

Afsprakenlijst vervolg Bestuurlijke Overleggen MIRT 15 maart 2018

Vervolg-BO MIRT Zuidwest Nederland (programma Metropoolregio Rotterdam – Den Haag)

<p>1.</p>	<p>Pre-verkenningen 'Oeververbindingen Regio Rotterdam' en 'Schaalsprong Regionale Mobiliteit Central Innovation District-Binckhorst'</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio hebben de plannen van aanpak vastgesteld van de pre-verkenning 'Oeververbindingen Regio Rotterdam' en de pre-verkenning 'schaalsprong Regionale Mobiliteit Central Innovation District Haagse Regio', met als doelstelling de scope en financiering helder te krijgen en op grond daarvan in het MIRT-overleg in het najaar 2018 startbeslissingen voor MIRT-verkenningen te kunnen nemen. ❖ De werkzaamheden ten behoeve van de pre-verkenningen zijn er tevens op gericht dat na de Startbeslissing een versnelde afronding van de MIRT-verkenning mogelijk is. ❖ De pre-verkenningfase vindt plaats onder gezamenlijk opdrachtgeverschap van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, MRDH en de gemeenten Rotterdam en Den Haag.
<p>2.</p>	<p>Bekostiging</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio ontwikkelen, parallel aan de inhoudelijke uitwerking van de twee pre-verkenningen, een voorstel voor bekostiging en financiering van twee MIRT-verkenningen. ❖ In dat voorstel wordt duidelijk gemaakt op welke wijze kan worden voldaan aan de MIRT-spelregel "zicht op 75% bekostiging" bij het starten van een MIRT-verkenning, en hoe invulling kan worden gegeven aan de (financiële) wederkerigheid in het gebiedsprogramma. ❖ Tijdens het BO MIRT in het najaar 2018 kan dan een besluit worden genomen over voldoen aan "zicht op bekostiging" en het op basis daarvan kunnen starten van de MIRT-verkenningen. ❖ Bij het bekostigingsvoorstel worden de volgende punten uitgewerkt: <ul style="list-style-type: none"> ○ Invulling van wederkerigheid; ○ Grove inschatting van kosten en baten; ○ De omvang en wijze waarop Rijk en regio en eventueel derden bijdragen aan 75% bekostiging van de verkenningen; ○ Mogelijkheden van alternatieve vormen/innovatieve vormen van financiering; ○ Welke verdeelsleutel tussen Rijk en regio gehanteerd kunnen worden bij zicht op bekostiging; ○ Adaptief programmeren en de financiële gevolgen daarvan.
<p>3.</p>	<p>Werkplaats Metropolitaan OV, Ruimte en Duurzaamheid</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio stellen het plan van aanpak voor de werkplaats Metropolitaan OV, Ruimte en Duurzaamheid vast en geven opdracht de werkzaamheden ter hand te nemen zodat in de Programmaraad/BO MIRT najaar 2018 de eerste producten kunnen worden vastgesteld. ❖ Rijk en regio spreken af dat de werkplaats zal worden benut voor het onderzoeken van de voorwaarden en kansen voor een schaa sprong Metropolitaan OV in relatie tot de toekomstige verstedelijking en de economische ontwikkeling. ❖ Rijk en regio spreken af dat de werkplaats de daarbij behorende uitwerking van de uitvoeringsstappen oplevert. Hierbij zal een link worden gelegd met de aan de Tweede Kamer toegezegde brief over openbaar vervoer in stedelijke gebieden (17 januari 2018). ❖ Rijk en regio spreken af de afstemming tussen de werkplaats en het nationale Toekomstbeeld OV 2040 te borgen en eventuele dilemma's daarbij bespreekbaar te maken via de OV- en Spoortafel Zuidelijke Randstad (in aanwezigheid van bestuurlijke vertegenwoordiging van de verstedelijkingsalliantie) en de programmaraad. ❖ De regio draagt zorg voor de wisselwerking tussen voorstellen uit de Verstedelijkingsalliantie en voorstellen uit de werkplaats.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio spreken af het functioneren van de werkplaats na één jaar te evalueren. In de programmaraad van het voorjaar van 2019 wordt deze evaluatie besproken.
4.	<p>Korte termijn Aanpak (KTA)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio gaan gezamenlijk korte-termijn maatregelen voor 2019 uitwerken. ❖ Rijk en regio zullen aan de hand van concrete voorstellen naar ruimte zoeken in de begrotingen van Rijk en regio om maatregelen te financieren. ❖ Rijk en regio nemen in het BO MIRT in het najaar van 2018 een besluit over de korte-termijn maatregelen voor 2019.
5.	<p>Organisatie en sturing</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio besluiten het programma aan te sturen via het BO MIRT en een Programmaraad, en gezamenlijk een Programmteam op te richten dat de programmaliijnen verder uitwerkt en de besluitvorming in BO MIRT en Programmaraad voorbereidt. In het voorjaar van 2019 zal deze organisatie en sturing geëvalueerd worden.

Vervolg-BO MIRT Noordwest Nederland

1.	<p>Gebiedsgericht programma bereikbaarheid van, naar en in de MRA</p> <p><i>Algemeen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio stellen het programmaplan vast en starten het Gebiedsgerichte <i>Programma Bereikbaarheid van, naar en in de Metropoolregio Amsterdam</i>. ❖ Het doel is de concurrentiekracht van de MRA en Nederland verder te versterken door het aanpakken van bereikbaarheidsopgaven in samenhang met de verstedelijkingsopgave. ❖ De vijf hoofdopgaven zijn: versterken van economische concurrentiekracht van de MRA en Nederland, bereikbaar houden van de economische (REOS) toplocaties, accommoderen van de urgente woningbouwopgave (250.000 woningen tot 2040 in de MRA), organiseren van een goed functionerend daily urban system en het verbinden van ambities/opgaven op het vlak van smart mobility/innovatie, duurzame mobiliteit, gezondheid en energietransitie. ❖ Het programma heeft een looptijd van vier jaar, waarna het wordt geëvalueerd en een besluit kan worden genomen over voortzetting, bijstelling of beëindiging. ❖ Rijk en regio stellen een programmaraad aan als sturend gremium, bestaande uit 5 (of 6) MRA-bestuurders vanuit de bestaande MRA-platformen Mobiliteit, RO en Economie, en 3 Rijksdirecteuren vanuit de ministeries van IenW (Wegen en Verkeersveiligheid, OV en Spoor) en BZK (Ruimte en Wonen) als vaste deelnemers. Als de agenda er aanleiding toe geeft kunnen extra deelnemers worden uitgenodigd. ❖ Rijk en regio starten het programma met 4 programmalijnen. Met de 2 eerstgenoemde programmalijnen wordt invulling gegeven aan het programma vanuit de korte termijn; de 2 laatstgenoemde programmalijnen richten zich meer op de (middel)lange termijn. <ul style="list-style-type: none"> ○ Stedelijke Bereikbaarheid; ○ Slimme en Duurzame Mobiliteit. ○ Zuidwest Amsterdam/Schiphol; ○ Netwerken, ringen en stad. <p><i>Stedelijke Bereikbaarheid</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio starten een Actieprogramma Stedelijke Bereikbaarheid met als doel de groei van de woon-werk autopendel te beperken en huidige bereikbaarheidsknelpunten (o.a. NMCA) in stedelijk gebied op te lossen. De voortschrijdende inrichting van het Actieprogramma vindt plaats langs twee prioritaire thema's: raakvlakken tussen netwerken (stations en toe- afritten) en de verbetering van de nabijheid van de verstedelijkingsgebieden door bestaande netwerken te versterken (OV en fietsverbindingen). ❖ Rijk en regio starten (in 2018) met het uitvoeren van de eerste tranche van bereikbaarheidsmaatregelen, die onder meer verband houden met de Noord-Zuid-metrolijn, verbetering van de doorstroming op de A10, fietsparkeren bij NS-stations, knooppuntontwikkeling in Almere langs de SAAL-corridor en aansluiting van de gebiedsontwikkeling Sluisbuurt op bestaande mobiliteitsnetwerken. ❖ In het BO MIRT Noordwest Nederland van najaar 2018 zal worden gerapporteerd over de behaalde resultaten, de verdere ontwikkeling van stedelijke bereikbaarheid en over de voortschrijdende invulling van de programmalijn voor de periode 2019 – 2022 (inclusief financieringsafspraken). <p><i>Slimme en Duurzame Mobiliteit</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio starten een Actieprogramma Slimme en Duurzame Mobiliteit met als doel bij te dragen aan (de transitie naar) een slimmer en duurzamer mobiliteitssysteem. De inrichting van het Actieprogramma met concrete maatregelen vindt plaats langs de vijf prioritaire thema's: fiets, smart mobility, logistiek, duurzame mobiliteit en de werkgeversaanpak. Met publiek-private samenwerking. ❖ Rijk en regio voeren (in 2018) een pakket maatregelen uit, dat direct bijdraagt aan slimme en duurzame mobiliteit: Werkgeversinitiatief BREIKERS; Werkgeversaanpak
----	--

<p>Zuidas; IJmond Bereikbaar; Multimodale gebiedsaanpak Groot-Schiphol; Multimodale gebiedsaanpak Amsterdam Zuidoost; Goederenvervoer en Logistiek en Amsterdam Vaart.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio werken het Actieprogramma uit voor de periode 2019-2022 (inclusief financieringsafspraken) ter besluitvorming in het BO MIRT Noordwest Nederland van najaar 2018. <p><i>Zuidwest Amsterdam/Schiphol</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio voeren een MIRT-onderzoek uit naar de integrale bereikbaarheid van de zuidwestkant van Amsterdam vanaf 2030/2035 waarvan de opgave voor de Kerncorridor Schiphol Amsterdam Enter [NL] onderdeel uitmaakt. Het eindproduct van dit MIRT-onderzoek is een ontwikkelstrategie Zuidwest Amsterdam/Schiphol 2022-2040 met een adaptief stappenplan. Hierin wordt inzichtelijk gemaakt hoe het gebied zich verder ruimtelijk-economisch kan ontwikkelen tot internationale entree van Nederland (met hoogwaardige internationale woon-werkmilieus) en tegelijkertijd bereikbaar kan blijven richting de toekomst (van 2022 tot 2040). ❖ Doel is Schiphol en de zuidwestkant van Amsterdam nu en in de toekomst goed bereikbaar te houden voor alle modaliteiten en het gebied tussen Schiphol en Amsterdam-Zuid (binnen de zogenoemde kerncorridor Schiphol – Amsterdam) te ontwikkelen tot een hoogwaardig internationaal woon- en werkmilieu. ❖ Binnen het MIRT-onderzoek wordt de Royal Schiphol Group uitgenodigd mee te werken en wordt Schiphol betrokken bij de analyse en mogelijke oplossingsrichtingen. ❖ In het BO MIRT Noordwest Nederland van najaar 2018 worden aan de hand van kansrijke ontwikkelrichtingen richtinggevend afspraken gemaakt over de afronding van de ontwikkelstrategie en over de doorwerking in andere trajecten. Tijdens het BO MIRT Noordwest Nederland van najaar 2019 zal besluitvorming plaatsvinden over de te kiezen richting en vervolgacties. <p><i>Netwerken, ringen en de stad</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio werken de samenhangende keuzes uit op het snijvlak van mobiliteit en verstedelijking, die een gevolg zijn van de groei van de MRA. Hierbij ligt de focus op het functioneren van de wegen en spoor/metroringen rond Amsterdam; als 'draaischijf' voor de bereikbaarheid op nationaal, regionaal en lokaal niveau én als gebied waar grootschalige woningbouw en ruimtelijk-economische ontwikkeling plaatsvindt. Het eindproduct is een <i>Ontwikkelpad Verstedelijking en Bereikbaarheid MRA 2025-2040</i>, inclusief een adaptief stappenplan in 2019. ❖ Doel is gezamenlijk inzicht te verkrijgen als basis voor een effectieve aanpak van bereikbaarheidsknelpunten (o.a. NMCA) voor alle modaliteiten met samenhangende besluiten voor (systeem)keuzes op het vlak van verstedelijking en mobiliteit. De urgente woningbouwopgave van de MRA (250.000 woningen tot 2040) én het feit dat het verkeer en vervoersysteem rond Amsterdam aan zijn grenzen raakt maken deze samenhangende aanpak noodzakelijk. Het oplossen van deze urgente problematiek is van betekenis voor de gehele MRA. ❖ Bij de uitwerking worden marktpartijen en kennisinstellingen betrokken. ❖ In het BO MIRT Noordwest Nederland van najaar 2018 wordt geïnformeerd over de voortgang en worden eventuele besluiten c.q. vervolgacties geformuleerd. <p><i>Fiets</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio erkennen het belang van fietsen voor de bereikbaarheid van de MRA. Daarom wordt de fiets in de verschillende programmalijnen genoemd, zoals bij Stedelijke Bereikbaarheid in relatie tot 8 OV stations (parkeren). Maar ook bij de ontwikkelingen van Netwerken, Ringen en de Stad (routes). ❖ De regio stelt €56 miljoen beschikbaar voor fietsparkeren als onderdeel van de bijdrage aan stedelijke bereikbaarheid. De regio denkt €20 miljoen aan Rijksbijdrage nodig te hebben om alle plannen bij 8 OV hubs te verwezenlijken. ❖ De wens van de regio wordt meegenomen bij de landelijke afweging over de verdeling van de €100 miljoen beschikbaar voor de fiets, rond de zomer.

<p><i>Corridors:</i></p> <p><i>A9 Rottepolderplein</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het MIRT Onderzoek Noordwestkant Amsterdam (NOWA) heeft aangetoond, dat knelpunten in de A9 niet kunnen worden opgelost zonder te investeren in weginfrastructuur. In dat licht heeft de stuurgroep NOWA in het najaar van 2017, met deelnemers van Rijk en regio, aanbevolen een MIRT-verkenning te starten naar de A9 Rottepolderplein. Het Rottepolderplein is een van de oudste knooppunten van Nederland en het is ook een knelpunt uit de NMCA 2017. ❖ Rijk en regio besluiten: <ul style="list-style-type: none"> ○ In het voorjaar van 2018 een MIRT-verkenning te starten voor de ontvlechting van het Rottepolderplein (A9) in beide richtingen. Hiervoor wordt €30 miljoen gereserveerd uit het programmabudget. ○ De effecten van deze ontvlechting in kaart te brengen en te betrekken bij een toekomstige beslissing over het al dan niet starten van een MIRT verkenning naar een verbreding van de A9 Rottepolderplein-Wijkertunnel. <p><i>A27</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Uit het MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam (MOOA) komt naar voren dat een verbreding van de A27 tussen Almere en Eemnes een oplossend vermogen heeft op de A1 en A27. De verbreding van de A27 heeft ook een positief effect op Utrecht en omgeving. ❖ Rijk en regio gaan samen na in hoeverre een verbreding van de A27 bijdraagt aan de opgaven van het Gebiedsgerichte <i>Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA</i>. Daarbij wordt ook de regio Utrecht betrokken. ❖ De uitkomsten hiervan worden geagendeerd voor het BO MIRT Noordwest Nederland van najaar 2018. <p><i>A8/A9</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De regio heeft concrete plannen om de A8/A9 aan te leggen en wil dat deze aanleg wordt erkend als regionale bijdrage aan het Gebiedsgerichte <i>Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA</i>. Er is nu €111 miljoen geserveerd door de regio met de bereidheid dit bedrag verder op te hogen. Het Rijk ziet het voorsnog niet als bijdrage aan het programma, omdat er nog te weinig informatie is en wil dit in samenhang bezien met de programmaliijn Netwerken, ringen en de stad. ❖ Rijk en regio besluiten: <ul style="list-style-type: none"> ○ Los van het al dan niet erkennen van de A8/A9 als regionale bijdrage aan het Gebiedsgericht <i>Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA</i>, verleent het Rijk medewerking aan het te nemen Tracébesluit voor de aansluiting van de A8/A9 op de A9. ○ De regio toont aan hoe de aanleg van de A8/A9 zich verhoudt tot de hoofdogaven van het Gebiedsgericht <i>Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA</i>. ○ De regio toont aan wat het oplossend vermogen is van de A8/A9 voor de hoofdogave van het programma, de mate waarin het extra woningbouw faciliteert en de effecten van de A8/A9 op het hoofdwegennet (A8, A9 en A10). ○ Voor de zomer 2018 wordt door rijk en regio gezamenlijk besloten over het al dan niet opnemen van de A8/A9 in het programma en onder welke voorwaarden. <p><i>Bereikbaarheid Haarlemmermeer Bollenstreek/Duinpolderweg</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De regio heeft concrete plannen tot de ontwikkeling van de Duinpolderweg en steekt hier €140 miljoen in. Deze weg verbindt de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en Haarlemmermeer met de A4. Dit is belangrijk voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling van het gebied. In het MIRT-onderzoek 'Greenports en de samenwerking met de mainports' worden de verbindingen tussen de greenports onderling en de relatie met de mainport Schiphol als belangrijk aangegeven. Volgens de regio is het ook van belang voor de MRA. De regio wil daarom dat de Duinpolderweg wordt erkend als regionale bijdrage aan het gebiedsprogramma MRA. Het Rijk wil een duidelijk beeld van de effecten van de Duinpolderweg op de doorstroming op de A4, omdat dit het hoofdwegennet tussen Den-Haag/Rotterdam en Amsterdam Schiphol kan belemmeren. ❖ Rijk en regio besluiten:

	<ul style="list-style-type: none"> ○ De regio maakt inzichtelijk op welke wijze de woningbouw in de Haarlemmermeer en de Duin- en Bollenstreek bijdraagt aan de MRA brede opgave van 250.000 woningen. Daarbij wordt ook aangegeven wanneer de woningbouw gepleegd kan worden en de verkeerskundige afweging om te komen tot de aanleg van extra weginfrastructuur. ○ De regio brengt in kaart welk effect de aanleg van de Duinpolderweg heeft op het hoofdwegennet (in ieder geval de A4) en op welke wijze dit opgevangen kan worden. ○ Voor de zomer van 2018 wordt door rijk en regio gezamenlijk besloten over het al dan niet opnemen van de Bereikbaarheid Haarlemmermeer Bollenstreek/Duinpolderweg in het Gebiedsgericht <i>Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA</i> en onder welke voorwaarden. <p><i>Financiële wederkerigheid</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio zorgen voor een evenwichtige financiële inbreng vanaf de start van het programma. De budgetten die op dit moment voor het programma beschikbaar zijn, betreffen: inbreng Rijk van €200 miljoen (vanuit het Infrastructuurfonds; 2029-2030; wegen) en €9 miljoen voor de programmalijn Slimme en Duurzame Mobiliteit. De MRA heeft €160 miljoen voor maatregelen op de korte en middellange termijn binnen de programmalijn Stedelijke Bereikbaarheid beschikbaar gesteld en €9 miljoen voor de programmalijn Slimme en Duurzame Mobiliteit. ❖ Rijk en regio erkennen, dat de mobiliteitsopgaven die voortkomen uit de verstedelijking en die behandeld worden in dit programma een scope hebben tot ongeveer 2040. De financiële opgave is ook groter dan het geld dat bij de verschillende overheden is gereserveerd. ❖ Regio en Rijk spreken de bestuurlijke wil uit zich te verbinden aan financiering van de grote mobiliteitsopgaven na 2030, zonder daarover nu bedragen af te spreken. Oplossend vermogen van knelpunten en wederkerigheid van de financiering staat centraal bij de keuze voor de verschillende varianten. Er wordt ook gekeken naar andere financieringsmodellen en mogelijke investeringen van marktpartijen en institutionele beleggers. ❖ Het Rijk nodigt de regio uit om mee te denken over de spelregels van het nieuw te vormen Mobiliteitsfonds. Dit komt bij het BO MIRT Noordwest Nederland van 2018 aan de orde.
<p>2.</p>	<p>Infrastructurele keuzes in het spoornetwerk Amsterdam tot ca. 2030</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De partijen die op 15 maart bijeen waren in het BO MIRT constateren op basis van de beschikbare informatie een duidelijke samenhang tussen de nationale en internationale OV-opgave en de mogelijkheden die een vijfde en zesde spoor op Amsterdam Zuid biedt, in combinatie met een verbouwing van Amsterdam Centraal. Wel hebben partijen behoefte aan aanvullende informatie over de effecten van verschillende opties voor de reiziger. ❖ Partijen spreken af om in een volgend BO MIRT nader te overleggen. Een investeringsbeslissing wordt nu niet genomen.