niet meer toegestaan. Deze beperking is ingesteld om veilig gebruik van de brug te kunnen blijven garanderen. De brug, gebouwd in de jaren '20 van de vorige eeuw, is sterk verouderd en kan in de huidige staat de toegenomen belasting niet langer op een verantwoorde manier aan. Mogelijkheden om de brug te versterken om weer tot regulier gebruik zonder beperking te komen, worden in beeld gebracht. De verwachting is dat begin 2021 de herstelmogelijkheden en de daarmee samenhangende kosten inzichtelijk zijn.

Bus Rapid Transit Breda-Gorinchem-Utrecht
Om de ambities van het samenwerkingsverband Breda-Gorinchem-Utrecht voor een Bus Rapid Transit-verbinding op langere termijn kracht bij te zetten wordt er voor de kortere termijn tussen de samenwerkende partijen, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, Provincie Noord-Brabant en Provincie Zuid-Holland een Taskforce Minder Hinder OV op de A27 ingesteld. Doel van deze Taskforce is om aanvullende (innovatieve) mogelijkheden te onderzoeken die de hinder kunnen verminderen die de busreizigers ondervinden tijdens de werkzaamheden aan de A27 en om daarmee de basis te leggen voor een schaalsprong op langere termijn. Parallel vindt er een uitwerking van maatregelen voor de middellange/lange termijn plaats waarover op het Bestuurlijk Overleg MIRT 2021 nadere afspraken worden gemaakt.

Wilhelminakanaal herbouw Sluis II
De voorbereiding voor de aanbesteding van de herbouw Sluis II en afbouw Sluis III zijn in volle gang. De planvoorbereiding voor de bouw van de nieuwe Sluis II kost meer tijd door de stikstofproblematiek. Daarnaast is uit een marktconsultatie met bouwende partijen gebleken dat de uitvoeringsperiode vanwege de complexiteit van het project langer moet zijn. Op basis van beide nieuwe feiten is de planning geactualiseerd, waarbij de ingebruikname verschuift van eind 2023 naar 2025. Ten slotte is het bestaande budget opgehoogd met € 5 miljoen voor dekking van de verwachte kostenstijging als gevolg van indexering en nieuwe eisen aan de stikstofberekening.

Maaslijn
Rijk en regio zijn in gesprek over de uitwerking van maatregelen die nodig zijn voor de elektrificatie van de Maaslijn, alsmede maatregelen voor verbetering van de robuustheid van de dienstregeling op de Maaslijn. Conform de

bestuursovereenkomst blijven partijen met elkaar in gesprek om de maatregelen op de Maaslijn zo snel als mogelijk te realiseren.

Bestuurlijk Overleg MIRT en voortgang programma's en projecten Noord-Nederland

Tijdens het Bestuurlijk Overleg Noord-Nederland is onder andere overleg gevoerd met de regio over ketenmobiliteit en hubs, de OV-verbinding Randstad – Noord-Nederland, de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl, de internationale spoorverbinding Emmen-Rheine, decentralisatie van de sprinterdiensten en waddenveren, zero emissie goederenvervoer en over kleine infrastructurele knelpunten. Daarnaast is gesproken over een aantal projecten in het kader van de Programmatische aanpak grote wateren: Verzachten randen van het Wad Koehool-Lauwersmeer, Eemszijlen/Binnendijkse Slibsedimentatie, Friese IJsselmeerkust en Buitendijkse Slibsedimentatie Eems-Dollard.

Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl

De Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl (HLD) is de belangrijkste hoofdvaarweg van Noord-Nederland en van groot belang voor de nationale en regionale economie. Dit belang is in 2018 onderstreept door met de regionale bestuurders afspraken te maken over fase 2 van de functionele opwaardering van de HLD naar een klasse Va vaarweg. In fase 2 worden acht bruggen vervangen en opgewaardeerd. Ook moet de industriële automatisering (IA) van de objecten op de HLD vervangen worden. Deze is einde technische levensduur en voldoet niet aan de Landelijke Brug- en Sluisstandaard. Hierdoor is de kans op storingen hoog, met stremming van het regionale verkeer tot gevolg. Besloten is tot het investeren in de vervanging van de industriële automatisering op de objecten op de HLD en hiervoor € 118 miljoen beschikbaar te stellen.

Met betrekking tot de Paddepoelsterbrug is bekend welke waarde de regio en de omgeving hechten aan een verbinding op de locatie van de oude Paddepoelsterbrug. Met de regio is afgesproken om een financiële bijdrage van € 8,6 miljoen te leveren voor de herbouw van de Paddepoelsterbrug als vaste brug op 9,1 meter MHWS (exclusief toeslagen) door de gemeente Groningen. Voor de Gerrit Krolbrug is er door diverse bewonersorganisaties een bewonersvariant ingediend met het verzoek om deze mee te nemen in de MIRT-planuitwerking. Deze variant voldoet echter niet aan de Richtlijn Vaarwegen. Daarom is in samenspraak met de regionale bestuurders besloten om de bewonersvariant Gerrit Krolbrug niet alsnog mee te nemen in de verdere uitwerking. Er wordt gestreefd naar spoedige besluitvorming over de voorkeursvariant medio 2021 waarna de juridische procedures starten en de voorkeursvariant verder wordt uitgewerkt.

Pilot houten viaducten N7 Sneek

In 2008 en 2010 zijn twee viaducten met Accoya-hout uitgevoerd als duurzame pilot. Bij een onlangs uitgevoerde inspectie aan de viaducten is gebleken dat de beoogde levensduur van 80 jaar met de huidige of andere aanpak niet haalbaar is en dat het onderhoudsregime hierop aangepast moet worden. Er zijn scheuren in het houtwerk aangetroffen. Deze scheuren worden in 2021 hersteld. Beide bruggen zijn ondertussen veilig te gebruiken. De komende vijf jaar worden de

viaducten nauwlettend gemonitord zodat duidelijk wordt wat de maximale levensduur is, waarna de pilot wordt geëvalueerd.

Vaarverbinding Ameland
Begin 2020 heeft uw Kamer zowel de resultaten van de "Lange Termijn Oplossingsrichtingen bereikbaarheid Holwerd-Ameland" als het onafhankelijk onderzoek naar de verbinding Holwerd-Ameland ontvangen (Kamerstuk 23645, nr. 711). Vervolgens hebben Rijk en regio afgesproken een vervolgonderzoek te starten. In dit vervolgonderzoek worden samen met de bestuurlijke partners, natuurorganisaties, jongeren en de omgeving de verschillende bereikbaarheidsoplossingen voor Ameland uitgewerkt en tegen elkaar afgewogen. Het streven is om dit onderzoek in 2023 af te ronden, waarna besluitvorming kan plaatsvinden. Dit om ervoor te zorgen dat uiterlijk in 2029 een oplossing voor de lange termijn gerealiseerd is.

Voortgang spoorprojecten Noord-Nederland
In Noord-Nederland wordt het spoor verbeterd. Zo zal eind dit jaar de sneltrein Groningen-Winschoten gaan rijden, waarmee een belangrijke eerste stap wordt genomen in het project Wunderline. Zoals tijdens de begrotingsbehandeling is toegezegd, wordt contact opgenomen met Duitsland om het belang van het spoedig repareren van de Friesenbrücke bij Weener te benadrukken.
Met de verwachte realisatie van de ontvlechting van de sporen naar Emmen en naar Leeuwarden/Groningen in het project Zwolle-Herfte en een aantal maatregelen tussen Zwolle en Meppel zullen volgend jaar de sprinters Leeuwarden-Meppel door kunnen gaan rijden naar Zwolle. In 2022 zal daarnaast de spoorboog bij Hoogeveen worden opgeleverd waarmee de intercity's vanaf Zwolle eerder aan zullen komen op station Groningen. Daarmee ontstaat een betere aansluiting op de regionale lijnen. Daarnaast zal door infrastructurele aanpassingen vanaf de nieuwe dienstregeling tussen Leeuwarden en Groningen een extra sneltrein kunnen rijden.

Internationaal spoorvervoer Emmen-Rheine
Kort grensoverschrijdend spoorvervoer kan een essentiële bijdrage leveren aan het versterken van de ruimtelijk-economische relatie tussen grensregio's. Het ministerie van IenW zal actief deel gaan nemen aan het internationale project Emmen-Rheine om zo toe te werken naar een heractivering van het personenvervoer tussen Neuenhaus in Duitsland en Coevorden in Nederland richting 2024. Voor de benodigde aanpassingen aan het spoor in Noord-Nederland wordt door het ministerie van IenW € 10 miljoen gereserveerd.

Voortgangsrapportage Regio Specifiekpakket Zuiderzeelijn (RSP-ZZL)
Zoals afgesproken met uw Kamer treft u hierbij in de bijlage de twaalfde en tevens laatste voortgangsrapportage van het Regiospecifiekpakket Zuiderzeelijn aan.

Voortgang Programmatische Aanpak Grote Wateren in Noord-Nederland
Tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT hebben Rijk en regio de startbeslissing MIRT-verkenning Koehool-Lauwersmeer ondertekend. Doel van dit project is om de randen van het wad te verzachten door het terugbrengen van geleidelijke overgangen tussen land en water en zoet- en zoutwater. Voor het realiseren van het PAGW-doel in de dijkversterkingsopgave Koehool-Lauwersmeer is een

rijksbudget van € 37,5 miljoen gereserveerd. Uw Kamer is hierover geïnformeerd bij brief van 19 november 2019 (Kamerstuk 27625, nr. 488). De versterking van natuur en dijk wordt tegelijkertijd uitgewerkt.
Daarnaast hebben Rijk en regio ook kennisgenomen van de door de minister van IenW in overeenstemming met de minister van LNV genomen:

- voorkeursbeslissing voor de MIRT-verkenning Pilot buitendijkse slibsedimentatie waarvoor een totaalbudget van € 10 miljoen is gereserveerd (Rijksbijdrage uit PAGW);
- startbeslissing Eemszijlen/Binnendijkse Slibsedimentatie (€ 15 miljoen Rijksbijdrage uit PAGW);
- ecologische waterkwaliteit Friese IJsselmeerkust (IJsselmeergebied) (€ 8 miljoen Rijksbijdrage uit PAGW).

Bestuurlijk Overleg MIRT Oost-Nederland en voortgang programma's en projecten Oost-Nederland

In het Bestuurlijk Overleg over Oost-Nederland is gesproken over de N35, waar Rijk en regio elk € 100 miljoen voor reserveren. Ook is overlegd over de A28 waarvoor het Rijk € 30 miljoen beschikbaar stelt, over de strategische agenda A50 in relatie tot de MIRT-verkenning A50 en over het knooppunt A1/A30. Op gebied van spoor zijn afspraken gemaakt over het versnellen van de bestaande verbinding Amsterdam-Berlijn, waarvoor het Rijk € 50 miljoen reserveert. Ook zijn afspraken gemaakt over het stationsgebied Nijmegen en over het verbinden van Regio Achterhoek met stedelijke netwerken.

A50 Nijmegen-Eindhoven

Op de A50 corridor Nijmegen-Eindhoven hebben Rijk en regio een strategische agenda met mobiliteitsaanpak vastgesteld. Hiervoor is conform de afspraak uit het Bestuurlijk Overleg 2019 € 26 miljoen gereserveerd. Daarnaast is recent de startbeslissing getekend voor de MIRT-verkenning A50 die zich richt op het traject Ewijk-Bankhoef-Paalgraven met daarin de op basis van het MIRT-onderzoek[4] opgenomen oplossingsrichtingen voor het deel Bankhoef-Paalgraven. Hiervoor is € 77 miljoen gereserveerd (75% van de geraamde kosten). De strategische agenda kan nu in samenhang met de MIRT verkenning tot uitvoering worden gebracht.

A1-A30

De MIRT-verkenning A1-A30 is besproken op het Bestuurlijk Overleg. Het Rijk en de regio hebben een voorkeur uitgesproken voor het Voorkeursalternatief A1-A30. Naar verwachting zal het Voorkeursalternatief in het eerste kwartaal van 2021 samen met de bestuursovereenkomst inzake de A1-A30 kunnen worden ondertekend. Het budget voor dit project bedraagt € 83,5 miljoen. De regionale partijen nemen hiervan in totaal € 11,5 miljoen voor hun rekening. De realisatie van dit project zal worden afgestemd op de realisatie van het MIRT project A28/A1 Hoevelaken.

A28 Amersfoort-Hoogeveen

Tijdens het Bestuurlijk Overleg zijn er financiële afspraken gemaakt met de provincies Gelderland, Overijssel en Drenthe over maatregelen die de doorstroming op de A28 de komende jaren op peil moeten houden. Het Rijk stelt

[4] https://www.gelderland.nl/A50

€ 30 miljoen beschikbaar om gerichte infrastructurele maatregelen te realiseren. Tijdens het Bestuurlijk Overleg is ook de stand van zaken besproken van het gezamenlijk MIRT-onderzoek naar de bereikbaarheid van Zwolle en omgeving in combinatie met een verstedelijkingsstrategie. Dit onderzoek is dit voorjaar van start gegaan. Het streven is de uitkomsten op het Bestuurlijk Overleg MIRT 2021 te bespreken.

N35 Marsroute
Met de provincie Overijssel heb ik afgesproken om de N35 aan te pakken.
We gaan een MIRT-verkenning starten om zo de verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming op met name het traject tussen Wijthmen en Raalte en rond Mariënheem te verbeteren. Ook uw Kamer heeft hier de afgelopen jaren middels meerdere moties aandacht voor gevraagd[1]. Middels dit besluit beschouw ik de moties en de toezegging uit het Nota Overleg MIRT van 25 november 2019 als afgehandeld. Voor deze aanpak stelt het Rijk € 100 miljoen en de provincie Overijssel eveneens €100 miljoen beschikbaar. Daarbij wordt uitgegaan van het wegbeeld van een regionale stroomweg, waarbij de aanpak een toekomstige uitbreiding naar een 2x2 nog mogelijk maakt. De verdere afspraken vindt u in de bijlage.

N35 Nijverdal-Wierden
Voor de N35 Nijverdal-Wierden is recent besloten de openstelling aan te passen naar 2023-2025. Dit was 2022-2024. Zoals uw Kamer op 4 november 2019 per brief (Kamerstuk 35300A, nr.12) reeds is medegedeeld, is de aanbesteding van dit project uitgesteld als gevolg van de negatieve uitspraak van de Raad van State over het Programma Aanpak Stikstof (PAS). In het voorjaar van 2020 is eveneens de zitting bij de Raad van State verplaatst door de maatregelen rondom de COVID-19 crisis. De eerdere mijlpalen bleken daardoor niet meer haalbaar. Recent heeft de Raad van State aangegeven ernaar te streven voor het einde van dit jaar uitspraak te doen.

ViA15
Om de aanbesteding door te kunnen laten gaan is bij de Voorjaarsnota een reservering van € 154 miljoen opgenomen, aanvullend op het taakstellend budget voor de A12/A15 Ressen-Oudebroeken. Dit is ook in het MIRT overzicht 2021 verwerkt. De budgetspanning kwam naar voren tijdens de aanbesteding van het project en is enerzijds het gevolg van de marktsituatie met prijsstijgingen, anderzijds van het aanpassen van de risicoverdeling. Daarnaast is het budget geïndexeerd met de jaarlijkse IBOI. Met de regio zal na het onherroepelijk worden van het Tracébesluit in gesprek worden gegaan over de definitieve oplossing voor het tekort. Daarnaast zijn de mijlpalen van het project aangepast. Openstelling van dit tracé stond gepland op 2022-2024, dit is aangepast naar 2023-2025. De reden voor deze verschuiving is de negatieve uitspraak over het PAS en het feit dat de behandeling van het Tracébesluit bij de Raad van State later plaats heeft gevonden door de COVID-19 crisis.
Aangezien de Raad van State nog geen uitspraak over het Tracébesluit heeft gedaan en de uitspraak mogelijk verdere gevolgen heeft voor de planning en

[1] Kamerstuk 35000 A, nr. 31, Kamerstuk 35000 A, nr. 44, Kamerstuk 35300 A, nr. 15, Kamerstuk 35300 A, nr. 34, Kamerstuk 35000 A, nr. 115

kosten van dit project, wordt uw Kamer na de uitspraak nader geïnformeerd over de mogelijke gevolgen.

A1 Apeldoorn-Azelo
Op 24 september jl. is het eerste stuk van de verbrede A1 tussen Apeldoorn en Azelo opengesteld. Het betreft de verbreding van het tracé tussen Twello en Rijssen dat 32 kilometer lang is. Naar verwachting zal het traject tussen Rijssen en Azelo volgend jaar ook gereed zijn. Het resterende gedeelte tussen Apeldoorn en Twello wordt versneld op de markt (Q4 2020) gebracht. Er is € 10 miljoen beschikbaar gesteld om deze versnelling mogelijk te maken. Dit wordt ook gedaan om de grond, weg- en waterbouw sector ook tijdens de COVID-19 crisis van voldoende werk te voorzien.

A28/A1 Knooppunt Hoevelaken
Over de gevolgen van stikstof op het project Hoevelaken is uw Kamer eerder geïnformeerd (Kamerstuk 35300A, nr. 69). Het Tracébesluit is voorzien de eerste helft van 2021. Wanneer het Tracébesluit ondertekend is kan dit project opnieuw aanbesteed worden. De verwachte openstelling van dit project is 2028-2030.

Betrouwbaar en robuust spoor
In Oost-Nederland wordt nu al onderzoek gedaan naar perronverlenging op onder andere de stations van Bilthoven en Den Dolder. Voor de komende jaren worden onderzoeken naar het verbeteren van de energievoorziening gestart rondom Almelo, Arnhem en Nijmegen en wordt onderzoek gedaan naar de benodigde aanpassingen in de baaninfrastructuur tussen Harderwijk en Amersfoort.

Versnellen Intercity Berlijn
In het Bestuurlijk Overleg MIRT is besloten tot het starten van de verkenning om de IC Berlijn met een half uur te versnellen op de huidige route per 2024. Een belangrijke en zeer concrete verbetering van de verbinding naar de Duitse hoofdstad. Dit besluit is genomen na zorgvuldige afstemming met de regio oost, ProRail, NS en de Duitse partners. Middels de brief van 16 november 2020 "Onderzoek versnellen IC Berlijn" (Kamerstuk 29984, nr. 905) is uw Kamer geïnformeerd over de aard van de versnelling en de maatregelen die worden verkend. De versnelling komt voort uit volwaardig onderzoek en kent een optimale combinatie van snelheid en hoeveelheid stops, conform de motie Amhaouch C.S. (Kamerstuk 29984 nr. 819). De routevarianten voor een nog snellere verbinding naar Berlijn via Arnhem of Zwolle zijn opties voor de langere termijn, want deze blijken op de middellange termijn niet haalbaar. Dit heeft te maken met beschikbare capaciteit en de benodigde grote infrastructurele werkzaamheden in zowel Nederland als Duitsland. Voor de langere termijn (na 2030) worden deze verbindingen richting Berlijn (al dan niet met overstap) in het Toekomstbeeld OV in samenhang met het nationale netwerk onderzocht. Een definitieve keuze voor de lange termijn vraagt om een zorgvuldige afweging op basis van volwaardig onderzoek, rekening houdend met aansluiting op het Duits spoornetwerk en afstemming met belangrijke stakeholders. Daarmee wordt opvolging gegeven aan motie Amhaouch C.S. die de regering verzoekt om de routevarianten op de korte, middellange- en lange termijn volwaardig te onderzoeken en te komen tot een optimale combinatie van snelheid en hoeveelheid stops.

Het Rijk reserveert € 50 miljoen voor de gemaakte afspraak. De infrastructurele aanpassingen die nader worden uitgewerkt betreffen snelheidsverhogende maatregelen tussen Hengelo en Oldenzaal grens en een extra perron in Oldenzaal en Deventer. Aangezien de huidige verbinding naar Berlijn aan beide zijden van de grens ook een nationale functie heeft, zijn de maatregelen *no-regret,* ongeacht de toekomstige route. De regio wordt goed betrokken bij de verkenning. Ondertussen worden eind dit jaar worden al enkele treinen met 10 minuten versneld door tijdelijke aanpassingen in de dienstregeling.

Verbetering stedelijke netwerken in Oost-Nederland
Met de regio is gesproken over het verbinden van de Achterhoek met de brede stedenring op het spoor, waarvoor Rijk en regio zich inspannen elk tot € 1,2 miljoen euro bij te dragen aan een extra perron op station Apeldoorn, waarmee de nader te onderzoeken doorkoppeling op Zutphen van de trein naar Winterswijk mogelijk wordt. Voor reizigers vanuit de Achterhoek kan dit een reistijdwinst van 13 minuten naar Apeldoorn en tot 30 minuten naar Amersfoort opleveren.

OV-Knooppunt Nijmegen
OV-knooppunten zijn belangrijke schakels in de mobiliteitsketen. In het Toekomstbeeld OV zetten we ons dan ook in om OV-knooppunten toekomstbestendig te maken. Bij het station Nijmegen ligt nu een kans om zowel een kwaliteits- als capaciteitssprong te maken. Samen met de provincie Gelderland, de gemeente Nijmegen, NS en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties kiezen we voor een integrale aanpak van het station en het stationsgebied en realiseren we een innovatieve multimodale hub van de toekomst. De regio neemt daarbij de helft van de bekostiging voor haar rekening. Het ministerie van IenW investeert € 27 miljoen in het station en stationsgebied. Daarnaast wordt € 16 miljoen gereserveerd voor de realisatie van de fietsenstallingen rondom het station. De uitvoering van PHS Nijmegen biedt momentum om ook de ontwikkeling van het station op te pakken. Hiermee komt de kwaliteit van de infrastructuur beter in balans met de kwaliteit van het knooppunt. Ook zullen PHS-investeringen beter renderen. Daarnaast worden in de nabijheid van het station 2000 woningen gebouwd. BZK heeft Nijmegen als een van de 14 prioritaire woningbouwlocaties aangewezen en heeft een eerste tranche woningbouwimpuls toegekend.

Verduurzaming spoorlijnen
In aanloop naar de nieuwe regionale concessie heeft de provincie Overijssel het initiatief genomen de mogelijkheden te onderzoeken voor het verduurzamen van meerdere regionale spoorlijnen, waar nu nog dieseltreinen rijden. Na afronding van de studie van ProRail wordt in het licht van de bredere duurzaamheidsambities voor het spoor en de reizigersbaten met de regio besproken of en hoe hier verder invulling aan gegeven kan worden.

Snellere spoorverbindingen Zwolle-Enschede en Achterhoek-Arnhem/Apeldoorn
Een snellere verbinding van de landsdelen naar de Randstad en de stedenring uit het Toekomstbeeld OV is voor Rijk en regio een belangrijk onderwerp, waarbij gezamenlijk wordt opgetrokken. Voor de verbinding Zwolle-Enschede en vanuit verbindingen met de Achterhoek met respectievelijk Arnhem en Apeldoorn worden onderzoeken uitgevoerd om alle beslisinformatie beschikbaar te krijgen.

Fietsenstalling Zwolle
In Zwolle wordt op 4 december 2020 de nieuwe fietsenstalling met 5.800 plekken van het station geopend, waarmee weer een stap is gezet in de ontwikkeling van het stationsgebied. De Zwolse fietsenstalling is daarmee één van de grootste stallingen in Nederland. Iedereen die met de fiets via station Zwolle reist, kan vanaf dat moment de fiets makkelijk, veilig en droog stallen in een lichte en ruime stalling onder het Stationsplein. In 2021 wordt nog gewerkt aan de oostelijke ingang van de stalling en de nieuwe inrichting van het Stationsplein.

Verruiming Twentekanalen fase 2
Op woensdag 28 oktober 2020 is het contract ondertekend voor het project Verruiming Twentekanalen fase 2. Dit project is het sluitstuk in de opwaardering van de Twentekanalen door vergroting van de capaciteit, waar ook de ingebruikname van de tweede sluiskolk bij Eefde begin dit jaar aan bijdraagt. In deze laatste fase wordt het gehele Zijkanaal tot aan de haven van Almelo en het Hoofdkanaal vanaf Delden tot Enschede beschikbaar gemaakt voor klasse Va schepen. Naast de vernieuwing van 35 km damwanden en de baggeropgave gaat veel aandacht uit naar beheersing van de kwelproblematiek. Openstelling van het project is voorzien in 2023.

Bestuurlijk Overleg MIRT en voortgang programma's en projecten Zuidwest-Nederland
In het Bestuurlijk Overleg is het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe) besproken en zijn vervolgafspraken gemaakt.
In het Bestuurlijk Overleg is het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe) besproken en zijn vervolgafspraken gemaakt.
Rijk en regio hebben hierbij herbevestigd mobiliteit en verstedelijking in samenhang te blijven ontwikkelen. Daarbij hebben Rijk en regio het startbesluit voor de MIRT-verkenning CID-Binckhorst genomen met een reservering van Rijk en regio van € 150 miljoen, rijksbijdrage € 50 miljoen Voor de ontwikkeling van het Entreegebied Zoetermeer reserveert het rijk samen met de regio € 10,5 miljoen (€ 4 miljoen Rijk) voor 1000 overdekte fietsstallingsplekken bij het station en een goede entree voor het station aan de noordzijde.
In de regio Zuidwest wordt in 2021 de robuuste samenwerkingsorganisatie 'Zuid-Holland bereikbaar' opgezet om de hinder van werkzaamheden op en om de infrastructuur te beperken en bij te dragen aan de mobiliteitstransitie. Hiervoor besluiten Rijk en regio voor de komende 5 jaar gezamenlijk € 4,9 miljoen aan financiële middelen op jaarbasis beschikbaar te stellen.
Rijk en regio hebben voor het project Rail Gent Terneuzen de intentie uitgesproken een adaptieve strategie uit te werken en een intentieverklaring te tekenen. Hierin zijn de afspraken van het compensatiepakket Zeeland (wind in de zeilen) verwerkt. De gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta is vastgesteld waarna het brede gebiedsproces verder wordt uitgewerkt in samenhang met de omgevingsagenda.

Betrouwbaar en robuust spoor
In de afgelopen periode is onderzoek gedaan naar verbetering van de energievoorziening tussen Dordrecht en 's-Hertogenbosch. Daarnaast wordt onderzoek gedaan naar benodigde aanpassingen van de perrons op de trajecten Lelystad-Rotterdam en Venlo-Schiphol-Dordrecht. Rondom Rotterdam wordt bekeken hoe de infrastructuur optimaal ingericht kan worden.

Bereikbaarheidsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)
Het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)[5] is een samenwerkingsprogramma van Rijk, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, Provincie Zuid-Holland en de gemeenten Rotterdam en Den Haag. Bij het programma zijn regionale vervoerders, NS, ProRail en de verstedelijkingsalliantie betrokken. Het programma bevat onder meer:

- Preverkenning Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking (MOVV);
- MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam en verkenning CID Binckhorst;
- Gebiedsuitwerking Voorne Putten en Rotterdamse Haven.

De preverkenning Schaalsprong MOVV heeft onderzocht wat op OV-mobiliteitsgebied nodig is om tot 2040 170.000 woningen en 85.000 arbeidsplaatsen te realiseren, de agglomeratiekracht in de regio te versterken en NMCA-knelpunten op te lossen. Een belangrijk deel van deze opgave zal plaatsvinden in de zone Oude Lijn (Leiden-Dordrecht) en de 13 daaraan gerelateerde stationsontwikkellocaties, en langs enkele regionale OV-corridors (RandstadRail, metronetwerk). De Preverkenning heeft in beeld gebracht welke maatregelen op deze corridors nodig zijn, en welke fasering en prioritering op basis van de verstedelijking (waaronder de Woningbouwimpuls) nodig is. Voor de ruggengraat van het OV-systeem, de Oude Lijn Leiden-Dordrecht, zal komend jaar worden toegewerkt naar een mogelijk startbesluit voor een MIRT-verkenning. Nabij vier bestaande knooppunten op de Oude Lijn vindt komende jaren een grote verstedelijkingsinspanning plaats: Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam en Dordrecht. Dit vraagt om een aanpak van stations en stationsomgeving om zowel de grotere reizigers- en overstappersaantallen als een goed investeringsklimaat te faciliteren. Gezien de directe samenhang tussen de infrastructurele opgave en de gebiedsontwikkeling op de vier knooppunten wordt een mogelijke MIRT-verkenning Infrastructuur en Knooppunten Oude Lijn voorbereid. Voor een vervolgstap in het MIRT is nu nog geen zicht op de benodigde 75% financiering. Voor de regionale railinfrastructuur (Rotterdamse Metronet en Randstadrail) worden maatregelen voorbereid om op middellange termijn de capaciteit te kunnen uitbreiden.

Oeververbindingen regio Rotterdam
De MIRT-Verkenning oeververbindingen regio Rotterdam richt zich op een zestal onderdelen, die ieder voor zich maar ook in samenhang bijdragen aan de hoofddoelen in deze regio. Het gaat om het verbeteren van de bereikbaarheid via de weg en het OV, het mogelijk maken van verstedelijking, het verbeteren van de stedelijke leefkwaliteit en het vergroten van kansen voor mensen. De onderdelen richten zich op een nieuwe multimodale oeververbinding tussen Kralingen en Feijenoord, hoogwaardig OV-verbindingen, een treinstation Stadionpark, en maatregelen op de A16 en Algeracorridor.
Eind 2019 is de Startbeslissing genomen door de vier opdrachtgevers. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor het milieueffectrapport (MER) is op 8 januari 2020 ter visie gelegd en de Nota van Antwoord is daarna gepubliceerd.

[5] De resultaten van het programma MoVe zijn te vinden op de website https://www.move-rdh.nl/

Alle contracten zijn gesloten voor de onderzoeken die nodig zijn voor zeef 1 (kansrijke oplossingsrichtingen) en de omgeving is inmiddels volop betrokken. De verwachting is dat de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (het resultaat van zeef 1 en de opdracht voor zeef 2) in het eerste kwartaal van 2021 wordt ontvangen en een Voorkeursbeslissing begin 2022 genomen kan worden.
In het Bestuurlijk Overleg MIRT is afgesproken om in het kader van deze MIRT-Verkenning de bijdrage van het HOV-pakket aan de ontwikkelmogelijkheden van de Oostflank Rotterdam nader uit te werken. De Oostflank Rotterdam is een van de 14 gebieden die in de NOVI is aangewezen voor grootschalige woningbouw. In 2021 is er meer inzicht hoe dat HOV-pakket er uit ziet, wat het gaat kosten en wat de financiële mogelijkheden zijn om het te realiseren. Bij de start van de verkenning hebben Rijk en regio afgesproken dat €200 miljoen wegenbudget IF ter beschikking staat voor oplossingen die bijdragen aan het aanpakken van het NMCA knelpunt A16 Van Brienenoordcorridor. Uiteindelijk zal op basis van de eindresultaten van de MIRT-verkenning en de op basis daarvan voorgenomen Voorkeursbeslissing worden bepaald wat de bijdragen van Rijk en regio zullen worden.

Verkenning CID-Binckhorst
De ministeries van IenW en BZK en de regionale partners (Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Provincie Zuid Holland en MRDH) hebben in 2020 gewerkt aan de vervolgfase van de verkenning CID-Binckhorst. Centrale doelstelling is om de noodzakelijke verstedelijking in het gebied van 25.500 woningen en 30.000 arbeidsplaatsen tot 2040, voortvarend op te pakken en de geplande ontwikkeling niet te laten stilvallen. Het ministerie van BZK heeft in 2020 in het kader van de Woonimpuls een 1e tranche van totaal € 45,6 miljoen toegekend om de woningbouw in de Binckhorst en het CID (HS kwartier) te versnellen. Het ministerie van IenW en de regionale partners reserveren nu gezamenlijk € 150 miljoen om voor dit gebied het startbesluit voor de MIRT-verkenning te kunnen nemen om zodoende zicht te houden om de grote woningbouwopgave in de Binckhorst in volle omvang te kunnen gaan realiseren. Het ministerie van IenW reserveert hiervoor € 50 miljoen. Deze stap wordt nu gezet om te voorkomen dat de woningbouw stagneert. In het vervolg van de MIRT-verkenning zal inzicht worden gegeven wat de verkeer- en vervoerseffecten en kostenramingen van de drie Kansrijke Alternatieven (HOV Tram, Lightrail of HOV Bus/ART/Tram) zijn. Naast de bijdrage aan de opgave van de woningbouw zal de MIRT-verkenning bijdragen aan het oplossen van NMCA OV-knelpunten, het voorkomen van extra belasting van het hoofdwegennet en de gezamenlijke OV- en fietsambities. Het streven is om in 2021 op basis van de MIRT-verkenning het voorkeursalternatief vast te stellen.

Bereikbaarheid Rotterdamse Haven vanuit Voorne Putten
Dit jaar is onderzocht hoe de bereikbaarheid van de Rotterdamse Haven vanuit Voorne Putten verbeterd kan worden. De uitkomst van fase 1 van dit onderzoek is dat er een aantal (pakketten van) maatregelen kunnen worden genomen,, waaronder het partieel verbreden van de N57 in combinatie met het ongelijkvloers maken van een aantal kruisingen en het aanbrengen van een aantal verbeteringen op en aan bestaande infrastructuur[6]. In het komende jaar wordt fase 2 van deze

[6] https://move-rdh.nl/projecten/1315945.aspx?t=Gebiedsuitwerking-Voorne-Putten-en-Haven-Rotterdam

studie uitgevoerd, waarin het pakket van maatregelen zal worden bepaald en deze maatregelen nader zullen worden uitgewerkt.

Ontwikkeling Entreegebied Zoetermeer
Zoetermeer is bezig met grootschalige stedelijke verdichting. In het zogenaamde Entree-gebied, aan weerszijden van de Afrikaweg en rond de Mandelabrug worden tussen 2021-2030 ongeveer 4500 woningen gerealiseerd. Voor de te bouwen woningen in de nabijheid van de Afrikaweg is het nodig om een langzaam verkeersroute richting het station te realiseren. Er komt een route zonder hoogteverschillen vanuit de nieuwe wijk en het centrum van Zoetermeer naar de Mandelabrug en het station. Tevens worden er 1000 overdekte fietsstallingsplekken bij het station gerealiseerd en krijgt het station aan de noordzijde een goede entree en aansluiting op de nieuwe woonwijk. Het geheel van mobiliteitsmaatregelen die aan deze gebiedsontwikkeling gaat bijdragen kost € 21,5 miljoen. Het Rijk reserveert daartoe € 4 miljoen.

Fietsenstallingen Den Haag centraal en vernieuwing Den Haag Hollands Spoor
Op station Den Haag Centraal is de op één na grootste fietsenstalling ter wereld geopend. De stalling biedt plek aan 8.000 fietsen, waarvan 700 OV-fietsen. Ook is er ruimte gereserveerd voor bakfietsen en fietsen met kratjes of kinderzitjes. Daarnaast is in september het vernieuwde station Den Haag Hollands Spoor en de bijbehorende nieuwe fietsenstalling voor 2.500 fietsen geopend. Het station heeft er een nieuwe volwaardige ingang bijgekregen met een nieuw stationsplein en winkels.

Spoorontsluiting in het havengebied tussen Terneuzen en Gent
Voor de verbeterde spoorontsluiting in het havengebied tussen Terneuzen en Gent hebben Rijk en regio ingestemd met het uitwerken van een adaptieve strategie en een intentieverklaring. Voor deze verbetering is € 15 miljoen gereserveerd vanuit het compensatiepakket Zeeland waarvan maximaal € 2 miljoen wordt ingezet voor de verdere uitwerking van het project (Kamerstuk 33358, nr. 28).

De Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta 2050
De Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta 2050 is vastgesteld. De Gebiedsagenda geeft gebiedsgericht uitvoering aan de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Het is het resultaat van een intensief gebiedsproces, waarbij voor de wateropgave de verbinding is gezocht met de regionale economie en met prioritaire opgaven uit de NOVI, zoals circulaire economie, energietransitie en klimaatadaptatie. Het uiteindelijke resultaat is een langetermijnperspectief 2050 voor de ontwikkeling van de Zuidwestelijke Delta, een kennis- en innovatieprogramma en een oriënterende uitvoeringsagenda 2030.[7] De Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta 2050 is een inspiratiedocument als vertrekpunt voor verdergaande maatschappelijke en bestuurlijke samenwerking in de regio. Een eerste stap is de start van een brede verkenning om zowel voor de korte als de lange termijn in kaart te brengen welke gezamenlijke stappen gezet kunnen worden om te komen

[7] https://www.zwdelta.nl/sites/all/files/default/gebiedsagenda_zuidwestelijke_delta_2050_interactief.pdf

tot een klimaatrobuuste zoetwaterverdeling, een goede (ecologische) waterkwaliteit en hoogwaardige natuur in de Zuidwestelijke Delta.

A15 Maasvlakte-Vaanplein
In de MIRT-brief van 19 juni 2020 (Kamerstuk 35300 A, nr. 95) is aan uw Kamer gemeld dat de financiële spanning als gevolg van de afbouw van de Botlekbrug ingeschat werd tussen de € 60 miljoen en € 70 miljoen. Inmiddels is een groot deel van deze budgetspanning binnen het projectbudget opgevangen, waarmee de budgetspanning aanzienlijk lager vastgesteld kan worden op € 24 miljoen. In het huidige projectbudget zijn risicoreserveringen opgenomen waarvan de komende jaren moet blijken in hoeverre deze vrijvallen. Gedurende de looptijd tot 2035 kan de spanning daarmee mogelijk verder worden ingelopen of kan de risicoreservering worden aangesproken. Ophogen van het projectbudget wordt nu niet noodzakelijk geacht.

A20 Nieuwerkerk a/d IJssel
De aanbesteding van de ingenieursdiensten voor het ontwerp Tracébesluit A20 Nieuwerkerk-Gouda eerder dit jaar heeft helaas niet geleid tot een inschrijving. Na consultatie van de markt heeft Rijkswaterstaat de aanbesteding met een aangepaste uitvraag opgestart met onder meer aanpassing van de risicoverdeling. De huidige planning gaat ervan uit in de zomer van 2021 de gunning te laten plaatsvinden, waarna de planuitwerking kan starten. Vooruitlopend op de planuitwerking en realisatie van dit project zijn er gesprekken met de betrokken regionale bestuurders gaande over het verbeteren van de bereikbaarheid op de korte termijn.

Verkeersstudie A12 Gouda-Utrecht
Uit de verkeersstudie A12 Gouda-Utrecht van 2020, dat een vervolg is op de studie van 2019 en als bijlage bij deze brief is toegevoegd, is gebleken dat het Utrechtse wegennet in 2030 verzadigd is. Om de extra verkeersbewegingen als gevolg van de realisatie van de woningbouwopgave te kunnen accommoderen zijn extra bereikbaarheidsmaatregelen nodig. Eén van de onderwerpen van gesprek is het ontwikkelen van een aanpak voor korte termijn maatregelen. Samen met de regio is de intentie uitgesproken om in april hierover een besluit te nemen.

In het kader van U NED moet integraal worden besloten over de woningbouw - aantallen, aard, locaties - en de daarvoor te nemen bereikbaarheidsmaatregelen. Dit betreft zowel mobiliteits- en verkeersmanagement als investeringen in HWN, OWN, OV en fiets, waarbij het voor wat betreft het HWN gaat om de Ring Utrecht (A2, A12, A27, A28) en om de A12 Gouda-Utrecht. Dit vergt nader overleg en overeenstemming met de regio in het kader van U NED. Voorts blijkt uit de verkeerstudie A12 Gouda-Utrecht dat er voor dit traject ook sprake zal zijn van een kostbare ingreep, gelet de fundering van de huidige rijbanen en de ondergrond. Er is dan ook geotechnisch onderzoek noodzakelijk om een betrouwbare inschatting van de kosten te kunnen maken. Dit is nodig met het oog op een te nemen besluit om een verkenning te starten.
Mede gezien de financiële situatie, de hoge kosten en de onzekerheden in de kostenraming is het nog niet mogelijk om een MIRT-verkenning te starten naar capaciteitsuitbreiding van de A12 in de richting van Gouda. Rijk en regio blijven in gesprek over het vervolg. Afhankelijk van de beschikbaarheid van voldoende

financiële middelen bij Rijk en regio wordt gestreefd naar een startbeslissing voor een MIRT-verkenning in het BO MIRT 2021.

A4 Knooppunt Burgerveen-N14 & A4 Haaglanden-N14
De opdracht voor de planuitwerking van de A4 knooppunt Burgerveen-N14, genoemd in het Regeerakkoord, is inmiddels gegund. Er wordt momenteel gewerkt aan het ontwerp Tracébesluit, welke in de tweede helft van 2022 wordt verwacht. Het ontwerp Tracébesluit A4 Haaglanden-N14 is begin dit jaar ter visie gelegd. De binnengekomen zienswijzen worden verwerkt in de Nota van Antwoord bij het Tracébesluit. Met de gemeente Rijswijk is overeenstemming bereikt over het realiseren van zowel een fiets- als ecoduct over de A4, waarmee uitvoering wordt gegeven aan de 'meekoppelkansen' met de daarbij overeengekomen regionale bijdrage.

A16 Rotterdam
Project A16 Rotterdam heeft eind vorig jaar vertraging opgelopen bij het verkrijgen van de watervergunning. In eerste instantie was niet duidelijk of aan de vergunningsvoorwaarden kon worden voldaan. Oorzaak hiervan waren onzekerheden rond de omgang met chlorideconcentraties en PFAS in het projectgebied. Inmiddels is aan alle voorwaarden voldaan, zijn de benodigde vergunningen verleend en zijn de bouwactiviteiten in volle gang. Met de opdrachtnemer is een nieuwe planning opgesteld. De mijlpaal openstelling verschuift hierin met een jaar, naar 2025. Opdrachtnemer heeft zelf en voor eigen rekening versnellingsmaatregelen ingezet om de vertraging die in het domein van de opdrachtnemer liggen ongedaan te maken. De extra kosten voor het Rijk als gevolg van de vertraging bedragen ordegrootte € 115-130 miljoen. Hiervoor is een risicoreservering getroffen. Afspraken hierover worden de komende tijd contractueel uitgewerkt.

A16-N3
Begin november 2020 is het knooppunt A16-N3 volledig opengesteld. Met het realiseren van dit project is de doorstroming verbeterd en is voorzien in ontsluiting van het bedrijventerrein Dordtse Kil IV. Het project is gerealiseerd in een samenwerkingsverband tussen Rijk, Provincie, gemeente Dordrecht en Wegschap Tunnel Dordtse Kil.

A24 Blankenburgverbinding
Het projectbudget van project Blankenburgverbinding wordt met € 18,7 miljoen verhoogd, voornamelijk als gevolg van extra gemaakte kosten voor de omgang van met PFAS vervuilde grond in het projectgebied (ca. € 14 miljoen) en maatregelen op het gebied van klimaatadaptatie en hiermee samenhangende nieuwe normering/wet- en regelgeving waterveiligheid (ca. € 3,5 miljoen).
De aanleg van de A24 Blankenburgverbinding tussen Vlaardingen en Rozenburg verloopt voorspoedig. De contouren van het tracé zijn buiten inmiddels duidelijk zichtbaar. Het tracé wordt al gebruikt door bouwverkeer, zodat het onderliggend wegennet zoveel mogelijk wordt ontlast. De funderingselementen voor de toeritten van de Maasdeltatunnel zijn inmiddels gereed, evenals de passage van de metroverbinding Hoekselijn met de Hollandtunnel, de landtunnel op de noordoever. De voorbereidende werkzaamheden voor de verbreding van de A20 zijn uitgevoerd, de daadwerkelijke verbreding start begin 2021. Daarnaast zijn in het najaar de funderingswerkzaamheden van Knooppunt Vlaardingen gestart.

Voor de verbinding van de A24 met de A15, knooppunt Rozenburg, worden komend jaar de fly-overs over de A15 gebouwd. De twee dekken die hiervoor nodig zijn worden boven de A15 gebouwd, terwijl het verkeer doorrijdt. Tevens realiseren de regionale partners in goede samenwerking met Rijkswaterstaat een impuls in het omliggend gebied. De projecten uit het Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland krijgen steeds meer vorm. Begin 2021 start de uitvoering van de eerste projecten gericht op verbetering van de waterkwaliteit, natuur en recreatie.

Goederenvervoercorridors
Op het Bestuurlijk Overleg Goederenvervoercorridors hebben partijen de contouren van een Toekomstagenda voor de corridors Oost en Zuidoost voor de periode 2020-2030 vastgesteld. Zij zetten in op versterking van robuuste achterlandverbindingen en het multimodaal knooppuntennetwerk, ruimtelijk-economische ontwikkeling van strategische knooppunten, digitalisering en verduurzaming. Binnen dit kader starten onderstaande maatregelen op korte termijn.

Eén van de maatregelen om de robuustheid van de netwerken en knooppunten te vergroten is het realiseren van een structurele modal shift van weg naar water. Hiervoor start in 2021 een stimuleringsregeling van € 40 miljoen voor vervoerders en verladers, gericht op bundeling en verplaatsing van vrachten van de weg naar de binnenvaart en het opzetten van frequente bargelijndiensten. Verder wordt het vervoer over water aantrekkelijker gemaakt door het stimuleren van de aanleg van kademuren met een regeling van € 10 miljoen voor regionale initiatiefnemers. In het Bestuurlijk Overleg is door alle betrokkenen benadrukt dat ook een modal shift van weg naar spoor van belang is. In aanvulling op de regeling voor het stimuleren van modal shift van weg naar water wordt de inzet hierop in overleg met de spoorgoederenvervoersector, regio’s en de Topsector Logistiek verder uitgewerkt.

Er worden verkenningen gestart naar welke infrastructurele aanpassingen nodig zijn voor het faciliteren van 740 meter lange treinen naar Venlo en Bad-Bentheim en het toekomstbestendig maken van het spoor bij knooppunt Venlo.

Rijk en regio werken samen aan de MIRT-verkenning A15 Papendrecht – Gorinchem. Op basis van nieuwe inzichten blijken er ingrijpendere maatregelen noodzakelijk te zijn aan bestaande kunstwerken en het wegdek dan eerder verondersteld. Het traject A15 Papendrecht – Gorinchem vormt nu al een groot knelpunt en zonder maatregelen zal dit in de toekomst alleen nog maar toenemen. Vanwege het belang van een goede doorstroming op de A15 voor de bereikbaarheid en economie in Nederland, verhoogt het Rijk het beschikbare budget voor de A15 Papendrecht - Gorinchem op met € 375 miljoen zodat een effectieve voorkeursvariant uitgewerkt wordt.

In het Bestuurlijk Overleg MIRT Goederenvervoercorridors is het MIRT-Onderzoek Vergroten robuustheid vaarwegen vastgesteld (bijlage). Verschillende vervolgonderzoeken worden gestart naar maatregelen die bijdragen aan de robuustheid van de vaarwegen. Ook wordt het uitgesteld onderhoud op het (hoofd)vaarwegennetwerk verminderd en worden stresstesten uitgevoerd. In IRM-verband wordt gewerkt aan beleidsopties voor bodemligging. Er is in dit kader €

100 miljoen gereserveerd voor het aanpakken van bodemknelpunten voor de scheepvaart op de grote rivieren. Corridorpartijen zien kansen voor buisleidingen bij het (internationale) transport van grondstoffen. Er wordt een haalbaarheidsonderzoek voor een buisleidingtracé tussen Rotterdam en chemiecluster Chemelot (met internationale aansluiting) uitgevoerd.

Om landelijke sturing op de ontwikkeling van bedrijventerreinen en de vestiging van (grootschalige) logistiek te versterken start een onderzoek naar vraag en aanbod van bedrijventerreinen en het provinciale (beleids-) instrumentarium.
In het kader van digitalisering van de corridors wordt geïnvesteerd in het digitaliseren van processen en informatie-uitwisseling in het spoorgoederenvervoer. De corridors worden verder verduurzaamd door alle Rijksligplaatsen voor binnenvaart te voorzien van walstroom en het stimuleren van zero emissie laadinfrastructuur voor lange afstand goederenvervoer via weg en water als onderdeel van Clean Energy Hubs.

Ten slotte wordt de haalbaarheid van een integrale corridoraanpak voor het goederenvervoer op de route Amsterdam – Rotterdam - Antwerpen en verder (corridor Zuid) onderzocht.

Algemeen
Gevolgen COVID-19 bij projecten en onderhoud
De COVID-19 crisis en de aanpak ervan hebben uiteraard ook effect op Rijkswaterstaat, de Grond-, weg- en waterbouw en de installatiebranche, en op ProRail en de spooraannemers. De werkzaamheden buiten gaan zo veel mogelijk door mits de veiligheid en kwaliteit voldoende geborgd kunnen worden. Hiervoor is een protocol ‘Samen veilig doorwerken’ afgesproken met Bouwend Nederland. De projecten volgen de afspraken zoals aan uw Kamer bij brief van 21 april 2020 is gemeld over de aanpak infrasector tijdens de COVID-19 crisis (Kamerstuk 35300 A, nr. 86). Deze afspraken houden in dat Rijkswaterstaat en ProRail de meerkosten ten gevolge van RIVM richtlijnen in redelijkheid zullen vergoeden, waarbij deze meerkosten door de marktpartijen onderbouwd moeten worden. Negatieve gevolgen voor projecten door COVID-19 zijn opgetreden door bijvoorbeeld uitstel van zittingen van de Raad van State, problemen met leveranties uit het buitenland, tekort aan personeel bij de aannemer door reisbeperkingen naar Nederland en inefficiënt werken ten gevolge van RIVM-richtlijnen. Tegelijkertijd heeft Rijkswaterstaat, samen met marktpartijen en brancheorganisaties, werk naar voren gehaald. Dit werd ten eerste gedaan om gebruik te kunnen maken van een periode waar er minder auto’s op de weg zijn en ten tweede om de vraaguitval bij andere opdrachtgevers te compenseren. Ook ProRail heeft de mogelijkheden om werkzaamheden naar voren te halen onderzocht. Zo zijn spoorwerkzaamheden aan de Schipholtunnel naar voren gehaald. ProRail is in voortdurend overleg met de spooraannemers om te borgen dat projecten en onderhoud zo adequaat mogelijk doorgang vinden.

Stikstof
Over de gevolgen van stikstof voor de zeven MIRT-projecten is uw Kamer eerder geïnformeerd (Kamerstuk 35300 A, nr. 92). In algemene zin kunnen wij daaraan toevoegen dat we alle mogelijkheden bezien om vertraging op projecten en bij instandhouding te voorkomen of te beperken.

We zijn hierbij vanzelfsprekend ook afhankelijk van de beschikbaarheid van stikstofruimte in bijvoorbeeld het stikstofregistratiesysteem of de stikstofruimte om extern te salderen.

Veilige, Slimme en Duurzame Mobiliteit
De komende jaren wordt het meerjarige programma Veilige, Slimme en Duurzame Mobiliteit (VSD) gestart. De aanpak heeft als doel om bij te dragen aan de transitie naar een veiliger, slimmer en duurzamer mobiliteitssysteem. Zoals geformuleerd in de Schets Mobiliteit naar 2040, vraagt dit om een nieuwe manier van denken over het organiseren van mobiliteit. Het programma richt zich op maatregelen die binnen de capaciteit van de bestaande fysieke netwerken het gebruik van deze netwerken optimaliseren, op korte termijn realiseerbaar zijn en leiden tot structurele effecten. Het gaat daarbij om maatregelen op het gebied van smart mobility, doelgroepgerichte gedragsaanpak, logistiek/hubs, minder hinder en maatregelen die het fietsgebruik stimuleren. Maatregelen ook die opschaalbaar zijn en leiden tot versnelling van gewenste effecten. Het ministerie van IenW stelt voor het programma voor de komende vier jaar in totaal € 160 miljoen beschikbaar. Met de regio's zullen de meerjarige afspraken per gebied worden uitgewerkt, waarbij 50% medefinanciering wordt vereist. Het Rijk neemt het voortouw om kaders en uniforme standaarden te ontwikkelen. Dit najaar zijn de eerste concrete afspraken al gemaakt (voor circa € 29 miljoen totaal). Deze richten zich onder meer op het bestendigen van de positieve mobiliteitseffecten van de COVID-19 crisis door samenwerken met werkgevers en onderwijsinstellingen. Zo zijn er afspraken gemaakt om werkgevers te stimuleren en te helpen hun reisgedrag zoals nu tijdens de COVID-19 crisis te bestendigen; meer thuiswerken en meer flexibel werken. Ook zijn er afspraken gemaakt over een grotere rol van de fiets in het woon-werk verkeer. Met het onderwijs zijn afspraken gemaakt over het meer op afstand leren. Het doel van deze afspraken is om op structurele wijze filevorming aan te pakken. Dit geeft invulling aan de aankondiging in de brief van 10 juli 2020 over mobiliteit en de COVID-19 crisis (Kamerstuk 31305, nr. 315) en aan de motie Postma cs (35570 XII, nr. 27). Op het gebied van Smart Mobility wordt een versnellingsimpuls gegeven aan de reeds ingezette aanpak en werkwijze. Er wordt samen door overheid (Rijk-regio-gemeenten) en bedrijfsleven gewerkt aan het opschalen van Smart Mobility toepassingen zoals digitalisering van overheden, inkoop van data of expertise voor alle regio's ten behoeve van digitalisering uitvoeren, iVRI's en MaaS.

MaaS
In het kader van MaaS zijn afspraken gemaakt die bijdragen aan schaalvergroting waaronder het verplichten van de TOMP API als standaard voor data-uitwisseling binnen Mobility as a Service, het onderzoeken van een nationaal systeem voor deelmobiliteitsvergunningen en het inzetten op open en uniforme mobiliteitshubs voor deelmobiliteit.

Integraal Riviermanagement
Op het Deltacongres van 12 november 2020 is de intentieverklaring Integraal Riviermanagement (IRM) gepresenteerd. De verklaring is mede namens de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties ondertekend samen met de Deltacommissaris en voorzitters van de Deltaprogramma's Rijn en Maas. Met deze

intentieverklaring verankeren we onze gezamenlijke ambities. We gaan regionale overheden, koepelorganisaties en andere stakeholders vragen om zich hierbij aan te sluiten om zo een brede basis te creëren voor het in ontwikkeling zijnde IRM. Ook hebben wij in het Infrastructuurfonds € 100 miljoen gereserveerd voor het aanpakken van laagwater/bodemknelpunten voor de scheepvaart op de grote rivieren. Deze reservering wordt nu verder uitgewerkt naar concrete projecten in IRM-verband vanwege de samenhang met andere opgaven in het rivierengebied. In Oost-Nederland wordt voortvarend gewerkt aan de in 2019 gestarte pilotprojecten IRM en in dit Bestuurlijk Overleg MIRT heb ik met Zuid-Nederland afspraken gemaakt over de start van zes nieuwe IRM-pilots. Daarbij is gelet op mogelijkheden voor het opdoen van leerervaringen voor IRM, zodat ervaringen op projectniveau bijdragen aan de beleidsontwikkeling op programmaniveau. Het gaat om vijf onderzoeken, namelijk (1) Maasoevers Maastricht, (2) Samenhangende uitwerking ten noorden van Venlo, (3) Alem en St. Andries, (4) Afweging doorstroombaar maken landhoofd Gelderse Zijde A2 en (5) Hoogwaterveiligheid ’s Hertogenbosch (Crèvecoeur), en een bijdrage aan een concreet regionaal voorstel voor het verlagen van een dam in het rivierbed van de Maas nabij Roermond. Dat is goed voor de waterveiligheid en biedt ontwikkelingsmogelijkheden voor recreatie-ondernemers.

Voor de verdere voortgang van de waterdossiers wordt verwezen naar de brief van 4 november 2020 die uw Kamer heeft ontvangen ten behoeve van het Wetgevingsoverleg Water (Kamerstuk 27625, nr.523).

Uw Kamer ontvangt hierbij het Eindboek Meerjarenprogramma Ontsnippering hierbij in een bijlage. Na de Tweede Wereldoorlog zijn veel wegen en spoorwegen aangelegd. Dat heeft ons land economisch vooruit geholpen, maar de keerzijde ervan was dat natuurgebieden versnipperd raakten. In de afgelopen 15 jaar zijn meer dan 500 maatregelen genomen om deze weer met elkaar te verbinden. Het eindboek toont de resultaten ervan, waardoor vele diersoorten weer veilig kunnen oversteken. Deze verbindingen verminderen daarnaast ook de kans op aanrijdingen. En dat is belangrijk, ten behoeve van zowel de verkeersveiligheid als de biodiversiteit in de natuurgebieden.

Betrouwbaar en robuust spoor
Stapsgewijs wordt gewerkt aan de verbetering van de betrouwbaarheid en robuustheid van de treindienst in lijn met het Toekomstbeeld OV. Naar aanleiding van de motie Amhaouch/Schonis (Kamerstuk 29984, nr. 875) is uw Kamer begin dit jaar geïnformeerd over de aanpak van aanvullende maatregelen aan het spoor richting 2030 (Kamerstuk 32404, nr.97). Onder de noemer Spoorcapaciteit 2030 worden urgente infrastructuurmaatregelen uitgevoerd, met als doel een robuust en veilig spoorsysteem voor verdere doorgroei en een nog beter reisproduct voor de reiziger. Hiervoor is €87 miljoen gereserveerd en hierboven in de brief wordt aangegeven welke maatregelen er per landsdeel worden uitgevoerd.

Overwegen
De afgelopen jaren zijn positieve resultaten geboekt ten aanzien van de aanpak van overwegen. Het aantal incidenten op overwegen op het hoofdspoor nam tussen 2000 en 2019 met 50% af en het aantal dodelijke slachtoffers op overwegen is in deze periode met 70% gedaald. Dat goede vooruitgang met de overwegenaanpak wordt geboekt heeft ook de ILT in haar jaarverslag opgemerkt

door te melden dat in 2019 het grootste aantal overwegen zijn aangepakt sinds 2014. De ILT benadrukt tegelijkertijd dat de overwegenaanpak verder moet worden geïntensiveerd om ook in de toekomst de overwegveiligheid verder te verbeteren. Mede daarom is besloten om tot en met 2023 ca. € 37,5 miljoen per jaar extra te investeren in het NABO-programma. Uw Kamer wordt via de jaarlijkse brief over de veiligheid op het spoor nader geïnformeerd over onder andere de aanpak van overwegen.

Trillingen spoor
Er wordt € 20 miljoen euro beschikbaar gesteld voor extra onderzoek naar het tegengaan van spoortrillingen. Dat is op 17 november 2020 ook aangegeven in de Kamerbrief over de stand van zaken met betrekking tot spoortrillingen (Kamerstuk 29984, nr. 906).

Brede Doeluitkering
Naast de toename van de beheer en onderhoudskosten op de hoofdinfrastructuur, nemen ook de beheer, onderhoud- en vervangingskosten van de regionale railinfrastructuur (tram en metro) in gelijke mate toe. Daardoor is regionaal steeds minder bestedingsruimte voor de wettelijke verkeers- en vervoerstaken van de vervoerregio's Amsterdam en MRDH zoals duurzame bereikbaarheid, toegankelijkheid en verkeersveiligheid en nieuwe investeringen die voortkomen vanuit de bereikbaarheids- en gebiedsprogramma's. Daarom wordt bezien of en zo ja welke aanpassingen nodig zijn in de omvang en systematiek van de doeluitkering aan de vervoerregio's (BDU).

Programma Toegankelijkheid stations
In het Programma Toegankelijkheid stations werkt ProRail aan de bereikbaarheid van het perron en de trein, zodat een gelijkvloerse instap ontstaat. Daarnaast worden maatregelen genomen voor mensen met een auditieve of visuele beperking. Ieder jaar werkt ProRail aan diverse stations, zodat in 2030 alle stations toegankelijk zijn. In 2020 zijn nieuwe liften of hellingbanen geplaatst op acht stations zoals op Haarlem Spaarnwoude, Castricum, Deventer en Eijsden en is de perronhoogte op elf stations verhoogd, onder andere op Bergen op Zoom, Helmond Brandevoort, Zoetermeer en Nijkerk.

Tractie-energievoorziening
De tractie-energievoorziening is een belangrijk onderdeel van een robuust en toekomstbestendig spoorsysteem. Hierin past een systeemkeuze (doorontwikkelen huidig 1,5kV-systeem of overschakelen op bijvoorbeeld 3kV). De verdere uitwerking van ontwikkelagenda van Toekomstbeeld OV is het kader waarbinnen dit besluit verder beslag krijgt. Hiervoor loopt inmiddels een vervolgonderzoek zoals aangekondigd in de MIRT-brief van 19 juni jl. Daarbovenop is nu € 15 miljoen gereserveerd voor verdere voorbereidende stappen.

Meerjarenprogramma Geluidsanering
De maatregelen vanuit het Meerjarenprogramma Geluidsanering worden bepaald bij het vaststellen van de saneringsplannen op basis van gedetailleerd akoestisch onderzoek. Voor wegen zijn deze onderzoeken inmiddels afgerond, voor spoor nagenoeg. Met het in procedure brengen van de saneringsplannen is inmiddels ook gestart. Van de geplande 21 saneringsplannen voor wegen zijn er inmiddels

vier onherroepelijk vastgesteld. Voor spoor zijn er in totaal 41 saneringsplannen voorzien, waarvan er tot op heden tien onherroepelijk zijn vastgesteld. Door koppeling aan al geplande werkzaamheden wordt een deel van de uitvoering in latere jaren gerealiseerd. Voor de uitvoering van het programma is € 1 miljoen (begroting 2021) beschikbaar. De saneringsplannen moeten uiterlijk 31 december 2023 zijn ingediend.

Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV)
In 2008 is het actieprogramma regionaal openbaar vervoer (AROV) gestart. Projecten uit dit programma zijn bedoeld om het regionale openbaar vervoer te verbeteren. Over de uitvoering van het AROV zijn overeenkomsten met decentrale overheden/regio's gesloten. In de vorige MIRT-brief is uw Kamer geïnformeerd dat een zes projecten vertraagd zijn.

Met de Vervoerregio Amsterdam is afgesproken om de AROV-projecten die in Noord-Holland lopen éénmalig met vijf jaar te verlengen tot 31 december 2025, onder de voorwaarde dat het Rijk regelmatig updates krijgt. De vijf projecten zijn vertraagd, maar staan qua noodzaak niet ter discussie. Bovendien zijn alle projecten al aanbesteed of start de aanbesteding binnenkort.
Ook voor het AROV-project Tram Maastricht-Hasselt zal de termijn eenmalig verlengd worden tot 31 december 2026 onder scherpe voorwaarden over de voortgang. Indien de realisatietermijn niet wordt gehaald zal de Rijksbijdrage worden teruggevorderd, aanvullende financiering vanuit het Rijk is niet aan de orde en verantwoordelijkheid voor voortgang en financiering ligt bij de regio in samenwerking met de Vlaamse overheid. Hierover is tijdens het BO MIRT Zuid een afspraak gemaakt tussen Rijk en regio.

Korte termijn file-aanpak
De uitvoering van de korte termijn file-aanpak is volop bezig. Steeds meer maatregelen zijn afgerond zoals het beschikbaar stellen van *in-car* informatie over ingestelde omleidingen bij incidenten. Ook zijn er vanuit de eerste tranche met maatregelen 20 extra stand-by berger locaties gerealiseerd De zes extra stand-by berger locaties uit de tweede tranche zijn nog niet gerealiseerd (Kamerstuk 31305, nr.270). Vanwege juridische bezwaren is het niet mogelijk om deze toe te voegen aan de huidige contracten of extra op de markt te zetten naast de huidige contracten. Begin 2022 worden de contracten voor bergers opnieuw aanbesteed.

Fiets
Fietsmaatregelen leveren een belangrijke bijdrage aan het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten. De fiets kan voor afstanden tot 15 kilometer een geschikt alternatief zijn voor autogebruik. In de tijd van COVID-19 is actieve mobiliteit belangrijker geworden. Rijk en regio zetten in op fietsstimulering en dragen daarmee bij aan het landelijke doel om extra forenzen op de fiets te krijgen. Sinds het begin van de COVID-19 pandemie ligt het aandeel fiets in het woon-werkverkeer hoger, deze stijging willen we vasthouden. Rijk en regio hebben gezamenlijk de ambitie uitgesproken om de potentie van de fiets, als volwaardige modaliteit en oplossing voor een aantal maatschappelijke opgaven, meer structureel onderdeel te maken van bestuurlijke en financiële afspraken zowel binnen de eigen bestuurslaag als ook tussen de verschillende bestuurslagen. In de Bestuurlijke Overleggen MIRT 2020 hebben Rijk en regio procesafspraken gemaakt om middels regionale fietsnetwerkplannen te komen tot een 'Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF)'. In maart 2021 wordt gestreefd naar een eerste

contourenschets en in september 2021 naar een Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF). Hiermee wordt mede invulling gegeven aan de moties Kröger/Schonis (Kamerstuk 35300 XII, nr.104), Kröger/Laçin/Schonis/Van Es (Kamerstuk 35300 A, nr.109) en Laçin (Kamerstuk 35426 A, nr.16).

Rijk en regio werken samen om meer mensen gebruik te laten maken van de fiets en de fiets-treinreis te bevorderen. In de afgelopen periode is de stallingscapaciteit bij stations fors uitgebreid. Met de afspraken die bij het MIRT 2020 zijn gemaakt zal de capaciteit in 2025 ongeveer 600.000 kunnen zijn. Daarmee is een belangrijke bijdrage geleverd aan de uitvoering van het Bestuursakkoord Fietsparkeren bij Stations uit 2016. Hierbij is de afgesproken inhaalslag gemaakt om in de oplossing van de tekorten aan fietsparkeerplaatsen te voorzien. Dit jaar hebben provincies en vervoerregio's aanvragen gedaan voor een cofinancieringsbijdrage uit € 75 miljoen extra Rijksmiddelen vanuit het Klimaatakkoord. Bij de toekenning van bijdragen is het uitgangspunt dat aandacht wordt besteed aan een hogere benutting van bestaande capaciteit en innovaties in het fietsparkeren.

Minder Hinder
Minder Hinder gaat onderdeel uitmaken van de programmatische aanpak VSD (Veilig, Slim en Duurzaam) zodat ook met de hinderaanpak wordt bijgedragen aan de transitie naar een veiliger, slimmer en duurzamer mobiliteitssysteem.
Het komend decennium is sprake van een grote opgave op het gebied van onderhoud en renovatie; zowel op en om het hoofdwegennet als op de hoofdspoorweginfrastructuur, het regionale wegennet en het regionale/lokale OV-net. Daarom is in 2020 zowel landelijk als regionaal gewerkt aan de uitwerking in de Bestuurlijke Overleggen MIRT 2019 gemaakte afspraken over Minder Hinder. Daarbij geven Rijk en regio aan dat de gezamenlijke hinder- en mobiliteitsaanpak, naast hinderreductie, mede gericht is op duurzame gedragsverandering en bewust mobiliteitsgedrag van burgers en bedrijven (werkgevers en publiekstrekker).
Om deze verandering te ondersteunen werken Rijk en regio in 2021 gezamenlijk aan een meer gecoördineerde inzet van nu nog afzonderlijke programma's en projecten bijvoorbeeld op het gebied van fiets, werkgevers- en onderwijsaanpak. Ook maken Rijk en regio uiterlijk in de eerste helft van 2021 afspraken over een landelijke communicatiestrategie, waaronder de mogelijke doorontwikkeling van "Van A naar Beter" en een landelijke campagne gericht op de gewenste gedragsverandering. Het streven is om uiterlijk ultimo 2021 in elk landsdeel een bindende meerjarige afspraak te maken over welke Rijks- en regionale budgetten langs welk tijdpad gecoördineerd kunnen worden ingezet voor de regionale en multimodale mobiliteitsaanpak.
Voorbeeld van de invulling van deze nieuwe aanpak is te vinden in de regio Zuidwest zoals aangegeven bij landsdeel Zuidwest.

Maatschappelijke kosten-batenanalyses
De maatschappelijke kosten-batenanalyse is een belangrijk instrument in het MIRT-proces en verschaft inzicht in de effecten van een voorgenomen project of maatregel op de brede welvaart in Nederland. De kaders van de maatschappelijke kosten-batenanalyses worden continu naar de laatste inzichten aangepast. Op deze wijze blijft het instrument actueel. Een interdepartementale werkgroep heeft bijvoorbeeld de discontovoet geactualiseerd die wordt toegepast in maatschappelijke kosten-batenanalyses. Daarnaast is naar aanleiding van de

motie van het lid Sneller de algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyses geëvalueerd vanuit het concept brede welvaart. Beide rapporten zijn dit najaar door de minister van Financiën naar uw Kamer verzonden. Tot slot worden de kengetallen in maatschappelijke kosten-batenanalyses actueel gehouden en worden waar nodig methodische aanvullingen gedaan.

NMCA
Zoals eerder aangekondigd (Kamerstuk 35000A, nr. 94) vullen we het instrument Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) aan, zodat in de opvolger van de NMCA-2017 de mobiliteitsopgaven in breder perspectief in kaart worden gebracht. Vanuit de ontwikkeling van de mobiliteit laat de opvolger van de NMCA zien hoeveel banen en voorzieningen men in Nederland kan bereiken per regio, en hoe zich dat ontwikkelt. Hierin ligt de verbinding tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit. We nemen de ontwikkeling van verkeersveiligheid mee in de analyse, uitgesplitst naar vervoerswijze. Ook de effecten van mobiliteitsontwikkeling op duurzaamheid en milieu krijgen specifieke aandacht. Daarnaast blijven de capaciteit en robuustheid van de netwerken onderdeel van de analyse, en leggen we een directe relatie tussen deze opgaven met de ontwikkeling van bereikbaarheid in gebieden. De grensoverschrijdende verplaatsingen van en naar onze buurlanden worden meegenomen. Ook voor het goederenvervoer brengen we de opgave in kaart op de verschillende corridors, bekeken vanuit goederenstromen in plaats van per modaliteit. Hierin zal capaciteit en verdeling over de verschillende modaliteiten centraal staan.

Uiteindelijk brengt de opvolger van de NMCA hiermee de verschillende aan mobiliteit gerelateerde opgaven in beeld, en vormt het één van de informatiebronnen om vanuit een breder perspectief beslissingen te kunnen nemen. Omdat de toekomst onzeker is werken we onzekerheidsverkenningen uit. De mogelijke lange termijn effecten van COVID-19 op mobiliteit zal er daar één van zijn. Het doel van de analyse verandert niet: de NMCA identificeert de mobiliteitsontwikkeling en daaruit voortkomende mogelijke opgaven vanuit een nationaal perspectief. De NMCA brengt mobiliteitsontwikkeling in kaart zonder aanvullend mobiliteitsbeleid. Zo wordt duidelijk hoe de mobiliteit zich ontwikkelt wanneer na deze kabinetsperiode en na afronding van het MIRT-programma geen aanvullende beleidsmaatregelen en mobiliteitsprojecten worden uitgevoerd. De opvolger van de NMCA krijgt uw Kamer rond de zomer van 2021.

MIRT spelregels
In het voorjaar van 2021 zullen de geactualiseerde spelregels worden aangeboden, in lijn met de toezegging die is gedaan in het Wetgevingsoverleg Mobiliteitsfonds op 10 september 2020. De MIRT-spelregels schetsen het proces dat moet worden doorlopen bij investeringsbeslissingen en de informatie-eisen waaraan moet worden voldaan; het is geen inhoudelijk beleidsafweegkader. Op dit moment wordt nog gewerkt aan de voorstellen. Doel is onder meer om de spelregels in lijn te brengen met de Wet Mobiliteitsfonds en de Omgevingswet en de daaraan gekoppelde formuleringen en werkwijze(n) en de spelregels te verhelderen en te vereenvoudigen. Daarbij wordt onder andere aandacht geschonken aan onderwerpen als verkeersveiligheid, programmatisch werken, verkeersveiligheid, kostenbeheersing, adaptiviteit en duurzaamheid. Over de aanpassingen zal ook met de regionale partners overleg worden gevoerd.

Op 1 januari 2020 is de Comptabiliteitswet 2016 inwerking getreden. Ingevolge artikel 3.1. van de Comptabiliteitswet 2016 dienen alle voorstellen, voornemens en toezeggingen een toelichting te bevatten waarin wordt ingegaan op (a) de doelstellingen, de doeltreffendheid en de doelmatigheid die worden nagestreefd; (b) de beleidsinstrumenten die worden ingezet; en (c) de financiële gevolgen voor het Rijk en, waar mogelijk, de financiële gevolgen voor maatschappelijke sectoren. Om hieraan te voldoen is deze in een bijlage aan de MIRT-brief toegevoegd. In deze bijlage worden onder andere de doelstellingen van het MIRT toegelicht en met een verwijzing naar het MIRT proces en de MIRT spelregels onderbouwd hoe de doeltreffendheid en doelmatigheid van de MIRT-projecten is gewaarborgd.

Slot
Wij kijken met voldoening terug op Bestuurlijke Overleggen MIRT, waarin we - ondanks de beperkte financiële ruimte - toch goede afspraken met alle landsdelen hebben gemaakt voor een bereikbaar, bewoonbaar, leefbaar en veilig Nederland. In het voorjaar 2021 vinden de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving plaats. Over de uitkomsten wordt u, zoals te doen gebruikelijk, geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

DE MINISTER VAN BINNENLANDSE ZAKEN EN KONINKRIJKSRELATIES

drs. K.H. Ollongren

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer

Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT, 25 en 26 november 2020

Generieke, nationale afspraken

1.	**Minder Hinder, generieke landelijke afspraken** Voor de verdere uitwerking van de afspraken op het gebied van Minder Hinder spreken rijk en regio af: ❖ Eind 2021 hebben infrabeheerders de geplande werkzaamheden aan de hoofdinfrastructuur (wegen, spoor en vaarwegen) voor de periode t/m 2030 (voor zover mogelijk) ingevoerd in de daartoe bestaande planningssystemen. Rijk en regio maken in de eerste helft van 2021 afspraken over de wijze van invoeren en het borgen van de actualiteit en betrouwbaarheid van de gegevens als basis van een doorlopend afstemmingsproces tussen infrabeheerders. ❖ Voor een optimale meerjarige afstemming en ondersteuning van de hinder- en mobiliteitsaanpak is eind 2021, naast de landelijke initiatieven, in elk landsdeel minimaal één regionaal samenwerkingsverband waarin rijk en regio participeren. Over de governance, organisatie, werkwijze en gezamenlijke bekostiging gaan rijk en regio in gesprek met als streven om hierover in 2021 per landsdeel (of regio binnen landsdeel) bindende meerjarige afspraken te maken. De inzet hierbij is bestaande samenwerkingsverbanden te professionaliseren. ❖ Eind 2021 hebben rijk en regio voor elk landsdeel (of regio binnen landsdeel) een afspraak over een meerjarig basispakket aan activiteiten voor een multimodale mobiliteitsaanpak. Daarbij worden heldere afspraken gemaakt over welke rijks- en regionale budgetten langs welk tijdpad gecoördineerd kunnen worden ingezet. ❖ Voor eind 2021 maken rijk en regio het mogelijk hoe bij samenloop van meerdere grote hinder veroorzakende projecten, het "Minder Hinder deel" uit projectbudgetten project-overstijgend kan worden ingezet. ❖ Uiterlijk in de eerste helft van 2021 maken rijk en regio afspraken over een landelijke communicatiestrategie, waaronder de mogelijke doorontwikkeling van "Van A naar Beter" en een landelijke campagne gericht op de gewenste gedragsverandering en het bestendigen van bewust mobiliteitsgedrag.
2.	**Nationaal Toekomstbeeld Fiets** ❖ Rijk en Regio bezien gezamenlijk wat de ontbrekende schakels zijn in de dikke stromen van woon-werk/school in het nationale fietsnetwerk, inclusief een analyse van waar nieuwe stromen te ontsluiten zouden zijn, bijvoorbeeld bij stadsontwikkeling of nieuwe wijken. Dit om zo de potentie van de fiets ten volle te kunnen benutten. ❖ Rijk en regio maken een afspraak om regionale fietsnetwerkplannen op te stellen. Het streven is in maart 2021 een eerste contourenschets te hebben en in september 2021 een Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF). ❖ Het Rijk stelt voor het uitwerken van deze toekomstplannen per MIRT landsdeel 50% van de kosten beschikbaar met een maximum van € 50.000 incl. btw.
3.	**Verkeersveiligheid** ❖ Rijk en regio zetten blijvend in op investeringen om verkeersveiligheid te verbeteren. Vanuit het budget Investeringsimpuls verkeersveiligheid is tot en met 2030 vanuit het Rijk € 500 miljoen beschikbaar. ❖ Met de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021 wordt invulling gegeven aan de eerste tranche van de investeringsimpuls verkeersveiligheid. Er is € 200 miljoen beschikbaar voor een rijksbijdrage van 50% van de kosten aan bewezen effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen. Het besluit voor een rijksbijdrage wordt genomen op basis van ingediende voorstellen door de betreffende overheden conform de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen. ❖ Maximaal 10% van de investeringsimpuls verkeersveiligheid kan in de geest van het Mobiliteitsfonds worden ingezet voor vernieuwende maatregelen. In 2021 worden de kaders en inhoudelijke invulling hiervoor vormgegeven.
4.	**Smart Mobility: Digitalisering Overheden** ❖ Rijk en regio zetten in op het beter benutten van het bestaande wegennet en zien digitalisering als essentieel onderdeel voor betere beslisinformatie en monitoring, informeren van de reiziger, en het efficiënter uitvoeren van kerntaken van de overheid gericht op betere bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. ❖ Rijk en regio spreken af weggegevens die verkeersbesluit-plichtig zijn op te nemen in een centrale gezamenlijke netwerk registratie. Het Rijk spreekt de intentie uit om de kosten voor de initiële investeringen te dragen. Definitieve afspraken worden gemaakt op basis van goedgekeurde plannen van aanpak.

	❖ Om de beschikbaarheid van mobiliteitsdata te verbeteren zetten Rijk, regio's en de landelijke dataloketten in op de ontwikkeling van het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM). Komend half jaar wordt hiervoor een voorstel uitgewerkt. ❖ Rijk en regio besluiten de inspanningen op versnelde digitalisering in het mobiliteitsdomein te continueren in de periode 2021 t/m 2023 om in 2023 bij de decentrale overheden de levering van actuele en betrouwbare data voor digitale mobiliteitsdiensten en het datagedreven uitvoeren van eigen overheidstaken structureel organisatorisch ingebed en op orde te hebben, conform het kwaliteitsdoel publieke data voor 90 procent op orde. ❖ Rijk en regio zien kansen om gezamenlijk effectiever en goedkoper data te produceren. Het Rijk reserveert over de periode t/m 2023 een bedrag van € 2 miljoen (incl. btw) voor de inkoop van data of expertise, te benutten voor alle regio's, alsmede voor additionele werkzaamheden die landelijke dataloketten ten behoeve van digitalisering uitvoeren. ❖ Het Directeurenoverleg Landelijk Dataketenoverleg (DO LDKO) is verantwoordelijk voor de gezamenlijke coördinatie en voortgang, de regio's blijven individueel verantwoordelijk voor de uitvoering.
5.	**Smart Mobility: iVRI's** ❖ Rijk en regio herbevestigen de gezamenlijke inspanning dat elke nieuwe VRI een iVRI wordt. Regio's waarborgen dat elke iVRI blijvend voldoet aan alle landelijke standaarden ten behoeve van datakwaliteit en –bescherming. Rijk en regio blijven samen inzetten op een breed gedragen transitie en het oplossen van resterende aandachtspunten met betrekking tot iVRI's. ❖ Rijk en alle regio's starten op basis van cofinanciering met de realisatie van de 2e landelijke tranche iVRI's. Het Rijk bestemt voor iVRI's uit de BO MIRT 2019 reservering van € 10 miljoen, een bedrag van € 8 miljoen (incl. btw) voor alle regio's samen conform het betreffende Plan van Aanpak en draagt de kosten voor de landelijke ontsluiting van iVRI data (Urban Data Access Platform). ❖ Rijk en alle regio's spreken af in het Landelijk Dataketen Directeurenoverleg de realisatie te monitoren en ondersteunen en halfjaarlijks bestuurlijk te rapporteren over de voortgang (aantallen, locaties, gebruik) in de periode 2021 tot en met 2023.
6.	**Smart Mobility: Mobility as a Service, deelmobiliteit en hubs** ❖ Rijk en regio zien kansen om met schaalvergroting op het gebied van Mobility as a Service (MaaS), data-uitwisseling en standaarden, deelmobiliteit en hubs bij te dragen aan een flexibel en duurzaam mobiliteitssysteem voor reizen tijdens en na de coronacrisis. ❖ Rijk en regio hanteren gemeenschappelijke uitgangspunten voor MaaS, zoals het verplichte gebruik van de TOMP API als standaard voor data-uitwisseling, het beschikbaar maken van OV-tickets voor MaaS dienstverleners, het delen van data in de Leeromgeving, en passen de werkwijze in de toolkit autodelen toe. ❖ Rijk en regio onderzoeken met elkaar de mogelijkheid tot het uitwerken en uitrollen van kleinschalige open en uniforme (pop-up) mobiliteitshubs. ❖ Rijk en regio onderzoeken of een nationaal loket en systeem voor vergunningen van deelmobiliteit kan bijdragen aan een landelijk functionerend flexibel vervoerssysteem. Rijk en regio verkennen in welke gemeenten dit door middel van een gezamenlijke pilot kan worden getest.
7.	**Smart Mobility: Korte termijn Smart maatregelen in MIRT-projecten** ❖ Rijk en regio's herkennen het risico dat het versnipperd inzetten van middelen voor 'korte termijn maatregelen' in diverse MIRT-projecten en programma's op het gebied van Smart Mobility kan leiden tot een minder groot effect op de bereikbaarheid en verkeersveiligheid. ❖ Rijk en regio spreken af dat 'korte termijn maatregelen' op het gebied van smart mobility in MIRT-projecten en programma's worden ingezet volgens de principes van Krachtenbundeling. Dit door landelijk afgestemde doelen, werkwijze, standaarden en overeenkomsten te volgen (MaaS, Talking Traffic, Digitalisering, Logistieke IT, andere krachtenbundels). En door gebundelde inzet van de geoormerkte middelen van de individuele MIRT-projecten/programma's. ❖ Deze intentie wordt concreet uitgewerkt in een inventarisatie van de huidige omvang van de maatregelen en geoormerkte middelen waar dit betrekking op heeft, en het inventariseren van voorstellen voor effectievere aanpak en besteding in lijn met het principe van krachtenbundeling.

Regio Noordwest-Nederland

1.	**Mobiliteit en verstedelijking** ❖ Rijk en regio constateren dat er een breed gedragen gezamenlijk beeld is over de grote opgaven op het gebied van woningbouw, bereikbaarheid, werkgelegenheid, klimaatadaptatie, energie, landschap en leefbaarheid waar het MIRT-gebied Noordwest-Nederland voor staat en het type oplossingen en randvoorwaarden dat daarvoor nodig is. Partijen constateren tevens dat er belangrijke stappen worden gezet om opgaven en concrete oplossingen te realiseren, maar dat er grote uitdagingen voor de toekomst blijven bestaan. ❖ Rijk en regio spreken af om hierover voor half maart 2021 een strategisch gesprek te organiseren, waarin onder meer wordt ingegaan op randvoorwaarden, financiële aspecten en het verbinden van het regionale- met het nationale perspectief.
2.	**Nationaal Toekomstbeeld Fiets** <u>Noordwest:</u> ❖ Parallel aan het werken aan een Nationaal Toekomstbeeld Fiets zetten Rijk en regio zich blijvend in om te investeren in fietsnetwerken en fietsparkeerplaatsen aan de hand van een uitvoeringsagenda fiets. De uitvoering van concrete maatregelen en projecten wordt waar relevant uitgevoerd in samenhang met de programma's Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) en U Ned.
3.	**Brede doeluitkering** ❖ Rijk en de vervoerregio's VRA en MRDH bevestigen –opnieuw- dat beheer, onderhoud- en vervangings(BOV)kosten van de regionale railinfrastructuur (tram en metro) in gelijke mate toenemen als die van de nationale (rail)infrastructuur. ❖ Rijk en vervoerregio's constateren dat de vervoerregio's daardoor steeds minder bestedingsruimte hebben voor hun wettelijke verkeers- en vervoerstaken zoals duurzame bereikbaarheid, toegankelijkheid en verkeersveiligheid en nieuwe investeringen die voortkomen vanuit de bereikbaarheids- en gebiedsprogramma's SBaB en MoVe. ❖ Dat zij gaan bezien of en zo ja welke aanpassingen nodig zijn in de omvang en systematiek van de doeluitkering aan de vervoerregio's (BDU). Daartoe zullen de vervoerregio's in samenspraak met het Rijk met een voorstel komen.
4.	**Minder Hinder regio Noordwest** <u>Provincies Noord-Holland en Flevoland:</u> ❖ Rijk en regio zetten de bestaande samenwerking en kennis- en expertisedeling, inclusief bijbehorende budgetten, voort vanuit de bestaande structurele samenwerkingsverbanden in de MRA (Amsterdam Bereikbaar en Kern- en RegioRegie). ❖ Vanuit Amsterdam Bereikbaar wordt de ontwikkeling van de bestaande multimodale samenwerking, project-overstijgend en met alle infrabeheerders, in 2021 en verder uitgebreid. ❖ De regio stimuleert en onderschrijft de opzet om afspraken te maken over een optimale aanpak en past dit al toe, bijvoorbeeld binnen Amsterdam Bereikbaar. ❖ Het landelijke en regionale meerjarige hinderbeeld wordt vertaald naar een gedeeld beeld van de multimodale regionale hinderopgave tussen 2025 en 2030. ❖ De regionale gevolgen van het hinderbeeld worden in 2021 verder gebracht tot het uitvoeringsprogramma van de MRA. ❖ Er loopt in 2021 vanuit Kernregie en Amsterdam Bereikbaar een onderzoek naar de integratie tussen planningssystemen voor een verbeterd gebruik van de data, wat kan leiden tot multimodaal inzicht in geplande werkzaamheden. Ook wordt gekeken naar mogelijke uitbreiding van de multimodale samenwerking tussen verkeerscentrales van Rijk en regio. ❖ De aanpak bij de Piet Heintunnel, ZuidasDok, SAA, N200, gebiedsontwikkeling Sloterdijk, Leeghwaterbrug en ontwikkelingen rondom Amsterdam Centraal blijven een pilot voor een integrale hinderaanpak op het gebied van communicatie, monitoring en alternatieve reismogelijkheden. Daarbij worden waar mogelijk ook de innovatieve oplossingen die er op digitaal gebied zijn betrokken. <u>Provincie Utrecht:</u> ❖ Vanuit de context van eerder gemaakte afspraken (o.a. in BSG Ring en BO MIRT 2019) hebben Rijk en regio een gedeeld beeld van de grote hinder- en mobiliteitsopgave tot 2030. ❖ Rijk en regio kiezen voor een structurele samenwerking bij de hinderaanpak en nemen hierin een gedeelde en gezamenlijke verantwoordelijkheid.

	❖ Rijk en regio maken zich blijvend sterk voor een hoog ambitieniveau en bijpassend budget voor de hinderaanpak. ❖ Rijk en regio kiezen voor een scenario waarbij flankerende maatregelen niet gericht zijn op het (tijdelijk) naar beneden brengen van hinderpieken maar op de bijdragen aan de langere termijndoelen rond duurzame mobiliteit en leefbaarheid in de regio Utrecht. Hiertoe worden alle grote mobiliteits- en transitieopgaven en -ambities in beeld gebracht (zie ook afspraken U Ned). ❖ Goed op Weg is het samenwerkingsverband waarin Rijk en regio participeren en dat de hinder- en mobiliteitsaanpak ondersteunt. ❖ De contouren van het plan van aanpak voor de Hinderaanpak zijn op hoofdlijnen vastgesteld (Stuurgroep Goed op Weg 23-09-2020), en wordt in 2021 verder uitgewerkt. ❖ Daarbij worden tevens afspraken gemaakt over de inzet van Rijks- en regionale budgetten die gecoördineerd worden ingezet voor deze hinderaanpak.
5.	**Smart Mobility: Digitalisering Overheden** Provincies Noord-Holland en Flevoland: ❖ In aanvulling op de generieke, landelijke afspraken over verdere digitalisering in het mobiliteitsdomein reserveert het Rijk een bedrag van € 293.000 (incl. btw, ontvanger: Provincie Noord Holland) ten behoeve van de planvorming en besluitvorming over een gezamenlijk implementatieplan voor Provincie Noord-Holland/Provincie Flevoland/Gemeente Amsterdam in 2021. Dit onder voorwaarde dat de regio in het voorjaar van 2021 een raming heeft vastgesteld voor de periode tot en met 2023. De overige kosten worden door de regio betaald. Provincie Noord-Holland/Provincie Flevoland/Gemeente Amsterdam reserveren ieder € 293.000 (incl. btw) voor 2021. Provincie Utrecht: ❖ Voor hetzelfde doel en onder dezelfde voorwaarden reserveert het Rijk een bedrag van € 150.000 (incl. btw, ontvanger Provincie Utrecht) ten behoeve van de planvorming en besluitvorming over een implementatieplan voor Midden Nederland in 2021. Dit onder voorwaarde dat het Regionaal Data Team uiterlijk december 2020 volledig is opgestart en er in het voorjaar 2021 een vastgesteld regionaal implementatieplan inclusief raming voor de periode t/m 2023 ligt. De overige kosten worden door de regio betaald. Regio Midden Nederland reserveert hiervoor € 150.000 (incl. btw) voor 2021.
6.	**Bestendigen van reisgedrag tijdens coronacrisis met werkgevers en onderwijsinstellingen** Provincies Noord-Holland en Flevoland: *Werkgeversaanpak* ❖ Rijk en regio continueren de werkgeversaanpak in het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma "Samen Bouwen aan Bereikbaarheid" (SBaB). Hiermee worden werkgevers gestimuleerd en geholpen om de werkgerelateerde mobiliteit te verduurzamen (zoals afgesproken in het Klimaatakkoord) en het reisgedrag van werknemers ten tijde van de coronacrisis te bestendigen: meer thuiswerken, beter spreiden van reizen over de dag en over de week. ❖ De regio breidt de samenwerking met werkgevers uit buiten het gebiedsprogramma. Hiertoe wordt in 2021 een onderzoek uitgevoerd en een plan van aanpak vastgesteld in het Directeurenoverleg SBaB. Financiële besluitvorming wordt meegenomen in het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2021. *Onderwijsaanpak* ❖ In het kader van de onderwijsaanpak zijn in de aanloop van het school-/collegejaar 2020-2021 goede afspraken gemaakt met de onderwijsinstellingen in Amsterdam en de MRA over thuisonderwijs en het spreiden van bezoeken aan school of campus over de dag ("onderwijsdeal"). Rijk en regio continueren deze inspanningen binnen het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma "Samen Bouwen aan Bereikbaarheid" (SBaB). Provincie Utrecht: ❖ Zie de afspraken gemaakt onder de Korte Termijn Aanpak van het programma U Ned.
7.	**Fiets** Provincie Utrecht: ❖ De Brede variantenstudie Fietsparkeren Utrecht Centraal is afgerond. Bij het vervolg brengt de provincie Utrecht de betrokken partijen halfjaarlijks bij elkaar. ❖ Met inachtneming van de resultaten van de Brede variantenstudie investeren Rijk en regio in de bouw na afronding studie voor capaciteitsuitbreiding op maaiveld bij Utrecht Lunetten en Utrecht Zuilen onder de voorwaarde dat de gemeente Utrecht weesfietsen gaat handhaven en maken hiervoor financiële reserveringen.

	❖ Rijk en regio investeren in de bouw van nieuwe maaiveldstallingen bij de stations van Amersfoort Centraal, Breukelen, Den Dolder, Maarn, Veenendaal Centrum en Veenendaal West en Vleuten, mits de handhaving van weesfietsen wordt uitgevoerd. ❖ Ook investeren Rijk en regio samen in studies naar uitbreiding van ingebouwde fietsenstallingen op Amersfoort Schothorst en Amersfoort Vathorst, Bilthoven waar een maaiveldoplossing niet haalbaar is. <u>Vervoerregio Amsterdam:</u> ❖ Rijk en regio investeren samen in de bouw van extra plaatsen voor fietsparkeren in de fietskelder van Amsterdam Centraal onder de sporen, die in combinatie met PHS-Amsterdam gebouwd gaat worden. ❖ Rijk en regio investeren in de bouw van een grote complexe stalling bij Amsterdam Sloterdijk. ❖ Rijk en regio investeren verder in de bouw van een maaiveldstalling bij station Krommenie-Assendelft. ❖ Ook investeren Rijk en regio in cofinanciering in een studie naar een oplossing van de resttekorten op Amsterdam Lelylaan. ❖ Tot slot geven Rijk en regio aan een bijdrage te leveren aan de studie voor een complexe grote stalling in Zaandam, en hebben ze de intentie een bijdrage toe te kennen voor de bouw. <u>Provincie Noord-Holland:</u> ❖ Rijk en regio investeren in de bouw van een maaiveldstalling bij stations Haarlem en Heiloo voor de korte termijn en tevens in een bijdrage aan studiebudgetten voor een lange termijn oplossing voor de stallingen bij beide stations, onder voorwaarde dat de voorzieningen voor de korte termijn ingezet kunnen worden bij de lange termijn oplossingen. ❖ Rijk en regio investeren samen in de bouw van een maaiveldstalling op station Haarlem Spaarnwoude, Naarden-Bussum en Zandvoort aan Zee. ❖ Ook investeren Rijk en regio in een extra studiebijdrage ter afronding van de studie voor station Hilversum voor een grote complexe stalling en voor een studie naar een stalling bij station Hoorn. <u>Provincie Flevoland:</u> ❖ Rijk en regio investeren in de bouw van nieuwe maaiveldstallingen bij station Dronten. ❖ Ook investeren Rijk en regio samen, op basis van cofinanciering in een studie naar uitbreiding van een ingebouwde fietsenstalling op station Lelystad Centrum.
8.	**Verstedelijkingsstrategie Metropoolregio Amsterdam** ❖ Rijk en regio constateren een enorme woningbouwopgave in de MRA. Deze woningbouwopgave kan niet worden gerealiseerd, als er geen gezamenlijke maatregelen worden getroffen door zowel het Rijk als de regio op de noodzakelijke randvoorwaarden zoals mobiliteit, bereikbaarheid, economie, energie, klimaatadaptatie, water, ecologie, landschap en inclusiviteit. Deze randvoorwaarden zijn het cement voor de woningbouwopgave. Daarnaast zijn er op korte termijn maatregelen nodig inzake de stikstof en PFAS problematiek, geluidscumulatie en de coronacrisis die de bouwproductie enorm vertragen. ❖ Een versnelling van de woningbouwopgave betekent ook een versnelling van deze randvoorwaarden. ❖ Rijk en regio constateren dat de benodigde opgaven op wonen, werken, bereikbaarheid, landschap, ecologie, klimaatadaptatie, energie, circulaire economie en inclusiviteit vragen om systeemsprongen. Hierbij moet aandacht blijven voor hoge kwaliteit van leven in de MRA en de bijzondere kwaliteiten van een evenwichtige polycentrische metropool (zowel in sociaal-maatschappelijk als economisch opzicht) in een uniek en cultuurhistorisch waardevol landschap. ❖ Rijk en regio werken aan deze benodigde randvoorwaarden samen in de verstedelijkingsstrategie, Woondeal en het bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB). Daarnaast biedt de woningbouwimpuls mogelijkheden om de woningproductie op korte termijn te versnellen. ❖ Rijk en regio spreken af om richting het BO Leefomgeving en BO MIRT 2021 de uitwerking van de Verstedelijkingsstrategie voort te zetten, ten einde een verstedelijkingsconcept MRA inclusief fasering en investeringsstrategie vast te stellen, waarbij in ieder geval de volgende onderwerpen in samenhang nader worden uitgewerkt. ❖ Rijk en regio bevestigen de ingeslagen hoofdkoers van de evenwichtige ontwikkeling van een polycentrische metropoolregio, met tot 2030 de ontwikkeling van 175.000 woningen en de inzet om het beïnvloedbare deel (ca. 10%) van werkgelegenheidsontwikkeling te

	spreiden over de stadsharten in de MRA. Daarbij geldt een aantal nadere afspraken, te weten:
	• Versnelling woningbouw en noodzakelijke randvoorwaarden tot 2030:
	  ○ Rijk (interdepartementaal, coördinatie BZK) en regio besluiten tot het uitwerken in concrete en integrale gebiedsplannen van de versnelde woningbouwontwikkeling 2021-2030 in de stadsharten Almere, Haarlem, Hoofddorp, Hilversum, Lelystad, Purmerend en Zaanstad, inclusief voor deze integrale ontwikkeling cruciale (financiële) randvoorwaarden onder andere op het gebied van bereikbaarheid en energie-infrastructuur. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met de programmalijn Bereikbare Steden van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB). Over de bereikbaarheidsonderdelen vindt besluitvorming plaats binnen SBaB. Deze onderdelen krijgen een plaats in de Uitvoeringsagenda SBaB.
	  ○ Rijk en regio komen met een uitgewerkt voorstel op welke wijze en met welke noodzakelijke randvoorwaarden de woningbouw in de grootschalige locaties Achtersluispolder in Zaanstad, Almere Pampus, station Hoofddorp en westflank in Haarlemmermeer, Havenstad in Amsterdam en Zuidoostflank Amsterdam, die nu gepland staan na 2030, naar voren kunnen worden gehaald, in aanvulling op de reeds afgesproken doelstelling van 175.000 nieuwe woningen tot 2030, zonder deze doelstelling te frustreren en rekening houdend met de (MIRT) onderzoeken die voor deze locaties in het kader van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid al lopen.
	  ○ De voortgang van de hiervoor beschreven besluiten wordt besproken tijdens een extra BO Woningbouw in februari-maart 2021 vooruitlopend op de integrale besluitvorming in het BO Leefomgeving voorjaar 2021, en besluitvorming in BO MIRT najaar 2021.
	• Water/klimaatadaptatie: o.a. afspraken maken tussen regio en Rijk (ministeries I&W/BZK/EZK/LNV) om vanuit eigen bevoegdheden in te zetten op klimaatadaptieve maatregelen bij alle gebiedsontwikkelingen (natuur, landbouw, wonen, bedrijvigheid, energie en infrastructuur) om te voorkomen dat toekomstige schade later onevenredige kosten met zich meebrengt. Daarnaast verkennen Rijk en regio gezamenlijk welke vervolgonderzoeken nodig zijn op het gebied van water en klimaatadaptatie; waarbij zoveel mogelijk wordt aangesloten bij bestaande programma's.
	• Landschap en ecologie: o.a. afspraken maken tussen regio (deelnemers MRA) en Rijk (ministerie LNV) om vanuit eigen bevoegdheden in te zetten op gezamenlijke belangen, zoals bodemdaling in veenweidegebieden, verbeteren en aanvullen van ecologische verbindingen, stikstofgevoelige N2000, de landbouwtransitie naar kringlooplandbouw en natuurinclusieve landbouw en het versterken van de biodiversiteit. Hierbij sluiten we zoveel mogelijk aan bij bestaande structuren en samenwerkingsverbanden (Veenplan, programma Natuur, bossenstrategie, NOVI gebieden, Stuurgroep Markermeer-IJmeer etc.).
	• Energie: Rijk en regio spreken af om het proces voort te zetten om te komen tot een selectie van prioritaire no regret maatregelen gericht op het oplossen van huidige capaciteitsproblemen in de energienetwerken in de periode 2020-2025 en 2025-2030, in relatie tot de in die periode voorgestelde verstedelijkingslocaties en de resultaten daarvan voor te leggen in het BO Leefomgeving van voorjaar 2021;
	• Energie: Rijk en regio nemen de hoofdstructuur van de energie volwaardig mee in de afweging bij de verstedelijking van de MRA en koppelen deze aan de locaties voor opwek van hernieuwbare energie (RES) en ruimtelijk economische ontwikkelingen in de MRA in de periode 2020-2050. Waarbij in ieder geval de volgende afwegingen worden geagendeerd voor verdere uitwerking:
	  ○ Het koppelen van wonen, werken, bereikbaarheid aan de beschikbaarheid van energie en netwerken van energie met concrete voorstellen in het verstedelijkingsconcept;
	  ○ Antwoord geven op de vraag of en zo ja waar ruimte is voor conversiefaciliteiten;
	  ○ Uitspraken over de noodzakelijke/wenselijke toevoeging en/of aanpassing van hoofdnetwerken van energie;
	• Economisch profiel Almere: Rijk en regio spreken af de komende maanden te verkennen welke gezamenlijke inspanning noodzakelijk is voor het versterken van het kennisprofiel in Almere ten behoeve van de groei van de stad en specifiek de

	groei van de lokale economie en werkgelegenheid. Indien nodig kan dit leiden tot aanpassing van het Convenant Hoger Onderwijs Flevoland.

9.	**Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB)**
	Netwerkstrategie
	Rijk en regio constateren en concluderen dat:
	• De verstedelijking leidt tot een forse groei van de mobiliteit. Het aantal auto- en openbaar vervoerverplaatsingen van, naar en binnen de MRA groeit tot 5,6 miljoen per dag in 2040, dit is een groei van 56% ten opzichte van 2014. Er is sprake van groei van verschillende mobiliteitssystemen: 1. binnen het sterk verstedelijkte gebied, waar openbaar vervoer (bus, tram, metro en trein), lopen en (elektrische) fiets sterk zijn; 2. tussen steden, waar de trein sterk is en 3. overige verplaatsingen met herkomst en/of bestemming in de MRA, waar de auto sterk is.
	• Als gevolg van COVID-19 er op de korte termijn een afvlakking is van de mobiliteitsgroei, maar dat door de sterke ruimtelijk economische ontwikkeling van de MRA richting 2040 de mobiliteitsgroei naar verwachting weer sterk zal toenemen.
	• Als gevolg van de verstedelijking en de ligging van de Rijksinfrastructuur in de MRA en rond Amsterdam in het bijzonder, deze in toenemende mate gebruikt wordt voor verplaatsingen met herkomst-/bestemming Amsterdam. Dit leidt ertoe dat zowel lokaal als doorgaand verkeer gebruik maken van de beperkte beschikbare capaciteit op de weg en het spoor. Zonder ingrijpende keuzes en maatregelen lopen de netwerken vast en verslechtert de bereikbaarheid van de steden en economische toplocaties (zoals de Zuidas, Schiphol en de Haven van Amsterdam).
	• Om de groei de komende jaren op te kunnen vangen dienen de lopende MIRT afspraken uitgevoerd te worden (o.a. ZuidasDok, OV SAAL, A8-A9, Amsterdam Zuid, PHS) en de benodigde stedelijke bereikbaarheidsinvesteringen (lokale fietsnetwerk, uitbreiden BTM) in de MRA uitgevoerd te worden.
	• Om een toekomstvaste oplossing voor zowel het (inter)nationale- als het regionale/stedelijke verkeer te bieden is een Netwerkstrategie richting 2040 opgesteld die bestaat uit de volgende hoofdkeuzes voor een samenhangend multimodaal netwerk:
	  ○ Een stapsgewijze schaalsprong in het regionaal HOV-systeem in het sterk verstedelijkte gebied van de MRA om ruimte te creëren op het (inter)nationaal spoornetwerk en als ontsluiting van nieuwe ontwikkelgebieden. Deze schaalsprong is nodig omdat het huidige openbaar vervoersysteem de sterke mobiliteitsgroei van, binnen en naar de MRA (69% groei t.o.v. 2014) niet kan opvangen. De eerste stappen zijn onderzocht en uitgewerkt in de MIRT-onderzoeken Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp en Amsterdam Bay Area.
	  ○ Een stapsgewijs re-design wegennet met het verleggen en versterken van de draaischijf voor het doorgaande verkeer rond Amsterdam (A5, A9, A10-Noord). Een re-design is nodig omdat de Ring A10 bij sterke groei van de automobiliteit tot 2040 van, binnen en naar de MRA (52% groei t.o.v. 2014) niet zowel het doorgaande verkeer als het herkomst-/bestemmingsverkeer kan blijven opvangen. Er is verdiepend onderzoek nodig om de optimale configuratie van maatregelen (fysiek en gedrag) te kunnen bepalen.
	  ○ De fiets is een belangrijke en kansrijke modaliteit om de MRA op een duurzame en gezonde wijze bereikbaar en leefbaar te houden. Drie oplossingsrichtingen bieden daarbij potentie: 1) het voltooien van regionale doorfietsroutes, 2) realiseren van aantrekkelijke routes (feederroutes) naar OV-knopen voor verbetering ketenreis en 3) de ontwikkeling van kwalitatief hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen bij OV-knopen.
	  ○ Zet in op hoogwaardige stedelijke en regionale overstapvoorzieningen tussen mobiliteitssystemen (hubs).
	• Naast de hoofdkeuzes die impact hebben op doorstroming in de hele MRA zijn er voor weg en OV ook opgaven op specifieke corridors, zoals de A27 van Almere naar Utrecht en de Gooicorridor, die met lokale maatregelen kunnen worden opgelost.
	Rijk en regio spreken af:
	❖ In de MRA integraal te werken aan (1) een stapsgewijze schaalsprong in het regionaal HOV-systeem in het sterk verstedelijkte gebied van de MRA om ruimte te creëren op het (inter)nationaal spoornetwerk en als ontsluiting van nieuwe ontwikkelgebieden, (2) een re-design van het wegennet en (3) het benutten van de groeiende potentie van de (e)fiets. Dit gebeurt stapsgewijs en in samenhang met (de fasering in) de verstedelijkingsstrategie. Deze strategie wordt in de MIRT-studies ZWASH en Amsterdam Bay Area gebiedsgericht uitgewerkt.

	❖ Een onderzoek te starten naar het re-design van het (hoofd)wegennet, gericht op het verleggen en versterken van de draaischijf voor het doorgaande verkeer rond Amsterdam (A5, A9, A10-Noord). Dit onderzoek zal voor het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2021 inzicht geven in de optimale combinatie van weg-infrastructurele maatregelen en beleidsinzet om het wegennet (hoofdwegennet en onderliggend wegennet) in de MRA in beweging te houden. ❖ Voor het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2021 een multimodaal toekomstbeeld 2040 MRA op te stellen als uitwerking van de Netwerkstrategie. Met als doel de samenhang tussen de modaliteiten, de gebiedsonderzoeken en de transitie naar eenveilig, slim en duurzaam mobiliteitssysteem verder uit te werken; passend bij de verstedelijkingsafspraken. Binnen dit toekomstbeeld wordt samen met maatschappelijke partners en kennisinstellingen: • de regionale bouwsteen voor het Nationaal Toekomstbeeld Fiets opgesteld; • het (door)ontwikkelen van multimodale hubs op stedelijk en regionaal niveau uitgewerkt; • verbinding gelegd met het vervolgonderzoek binnen ZWASH en Amsterdam Bay Area (in beide MIRT-studies zal de fiets worden betrokken) • verbinding gelegd met raakvlakken als de Verstedelijkingsstrategie MRA, Landelijk OV toekomstbeeld en projecten/studies van Rijk en regio (A27, Hoornse lijn, IJ-oeververbindingen, lokale maatregelen in het kader van autoluw, etc.). *MIRT-onderzoek Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (ZWASH)* Rijk en regio constateren en concluderen dat: • Het doortrekken van de (metro) Noord/Zuid-lijn (NZL) tot Hoofddorp een goede oplossing is om ruimte te creëren voor de verdere groei van treinverkeer op het (inter)nationale netwerk. • Het doortrekken van de NZL verdere ontwikkeling van de kerncorridor tussen de Zuidas en Hoofddorp als internationaal vestigingsklimaat mogelijk maakt en bijdraagt aan de ontwikkeling van dit gebied als de Internationale Entree van Nederland. • Het doortrekken van de NZL belangrijk is voor een toekomstbestendige ontsluiting van de luchthaven Schiphol en het ontlasten van het drukke treinstation. • Het doortrekken van de NZL belangrijk is voor diverse grootschalige woningbouwprojecten in zowel de directe omgeving van station Hoofddorp als in de hele Haarlemmermeer en aansluit op de ontwikkeling van 50.000 arbeidsplaatsen in de Haarlemmermeer binnen de invloedsfeer van de kerncorridor (inclusief Schiphol). • Het sluiten van de Ringlijn randvoorwaardelijk is om de gebiedsontwikkeling in HavenStad met 70.000 woningen en 58.000 arbeidsplaatsen mogelijk te maken, en bijdraagt aan het scheiden van verkeersstromen in het OV (in het bijzonder in de Schipholspoortunnel) en zo aan een verbeterde nationale en regionale bereikbaarheid. • De Airportsprinter een belangrijke rol kan vervullen in het OV-netwerk, maar minder kansen biedt voor woningbouw en ontvlechting in het netwerk om capaciteit op het spoornetwerk vrij te spelen op de lange termijn. • Dat een airportsprinter-station 'HavenStad' geen toekomstbestendige optie is voor na 2040, zonder omvangrijke investeringen in het onderliggend tramnetwerk. • De OV-onderwerpen voldoende uitgewerkt zijn om een verkenning te starten, maar dat het zicht op 75% financiering ontbreekt. • Voor de onderzochte wegmaatregelen geldt dat uitbreiding van de wegcapaciteit voor een aantal wegvakken tot een verbetering van de doorstroming leidt, en de onderzochte pakketten tot een vermindering van de capaciteitsknelpunten in het gebied leidt, maar nog onvoldoende tot een oplossing van de knelpunten. • Toekomstige investeringen nodig blijven om deze knelpunten op de weg op te lossen. • Er nog informatie ontbreekt en dat dit vraagt om verdere verdieping in een vervolgonderzoek naar de wegmaatregelen. Rijk en regio spreken af om: ❖ Het MIRT-onderzoek Zuidwestkant-Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp als afgerond te beschouwen en de conclusies vast te stellen. ❖ Er nu geen middelen beschikbaar zijn om een startbeslissing te kunnen nemen voor de voorkeursalternatieven doortrekken Noord/Zuidlijn Amsterdam Zuid – Hoofddorp en het sluiten van de Ringlijn Isolatorweg – Amsterdam Centraal voor een totaalbedrag van € 4,7 miljard. ❖ Partijen om geen tijd te verliezen wel inhoudelijk doorwerken om een startbeslissing voor te bereiden.

	❖ Gezamenlijk door te gaan met de verdere uitwerking van een integrale ontwikkelstrategie, waarin de ruimtelijke economische ontwikkelingen inclusief versnelling woningbouw en de ontwikkelingen omtrent luchtvaart en internationaal treinverkeer aansluiten op de bereikbaarheidsmaatregelen in openbaar vervoer, weg en fiets. ❖ Een verdiepend onderzoek uit te voeren naar de optimale combinatie van weg infrastructurele maatregelen voor de opgaven op de weg in de corridor, met nauwe afstemming met het onderzoek naar beleidsinzet en maatregelen op systeemniveau binnen de programmalijn Netwerkstrategie MRA. ❖ De onderdelen verstedelijking, OV, fiets en weg in de programmaraad weer bij elkaar te brengen richting het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2021, zodat integrale besluitvorming plaats kan vinden. *MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area (ABA)* Rijk en regio constateren en concluderen dat: • Er een grote woningbouwbehoefte in de MRA is van 250.000 woningen tot 2040 en dat de oostkant van de MRA een substantiële bijdrage levert aan deze woningbouwopgave, zoals in de verstedelijkingsstrategie is opgenomen. • De woningbouwopgave tot 2030 vooral gericht is op het realiseren van een substantieel aantal woningen in IJburg en Almere, waarbij de grootste ontwikkelopgave ligt op het creëren van woon- werkmilieus in het Almeerse stadshart, door verdichting rond station Almere Centrum. De overige opgave focust zich op het toevoegen van woonmilieus rond de bestaande Almeerse stations en het versterken van de bestaande buurten. • Na 2030 de grootste verstedelijkingsambitie rondom Almere Pampus ligt. Dat levert een belangrijke bijdrage aan de grote woningbehoefte in de MRA na 2030, en er wordt nog gekeken naar mogelijkheden om deze verstedelijkingsambitie te versnellen. • Er een MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area is uitgevoerd, waarbij een integrale ontwikkelstrategie voor dit gebied is opgesteld. Vertrekpunt hiervoor vormen de RRAAM-afspraken uit 2013. • De fiets en het onderliggende OV-netwerk een belangrijk onderdeel zijn van de ontwikkelstrategie voor de Oostflank en bijdragen aan een mobiliteitstransitie. • Om een (substantieel) aantal woningen aan de oostkant van de MRA toe te voegen is een goede bereikbaarheid met alle modaliteiten van belang. In het onderzoek zijn verschillende OV-varianten onderzocht, waaronder een IJmeerverbinding en de verbetering van het bestaande spoor. In het onderzoek zijn de effecten van de ruimtelijke ontwikkeling op de weginfrastructuur in beeld gebracht, waarbij gebleken is dat er knelpunten zijn. Wegmaatregelen zijn in deze fase nog niet onderzocht. • Uit de Mini-MKBA blijkt dat een IJmeerverbinding, bij de in dit onderzoek onderzochte programma's voor wonen en werken een maatschappelijke meerwaarde heeft. In de ontwikkelstrategie is uitgegaan van de bouw van ca. 100.000 woningen en de realisatie van ca. 40.000 arbeidsplaatsen in het gebied, waarvan 75.000 woningen en 35.000 arbeidsplaatsen in Almere. • Los van alle ruimtelijke ontwikkelingen zijn maatregelen noodzakelijk om het ecologische systeem van het IJmeer/Markermeer te herstellen en bij te dragen aan de totstandkoming van een Toekomst Bestendig Ecologisch Systeem (TBES). Met financiering door onder andere organisaties voor natuur en ecologie, zoals de partijen in de Stuurgroep Markermeer en IJmeer (SMIJ). Dit is conform eerdere afspraken in de RRAAM bestuursovereenkomst. Het Rijk investeert met enkele projecten zoals Markerwadden, Oostvaardersoevers en NH Markermeerkust, al in het verbeteren van de ecologische kwaliteit en zal dat ook in de toekomst doen. Rijk en regio spreken af om: ❖ Het rapport 'Naar een ontwikkelstrategie voor Amsterdam Bay Area' met daarin de (tussen)resultaten en conclusies van het MIRT-onderzoek vast te stellen en daarmee het onderschrijven van: 1. De integrale ambities rond verstedelijking, bereikbaarheid, natuur en ecologie in dit gebied. 2. De noodzaak en uitgangspunten voor de verdichting in Almere, versnelling Almere Centrum en de realisatie van Almere Pampus om daarmee een bijdrage te leveren aan de grote woningbehoefte in de MRA. 3. De IJmeerverbinding in de vorm van een light railverbinding, bij de in het onderzoek onderzochte programma's voor wonen en werken (ca. 100.000 woningen en 40.000 arbeidsplaatsen), een kansrijke oplossing vormt om bij te dragen aan de

	hoofdopgaven van het programma SBaB en aan de verstedelijkingsopgave in de Oostflank van de MRA. 4. De noodzaak van investeringen in natuur en ecologie in en rond het IJmeer/Markermeer. ❖ Het MIRT-onderzoek voort te zetten en voor het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2021 een gefaseerde en adaptieve ontwikkelstrategie af te ronden en te komen tot een integrale en robuuste afweging op het gebied van wonen, werken, ecologie, natuur, landschap, recreëren en bereikbaarheid (o.a. OV-systeemkeuze), in relatie met de hoofdopgaven van het programma SBaB en de verstedelijkingsstrategie. ❖ Dat voldoende nieuwe werkgelegenheid een essentiële voorwaarde is voor een goede balans in de stad en een evenwichtige gebiedsontwikkeling. Hier ligt een gezamenlijk opgave voor de regio en het rijk. ❖ In het vervolgonderzoek in ieder geval aandacht te besteden aan de benodigde fiets-, weg- en OV-maatregelen in relatie tot (de fasering van) de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving (verstedelijkingsstrategie). ❖ Als onderdeel van de ontwikkelstrategie een financieel beeld te ontwikkelen, met een overzicht van de kosten, baten en (alternatieve) bekostiging van de maatregelenpakketten. ❖ Als eerste stap om de doorstroming op de A27 te verbeteren, de regio zal werken aan de realisering van de Quick Win A27, aansluiting Eemnes. Een reconstructie van het kruispunt onderaan de afrit Eemnes, draagt bij aan een betere doorstroming van het verkeer op de A27. De kosten hiervan zijn geraamd op € 2,4 – 3 miljoen (incl. btw). De Rijksbijdrage bedraagt maximaal € 1,5 miljoen (incl. btw). De realisatie is voorzien in 2022. ❖ Als tweede stap wordt gestart met een MIRT-verkenning naar de capaciteitsuitbreiding van de A27 tussen Almere Haven en knooppunt Eemnes als oplossing voor het NMCA-knelpunt op dit tracé en het leveren van een bijdrage aan een betere betrouwbaarheid van het HOV. De scope van de MIRT-verkenning zal integraal binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid worden ingebed. Hierover zullen Rijk en regio gezamenlijke afspraken maken in de startbeslissing. De investeringskosten voor een verbreding zijn geraamd op € 29 miljoen (incl. btw). De regiobijdrage bedraagt 25%. *Uitvoeringsagenda SBaB – korte termijnmaatregelen tot 2030* Rijk en regio constateren en concluderen dat: • In het kader van Veilig, Slim en Duurzaam in voorgaande jaren al goede resultaten zijn behaald om slimmer en duurzaam reisgedrag te stimuleren, met de werkgeversaanpak, onderwijsaanpak en gebiedsgerichte maatregelen voor economische kerngebieden. • Door COVID-19 extra urgentie is ontstaan voor een mobiliteitsaanpak voor de korte termijn, gericht op het zoveel mogelijk spreiden van mobiliteit over de tijd (spitsmijden) en over verschillende modaliteiten en daarmee mogelijk maken van 1,5 meter afstand in de openbare ruimten. • Er door deze situatie ook kansen liggen om gedrag voor de langere termijn te bestendigen. Deze kansen zitten met name in het vaker thuiswerken en het beter spreiden van de mobiliteit over de dag (verbreden spitsperiode). • De reeds ingezette maatregelen in het kader van Veilig, Slim en Duurzaam hiervoor een goed fundament bieden. Aanvullend hierop is er een brede behoefte om deze aanpak in het kader van COVID-19 verder te versterken, verdiepen en uit te breiden, om de noodzakelijke gedragsverandering in mobiliteit te bewerkstelligen en te bestendigen. • Naast gedragsmaatregelen er in de Uitvoeringsagenda's breder wordt ingezet op het aantrekkelijker maken van de duurzame ketenreis (fiets-OV, auto-fiets, auto-OV). • In dit kader station Amsterdam Lelylaan verbeterd kan worden als knooppunt, bijvoorbeeld op het gebied van OV bereikbaarheid (frequentieverhoging Sprinter, ontsluiting station met 3e tramlijn), sociale veiligheid en perrontransfer. • Er de komende jaren gewerkt wordt aan de verbetering van Almere Centrum en dat de gemeente in het kader van dat project werkt aan de verbetering van het Spoorbaanpad. • Er in Bereikbare Steden wordt samengewerkt aan het versnellen van woningbouw in de stadsharten Almere, Haarlem, Hoofddorp, Hilversum, Lelystad, Purmerend en Zaanstad. De bereikbaarheidsopgaven die dit met zich meebrengt worden volgend jaar verder uitgewerkt en krijgen een plek in toekomstige Uitvoeringsagenda's SBaB. • Het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) Noord-Holland en Flevoland als onderdeel van het Klimaatakkoord, conform afspraken in het BO MIRT 2019, via het programma SBaB wordt uitgewerkt. In 2020 worden, op basis van bestaande maatregelen, werkprogramma's per regio in Noord-Holland en Flevoland opgesteld. Vanaf 2021 zullen

	nieuwe maatregelen uit het RMP, die Rijk en regio betreffen, landen in de Uitvoeringsagenda SBaB. Voor gebieden in Noord-Holland en Flevoland buiten de MRA worden de maatregelen, die Rijk en regio betreffen, rechtstreeks of via het Klimaatakkoord in het BO MIRT geagendeerd. • Er kansen liggen om de Uitvoeringsagenda in 2021 nader te verbeteren. Het gaat onder andere om het verduidelijken van de scope en rolverdeling, het proces (betere aansluiting op de begrotingscycli) en toewerken naar meer structurele financiële afspraken over meerdere jaren. • In dit kader er ook een betere verbinding kan worden gelegd tussen de korte termijn maatregelen en de lange termijn opgaven. De Netwerkstrategie biedt hiervoor kansen. Rijk en regio spreken af om: ❖ De maatregelen in de Uitvoeringsagenda van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid samen met andere partners zoals werkgevers, onderwijsinstellingen en vervoerbedrijven tot uitvoering te brengen, met als doel het optimaal en duurzaam benutten van het hele mobiliteitssysteem en het spreiden van de mobiliteit over de tijd (spitsmijden) en over de verschillende modaliteiten. ❖ Hiervoor in aanvulling op de vorig jaar gemaakte afspraken in 2021 maximaal € 7,2 miljoen beschikbaar te stellen, te verdelen naar Rijk (50%, incl. btw) en regio (50%). Daadwerkelijke toekenning van middelen naar projecten en start uitvoering vindt plaats op basis van de in de eerstvolgende Programmaraad SBaB van 16 december 2020 te accorderen definitieve Uitvoeringsagenda 2021. ❖ Samen aan de verbetering van station Amsterdam Lelylaan te werken. Van de totale kosten van € 71 miljoen (incl. btw) draagt het rijk via cofinanciering € 15,8 miljoen bij aan de opgaven voor sociale veiligheid van- en reizigersknelpunten op het station. ❖ Samen aan de verbetering van station Almere Centrum te werken. Daartoe wordt ook het Spoorbaanpad aangepakt. De regio draagt in totaal € 10,5 miljoen bij. Het Rijk draagt via cofinanciering € 1 miljoen bij aan de opgaven rondom het Spoorbaanpad bij Almere Centrum. ❖ In 2021 tot een nadere uitwerking te komen van maatregelen in het kader van Bereikbare Steden voor het versnellen van de woningbouw en het Regionaal Mobiliteitsprogramma als onderdeel van het Klimaatakkoord en deze de komende jaren te betrekken bij de inhoudelijke besluitvorming over de toekomstige Uitvoeringsagenda's ter voorbereiding op het Bestuurlijk Overleg MIRT. ❖ In 2021 toegewerkt zal worden naar een Uitvoeringsagenda over meerdere jaarschijven (2022-2025) met als uitgangspunt een verdere optimalisatie van de scope, de samenhang tussen korte termijn maatregelen en lange termijnopgaven, het proces en (structurele) financieringsafspraken.
10.	**Programma U Ned, inclusief verstedelijkingsstrategie Metropoolregio Utrecht/MRU** *MIRT Onderzoek Wonen, Werken, Bereikbaarheid en Leefbaarheid in de Metropoolregio Utrecht* ❖ Rijk en regio constateren dat het MIRT Onderzoek is afgerond en stellen het ontwikkelperspectief "Utrecht Nabij" en bijbehorende adaptief ontwikkelpad vast. Dit perspectief is leidend voor vervolgstappen in het programma U Ned. Het perspectief stelt nabijheid als leidend principe, voorziet verstedelijking op knooppunten en in "de grote U", en een versterking van de metropolitaanse bereikbaarheid door een multimodaal mobiliteitspakket. ❖ Rijk en regio geven vervolg aan het verstedelijkingsperspectief met verdiepende gebiedsonderzoeken en een mobiliteitsstrategie. *Start gebiedsonderzoeken* ❖ Rijk en regio starten verdiepende gebiedsonderzoeken: a) USP-Lunetten/Koningsweg, b) A12-zone en c) Leidsche Rijn-Zuilen. In deze gebieden concentreert zich de complexiteit van de opgave van de MRU. ❖ Doel is bandbreedtes van gebiedsontwikkeling te onderzoeken, inclusief de verbinding met andere gebieden zoals Overvecht, aansluiting op en mogelijke versterking van het mobiliteitsnetwerk, verbetering van de leefbaarheid en verdere ontwikkeling van de groene kwaliteiten, om zo noodzakelijke investeringen en fasering scherper in beeld te krijgen. ❖ De uitkomsten van de gebiedsonderzoeken worden geagendeerd in het Bestuurlijk Overleg van MIRT van najaar 2021.

	Start mobiliteitsstrategie 2040 ❖ Rijk en regio werken de mobiliteitsvisie in het verstedelijkingsperspectief uit tot een mobiliteitsstrategie. ❖ Doel van deze mobiliteitsstrategie is om tot een samenhangend en multimodaal voorkeursnetwerk, inclusief mobiliteitsmaatregelen, te komen. ❖ Deze strategie moet in 2021 in samenhang met de verdiepende gebiedsonderzoeken afgerond worden en biedt een basis voor op te stellen investeringsbesluiten. *Studie Uithof-lijn* ❖ Rijk en regio nemen kennis van de uitkomsten van de studie naar het doortrekken van de Uithoflijn van Utrecht Science Park naar Zeist en Amersfoort. ❖ Rijk en regio constateren dat er vervoerspotentie bestaat en besluiten dat de studie een bouwsteen is voor de op te stellen mobiliteitsstrategie. ❖ Een besluit over het doortrekken van de Uithoflijn wordt genomen op basis van de uitkomsten van de mobiliteitsstrategie, waarbij tevens de uitkomsten van het ontwikkelperspectief Utrecht Nabij en het Ontwikkelbeeld 2030-2040 regio Amersfoort als input meegenomen worden. *Programma knooppunten* ❖ Rijk en regio starten met een onderzoek naar een "Knooppuntenprogramma". ❖ Doel van dit programma is om per knoop de positie in het mobiliteitsnetwerk te formuleren en tegelijkertijd condities voor gebiedsontwikkeling te optimaliseren. Hierover kunnen dan wederkerige afspraken tussen Rijk en regio gemaakt worden wat betreft woningbouwproductie, werklocaties, verblijfkwaliteit, toegang tot groen, OV-bediening en andere vormen van ontsluiting. Hierbij wordt aangesloten bij de aanpak vanuit Toekomstbeeld OV. ❖ In 2021 wordt een Plan van Aanpak opgesteld, inclusief een gedeeld beeld over financieel beslag; besluit is beoogd in het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2021. *Regionale parkeerstrategie* ❖ Regio en rijk constateren dat eerste stappen gezet zijn voor het opstellen van een regionale parkeerstrategie. In 2021 wordt een regionale parkeerstrategie opgesteld, die past bij de multimodale mobiliteitsstrategie. *Aanpak 2030* ❖ In de context van het programma U Ned bundelen Rijk en regio de krachten van activiteiten van de bestaande programma's Goed Op Weg en Minder Hinder. Onderzocht zal ook worden hoe de regio goed aansluit op het programma Slim, Duurzaam, Veilig. ❖ Rijk en regio onderzoeken verder de potentie van werkgevers-/onderwijsaanpak, een regionale parkeerstrategie en andere maatregelen om in de periode tot 2030 tot een duurzame gedragsverandering te komen. ❖ In 2021 wordt een Plan van Aanpak opgesteld, inclusief een gedeeld beeld over financieel beslag; besluitvorming is beoogd in het Bestuurlijk Overleg MIRT najaar 2021. *MIRT Verkenning OV en Wonen* ❖ Rijk en regio constateren dat de startbeslissing voor de Verkenning conform planning is genomen op 14 juli 2020. ❖ Rijk en regio nemen kennis van het vervolgproces en spreken af de uitkomsten van de analytische fase te behandelen op het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2021, zodat richting wordt gegeven aan het bepalen van het voorkeursalternatief in het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2022. *No Regret pakket* ❖ Rijk en regio tekenen begin 2021 een convenant over de uitvoering van de 1e tranche no regret maatregelen. Het Rijk zal maximaal 33% van de kosten van deze tranche bijdragen met een maximum van € 15 miljoen euro (incl. btw). De regio spreekt af dat de resterende projectkosten als volgt worden verdeeld: de provincie Utrecht en de gemeente Utrecht dragen elk maximaal 33% van de kosten met een maximum van € 15 miljoen (excl. btw). ❖ In 2021 worden additionele variantenstudies uitgevoerd; deze worden geagendeerd bij het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2021.

	Korte Termijn Aanpak ❖ Voor de Korte Termijn Aanpak hebben Rijk en regio concrete afspraken gemaakt over ambities en doelstellingen voor de periode t/m 2024 (Stuurgroep Goed op Weg 02-02-2020). De hoofdambitie is om eind 2024 10.000 dagelijkse overstappers naar slimme en duurzame manieren van reizen te realiseren. ❖ Rijk en regio constateren dat adequaat ingespeeld is op de veranderopgave van Corona waarbij goede inzet wordt geleverd om positieve mobiliteitseffecten vast te houden. ❖ Zoals vastgelegd in het BO MIRT 2019 wordt als eerste investering door het Rijk € 10 miljoen (incl. btw, overboeking aan Provincie Utrecht) en door de regio € 10 miljoen bijgedragen aan KTA Versterken. *Bestendigen van reisgedrag tijdens coronacrisis met werkgevers en onderwijsinstellingen* ❖ Rijk en regio constateren dat als gevolg van de Covid-19 maatregelen het mobiliteitsgedrag is veranderd, en er kansen liggen op het structureler verankeren van: thuiswerken, leren op afstand, beter spreiden van mobiliteit, en meer actieve en gezonde vormen van mobiliteit. ❖ Vanuit de werkgevers- en onderwijsaanpakken wordt in de regio Utrecht samengewerkt met werkgevers, onderwijsinstellingen, grote publiekstrekkers (zoals ziekenhuizen), en vervoerders om deze kansen te verzilveren. ❖ Gebiedsgericht en branchegericht worden concreet meetbare afspraken gemaakt en acties uitgevoerd voor een veilige en duurzame doorstart gericht op het voorkomen van mobiliteit (thuiswerken/ leren op afstand), spreiden van mobiliteit en het stimuleren van anders reizen. ❖ De inspanningen zijn gericht op het toekomstvast maken van de gedragsverandering, waarbij ook een bijdrage geleverd wordt aan de brede U-Ned opgave. ❖ De corona gebiedsaanpak wordt in ieder geval uitgewerkt in de gebieden Utrecht Science Park en Rijnsweerd, stationsgebied, en Lage Weide / De Wetering, met een mogelijke uitrol naar andere gebieden. ❖ Deze aanpakken worden binnen de (financiële) kaders van KTA 1e tranche en Versterken KTA uitgevoerd. *Monitoring* ❖ Rijk en regio starten met het monitoringsprogramma, gekoppeld aan het adaptief ontwikkelpad. ❖ Doel is het programma te volgen en bij te sturen. De eerste monitor verschijnt in 2021.
11.	**Samenhangende spoorprojecten in de Ruit Amsterdam** ❖ Rijk en regio constateren dat de samenhang tussen de spoorprojecten in de Ruit Amsterdam groot is en dat als gevolg van vertraging Zuidasdok andere projecten en daarmee productstappen schuiven. ❖ Rijk en regio constateren dat deze samenhang vraagt om urgentie, afstemming en flexibiliteit vanuit ieders specifieke betrokkenheid. ❖ Rijk en regio constateren dat monitoring en vroegtijdig signaleren van eventuele issues vanuit de liaisons belangrijk is.
12.	**3e perron station Amsterdam Zuid** ❖ Rijk en regio concluderen op basis van de thans beschikbare onderzoeksresultaten uit de MIRT-verkenning 3e perron Amsterdam Zuid dat het voorkeursalternatief "gemengd middenperron" de meest kansrijke oplossing is. • Dit voorkeursalternatief betreft de volgende aanpassingen van de hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI): de aanleg van een nieuw derde perron met toeleidende spoorse infrastructuur, en bijbehorende transfervoorzieningen, zoals trappen, roltrappen en liften, en het aanleggen van keersporen ten oosten van het station. • Door het Qteam Zuidasdok zijn aanvullende voorstellen voor aanpassingen van de HSWI gedaan om meer ruimte in het station te realiseren. Echter, omdat de aanpassingen leiden tot aanzienlijke vertraging van het project Zuidasdok, vormen deze geen onderdeel van het voorkeursalternatief. ❖ Voor het nemen van de voorkeursbeslissing wordt onder regie van het Rijk gezocht naar aanvullende financiële dekking. ❖ Rijk en regio spreken af dat het Rijk verantwoordelijk is voor het proces dat moet resulteren in concrete afspraken over de voorzieningen die niet tot de hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI) behoren, maar wel onderdeel van het voorkeursalternatief zijn en noodzakelijk zijn om internationale treinen naar Amsterdam Zuid te verplaatsen.

	❖ Rijk en regio spreken af over de voorkeursbeslissing inclusief een opdracht voor planuitwerking, uiterlijk een advies voor te leggen in het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2021.
13.	**OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL)** ❖ Rijk en regio bevestigen de afspraken over de uitwerking van het dienstregelingsmodel OV SAAL die op 28 september j.l. door NS, ProRail, goederenvervoerders, MRA en IenW zijn gemaakt. Planning is dat het beoogde bedieningsmodel in 2029 gereden gaat worden. ❖ Rijk en regio bevestigen dat binnen het kader van het dienstregelingsmodel OV SAAL samen met ProRail en vervoerders wordt gezocht naar verbeteringen voor de reizigers die door de keuze voor dit model een langere overstaptijd of langere reistijd ervaren op de verbindingen naar Amsterdam Centraal uit Almere en Amersfoort/'t Gooi. Hierbij wordt ook de corridor Almere-Utrecht betrokken. ❖ Binnen de bestaande OV SAAL governance structuur worden de aanpak en de resultaten besproken, waarbij de provincie Utrecht aansluit.
14.	**Hoornse Lijn** ❖ In de Bestuursovereenkomst van de Corridorstudie Amsterdam Hoorn (CAH) is afgesproken een werkgroep in te stellen bestaande uit vertegenwoordigers van IenW en BZK, de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam, de Metropoolregio Amsterdam en de gemeenten Zaanstad, Purmerend, Edam-Volendam en Hoorn. NS neemt ook deel aan de werkgroep en ProRail is voor inhoudelijke sessies aangesloten. ❖ De Ontwikkelagenda Hoornse Lijn is in het afgelopen jaar ontwikkeld en afgerond. Een gezamenlijke ambitie en doelstelling is bepaald, het 'wenkend perspectief' is benoemd en eerste stappen zijn gezet om concrete acties te benoemen om dit te bereiken. Komend jaar wordt aan de Ontwikkelagenda doorgewerkt in een volgende fase: een actie- en uitvoeringsagenda, inclusief een monitoringsmethode, en een investeringsagenda wordt opgesteld. ❖ Partijen zijn het erover eens dat de betrokkenheid van BZK en IenW bij de ontwikkeling rondom de stations is geborgd via de Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) programmalijn Bereikbare Steden en dat daarin ook de tijdshorizon tot 2040 wordt geborgd.
15.	**Spoorverbinding Utrecht-Arnhem** ❖ Rijk en regio spreken af om in het kader van het Toekomstbeeld OV en de lange termijnopties voor de Berlijntrein in het komende jaar de ontbrekende beslisinformatie over de ontwikkeling op de spoorverbinding Utrecht-Arnhem gezamenlijk uit te werken.
16.	**Actieprogramma Regionaal OV (AROV)** ❖ De realisatietermijn voor de AROV-projecten Schiphol Oost, Westtangent, Westelijke tramlijnen en de ZaanIJ-tangent en HOV in 't Gooi eenmalig met 5 jaar te verlengen tot 31 december 2025, waarbij de regio zich maximaal inspant om al eerder tot afronding en ingebruikname te kunnen komen en waar mogelijk inzet op versnelling om zo snel mogelijk de verschillende deelprojecten tot een succesvol einde te brengen. ❖ Jaarlijks in de Directeurenoverleg OV en Spoortafel van het najaar te rapporteren over de voortgang van de uitvoering en expliciet stil te staan bij belangrijke omstandigheden en actuele inzichten. ❖ Maximale inspanning van de regio om de in de voortgangsrapportage opgenomen top drie risico's te beheersen, om daarmee invulling te kunnen geven aan een spoedige realisatie. ❖ Het Rijk nadrukkelijk te betrekken bij de communicatie indien één van de deelprojecten of gehele project is afgerond en er sprake is van uitvoering of ingebruikname.
17.	**HOV Zuid-Holland Noord** Rijk en regio besluiten: ❖ De inpassing van station Hazerswoude-Rijndijk verder te verkennen. Hierbij wordt een plafondbedrag van € 80 miljoen afgesproken voor de realisatie van het station en infrastructurele inpassing in de dienstregeling. ❖ Verder te verkennen of het haalbaar is dat de treinen tussen Leiden en Utrecht ook buiten de spits 4 keer per uur kunnen rijden, onder de voorwaarde dat dit veilig kan, zonder aanvullende maatregelen voor baanstabiliteit. ❖ Als deze frequentieverhoging gerealiseerd kan worden, één overweg ongelijkvloers te maken, waarbij de voorkeur uitgaat naar de overweg op de Burgemeester Smeetsweg in Zoeterwoude. ❖ Dat het daarbij van belang is dat er voor het station Hazerswoude-Rijndijk en bovengenoemde uitbreiding van uren buiten de spits in 2021 een

	bedieningsovereenkomst met de vervoerder wordt gesloten, waarbij de huidige afspraken tussen Rijk en provincie over exploitatie blijven staan. ❖ Dat het totaaleffect van het maatregelenpakket voor alle reizigers positief moet zijn. ❖ Dat bovenstaande punten nu de scope zijn van het project Spoorcorridor Leiden-Utrecht als onderdeel van het HOV-net Zuid-Holland Noord en als deze daadwerkelijk tot uitvoering komen dat andere scope-afspraken daarmee vervallen. ❖ Dat afwegingen en afspraken t.a.v. het langetermijnperspectief plaatsvinden in het kader van de landelijke discussies over baanstabiliteit en het Toekomstbeeld OV 2040 en geen onderdeel meer uitmaken van de scope van het project Spoorcorridor Leiden-Utrecht. ❖ Dat de investeringskosten voor de aan te passen scope spoorcorridor Leiden-Utrecht volgens dezelfde sleutel als eerder in de subsidiebeschikking afgesproken verdeeld wordt. ❖ De realisatietermijn voor het project buscorridor Leiden-Katwijk-Noordwijk éénmalig te verlengen tot 2026, met als voorwaarde dat het Rijk regelmatig op de hoogte gehouden wordt van de voortgang van dit project. ❖ Ernaar te streven in 2021 een duidelijk beeld te krijgen over de benodigde investeringen voor het gehele subsidieproject HOV-net Zuid-Holland Noord en afspraken te maken over de inzet van het eventuele resterende budget.
18.	**OV-verbinding Randstad Noord-Nederland** ❖ Rijk en regio Noord-Nederland hebben conform het Toekomstbeeld OV de ambitie om de spoorverbinding tussen de Randstad en Noord-Nederland te verbeteren, door de reistijd te verkorten, de robuustheid te verbeteren en zo de regio beter te ontsluiten. De regio specificeert deze ambitie tot een reistijdverkorting van tenminste 30 minuten voor 2030. ❖ Rijk en regio werken in 2021 een adaptief ontwikkelpad uit voor deze verbeteringen waarin zowel naar korte (2025) als middellange (2030) wordt gekeken. ❖ Om nadere invulling te geven aan dit ontwikkelpad, worden verschillende onderzoeken in werking gezet, waarvoor het Rijk opdracht geeft: • De mogelijkheden voor verkorting van de reistijd tussen Amsterdam-Zuid en Zwolle met tenminste 15 minuten, inclusief de incasseerbaarheid van de reistijdwinst van de IC-NG in de nieuwe dienstregeling, worden in 2021 onderzocht door ProRail en NS. • De mogelijkheden voor verbetering van de robuustheid van het spoor tussen Zwolle en Meppel, inclusief verbeter- en versnellingsmogelijkheden bij station Meppel zelf, worden in 2021 door ProRail en NS nader onderzocht. • ProRail en NS onderzoeken in 2021 de uitvoerbaarheid, benodigde vervoerwaarde/kosten en kansen van frequentieverhoging tussen de Randstad en Groningen. • ProRail onderzoekt in 2021 de robuustheid van de trajecten Meppel-Leeuwarden en Meppel-Groningen. ❖ De uitwerkingen van het Toekomstbeeld OV en het potentieonderzoek laten zien dat in potentie de reistijd tussen de Randstad en Noord-Nederland met 30 minuten versneld kan worden via het bestaande spoor of de Lelylijn. In een verdiepend vervolgonderzoek, te starten in 2021 zullen IenW, BZK en regio vanuit de brede opgave deze potentie in samenhang met de haalbaarheid van een bijpassende ruimtelijke ontwikkeling ten aanzien van wonen, werken, recreëren en bereikbaarheid verder in kaart brengen. ❖ Rijk en regio constateren dat voor een dergelijke schaalsprong op de lange termijn een forse investering nodig is waarvoor op dit moment vanuit Rijk en regio niet voldoende middelen beschikbaar zijn. ❖ In het Bestuurlijk Overleg MIRT van het najaar 2021 wordt de voortgang, dan wel de uitkomsten van de bovengenoemde onderzoeken besproken en zullen hier nadere afspraken over worden gemaakt.
19.	**Versnellen verbinding Amsterdam-Berlijn** ❖ Het Rijk, met steun en betrokkenheid van de Duitse partners en Oost Nederland, start de verkenning voor het versnellen van de IC Berlijn via de huidige route. De inzet is een reistijdwinst van een half uur per 2024; ❖ De versnelling betreft inzet op drie pijlers in beide landen: nieuwe dienstregeling, nieuw materieel en aangepaste infrastructuur; ❖ Het Rijk reserveert € 50 miljoen aan studie- en investeringskosten voor de benodigde infrastructuur in Nederland; ❖ Onderdeel van de verkenning is tevens het in zicht brengen van mogelijke lokale impact en passende mitigerende maatregelen;

	❖ Daarnaast onderschrijven Rijk en regio de ambitie voor een verdere versnelling voor de lange termijn oplossing tussen Amsterdam en Berlijn. ❖ In het kader van Toekomstbeeld OV komen Rijk en regio tot een procesaanpak over wanneer en op welke wijze nadere uitwerking van diverse route-varianten zal plaatsvinden. Dit betreft de huidige route, een route via Zwolle-Hengelo, of via Utrecht-Arnhem.
20.	**OV Breda-Gorinchem-Utrecht** ❖ Rijk en Regio starten een gezamenlijk onderzoek naar kansrijke maatregelen die in de periode tot en met 2028 uitgevoerd kunnen worden. Doel is de bestaande OV-verbindingen op de A27 tussen Breda en Utrecht ook tijdens de werkzaamheden aan de A27 zo goed mogelijk in stand te houden, met waar mogelijk win-winsituaties met het autoverkeer. ❖ Hiertoe wordt door de samenwerkende partijen, het Ministerie van IenW, Rijkswaterstaat, Provincie Noord-Brabant en Provincie Zuid-Holland een Taskforce Minder Hinder OV op de A27 ingesteld. Partijen zitten vanuit hun eigen rol en verantwoordelijkheid in de Taskforce. De Taskforce rapporteert rechtstreeks aan de Staatssecretaris van IenW en de gedeputeerden van Noord-Brabant en Zuid-Holland. ❖ Rijk en Regio stellen ieder € 24.000 beschikbaar om dit onderzoek uit voeren. ❖ Het onderzoek richt zich op mogelijkheden binnen innovatief bovenregionaal verkeersmanagement, zoals het innovatief verdelen van het beschikbare asfalt en het prioriteren van doelgroepen ter plaatse van de werkzaamheden én het in de grote regio innovatief geleiden en omleiden van verkeerstromen om de doorstroming te bevorderen. Daarnaast worden de mogelijkheden onderzocht om sneller te halteren. ❖ Door afstemming binnen de Taskforce moet de balans tussen het realiseren van een kwaliteitsslag van het OV en nieuwe visies op integrale mobiliteit enerzijds en het niet overmatig belasten van het project A27 Houten – Hooipolder anderzijds gewaarborgd worden. ❖ De Taskforce heeft een onderzoeksmandaat; over haalbare maatregelen zonder bestuurlijke en/of financiële gevolgen kan vooruitlopend op het BO MIRT 2021 binnen de taskforce overeenstemming worden bereikt om deze uit te voeren. ❖ Rijk en Regio werken toe naar een maatregelenpakket voor de korte en middellange termijn waarover in het BO MIRT 2021 nadere afspraken worden gemaakt. ❖ Bij het onderzoek naar maatregelen voor de korte en middellange termijn zal nadrukkelijk rekening worden gehouden met lange termijn ontwikkelingen en ambities. Hiertoe zal in de Taskforce afstemming gezocht worden met de regiegroep BGU, die de verkenning van het verbeteren van het OV op de corridor Breda-Gorinchem-Utrecht uit 2019 aan het verdiepen en uitwerken is om een verbeterslag in 2030 in het OV te bewerkstelligen. ❖ Rijk en Regio continueren de gezamenlijke studie binnen het samenwerkingsverband BGU voor de verbetering van de OV-verbinding Breda-Gorinchem-Utrecht op de lange termijn (2030 en verder). Op basis van de conclusies uit deze studie zullen partijen toewerken naar een gedragen pakket maatregelen om in het BO MIRT 2021 afspraken te maken over deze verbinding op lange termijn.
21.	**Ontwikkelbeeld regio Amersfoort** ❖ In het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving van juni 2020 heeft het Rijk kennis genomen van het initiatief van de Regio Amersfoort en de provincie Utrecht voor de ontwikkeling van een integraal Ontwikkelbeeld (i.e. verstedelijkingsstrategie) Regio Amersfoort 2040. Daarbij is besloten dat in dit BO MIRT de aanpak gepresenteerd wordt, waarbij ook de relatie wordt gelegd met de Omgevingsagenda Noordwest en het Stedelijk Netwerk Nederland. Ook de betrokkenheid vanuit het Rijk wordt besproken. ❖ De uitvoering ligt op schema en fase 1 van het onderzoek is inmiddels afgerond met het opleveren van het Rapport Urgentie en opgaven en een afwegingskader om scenario's voor de toekomst te kunnen beoordelen. ❖ Rijk en regio spreken af dat, vanwege de positie van regio Amersfoort in het stedelijk netwerk Nederland en de onlosmakelijke verbinding met de Nationale Draaischijf Nederland, het Rijk via een klankbordgroep zal meewerken aan fase 2 van het onderzoek met als doel de integrale opgaven op de verschillende schaalniveaus te identificeren en zo nodig de bijbehorende integrale strategie. ❖ Belangrijke stappen/besluiten waarvoor Rijk-Regio afstemming nodig is worden besproken in bestaande Rijk-Regio overleggen van de aangrenzende verstedelijkingsstrategieën met sterke inhoudelijke verbanden: in UNed, Verstedelijkingsstrategie MRA en de Verstedelijkingsstrategie Arnhem/Nijmegen/Food Valley.

	❖ Rijk en regio spreken af om tijdens het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving voorjaar 2021 op basis van het definitieve rapport voor het Ontwikkelbeeld Regio Amersfoort 2040 te spreken over de te kiezen richting, vervolgacties en besluiten.
22.	**Verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley** ❖ In het BO MIRT 2019 is afgesproken een verstedelijkingsstrategie voor het gebied Arnhem, Nijmegen, Foodvalley te maken. Afgelopen jaar is benut om een contourennotitie op- en vast te stellen waarin de uitgangspunten en bouwstenen (wonen, economie, bereikbaarheid en leefbaarheid) voor deze strategie in staan vastgelegd. Deze notitie heeft geleid tot drie mogelijke (extreme) verstedelijkingsvarianten die zijn doorgerekend in het Dashboard Verstedelijking, te weten: 1) geconcentreerde stedelijke ontwikkeling (rondom Arnhem/Nijmegen), 2) polycentrische ontwikkeling (verstedelijking in/rond economische polen), 3) regionale spreiding (over het hele gebied). ❖ Om vanuit de drie varianten toe te werken naar een integrale verstedelijkingsstrategie is het van belang inzicht te hebben in de effecten van de varianten op de verschillende bouwstenen. Rijk en regio zullen in de komende periode dit inzicht op de vier bouwstenen verder uitwerken, aanscherpen en toetsen. ❖ De verstedelijkingsstrategie zal ter bespreking worden voorgelegd op het BO Leefomgeving 2021 en moet leiden tot een verstedelijkingsakkoord in het najaar. Dit verstedelijkingsakkoord zal worden vastgesteld in het BO MIRT 2021.
23.	**NOVI-gebied Groene Hart** ❖ Rijk en regio herkennen dat in goede samenwerking wordt gewerkt aan het plan van aanpak voor NOVI-gebied Groene Hart. ❖ De aanpak zal in goede samenwerking tussen Rijk en regio verder worden uitgewerkt, samen met maatschappelijke partners, bedrijven en bewoners. ❖ Rijk en regio presenteren in het BO Leefomgeving van voorjaar 2021 de voortgang van het plan van aanpak, de beoogde gezamenlijke aanpak van opgaven en verkennen of extra bestuurlijke afspraken in deze gebieden wenselijk zijn.
24.	**Programmatische Aanpak Grote Wateren: Noord-Hollandse Markermeerkust** ❖ 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 Noord-Hollandse Markermeerkust. ❖ Het project Noord-Hollandse Markermeerkust vloeit voort uit de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW). Met deze aanpak wordt gewerkt aan de ambitie om te komen tot ecologisch gezonde en toekomstbestendige grote wateren, waarin een hoogwaardige natuur samengaat met een krachtige economie.

Regio Zuid-Nederland

1.	**Minder Hinder regio Zuid** ❖ In het BO MIRT 2019 hebben Rijk en regio afgesproken om in totaal € 600.000 beschikbaar te stellen voor de totale loopduur van de Minder Hinder aanpak. Deze afgesproken inzet (huidige middelen en resultaten) loopt door tot en met 2023. De governance van deze aanpak zal via het programma Smartwayz.NL lopen.
2.	**Smart Mobility: Digitalisering Overheden** ❖ In aanvulling op de generieke, landelijke afspraken over verdere digitalisering in het mobiliteitsdomein reserveert het Rijk jaarlijks een bedrag van €1.500.000 (ontvanger: Provincie Noord-Brabant) voor regio Brabant voor de periode 2021 tot en met 2023. De overige kosten worden door de regio betaald. Regio Brabant reserveert hiervoor in totaal €4.500.000 voor de gehele periode 2021 tot en met 2023. ❖ Voor hetzelfde doel reserveert het Rijk een bedrag van € 453.750 (ontvanger: Provincie Limburg) voor 2021 en jaarlijks € 302.500 over de periode 2022 – 2023 voor regio Limburg. De overige kosten worden door de regio betaald. Regio Limburg reserveert hiervoor € 1.663.750 voor de gehele periode 2021 tot en met 2023.
3.	**Samenwerking met werkgevers en onderwijs in kader van Corona** *Werkgeversaanpak* ❖ Rijk en regio reserveren in 2021 en 2022 per jaar in totaal € 900.000 in de werkgeversaanpak van de gebiedsgerichte aanpak in de provincie Limburg. Rijk draagt maximaal 50% van de proceskosten met een maximum van € 450.000 per jaar. Hiermee worden werkgevers gestimuleerd en geholpen om de werkgerelateerde mobiliteit te verduurzamen (zoals afgesproken in het Klimaatakkoord), en het reisgedrag ten tijde van de coronacrisis te bestendigen: meer thuiswerken, beter spreiden van reizen over de dag en over de week. ❖ Rijk en regio blijven investeren in het stimuleren en helpen van werkgevers om de werkgerelateerde mobiliteit te verduurzamen (zoals afgesproken in het Klimaatakkoord), en het reisgedrag van ten tijde van de coronacrisis te bestendigen: meer thuiswerken en, beter spreiden van reizen over de dag en over de week. Conform afspraak gemaakt tijdens het BO MIRT 2019 met de provincie Brabant draagt het Rijk in zowel 2021 als 2022 maximaal 50% van de proceskosten met een maximum van € 600.000 per jaar. *Onderwijsaanpak* ❖ Rijk en regio reserveren in 2021 in totaal € 363.000 in de onderwijsaanpak in de provincie Limburg en de provincie Brabant. Het betreft een gezamenlijke aanpak waarin Limburg de regie voert voor geheel Zuid-Nederland. Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 181.500 (waarvan maximaal € 151.250 voor provincie Limburg en € 30.250 voor de Provincie Brabant. Ontvanger is de provincie Limburg). Hiermee wordt een vervolg gegeven aan de succesvolle onderwijsaanpak in Zuid-Nederland en is deze gecombineerd met de werkgeversaanpak. De aanpak is gericht op het beheersen van de hyperspits, bereikbaar houden van campusgebieden en het klimaatakkoord en wordt met de kennisinstellingen en vervoerders samen vorm gegeven.
4.	**Fiets** *Fietsstimulering* ❖ Rijk en regio zetten in op fietsstimulering en dragen daarmee bij aan het landelijke doel om extra forenzen op de fiets te krijgen. Sinds de COVID-19 pandemie ligt het aandeel fiets in het woon-werk verkeer hoger, deze stijging willen we vasthouden. Rijk stelt hiervoor voor: • In Brabant € 75.000,- (incl. btw) beschikbaar • In Limburg € 50.000,- (incl. btw) beschikbaar *Fietsenstallingen bij stations* ❖ 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. Hiermee wordt ook een bijdrage geleverd aan reductie van CO_2 uitstoot. ❖ 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 heeft in het voorjaar een uitvraag gedaan voor nieuwe aanvragen fietsparkeerbijdragen waarbij projecten met veel impact – bij knooppunten, en in de buurt van woningbouwopgaven - en een goede kosten-baten verhouding, voorrang hebben.

	❖ Waar in de twee onderstaande afspraken wordt gesproken over een investering van Rijk en Regio samen, wordt een investering in cofinanciering bedoeld, de criteria daarvoor zijn bekend bij partijen. ❖ Rijk en regio investeren samen in een extra bijdrage voor een studie naar een grote complexe stalling bij station Breda, en in een studie voor de uitbreiding van de stallingscapaciteit bij station Oss. ❖ Rijk en regio investeren samen in de bouw van een maaiveldstalling bij station Weert en maken hiervoor een financiële reservering. *Fietsverbinding Oeffelt-Gennep* ❖ Rijk en de provincies Limburg en Brabant spreken af de kansrijkheid en haalbaarheid van het toekomstbestendig maken van de fietsverbinding op Maasbrug Oeffelt – Gennep te verkennen als meekoppelkans met de verruiming van de waterdoorgang in de Maas. Op het BO MIRT 2021 zullen de resultaten worden geagendeerd.
5.	**Jaarplannen provincie Limburg** ❖ De Provincie Limburg heeft 2 jaarplannen Slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit voor 2021 ingediend die betrekking hebben op de gebiedsgerichte aanpak in regio Noord/Midden Limburg en Zuid-Limburg. Deze integrale jaarplannen hebben een bredere scope dan de landelijke scope. ❖ Rijk en regio reserveren in 2021 € 1.047.000 voor de integrale jaarplannen van de regio Noord/Midden Limburg en Zuid-Limburg. Deze reservering wordt ingezet op: • Logistiek. Rijk en regio reserveren in 2021 in totaal € 363.000 in de logistieke aanpak in de Provincie Limburg. Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 181.500. • Zero emissie stadslogistiek. Rijk en regio reserveren in 2021 in totaal € 484.000 in de logistieke aanpak in de Provincie Limburg. Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van 242.000. • Duurzame deelmobiliteit. Rijk en regio reserveren in 2021 in totaal € 200.000 in de Provincie Limburg. Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 100.000. ❖ Rijk en Provincie Limburg spreken af dat in het 1e kwartaal van 2021 er een door het Rijk geaccordeerd uitvoeringsplan ligt voor de bovengenoemde onderwerpen. ❖ Rijk en Provincie Limburg spreken af dat er in 2021 één integrale werkagenda Slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit opgesteld wordt voor en door de Provincie Limburg. ❖ Het Rijk zet de tijdens het BO MIRT 2019 gemaakte reservering van € 400.000 voor de uitvoering van de werkagenda Slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit Noord –en Midden Limburg om in een definitieve toezegging.
6.	**Overige afspraken Veilig, Slim en Duurzaam** *Laadinfrastructuur* ❖ Rijk en regio hebben afspraken gemaakt over de uitvoering van de Nationale Agenda Laadinfastructuur (NAL). Regio is gestart met een aanbesteding voor publieke laadpalen. Deze is in juli 2020 gegund en nu in uitvoering. Ook zijn afspraken voorzien in pilots met Heavy Duty laadinfrastructuur. *Indusa* ❖ Rijk en de provincie Noord-Brabant hebben in 2020 de transitie Verduurzaming Infrastructuur in gang gezet. Het Rijk heeft 8 transitiepaden ontwikkeld gericht op klimaatneutraal en circulair werken met bijpassende instrumentarium. Provincie Noord-Brabant heeft het regionaal netwerk INDUSA (Provincie – Netwerkprogramma BrabantStad en Bouwend Nederland) opgezet. De binnen dit netwerk ontwikkelde werksporen richten zich eveneens op klimaatneutraal en circulair werken en voegen daar gebiedsversterkend werken aan toe. ❖ Rijk en Provincie zien dat beide ontwikkelingen elkaar versterken en maken in 2021 afspraken over verdere samenwerking rond een roadmap die is gericht op de verdere ontwikkeling van instrumentaria (CO2-impact, inkoopstrategie, circulair aanbesteden), procesverbeteringen (opdrachtverstrekking, contracten, digitale middelen,) en volumevergroting door het opzetten van leertrajecten voor kennisontwikkeling en –deling. *btw* ❖ Alle bedragen bij de afspraken over veilige, slimme en duurzame mobiliteit zijn inclusief btw.

7.	**Eindhoven XL tranche 1** ❖ Rijk en regio nemen kennis van de voortgang van de drie maatregelen: • Fietsenstalling (zuidzijde): ProRail heeft een aantal versoberingsopties uitgewerkt, welke zijn doorgevoerd binnen het taakstellende budget van € 30 miljoen. Op dit moment wordt een Voorlopig Ontwerp (VO) uitgewerkt (planning 2e kwartaal 2021). Start van de bouw wordt verwacht in het derde kwartaal van 2023. • Eindhoven-Düsseldorf: op 12 juni 2020 is de aanbesteding gestart, gunning wordt verwacht voor de zomer van 2021. Op basis van onderzoek van ProRail naar toekomstvaste inframaatregelen wordt een investeringsbesluit genomen. • HOV-3: het voorkeurstracé is vastgesteld. Planning van realisatie is nu 2022 (was eerder voorzien in 2021).
8.	**Verstedelijking en bereikbaarheid Brainportregio** ❖ Het MIRT Onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainportregio is afgerond. ❖ Rijk en regio kiezen op basis van de bouwstenen uit het MIRT Onderzoek voor een samenhangende en adaptieve ontwikkeling van de verstedelijkings- en mobiliteitssopgave. Zij bezien de kansrijke oplossingsrichtingen en maatregelen integraal en in onderlinge samenhang. Doelen zijn het woon- en vestigingsklimaat van de Brainportregio verder te versterken en tegelijk tot een veilig, slim, robuust, duurzaam en toekomstvast mobiliteitssysteem te komen. ❖ Rijk en regio erkennen dat bij het werken aan de verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgave een stapsgewijze benadering hoort, waarbij voldoende ingespeeld kan worden op onzekerheden en nieuwe inzichten. Partijen onderschrijven de aanpak via een adaptief ontwikkelpad en zullen deze gezamenlijk het komend jaar nader uitwerken. Het ontwikkelpad zal gemonitord worden zodat gestuurd kan worden op de voortgang en (investerings)beslissingen altijd op basis van actuele informatie genomen worden. De daarbij horende nieuwe inzichten op verstedelijking worden hierbij ingebracht. ❖ Rijk en regio spreken af om het komend jaar toe te werken naar een verstedelijkingsakkoord voor de SGE, conform de uitkomsten van het MIRT-onderzoek, waarbij de volgende zaken nader worden uitgewerkt: • Programmeringsafspraken voor wonen-, werken en voorzieningen. Bij de programmeringsafspraken wordt rekening gehouden met de identiteit en eigenheid van de regio en de behoefte naar complementaire woon- en werkmilieus, met behoud van identiteit van kernen en buitengebied en versterking van de relatie stad-kern en buitengebied. • woon-, werklocaties en voorzieningen worden zoveel mogelijk binnenstedelijk in Eindhoven, Helmond en Veldhoven gerealiseerd. Hierbij wordt ingezet op hoogstedelijke en metropolitane gemengde milieus (zoals campusontwikkeling), geconcentreerd rond (H)OV-knooppunten en bestaande en nieuwe mobiliteitsassen; • onderdeel van het verstedelijkingsakkoord is het ontwikkelen van een "verdiepende studie toplocaties (onder andere campussen)", bij deze analyse staat het volgende centraal*: Hoe borgen we de concurrentiekracht van de locaties op de lange termijn?* Vanwege samenhang met de Brainport Nationale Actieagenda zal EZK hierbij betrokken worden; • bij de uitwerking wordt de samenhang met mobiliteit, vestigingsklimaat (waaronder verdienvermogen) geborgd en worden ook de ambities en doelen voor energie en klimaat betrokken. ❖ Het verstedelijkingsakkoord SGE wordt vastgesteld tijdens het BO MIRT 2021. ❖ Rijk (IenW en BZK) en regio (gemeente Eindhoven en Provincie NB) spreken af om, onder regie van de gemeente Eindhoven en ProRail, een ruimtelijke inpassingsstudie te starten voor het gebied bij Eindhoven Centraal. Doel is zodoende de woningbouw hier verder op gang te brengen, zonder daarbij het benodigde ruimtebeslag voor (toekomstige) functionele eisen gekoppeld aan verdere spoorontwikkeling (zowel personenvervoer en goederenvervoer) alsook het busstation Neckerspoel in gevaar te brengen. ❖ Rijk (BZK) en regio (gemeente Eindhoven en Provincie NB) spreken af om voor de verstedelijkingsopgave (wonen/werken) nabij Eindhoven Centraal, conform de aanwijzing als ontwikkelgebied binnen de NOVI, te starten met het maken van een businesscase die daarmee mogelijk de basis vormt om te zijner tijd fondsen en middelen te verwerven. ❖ Rijk (BZK) en regio (gemeente Eindhoven en Provincie NB) spreken af om te onderzoeken welke mogelijkheden de inzet van het mogelijk op te zetten Rijksontwikkelbedrijf, zoals voorgesteld bij de aanbieding van de NOVI, biedt voor het vlottrekken van de verstedelijkingsopgave nabij Eindhoven Centraal. ❖ De inpassingsstudie en businesscase worden in 2021 opgeleverd.

	❖ Rijk en regio spreken af om het komend jaar toe te werken naar een nadere uitwerking van de mobiliteitstransitie, conform de uitkomsten van het MIRT-onderzoek. Hierbij wordt gewerkt vanuit een systeembenadering, worden de modaliteiten en kansrijke oplossingsrichtingen in samenhang nader onderzocht en uitgewerkt tot een Mobiliteitsstrategie. Hierbij wordt onder andere gebruik gemaakt van studies en plannen per modaliteit, de inzichten uit het MIRT-onderzoek en de Regionale Mobiliteitsagenda Metropoolregio Eindhoven. ❖ De volgende deelopgaven worden het komend jaar nader uitgewerkt, door de daarbij genoemde partijen en de uitwerkingen vormen tezamen de Mobiliteitsstrategie en input voor het adaptief ontwikkelpad: • Rijk en regio spreken op basis van het MIRT-onderzoek af dat de regionale OV-opgave en spoorknoop station Eindhoven Centraal in samenhang en onderlinge afstemming worden beschouwd om multimodale uitwerking te bewerkstelligen: ○ De regio (Provincie NB, Eindhoven, Helmond) start met de uitwerking van een handelingsperspectief naar de multimodale knoop Eindhoven Centraal. Voor een eerste no-regret stap om urgente opgaven aan te pakken, reserveert de regio hiertoe alvast € 40 miljoen, waarvan € 20 miljoen door Provincie NB en € 20 miljoen door gemeente Eindhoven. ○ Het Rijk (IenW) geeft ProRail de opdracht tot het starten van een integrale studie toekomstvast Spoor Zuid-Nederland waar spoorknoop Eindhoven CS en station Helmond onderdeel van uitmaken. Voor een eerste no-regret stap om urgente opgaven aan te pakken reserveert het Rijk hiertoe € 50 miljoen (zie "integrale studie toekomstvast spoor Zuidoost-Nederland"). ○ Omdat beide studies met elkaar verbonden zijn, worden concrete afspraken gemaakt over afstemming en koppeling van beide trajecten en betrokken partijen. ○ De regio (Provincie NB, Eindhoven, SGE, MRE), werkt onder regie van de Provincie, het regionaal (H)OV-systeem verder uit. Er vindt afstemming plaats met het Rijk over raakvlakken met HWN (vanuit nader onderzoek kansrijke oplossingsrichtingen HWN-OWN). Het gaat hierbij om het busstation Neckerspoel, ontbrekende radiale verbindingen, een tangentiële verbinding langs economische toplocaties, en een netwerk van multimodale hubs wat goed aansluit op zowel het OV- als autonetwerk (in afstemming met nader onderzoek kansrijke oplossingsrichtingen HWN-OWN). Hierbij worden ook maatregelen ten behoeve van gedragsverandering (waaronder het doortrekken van spreidingsafspraken bij de werkgevers- en scholenbenadering) betrokken. ○ Rijk en regio stemmen ermee in dat er op basis van studieresultaten nadere afspraken worden gemaakt op het BO MIRT 2021. • De regio (Provincie NB, MRE) stelt in december 2020 "de Regionale Mobiliteitsagenda Metropoolregio Eindhoven'' vast. Hierin komen onder andere aan bod het fietsnetwerk, slimme mobiliteitsmanagement maatregelen, parkeerbeleid, werkgevers- en scholenbenadering, gedragsverandering, Mobility as a Service, deelmobiliteit, smart logistics en samenhang met het regionaal (H)OV-netwerk. Dit wordt jaarlijks geactualiseerd. • Rijk (IenW) en regio (Eindhoven, Helmond en Provincie NB) doen als nadere uitwerking onderzoek naar robuuste en samenhangende kansrijke oplossingen voor de systeemopgaven op het HWN, OWN met daarbij voldoende aandacht voor hun onderlinge samenhang, die zorgen voor een robuuste afwikkeling van auto- en vrachtverkeer op lokaal, regionaal en (inter)nationaal niveau. Het gaat hierbij om samenhangende oplossingen voor A2/N2/A67/A50 en de John F. Kennedylaan en het noordoostkwadrant van de Ring ('stadsautoweg Eindhoven') en de zuidelijke ontsluiting van Helmond. Uitgangspunt vormt afwikkeling van het verkeer over bestaande tracés. Hierbij is het uitgangspunt dat ook in de toekomst er voldoende ruimte dient te zijn voor het doorgaand verkeer op de A2/N2/A67/A50. • Onderdeel van de uitwerking is het inzichtelijk maken de reikwijdte (scope) van de kansrijke oplossingen, effecten (op onder andere leefbaarheid, mobiliteit) en van benodigde beslisinformatie. Dit betreft onder andere financiën op basis van stabiele SSK-ramingen, mogelijkheden en inzet van alternatieve bekostiging, aanpak, planning en risico's. • IenW, Provincie NB, Eindhoven en Helmond staan aan de lat voor het borgen van de samenhang in het kader van de eerdergenoemde Mobiliteitsstrategie. ❖ Deze uitwerking van de deelopgaven tot een Mobiliteitsstrategie, wordt geagendeerd tijdens het BO MIRT 2021.

	❖ Rijk en regio onderschrijven dat het werken aan de verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgave vraagt om meerjarige samenwerking tussen overheden, bedrijfsleven, aanbieders van mobiliteitsdiensten en kennisinstellingen. ❖ Vanwege deze meerjarige samenwerking op de gezamenlijke verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgave, spreken Rijk (IenW en BZK), provincie Noord-Brabant en Eindhoven af, om voor de hiervoor benoemde uitwerkingen tot aan het BO MIRT 2021, in totaal € 3 miljoen beschikbaar te stellen (1/3e Rijk, 1/3e Provincie NB, 1/3e gemeente Eindhoven). Dat betreft met name de kosten voor verstedelijkingsakkoord, inpassingsstudie en businesscase Eindhoven Centraal en omgeving en de uitwerking van de deelopgaven die samenkomen in de Mobiliteitsstrategie (de multimodale knoop Eindhoven Centraal, toekomstvast spoor, uitwerking van het regionaal (H)OV-systeem en de opgaven op het wegennet (HWN en OWN)). Over de besteding van het onderzoeksbudget dient er overeenstemming te zijn tussen partijen op basis van: plan van aanpak, aanbesteding (reikwijdte en scope studie), op te leveren deelproducten, eindproducten en aanpak. Om slagvaardig te werk te gaan spreken partijen af dat voor het einde van het jaar middelen en mandaat zijn geregeld voor noodzakelijke opdrachtverlening. ❖ Rijk en regio spreken af om de huidige governance via een Bestuurlijke Adviesgroep en Programmaraad SmartwayZ.NL vooralsnog te handhaven. Partijen spreken af om tijdens de eerste Programmaraad SmartwayZ.NL van 2021, gezamenlijk in overleg te treden over de governance. Het streven is om bij het BO Leefomgeving 2021 een gedragen voorstel uitgewerkt te hebben teneinde tot een passende (uitvoerings)organisatie te komen. Rijk en regio spreken af het BO MIRT jaarlijks te informeren over de belangrijkste conclusies en eventuele keuzes die voortkomen uit het adaptief ontwikkelpad. Voorbereiding van uiteindelijke investeringsbeslissingen voor bereikbaarheid, op basis van monitoring van de mobiliteits- en verstedelijkingsontwikkelingen, worden in de overeengekomen governance structuur getroffen. Besluitvorming vindt plaats in het BO MIRT, waarbij subsidiariteit en proportionaliteit uitgangspunt voor eventuele investeringsbeslissingen zijn.
9.	**Integrale studie toekomstvast spoor Zuidoost-Nederland** ❖ Rijk en Regio besluiten een integrale studie Toekomstvast Spoor Zuidoost-Nederland te starten. ❖ Basis voor deze studie zijn de uitkomsten van het MIRT Onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport Eindhoven 2030-2040 en Toekomstbeeld OV (2030, doorkijk naar 2040). Inzichten uit beide worden gebruikt voor de verwachte reizigersgroei en consequenties voor de spoor- en perroncapaciteit van Eindhoven CS en station Helmond. ❖ De studie voor het emplacement Eindhoven is gericht op bestaande en toekomstige opgaven die betrekking hebben op de spoor- en perroncapaciteit van emplacement Eindhoven, toekomstvaste maatregelen Eindhoven-Düsseldorf, maatregelen emplacement Westzijde (PHS), ontwikkeling van het nationale spoornetwerk en grensoverschrijdende verbindingen. ❖ Voor het ondervangen van urgente opgaven voor de spoor- en perroncapaciteit op Eindhoven CS reserveert IenW € 50 miljoen inclusief btw. Deze investering is noodzakelijk voor het vergroten van de capaciteit op emplacement Eindhoven (onder andere Eindhoven-West) en voor het rijden van meer treinen, waaronder (maar niet uitsluitend) voor vervolgstappen IC Heerlen-Aken. ❖ Conform BO MIRT-afspraak 2019 (Eindhoven Internationale Knoop XL) heeft ProRail onderzoek gedaan naar toekomstvaste inframaatregelen voor de verbinding Eindhoven-Düsseldorf. IenW stelt bovenop de € 10 miljoen uit BO MIRT-afspraak 2018 (2/3e Rijk, 1/3e regio) een bedrag van € 15 miljoen beschikbaar voor een toekomstvast maatregelenpakket. ❖ Binnen het pakket is het uitgangspunt dat de internationale trein (Eindhoven-Düsseldorf) als extra trein naast de bestaande dienstregeling zal rijden, waardoor Deurne, Blerick en Horst-Sevenum het bedieningsniveau behouden, het IC-product voor Helmond verbetert en oplossend vermogen wordt gecreëerd voor het NMCA-knelpunt Eindhoven-Helmond. ❖ Rijk en regio besluiten de resterende opgave voor een oplossing voor het NMCA-knelpunt Eindhoven-Helmond bij de bredere studie Toekomstvast Spoor Zuidoost-Nederland te betrekken met op basis van Toekomstbeeld OV het verhogen van de sprinterfrequentie Deurne-Eindhoven als een van de uit te werken oplossingsrichtingen. ❖ Voor emplacement Venlo reserveert IenW € 25 miljoen voor de aanleg van een spanningssluis ter vervanging van de schakelbare bovenleiding (einde levensduur 2028).

	Deze oplossing draagt bij aan zowel (grensoverschrijdend) personen- als goederenvervoer en zorgt voor meer flexibiliteit op het emplacement Venlo. ❖ Voor Eindhoven CS wordt bij de studie rekenschap gegeven van de ruimtelijke inpassingsstudie, met name met het ruimtelijk beslag voor (toekomstige) functionele eisen voor het spoor. Rijk (IenW en BZK) en regio (gemeente Eindhoven en Provincie NB) spreken af om, onder regie van de gemeente Eindhoven en ProRail, een ruimtelijke inpassingsstudie te starten voor het gebied bij Eindhoven Centraal. ❖ Met oog op de Mobiliteitsstrategie worden door betrokken partijen concrete afspraken gemaakt over afstemming en koppeling van de studie Toekomstvast Spoor Zuidoost-Nederland met de uitwerking door de regio van het handelingsperspectief voor de multimodale knoop Eindhoven Centraal. ❖ Rijk en regio besluiten (tussentijdse) resultaten van de integrale studie Toekomstvast spoor Zuid-Nederland te agenderen voor een afspraak op het BO MIRT 2021 op basis van een adaptief ontwikkelpad. ❖ Ook de uitkomsten van de nadere verkenning voor een intercityverbinding Randstad/Eindhoven-Heerlen-Aken zullen bij de integrale studie worden betrokken.
10.	**Hub 's-Hertogenbosch** ❖ Rijk en regio spreken af om een MIRT Verkenning te starten naar de integrale knooppuntontwikkeling 's-Hertogenbosch, incl. noodzakelijke oplossingen voor de transferknelpunten. Hiertoe zetten we de voorbereiding in gang en stellen uiterlijk in het tweede kwartaal 2021 een startbeslissing vast. ❖ Rijk en regio beschouwen de afspraken over knoop 's-Hertogenbosch als onderdeel van een eerste stap in de uitvoering van het Toekomstbeeld OV. ❖ Rijk en regio reserveren dit BO MIRT gezamenlijk € 85 miljoen inclusief btw.: • De regio reserveert € 15 miljoen; • In aanvulling op de bestaande budgetten voor PHS-project transfer 's-Hertogenbosch en vervanging à € 45 miljoen, die samen met de inhoudelijke opgave wordt overgeheveld naar de MIRT-verkenning, reserveert het Rijk € 25 miljoen inclusief btw. ❖ Rijk en regio blijven de MIRT-verkenning als integraal vraagstuk benaderen en geven zich rekenschap van de noodzaak van een integrale oplossing waarbij o.a. gebiedsontwikkeling (vastgoed en retail) worden betrokken. Rijk en regio zoeken hierover in de verkenningsfase actief samenwerking met relevante partijen. ❖ Rijk en regio onderkennen de noodzaak tot kostenoptimalisatie met betrekking tot de verschillende onderdelen binnen de verdere uitwerking. ❖ Rijk en regio bevestigen op basis van eerdere MIRT-afspraken in 2018 en 2019 dat financiering aangaande het onderdeel fietsparkeren dient plaats te vinden via het Programma Fietsparkeren en dat daarvoor een aanvraag wordt voorbereid in 2021. ❖ Rijk en regio spreken af voor de resterende 25% financieringsbehoefte de mogelijkheden voor alternatieve financiering te onderzoeken. Op basis van de uitwerking zullen Rijk, regio en spoorse partijen - kijkend naar wederkerigheid en te verwachten baten - hier nadere afspraken over maken.
11.	**Intercity Randstad/Eindhoven – Heerlen – Aken** ❖ Rijk en regio nemen kennis van de tussentijdse resultaten op hoofdlijnen van de nadere verkenning met betrekking tot twee alternatieve lijnvoeringen voor een intercityverbinding Randstad/Eindhoven-Heerlen-Aken. ❖ Rijk en regio stellen op basis van de tussentijdse resultaten vast dat er nog zorgen zijn over maakbaarheid, kosten en baten van een intercityverbinding naar Aken. De tussentijdse resultaten behoeven nog aanvulling met een toets op de lange termijn in Toekomstbeeld OV en nadere uitwerking. ❖ ProRail verwacht in maart 2021 uitgewerkte resultaten aan te kunnen leveren. Deze zijn noodzakelijk om tot gedegen beslisinformatie te komen. ❖ De resultaten van de nadere verkenning zullen worden betrokken bij de integrale studie toekomstvaste spoorknoop Eindhoven (Toekomstvast Spoor Zuidoost-Nederland). ❖ Voorjaar 2021 zal op basis van de nadere verkenning en de marktverkenning internationale verbindingen de alternatieve lijnvoeringen ten opzichte van het eerdere besluit tot gefaseerde verbetering van de verbinding nader worden gewogen en wordt de bekostiging en governance inzichtelijk gemaakt. ❖ Rijk en regio beschouwen het onderzoek naar deze intercityverbinding als onderdeel van een eerste stap richting uitvoering van het Toekomstbeeld OV.

12.	**Transferknelpunt Maastricht** ❖ Rijk en regio nemen kennis van de onderzoeksresultaten van de door ProRail uitgevoerde ABC-analyse ten aanzien van het transferknelpunt Maastricht. ❖ Rijk en regio verstrekken aan ProRail de opdracht om het vervolg in de vorm van een 'Verkenningsfaseonderzoek' (ProRail systematiek) uit te werken. Dit onderzoek richt zich primair op het oplossen van het transferknelpunt. ❖ Daarnaast wordt de relatie gelegd met de bredere ambities en opgaven zoals gesignaleerd in de aanpak 'Stad en Spoor' en het 'Verdiepingsonderzoek' in het kader van Toekomstbeeld OV 2040. ❖ Partijen bespreken uiterlijk in het derde kwartaal 2021 de voortgang en samenhang van het onderzoek en bepalen op basis hiervan of nadere afspraken noodzakelijk zijn. ❖ Rijk en regio delen de onderzoekskosten voor deze onderzoeksfase.
13.	**Tram Maastricht – Hasselt** ❖ Rijk en regio spreken af de verlengingstermijn van de huidige AROV-overeenkomst te verlengen naar 31 december 2026. ❖ Rijk en regio spreken af dat dit de laatst geboden verlengingsmogelijkheid is; hierna zal verlenging van de realisatietermijn niet meer mogelijk zijn. ❖ Indien de realisatietermijn niet wordt gehaald, wordt de AROV-overeenkomst ontbonden en zal terugvordering van middelen of verrekening met de BDU-uitkering het gevolg zijn. ❖ Verantwoordelijkheid voor de voortgang van het tramproject ligt bij de regio. Zij werken hiertoe samen met het Vlaams Gewest en VVM De Lijn. Conform AROV-overeenkomst zal IenW middels voortgangsrapportages door de regio van de voortgang op de hoogte worden gehouden. ❖ Financiële verantwoordelijkheid voor het tramproject ligt bij de regio; provincie Limburg heeft aangegeven dat met projectbudget (inclusief indexatie) het tramproject uitgevoerd kan worden. ❖ Middels BDU-uitkering (2016) zijn de middelen voor de IenW-bijdrage voor het tramproject uitgekeerd. Vanuit het Rijk zullen geen aanvullende middelen ter beschikking worden gesteld voor het tramproject. ❖ De afspraken inzake eigendomsoverdracht van infrastructuur van IenW naar het project blijven van toepassing.
14.	**OV Breda – Gorinchem – Utrecht** ❖ Rijk en Regio starten een gezamenlijk onderzoek naar kansrijke maatregelen die in de periode tot en met 2028 uitgevoerd kunnen worden. Doel is de bestaande OV-verbindingen op de A27 tussen Breda en Utrecht ook tijdens de werkzaamheden aan de A27 zo goed mogelijk in stand te houden, met waar mogelijk win-winsituaties met het autoverkeer. ❖ Hiertoe wordt door de samenwerkende partijen, het Ministerie van IenW, Rijkswaterstaat, Provincie Noord-Brabant en Provincie Zuid-Holland een Taskforce Minder Hinder OV op de A27 ingesteld. Partijen zitten vanuit hun eigen rol en verantwoordelijkheid in de Taskforce. De Taskforce rapporteert rechtstreeks aan de Staatssecretaris van IenW en de gedeputeerden van Noord-Brabant en Zuid-Holland. ❖ Rijk en Regio stellen ieder € 24.000 beschikbaar om dit onderzoek uit voeren. ❖ Het onderzoek richt zich op mogelijkheden binnen innovatief bovenregionaal verkeersmanagement, zoals het innovatief verdelen van het beschikbare asfalt en het prioriteren van doelgroepen ter plaatse van de werkzaamheden én het in de grote regio innovatief geleiden en omleiden van verkeerstromen om de doorstroming te bevorderen. Daarnaast worden de mogelijkheden onderzocht om sneller te halteren. ❖ Door afstemming binnen de Taskforce moet de balans tussen het realiseren van een kwaliteitsslag van het OV en nieuwe visies op integrale mobiliteit enerzijds en het niet overmatig belasten van het project A27 Houten – Hooipolder anderzijds gewaarborgd worden. ❖ De Taskforce heeft een onderzoeksmandaat; over haalbare maatregelen zonder bestuurlijke en/of financiële gevolgen kan vooruitlopend op het BO MIRT 2021 binnen de taskforce overeenstemming worden bereikt om deze uit te voeren. ❖ Rijk en Regio werken toe naar een maatregelenpakket voor de korte en middellange termijn waarover in het BO MIRT 2021 nadere afspraken worden gemaakt. ❖ Bij het onderzoek naar maatregelen voor de korte en middellange termijn zal nadrukkelijk rekening worden gehouden met lange termijn ontwikkelingen en ambities. Hiertoe zal in de Taskforce afstemming gezocht worden met de regiegroep BGU, die de verkenning van het verbeteren van het OV op de corridor Breda-Gorinchem-Utrecht uit 2019 aan het verdiepen en uitwerken is om een verbeterslag in 2030 in het OV te bewerkstelligen.

	❖ Rijk en Regio continueren de gezamenlijke studie binnen het samenwerkingsverband BGU voor de verbetering van de OV-verbinding Breda-Gorinchem-Utrecht op de lange termijn (2030 en verder). Op basis van de conclusies uit deze studie zullen partijen toewerken naar een gedragen pakket maatregelen om in het BO MIRT 2021 afspraken te maken over deze verbinding op lange termijn.
15.	**MIRT Programma A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught** ❖ Rijk en regio stellen de concept Voorkeursbeslissing A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught vast. Rijk en regio spreken hierbij de intentie uit om de concept Voorkeursbeslissing te realiseren. De concept Voorkeursbeslissing bestaat uit een Voorkeursalternatief voor de A2 en een regionaal pakket aan zowel brede mobiliteitsmaatregelen (met diverse maatregelen op vlak van werkgeversbenadering, fiets, smart mobility, verkeersmanagement e.d.) als diverse flankerende maatregelen gericht op het mobiliteitssysteem rond de A2 voor de periode 2021-2030. ❖ Het Rijk reserveert voor de realisatie van het Voorkeursalternatief A2 Deil-Vught € 830 miljoen (incl. btw) in het MIRT. ❖ Regionale partijen spreken commitment uit voor de gezamenlijke uitwerking van de financiering van een Breed Mobiliteitspakket geraamd op maximaal € 45 miljoen (met diverse maatregelen op vlak van werkgeversbenadering, fiets, smart mobility, verkeersmanagement, OV e.d.). • De Brabantse regio stelt daarbij concreet € 22,5 miljoen beschikbaar voor deze maatregelen. • De Gelderse regio is bereid zich in te spannen voor de realisatie van de Brede Mobiliteitsaanpak. Financiële bijdrage wordt daarbij gebaseerd op de nadere concretisering van de aanpak in de regio en bedraagt maximaal € 22,5 miljoen. ❖ In de Voorkeursbeslissing zijn, in aanvulling op de maatregelen uit het Breed Mobiliteitspakket, verder nog de volgende flankerende maatregelen ter verbetering van het mobiliteitssysteem rond de A2 door regionale partijen opgenomen: • Diverse maatregelen gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid aan de oostzijde van 's-Hertogenbosch (ontsluiting Empel, Groote Wielen, Rosmalen) door aanpassingen op het onderliggende wegennet, met name nabij de aansluiting Rosmalen op de A2. De Brabantse regio stelt daarbij concreet € 10 miljoen beschikbaar voor deze aanvullende maatregelen. • Diverse maatregelen gericht op het verbeteren van de leefbaarheid en het tegengaan van sluipverkeer nabij Waardenburg en Velddriel. • Diverse maatregelen die een goed alternatief bieden voor de auto in de vorm van een hoogwaardige loop-fiets en regionaal openbaarvervoer-en overstapvoorzieningen. Concreet zullen de regionale partners het regionaal vervoernetwerk op logische, goed bereikbare plekken voorzien van multimodale mobiliteitshubs om uitwisseling tussen modaliteiten te faciliteren (conform netwerkuitwerking van landsdeel Zuid van het Toekomstbeeld OV 2040 en Gelderland). • Bovenstaande maatregelen worden via de reguliere monitoring & evaluatie systematiek van het Programma A2 gemonitord op effectiviteit waarbij de resultaten aan de stuurgroep A2 Deil-Vught zullen worden voorgelegd om zo tijdig eventueel bij te kunnen sturen. • De Gelderse regio gaat zich op basis van de uitwerking hierbij inspannen financiële bijdragen ter beschikking te stellen aan de realisatie van de flankerende maatregelen. Deze aanvullende maatregelen worden parallel aan de planuitwerkingsfase van het Voorkeursalternatief verder uitgewerkt (inhoudelijk, effecten, kosten). ❖ Het Rijk en de provincie Gelderland spreken af dat indien de NMCA 2021 inzichten geeft over negatieve effecten op doorstroming en verkeersveiligheid van de diverse lopende projecten zoals onder andere de A2 Deil – Vught, die aansluiten op de A15 tussen Gorinchem en Valburg, dit aanleiding kan zijn om verdere gesprekken over de A15 te gaan voeren. In dit overleg zal er aandacht worden geschonken aan deze mogelijke nieuwe knelpunten met betrekking tot de doorstroming en verkeersveiligheid op dit traject. ❖ Bovenstaande afspraken tussen Rijk en regionale partijen zullen worden vastgelegd in een (concept) Bestuursovereenkomst (BOK) A2 Deil – Vught.
16.	**SmartwayZ.NL** ❖ Binnen het programma zijn afgelopen jaar de volgende mijlpalen gehaald: • De Structuurvisie A67 Leenderheide – Zaarderheiken is op 28 april 2020 vastgesteld. Hierbij is ook een nieuwe planning van het ontwerp-tracébesluit (2023) en tracébesluit (2024) A67 Leenderheide – Geldrop vastgesteld.

	• Het ontwerp-tracébesluit A58 Eindhoven – Tilburg is opnieuw aanbesteed (dit kon door vernietiging PAS eerder niet worden genomen) en de planning is het ontwerp-tracébesluit in 2022 en tracébesluit in 2023 vast te stellen. • In maart is het Uitvoeringsplan Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid-Nederland 2020 tot en met 2023 vastgesteld. Dit is een gezamenlijke uitvoeringsagenda voor de komende 4 jaar waarmee met sleutelspelers in Zuid-Nederland het slimste mobiliteitssysteem gerealiseerd zal worden. • Voor de verkenning A58 Breda – Tilburg is op basis van een Nota Kansrijke Oplossingen besloten een alternatief van 2x4 rijstroken niet verder te onderzoeken en de beoordelings- en besluitvormingsfase in te gaan met drie kansrijke alternatieven. Het vaststellen van het Voorkeursalternatief is gepland voor eind 2021.
17.	**Strategische agenda A50 corridor Nijmegen-Eindhoven & MIRT-verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven** ❖ Het Rijk en de provincies Gelderland en Noord-Brabant stellen de strategische agenda met mobiliteitsaanpak voor de corridor A50 Nijmegen-Eindhoven vast. ❖ Na deze beslissing kan de strategische agenda, in samenhang met de reeds gestarte MIRT-verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven, in uitvoering worden gebracht.
18.	**VDL Nedcar** ❖ Indien in 2021 of 2022 blijkt dat de uitbreidingsplannen van VDL Nedcar definitief zullen worden uitgevoerd; ❖ En er op dat moment nog onvoldoende dekking is gevonden voor het mogelijk maken van het totaalplan; ❖ En de provincie Limburg bereid is een aanvullende bijdrage te leveren van € 19,5 miljoen, ook VDL commitment heeft uitgesproken voor een aanvullende bijdrage. ❖ Het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) heeft eerder voorwaardelijk € 6,8 miljoen toegezegd voor de gebiedsontwikkeling rond de Nedcar-fabriek. Als de additionele randweg om het bedrijventerrein van VDL Nedcar ook doorgaat draagt EZK € 2,5 miljoen bij aan de meerkosten van 22 miljoen. ❖ Dan is IenW, onder bovengenoemde voorwaarden, bereid een bijdrage aan deze plannen te leveren van € 5 miljoen (incl. btw). ❖ Daarnaast gaan Rijk en regio in gesprek over het benutten van de kansen voor een mobiliteitstransitie van het woon-werk verkeer en aan- en afvoer van goederen. ❖ En deze afspraak in het BO MIRT najaar 2021 of 2022 verder te concretiseren.
19.	**Wilhelminakanaal** ❖ In het BO MIRT Zuid-Nederland van 7 december 2017 is besloten tot herbouw van Wilhelminakanaal sluis II. ❖ Er bestaat onduidelijkheid over de scope van de totale investeringsopgave van fase 1,5, ook met betrekking tot de in 2012 door Rijkswaterstaat vervangen damwanden. ❖ Partijen committeren zich eraan om voor eind december 2020 in gezamenlijk overleg een gedeeld beeld te ontwikkelen over de voorgeschiedenis (facts and figures) met betrekking tot de damwanden en om de uitkomsten in de stuurgroep Wilhelminakanaal te bespreken. ❖ Eind december 2020 wordt bezien of deze huidige procesafspraak op korte termijn in een apart bestuurlijk overleg verder inhoudelijk wordt bekrachtigd.
20.	**Omgevingsagenda Brabant en Limburg** ❖ Bij het MIRT betrokken rijks- en regionale partijen beschouwen de beschreven gezamenlijke opgaven en het overzicht van lopende trajecten als een goede onderlegger voor het verder bouwen aan de omgevingsagenda; ❖ Ze verzoeken de opgaven en analyse voor het BO Leefomgeving voorjaar 2021 verder te verrijken. ❖ Voor de opgaven in Zuid-Limburg, De Peel, Brainport Eindhoven, Zuid-Westelijke Delta, de Maas en het Van Gogh landschap worden lopende afspraken coherent in beeld gebracht. Waar nodig en gewenst door betrokken partijen kan dit leiden tot voorstellen voor aanvullende afspraken of acties, die voor zover het de NOVI-gebieden Zuid-Limburg en de Peel betreft landen in de aanpak van die NOVI-gebieden. ❖ Rijk en regio borgen dat dit plaatsvindt in het kader van, en gekoppeld aan lopende trajecten, programma's en overlegstructuren. Dit zijn bijvoorbeeld de Brainport Nationale actieagenda, regionale omgevingsagenda's, het Deltaprogramma en Integraal Riviermanagement. ❖ Hierbij is steeds ruimte voor aanpassing, aanvulling en fasering, hetgeen passend is bij het cyclisch adaptief proces van de Omgevingsagenda.

21.	**Plannen van Aanpak voorlopige NOVI-gebieden de Peel en Zuid-Limburg** ❖ Bij het MIRT betrokken rijks- en regionale partijen herkennen dat in goede samenwerking wordt gewerkt aan de plannen van aanpak voor NOVI-gebied Zuid-Limburg en De Peel. ❖ Zij verzoeken de aanpak in goede samenwerking tussen Rijk en regio verder uit te werken, samen met maatschappelijke partners, bedrijven en bewoners. ❖ Zij verzoeken in het BO Leefomgeving voorjaar 2021 de voortgang te presenteren van het groeidocument, de beoogde gezamenlijke aanpak van opgaven en te verkennen of extra bestuurlijke afspraken in deze gebieden wenselijk zijn.
22.	**Verstedelijkingsstrategie stedelijk Brabant** ❖ Rijk en regio erkennen dat een gezamenlijke inzet op de complexe opgaven in de Brabantse stedenrij op het gebied van verstedelijking, water, (duurzame) mobiliteit, duurzaamheid, natuur, recreatie, klimaatadaptatie, gezondheid en (nieuwe) economie een meerwaarde biedt. ❖ Rijk en regio erkennen dat een nieuwe werkwijze met concrete voorstellen en acties voor een duurzame ontwikkeling van stedelijk Brabant en de verschillende stedelijke regio's daarbinnen, nodig is om invulling te geven aan de gezamenlijke inzet op complexe opgaven. ❖ Rijk en regio hebben een plan van aanpak opgesteld om te komen tot een gezamenlijk gedragen strategie voor slimme en duurzame verstedelijking voor stedelijk Brabant en deze uit te werken in onder andere de verstedelijkingakkoorden voor de Brabantse stedelijke regio's. ❖ Rijk en regio streven voor het BO Leefomgeving van het voorjaar 2021 naar een strategie op hoofdlijnen, inclusief prioritaire ontwikkelingen en locaties (zoals locaties voor grootschalige woningbouw, transformatielocaties en locaties in kader van leefbaarheid). En daarbij ruimte te bieden voor verdienvermogen en een aantrekkelijk vestigingsklimaat. ❖ Rijk en regio streven ernaar om in het BO MIRT van 2021 de definitieve verstedelijkingsstrategie en bijbehorende -akkoorden vast te stellen.
23.	**Woningbouw- en herstructureringsopgave Limburg** ❖ BZK en de Provincie Limburg verbinden zich langjarig aan afspraken en substantiële ondersteuning vanuit het Rijk, ter versnelling van de woningbouw- en herstructureringsopgave in Limburg: • De provincie Limburg werkt samen met BZK en haar partners de komende jaren toe naar een voortreffelijke woon- en leefomgeving, waar mensen zich prettig voelen en met een toekomstbestendige Limburgse woningmarkt die voldoende woningen biedt van de juiste kwaliteit. • Hiervoor is het nodig dat kwalitatief gewenste nieuwbouw versneld wordt en dat vaart gemaakt wordt met de herstructurering en verduurzaming van de woningvoorraad. • Om deze ambitie te ondersteunen spreken BZK en de provincie Limburg af om gezamenlijk een integrale aanpak te ontwikkelen, waarbij alle betrokken partijen zich langjarig verbinden aan afspraken en stevige ondersteuning, ter versnelling van de woningbouw- en herstructureringsopgave in Limburg. • BZK en de provincie besluiten tot een pakket aan maatregelen, zoals opgenomen in de rapportage Versnelling woningbouw en herstructureringsopgave Limburg. • BZK heeft financiële middelen vrijgemaakt voor de financiering van flexpools in 2020 en 2021. Voor Limburg is een bedrag van € 663.223 euro gereserveerd die in de vorm van een specifieke uitkering kan worden uitgekeerd aan de provincie.
24.	**Klimaatadaptatie** ❖ Rijk en regio constateren dat de uitvoering van de in 2018 gemaakte afspraken over het concretiseren van het uitvoeringsprogramma Klimaatadaptatie Zuid-Nederland door onderlinge samenwerking op schema ligt.
25.	**Deltaprogramma Maas** ❖ Rijk en regio stellen vast dat: • In 2020 de planuitwerkingsfase voor Meanderende Maas is gestart. De Programma aanpak Grote Wateren wordt aan scope toegevoegd en loopt mee in planuitwerking en procedures van het project. Over de benodigde middelen (€ 15 miljoen) zijn in het BO MIRT van 2019 afspraken gemaakt. • De verkenningen van de systeemwerkingsmaatregelen in de Noordelijke Maasvallei zijn in afronding en in voorbereiding op de planuitwerking. De start van de planuitwerkingen Thorn-Wessem, Arcen, Well zijn voorzien in het eerste kwartaal van 2021; Baarlo-Hout-Blerick in het derde kwartaal van 2021. • Voor het project Flessenhals Oeffelt is de start van de planuitwerking met een jaar vertraagd.

	• Over het vervallen van de rivierbed-status achter versterkte Limburgse keringen zijn dit jaar nadere afspraken gemaakt en vinden vervolguitwerkingen plaats (begrensde gebiedsontwikkelruimte, visie Maasvallei). • De uitwerking van de begrensde gebiedsontwikkelruimte in de Stuurgroep Deltaprogramma Maas van december 2020 wordt geagendeerd.
26.	**Integraal riviermanagement (IRM)** *Maasoevers Maastricht* ❖ MIRT-onderzoek over hoogwaterveiligheid, stedelijke herstructurering en ruimtelijke kwaliteit is in 2019 afgerond. Nu is er urgentie vanuit mogelijke synergie met oplossen nautische knelpunten. ❖ Leervraag IRM: nautische veiligheid integraal benaderen, omgaan met het faseverschil in het oplossen van de diverse opgaven. ❖ Leervraag: met betrekking tot de dijkversterkingsopgave wordt een relatie gelegd met HWBP. Onderzocht wordt hoe een en ander zich verhoudt tot de spelregels van het HWBP. ❖ Rijk, Waterschap Limburg, Rijkswaterstaat Zuid-Nederland en gemeente Maastricht onderzoeken samen de haalbaarheid om in 2021 tot een startbesluit voor de gezamenlijke verkenning te komen, inclusief een definitie van alternatieven die zich kunnen onderscheiden in hoe ze bijdragen aan de diverse opgaven en zicht op gedeelde financiering. Provincie Limburg ziet een rol als bestuurlijk agendalid. ❖ De betrokken partijen zullen hiervoor een intentieovereenkomst afsluiten met daarin afspraken over trekkerschap en het beschikbaar stellen van procesgelden, hiervoor wordt in totaal € 150.000 euro bijeengebracht. 50 % wordt ingelegd door het rijk en 50 % door de regio (Waterschap en Gemeente Maastricht). De gemeente Maastricht heeft hiervoor het initiatief genomen. *Verlagen Dam Lateraal Kanaal (ter hoogte van Roermond)* ❖ De leervraag IRM benutten: "Voorfinanciering door overheden en een millimeterfonds voor ondernemers en projecten die uiteindelijk een deel van de kosten van de verlaging dragen binnen afgebakende ontwikkelruimte". ❖ Door regionale partijen wordt € 3,2 miljoen ingebracht. ❖ Gemeente Roermond is trekker en draagt risico's in de uitvoeringsfase. ❖ Uitgaande van de afgesproken netto waterstandsdaling, draagt het rijk eveneens maximaal € 3,2 miljoen bij in 2023 zodra aan de volgende voorwaarden is voldaan: • Er is een SSK-raming met een bandbreedte van 25% • Er is een risicodossier met beheersmaatregelen afgestemd met partijen • Er is aangetoond dat de regionale bijdrage is geborgd. *Samenhangende uitwerking ten noorden van Venlo* ❖ In dit gebied kunnen dijkversterking, het behoud van rivierbed (systeemmaatregel Venlo-Velden), waterstandsdaling (geulen), natuurontwikkeling, recreatie, ruimtelijke kwaliteit en gebiedsontwikkeling (Plan Hertogbroek + gebiedsontwikkeling Grubbenvorst-Lottum) samenkomen. De combinatie van de diverse maatregelen kan de hoogwaterveiligheidsopgave in de bebouwde kern van Venlo betekenisvol verlagen. Aandachtspunt bij een eventuele combinatie van maatregelen is de beheersbaarheid en de voortgang. ❖ Leervraag IRM: door herstel van de interbestuurlijke samenwerking de aanwezige synergiekansen in dit riviertraject helder krijgen en alsnog winst voor rivier en omgeving bereiken. ❖ Leervraag IRM: met meer partijen samenwerken dan de overheden alleen en kansen benutten voor impulsen voor dorpen in de directe omgeving van de rivier. ❖ Rijk en regionale partijen besluiten om een zogenaamde fase 0 (tussen onderzoek en verkenning) te bekijken welke alternatieven kansrijk zijn. Hiervoor wordt voor het riviervak Venlo – Arcen de integrale rivierkundige opgave voor beide oevers bepaald en worden kansrijke oplossingsrichtingen in beeld gebracht. ❖ Criteria die de kansrijkheid bepalen zijn: behoud rivierbed, waterstandsdaling, uitvoerbaarheid, draagvlak en lokale koppelkansen, zicht op financiering en andere criteria die de haalbaarheid en wenselijkheid bepalen. ❖ Op basis van de resultaten van fase 0 wordt bepaald welke alternatieven kansrijk zijn om in een MIRT Verkenning nader te verkennen. ❖ Trekker van de fase 0 is het Waterschap Limburg in nauwe samenwerking met provincie Limburg, gemeente Venlo, gemeente Horst aan de Maas, RWS en IenW. Rijk en regio maken nadere afspraken over de kostenverdeling en streven hierbij naar een 50/50 verdeling, waarbij bijdragen ook 'in kind' geleverd kunnen worden. Het waterschap koppelt hier ook de HWBP-beschikking voor dijkversterking aan. Uitgaande van een

	50/50 verdeling zegt het Rijk maximaal € 100.000 toe. Provincie Limburg geeft aan vooralsnog geen aanvullende financiële middelen ter beschikking te willen stellen voor deze Fase 0. *Alem en fort St Andries* ❖ Gemeente Maasdriel en de fa. Dekker zullen als trekkers een onderzoek starten in samenwerking met potentiële partners (Rijkswaterstaat, provincie Gelderland, provincie Noord-Brabant, Waterschap Aa en Maas, Waterschap Rivierenland, programmateam PAGW, Staatsbosbeheer) en lokale gebiedspartijen. Dit onderzoek zal de haalbaarheid van een integrale aanpak (waterveiligheid, zandwinning, natuurontwikkeling, leefbaarheid en versterken recreatie) in 2021 duiden en de basis vormen voor het al dan niet starten van een MIRT-verkenning in 2021. ❖ Leervraag IRM: vormgeven aan een integrale gebiedsontwikkeling waarbij een private partij vroeg betrokken is. *Afweging doorstroombaar maken landhoofd Gelderse zijde A2* ❖ Het Rijk wordt trekker van een eigenstandig onderzoek naar de synergiekans om de doorstroombaarheid van de Maasbrug aan de Gelderse zijde te verbeteren. Nut en noodzaak van de verbeterde doorstroming onder de A2 brug is afhankelijk van inzichten in de hydraulische impact van de nabijgelegen spoorbrug en de Hedelse brug. Deze worden bij het onderzoek betrokken. ❖ In het onderzoek worden ook de financieringsmogelijkheden meegenomen. In het budget van de A2 Deil – Vught is daar geen ruimte voor. ❖ Uiteindelijk kan op basis van de uitkomsten van het onderzoek beoordeeld worden of deze meekoppelkans wordt opgenomen in de planuitwerking en realisatie van de A2 Deil – Vught. ❖ Leervraag IRM: Het verbinden van kruisende infrastructuurproject aan Maas-opgaven. En als dit zinvol blijkt, hoe kan je omgaan met borging totaalaanpak bij uitvoering op verschillende momenten in de tijd? *Hoogwaterveiligheid 's-Hertogenbosch, Crèvecoeur* ❖ Rijk en regionale partijen onderzoeken samen de haalbaarheid van een samenhangende gebiedsontwikkeling; waterschap Aa en Maas is initiatiefnemende partij. Als eerste stap is het uitwerken van kennisvragen aan de orde, hiervoor dragen Rijk en regio 50/50 de kosten, eerste indicatie is € 0,5 miljoen voor 2021 en 2022. De regionale bijdrage bestaat uit € 125.000 vanuit Waterschap Aa en Maas en € 125.000 vanuit provincie Noord-Brabant. ❖ Leervraag IRM: Het verbinden van Maas-opgaven aan opgaven vanuit regionale watersystemen Aa en Dommel in samenhang met de ontwikkeling van natuur en cultuurhistorie.
27.	**Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta 2050** ❖ Dit jaar is het participatieproces afgerond en heeft het Gebiedsoverleg Zuidwestelijke Delta ingestemd met de Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta. De gebiedsagenda wordt formeel in het BO MIRT vastgesteld en als bijlage bij de BO MIRT brief aan de Tweede Kamer aangeboden. ❖ Het document is een inspiratiedocument als vertrekpunt voor verdergaande maatschappelijke en bestuurlijke samenwerking in de regio om gezamenlijk de uitdagingen van de klimaatverandering en de gevolgen ervan voor de waterveiligheid, de zoetwaterbeschikbaarheid, de regionale economie, de ecologie en het landschap van de Zuidwestelijke Delta aan te gaan. ❖ Onder regie van het Gebiedsoverleg worden de handelingsperspectieven voor de toekomstige ontwikkeling van de Zuidwestelijke Delta in een vervolgtraject samen met de stakeholders verder uitgewerkt. De Gebiedsagenda geeft vanuit de grote wateren in de Zuidwestelijke Delta gebiedsgericht uitvoering aan de NOVI.

Regio Noord-Nederland

1.	**Minder hinder Noord-Nederland** ❖ Rijk en regio kiezen voor een structurele samenwerking bij de integrale hinderaanpak en nemen hierin een gedeelde en gezamenlijke verantwoordelijkheid. ❖ De afgelopen periode is er, in en rond Groningen met Aanpak Ring Zuid en Spoorzone, veel expertise opgebouwd rondom de integrale aanpak van Minder Hinder. In 2021 continueert en verbreedt de regio via Groningen Bereikbaar de succesvolle Minder Hinder Aanpak met het doel het structureel borgen van de regionale samenwerking omtrent de langjarige planning van werkzaamheden, integrale, multimodale en regionale mobiliteitsaanpak in Noord-Nederland. ❖ De aanpak richt zich op regionale samenwerking, slim plannen, slim bouwen, verkeersmanagement, publieksgerichte samenwerking en communicatie over het integraal mobiliteitspakket. ❖ Rijk en regio kiezen voor een aanpak waarbij flankerende maatregelen gericht zijn op het (tijdelijk) naar beneden brengen van hinderpieken en ook op de bijdragen aan de langere termijndoelen rond duurzame mobiliteit en leefbaarheid in landsdeel Noord. In en rond Groningen zal deze verbreding in de Minder Hinder aanpak in 2021 worden uitgevoerd. ❖ Rijk en regio participeren in het samenwerkingsverband Groningen Bereikbaar dat de hinder- en mobiliteitsaanpak ondersteunt. De koppeling van deze expertise aan hinderopgaven en mobiliteitsambities in Noord-Nederland wordt in 2021 nader uitgewerkt. ❖ Rijk en regio spreken af dat er in 2021 een Plan van Aanpak wordt opgeleverd met daarin een beeld van de grote mobiliteits- en transitieopgaven van het landsdeel Noord. Dit heeft als doel om op het BO MIRT 2021 meerjarige afspraken te maken over de inzet van rijks- en regionale budgetten voor deze aanpak. ❖ Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 1.100.000 incl. btw (ontvanger provincie Groningen).
2.	**Smart Mobility: Digitalisering Overheden** ❖ In aanvulling op de generieke, landelijke afspraken over verdere digitalisering in het mobiliteitsdomein reserveert het Rijk een bedrag van € 200.000 (incl. btw), (ontvanger: Provincie Groningen) ten behoeve van de planvorming en besluitvorming over een implementatieplan voor regio Noord in 2021. Dit onder voorwaarde dat het regionale implementatieplan uiterlijk 2020 is vastgesteld en het Regionale Data Team volledig is opgestart. De overige kosten worden door de regio betaald. Regio Noord reserveert hiervoor in 2021 € 200.000 (incl. btw).
3.	**Veilig, Slim en Duurzaam: Autonoom Vervoer: @North** ❖ Rijk en regio intensiveren de samenwerking, onder regie van de regio, ieder vanuit de eigen rol en verantwoordelijkheid. ❖ Rijk en regio delen de opgedane kennis en ervaring van de regio op het gebied autonoom vervoer in Nederland via de Krachtenbundelingslijnen en andere gremia. ❖ Rijk en regio gaan in gesprek om te werken aan de optimalisatie van ontheffingen- en vergunningprocedures voor geautomatiseerd vervoer op de weg, water, spoor en lucht. Rijk en regio nemen daarbij als leidraad het plan van aanpak van de regio. ❖ Rijk neemt een actieve rol in waarbij gebiedsgerichte versnelling meegewogen wordt. ❖ Rijk onderzoekt samen met ProRail de (on)mogelijkheden van ATO op het spoor o.a. door de lopende initiatieven op het spoor van de Regio, ProRail, Arriva en NS te volgen en daar waar mogelijk te ondersteunen. ❖ De exacte kaders en randvoorwaarden bij deze afspraken worden vastgesteld op het eerstvolgende DO Slim.
4.	**Veilig, Slim en Duurzaam: Ketenmobiliteit Noord-Nederland (onder voorbehoud akkoord staatssecretaris; gedeputeerde is al akkoord)** ❖ Rijk en Regio onderschrijven de gezamenlijke ambitie zoals in de uitvoeringsagenda op hoofdlijnen beschreven waarin de relatie met ketenmobiliteit, MaaS, deelmobiliteit, logistiek en publiek vervoer expliciet wordt gelegd. ❖ Rijk en regio onderkennen de koplopers rol van Noord-Nederland. Het Rijk betrekt de regio door in het traject naar het opstellen van de uitwerking Ketens en knooppunten in het kader van het Toekomstbeeld OV 2040 case(s) uit Noord te behandelen waarbij onder andere de rol en verantwoordelijkheid van IenW per type knooppunten en randvoorwaarden met betrekking tot governance aan de orde komen. In de uitwerking

	Ketens en knooppunten worden in 2021 de prioriteiten en benodigde acties voor knooppunten, ook in landsdeel Noord, in kaart gebracht. ❖ In het BO MIRT 2021 praten Rijk en regio door en worden waar mogelijk afspraken gemaakt over deze prioriteiten en benodigde acties voor doorontwikkeling van ketens en knooppunten, het reeds opgestelde plan van aanpak van de regio en de door het Rijk nog op te stellen uitwerking. ❖ Rijk en regio investeren in totaal € 100.000 incl. btw (ontvanger Provincie Drenthe) voor Quick Scans voor toegankelijkheid in het kader van het VN-Verdrag Handicap. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 50.000 incl. btw ❖ Het Rijk zet de tijdens het BO MIRT 2019 gemaakte reservering van € 150.000 incl. btw (ontvanger Provincie Drenthe) om in een definitieve toezegging voor de uitvoering van de plannen zoals opgesteld in de uitvoeringsagenda ketenmobiliteit. ❖ Daarnaast reserveert het Rijk eenmalig € 500.000 incl. btw (ontvanger Provincie Drenthe) voor een bijdrage in uitvoering van de plannen zoals opgesteld in de Uitvoeringsagenda ketenmobiliteit onder de voorwaarde van cofinanciering van de regio van € 500.000 incl. btw. Door de koplopers rol van Noord-Nederland ziet het Rijk de regio als een pilot om ketenmobiliteit verder te ontwikkelen. Deze reservering zal pas definitief worden als de regio een financiële begroting heeft opgesteld waarin is opgenomen voor welke operationele doelstellingen de middelen nodig zijn inclusief de cofinanciering. Deze wordt vastgesteld in het DO MIRT in het eerste kwartaal 2021.
5.	**Veilig, Slim en Duurzaam: Deelmobiliteit** ❖ Het Rijk zet de tijdens het BO MIRT 2019 gemaakte reservering van € 100.000 incl. btw (ontvanger Provincie Drenthe) om in een definitieve toezegging voor de uitwerking van de volgende drie potentieel succesvolle projecten als businesscase, te weten: • Regio Groningen Assen: uitbouw van het aanbod deelauto's in de stad Groningen naar omliggende regio; • Leeuwarden: inzet op deelauto's in binnenstad en nieuwbouwwijk Zuidlanden; • N34 corridor: op hubs langs N34 dwarsverbanden leggen met dorpsgemeenschappen en toeristische sector.
6.	**Veilig, Slim en Duurzaam: Bestendigen van reisgedrag tijdens coronacrisis met werkgevers en onderwijsinstellingen** *Werkgeversaanpak* ❖ Rijk en regio investeren in 2021 en 2022 per jaar in totaal € 2.200.000 incl. btw in de werkgeversaanpak in Noord-Nederland. Het Rijk draagt maximaal 50% van de proceskosten met een maximum van € 1.100.000 incl. btw (ontvanger gemeente Leeuwarden). Deze aanpak wordt gezamenlijk gecoördineerd door de werkgroep stakeholders-aanpak Noord-Nederland. ❖ Hiermee worden werkgevers gestimuleerd en geholpen om de werkgerelateerde mobiliteit te verduurzamen (zoals afgesproken in het Klimaatakkoord), en het reisgedrag van tijdens de coronacrisis te bestendigen: meer thuiswerken, beter spreiden van reizen over de dag en over de week. Complementair en verbonden aan de werkgeversaanpak zet de stichting Fossielvrije Weken samen met haar inwoners, bedrijven en instellingen in op de fossielvrij reizen in Noord-Nederland. *Onderwijsaanpak* ❖ Rijk en regio investeren in 2021 en 2022 in totaal € 701.800 incl. btw in de onderwijsaanpak van Groningen Bereikbaar. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 350.400 incl. btw (ontvanger Provincie Groningen). ❖ In Groningen wordt hiermee een vervolg gegeven aan de succesvolle onderwijsaanpak. De aanpak draagt bij aan de realisatie van Rijksambities ten aanzien van de Hyperspits en het Klimaatakkoord door het bestendigen van anders roosteren, spreiden, fiets, en digitaal onderwijs.
7.	**Veilig, Slim en Duurzaam: Fiets** *Fietsstimulering* ❖ Rijk en regio zetten in op fietsstimulering en dragen daarmee bij aan het landelijke doel om extra forenzen op de fiets te krijgen. Sinds de COVID-19 pandemie ligt het aandeel fiets in het woon- werkverkeer hoger, deze stijging willen we vasthouden. ❖ Rijk stelt hiervoor voor in Noord-Nederland € 75.000 incl. btw beschikbaar. Deze aanpak wordt gecoördineerd door de gemeente Leeuwarden (ontvanger gemeente Leeuwarden). *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. Hiermee wordt ook een bijdrage geleverd aan reductie van CO2-uitstoot. ❖ 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 heeft in het voorjaar een uitvraag gedaan voor nieuwe aanvragen fietsparkeerbijdragen waarbij projecten met veel impact – bij knooppunten, en in de buurt van woningbouwopgaven - en een goede kosten-baten verhouding, voorrang hebben. ❖ Overal waar hieronder wordt gesproken over een investering van Rijk en Regio samen, wordt een investering in cofinanciering bedoeld, de criteria daarvoor zijn bekend bij partijen. ❖ Rijk en regio investeren in Groningen samen in de realisatie van nieuwe maaiveldstallingcapaciteit bij de stations van Bedum, Grijpskerk, Hoogezand-Sappemeer, Martenshoek, Veendam en Winschoten. ❖ Rijk en regio investeren verder in de realisatie van extra fietsplaatsen bij station Groningen, inclusief een bijdrage voor Handhaving Benutting Fietsparkeren (HBF), en Europapark in de bewaakte stallingen en nieuwe maaiveldcapaciteit in Groningen Noord. ❖ Rijk en regio investeren in Fryslân in de realisatie van nieuwe maaiveldstallingcapaciteit bij de stations van Grijpskerk en Franeker. ❖ Daarnaast investeren Rijk en regio op dezelfde basis in HBF voor betere benutting van de stalling bij station Leeuwarden. ❖ Rijk en regio investeren in Drenthe samen in een extra bijdrage voor betere benutting en ontsluiting van de stalling bij station Emmen.
8.	**Veilig, Slim en Duurzaam: Logistiek** ❖ In het BO MIRT 2019 is de afspraak gemaakt om een integraal logistiek Plan van Aanpak op te stellen. Het Plan van Aanpak bevat een investeringsagenda waarmee Rijk en Regio in 2021 landsdelig uitvoering geven aan het Plan van Aanpak. Op het thema logistiek blijft landsdeel Noord samenwerken onder de vlag van 'Logistiek Noord'. ❖ Rijk en regio stemmen in met de uitvoering van het Plan van Aanpak Logistiek Noord. Dit Plan van Aanpak bevat de integrale landsdelige logistieke aanpak gericht op bereikbaarheid en duurzaamheid, inclusief de landsdelige doorvertaling van de uitvoeringsagenda ZE-zones voor stadslogistiek. Rijk en regio investeren in 2021 in totaal € 1.050.000 incl. btw voor de uitvoering van de integrale landsdelige logistieke aanpak in Noord-Nederland. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 525.000 incl. btw (ontvanger provincie Groningen).
9.	**Ov-verbinding Randstad Noord-Nederland** ❖ Rijk en regio Noord-Nederland hebben conform het Toekomstbeeld OV de ambitie om de spoorverbinding tussen de Randstad en Noord-Nederland te verbeteren, door de reistijd te verkorten, de robuustheid te verbeteren en zo de regio beter te ontsluiten. De regio specificeert deze ambitie tot een reistijdverkorting van tenminste 30 minuten voor 2030. ❖ Rijk en regio werken in 2021 een adaptief ontwikkelpad uit voor deze verbeteringen waarin zowel naar korte (2025) als middellange (2030) wordt gekeken. ❖ Om nadere invulling te geven aan dit ontwikkelpad, worden verschillende onderzoeken in werking gezet, waarvoor het Rijk opdracht geeft: • De mogelijkheden voor verkorting van de reistijd tussen Amsterdam-Zuid en Zwolle met tenminste 15 minuten, inclusief de incasseerbaarheid van de reistijdwinst van de ic-NG in de nieuwe dienstregeling, worden in 2021 onderzocht door ProRail en NS. • De mogelijkheden voor verbetering van de robuustheid van het spoor tussen Zwolle en Meppel, inclusief verbeter- en versnellingsmogelijkheden bij station Meppel zelf, worden in 2021 door ProRail en NS nader onderzocht. • ProRail en NS onderzoeken in 2021 de uitvoerbaarheid, benodigde vervoerwaarde/kosten en kansen van frequentieverhoging tussen de Randstad en Groningen. • ProRail onderzoekt in 2021 de robuustheid van de trajecten Meppel-Leeuwarden en Meppel-Groningen. ❖ De uitwerkingen van het Toekomstbeeld OV en het potentieonderzoek laten zien dat in potentie de reistijd tussen de Randstad en Noord-Nederland met 30 minuten versneld kan worden via het bestaande spoor of de Lelylijn. In een verdiepend vervolgonderzoek, te starten in 2021 zullen IenW, BZK en regio vanuit de brede opgave deze potentie in samenhang met de haalbaarheid van een bijpassende ruimtelijke ontwikkeling ten aanzien van wonen, werken, recreëren en bereikbaarheid verder in kaart brengen.

	❖ Rijk en regio constateren dat voor een dergelijke schaalsprong op de lange termijn een forse investering nodig is waarvoor op dit moment vanuit Rijk en regio niet voldoende middelen beschikbaar zijn. ❖ In het Bestuurlijk Overleg MIRT van het najaar 2021 wordt de voortgang, dan wel de uitkomsten van de bovengenoemde onderzoeken besproken en zullen hier nadere afspraken over worden gemaakt.
10.	**Grensoverschrijdend spoor: Emmen – Rheine** ❖ Rijk en regio delen het belang van goede internationale verbindingen en onderzoeken met de andere betrokken partijen in dat kader gezamenlijk de mogelijkheden van realisatie van een reizigersdienst tussen Coevorden en Neuenhaus vanaf eind 2024. ❖ Het Rijk zal vanaf eind 2020 actief deel gaan nemen aan de internationale stuurgroep Emmen-Rheine, waarin Rijk en regio (provincie Drenthe, gemeenten, Duitse partners) verdere governance- en procesafspraken zullen maken richting een bestuursovereenkomst in het voorjaar van 2021. ❖ De Nederlandse en Duitse regio's blijven zich de komende jaren en na eventuele realisatie inzetten voor een succesvolle fysieke en sociaal-economische verbinding en nemen in ieder geval de exploitatiekosten van die verbinding en de investeringskosten voor het spoor van de Bentheimer Eisenbahn op Nederlands grondgebied voor hun rekening. De provincie Drenthe reserveert hiervoor € 3 miljoen. ❖ Het Rijk reserveert voorlopig € 10 miljoen incl. btw voor een bijdrage aan de benodigde investerings- en BOV-kosten op het Nederlands grondgebied, deze reservering is gebaseerd op eerste kostenschattingen voor de aanpassingen aan het spoor van ProRail en zal pas definitief worden als het project verder is uitgewerkt en er meer duidelijkheid is omtrent zaken als de voorkeursvariant en bijbehorende kosten, de zero emissie ambitie, de toekomstige exploitatie en gevolgen van de bijzondere eigendomssituatie.
11.	**Spoorlijn Zwolle-Leeuwarden, inclusief decentralisatie sprinterdienst** ❖ In navolging van de afspraken uit het BO MIRT 2019 ten aanzien van decentralisatie van de sprinterdienst Leeuwarden-Zwolle en de spoorbrug over het van Harinxmakanaal werken Rijk en provincie Fryslân gezamenlijk aan een samenhangend pakket van maatregelen voor de verbetering van het openbaar vervoer in Fryslân, voornamelijk gericht op de spoorlijn Leeuwarden – Zwolle. ❖ Rijk en provincie Fryslân maken afspraken over decentralisatie van de sprinterdienst Zwolle-Leeuwarden. De provincies Overijssel en Drenthe zijn bereid hieraan onder voorwaarden mee te werken, en blijven onderdeel van de verdere besluitvorming. Een algemene voorwaarde voor alle partijen is dat de decentralisatie meerwaarde biedt voor de regionale reiziger, zonder nadelen te brengen voor de landelijke reiziger. ❖ Indien verbeteren van het openbaar vervoer op de spoorlijn infrastructurele maatregelen vergt, houden Rijk en regio de mogelijkheid open deze onderdeel te laten uitmaken van een samenhangend pakket. Voor de provincie Fryslân is het investeren in infrastructurele maatregelen een randvoorwaarde. ❖ Rijk en provincie Fryslân nemen richting voorjaar 2021 de benodigde stappen om dit maatregelenpakket uit te werken. Onderdeel hiervan is een berekening van de vervoerswaarde en exploitatiesaldo van het beoogde reizigersproduct door de Provincie Fryslân, een gezamenlijke eerste verkenning naar de benodigde infrastructuurmaatregelen en een uitvraag van het netto financieel effect bij de huidige concessiehouder door IenW. Hierbij wordt rekening gehouden met de huidige bijdrage van de provincie Fryslân aan de exploitatie van de sprinterlijn Leeuwarden - Zwolle. Waar mogelijk betrekken Rijk, ProRail en de provincies Fryslân, Drenthe en Overijssel elkaar bij deze onderzoeken. ❖ Provincie Fryslân biedt ten behoeve van deze stappen meer duidelijkheid over de beoogde verbeteringen van het reizigersproduct, en de vervoerswaarde die daaraan gekoppeld is. Hierbij wordt gedacht aan de volgende fasering: • Uitgangssituatie: twee sprinters per uur tussen Leeuwarden en Zwolle; • Op korte termijn: een betere aansluiting van bus-, veer- en treinvervoer op elkaar, de bediening van stations Werpsterhoeke en wellicht Heerenveen IJsstadion tijdens evenementen; • Voor de middellange termijn: een verkenning naar verdere opties, zoals de mogelijkheden om op termijn sprinterdiensten over de lijn Zwolle-Leeuwarden te intensiveren en / of (gedeeltelijk) door te koppelen aan de sprinterdiensten uit Groningen, evenals realisatie en bediening station Staphorst. ❖ Het Rijk en de provincie Fryslân streven ernaar om in het voorjaar 2021 een decentralisatieconvenant te ondertekenen voor de sprinterdienst Zwolle-Leeuwarden, al dan niet onder nader te bepalen voorwaarden. Concrete onderdelen van het convenant

	zijn het na te streven reizigersproduct en de decentralisatie van bevoegdheden voor de sprinterdienst. Om dit te kunnen realiseren maken Rijk en provincie Fryslân afspraken over de beoogde (infrastructuur)maatregelen om het verbeterde reizigersproduct betrouwbaar en tegen aanvaardbare kosten aan te kunnen bieden, evenals over de structurele bijdrage voor de exploitatie die volgt uit het netto financieel effect op de HRN-concessie. ❖ Rijk en de provincie Fryslân streven ernaar in 2021 definitieve afspraken te maken over het samenhangend pakket met daarin de te nemen (infrastructuur)maatregelen en de verdeling van kosten. Ten behoeve hiervan voert ProRail een verdere capaciteitsstudie en beschikbaarheidsanalyse uit.
12.	**Verduurzamen regionaal personen- en goederenvervoer per spoor** ❖ Rijk en regio vragen aan goederenverladers of zij mogelijkheden zien om in de komende jaren een pilot van een goederentrein op waterstof te starten. ❖ Rijk en regio ontwikkelen in samenwerking met ProRail het transitiepad naar zero emissie treinvervoer in Noord-Nederland in 2035 en werken in dat kader toe naar afspraken over o.a. financiering: • In 2021 over treinen die tot de start van de nieuwe concessie (december 2035) als gevolg van uitbreidingen in de infrastructuur, zoals Veendam-Stadskanaal en de Wunderline, nieuw aangeschaft dienen te worden; • Het Rijk reserveert € 5 miljoen incl. btw ten behoeve van infrastructuurmaatregelen om deze eerste reguliere zero emissie treinen te faciliteren, wanneer de genoemde infrastructuuruitbreidingen in dienst worden genomen; • In het kader van de benodigde voorbereidingen/aanbesteding uiterlijk in 2028 over de volledige transitie naar zero emissie bij de start van de concessie 2035 – 2050.
13.	**Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl** ❖ Rijk en de regio besluiten om de voorkeursbeslissing voor de MIRT-verkenning Spannenburg, Oude Schouw en Uitwellingerga medio 2021 te nemen waarna de MIRT-planuitwerking kan starten. ❖ Rijk en de regio stellen vast dat op basis van de 'Haalbaarheidsstudie aquaduct voor de bruggen Schuilenburg en Kootstertille' een startbeslissing voor een gebiedsgerichte MIRT-verkenning kan worden opgesteld. Bij de MIRT-verkenning betrekt Rijkswaterstaat de provincie en gemeente actief vanuit hun verantwoordelijkheid voor regionale gebiedsontwikkelingen en het provinciale en gemeentelijke wegennet. De startbeslissing kan medio 2021 door de Minister van IenW getekend worden. ❖ Het Rijk besluit tot het investeren in de vervanging van de industriële automatisering op de objecten op de Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl. Hiertoe neemt het Rijk een realisatiebesluit voor het aanleggen van glasvezel in de provincie Groningen en start er een MIRT-planuitwerking met Proof of Concept naar de industriële automatisering op de Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl. ❖ Rijk en regio besluiten dat de gemeente Groningen de verbinding bij Paddepoelsterbrug herstelt met een vaste brug op minimaal 9,1 meter exclusief correcties voor bodemdaling en uniformiteit, zonder pijler in de vaarweg en met een minimale overspanning van 54 meter. Het Rijk stelt hiervoor een rijksbijdrage van maximaal € 8,6 miljoen incl. btw beschikbaar, waarvan € 7,1 miljoen uit het taakstellend budget van de € 45 miljoen aangevuld met de gereserveerde € 1,5 miljoen voor een tijdelijke oplossing. Dit met inachtneming van de afgesproken inspanning van het Rijk om, indien nodig, additionele middelen te zoeken voor de Busbaanbrug vanuit andere Rijksprogramma's. ❖ Rijk en regio besluiten om de bewonersvariant Gerrit Krolbrug niet mee te nemen in de lopende MIRT-planuitwerking omdat deze niet voldoet aan het reeds vastgestelde voorkeursalternatief en de Richtlijn Vaarwegen. De MIRT-planuitwerking onderzoekt twee varianten: een brug op 4,5 meter MHWS en een brug op 5,7 meter MHWS conform de Richtlijn vaarwegen. De regio verwacht dat de inpassing van de 5,7 meter MHWS variant in de stedelijke omgeving buitengewoon moeilijk zal zijn. Rijk en regio streven naar spoedige besluitvorming over de voorkeursvariant medio 2021, waarbij Rijk en regio beide varianten op alle criteria zorgvuldig en evenwichtig zullen afwegen. ❖ Het Rijk zal na besluitvorming in het BO MIRT de besluiten over Paddepoelsterbrug en Gerrit Krolbrug in een brief bevestigen aan de regio.
14.	**MIRT-Onderzoek A28 Amersfoort-Hoogeveen** ❖ Het Rijk reserveert € 30 miljoen (incl. btw en risico-reservering) voor uitwerking en realisatie van het pakket aan gerichte infrastructurele maatregelen. Het streven is om deze maatregelen uiterlijk 2026 te hebben gerealiseerd.

	❖ Voor de A28 corridor Noord Veluwe investeren de provincie Gelderland en de regio Noord Veluwe in het mobiliteitsprogramma Noord Veluwe Bereikbaar (NVB). Het programma heeft drie programmalijnen: Robuuste verbindingen, Duurzaam reizen en Slimme mobiliteit. Voor 2021 zijn 19 projecten voorzien met een totale waarde van € 1,407 miljoen. ❖ De provincie Drenthe en haar regionale partners investeren tussen 2020 en 2024 circa € 25 miljoen in een breed pakket van maatregelen. Dit pakket is gericht op o.a.: het stimuleren van logistieke hubs, ketenmobiliteit/hubs/MaaS, een werkgeversaanpak en het aanleggen van laadinfrastructuur, optimalisatie van het onderliggende wegennet (N375) en gebiedsontwikkeling/stationsontwikkeling Meppel en Hoogeveen. ❖ Voor Zwolle en omgeving wordt in 2020/2021 een Gebiedsgericht MIRT-onderzoek bereikbaarheid in relatie tot verstedelijking uitgevoerd. Rapportage en maatregelen worden geagendeerd voor het BO MIRT 2021. De bestaande projecten slim en duurzaam/werkgeversaanpak in de regio Zwolle worden voortgezet en in overleg met de Regio Zwolle geïntensiveerd en 'op maat' gemaakt voor de A28. De provincie Overijssel stelt daarbij in 2021 € 0,7 miljoen beschikbaar voor deze aanpak. ❖ Op het BO MIRT 2021 wordt de A28 wederom geagendeerd om te bezien of de resultaten uit het Gebiedsgerichte MIRT-Onderzoek Zwolle aanleiding geven om aanvullende afspraken over maatregelen rondom de A28 tussen Rijk en regio te maken. ❖ Eveneens spreken Rijk en regio met elkaar af om in 2021 te kijken of de maatregelen die nu alleen voor 2021 zijn gefinancierd, kunnen worden opgenomen in een meerjarige investeringsagenda.
15.	**Knelpunten hoofdwegennet en onderliggend wegennet** ❖ Rijk en regio onderzoeken op welke wijze regionale infrastructuurknelpunten ten aanzien van verkeersveiligheid en doorstroming op zowel het hoofdwegennet als op het snijvlak hoofdwegennet en onderliggende wegennet beter voor het voetlicht gebracht kunnen worden in de MIRT-cyclus en het MIRT-instrumentarium. ❖ Het Rijk stelt € 8,275 miljoen incl. btw cofinancieren beschikbaar naast het bedrag van in totaal € 17,125 miljoen dat de regio bereid is in te zetten voor het op korte termijn aanpakken van het zestal infrastructuurknelpunten ten aanzien van verkeersveiligheid en doorstroming. ❖ De Rijksbijdrage van € 8,275 is bestemd voor de knelpunten A28, afrit 27 (€ 0,75 miljoen), A28, De Punt/GAE (€ 3 miljoen), A7, afrit 20 (€ 1,5 miljoen), A31, afrit 22 (€ 1,5 miljoen), A7, afrit 47 (€ 0,525 miljoen), A28, afrit 38 (€ 1,0 miljoen).
16.	**Decentralisatie Waddenveren** ❖ Het Rijk en de provincie Fryslân hebben een positieve grondhouding ten aanzien van het decentraliseren van de concessieverlening voor de Friese Waddenveren. Het biedt de provincie Fryslân onder meer kansen voor verdere duurzame verbetering van het regionaal vervoerproduct voor de reiziger. ❖ Het Rijk en de provincie Fryslân streven ernaar om in februari 2021 een intentieverklaring te ondertekenen. De intentieverklaring beschrijft de uitgangspunten en acties benodigd voor besluitvorming over de overdracht van de bevoegdheden van het Rijk naar de provincie Fryslân. ❖ Het beoogde resultaat van de besluitvorming is dat de provincie Fryslân uiterlijk 2026 verantwoordelijk wordt voor de verlening van concessies voor de Friese Waddenveren.
17.	**Programmatische Aanpak Grote Wateren: Koehool-Lauwersmeer** ❖ 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 Koehool-Lauwersmeer. ❖ Het project Koehool-Lauwersmeer vloeit voort uit de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW). Met deze aanpak wordt gewerkt aan de ambitie om te komen tot ecologisch gezonde en toekomstbestendige grote wateren, waarin een hoogwaardige natuur samengaat met een krachtige economie.
18.	**Programmatische Aanpak Grote Wateren: Friese IJsselmeerkust** ❖ Rijk en regio nemen kennis van de door de minister van IenW in overeenstemming met de minister van LNV en onder voorbehoud van de goedkeuring van de colleges en dagelijks bestuur van de betrokken regiopartijen, getekende startbeslissing voor de MIRT-verkenning Friese IJsselmeerkust. ❖ Het project Friese IJsselmeerkust vloeit voort uit de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW). Met deze aanpak wordt gewerkt aan de ambitie om te komen tot ecologisch gezonde en toekomstbestendige grote wateren, waarin een hoogwaardige natuur samengaat met een krachtige economie. Het project sluit aan bij de regionale ambities die beschreven zijn in het Ambitiedocument Friese IJsselmeerkustgebied.

	Tijdens de MIRT-verkenning wordt koppeling met de regionale ambities verder onderzocht.
19.	**Programmatische Aanpak Grote Wateren en Eems-Dollard 2050: Pilot buitendijkse slibsedimentatie** ❖ Rijk en regio nemen kennis van de door de minister van IenW in overeenstemming met de minister van LNV genomen voorkeursbeslissing voor de MIRT-verkenning Pilot buitendijkse slibsedimentatie. ❖ Het project Pilot buitendijkse slibsedimentatie vloeit voort uit de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW). Met deze aanpak wordt gewerkt aan de ambitie om te komen tot ecologisch gezonde en toekomstbestendige grote wateren, waarin een hoogwaardige natuur samengaat met een krachtige economie.
20.	**Programmatische Aanpak Grote Wateren en Eems-Dollard 2050: Kustontwikkeling Groote Polder –Eemszijlen** ❖ 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 Kustontwikkeling Groote Polder-Eemzijlen. ❖ Het project Kustontwikkeling Groote Polder-Eemzijlen vloeit voort uit de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW). Met deze aanpak wordt gewerkt aan de ambitie om te komen tot ecologisch gezonde en toekomstbestendige grote wateren, waarin een hoogwaardige natuur samengaat met een krachtige economie.
21.	**Baggeren buitendelta's Waddengebied** ❖ Rijk en regio onderschrijven het belang van een duurzame bereikbaarheid in het Waddengebied. ❖ Rijk en regio spreken af om, rekening houdend met de natuur, dynamiek binnen het systeem, ieders rol en verantwoordelijkheid en budgettaire kaders, gezamenlijk de wenselijkheid en de haalbaarheid te verkennen van een andere wijze van beheer van de vaargeulen, teneinde de duurzame bereikbaarheid in het Waddengebied te borgen.
22.	**Versnelling woningbouw en herstructurering Fryslân** ❖ Dat BZK met juridische en beleidsondersteuning bijdraagt aan het terugdringen van het overschot aan verouderde woningbouwplannen. ❖ Om de mogelijkheden te verkennen voor een heffingsvermindering sloop/herstructurering om hiermee corporaties in heel Fryslân te ondersteunen bij de vooral kwalitatieve opgave. ❖ BZK en Provincie zich inzetten om instrumenten te ontwikkelingen die gericht zijn op de verbetering van de particuliere voorraad. ❖ Indien zich knelpunten met regelgeving voordoen, worden deze door de provincie in kaart gebracht en samen met BZK bezien welke oplossingsrichtingen er mogelijk zijn. ❖ BZK heeft financiële middelen vrijgemaakt voor de financiering van flexpools in 2020 en 2021.
23.	**Verstedelijkingsstrategie Regio Groningen-Assen** Rijk en regio besluiten: ❖ De principes als uitgangspunt te hanteren voor de ontwikkeling van een voorkeursvariant; ❖ Parallel te werken aan een ontwikkelpad (fasering) en uitvoeringsstrategie; ❖ In het BO Leefomgeving van 2021 de verstedelijkingsstrategie vast te stellen.
24.	**12e Voortgangsrapportage Regiospecifiekpakket Zuiderzeelijn** ❖ De twaalfde en tevens laatste voortgangsrapportage Regiospecifiek pakket-Zuiderzeelijn (RSP-ZZL) wordt vastgesteld.

Regio Oost – Nederland

1.	**Minder hinder regio Oost-Nederland** ❖ Rijk en regio spreken af de algemene afspraken als eerste nader uit te werken voor de A12 corridor Arnhem – Duitse grens middels "Gebiedsaanpak Minder Hinder A12 corridor" en "Gedragsaanpak A12" en een passende invulling voor het gehele landsdeel. Het Rijk is bereid hiervoor regie op zich te nemen.
2.	**Veilig, slim en duurzaam** ❖ Rijk en landsdeel Oost bekrachtigen het belang van inzet op maatregelen die op korte termijn realiseerbaar zijn, zich richten op het verbeteren van de verkeersveiligheid, het beter benutten van de bestaande infrastructuur en verduurzaming van de mobiliteit. Hiertoe worden de onderstaande afspraken gemaakt op het gebied van de investeringsimpuls verkeersveiligheid, smart mobility, het bestendigen van de toename in thuiswerken, buiten de spits reizen en fietsgebruik tijdens de coronacrisis, en logistiek.
3.	**Smart mobility: Digitalisering overheden** ❖ In aanvulling op de generieke, landelijke afspraken over verdere digitalisering in het mobiliteitsdomein reserveert het Rijk jaarlijks een bedrag van € 455.000 (incl. btw, ontvanger: € 322.500 door Provincie Gelderland, € 132.500 door provincie Overijssel) voor regio Oost voor de periode 2021 tot en met 2023. De overige kosten worden door de regio betaald. De regio Oost reserveert hiervoor in totaal € 1.365.000 (incl btw) voor de gehele periode 2021 tot en met 2023.
4.	**Bestendigen van reisgedrag tijdens coronacrisis met werkgevers en onderwijsinstellingen** *Werkgeversaanpak* ❖ Rijk en regio blijven investeren in het stimuleren en helpen van werkgevers om de werkgerelateerde mobiliteit te verduurzamen (zoals afgesproken in het Klimaatakkoord), en het reisgedrag ten tijde van de coronacrisis te bestendigen: meer thuiswerken en beter spreiden van reizen over de dag en over de week. ❖ Conform afspraak gemaakt tijdens het BO MIRT 2019 draagt het Rijk in zowel 2021 als 2022 50% van de proceskosten met een maximum van € 0,9 miljoen incl. btw per jaar (waarvan in 2021 en 2022 maximaal € 0,6 miljoen incl. btw per jaar voor provincie Gelderland en maximaal € 0,3 miljoen incl. btw per jaar voor provincie Overijssel). Vanwege de unieke context tijdens de coronacrisis stelt het Rijk daarnaast een bijdrage ter beschikking voor de intensivering van de werkgeversaanpak. Hiervoor draagt het Rijk in zowel 2021 als 2022 50% van de proceskosten met een maximum van € 0,35 miljoen incl. btw per jaar (waarvan in 2021 en 2022 maximaal € 0,2 miljoen incl. btw per jaar voor Gelderland en maximaal € 0,15 miljoen incl. btw per jaar voor Overijssel). In 2021 wordt € 0,3 miljoen van deze € 0,35 miljoen gefinancierd uit de vorig jaar op het BO MIRT gemaakte reservering van € 0,3 miljoen voor maatregelen op het gebied van Veilige, Slimme en Duurzame Mobiliteit. Deze reservering is daarmee volledig ingevuld. *Onderwijsaanpak* ❖ Rijk en regio werken samen aan het verlichten van de hyperspits door samenwerking met onderwijsinstellingen, onder andere door inzet op e-learning, spreiden van onderwijstijden en slim roosteren. Voor de onderwijsaanpak in de regio Arnhem-Nijmegen draagt het Rijk maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 89.000 incl. btw (ontvanger: provincie Gelderland). Voor de onderwijsaanpak in de provincie Overijssel in 2021 en 2022 draagt het Rijk 50% van de kosten met een maximum van € 181.500 incl. btw voor beide jaren samen (ontvanger: provincie Overijssel).
5.	**Fiets** *Fietsstimulering in relatie tot werkgeversaanpak* ❖ Rijk en regio zetten in op fietsstimulering en dragen daarmee bij aan het landelijke doel om extra forenzen op de fiets te krijgen. Sinds de COVID-19 pandemie ligt het aandeel fiets in het woon-werk verkeer hoger, deze stijging willen we vasthouden. ❖ Het Rijk draagt hiervoor 50% van de kosten met een maximum van € 75.000 incl. btw (waarvan maximaal € 37.500 incl. btw voor provincie Gelderland en maximaal € 37.500 incl. btw voor provincie Overijssel). Voor zowel Overijssel als Gelderland is dit op basis van 50/50 cofinanciering. *Fietsparkeren* ❖ Rijk en regio investeren in de bouw van maaiveldstallingen bij de stations van Barneveld Centrum, Geldermalsen, Hoevelaken en Nunspeet. ❖ In Nijmegen studeert de regio op een knooppuntontwikkeling waar een toekomstige fietsenstalling deel van uit kan maken, aan de studie voor deze stalling dragen Rijk en Regio bij.

	❖ Rijk en regio investeren samen in de bouw van maaiveldstallingen bij stations in Dalfsen, Hardenberg, Heino, Kampen-Zuid en Raalte. ❖ Daarnaast investeren Rijk en regio in cofinanciering in het bijdragen aan studie voor complexe grote stallingen bij station Enschede en Zwolle.
6.	**Logistiek** ❖ Tijdens het BO MIRT Oost-NL 2019 is afgesproken dat Rijk en regio een Plan van Aanpak opstellen voor een integrale landsdelige logistieke aanpak gericht op bereikbaarheid en duurzaamheid, inclusief regionale uitvoeringsagenda zero emissie stadslogistiek. Het Plan van Aanpak is inmiddels opgesteld. Rijk en regio spreken af in 2021 met de beschikbare restmiddelen invulling te geven aan de benodigde vervolgstappen.
7.	**A28 Amersfoort-Hoogeveen** ❖ Het Rijk reserveert €30 miljoen (inclusief btw en risicoreservering) voor uitwerking en realisatie van het pakket aan gerichte infrastructurele maatregelen. Het streven is om deze maatregelen uiterlijk 2026 te hebben gerealiseerd. ❖ Voor de A28 corridor Noord Veluwe investeren de provincie Gelderland en de regio Noord Veluwe in het mobiliteitsprogramma Noord Veluwe Bereikbaar (NVB). Het programma heeft drie programmalijnen: Robuuste verbindingen, Duurzaam reizen en Slimme mobiliteit. Voor 2021 zijn 19 projecten voorzien met een totale waarde van € 1,407 miljoen. ❖ De provincie Drenthe en haar regionale partners investeren tussen 2020 en 2024 circa 25 miljoen euro in een breed pakket van maatregelen. Dit pakket is gericht op o.a.: het stimuleren van logistieke hubs, ketenmobiliteit/hubs/MaaS, een werkgeversaanpak en het aanleggen van laadinfrastructuur, optimalisatie van het onderliggende wegennet (N375) en gebiedsontwikkeling/stationsontwikkeling Meppel en Hoogeveen. ❖ Voor Zwolle en omgeving wordt in 2020/2021 een Gebiedsgericht MIRT onderzoek bereikbaarheid in relatie tot verstedelijking uitgevoerd. Rapportage en maatregelen worden geagendeerd voor het BO MIRT 2021. De bestaande projecten slim en duurzaam/werkgeversaanpak in de regio Zwolle worden voortgezet en in overleg met de Regio Zwolle geïntensiveerd en 'op maat' gemaakt voor de A28. De provincie Overijssel stelt daarbij in 2021 € 0,7 miljoen beschikbaar voor deze aanpak. ❖ Op het BO MIRT 2021 wordt de A28 wederom geagendeerd om te bezien of de resultaten uit het Gebiedsgerichte MIRT-Onderzoek Zwolle aanleiding geven om aanvullende afspraken over maatregelen rondom de A28 tussen Rijk en regio te maken. ❖ Eveneens spreken Rijk en regio met elkaar af om in 2021 te kijken of de maatregelen die nu alleen voor 2021 zijn gefinancierd, kunnen worden opgenomen in een meerjarige investeringsagenda.
8.	**N35** ❖ Rijk en regio stellen het verkeerskundig onderzoek N35 Wijthmen – Nijverdal van Arcadis, de aanvullende bestuurlijke notitie en de verdiepende analyse van de tracés en kruispunten van de N35 vast. ❖ Rijk en regio kiezen voor een gezamenlijke, gefaseerde en adaptieve aanpak om naar een eindbeeld voor de N35 toe te gaan. Daarbij wordt uitgegaan van het wegbeeld van een regionale stroomweg, waarbij de aanpak een toekomstige uitbreiding naar 2x2 rijstroken nog mogelijk maakt. Voor het Rijk staat daarbij de verbetering van de verkeersveiligheid op het traject voorop. ❖ Rijk en de regio werken als onderdeel van de gezamenlijke adaptieve aanpak ook een toekomstbeeld van de N35 uit met als centrale vraag hoe het eindbeeld van de N35 er uit komt te zien en welke stappen we daar voor zetten. In het BO MIRT van 2021 wordt hierover terug gerapporteerd. ❖ Voor de N35 besluiten Rijk en regio het gedeelte Wijthmen-Raalte aan te pakken in een toekomstvaste 2x1 opzet met ongelijkvloerse kruisingen, 2 kruispunten te verbeteren tussen Raalte en Nijverdal en een rondweg Mariënheem 2x1 te realiseren (ook toekomstvast). ❖ Rijk en regio reserveren ieder € 100 miljoen, zodat in totaal € 200 miljoen beschikbaar is voor de realisatie. De rijksbijdrage is inclusief btw. Hiermee is voldaan aan minimaal 75 % van de middelen die beschikbaar moeten zijn voor de uitwerking in een verkenning. ❖ In de uitwerking zoeken Rijk en regio naar kosten efficiënte oplossingen bij de aanleg van kunstwerken. Meerkosten boven de € 200 miljoen worden 50/50 verdeeld tussen Rijk en regio. ❖ De provincie heeft voor de uitvoering van de projecten voor de N35 Wijthmen - Nijverdal maximaal € 120 miljoen beschikbaar en stelt voor deze fase € 100 miljoen beschikbaar behoudens goedkeuring door Provinciale Staten.

	❖ De provincie Overijssel neemt het voortouw bij de planologische uitwerking en besluitvorming. Het Rijk voert het project uit.
9.	**Strategische agenda A50 corridor Nijmegen-Eindhoven & MIRT-verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven** ❖ Het Rijk en de provincies Gelderland en Noord-Brabant stellen de strategische agenda met mobiliteitsaanpak voor de corridor A50 Nijmegen-Eindhoven vast. ❖ Na deze beslissing kan de strategische agenda, in samenhang met de reeds gestarte MIRT-verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven, in uitvoering worden gebracht.
10.	**MIRT-verkenning A1/A30 Barneveld** ❖ Het Rijk en de regio (provincie Gelderland, Regio Foodvalley en de gemeente Barneveld) spreken hun voorkeur uit voor het Voorkeursalternatief A1-A30 (Sober+). ❖ Hiervoor reserveren het Rijk en de regio € 83,5 miljoen Waarbij de regiobijdrage maximaal € 11,5 miljoen is. ❖ De minister van IenW stelt naar verwachting begin 2021 het voorkeursalternatief vast en geeft opdracht voor de volgende fase (planuitwerking) A1-A30.
11.	**A1/A35** ❖ Rijk en regio nemen kennis van de uitwerking van de oplossingsrichtingen voor de korte termijn. ❖ Rijk en regio spreken op basis hiervan af: ❖ Het Rijk stelt €5 miljoen (inclusief btw) beschikbaar voor de aanleg van een weefvak op de A35 tussen de toerit Delden en de afrit Hengelo-Zuid waarmee terugslag op de A1 bij Buren naar verwachting wordt verminderd en de veiligheid toeneemt en de doorstroming verbetert. ❖ De oplossingsrichting 'uitbreiding verkeersignalering' (€ 2,5 – € 4,25 miljoen) als een gewenste maatregel te zien omdat het bijdraagt aan de verkeersveiligheid en de doorstroming. Het Rijk bekijkt nader in de studie naar het weefvak of verkeerssignalering binnen de beschikbaar gestelde € 5 miljoen is in te passen. De uitkomst wordt besproken in een later BO MIRT. ❖ De regio neemt voor het project Vloedbeltverbinding op basis van de Plan MER een besluit over een voorkeursalternatief en stelt hiervoor de financiering beschikbaar. Deze verbinding tussen Hengelo en Almelo draagt bij aan: • de verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid op de A1/A35 tussen Almelo en Hengelo; • het versterken van de robuustheid van het regionale wegennet in het plangebied; • het ontlasten van de N743-traverse door de kern Zenderen en door Borne ten behoeve van het woon- en leefmilieu in deze kernen. ❖ Rijk en regio zetten via de reguliere afspraken over de werkgeversaanpak in Oost-Nederland in op anders, slimmer en schoner reizen. De regio zet verder in het kader van dit anders reizen in op realisatie van de F35. Deze maatregelen verminderen het autogebruik en dragen bij aan de doorstroming op het hoofd- en onderliggend wegennet. ❖ Rijk en regio blijven de A1/A35 en het onderliggend wegennet gezamenlijk monitoren wat betreft doorstroming, veiligheid en leefbaarheid. Indien de resultaten daar aanleiding toe geven, agenderen Rijk en regio de A1/A35 tussen Azelo en Buren opnieuw in het BO MIRT en bespreken wanneer aanvullende maatregelen (waaronder oplossingsrichtingen voor de langere termijn) in gang moeten worden gezet. ❖ Rijk en regio spreken af dat indien aanvullende oplossingsrichtingen op het hoofdwegennet noodzakelijk blijken (vervolg uitvoering van het maatregelenpakket uit het MIRT onderzoek), de gedane investeringen van de regio -zoals in de Vloedbeltverbinding- als regionale bijdrage worden aangemerkt.
12.	**MIRT Programma A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught** ❖ Rijk en regio stellen de concept Voorkeursbeslissing A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught vast. Rijk en regio spreken hierbij de intentie uit om de concept Voorkeursbeslissing te realiseren. De concept Voorkeursbeslissing bestaat uit een Voorkeursalternatief voor de A2 en een regionaal pakket aan zowel brede mobiliteitsmaatregelen (met diverse maatregelen op vlak van werkgeversbenadering, fiets, smart mobility, verkeersmanagement e.d.) als diverse flankerende maatregelen gericht op het mobiliteitssysteem rond de A2 voor de periode 2021-2030. ❖ Het Rijk reserveert voor de realisatie van het Voorkeursalternatief A2 Deil-Vught € 830 miljoen (inclusief btw) in het MIRT. ❖ Regionale partijen spreken commitment uit voor de gezamenlijke uitwerking van de financiering van een Breed Mobiliteitspakket geraamd op maximaal € 45 miljoen (met diverse maatregelen op vlak van werkgeversbenadering, fiets, smart mobility, verkeersmanagement, OV e.d.).

	• De Brabantse regio stelt daarbij concreet € 22,5 miljoen beschikbaar voor deze maatregelen. • De Gelderse regio is bereid zich in te spannen voor de realisatie van de Brede Mobiliteitsaanpak. Financiële bijdrage wordt daarbij gebaseerd op de nadere concretisering van de aanpak in de regio en bedraagt maximaal € 22,5 miljoen. ❖ In de Voorkeursbeslissing zijn, in aanvulling op de maatregelen uit het Breed Mobiliteitspakket, verder nog de volgende flankerende maatregelen ter verbetering van het mobiliteitssysteem rond de A2 door regionale partijen opgenomen: • Diverse maatregelen gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid aan de oostzijde van 's-Hertogenbosch (ontsluiting Empel, Groote Wielen, Rosmalen) door aanpassingen op het onderliggende wegennet, met name nabij de aansluiting Rosmalen op de A2. De Brabantse regio stelt daarbij concreet € 10 miljoen beschikbaar voor deze aanvullende maatregelen. • Diverse maatregelen gericht op het verbeteren van de leefbaarheid en het tegengaan van sluipverkeer nabij Waardenburg en Velddriel. • Diverse maatregelen die een goed alternatief bieden voor de auto in de vorm van een hoogwaardige loop-fiets en regionaal openbaarvervoer-en overstapvoorzieningen. Concreet zullen de regionale partners het regionaal vervoernetwerk op logische, goed bereikbare plekken voorzien van multimodale mobiliteitshubs om uitwisseling tussen modaliteiten te faciliteren (conform netwerkuitwerking van landsdeel Zuid van het Toekomstbeeld OV 2040 en Gelderland). • Bovenstaande maatregelen worden via de reguliere monitoring & evaluatie systematiek van het Programma A2 gemonitord op effectiviteit waarbij de resultaten aan de stuurgroep A2 Deil-Vught zullen worden voorgelegd om zo tijdig eventueel bij te kunnen sturen. • De Gelderse regio gaat zich op basis van de uitwerking hierbij inspannen financiële bijdragen ter beschikking te stellen aan de realisatie van de flankerende maatregelen. Deze aanvullende maatregelen worden parallel aan de planuitwerkingsfase van het Voorkeursalternatief verder uitgewerkt (inhoudelijk, effecten, kosten). ❖ Het Rijk en de provincie Gelderland spreken af dat indien de NMCA 2021 inzichten geeft over negatieve effecten op doorstroming en verkeersveiligheid van de diverse lopende projecten zoals onder andere de A2 Deil – Vught, die aansluiten op de A15 tussen Gorinchem en Valburg, dit aanleiding kan zijn om verdere gesprekken over de A15 te gaan voeren. In dit overleg zal er aandacht worden geschonken aan deze mogelijke nieuwe knelpunten met betrekking tot de doorstroming en verkeersveiligheid op dit traject. ❖ Bovenstaande afspraken tussen Rijk en regionale partijen zullen worden vastgelegd in een (concept) Bestuursovereenkomst (BOK) A2 Deil – Vught.
13.	**N50** ❖ Op verzoek van een aantal gemeenten heeft RWS ON eind 2019 kritisch gekeken naar de situatie op de N50 Hattemerbroek-Ramspolbrug. Het wisselende wegbeeld maakt dit een specifieke N-weg en vraagt om actief handelen en oplettendheid van de weggebruiker, maar maakt de weg niet per definitie onveilig. Op het enkelbaans gedeelte van de N50 tussen Kampen en de Ramspolbrug is er wel een licht verhoogd risico. Om deze reden zal RWS een ander type markering aanbrengen op dit wegdeel om onbewuste overschrijding van de middenas tegen te gaan. ❖ Er wordt op dit moment nog steeds uitgegaan van openstelling van het wegvak Kampen-Kampen Zuid in 2023.
14.	**Versnellen verbinding Amsterdam – Berlijn** ❖ Het Rijk, met steun én betrokkenheid van de Duitse partners en Oost Nederland, start de verkenning voor het versnellen van de IC Berlijn via de huidige route. De inzet is een reistijdwinst van een half uur per 2024; ❖ De versnelling betreft inzet op drie pijlers in beide landen: nieuwe dienstregeling, nieuw materieel en aangepaste infrastructuur; ❖ Het Rijk reserveert € 50 miljoen aan studie- en investeringskosten voor de benodigde infrastructuur in Nederland; ❖ Onderdeel van de verkenning is tevens het in zicht brengen van mogelijke lokale impact en passende mitigerende maatregelen; ❖ Daarnaast onderschrijven Rijk en regio de ambitie voor een verdere versnelling voor de lange termijn oplossing tussen Amsterdam en Berlijn; ❖ In het kader van Toekomstbeeld OV komen Rijk en regio tot een procesaanpak over wanneer en op welke wijze nadere uitwerking van diverse varianten zal plaatsvinden. Dit betreft de huidige route, een route via Zwolle-Hengelo, of via Utrecht-Arnhem.

15.	**Spoor regio Achterhoek verbinden met stedelijke netwerken** ❖ De regio is gestart met een verkennend onderzoek spoorverdubbeling Doetinchem-Didam (Regio Expres). Rijk en regio spreken af dat de uitkomsten hiervan de bouwstenen vormen voor besluitvorming over eventuele maatregelen, de financiering daarvan en de rolverdeling tussen Rijk en regio; ❖ Rijk en regio starten uiterlijk begin 2021 met een onderzoek naar de doorkoppeling van de treindienst Winterswijk-Zutphen naar Apeldoorn; ❖ Rijk en regio spannen zich in de aanleg van een perronoverkluizing op station Apeldoorn in combinatie met ander werk mogelijk te maken, met ieder een vaste bijdrage van maximaal €1 miljoen (excl. btw). Dit maakt de huidige dienstregeling robuuster en maakt eveneens een directe treinverbinding Winterwijk-Apeldoorn in de toekomst mogelijk; ❖ Besluitvorming voor beide verbindingen met de Achterhoek is voorzien in BO MIRT 2021, waarbij het afsprakenkader 'werken voor derden' het uitgangspunt vormt.
16.	**Station Nijmegen** ❖ Rijk en regio spreken de ambitie uit om gezamenlijk een innovatieve OV-hub van de toekomst te realiseren, door de integrale opgave van het stationsgebied Nijmegen kwalitatief, duurzaam en toekomstbestendig te maken. ❖ Rijk en regio stellen vast dat nu hét momentum is om kansen in samenhang te benutten en meerwaarde te realiseren door: • het in de tijd samenvallen van de uitvoering PHS Nijmegen-Schiphol; • de versnelling van de woningbouw in het kader van de Woondeal Arnhem-Nijmegen en de verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley; • de regionale verbetering van de bereikbaarheid per OV en fiets door uitbreiding van de capaciteit en als gevolg hiervan de kansen op het creëren van nieuwe werkgelegenheid. ❖ Rijk en regio spreken de bereidheid uit om gezamenlijk te investeren in het station en stationsgebied Nijmegen. Overeenstemming bestaat over de volgende verdeelsleutel: • NS Stations heeft de intentie uitgesproken dat vanaf 2025 € 5- 10 miljoen beschikbaar gesteld kan worden voor de vernieuwing van de stationshal. • De resterende investeringsbehoefte van € 106 miljoen euro zal door Rijk en Regio op basis van 50/50 worden gedekt: ○ Voor het station en stationsomgeving wordt aan Rijkszijde door het ministerie van IenW een bijdrage van maximaal € 27 miljoen (incl. btw) gereserveerd; ○ De uitwerking van het onderdeel fietsenstalling – met een huidige raming van € 40 miljoen (inc. btw) – verloopt via het Actieprogramma Fietsparkeren van het Ministerie van IenW. We besluiten nu tot een onderzoek in cofinanciering. Uitkomsten van dit onderzoek bepalen de daadwerkelijke scope en benodigde bekostiging. De cofinancieringsbijdrage van Ministerie van IenW is daarbij maximaal 40%. Vanuit de regio wordt € 24 miljoen gereserveerd voor de realisatie van de fietsenstalling; vanuit het ministerie van IenW wordt maximaal € 16 miljoen euro gereserveerd. ○ De bijdrage van ministerie van BZK is bedoeld voor het realiseren of versnellen van de bouw van betaalbare woningen, mogelijk gemaakt door aanpassingen van de infrastructuur en de inrichting van de openbare ruimte. De uitwerking en financiering van de bijdrage van het ministerie van BZK verloopt via het programma Woningbouwimpuls (WBI). De gemeente Nijmegen wordt voorgesteld een aanvraag in te dienen voor de WBI-gelden gericht op het stationsgebied waarvoor de voorwaarden van het Besluit en de regeling Woningbouwimpuls gelden. Het oordeel van de minister van BZK over een aanvraag vereist in ieder geval een positief advies van de onafhankelijke toetsingscommissie. ○ De regionale bijdrage van in totaal € 55 miljoen, is grotendeels opgebouwd uit provinciale middelen en regionale/ gemeentelijke middelen. Gemeente Nijmegen heeft reeds een bedrag gereserveerd van € 10 miljoen in de gemeentebegroting. Het college van Nijmegen is bereid de gemeenteraad een extra bijdrage van € 5 miljoen voor te stellen. Zij zal daartoe in Q1 2021 bij de behandeling van het Koersdocument een voorstel doen. De definitieve provinciale bijdrage wordt bij de Mid Term Review van medio 2021 bepaald. Mocht bij de bespreking over de verdeling van de kosten van de regio over de verschillende partijen er minder middelen beschikbaar zijn/komen, dan zal er gekeken worden naar verlaging van de ambities van het plan.

	❖ Rijk en regio werken de afspraken nader uit en leggen deze vast in een bestuursovereenkomst, te ondertekenen in 2021. NS zal daarin ook partner zijn. Uitgangspunten hierbij zijn: • het budget is taakstellend, • de risicoverdeling is op basis van een circa 50/50 verdeling Rijk-regio en • de governance past bij de gezamenlijke en onderling nauw verweven opgave, de projectfase, de scope van het project, de kerntaken van betrokken partijen én geeft tegelijk pragmatisch invulling aan maximale btw-compensatie. Ook wordt ruimte gelaten / gezocht voor bijdragen van andere begunstigden aan de gehele ontwikkeling. ❖ Een eerste gezamenlijke stap is het opstellen van één integraal ontwerp voor het totale project waarbij in de bestuursovereenkomst nadere afspraken worden gemaakt over de scope van het project. We overwegen hiervoor een uitvraag aan de markt op basis van taakstellend budget en functionele eisen om de maximale potentie van innovatieve en kosten-efficiënte oplossingen binnen het taakstellende budget te benutten.
17.	**Verduurzaming spoorlijnen Almelo-Mariënberg en Zutphen-Hengelo** ❖ Rijk en regio delen de ambitie van het verduurzamen van regionale spoorlijnen. Voor de huidige dieselspoorlijnen Zutphen-Hengelo en Almelo-Mariënberg wordt specifiek toegewerkt naar Zero Emissie bij de komende concessie-overgangen; ❖ In opdracht van de regio werkt ProRail aan een verkennend onderzoek naar elektrificatie van beide spoorlijnen. De uitkomsten van dit onderzoek vormt één van de bouwstenen voor besluitvorming in het BO MIRT 2021 over in welke vorm verduurzaming gerealiseerd kan worden, waarbij het afspraken kader 'werken voor derden' het uitgangspunt vormt voor afspraken tussen Rijk en regio over o.a. de rol- en kostenverdeling.
18.	**Gelderse versnelling transitiepad verduurzaming spoor** ❖ Rijk en provincie Gelderland onderzoeken gezamenlijk met ProRail en de vervoerders de mogelijkheden voor concrete stappen voor verduurzaming van regionale spoorlijnen in Gelderland, bijvoorbeeld door het uitvoeren van pilots met verduurzamingsopties zoals HVO (Hydrotreated Vegetable Oil), batterij-elektrische en/of waterstoftreinen.
19.	**Treinverbinding Zwolle-Twente-Münster/Dortmund** ❖ Rijk en regio delen de ambitie met de Duitse partners om de grensoverschrijdende treinverbindingen vanuit Münster en Dortmund te verduurzamen door het baanvak Enschede-grens(-Gronau) te elektrificeren vóór de introductie van nieuw materieel. Het afsprakenkader 'werken voor derden' vormt daarbij het uitgangspunt voor afspraken tussen Rijk en regio over o.a. de rol- en kostenverdeling; ❖ Rijk en regio onderschrijven het belang van de corridor Zwolle-Twente-Münster/Dortmund, conform de Omgevingsagenda Oost, en analyseren de consequenties van doorontwikkeling van de grensoverschrijdende treinverbindingen in samenhang met Deutschlandtakt en Toekomstbeeld OV 2040; ❖ Rijk en regio maken nadere afspraken over betrokkenheid van het Rijk bij het INTERREG-project EuregioRail om bovengenoemde gezamenlijk uit te werken.
20.	**Verbetering spoorverbinding Zwolle-Enschede** ❖ Rijk en regio hebben ProRail gevraagd de oplossingsrichtingen voor de bredere problematiek op de treinverbinding Zwolle-Enschede, zoals gevraagd in het kader van de moties Dijkstra en Sienot in samenhang te bekijken; ❖ De uitkomsten van het onderzoek vormen de bouwstenen voor besluitvorming over eventuele aanvullende verbetermaatregelen en financiering daarvan; ❖ Rijk en regio streven inmiddels naar een gezamenlijk besluit in 2021 ipv 2020, zoals eerder was voorzien. De door het Rijk in het kader van de motie Sienot gereserveerde financiële middelen voor de oplossing van het knelpunt van de perrons bij Heine en Raalte blijven daarvoor beschikbaar.
21.	**Decentralisatie sprinterdienst Leeuwarden-Zwolle** ❖ In navolging van de afspraken uit het BO MIRT 2019 werken Rijk en provincie Fryslân gezamenlijk aan een samenhangend pakket van maatregelen voor de verbetering van het openbaar vervoer in Fryslân, voornamelijk gericht op de spoorlijn Leeuwarden – Zwolle. ❖ Rijk en provincie Fryslân maken afspraken over decentralisatie van de sprinterdienst Zwolle-Leeuwarden. De provincies Overijssel en Drenthe zijn bereid hieraan onder voorwaarden mee te werken, en blijven onderdeel van de verdere besluitvorming. Een algemene voorwaarde voor alle partijen is dat de decentralisatie meerwaarde biedt voor de regionale reiziger, zonder nadelen te brengen voor de landelijke reiziger. ❖ Als onderdeel van het samenhangend pakket houden Rijk en provincie Fryslân de mogelijkheid open om in infrastructurele maatregelen te investeren.

	❖ Rijk en provincie Fryslân nemen richting februari 2021 de benodigde stappen om dit maatregelenpakket uit te werken. Onderdeel hiervan is een berekening van de vervoerswaarde en exploitatiesaldo van het beoogde reizigersproduct door de Provincie Fryslân, een eerste verkenning naar de benodigde infrastructuurmaatregelen door ProRail en een uitvraag van het netto financieel effect bij de huidige concessiehouder door IenW. Hierbij wordt rekening gehouden met de huidige bijdrage van de provincie Fryslân aan de exploitatie van de sprinterlijn Leeuwarden - Zwolle. Waar mogelijk betrekken Rijk, ProRail en de provincies Fryslân, Drenthe en Overijssel elkaar bij deze onderzoeken. ❖ Provincie Fryslân biedt ten behoeve van deze stappen meer duidelijkheid over de beoogde verbeteringen van het reizigersproduct, en de vervoerswaarde die daaraan gekoppeld is. Hierbij wordt gedacht aan de volgende fasering: • Uitgangssituatie: twee sprinters per uur tussen Leeuwarden en Zwolle; • op korte termijn: een betere aansluiting van bus-, veer- en treinvervoer op elkaar, de bediening van stations Werpsterhoeke en wellicht Heerenveen IJsstadion tijdens evenementen; • voor de middellange termijn: een verkenning naar verdere opties, zoals de mogelijkheden om op termijn sprinterdiensten over de lijn Zwolle-Leeuwarden te intensiveren en / of (gedeeltelijk) door te koppelen aan de sprinterdiensten uit Groningen, evenals realisatie en bediening station Staphorst. ❖ Het Rijk en de provincie Fryslân streven ernaar om in het voorjaar 2021 een decentralisatieconvenant te ondertekenen voor de sprinterdienst Zwolle-Leeuwarden, al dan niet onder nader te bepalen voorwaarden. Concrete onderdelen van het convenant zijn het na te streven reizigersproduct en de decentralisatie van bevoegdheden voor de sprinterdienst. Om dit te kunnen realiseren maken Rijk en provincie Fryslân afspraken over de beoogde (infrastructuur)maatregelen om het verbeterde reizigersproduct betrouwbaar en tegen aanvaardbare kosten aan te kunnen bieden, evenals over de structurele bijdrage voor de exploitatie die volgt uit het netto financieel effect op de HRN-concessie. ❖ Rijk en de provincie Fryslân streven ernaar in 2021 definitieve afspraken te maken over het samenhangend pakket met daarin de te nemen (infrastructuur)maatregelen en de verdeling van kosten. Ten behoeve hiervan voert ProRail een verdere capaciteitsstudie en beschikbaarheidsanalyse uit.
22.	**Landelijk verbeteringsprogramma overwegen (LVO)** ❖ Rijk en regio spreken af in 2021 in het kader van het programma 'Landelijke Verbetering Overwegen' (LVO) een bestuursovereenkomst te sluiten voor realisatie van de tunnel in Wolfheze: ❖ Het Rijk geeft een vaste bijdrage aan de tunnel inclusief perrontoegang: vanuit het programma LVO € 9,98 miljoen (incl. btw), de bijdrage vanuit perrontoegankelijkheid betreft € 1,45 miljoen (incl. btw). De overige investeringskosten komen voor rekening van de regio.
23.	**ICE Amsterdam-Ruhrgebied-Frankfurt** ❖ Rijk en regio onderschrijven de ambitie het huidige ICE reisproduct Amsterdam-Frankfurt te verbeteren en gaan hierover samen met Nederlandse en Duitse partners in gesprek.
24.	**OV-verbinding Randstad - Noord-Nederland** ❖ Rijk en regio Noord-Nederland hebben conform het Toekomstbeeld OV de ambitie om de spoorverbinding tussen de Randstad en Noord-Nederland te verbeteren, door de reistijd te verkorten, de robuustheid te verbeteren en zo de regio beter te ontsluiten. De regio specificeert deze ambitie tot een reistijdverkorting van tenminste 30 minuten voor 2030. ❖ Rijk en regio werken in 2021 een adaptief ontwikkelpad uit voor deze verbeteringen waarin zowel naar korte (2025) als middellange (2030) wordt gekeken. ❖ Om nadere invulling te geven aan dit ontwikkelpad, worden verschillende onderzoeken in werking gezet, waarvoor het Rijk opdracht geeft: • De mogelijkheden voor verkorting van de reistijd tussen Amsterdam-Zuid en Zwolle met tenminste 15 minuten, inclusief de incasseerbaarheid van de reistijdwinst van de IC-NG in de nieuwe dienstregeling, worden in 2021 onderzocht door ProRail en NS. • De mogelijkheden voor verbetering van de robuustheid van het spoor tussen Zwolle en Meppel, inclusief verbeter- en versnellingsmogelijkheden bij station Meppel zelf, worden in 2021 door ProRail en NS nader onderzocht. • ProRail en NS onderzoeken in 2021 de uitvoerbaarheid, benodigde vervoerwaarde/kosten en kansen van frequentieverhoging tussen de Randstad en Groningen.

	• ProRail onderzoekt in 2021 de robuustheid van de trajecten Meppel-Leeuwarden en Meppel-Groningen. ❖ De uitwerkingen van het Toekomstbeeld OV en het potentieonderzoek laten zien dat in potentie de reistijd tussen de Randstad en Noord-Nederland met 30 minuten versneld kan worden via het bestaande spoor of de Lelylijn. In een verdiepend vervolgonderzoek, te starten in 2021 zullen IenW, BZK en regio vanuit de brede opgave deze potentie in samenhang met de haalbaarheid van een bijpassende ruimtelijke ontwikkeling ten aanzien van wonen, werken, recreëren en bereikbaarheid verder in kaart brengen. ❖ Rijk en regio constateren dat voor een dergelijke schaalsprong op de lange termijn een forse investering nodig is waarvoor op dit moment vanuit Rijk en regio niet voldoende middelen beschikbaar zijn. ❖ In het Bestuurlijk Overleg MIRT van het najaar 2021 wordt de voortgang, dan wel de uitkomsten van de bovengenoemde onderzoeken besproken en zullen hier nadere afspraken over worden gemaakt.
25.	**Versnellingsaanbod woningbouw Overijssel** ❖ Rijk en regio besluiten de mogelijkheden te inventariseren om meer woningen te bouwen in de gemeenten Zwolle en Kampen dan is geprognotiseerd, zoals zijn beschreven in het "versnellingsaanbod" van de provincie Overijssel. In deze inventarisatie is onder meer aandacht voor de woningbehoefte op korte en lange termijn, en voor de relatie en samenhang met reeds lopende trajecten rond verstedelijking. ❖ De uitkomsten hiervan worden geagendeerd op het BO Leefomgeving 2021 waarop besloten kan worden over uitvoering aan de uitkomsten van de inventarisatie. ❖ Rijk, provincie en betrokken gemeenten Zwolle en Kampen stellen, indien nodig, direct na het besluit in BO Leefomgeving voorjaar 2021 een uitvoeringsakkoord op.
26.	**Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle/gebiedsgericht MIRT onderzoek Zwolle e.o.** ❖ Het onderzoek naar zowel de Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle als het Gebiedsgerichte MIRT Onderzoek Zwolle e.o. is in voorjaar 2020 gestart. ❖ De nadruk ligt op een integrale benadering van opties voor toekomstige verstedelijking en mobiliteit, waarbij aangesloten wordt bij Zwolle als klimaatbestendige groeiregio (Omgevingsagenda Oost). ❖ De integrale ontwikkelperspectieven met drie groeiscenario's (bandbreedtes woningbouw) worden in de eerste helft van 2021 uitgewerkt en geagendeerd op het BO Leefomgeving juni 2021. ❖ Besluitvorming over de gewenste ontwikkelrichting en het adaptief ontwikkelpad, het afronden van de rapportages en het maken van vervolgafspraken vindt plaats op het BO MIRT november 2021.
27.	**Onderzoek gebiedsontwikkeling spoorzones Zwolle en Nijmegen** ❖ Het onderzoek Gebiedsontwikkeling spoorzones Zwolle en Nijmegen is afgerond. Rijk en regio erkennen op basis hiervan dat de opgaven dusdanig groot zijn dat beide stations een prominente plek krijgen in de Actie-Agenda knooppunten (2021) van het Toekomstbeeld OV. ❖ De resultaten worden meegenomen in de verstedelijkingsstrategieën voor Regio Zwolle en de Regio Arnhem/Nijmegen/Foodvalley en zijn relevant voor andere middelgrote steden met een opgave in stationsomgevingen. ❖ In het onderzoek wordt geconcludeerd dat voor de stationsomgevingen Zwolle en Nijmegen kansen voor ontwikkeling bestaan. Voor mogelijke vervolgbesluiten over de kansen wordt onder meer de relatie gelegd met lopende projecten tussen Rijk en regio (Regio Zwolle: gezamenlijk onderzoek verstedelijkingsstrategie en gebiedsgericht MIRT-onderzoek regio Zwolle 2040 en Nijmegen uitvoering PHS).
28.	**Verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley** ❖ In het BO MIRT 2019 is afgesproken een verstedelijkingsstrategie voor het gebied Arnhem, Nijmegen, Foodvalley te maken. Afgelopen jaar is benut om een contourennotitie op- en vast te stellen waarin de uitgangspunten en bouwstenen (wonen, economie, bereikbaarheid en leefbaarheid) voor deze strategie in staan vastgelegd. Deze notitie heeft geleid tot drie mogelijke (extreme) verstedelijkingsvarianten die zijn doorgerekend in het Dashboard Verstedelijking, te weten: 1) geconcentreerde stedelijke ontwikkeling (rondom Arnhem/Nijmegen), 2) polycentrische ontwikkeling (verstedelijking in/rond economische polen), 3) regionale spreiding (over het hele gebied). ❖ Om vanuit de drie varianten toe te werken naar een integrale verstedelijkingsstrategie is het van belang inzicht te hebben in de effecten van de varianten op de verschillende bouwstenen. Rijk en regio zullen in de komende periode dit inzicht op de vier bouwstenen verder uitwerken, aanscherpen en toetsen.

	❖ De verstedelijkingsstrategie zal ter bespreking worden voorgelegd op het BO Leefomgeving 2021 en moet leiden tot een verstedelijkingsakkoord in het najaar. Dit verstedelijkingsakkoord zal worden vastgesteld in het BO MIRT 2021.
29.	**Ruimtelijk economische sturing bedrijventerreinen** ❖ In de NOVI heeft het kabinet aangegeven op landelijk niveau samen met de Provincies meer te willen sturen op bedrijventerreinen en de vestiging van (grootschalige) logistiek. De eerste stap is het uitvoeren van een inventarisatie naar vraag en aanbod van bedrijventerreinen en instrumentarium en beleid van 8 provincies. Aan de hand van de uitkomsten van de inventarisatie zal met de regio beoordeeld worden of meer gemeenschappelijke sturing op bedrijventerreinen wenselijk is. De brede werkgroep Clustering van grote bedrijfsvestigingen ('verloodsing') zal het inventariserende onderzoek begeleiden en eventuele vervolgstappen voorstellen. ❖ Uitwerken van de andere belangrijke onderdelen van deze pijler 3 van de Toekomstagenda Goederenvervoercorridor zijn: • een betere benutting van het economisch potentieel van de goederenvervoercorridors en de knooppunten; • het zoeken van balans tussen goederenvervoer en economisch verdienpotentieel en de kwaliteit van de leefomgeving in de goederenvervoercorridors; • uitwerken van een gezamenlijke aanpak voor de verwachte groei van het spoorgoederenvervoer in relatie tot verstedelijking langs het spoor; • uitwerken van een gezamenlijke aanpak voor ruimtelijke vraagstukken rondom verstedelijking en watergebonden bedrijvigheid aan de binnenwateren.
30.	**Integraal riviermanagement (IRM)** ❖ Rijk en regio werken conform BO MIRT afspraak 2019 gezamenlijk verder aan IRM. ❖ In overleg met het kernteam IRM zullen mogelijke nieuwe pilotprojecten nader worden onderzocht en uitgewerkt zodat in het BO-MIRT 2021 nieuwe projectvoorstellen ter besluitvorming kunnen worden voorgelegd.
31.	**MIRT-verkenning Rivierklimaatpark – IJsselpoort** ❖ De betrokken gemeenteraden hebben de Intergemeentelijke Structuurvisie (IGSV) voor het Klimaatpark IJsselpoort vastgesteld. De minister van IenW heeft op 24 oktober de voorkeursbeslissing voor de MIRT-verkenning IJsselpoort genomen. De 9 partners in het project hebben op de Samenwerkingsovereenkomst voor de planuitwerkingsfase ondertekend.
32.	**Scope uitbreiding HWBP-project Zwolle-Olst met dijkteruglegging Paddenpol (IRM pilotproject)** ❖ Het inrichtingsplan voor het gebied rond de dijkverlegging wordt dit jaar afgerond en is een belangrijke onderligger voor besluitvorming. ❖ Besluitvorming over het voorkeursalternatief en ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst is voorzien in januari 2021.
33.	**MIRT-onderzoek Haven Werkendam en IRM (IRM pilotproject)** ❖ Het Plan van aanpak inclusief onderzoeksvragen is op 7 september vastgesteld, waarmee de onderzoeksfase is gestart. De resultaten van het onderzoek, waarbij ook wordt geanticipeerd op de ontwikkelingen binnen IRM, worden voor de zomer van 2021 verwacht.
34.	**MIRT-onderzoek traject Havikerwaard-Fraterwaard-Olburgerwaard IRM (IRM pilotproject)** ❖ Het onderzoek is op 1 september gestart. De resultaten van het onderzoek, waarbij ook wordt geanticipeerd op de ontwikkelingen binnen IRM, worden in het voorjaar 2021 verwacht.
35.	**Boven-IJssel** ❖ Rijk en regio zijn naar aanleiding van het rapport Quickscan Boven-IJssel (2018) een integraal onderzoek gestart naar de in de Quickscan genoemde knelpunt spoorbrug Zutphen. De resultaten van het onderzoek worden in Q1 2021 verwacht. ❖ Rijk en Regio zullen het komend jaar gebruiken om na te gaan in hoeverre de resterende scheepsvaartsopgaven, op de deeltrajecten Cortenoever en Tichelbeeksewaard in 2021 zo mogelijk kunnen worden opgepakt als IRM-pilotproject. • Voor Cortenoever loopt de planuitwerking van het deel van de KRW-opgaven en de droge natuuropgaven van de provincie. Voor Tichelbeeksewaard gaat de planuitwerking binnenkort van start. Deze opgaven kunnen no-regret uitgevoerd worden vooruitlopend op de opgaven voor de scheepvaart in Cortenoever en Tichelbeeksewaard.

36.	**Regiotafel binnenvaart Oost-Nederland** ❖ Rijk en regio spreken af een Regiotafel Binnenvaart Oost-Nederland te starten. Dit gebeurt op initiatief van de provincies Gelderland en Overijssel, het ministerie van IenW en Rijkswaterstaat Oost-Nederland. ❖ Deze Regiotafel zal werken aan het opstellen van een uitvoeringsagenda met maatregelen, en activiteiten en projecten, die bijdragen aan een betere benutting en verduurzaming van deze vaarwegen.
37.	**Quick-win ligplaatsen traject Haaften – Lobith** ❖ In BO-MIRT 2019 is afgesproken dat het Rijk een onderzoek gaat starten naar de restbehoefte aan ligplaatsen op het traject Haaften-Lobith. ❖ Dit onderzoek is afgerond. Het Rijk beraadt zich op de nodige vervolgstappen richting realisatie.

Regio Zuidwest-Nederland

1.	**Brede doeluitkering** ❖ Rijk en de vervoerregio's VRA en MRDH bevestigen –opnieuw- dat beheer, onderhoud- en vervangings(BOV)kosten van de regionale railinfrastructuur (tram en metro) in gelijke mate toenemen als die van de nationale (rail)infrastructuur. ❖ Rijk en vervoerregio's constateren dat de vervoerregio's daardoor steeds minder bestedingsruimte hebben voor hun wettelijke verkeers- en vervoerstaken zoals duurzame bereikbaarheid, toegankelijkheid en verkeersveiligheid en nieuwe investeringen die voortkomen vanuit de bereikbaarheids- en gebiedsprogramma's SBaB en MoVe. ❖ Dat zij gaan bezien of en zo ja welke aanpassingen nodig zijn in de omvang en systematiek van de doeluitkering aan de vervoerregio's (BDU). Daartoe zullen de vervoerregio's in samenspraak met het Rijk met een voorstel komen.
2.	**Minder Hinder Zuidwest** <u>Zuid-Holland:</u> ❖ Rijk en regio hebben het 'programma Zuid-Holland bereikbaar, uitwerking programma en organisatie' vastgesteld als gezamenlijke stip aan de horizon. Dit document dient als basis en raamwerk voor verdere stappen in de tijd. Hieronder benoemde afspraken zijn terug te leiden tot dit document. ❖ Rijk en regio spreken af vanuit (1) acceptabele hinder en gedragsverandering (2) minimaal de komende 10 jaar te willen samenwerken en (3) hiervoor gezamenlijk toe te werken naar een robuuste samenwerkingsorganisatie 'Zuid-Holland bereikbaar' (werktitel). In de samenwerkingsorganisatie gaan de bestaande organisaties: Bereik!, De Verkeersonderneming en Bereikbaar Haaglanden en Rijnland op. ❖ Rijk en regio spreken af dat de samenwerkingsorganisatie onder leiding komt van een programmadirecteur, die - in een goed samenspel met de 'Stuurgroep Zuid-Holland Bereikbaar' - en met regionale bestuurlijke overleggen in de verschillende regio's – invulling geeft aan de basis van haar missie: 'Samen, slim en duurzaam werken aan een goed bereikbaar en leefbaar Zuid-Holland'. ❖ Rijk en regio spreken af in Q1 2021 een programmadirecteur aan te stellen voor een periode van 4 jaar waarbij de provincie Zuid-Holland optreedt als vacaturehouder. ❖ Rijk en regio spreken af met de beoogde oprichting van de nieuwe samenwerkingsorganisatie per 1 januari 2021 een programmadirecteur te werven en aan te stellen voor een periode van 4 jaar waarbij de provincie Zuid-Holland optreedt als vacaturehouder. ❖ Rijk en regio spreken af de voorkeursvariant 'Samenwerkingsovereenkomst (SOK) in combinatie met een stichting' als organisatie- en rechtsvorm voor de samenwerkingsorganisatie nader te verkennen. Daarbij wordt bekeken of de bestaande stichting van de Verkeersonderneming aangepast kan worden om snel gesteld te staan voor de omvangrijke beheer- en onderhoudsopgave in Zuid-Holland in de komende jaren. Doel is oprichting per 1 juli 2021 van de robuuste samenwerkingsorganisatie 'Zuid-Holland bereikbaar'. Uitgangspunt voor deze samenvoeging is dat dit leidt tot een vergroting van de doelmatigheid en doeltreffendheid. ❖ Rijk en regio spreken af dat met het professionaliseren en opschalen van de samenwerking de partijen ernaar zullen streven om zoveel mogelijk gebruik te maken van deze organisatie voor het bereiken van hun doelen. En dat hierbij voorhanden zijnde financiering ten goede komt aan het programma. ❖ T.b.v. het verder ontwikkelen en uitwerken van het 'programma Zuid-Holland bereikbaar en het opzetten van de samenwerkingsorganisatie': ❖ Behouden Rijk en regio voor het jaar 2021 de huidig toegezegde exploitatiebudgetten en projectgelden - met de daarbij afgesproken verdeling onder de partners – om de bestaande uitvoeringsorganisaties te continueren. ❖ Werken Rijk en regio komend jaar toe naar een uitgewerkt meerjarig werkprogramma, inclusief meerjarige afspraken over de totale bekostiging (exploitatie- en werkbudget) van de Samenwerkingsorganisatie i.o., ter besluitvorming bij BO-MIRT 2021, waarbij de Stuurgroep opdrachtgever is en programmadirecteur opdrachtnemer is. ❖ Daarop vooruitlopend besluiten Rijk en regio nu voor 2022 en de daaropvolgende 4 jaar € 4,9 miljoen (excl. btw) exploitatiebudget (bekostiging vast personeel, huisvesting en facilitaire kosten) op jaarbasis aan financiële middelen beschikbaar te stellen voor de samenwerkingsorganisatie Zuid-Holland – conform uitkomst Stuurgroep 29-9-2020; ❖ Rijk en regio spreken een 50/50 verdeling in de bijdrage af van elk € 2,45 miljoen (excl. btw) per jaar.

	❖ Waarbij specifiek de verdeling geldt: Rijk 1/2 deel, MRDH en Provincie Z-H ieder 1/6 deel, Gemeente Rotterdam en gemeente Den Haag en Havenbedrijf Rotterdam gezamenlijk 1/6 deel (onderling evenredig verdeeld). ❖ Besluiten Rijk en regio in 2021 gezamenlijk de transitiekosten (€ 0,6 miljoen excl. btw) te financieren voor de aanstelling van de programmadirecteur en het benodigde transitieproces. ❖ In eerste instantie wordt gekeken tot welk bedrag dit kan worden onttrokken uit bestaande reserves bij de huidige uitvoeringsorganisaties. ❖ Wanneer de financiering niet volledig uit bestaande reserves kan worden voldaan, financieren Rijk en regio gezamenlijk het benodigde ontbrekende deel. ❖ Hiervoor geldt de in de Stuurgroep overeengekomen verdeling 50/50 verdeling tussen Rijk en regio. Voor de regio geldt hierbij de onderlinge verdeling: ❖ MRDH en Provincie Z-H ieder 1/6 deel ❖ Gemeente Rotterdam, gemeente Den Haag en Havenbedrijf Rotterdam gezamenlijk 1/6 deel (onderling evenredig verdeeld) ❖ In 2025 maken Rijk en regio afspraken voor de jaren 2026 en verder. Tevens vindt in 2023 een evaluatie van de samenwerking(-sorganisatie) plaats.
3.	**Smart Mobility: Digitalisering Overheden** <u>Zuid-Holland</u>: ❖ In aanvulling op de generieke, landelijke afspraken over verdere digitalisering in het mobiliteitsdomein herbevestigt het Rijk de reservering uit het BO MIRT 2019 van in totaal € 680.000 (incl. btw, ontvanger: MRDH). Dit bedrag wordt gereserveerd in gelijke jaarlijkse termijnen tot en met 2023 voor regio Zuid-Holland/MRDH. Regio Zuid-Holland/MRDH zet tot en met 2023 4 fte in. <u>Zeeland</u>: ❖ In aanvulling op de generieke, landelijke afspraken over verdere digitalisering in het mobiliteitsdomein herbevestigt het Rijk € 125.000 (incl. btw, ontvanger: Provincie Zeeland) per jaar tot en met 2023 voor regio Zeeland. Regio Zeeland zet voor de periode tot en met 2023 2 fte in.
4.	**Bestendigen van reisgedrag tijdens coronacrisis met werkgevers en onderwijsinstellingen** <u>Zuid-Holland:</u> *Werkgeversaanpak*: ❖ Rijk en regio zetten binnen de in het kader van het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma "MoVe" gemaakte werkgeversafspraken in op fietsstimulering en dragen daarmee bij aan het landelijke doel om extra forenzen op de fiets te krijgen. Sinds de COVID-19 pandemie ligt het aandeel fiets in het woon-werk verkeer hoger, deze stijging willen we vasthouden. ❖ Het Rijk stelt hiervoor 50% van de kosten met een maximum van € 75.000 incl. btw beschikbaar. *Onderwijsaanpak* ❖ In 2021 investeren rijk en regio een bedrag van € 200.000,- (50-50 verdeeld; rijk incl. btw) in een vervolg op de in 2020 ingezette Onderwijsaanpak van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). ❖ Hierbij wordt ingezet op het versterken van het huidige platform/netwerk van vervoerders en wordt gestart het met oprichten van een platform/netwerk van onderwijsinstellingen met als doel kennisdeling, geven van advies en uitvoeren van scans gericht op afspraken over spreiding van les- en werktijden en afstandsleren.
5.	**Fietsparkeren** <u>Zuid-Holland:</u> ❖ Rijk en regio spreken de bereidheid uit samen te investeren in de bouw en onderhoud van nieuwe stallingen op maaiveld bij het station van Alphen aan den Rijn en in een studie naar stallingsplaatsen in Zwijndrecht, en verder voor studie naar de restopgave aan de zeezijde van station Leiden Centraal. <u>MRDH:</u> ❖ Rijk en regio/MRDH investeren samen in de realisatie van nieuwe maaiveldstallingcapaciteit bij Laan van NOI en een bijdrage in de studie voor de lange termijn aan de Haagse kant. ❖ Rijk en MRDH hebben de intentie te investeren in een fietsenstalling onderin het gebouw van Treehouse, bij Rotterdam Centraal. Daarnaast investeren Rijk en regio in de maaiveldstalling aan de Conradstraat die op korte termijn wordt gerealiseerd. Tot slot investeren Rijk en regio in de bouw van een maaiveldstalling bij station Schiedam onder voorwaarde dat het hier om aanvullende fietsplaatsen gaat.

6.	**Gebiedsgericht bereikbaarheidsprogramma MoVe** *Meerjaren programmering gebiedsgericht bereikbaarheidsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)* ❖ Rijk en regio stellen de geactualiseerde meerjaren-programmering MoVe vast en spreken af deze in het BO MIRT 2021 te actualiseren op basis van voortschrijdend inzicht uit de projecten. ❖ Rijk en regio spreken af dat in de jaarlijks geactualiseerde programmering inzicht wordt gegeven welke onderdelen van MoVe al financieel zijn gedekt omwille van de voortgang van de woningbouw. ❖ Rijk en regio geven jaarlijks via een meerjarenperspectief van de MoVe-onderdelen inzicht in de benodigde bekostiging voor de komende jaren. *Preverkenning schaalsprong metropolitaan OV en verstedelijking (MOVV)* Rijk en regio: ❖ nemen kennis van de resultaten van de Preverkenning Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking en de onderliggende rapporten over Bekostiging, de MKBA en de deelonderzoeken Metropolitane Oude Lijn, Knooppuntenontwikkeling, HOV-verbindingen Rotterdamse regio, Haagse regio en Zoetermeer; ❖ bevestigen de in het Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad en de Adaptieve Ontwikkelstrategie MOVV vastgelegde afspraak om de bereikbaarheidsopgave in samenhang te ontwikkelen met de verstedelijkingsopgave met als basis de Verstedelijkingsalliantie vastgestelde programmering en fasering van de verstedelijkingsopgave; ❖ besluiten dat parallel aan het MIRT-proces wordt gewerkt aan een zo spoedig mogelijke binnenstedelijke realisatie van 170.000 woningen en 85.000 arbeidsplaatsen in zone Oude Lijn met minimaal 70.000 woningen en 70.000 arbeidsplaatsen bij de 13 stations gerelateerde ontwikkellocaties; ❖ erkennen de opgave om het MOVV-programma tegen 2040 te realiseren, en jaarlijks aan de hand van de monitor Adaptieve Ontwikkelstrategie vast te stellen of bijsturing nodig is, met als doelen bij te dragen aan 1) de grote verstedelijkingsopgave in de Zuidelijke Randstad, 2) de versterking van de agglomeratiekracht in de Zuidelijke Randstad en 3) het oplossen van huidige en voorziene NMCA knelpunten op de Oude lijn en regionale rail- en HOV-corridors; ❖ besluiten de Schaalsprong MOVV verder uit te werken onder regie van de MoVe Programmalijn MOVV; ❖ constateren dat substantiële inzet van alternatieve bekostiging op programmaniveau alleen te realiseren is na wetswijzigingen, en derhalve de mogelijkheden van alternatieve bekostiging vooralsnog alleen op projectniveau te zullen onderzoeken. *Infrastructuur en Knooppunten Oude Lijn* Rijk en regio: ❖ constateren dat de resultaten van de deelonderzoeken Oude Lijn en Knooppunten voldoende inhoudelijke basis bieden voor het starten van een MIRT-Verkenning Infrastructuur en Knooppunten Oude Lijn**,** gericht op een systeemsprong van de infrastructuur en integrale knooppuntontwikkeling in nauwe relatie met de verstedelijkingsstrategie voor de Zuidelijke Randstad maar dat er op dit moment onvoldoende zicht is op financiering om een verkenning te starten; ❖ besluiten, teneinde geen tijd te verliezen, om een startbeslissing MIRT-verkenning voor te bereiden. De geraamde kosten voor Infrastructuur en Knooppunten Oude Lijn bedragen circa € 3,6 miljard (incl. btw); ❖ bestaande uit een nader onderzoek infrastructuur gericht op de realisatie van een vrij liggend regionaal OV-netwerk op de Oude Lijn tussen Den Haag en Dordrecht. Waarmee een bedieningsconcept met een hoge frequentie (>8 p/u) mogelijk wordt gemaakt en nieuwe stations kunnen worden toegevoegd. Daartoe wordt onderzoek gedaan naar: • westzijde variant • oostzijde variant • mogelijke tussenoplossing in geval Goederenvervoer Oost Nederland (nog) niet wordt gerealiseerd • realisatie van zes nieuwe City-Sprinter stations • consequenties van frequentieverhoging en reizigersgroei voor opstel- en stallingscapaciteit, geluid en trilling, energievoorziening e.d. • fasering en kosten, inclusief besparingsmogelijkheden door waar mogelijk slim af te wijken van het bestaande ontwerp- en normenkader

	❖ en bestaande uit een <u>onderzoek knooppunten</u> gericht op een gezamenlijke aanpak van een integrale uitwerking van de maatregelen op de knooppunten van Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam en Dordrecht. Per knooppunt worden oplossingen voor een integrale ontwikkeling van de knooppunten uitgewerkt, die de basis vormen voor een voorkeursoplossing en –beslissing. ❖ besluiten hiertoe een programmaorganisatie in te richten, onder regie van het Directeurenoverleg en de Programmaraad MoVe, waarin IenW, BZK, ProRail, vervoerders, MRDH, provincie en gemeenten zijn vertegenwoordigd. *Regionale HOV-corridors* Rijk en regio: ❖ nemen kennis van de resultaten van de studies naar de HOV-corridors in de regio's Den Haag, Rotterdam en Zoetermeer, en besluiten deze studies in 2021 verder uit te werken; ❖ constateren dat de bestaande railcorridors RandstadRail (Leyenburgcorridor) en Metro vragen om upgrades op kortere termijn, die in samenhang moeten worden gezien, en dat de HOV-corridors Leiden-Zoetermeer, Zoetermeer-Rotterdam en Den Haag – Zoetermeer/Delft (Koningscorridor), naast enkele korte termijn maatregelen, meer een langetermijnperspectief hebben, en ook in onderlinge samenhang moeten worden gezien. *Bestaande Regionale Rail Corridors* Rijk en regio: ❖ besluiten tot het starten van een vervolgonderzoek naar de verbetering van twee bestaande regionale railcorridors in de Zuidelijke Randstad (Metronet en RandstadRail), gericht op het voorbereiden van een nadere stap in het BO MIRT 2021; ❖ het betreft upgrades in capaciteit, reissnelheid en het oplossen van de (NMCA) knelpunten van RandstadRail en het Metronet rond 2026. De upgrades betreffen extra en langere railvoertuigen (door koppeling) en specifieke investeringen aan de railinfrastructuur, haltes en kruisingen/overwegen; ❖ besluiten deze onderzoeken in nauwe samenhang uit te laten uitvoeren door MRDH, HTM, gemeente Den Haag respectievelijk MRDH, RET, Rotterdam, en daarbij de relevante gemeenten, PZH, BZK en IenW te betrekken. *Regionale HOV-corridors* Rijk en regio: ❖ besluiten een vervolg te geven aan de studies van de drie regionale HOV-verbindingen (Zoetermeer-Rotterdam, Leiden-Zoetermeer en Den Haag-Zoetermeer/Delft), met dezelfde betrokkenheid van organisaties als in 2020; ❖ besluiten op basis van deze studies een samenhangend lange termijn ontwikkelperspectief regionale HOV-verbindingen op te stellen als onderdeel van het Metropolitaan OV systeem van de Oude Lijn, Metro Rotterdam en RandstadRail; dit afgestemd met de verstedelijkingsopgaven en in samenhang met het Toekomstbeeld OV; ❖ besluiten dit ontwikkelperspectief te laten aansturen door de MoVe Programmalijn MOVV, met vertegenwoordiging van MRDH, PZH en betrokken gemeenten. *Oeververbinding Regio Rotterdam (H)OV-deel* De BO MIRT-afspraak uit 2018 wordt bevestigd waarin het Rijk aangeeft de bestuurlijke wil te hebben een bijdrage te leveren nu er op basis van de tussenresultaten sprake is van het aanpakken van NMCA- knelpunten voor (regionaal) OV en/of een bijdrage wordt geleverd aan de opgaven op het gebied van verstedelijking en versterking van fiets- en OV-netwerken. ❖ De oostflank Rotterdam is een van de 14 gebieden die door het Rijk in het kader van de NOVI als gebieden voor grootschalige woningbouw zijn aangewezen. Het verbeteren van het HOV heeft een positieve invloed op het realiseren van deze grootschalige ontwikkeling. ❖ In de lopende MIRT-verkenning Oeverbindingen regio Rotterdam wordt de bijdrage van het HOV-pakket aan de ontwikkelmogelijkheden van de Oostflank Rotterdam nader uitgewerkt. ❖ In 2021 is er meer inzicht hoe dat HOV-pakket eruit ziet en wat het gaat kosten. Aan de hand hiervan bespreken Rijk en regio op welke wijze de dan ingeschatte benodigde investeringen kunnen worden gerealiseerd.

	❖ Uiteindelijk zal op basis van de eindresultaten van de afgeronde MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam en het voorgestelde voorkeursalternatief op basis van financiële mogelijkheden en definitief inzicht in de effecten worden bepaald wat de bijdragen van Rijk en regio aan het voorkeursalternatief zijn. Naar verwachting zal dat in 2022 plaatsvinden. *CID Binckhorst* ❖ Rijk en regio reserveren voor het startbesluit MIRT-verkenning CID Binckhorst gezamenlijk € 150 miljoen ten behoeve van het zicht op 75 procent bekostiging van een MIRT-verkenning. Het Rijk reserveert daartoe € 50 miljoen (incl. btw) en de regio € 100 miljoen. ❖ Rijk en regio nemen op basis van het zicht op bekostiging en het startdocument nu het formele startbesluit MIRT-verkenning CID-Binckhorst. Rijk en regio ondertekenen zo spoedig mogelijk gezamenlijk het startbesluit. ❖ Doel is om in het tweede kwartaal van 2021 de MIRT-verkenning af te ronden en te komen tot een concept voorkeursalternatief, bestaande uit een HOV-oplossing op basis van een afweging van de drie Kansrijke Alternatieven aangevuld met ondersteunende mobiliteitsmaatregelen, en dit in het derde kwartaal van 2021 vast te stellen in de Programmaraad MoVe en de gemeenteraden van Den Haag en Leidschendam-Voorburg. ❖ De regiopartijen leveren naast cofinanciering gezamenlijk ook andere bijdragen, waaronder sturen op verstedelijking in CID-Binckhorst, via parkeerbeleid sturen op mobiliteitstransitie en ruimtelijke inrichting. De provincie Zuid-Holland draagt bij aan de opgaven van de verkenning door via de ruimtelijke taken en bevoegdheden de ontwikkeling van CID-Binckhorst te helpen versnellen. *Gebiedsuitwerking Voorne Putten* ❖ Rijk en regio stellen de resultaten van het uitgevoerde onderzoek naar de verbetering van de bereikbaarheid van Voorne-Putten en Haven Rotterdam vast. ❖ Rijk en regio concluderen dat uit het onderzoek onder meer is gebleken dat: • het partieel verbreden van de N57 in combinatie met het ongelijkvloers maken van kruisingen op de N57 en het aanpassen van de Harmsenknoop de verkeersdoorstroming aan de westzijde van Voorne Putten fors zal verbeteren; • de verkeersdoorstroming en de robuustheid aan de oostzijde van Voorne-Putten niet voldoende verbetert en vervolgonderzoek nodig is met name gericht op de Hartelcorridor; • een nieuwe oeververbinding tussen A15 en Voorne-Putten (Welplaat-tracé) de verkeersdoorstroming aan de oostzijde en de robuustheid van Voorne-Putten als geheel flink verbetert, maar de kosten en de impact hiervan erg fors zijn, zeker in vergelijking met de kosten en de baten van pakket A5, dat uitgaat van verbeteringen op en aan de bestaande infrastructuur. ❖ Rijk en regio spreken af het doorgerekende pakket A5 in het vervolg van deze studie te optimaliseren om te kunnen bepalen welke maatregelen uit dit pakket noodzakelijk zijn. Daarnaast betreft dit studie naar extra maatregelen voor de verbetering van de verkeersdoorstroming aan de oostzijde van Voorne-Putten, met aandacht voor robuustheid en betrouwbaarheid van het verkeerssysteem. ❖ Rijk en regio spreken af de resultaten van het vervolg van deze studie te bespreken in het BO MIRT ZWN najaar 2021. Rijk en regio spreken tevens af zich te zullen inspannen om tijdens het BO MIRT ZWN najaar 2021 afspraken te maken over de financiële inzet van partijen (inclusief planning en fasering), mits sprake is van overeenstemming over de te nemen maatregelen, over de financiële inzet daarvoor van partijen en de financiële situatie bij partijen dat toestaat. ❖ Afhankelijk van het uiteindelijk gekozen maatregelenpakket zal bepaald worden voor welke maatregelen een MIRT-Verkenning moet worden gestart. Hiervoor geldt dat sprake moet zijn van overeenstemming over de te nemen maatregelen en tevens sprake moet zijn van minimaal 75% bekostiging conform de MIRT-Spelregels. ❖ De regiopartijen Provincie Zuid-Holland, MRDH en gemeenten Voorne-Putten zullen als opdrachtgever in een separate studie het Welplaat-tracé verder onderzoeken vanwege de positieve effecten voor verbetering doorstroming en robuustheid. Havenbedrijf Rotterdam denkt mee over uitgangspunten en aannames en Rijkswaterstaat zal kennis en expertise inbrengen. De Minister van IenW concludeert dat voor IenW een vervolgonderzoek naar het Welplaat-tracé niet voor de hand liggend is, gezien de hoge kosten, de forse impact en de mogelijkheden die er lijken te zijn om de verkeersdoorstroming te verbeteren met maatregelen op de bestaande infrastructuur.

	Korte termijn aanpak MoVe ❖ Rijk en regio hebben binnen het gebiedsgericht Bereikbaarheidsprogramma MoVe een adaptieve Korte Termijn Aanpak (KT-Aanpak) 2021-2023 uitgewerkt, die aansluit op de voor dit gebiedsprogramma geformuleerde ambities en opgaven. ❖ Rijk en regio nemen nu een besluit voor de projecten in het pakket maatregelen en aanpakken waarvan de voorbereiding en/of uitvoering in 2021 kan worden gestart. De uitvoering van deze maatregelen kan doorlopen in de periode 2022-2023. ❖ Het totaal van de aan dit besluit verbonden budget betreft maximaal € 12.195 miljoen, verdeeld naar Rijk € 3.909 miljoen (inclusief btw), MRDH € 3.709 miljoen en Provincie Zuid-Holland € 3.622 miljoen. De bijdragen van derden bedragen in totaal € 0,955 miljoen. ❖ Daadwerkelijke toekenning van middelen en start uitvoering vindt plaats op basis van geaccordeerde projecten. ❖ Voor de projecten waar nog geen zicht op financiering is spreken Rijk en Regio af bij inhoudelijke overeenstemming hierover in 2021 een besluit te nemen. ❖ Rijk en Regio spreken af om de KT-Aanpak in 2021 gezamenlijk verder door te ontwikkelen, gericht op besluitvorming op het BO MIRT najaar 2021 over een pakket voor 2022-2024. ❖ Rijk en regio dragen bij aan het realiseren van 1000 overdekte fietsstallingsplekken en een nieuwe entreehal aan de noordzijde van de Mandelabrug ter hoogte van de Boerhavelaan in Zoetermeer. In totaal is hier een bedrag van € 10,5 miljoen voor nodig. De regio reserveert daartoe € 6,5 miljoen en het Rijk € 4 miljoen (incl. btw).
7.	**Rail Gent Terneuzen** ❖ Rijk en regio stemmen in met het principe van de in 2020 uitgewerkte adaptieve strategie en spreken af om de inrichting van het adaptieve proces en de vertaling naar procesafspraken vast te leggen in een intentieverklaring van Belgische en Nederlandse bestuurders. (De Belgische stakeholders, de Belgische federale overheid, het Vlaams gewest en Infrabel, hebben hier reeds mee ingestemd). ❖ Onderdeel hiervan is de start van een vervolgstudie waarin de drie in de intentieverklaring opgenomen infra projecten, die mogelijk in beeld komen, nader worden uitgewerkt. ❖ Aan Nederlandse zijde wordt hiervoor € 2 miljoen beschikbaar gesteld vanuit het budget van € 15 miljoen dat is gereserveerd (in het Compensatiepakket Wind in de Zeilen Zeeland) voor de aanleg van de zuidoost-boog bij de Sluiskilbrug, mocht dat blijken uit de vervolgstudie. ❖ In de verklaring worden afspraken gemaakt voor de verdere invulling van het adaptieve proces en op grond van welke KPI's een keuze voor een van de vier ontwikkelpaden in beeld komt. ❖ Indien voorwaarden en KPI's (go nog go moment) worden behaald, wordt bestuurders een besluit voorgelegd. Indien de groei achterblijft wordt een nieuw toetsmoment overeengekomen. ❖ Rijk en regio spannen zich in om zo spoedig mogelijk na het BO MIRT de intentieverklaring met de Belgische collega's te ondertekenen.
8.	**A12 Knooppunt Gouda – knooppunt Utrecht** ❖ Rijk en regio constateren dat in het BO MIRT ZWN najaar 2019 is afgesproken, dat wordt gestreefd naar een Startbeslissing voor een MIRT-Verkenning in het najaar van 2020. ❖ Rijk en regio stellen de eindrapportage vast van de verkeersstudie die dit jaar is uitgevoerd naar het traject A12 Knooppunt Gouwe-Knooppunt Oudenrijn, in vervolg op de uitgevoerde studie in 2019. ❖ Rijk en regio concludeerden eerder dit jaar dat ten aanzien van het vervolg nog een aantal vraagstukken op tafel liggen, die zullen worden uitgewerkt: 1. Significant verbeteren van de verkeersdoorstroming richting Utrecht (met extra capaciteit op de A12) is niet mogelijk zonder forse aanpassingen van het (snel)wegennet rond Utrecht. Gelijktijdig speelt de woningopgave en de bereikbaarheidsmaatregelen die daarvoor genomen moeten worden in het kader van UNED. Er is behoefte aan a.) een korte termijn aanpak voor de richting Utrecht en b.) besluitvorming over woningbouw en daarvoor te nemen bereikbaarheidsmaatregelen in het kader van UNED, inclusief een lange termijn aanpak voor de A12 richting Utrecht; 2. Voor de richting Gouda is ook behoefte aan a.) een korte termijn aanpak en b.) een voorstel voor een lange termijn aanpak (MIRT-Verkenning A12 Gouda-Utrecht);

	3. De kosten van ingrepen aan de A12 zijn op dit moment eigenlijk niet te bepalen. Hiervoor is uitvoering van geotechnisch onderzoek noodzakelijk; 4. Voor zowel pakketten voor de korte termijn als voor de lange termijn is naast een gedegen kostenraming ook budgettaire dekking nodig van Rijk en regio. (Voor een MIRT-Verkenning is dit 75%, voor een pakket voor de korte termijn is dit 100% bij een besluit om het pakket uit te voeren.) De financiering is een politiek-bestuurlijke afweging. Verder is het nodig dat sprake is van een bestuurlijk gedragen pakket c.q. bestuurlijke voorkeur. ❖ Rijk en regio spreken af in 2021 de stand van zaken te bespreken van: a.) de bestuurlijke voorkeur voor de korte én de lange termijn; b.) de kosten van het uiteindelijk uit te voeren project op basis van het uit te voeren geotechnisch onderzoek; c.) de kostenverdeling tussen Rijk-regio, rekening houdend met de bijdrage aan de beleidsdoelen van en de financiële situatie van de betrokken partijen. Met name de benodigde tijd voor het geotechnisch onderzoek is bepalend voor de vraag wanneer meer concrete afspraken kunnen worden gemaakt over het vervolg. ❖ Rijk en regio spreken tevens af een aanpak voor de korte termijn te ontwikkelen en spreken de intentie uit om in april 2021 hierover een besluit te nemen. ❖ Rijk en regio stellen de volgende varianten vast als inhoudelijk vertrekpunt voor het vervolg (lange termijn oplossing A12 Utrecht-Gouda): • Alternatief 1, variant A (bestuurlijke voorkeur, inclusief onderstaande uitwerking van de Bodegravenboog): een extra rijstrook op de A12 in de richting van Gouda, vanaf de invoeger naar de A12 binnen Knooppunt Oudenrijn tot aan Knooppunt Gouwe, aangevuld met enerzijds de maatregelen uit de 'nul-plus variant' en anderzijds het optimaliseren van de aansluiting A12/N11. Deze optimalisatie van de aansluiting A12/N11 betreft: ○ een extra rijstrook op de A12 tussen Gouda en Bodegraven in oostelijke richting, die overgaat in een invoeger naar de N11 richting Leiden; ○ plus een extra rijstrook vanaf de N11 richting Den Haag, vormgegeven als een bijkomende rijstrook op de A12; ○ plus eventuele aanpassingen aan de botrotonde die hiervoor nodig zijn dan wel eventueel mogelijk zijn ter verdere verbetering van de verkeersafwikkeling op de botrotonde, waarbij geldt dat er geen sprake mag zijn van significant meer verkeer op de A12 richting Utrecht. • Alternatief 1, variant B (variant op de bestuurlijke voorkeur): gelijk aan de bestuurlijke voorkeur, maar in tegenstelling tot de voorkeursvariant gaat de extra rijstrook richting Gouda over in een invoeger naar de N11 bij Bodegraven. • Alternatief 2, variant A (geen Bodegravenboog): een extra rijstrook op de A12 in de richting van Gouda, vanaf de invoeger naar de A12 binnen Knooppunt Oudenrijn tot aan de N11 bij Bodegraven, waarna deze extra rijstrook overgaat in een invoeger naar de N11 richting Leiden. • Alternatief 2, variant B (geen Bodegravenboog): een extra rijstrook op de A12 in de richting van Gouda, vanaf de invoeger naar de A12 binnen Knooppunt Oudenrijn tot aan Knooppunt Gouwe.
9.	**Aansluiting A4/N11** ❖ Rijk en regio besluiten het programma aansluitingen te beëindigen en de middelen te laten vrijvallen. ❖ De Minister van IenW stelt de vrijgevallen middelen van het Rijk à € 2,5 miljoen beschikbaar voor de verbetering van de verkeersdoorstroming op de aansluiting A4/N11. De aansluiting A4/N11 is één van de vijf aansluitingen uit categorie I (meest urgent) van programma aansluitingen, dat onderdeel uitmaakt van het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma MoVe. ❖ Deze middelen worden beschikbaar gesteld aan Rijkswaterstaat (projectorganisatie A4 Knooppunt Burgerveen-N14) vanuit het IenW-deel binnen budget voor het programma aansluitingen. In het kader van deze MIRT-Planuitwerking zullen de maatregelen voor deze aansluiting verder worden uitgewerkt en verwerkt in het Ontwerp-Tracébesluit. ❖ Voor de twee aansluitingen met de A15 (ook onderdeel van categorie I) zijn inmiddels maatregelen uitgevoerd voor circa € 1 miljoen. Voor de andere twee aansluitingen op de A4 worden maatregelen getroffen in het kader van het Tracébesluit A4 Haaglanden-N14. Daarmee zijn maatregelen uitgevoerd dan wel voorzien voor alle vijf de aansluitingen uit categorie I**.**

10.	**Versnelling woningbouwopgave Zeeland** ❖ Rijk en provincie gaan een langdurige hechte interbestuurlijke samenwerking aan om samen met de regionale partners te werken aan een toekomstbestendige woningvoorraad die aansluit bij de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte in Zeeland. ❖ Hiervoor is het nodig dat kwalitatief gewenste nieuwbouw versneld wordt en dat vaart gemaakt wordt met de herstructurering en verduurzaming van de woningvoorraad. ❖ Om deze ambitie te ondersteunen spreken BZK en de provincie Zeeland af om gezamenlijk een integrale aanpak te ontwikkelen, waarbij alle betrokken partijen zich langjarig verbinden aan afspraken en stevige ondersteuning, ter versnelling van de woningbouw- en herstructureringsopgave in Zeeland. ❖ BZK en de provincie besluiten tot een pakket aan maatregelen, zoals opgenomen in de rapportage Versnelling woningbouw en herstructureringsopgave Zeeland. Deze rapportage is openbaar en zal vooraf aan deelnemers toegezonden worden. ❖ BZK heeft financiële middelen vrijgemaakt voor de financiering van flexpools in 2020 en 2021. Voor Zeeland is een bedrag van € 442.149 gereserveerd die in de vorm van een specifieke uitkering kunnen worden uitgekeerd aan de provincie.
11.	**Verstedelijkingsstrategie Zuid-Holland** ❖ Rijk en regio onderschrijven de contouren van de verstedelijkingsstrategie Zuid-Holland op hoofdlijnen en werken deze nader uit voor de periode tot 2035 met een doorkijk naar 2040. ❖ De ambitie is om de contouren en uitgangspunten van de Verstedelijkingsstrategie op te nemen in het Provinciale omgevingsbeleid. Dit rond de zomer 2021 vast te stellen in Provinciale Staten, waarna de nadere uitwerking van deze strategie besproken kan worden in het BO MIRT 2021. ❖ De Verstedelijkingsstrategie bouwt voort op de gemaakte afspraken in het Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad, Woondeal Zuidelijke Randstad, Adaptieve Ontwikkelstrategie en het Gebiedsprogramma MoVe. ❖ De Verstedelijkingsstrategie omvat het verstedelijkingsconcept voor de gehele provincie, hierin wordt ingegaan op wat er nodig is en wat er wordt verwacht van betrokken partijen, om de strategie te realiseren, met daarbij een fasering. ❖ Uitgangspunten van de voorgestelde Verstedelijkingsstrategie voor in het omgevingsbeleid zijn; ❖ versterken van de structuur van Zuid-Holland, bouwen binnen bestaand stads- en dorpsgezicht (BSD), bouwen nabij HOV en bouwen naar behoefte; ❖ nieuwe plannen bestaan in principe voor 50% uit betaalbare woningen; ❖ regio's mogen tot 130% programmeren. Overwogen wordt om op enkele locaties geen maximum percentage mee te tellen; ❖ verschillende ruimtevragers binnen de verstedelijking worden integraal bezien. ❖ De strategie kent een sterke wederkerigheid met de daarbij behorende bereikbaarheidsprojecten voor de beoogde schaalsprong OV (MoVe – onderdeel MOVV). Daarnaast zijn de knooppunten op de regionale HOV-lijnen dragers van de verstedelijking in Zuid-Holland. ❖ Verstedelijking op knooppunten van HOV-lijnen wordt nader uitgewerkt in samenwerking tussen Rijk en regio, o.a. in programma MoVe. Daarbij gaat het om het nader verkennen van investeringen in bestaande en nieuwe stations(omgevingen). ❖ Naast investeringen in HOV zijn het wegnemen van knelpunten voor versnelling van de woningbouw door extra financiële middelen, oplossing van de stikstofproblematiek, oplossen van het knelpunt geluid, investeringscapaciteit van corporaties en het vergroten van (ambtelijke) capaciteit randvoorwaarden voor het realiseren van de strategie. Hiervoor wordt een terugkomende overlegvorm opgericht. Ook is aandacht nodig voor de doorlooptijd van projecten (inclusief procedures). ❖ Er worden woon-werkakkoorden gesloten om de wederkerigheid tussen verstedelijking en economie te verstevigen. ❖ Voor verstedelijkingsopgaven geldt dat multimodale bereikbaarheid belangrijk is en blijft, naast het OV ook de fiets en de auto, waarbij automobiliteit (goederen en personenvervoer) nog belangrijker is op enkele grotere buiten BSD locaties voor wonen en werken. Een klein deel van de opgave is nodig voor behoud van vitaliteit in kernen die niet direct aan het stedelijk netwerk van Zuid-Holland liggen. ❖ Richting 2040 zijn er nieuwe investeringen nodig bij een aanhoudende hoge vraag naar woningen en bijhorende voorzieningen.
12.	**OV verbinding Breda-Gorinchem-Utrecht** ❖ Rijk en Regio starten een gezamenlijk onderzoek naar kansrijke maatregelen die in de periode tot en met 2028 uitgevoerd kunnen worden teneinde de bestaande OV-

	verbindingen op de A27 tussen Breda en Utrecht ook tijdens de werkzaamheden aan de A27 zo goed mogelijk in stand te houden, met waar mogelijk win-winsituaties met het autoverkeer. ❖ Hiertoe wordt door de samenwerkende partijen, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, Provincie Noord-Brabant en Provincie Zuid-Holland een Taskforce Minder Hinder OV op de A27 ingesteld. Partijen zitten vanuit hun eigen rol en verantwoordelijkheid in de Taskforce. De Taskforce rapporteert rechtstreeks aan de Staatssecretaris van IenW en de gedeputeerden van Noord-Brabant en Zuid-Holland. ❖ Rijk en Regio stellen ieder € 24.000 beschikbaar om dit onderzoek uit voeren. ❖ Het onderzoek richt zich op mogelijkheden binnen innovatief bovenregionaal verkeersmanagement, zoals het innovatief verdelen van het beschikbare asfalt en het prioriteren van doelgroepen ter plaatse van de werkzaamheden én het in de grote regio innovatief geleiden en omleiden van verkeerstromen om de doorstroming te bevorderen. Daarnaast worden de mogelijkheden onderzocht om sneller te halteren. ❖ Door afstemming binnen de Taskforce moet de balans tussen het realiseren van een kwaliteitsslag van het OV en nieuwe visies op integrale mobiliteit enerzijds en het niet overmatig belasten van het project A27 Houten-Hooipolder anderzijds gewaarborgd worden. ❖ De Taskforce heeft een onderzoeksmandaat; over haalbare maatregelen zonder bestuurlijke en/of financiële gevolgen kan vooruitlopend op het BO MIRT 2021 binnen de taskforce overeenstemming worden bereikt om deze uit te voeren. ❖ Rijk en Regio werken toe naar een maatregelenpakket voor de korte/middellange termijn waarover in het BO MIRT 2021 nadere afspraken worden gemaakt. ❖ Bij het onderzoek naar maatregelen voor de korte/middellange termijn zal nadrukkelijk rekening worden gehouden met lange termijn ontwikkelingen en ambities. Hiertoe zal in de Taskforce afstemming gezocht worden met de regiegroep BGU, die de verkenning van het verbeteren van het OV op de corridor Breda-Gorinchem-Utrecht uit 2019 aan het verdiepen en uitwerken is om een verbeterslag in 2030 in het OV te bewerkstelligen. ❖ Rijk en Regio continueren de gezamenlijke studie binnen het samenwerkingsverband BGU voor de verbetering van de OV-verbinding Breda-Gorinchem-Utrecht op de lange termijn (2030 en verder). Op basis van de conclusies uit deze studie zullen partijen toewerken naar een gedragen pakket maatregelen om in het BO MIRT 2021 afspraken te maken over deze verbinding op lange termijn.
13.	**HOV net Zuid-Holland Noord** Rijk en regio besluiten: ❖ De inpassing van station Hazerswoude-Rijndijk verder te verkennen. Hierbij wordt een plafondbedrag van € 80 miljoen afgesproken voor de realisatie van het station en infrastructurele inpassing in de dienstregeling. ❖ Verder te verkennen of het haalbaar is dat de treinen tussen Leiden en Utrecht ook buiten de spits 4 keer per uur kunnen rijden, onder de voorwaarde dat dit veilig kan, zonder aanvullende maatregelen voor baanstabiliteit. ❖ Als deze frequentieverhoging gerealiseerd kan worden, één overweg ongelijkvloers te maken, waarbij de voorkeur uitgaat naar de overweg op de Burgemeester Smeetsweg in Zoeterwoude. ❖ Dat het daarbij van belang is dat er voor het station Hazerswoude-Rijndijk en bovengenoemde uitbreiding van uren buiten de spits in 2021 een bedieningsovereenkomst met de vervoerder wordt gesloten, waarbij de huidige afspraken tussen Rijk en provincie over exploitatie blijven staan. ❖ Dat het totaaleffect van het maatregelenpakket voor alle reizigers positief moet zijn. ❖ Dat bovenstaande punten nu de scope zijn van het project Spoorcorridor Leiden-Utrecht als onderdeel van het HOV-net Zuid-Holland Noord en als deze daadwerkelijk tot uitvoering komen dat andere scope-afspraken daarmee vervallen. ❖ Dat afwegingen en afspraken t.a.v. het langetermijnperspectief plaatsvinden in het kader van de landelijke discussies over baanstabiliteit en het Toekomstbeeld OV 2040 en geen onderdeel meer uitmaken van de scope van het project Spoorcorridor Leiden-Utrecht. ❖ Dat de investeringskosten voor de aan te passen scope spoorcorridor Leiden-Utrecht volgens dezelfde sleutel als eerder in de subsidiebeschikking afgesproken verdeeld wordt. ❖ De realisatietermijn voor het project buscorridor Leiden-Katwijk-Noordwijk éénmalig te verlengen tot 2026, met als voorwaarde dat het Rijk regelmatig op de hoogte gehouden wordt van de voortgang van dit project.

	❖ Ernaar te streven in 2021 een duidelijk beeld te krijgen over de benodigde investeringen voor het gehele subsidieproject HOV-net Zuid-Holland Noord en afspraken te maken over de inzet van het eventuele resterende budget.
14.	**Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta 2050** ❖ Dit jaar is het participatieproces afgerond en heeft het Gebiedsoverleg Zuidwestelijke Delta ingestemd met de Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta. De gebiedsagenda wordt formeel in het BO MIRT vastgesteld en als bijlage bij de BO MIRT brief aan de Tweede Kamer aangeboden. ❖ Het document is een inspiratiedocument als vertrekpunt voor verdergaande maatschappelijke en bestuurlijke samenwerking in de regio om gezamenlijk de uitdagingen van de klimaatverandering en de gevolgen ervan voor de waterveiligheid, de zoetwaterbeschikbaarheid, de regionale economie, de ecologie en het landschap van de Zuidwestelijke Delta aan te gaan. ❖ Onder regie van het Gebiedsoverleg worden de handelingsperspectieven voor de toekomstige ontwikkeling van de Zuidwestelijke Delta in een vervolgtraject samen met de stakeholders verder uitgewerkt. De Gebiedsagenda geeft vanuit de grote wateren in de Zuidwestelijke Delta gebiedsgericht uitvoering aan de NOVI.
15.	**PAGW Suppletie Galgeplaat** ❖ Dit najaar heeft besluitvorming plaatsgevonden over de inzet van de resterende middelen van tranche 2 voor de Programmatische Aanpak Grote Wateren. ❖ Deze besluitvorming voorziet ook in middelen voor de uitvoering van een zandsuppletie op de Galgeplaat in de Oosterschelde. ❖ Dat betekent dat in dit BO MIRT het besluit kan worden genomen om als regio en Rijk, samen met de andere betrokken gebiedspartijen, te starten met de voorbereiding van de planuitwerking voor dit project.
16.	**Volkerak Zoommeer** ❖ In het BO MIRT Zuidwest 2019 is afgesproken dat onder regie van het Gebiedsoverleg Zuidwestelijke Delta een gebiedsproces wordt gestart voor de realisering van een klimaatrobuuste zoetwaterverdeling in de Zuidwestelijke Delta. ❖ Vooruitlopend hierop is door Deltares onderzoek uitgevoerd naar de klimaatrobuustheid van het huidige, zoete Volkerak-Zoommeer. ❖ Hoofdconclusie is dat er de komende decennia, mits voldaan wordt aan randvoorwaarden betreffende doorspoeldebiet, kweldruk en zoutlekbeheersing Krammersluizen, geen onoverkomelijke problemen worden verwacht met de huidige zoetwaterfunctie van het Volkerak-Zoommeer. ❖ Vanwege de onzekerheden rond de klimaatverandering, kan niet worden uitgesloten dat op langere termijn door toenemende verzilting de zoetwaterfunctie van het Volkerak-Zoommeer onder druk komt te staan. ❖ Uitgaande van deze bevindingen start het Gebiedsoverleg in 2021, samen met alle betrokken stakeholders, een gebiedsproces naar wat op de korte en langere termijn de grote uitdagingen zijn op weg naar klimaatrobuust zoetwater, een goede (ecologische) waterkwaliteit en hoogwaardige natuur in de Zuidwestelijke Delta. ❖ Naar verwachting kunnen de eerste resultaten hiervan worden besproken in het BO Leefomgeving komend voorjaar.
17.	**NOVI gebied Groene hart** ❖ Rijk en regio herkennen dat in goede samenwerking wordt gewerkt aan het plan van aanpak voor NOVI-gebied Groene Hart. ❖ De aanpak zal in goede samenwerking tussen Rijk en regio verder worden uitgewerkt, samen met maatschappelijke partners, bedrijven en bewoners. ❖ Rijk en regio presenteren in het BO Leefomgeving van voorjaar 2021 de voortgang van het plan van aanpak, de beoogde gezamenlijke aanpak van opgaven en verkennen of extra bestuurlijke afspraken in deze gebieden wenselijk zijn.
18.	**Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad** ❖ Besluit om de Verstedelijkingsalliantie en MoVe in 2021 een voorstel uit te laten werken hoe de scope van de verschillende MOVV-uitwerkingen, te beginnen met het startbesluit Infrastructuur en Knooppunten Oude Lijn, verrijkt kan worden met de uitwerking van het verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad om de wederkerigheid tussen verstedelijking en mobiliteit te versterken. ❖ Hierbij nader in te gaan op: woningbouwprogrammering, ruimtelijk flankerend beleid (w.o. parkeerbeleid en ontwerpprincipes), en milieucontouren met bijbehorende instrumenten.

Goederenvervoercorridors

1.	**Toekomstagenda Corridorontwikkeling** ❖ De corridorpartijen stellen de contouren van de Toekomstagenda vast als kader voor de samenwerking in het Programma Goederenvervoercorridors, inclusief: • Focus programma inzet voor vijf pijlers: o Pijler 1 - Toekomstbestendige verbindingen tussen Mainport Rotterdam en het Europese achterland o Pijler 2 - (Inter)nationale multimodale bereikbaarheid van het knooppuntennetwerk o Pijler 3 - Duurzame ruimtelijk-economische ontwikkeling van strategische knooppunten o Pijler 4 - Verduurzaming van de Oost en Zuidoost Topcorridors o Pijler 5 - State of the art digitale voorzieningen • Adaptieve Roadmap als basis voor toekomstige afspraken over maatregelen in het Uitvoeringsplan ❖ De corridorpartners spreken af om het samenwerken, het investeren en de bijbehorende governance richting BO-MIRT 2021 nader uit te werken.
2.	**Robuuste vaarwegen** ❖ Corridorpartijen stellen de uitkomsten van het uitgevoerde onderzoek naar het vergroten van de robuustheid van de vaarwegen en de daaruit voortvloeiende prioritaire acties vast. Al deze acties dragen bij om regelmatig terugkerende kleine calamiteiten en toekomstige extreme weersomstandigheden beter op te kunnen vangen en daarmee de vaarwegen klimaatbestendig en robuuster te maken. Iedere partij heeft daarbij zijn eigen verantwoordelijkheid. ❖ Het ministerie van Infrastructuur en Water zal in dat kader: • MIRT-onderzoek uitvoeren naar de benodigde en gewenste capaciteit van de sluis Weurt. • MIRT-onderzoek uitvoeren naar de doelmatigheid en doeltreffendheid (en locatie) van een mogelijke 2e sluiskolk bij Grave. Bij dit onderzoek wordt ook gekeken naar de relatie met de stuw Grave en de John S. Thomsonbrug. Ook wordt gekeken of er meekoppelkansen zijn met andere opgaven. • Preverkenning naar maatregelen (bijv. pompsystemen) om bij de sluizen van de Maas bij watertekort het schutwater terug te kunnen pompen (tegengaan schutverlies); eventueel i.c.m. energieopwekkende mogelijkheden. • Onderzoek naar het verbeteren van ligplaatsdata van alle ligplaatsen op de vaarwegen door Rijkswaterstaat in BLIS. • Werken aan het verminderen van uitgesteld onderhoud op het (hoofd)vaarwegennetwerk en zorg dragen voor een toekomstbestendig en robuust hoofdvaarwegennetwerk. In dat kader voert het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ook stresstesten uit en wordt er door het ministerie samen met regionale overheden in IRM-verband gewerkt aan beleidsopties voor de bodemligging. Het ministerie heeft hiervoor € 100 miljoen euro gereserveerd. Deze reservering wordt nu verder uitgewerkt naar concrete projecten in IRM-verband vanwege de samenhang met andere opgaven in het rivierengebied. • Het opzetten van een corridor gericht onderzoeksprogramma naar de mogelijkheden, kansen en bedreigingen van een breder toelatings- en ontheffingsbeleid. • Onderzoek doen – middels evalueren - naar het voortzetten van de 7x24uur bediening op de Brabantse en Limburgse hoofdvaarwegen en de verruimde openingsmogelijkheden op de overige vaarwegen. ❖ De corridorpartijen spreken af mee te zullen werken aan de activiteiten die het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uitvoert en zullen daarnaast ook hun eigen ligplaatsdata (voor zover van toepassing) toevoegen aan BLIS en in BLIS up-to-date houden. T.a.v. gemeentelijke ligplaatsen zullen de corridorpartijen hierin stimulerend optreden. Ook zullen de corridorpartijen stimuleren dat de aansluitingen van hun binnenhavens aan de vaarwegen klimaatbestendig en robuust worden.
3.	**MIRT Verkenning A15 Gorinchem - Papendrecht** ❖ Op basis van de nieuwe kostenramingen in het kader van de MIRT-verkenning A15 Papendrecht - Gorinchem, waaruit naar voren is gekomen dat er meer ingrijpende maatregelen noodzakelijk zijn aan bestaande kunstwerken en wegdek op dit traject, hoogt het Rijk het beschikbare budget op met € 375 miljoen.

	❖ Indien er in de toekomst door nieuwe inzichten tekorten in het beschikbare budget ontstaan zal worden gezocht naar versoberingsopties binnen het project en/of cofinanciering door regionale partijen.
4.	**Truckparkings** Corridorpartijen spreken af in 2021: ❖ de tekorten aan vrachtwagenparkeerplaatsen op de goederencorridors Oost en Zuidoost verder terug te dringen door het ondersteunen van aanleg van nieuwe locaties en uitbreiding van bestaande locaties langs de Nederlandse corridors met een bedrijfseconomisch optimaal niveau voor veiligheid en service, op basis van Europese normering. Aandachtspunt hierbij is de geografische spreiding van de truckparkings waardoor vraag en aanbod op zowel de Oost als de Zuidoost corridor in evenwicht wordt gebracht. ❖ een Handhavingsplan uit te werken en te accorderen met daarin expliciet aandacht voor functies, taken en rollen van partijen zoals gemeenten, provincies, Inspectie Leefomgeving en Transport, ministerie JenV, Politie en Rijkswaterstaat. Op basis van het Handhavingsplan kunnen pilots gestart worden, voorzien van een financieringsvoorstel voor zowel aansturing als (gemeentelijke) uitvoering. ❖ het realiseren van een toegankelijk platform met digitale statische en dynamische informatie over vrije en bezette truckparkeerplaatsen en faciliteiten. Daarnaast wordt afgesproken: ❖ de synergie tussen truckparking, clean energy hubs en logistieke ontkoppelpunten te bevorderen; ❖ de kansen op gebied van duurzaamheid en klimaatgunstige maatregelen te inventariseren; ❖ te monitoren hoe landelijk om te gaan met de praktische gevolgen van het nieuwe Europese mobiliteitspakket en het niet mogen overnachten in de cabine bij 45 uurs rust. Dit omdat het effect kan hebben op de veiligheid en doorstroming; ❖ de grensoverschrijdende samenwerking met Noordrijn-Westfalen en Vlaanderen voort te zetten. In het kader van de uitvoering in 2021 wordt afgesproken dat: ❖ de afspraken uit 2018 met een jaar worden verlengd: provincies Gelderland, Noord-Brabant, Limburg en Zuid-Holland dragen ieder € 25.000 euro bij en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat € 100.000 euro. ❖ het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in aanvulling hierop bijdraagt aan handhavingspilots, mits gemeenten voor voldoende capaciteit zorgen voor de uitvoering van deze pilots. ❖ corridorpartijen alert blijven op het benutten van relevante ontwikkelingen en onderling afspraken kunnen maken over benodigde financiering.
5.	**740 meter-treinen** De corridorpartijen spreken af: ❖ De (infra-) maatregelen die noodzakelijk zijn om aan de TEN-T eisen op de corridors Oost en Zuidoost te kunnen voldoen nader te verkennen, prioriteren en faseren, zodat de internationale bereikbaarheid van goederen over het spoor voor Nederland verbetert. ❖ Voor de corridor Rotterdam-Venlo stelt het Rijk € 1 miljoen beschikbaar voor deze verkenning. ❖ Voor de corridor Rotterdam-Bad-Bentheim en de studie Goederen Oost NL stelt het Rijk € 2 miljoen beschikbaar. ❖ Dit sluit aan bij de pragmatische en gefaseerde aanpak die zoveel als mogelijk aansluit op de marktbehoefte en waarmee stapsgewijs en kosteneffectief het rijden met treinen van 740 meter lengte wordt gefaciliteerd, zo mogelijk op langere termijn op basis van een programma in het MIRT.
6.	**Spoorgoederenknooppunt Venlo** ❖ In opdracht van het Rijk, ontwikkelt ProRail in samenwerking met provincie Limburg en gemeente Venlo een integrale aanpak voor het spoor, waar binnen de verschillende projecten in Venlo elkaar versterken. Rijk, Provincie Limburg en de gemeente Venlo stellen capaciteit beschikbaar. Dit gebeurt mede op basis van reeds verrichte uitwerkingen en toezeggingen en met het oog op implementatie met bijbehorende financiering van maatregelen de komende jaren. ❖ 50 procent bijdrage van de Europese Commissie voor de studie is reeds toegezegd. IenW stelt de andere 50 procent, te weten € 3,98 miljoen, beschikbaar. Hiermee wordt invulling gegeven aan de aankondiging aan de Tweede Kamer om met een integraal plan van aanpak voor Venlo te starten.

7.	**Buisleidingen** ❖ Corridorpartijen onderkennen het belang van buisleidingen voor de corridordoelstellingen ten aanzien van modal shift, klimaat en economie en versterken de strategische positie van de Nederlandse industrie en de Haven Rotterdam en de verbindingen met het Ruhrgebied. ❖ Corridorpartijen zien verder kansen bij de inzet van buisleidingen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen, waardoor de problemen van risico overschrijdingen op het spoor (Basisnet) verminderen. ❖ Corridorpartijen zijn daarom een haalbaarheidsonderzoek gestart, samen met het bedrijfsleven, naar een buisleidingtracé Rotterdam-Chemelot(-Duitsland). ❖ Op basis van een positieve uitkomst van dit haalbaarheidsonderzoek worden op initiatief van en in samenwerking met het bedrijfsleven verdere concrete vervolgstappen uitgewerkt en gerealiseerd. De samenwerking met Nordrhein Westfalen wordt hierbij nadrukkelijk opgezocht. Hierin zal ook verkend worden welke fondsen hiervoor kunnen worden aangewend.
8.	**Kademuren** ❖ Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat stelt een Regeling Kademuren op voor een periode van 5 jaar van € 10 miljoen totaal. Naast de Rijksbijdrage wordt in deze regeling eenzelfde bijdrage van de decentrale overheden vereist waardoor er feitelijk sprake is van een verdubbeling van de financiële ondersteuning. ❖ De inzet is om de komende vijf jaar jaarlijkse tranches af te spreken die kunnen worden gebruikt om kansrijke binnenvaartinitiatieven in te dienen. ❖ Provinciale Corridorpartijen worden hierdoor gestimuleerd om de komende jaren samen met private partijen goede binnenvaartinitiatieven op te stellen die voor aanzienlijke modal shift van weg naar water moeten zorgen. ❖ Doelstelling is om de eerste projectaanvragen in 2021 te honoreren nadat de regeling allereerst is gepubliceerd in de Staatscourant (na voorjaarsnota).
9.	**Last mile spoor** ❖ Alle door ProRail, overige corridorpartijen en vertegenwoordigers van bovengemiddelde knooppunten geïnventariseerde Last Mile Spoor-maatregelen in de knooppunten op de goederenvervoercorridors worden opgenomen in de (langere termijn) Toekomstagenda van het Programma. Verdere uitwerking is nodig om tot gezamenlijke concrete besluiten te kunnen komen de komende jaren. In de uitwerking wordt gekeken naar nut en noodzaak in relatie tot de programmadoelstellingen.
10.	**Afslag 38 A15 bij Nijmegen** ❖ Provincie Gelderland en de gemeenten Overbetuwe en Nijmegen stellen gezamenlijk € 23,6 miljoen beschikbaar voor de aanpassing afslag 38 Elst op de A15. In het BO MIRT 2019 is afgesproken dat het Rijk € 5,25 miljoen euro (incl. btw) beschikbaar stelt voor de vervanging van het viaduct bij Elst.
11.	**Ruimtelijk-economische sturing bedrijventerreinen** ❖ In de NOVI heeft het kabinet aangegeven op landelijk niveau samen met de Provincies meer te willen sturen op bedrijventerreinen en de vestiging van (grootschalige) logistiek. De eerste stap is het uitvoeren van een inventarisatie naar vraag en aanbod van bedrijventerreinen en instrumentarium en beleid van 8 provincies. Aan de hand van de uitkomsten van de inventarisatie zal met de regio beoordeeld worden of meer gemeenschappelijke sturing op bedrijventerreinen wenselijk is. De brede werkgroep Clustering van grote bedrijfsvestigingen zal het inventariserende onderzoek begeleiden en eventuele vervolgstappen voorstellen. ❖ Uitwerken van de andere belangrijke onderdelen van deze pijler 3 van de Toekomstagenda Goederenvervoercorridor: • een betere benutting van het economisch potentieel van de goederenvervoercorridors en de knooppunten • het zoeken van balans tussen goederenvervoer en economisch verdienpotentieel en de kwaliteit van de leefomgeving in de goederenvervoercorridors • uitwerken van een gezamenlijke aanpak voor de verwachte groei van het spoorgoederenvervoer in relatie tot verstedelijking langs het spoor • uitwerken van een gezamenlijke aanpak voor ruimtelijke vraagstukken rondom verstedelijking en watergebonden bedrijvigheid aan de binnenwateren.

12.	**Railterminal Gelderland in knooppunt Nijmegen** ❖ Provincie Gelderland stelt € 20,5 miljoen extra beschikbaar voor onder andere de verdere verduurzaming van de Railterminal Gelderland door realisatie Zeilend binnenkomen, dit voorkomt rangeren met diesellocomotieven en zorgt voor een lagere uitstoot van de RTG, compensatie stikstofuitstoot en verbetering bereikbaarheid van de railterminal. ❖ In het BO MIRT 2018 is afgesproken dat het Rijk € 12 miljoen bijdraagt aan de spooraansluiting van de RTG op de Betuweroute. In 2020 heeft het Rijk per brief nader aangegeven onder welke condities deze bijdrage geleverd zal worden.
13.	**Clean Energy Hubs** ❖ Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat stelt € 500.000 beschikbaar voor haalbaarheidsonderzoeken voor het versnellen van de planvorming en realisatiefase van Clean Energy Hubs voor wegtransport en binnenvaart. ❖ Daarnaast dragen de provincies en het havenbedrijf Rotterdam conform de BO MIRT afspraak uit 2019 ook reeds bij in de financiering van het project Clean Energy Hubs in 2021. In 2021 bedraagt dit € 25.000 voor de provincies Gelderland, Noord-Brabant, Zuid-Holland, Limburg en het havenbedrijf Rotterdam. De provincies Zeeland, Utrecht, Overijssel en Flevoland hebben ook toegezegd bij te dragen. ❖ Partijen binnen de Clean Energy Hubs onderzoeken de mogelijkheid om een projectvoorstel te ontwikkelen dat aanspraak zou kunnen maken op financiering vanuit Europese middelen en te verkennen wat dit aan budget en capaciteit van de deelnemende partijen vraagt. ❖ Afgesproken wordt dat provinciale deelnemers aan het platform Clean Energy Hubs hun beleidsinstrumenten (juridisch, financieel, communicatief) gezamenlijk inzetten om de realisatie van een landelijk netwerk van Clean Energy Hubs te versnellen en te stimuleren.
14.	**Modal Shift** ❖ Rijk en provincies onderschrijven gezamenlijk het belang van het realiseren van een modal shift in het goederenvervoer en gaan de samenwerking aan bij de versterking van de modal shift. ❖ Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ontwikkelt een stimuleringsregeling voor modal shift in het goederenvervoer van weg naar water en stelt in 2021 een budget van € 40 miljoen beschikbaar. Dit budget wordt in 4 jaarlijkse tranches van elk € 10 miljoen beschikbaar gesteld. ❖ Ter invulling van de benodigde inzet van logistieke makelaars voor de modal shift nemen de provincies hierbij de volgende stappen: • Provincie Gelderland breidt de inzet van modal shift makelaars, op basis van praktijkervaringen, uit naar een totaal van 3 werkdagen. De modal shift makelaar(s) zetten zich in op de modal shift van weg naar water en spoor. Daarnaast wordt in een later stadium geëvalueerd of meer extra capaciteit nodig is. • Met inzet van logistieke makelaars vanuit het LIOF en Zuid-Limburg Bereikbaar (inclusief invulling bestaande vacature) organiseert de provincie Limburg de regionale logistieke makelaarsfunctie ten behoeve van het indienen van projecten binnen de modal shift regeling. • Vanuit de door de provincie Noord-Brabant medegefinancierde LCB en MCA Brabant zullen in totaal voor 3 dagen per week logistieke makelaars beschikbaar zijn. Zij worden daarbij op projectbasis ondersteund door zo'n 30 studenten HBO-logistiek. • Provincie Zuid-Holland heeft daarbij in BO MIRT 2019 toegezegd € 50.000 per jaar in te zetten voor de ontwikkeling van de logistieke makelaarsfunctie en verhoogt dit bedrag tot € 80.000 voor de looptijd van de stimuleringsregeling (2021-2024). ❖ Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zet zich in voor de versterking van de landelijke coördinatie en sturing op de regionale logistieke makelaarsfunctie voor de modal shift van weg naar water en spoor. De Topsector Logistiek wordt gevraagd in het kader van de uitvoering van de regeling een coördinatiepunt voor deze logistiek makelaarsfunctie in te richten. ❖ Medio 2021 zal de regionale logistieke makelaarsfunctie worden geëvalueerd. Indien nodig zullen daarbij aanvullende voorstellen voor besluiten ter invulling van de makelaarsfunctie worden voorgelegd aan het BO MIRT Goederenvervoercorridors eind 2021.

15.	**Walstroom** ❖ Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gaat in heel Nederland de uitrol, beheer en onderhoud van walstroom op alle Rijksligplaatsen voor de binnenvaart realiseren. ❖ Corridorpartijen stimuleren in hun gebied de uitrol van walstroom op overnachtingsligplaatsen en in binnenhavens, zeker op de TEN-T corridors.
16.	**Zero Emissie Scheepvaart** ❖ Corridorpartijen spreken af zero-emissie binnenvaart te ondersteunen door de aanleg van laadinfrastructuur voor accu- en/of waterstofcontainers voor de binnenvaart te stimuleren, waarbij het streven is te starten met één à twee laadpunten per provincie. ❖ Hiertoe onderzoeken de gezamenlijke corridorprovincies op korte termijn op welke locaties langs de corridors Zuidoost en Oost, en op welke manier, open-access laadinfrastructuur gerealiseerd kan worden. Hierbij zijn partijen zich ervan bewust dat provincies wellicht andere locaties in beeld hebben dan het bedrijf ZES voor ogen heeft (gezien regionale ontwikkelingen die bij ZES niet bekend zijn). Locatiekeuze en invulling van het concept zal worden afgestemd met initiatieven rondom Clean Energy Hubs. ❖ Om verdere opschaling van de elektrificatie van binnenvaart mogelijk te maken, gaan corridorpartijen voor de (midden)langere termijn, middels de actie publiek-private financiering, op zoek naar nieuwe manieren van financiering van maatschappelijke opgaven, samen met de kapitaalmarkt.
17.	**Digitalisering** ❖ De corridorpartners besluiten tot oprichting van een werkgroep digitalisering. Samenstelling: het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (actietrekker), Rijkswaterstaat, Havenbedrijf Rotterdam, Topsector Logistiek, Limburg, BISCI (Brightlands Institute of Supply Chain Innovations), SmartwayZ.NL (namens Noord-Brabant), Zuid-Holland en Gelderland. ❖ Zij maken in afstemming met de Topsector Logistiek – een actiegericht plan van aanpak voor (samenhangende) digitalisering van de verschillende modaliteiten op de goederencorridors o.b.v. inventarisatie van alle lopende initiatieven en gericht op de 4 opgaven uit de Toekomstagenda, te weten a) verbinden van datastrategieën, b) digitale infrastructuur en data over de fysieke netwerken, c) ruimte voor testen en d) creëren van voorwaarden voor toepassingen, en leveren dit op in het voorjaar van 2021. ❖ De corridorprovincies Limburg en Noord-Brabant stellen ieder € 40.000 per jaar beschikbaar voor de komende drie jaar. De corridorprovincie Gelderland stelt € 40.000 beschikbaar voor 2021. In 2021 besluit Gelderland over de jaren 2022 en 2023. Het ministerie van IenW zal € 360.000 beschikbaar stellen voor de komende drie jaar. Het Havenbedrijf Rotterdam zal op inhoud en met projectfinanciering (digitalisering spoor) een bijdrage leveren. Ook de provincie Zuid-Holland zal op inhoud en daar waar mogelijk met projectfinanciering een bijdrage leveren. ❖ Als eerste stap wordt de 'digitalisering van spoor' uitgewerkt en geïmplementeerd op basis van het concrete initiatief 'de (digitale) basis op orde. IenW en HbR spreken de intentie uit om elk een reservering te maken van € 1 miljoen voor de uitwerking en implementatie van 'digitalisering van spoor', op basis van een goedgekeurde businesscase. ProRail wordt inhoudelijk betrokken in de uitwerking.
18.	**Publiek-private financiering** ❖ Corridorpartijen besluiten een Investeringspanel Topcorridors op te richten waarin private consortia, maar ook overheden projecten kunnen inbrengen om met elkaar van gedachten te kunnen wisselen over gezamenlijke financiering. Dit panel komt twee keer per jaar bijeen. ❖ De corridorpartijen werken verder uit en concretiseren: de werkwijze van een Investeringspanel, de bekostigingssystematiek van de proceskosten, inclusief de wijze van inbrengen van businesscasus en de rollen van de verschillende deelnemers vanuit diverse partijen (waaronder provincies, Rijk, Invest NL, regionale ontwikkelingsmaatschappijen, EIB en banken).

19.	**Goederenvervoercorridor Zuid** ❖ Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat start samen met de corridorpartijen een MIRT-onderzoek naar een integrale corridoraanpak Zuid. Dit MIRT-onderzoek moet de haalbaarheid in kaart brengen van een 'light' corridoraanpak gericht op het versterken van de samenwerking binnen het goederenvervoer en de logistiek. Het eindrapport bij het MIRT-onderzoek bevat een voorstel voor een integraal corridorprogramma inclusief een bijbehorende uitvoeringsorganisatie en een bestuurlijke governance. Dat voorstel wordt eind 2021 voor besluitvorming aan het BO MIRT GVC voorgelegd. ❖ Het MIRT-onderzoek gaat in op de mogelijkheden die de corridor biedt bij het aanpakken van knelpunten en kansen voor een efficiënte, duurzame en digitaal ondersteund goederenvervoer en logistiek. In dit onderzoek worden uitkomsten van eerdere onderzoeken, waaronder het CRA-onderzoek en de Toekomstagenda, die passen bij deze logistieke doelen meegenomen. ❖ Het MIRT-onderzoek zal tevens agenderend zijn voor grotere infrastructurele projecten die bijdragen aan het opheffen van knelpunten en het verzilveren van kansen voor het goederenvervoer en de logistiek. De beoordeling van deze grote infrastructuurprojecten zal echter geen onderdeel uitmaken van een corridoraanpak maar bij de landsdelige MIRT-aanpak worden beoordeeld. Daarbij worden tevens de uitkomsten van de goederenvervoer gerelateerde bereikbaarheidsprogramma's en de resultaten van de NMCA 2021 meegenomen. ❖ Het MIRT-onderzoek gaat verder in op de mogelijkheden om met een corridoraanpak tot een nauwere aansluiting op en samenwerking met het bestaande corridorprogramma Oost en Zuidoost te komen. Het onderzoek zal ook ingaan op de mogelijkheden om de beproefde werkwijze en projecten vanuit het corridorprogramma over te nemen. ❖ Het MIRT-onderzoek wordt vanuit een gezamenlijk opdrachtgeverschap van IenW en de corridorpartijen opgestart. Hierbij neemt IenW de helft van de uitvoeringskosten en het penvoerderschap voor zijn rekening. De andere helft zal gelijkelijk verdeeld worden over de provincies, waarna provincies en havenbedrijven het provinciale deel onderling verdelen. Rekening houdend met de mogelijkheid om eerdere onderzoeken t.b.v. dit traject te benutten, worden de kosten voor het MIRT-onderzoek geraamd op maximaal € 400.000,-. ❖ Ten behoeve van het MIRT-onderzoek zal een stuurgroep ingericht worden waar provincies, havenbedrijven en het logistieke bedrijfsleven (in de vorm van verladers en vervoerders via de Topsector Logistiek) plaats in zullen nemen.