

Memo

Onderwerp

Resultaat BO-MIRT 12 oktober 2016

Datum

13 oktober 2016

Documentnummer

Aan

Provinciale Staten

Van

C.M. Nauta

Telefoon

0610898116

Bijlagen

2

Email

cnauta@brabant.nl

Geachte leden van Provinciale Staten,

Graag informeer ik uw Staten met deze memo over de uitkomsten van het BO-MIRT landsdeel Zuid (Noord-Brabant en Limburg) overleg, dat ik gisteren samen met gedeputeerde van den Hout en enkele collega-bestuurders voerde met minister Schultz van Haegen en staatssecretaris Dijkema. De belangrijkste onderwerpen tijdens het jaarlijkse overleg met de bewindsvoerders waren de Robuuste Brabantroute, Deltaprogramma Maas, Adaptief programma Brainport City, Ruimtelijk-economische adaptieve agenda West-Brabant en Hart van Brabant en de grensoverschrijdende treinverbindingen.

Waardering voor proces

Minister Schultz van Haegen sprak waardering uit voor het integrale proces en het verbinden van kansen over de Robuuste Brabantroute, Deltaprogramma Maas, de ruimtelijk-economische adaptieve agenda West-Brabant en Hart van Brabant en het SmartwayZ.NL programma dat inmiddels volop loopt.

Robuuste Brabantroute

Vorige week zijn via een persbericht over de Robuuste Brabantroute de belangrijkste elementen van de afspraken tussen Rijk en regio naar buiten gebracht. In dit BO-MIRT zijn de precieze afspraken in een overeenkomst vastgelegd. Voor zover provinciale financiële middelen ingezet moeten worden, zullen daarvoor nog concrete voorstellen aan uw Staten worden voorgelegd.

Rijk en de provincies Noord-Brabant en Limburg zijn het eens over de samenstelling van een integraal maatregelpakket dat bijdraagt aan een Robuuste Brabantroute, inclusief benodigde investeringen om het veiligheidsrisico, de omgevingshinder (geluid- en trillingen) en de barrièrewerking van overwegen terug te dringen. De gedetailleerde afspraken en uitwerking van het maatregelenpakket is opgenomen in bijlage 1.

Deltaprogramma Maas

De minister heeft in januari 2015 aan de Stuurgroep Deltaprogramma Maas gevraagd rivierverruimende maatregelen uit te werken, voor de meerkosten is een

budget van 200 mln beschikbaar voor de Rijntakken en Maas samen. Hiertoe zijn in de afgelopen twee jaar maatregelen onderzocht en uitgewerkt in de vorm van koploperprojecten en systeemherstelmaatregelen. In dit BO-MIRT is het volgende maatregelenpakket afgesproken.

Datum

13 oktober 2016

Documentnummer

Rijk en regio gaan starten met drie MIRT-verkenningen voor Venlo, Ravenstein-Lith (initiatiefnemer Waterschap Aa en Maas) en Oeffelt/Vortum (initiatiefnemer Provincie Noord-Brabant) en met twee MIRT-onderzoeken voor het Maasoeverpark Den Bosch (initiatiefnemer gemeente 's-Hertogenbosch) en de systeemmaatregel Lob van Gennep (trekker regionale partijen). Rijk en regio gaan ook de systeemmaatregelen bij Thorn, Baarlo, Venlo-Velden, Arcen, Well meenemen in de HWBP-verkenningen (initiatiefnemer Waterschap Peel en Maasvallei). Het MIRT-onderzoek Maastricht (initiatiefnemer is de gemeente Maastricht) het regionaal onderzoek Waterfront Ravenstein wordt voortgezet.

Er is overeenstemming over de financiering van de maatregelen door regio-partijen, het Ministerie van IenM en vanuit het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Er is in deze fase een financieel tekort van €23,5 mln. In de verkenningfase zullen alle genoemde projecten verder worden uitgewerkt, inclusief een nadere uitwerking van de kostenraming. Indien een tekort blijft bestaan op het pakket van maatregelen, dan zal door Rijk en regio gezamenlijk bekeken worden hoe dit tekort kan worden gedicht (kostenbesparing, scope-aanpassing of aanvullende financiële bijdrage) en of er nader geprioriteerd dient te worden in projecten.

Adaptief programma Brainport City

In navolging van de bestuurlijke intentieverklaring 'Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie' (REOS) gaan Rijk en regionale partijen binnen het adaptieve programma Brainport City in 2017 de opgave Brainport Hub (stationsomgeving en binnenstad Eindhoven) verder uitwerken. Als onderdeel van het totaalpakket van de opgave Brainport Hub heeft de gemeente Eindhoven de ambitie de fietsenstalling aan de noordzijde van het station Eindhoven mogelijk te maken. Daarnaast geeft de regio (provincie Noord-Brabant en Eindhoven) een impuls aan de groeistrategie voor het multimodaal transferpunt Eindhoven Acht (inclusief sprinterstation), door te starten met een integrale haalbaarheidsstudie. Afstemming vindt plaats in het adaptief programma Brainport City, waarin het Rijk participeert. De uitkomsten van de haalbaarheidsstudie worden geagendeerd in het BO-MIRT 2017. Onder regie van de gemeente Eindhoven zal een plan van aanpak worden opgesteld voor de programmaorganisatie van de samenwerkende partijen, belast met de uitvoering van o.a. de opgave Brainport Hub en de monitoring/herijking van het totale adaptieve programma. Dit plan van aanpak wordt eind 2016/begin 2017 ter besluitvorming aan de Stuurgroep Brainport City voorgelegd.

Ruimtelijk-economische adaptieve agenda West-Brabant en Hart van Brabant

Rijk en regio stemmen in met de inhoudelijke richting en aanpak om te komen tot een ruimtelijk-economische agenda (die in het voorjaar 2017 gereed is) met de uitwerking van de ambities ten aanzien van logistiek, smart industry, circulaire economie en leisure. Wij hanteren daarbij een aanpak gericht op het versterken van de innovatiekracht door crossovers tussen topsectoren, het versterken van de

vestigingskracht - 'aantrekkelijk- bereikbaar-concurrerend' - en het versterken van de organisatiekracht.

De doelen in deze adaptieve agenda zijn gericht op het profileren en het toekomstbestendig ontwikkelen en faciliteren van de economisch sterke clusters en stuwende sectoren. Het beoogde proces is gezamenlijk met de triple helix partners. Uiteraard gebeurt dit in synergie met andere lopende (rijks-, provinciale en regionale) trajecten (zoals omgevingsvisies en REOS). Rijk en regio spreken af de agenda in 2017 tijdens het BO MIRT 2017 te bespreken.

Datum

13 oktober 2016

Documentnummer

Grensoverschrijdende treinverbindingen

Over de grensoverschrijdende treinverbindingen hebben Rijk en Brabant en Limburg van gedachten gewisseld. Het ministerie van IenM, de provincie Noord-Brabant en de provincie Limburg werken nauw samen om de grensoverschrijdende spoorverbindingen tussen Nederland, België en Duitsland te verbeteren. De internationale verbindingen waaraan gewerkt wordt, zijn te beschouwen als 'ontbrekende schakels' in één groot Europees netwerk. Met het aanbrengen van de schakels wordt Nederland niet alleen verbonden met de regio's net over de grens, maar meteen met een groter Europees gebied en wordt aansluiting gezocht bij het bestaande Europese HSL netwerk. Elke schakel betreft een relatief kort stuk spoor dat aangelegd, verbeterd of geëlektrificeerd moet worden om goed benut te kunnen worden. Het streven is om snelle treinverbindingen te realiseren tussen:

- (Den Haag – Rotterdam -) Eindhoven - Venlo – Mönchengladbach – Düsseldorf;
- Eindhoven - Heerlen - Aachen – Köln;
- Maastricht - Luik – (Leuven - Brussel);
- Antwerpen – Roosendaal.

Er is vanuit het ministerie in diverse bestuurlijke gesprekken met Duitsland en België aandacht gevestigd op het belang van deze internationale verbindingen. Daarnaast is in het BO-MIRT het ongenoegen uitgesproken over de verdere vertraging van de Benelux-plus Amsterdam-Rotterdam-Breda-Antwerpen-Brussel die via de HSL gaat rijden.

Diverse overige punten

Naast bovengenoemde issues stond een aantal hamerpunten op de agenda van het BO-MIRT. Deze hamerpunten zijn opgenomen in de Tweede Kamerbrief die als bijlage 2 integraal is toegevoegd.

Ik heb mijn ongenoegen uitgesproken over het plotseling uit gebruik nemen van de Merwedeburg voor vrachtverkeer en OV. Ik heb om urgentie gevraagd bij de minister om RWS in hoog tempo tot een adequate oplossing voor de korte en de lange termijn te laten komen. Ik heb aangegeven dat wij de situatie nu monitoren en graag op een later moment over het ontstaan en de wijze van afhandeling van deze situatie met het ministerie in gesprek willen.

Vervolgproces

Als provinciebestuurder kijk ik met tevredenheid terug op het proces en de afspraken die we als regio met het Rijk hebben kunnen maken. We hebben een gedeelde ambitie en gaan op een nieuwe manier samenwerken waarbij we en concrete knelpunten aanpakken. Dankzij de inbreng van velen zijn we erin geslaagd gebruik te maken van het momentum en nemen we een belangrijke stap om Brabant bereikbaar, leefbaar en veilig te maken.

Datum

13 oktober 2016

Documentnummer

Met vriendelijke groet,



Christophe van der Maat,
Gedeputeerde Mobiliteit en Samenwerking

Bijlage 1 Robuuste Brabantroute

Bijlage 2 Tweede Kamerbrief & afsprakenlijst bestuurlijk overleg MIRT

Bijlage 1 **Maatregelenpakket Robuuste Brabantroute**

Onderstaande afspraken zijn door de provincie Noord-Brabant gemaakt met het ministerie van IenM, ProRail en de aanliggende gemeenten. Deze tekst is ook in deze vorm als bijlage bij de BO-MIRT stukken gevoegd.

De volgende afkortingen zijn in onderstaande gebruikt:

ATB vv=automatische trein beïnvloeding verbeterde versie

BOV=beheer, onderhoud en vervanging

LVO=landelijk verbeterprogramma overwegen

MJPG=meerjarenprogramma geluidssanering

PHS=programma hoogfrequent spoor

Aanleiding

- Aanleg van de Duitse aansluiting Betuweroute leidt tot toename goederenvervoer over Brabantroute (2016-2024);
- Mogelijke groei goederenvervoer door sterke ontwikkeling van logistieke knooppunten Moerdijk, Tilburg en Venlo;
- Intensivering van geluid, trillingen, veiligheidsrisico's en barrièrewerking;
- Overschrijding van plafonds Basisnet Spoor;
- Tegelijkertijd hebben rijk en regio belang bij (internationaal) personen- en goederenvervoer over de Brabantroute.

De provincies Noord-Brabant en Limburg willen - samen met de aanliggende gemeenten - een veilige, slimme en duurzame afwikkeling van het spoorvervoer over de Brabantroute van Moerdijk tot Venlo, met minimale hinder voor de omgeving en gecombineerd met groei van het personenverkeer en het optimaal faciliteren van het regio-gebonden goederenvervoer. Uitgangspunt blijft dat gevaarlijke stoffen zo veel mogelijk via de Betuweroute worden afgewikkeld.

Ook de Tweede Kamer roept unaniem de Staatssecretaris op bij motie 29984, nr. 675 om met regio in overleg te gaan over een samenhangende aanpak om veiligheid en leefbaarheid voor omwonenden te verhogen alsmede het versnellen van bestaande plannen en programma's op de omleidingsroutes.

Hiertoe hebben de provincies samen met Rijk, ProRail en gemeenten in 2016 aan een integraal pakket aan maatregelen gewerkt om:

- het veiligheidsrisico terug te dringen;
- de omgevingshinder (geluid- en trillingen) zoveel mogelijk te beperken;
- de barrièrewerking van overwegen terug te dringen.

Door bestaande ontwikkelingen en programma's te koppelen en/of te versnellen en aanvullende afspraken te maken.

Rijk, provincies, gemeenten en ProRail dragen bij aan de samenstelling van dit pakket, inclusief benodigde investeringen. Daarbij is gekeken naar de budgetten van de bestaande programma's, de mogelijkheden van het reguliere beheerbudget van ProRail en budgetten van provincie en gemeenten.

Maatregelenpakket Robuuste Brabantroute

Het maatregelenpakket richt zich op zeven hoofdpogaven waar afspraken over zijn gemaakt. Het betreft:

1. verminderen veiligheidsrisico's

- ATB vv, categorie 1 en 2 wordt op de hele Brabantroute aangebracht;
- ProRail voert in opdracht van IenM een ATB-vv programma uit waarbij seinen op de Brabantroute en de "A2" corridor worden voorzien van ATB-vv. Dit betreft 400 aanvullende ATB-Vv-seinen. Op de A2 is dit ingegeven door de frequentieverhoging. Voor de Brabantroute is dit o.a. ten gevolge de omleidingsroute derde spoor Duitsland. ProRail heeft in de aanbesteding van de werkzaamheden prioriteit gesteld aan de maatregelen op de Brabantroute. De voorbereidingen van de realisatie zijn gestart;
- Het betreft:
 - (Zwijndrecht)
 - Lage Zwaluwe
 - Breda
 - Gilze en Rijen
 - Tilburg
 - Boxtel
 - Acht
 - Eindhoven
 - Helmond
 - Horst
 - Venlo
- Alle resterende seinen categorie 1 en 2 zijn uiterlijk in 2017 voorzien van ATB vv. De exacte planning per locatie volgt op korte termijn en zal worden gecommuniceerd;
- Met de aanleg van ATB vv is ca. € 4 mln gemoeid, dekking vanuit de Rijksbegroting (BOV en PHS);
- Sanering wissels is onderdeel van de afspraken Gilze en Rijen (zie 4) en Tilburg (zie 5).

2. versnelde aanpak geluidshinder

- Op de Brabantroute worden als extra no regret maatregel raildempers aangelegd. Deze versnelde aanleg loopt vooruit op de sanering in het kader van MJPG, waardoor op korte termijn de geluidemissie met ca. 3 dB kan worden gereduceerd;
- De exacte locaties volgen op korte termijn. Rijk en regio hebben in september 2016 de zoekgebieden gedeeld en van daaruit worden de concrete locaties bepaald;
- De aanleg van de raildempers op de Brabantroute is uiterlijk in 2019 (en zoveel eerder als mogelijk) gerealiseerd;
- Met de realisatie van de raildempers zijn enkele miljoenen gemoeid, dekking vanuit de Rijksbegroting (MJPG);
- Problematiek Eindhoven/Hofstraat is een versneld proces in het kader van het MJPG. De situatie in Hofstraat wordt vanwege de unieke omstandigheden naar voren gehaald. Inpassing van maatregelen wordt door IenM en ProRail

afgestemd met de gemeente Eindhoven.

- Voor de geluidshinder HSL-Zuid in de gemeente Moerdijk (Zevenbergschen Hoek) is het proces gestart waarin ProRail en gemeente passende en kosteneffectieve maatregelen binnen het beschikbare budget van € 1 mln gaan bepalen. Inzet IenM/ProRail is hier op afzienbare termijn concrete stappen te zetten en tot besluitvorming te komen.
- Uitkomsten pilot minischermen Hilversum worden in de eerste helft 2017 verwacht. Op basis van resultaten wordt bepaald waar kansen voor de Brabantroute liggen.

3. aanpak trillinghinder

- Het Rijk en ProRail erkennen dat trillingshinder naast het spoor een serieus probleem is. Rijk, ProRail en provincies onderkennen dat passende oplossingen niet altijd voor handen zijn, omdat normen ontbreken, lokale situaties sterk kunnen verschillen, er onduidelijkheid is over (kosten)effectiviteit van maatregelen. Daarom zijn de volgende afspraken gemaakt om meer inzicht te krijgen in de problematiek en mogelijke oplossingen.
 - IenM/ProRail zijn in augustus 2016 de pilot gedifferentieerd rijden gestart op twee locaties op de Brabantroute (nabij Moerdijkbrug en Tilburg) om kennis op te doen over effecten rijnsnelheid op trillinghinder. Vooralsnog worden de trillingmetingen aan de normale treinenloop uitgevoerd, mogelijk wordt na verloop van tijd aan vervoerders gevraagd om de meetposten langzamer te passeren om een volledige dataset te verkrijgen. De uitkomsten vormen input voor nader te ontwikkelen beleid ten aanzien van trillingen. Het doel van dit onderzoek is om aan de hand van proeven het instrument voor snelheidsbeperking verder te ontwikkelen en technische, operationele en randvoorwaardelijke (bijv. juridische en financiële) kennis op te doen over de relatie tussen rijnsnelheid en trillingshinder/-sterkte. Dit om een advies te kunnen geven over het al dan niet structureel toepassen van de maatregel van snelheidsbeperking teneinde trillingseffecten te beperken. In de zomer van 2018 moet dit tot besluitvorming leiden.
 - ProRail gaat in overleg met IenM het effect van het opengraven van gedempte spoorsloten meten. Op basis van metingen voor- en achteraf wordt effect op trillinghinder bepaald. De uitkomsten vormen input voor nader te ontwikkelen trillingsbeleid. De inzet is om de proef in Nuenen te doen. Mocht Nuenen onverhoopt niet maakbaar zijn, dan wordt een andere locatie langs de Brabantroute gezocht. Voorafgaand vindt een nulmeting plaats.
 - ProRail monitort klachten ten gevolge van trillingen ihkv omleiding 3^e spoor, analyse hiervan vormt input voor beleidsvorming.

4. integrale benadering problematiek Gilze en Rijen

- Rijk, ProRail, Provincie en gemeente onderkennen dat de problematiek van de Spoorzone in de gemeente Gilze en Rijen vraagt om een integrale aanpak. Voor Gilze en Rijen is een pakket¹ aan maatregelen samengesteld.

¹ Dat pakket is voor gebaseerd op de Uitvoeringstrategie Spoorzone Rijen. Het pakket voorziet in het saneren van het wachtspoor, verbetering van het station (realisatie van een zuidelijke ontsluiting van het station en saneren van het huidige overpad door aanleg van een tunnel voor langzaam verkeer, andere perronconfiguratie in plaats van het midden perron,), plaatsen geluidschermen,

- Als de onderdelen uit dit pakket leiden tot een veilige en duurzame afwikkeling van trein- en/of wegverkeer en dus een verbetering van de leefomgeving tot stand brengen, dan zijn Rijk, ProRail, Provincie en de gemeente bereid om vanuit de systematiek van de bestaande programma's (o.a. LVO, MJPG, PHS) het integrale pakket te realiseren en financieren. Dat pakket wordt in de komende maanden verder uitgewerkt en geconcretiseerd. Medio november 2016 zal duidelijk zijn welke stappen de partijen gezamenlijk de komende jaren gaan zetten om tot versnelde realisatie te komen.
- De uitkomst van de LVO-aanvraag (die separaat wordt ingediend) maakt deel uit van deze aanpak.
- De volgende budgetten zijn beschikbaar:
 - Rijksbegroting: binnen PHS is € 3,5 mln beschikbaar;
 - Rijksbegroting: binnen LVO zijn middelen beschikbaar, de hoogte is afhankelijk van de te kiezen oplossing;
 - Rijksbegroting: binnen MJPG zijn middelen beschikbaar, de hoogte is afhankelijk van de te kiezen oplossing;
 - Provinciale begroting: binnen provinciale LVO-subsidieregeling en Ontwikkelagenda zijn middelen beschikbaar, de hoogte is afhankelijk van de te kiezen oplossing;
 - ProRail: binnen het BOV-budget zijn mogelijk middelen beschikbaar, afhankelijk van de te kiezen oplossing.

5. integrale benadering problematiek Tilburg

- Rijk, ProRail, Provincie en gemeente onderkennen dat de problematiek van de Spoorzone in de gemeente Tilburg vraagt om een integrale aanpak. Voor Tilburg is een pakket aan maatregelen samengesteld.
- ProRail maakt in opdracht van het ministerie (PHS Breda – Eindhoven) een plan van aanpak voor integrale aanpak. Dit plan is gericht op onder andere het rijden van 2 extra IC's op de PHS-corridor Breda – Eindhoven en omvat in ieder geval: 3^e perron/4^e perronspoor, seinverdichting, sanering wissels in relatie tot de geplande fietsenstalling. De scope wordt afgestemd met de gemeente Tilburg. Medio oktober zal de aanpak worden gedeeld.
- Het volgende budget is beschikbaar:
 - Rijksbegroting: binnen PHS is € 30,5 mln beschikbaar voor 3^e perron/4^e spoor, seinverdichting en sanering wissels (dit alles rekening houdend met de geplande fietsenstalling);
- Het plan zal primair in de besluitvormingslijn van PHS worden behandeld.

6. aanpak knelpunten overwegen

- IenM/ProRail realiseren een versnelling van generieke LVO-maatregelen (dichtligtijden en/of afteller) aan de Brabanthroute.
- Het betreft:
 - Deurne: Liesselseweg (dichtligtijden) en Stationsstraat/Vlierdenseweg (dichtligtijden);
 - Gilze en Rijen: Stationsstraat/Julianastraat (afteller);
 - Helmond: Churchillaan (dichtligtijden en afteller), Hoofdstraat/Mierloseweg (afteller), Verlengde Stationsstraat (afteller);
 - Oisterwijk: Spoorlaan (afteller) en Heusdensebaan (dichtligtijden);
 - Horst aan de Maas: (afteller);

aanpassen van de spoorwegovergang Stationsstraat en aanpassing van de overweg Oosterhoutseweg (N631), mogelijk met een ondertunneling.

- Venlo/ Blerick: (dichtligtijden);
 - Eindhoven: (afteller).
- Met de generieke maatregelen is een investering gemoeid van €2,5 mln, gedekt door het landelijke LVO-budget.
- De voorbereiding en realisatie van de generieke maatregelen voor de Brabantroute worden met voorrang gestart in 2017.
- Voor specifieke LVO-maatregelen geldt dat de aanvragen van Oisterwijk en Horst in behandeling zijn genomen. De inzet van partijen is spoedige duidelijkheid over probleemanalyse en mogelijke maatregelen op basis waarvan passende maatregelen ook tijdig gerealiseerd kunnen worden. De beslisinformatie voor de overweg Vierpaardjes in Venlo is compleet en leidt tot de conclusie dat de LVO-maatregelen niet voldoende probleemoplossend zijn (zie laatste bullit). De gemeente Oisterwijk heeft op verzoek van LVO aanvullende informatie geleverd op basis waarvan de aanvraag in behandeling is genomen. De gemeente Helmond heeft aanvullende metingen laten verrichten om de LVO-aanvraag af te kunnen ronden. De gesprekken over de aanvraag worden in oktober voortgezet. De aanvraag Deurne is afgehandeld: dit leidt tot aanpak van twee overwegen.
- De gemeente Gilze en Rijen (overwegen Stationsstraat en Vijfeikenweg) dient nog dit jaar een aanvullende LVO-aanvraag in. Bij de aanvraag wordt een bestuurlijk commitment afgegeven van 50% cofinanciering door de regio. IenM en Prorail zullen de aanvragen vervolgens met prioriteit behandelen. De LVO-aanvraag van Gilze en Rijen maakt deel uit van de integrale aanpak van de problematiek in Gilze en Rijen (zie punt 4).
- Om de barrièrewerking voor het verkeer en omwonenden te verminderen en de leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid te vergroten rondom het spoor in Deurne hebben gemeente Deurne en Provincie Noord-Brabant nadere afspraken gemaakt over de mogelijkheden en voorwaarden rondom de ondertunneling van de overweg Binderendreef.
- Voor de overweg Vierpaardjes in Venlo maken Rijk, gemeente Venlo en Provincie Limburg najaar 2016 nadere afspraken binnen de kaders van LVO.

7. verbetering communicatie

- IenM/ProRail formuleert een communicatieboodschap met betrekking tot geluidhinder en trillinghinder. Daarbij wordt enerzijds de effectiviteit van bronbeleid en het beleid gepresenteerd en anderzijds de werkwijze van klachtenafhandeling en het schadeprotocol toegelicht. Daarbij zal ProRail een nieuw ontwikkelde communicatie toolkit inzetten.
- IenM/ProRail formuleert in overleg met de provincies een communicatieboodschap over de wijze waarop gewerkt wordt aan een veilige, slimme en duurzame afwikkeling van het spoorvervoer over de Brabantroute met minimale hinder voor de omgeving.
- IenM, ProRail en provincies organiseren informatiebijeenkomsten voor aanliggende gemeenten, voor heb bedrijfsleven en voor burgers in oktober/november 2016.

Tot slot

Over de voortgang van de uitvoering van de afgesproken maatregelen houden partijen elkaar op de hoogte via de Stuurgroep Derde Spoor Duitsland.

IenM, ProRail, provincies en gemeenten informeren elkaar actief over ontwikkelingen en mogelijk nieuwe kansen en mogelijkheden voor aanvullende maatregelen om hinder te beperken en groei personenvervoer per spoor mogelijk te maken en goederenvervoer per spoor te faciliteren.

De afspraken zijn gemaakt gegeven de actuele situatie medio 2016. Eventueel toekomstige ontwikkelingen, waaronder Basisnet, kunnen aanleiding zijn voor aanvullende afspraken.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> 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 Milieu

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IenM/BSK-2016/212243

Bijlagen:
Afsprakenlijst
Rapportage Regionaal Pakket
Zuiderzeelijn

Datum 14 oktober 2016
Betreft Uitkomsten bestuurlijke overleggen MIRT

Geachte voorzitter,

Inleiding

Met deze brief melden wij u de uitkomsten van de Bestuurlijke Overleggen MIRT van dit najaar en een aantal relevante ontwikkelingen.

In deze brief gaan we eerst in op de wijze waarop wij invulling willen geven aan de vrije ruimte van het Infrastructuurfonds (IF) en Deltafonds (DF) met de verlenging naar 2030. Daarbij heeft uw Kamer met de moties Visser/Hoogland en Hoogland/De Boer ook gevraagd voor een aantal regionale wensen waarvan regionale financiering aanwezig was nut en noodzaak af te wegen tegen de prioriteiten van het Rijk.

Per regio wordt kort ingegaan op hetgeen besproken en besloten is tijdens de regionale bestuurlijke overleggen in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Tevens gaan we daar in op - voor zover aan de orde - de voortgang van toezeggingen, uitvoering van (andere) moties en andere verzoeken van uw Kamer.

Voorafgaand aan het Notaoverleg MIRT op 28 november zullen wij in een volgende brief onder meer de geactualiseerde MIRT-spelregels aanbieden. Daarin zal ook worden aangegeven hoe we met duurzaamheid in het MIRT willen omgaan en zullen eventueel andere voor het MIRT relevante ontwikkelingen worden genoemd.

Resultaten

Ook de afgelopen periode is weer een groot aantal besluiten genomen en projecten gerealiseerd.

Tijdens de hiervoor genoemde bestuurlijke overleggen zijn startbeslissingen voor de A6 Lelystad en de A67 afgesproken. Hierover is uw Kamer separaat geïnformeerd. Daarnaast zijn het Tracébesluit voor de A16 Rotterdam, een bestuursovereenkomst voor de A58 Aansluiting Goes en een voorkeursbeslissing (en bestuursovereenkomst) voor N65 Vught – Haaren getekend. Deze zomer zijn de A12 Ede – Grijsoord en N50 Ens – Emmeloord opengesteld.

Tevens is een aantal spoorprojecten gerealiseerd, zoals de spoorverdubbeling aan de zuidkant van Amsterdam (OV SAAL korte termijn) waardoor de

spoorverbindingen tussen Schiphol, Amsterdam, Almere en Lelystad worden verbeterd. Recent werd het HSE (Haags Startstation Erasmuslijn) in gebruik genomen. Hiermee zijn twee perronsporen voor het begin- en eindpunt van metrolijn E vanuit Rotterdam gerealiseerd. Daarnaast is station Utrecht Vaartsche Rijn aangesloten op het spoornet. Ook is met vaststelling van het ontwerp-Tracébesluit Theemswegtracé een belangrijke stap gezet richting de realisatie van deze voor het goederenvervoer belangrijke verbinding in het havengebied van Rotterdam.

Op het gebied van vaarwegen is op 7 september jl. het startschot gegeven voor de bouw van de zeesluis bij IJmuiden. Eind juni is het provinciaal inpassingsplan voor de overnachtingshaven Lobith genomen. In augustus is er voor het Wilhelminakanaal een voorlopige beslissing genomen voor de herbouw van sluis II voor klasse IV scheepvaart. Een definitieve beslissing volgt begin 2017 als het onderzoek is afgerond naar twee alternatieve oplossingen, die parallel worden onderzocht aan de voorbereidingen voor de herbouw van sluis II.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Kenmerk
IENM/BSK-2016/212243

Gebiedsgerichte programma-aanpak Bereikbaarheid

De afgelopen jaren hebben we gewerkt aan het op orde brengen van de netwerken. Besluitvorming over ontbrekende schakels heeft plaatsgevonden en structurele knelpunten worden met het MIRT tot en met 2028 aangepakt. In 2013 hebben we op basis van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) echter ook geconstateerd dat hiermee nog niet alle knelpunten zijn aangepakt. Op langere termijn (2030) zien we een opgave ten aanzien van de goederencorridors en zien we dat met name de bereikbaarheid van en naar de grote steden onder druk komt te staan.

Verdere verstedelijking en concentratie van economische activiteiten zorgen ervoor dat de toekomstige woningbouw-, leefbaarheids- en bereikbaarheidsopgaven zich vooral rond de grote steden zullen manifesteren. Uit de brede MIRT Onderzoeken – waar Rijk en regio momenteel aan werken – blijkt dat deze opgaven zo op elkaar ingrijpen en veranderlijk zijn in de tijd dat we ze effectiever gebiedsgericht en in samenhang kunnen aanpakken. Daarom is het verstandig om in deze gebieden te gaan werken met gebiedsprogramma's van waaruit de gezamenlijke opgaven op een slimme manier kunnen worden aangepakt met (een mix van) concrete maatregelen op korte en lange termijn.

Bij structurele knelpunten kan de aanpak bestaan uit de aanleg of aanpassing van infrastructuur, oplossingen anders dan infrastructuur of een combinatie van beide. Wij werken deze programma's de komende tijd samen met de regio concreet uit met heldere (wederkerige) afspraken en spelregels tussen Rijk, regio en andere partijen. De opgaven en oplossingsrichtingen die de MIRT Onderzoeken opleveren bieden hiervoor de bouwstenen.

In de bestuurlijke overleggen MIRT hebben we afgesproken om gezamenlijk onderstaande programma's op te starten. In deze gebieden zijn met de NMCA van 2013 al bij lage economische groei bereikbaarheidsknelpunten geconstateerd. Daarmee wordt de lijn doorgezet die we het afgelopen jaar in het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland met elkaar zijn ingeslagen. Dit zijn programma's voor:

- de regio Amsterdam;
- de regio Rotterdam-Den Haag;
- de goederencorridor Oost;
- de goederencorridor Zuid.

In het voorjaar verwachten we te beginnen met een concreet programma voor de regio Amsterdam. De Gebiedsverkenning Utrecht Oost biedt een kansrijk perspectief voor de verdere ontwikkeling van Utrecht. Op basis van de verkenning wordt door Rijk en regio voor de komende jaren de inhoud van een programma voor de regio Utrecht in kaart gebracht gelet op urgente opgaven die hier gaan spelen.

In lijn met de kabinetsreactie op het IBO flexibele planning infrastructuur (Kamerstuk 34550A, nr. 5) krijgen de programma's een adaptief en voortrollend karakter. Dit betekent dat per regio gekeken wordt wat op welk moment de beste oplossing is voor gesignaleerde opgaven: is de opgave nog actueel en zijn de maatregelen passend. De programma's zullen worden gemonitord en zo nodig geactualiseerd. Opgaven kunnen door toekomstige ontwikkelingen veranderen en er kunnen maatregelen en middelen aan een programma worden toegevoegd. Natuurlijk werken we ieder vanuit eigen kracht en verantwoordelijkheid. We zoeken de samenwerking en spreken elkaar aan op gemaakte afspraken. Wanneer binnen de programma's majeure beslissingen te nemen zijn, kan dat aan de tafel van het Bestuurlijk Overleg MIRT.

In het Wetgevingsoverleg Begrotingsonderzoek van 12 oktober is gevraagd om toelichting op de definitie van het programma-instrument zoals gehanteerd door IenM. Hierover informeren wij u in de brief over onder meer de geactualiseerde MIRT-spelregels.

Binnen de vijf genoemde programma's alsook in de andere landsdelen moet een gerichte aanpak voor de korte termijn (2018-2021) een bijdrage leveren aan de oplossing van de stedelijke bereikbaarheidsvraagstukken (inclusief de toegang tot de stad vanuit het achterland), bijdragen aan de transitie naar duurzame mobiliteit van morgen en aan de ontwikkeling van nieuwe vervoersconcepten. Samen met de partners in de regio's onderschrijven wij daarbij het belang van publiek – private samenwerking zoals die onder andere is ontstaan binnen Beter Benutten om tot een dergelijke korte termijn aanpak te komen. De komende maanden gaan wij hiervoor in gesprek met alle partners. De resultaten daarvan melden wij u in de MIRT-brief van voorjaar 2017. Afspraken over financiering worden uiterlijk tijdens de bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2017 gemaakt en zijn mede afhankelijk van de (financiële) prioriteiten van het volgende Kabinet.

Verlenging Infrastructuurfonds

Bij de ontwerpbegroting 2017 zijn de fondsen verlengd tot en met 2030. Hierbij zijn met voorrang de middelen voor beheer en onderhoud veiliggesteld. Voor dit kabinet heeft dit op het Infrastructuurfonds geleid tot € 1,4 miljard investeringsruimte voor nieuwe ambities en risico's. Deze middelen willen we, naast het dekken van risico's binnen het huidige MIRT, inzetten voor de gezamenlijke ambitie van Rijk en regio om de internationale concurrentiepositie verder te versterken op basis van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en de Ruimtelijk-Economische Ontwikkelingstrategie (REOS); dit vereist onder meer een aantrekkelijk vestigingsklimaat en goede bereikbaarheid van deur-tot-deur. In de kabinetsreactie op het IBO flexibele planning infrastructuur (Kamerstuk 34550A, nr. 5) is bepaald dat de budgettaire horizon van het Infrastructuurfonds en Deltafonds met ingang van ontwerpbegroting 2018 jaarlijks met een jaar zullen worden verlengd.

Uit de MIRT Onderzoeken naar de knelpunten uit de NMCA van 2013 is

geconstateerd dat deze knelpunten structureel zijn en zich bevinden in de voor Nederland belangrijke economische locaties. Deze opgaven kunnen alleen integraal met een programma-aanpak en slimme mobiliteitsmaatregelen effectief worden opgepakt. Daarom reserveren we nu € 600 miljoen vanuit de verlengde ruimte op wegendeel van het IF voor bovengenoemde programma-aanpak (zie tabel). Het gaat om indicatieve reserveringen en geen vastgelegde verplichtingen aan specifieke projecten; ze zijn heralloceerbaar.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Kenmerk
IENM/BSK-2016/212243

Reservering budgetten voor programma-aanpak

Programma	Reservering Rijk
Regio Amsterdam	€ 200 mln
Regio Rotterdam-Den Haag	€ 200 mln
Goederencorridor Oost	€ 200 mln

Voor de Goederencorridor Zuid reserveren we op dit moment geen extra middelen. Op basis van de uitkomsten van het MIRT Onderzoek zal dit programma begin 2017 verder worden vormgegeven. Ook zal worden gezien of in relatie tot lopende activiteiten en de NMCA van 2017 een aanvullende reservering nodig is. In totaal was vanuit de verlenging op het wegendeel zo'n € 700 miljoen beschikbaar. De overige € 100 miljoen wordt gereserveerd voor andere maatregelen verderop in deze brief (o.a. Vervolg Meer Veilig en A4 Leiden). Op basis van de NMCA van 2017 kan gekeken worden welke investeringen op langere termijn verder nodig zijn.

Voor OV en Spoor betekent de verlenging van het Infracorridor vooral dat ruimte ontstaat om risico's op te kunnen vangen. Uw Kamer is eerder al geïnformeerd over noodzakelijke reserveringen voor beheer, onderhoud en vervanging en het Programma Hoogfrequent Spoor. De beperkte resterende financiële ruimte vraagt om scherpe keuzes. Binnen de beperkte ruimte zijn inmiddels middelen gereserveerd voor de verbetering van het station Schiphol Plaza en het aanpassen van de infrastructuur voor Heerlen-Aken. Deze investeringen worden gedaan bovenop de € 11 miljard die de komende jaren al wordt geïnvesteerd in het spoor, zowel ten behoeve van het personen- als het goederenvervoer. De verbetering van het station Schiphol Plaza zal onderdeel uitmaken van de programmatische aanpak in de regio Amsterdam zoals hiervoor genoemd. Dit betekent eveneens dat voor een programma in de regio Utrecht op dit moment geen middelen beschikbaar worden gesteld.

Eerder is uw Kamer geïnformeerd (Kamerstuk 34300A, nr. 72) dat het belangrijk is om budget beschikbaar te houden voor urgente opgaven die binnen enkele jaren om besluiten vragen en te zorgen dat investeringen niet onnodig vooruit geschoven worden naar een volgend kabinet. Daarom zullen de resterende middelen van het IF in de periode 2028-2030 beschikbaar worden gehouden voor projecten als de aanpak van verstoringen op de HSL, overwegen, meer plekken om treinen op te stellen en de aanpak van suicide. Daarnaast zijn wij voornemens om middelen beschikbaar te stellen om de meest urgente knelpunten rondom fietsparkeren bij stations aan te pakken. Daarover hebben we in een bestuurlijk overleg fietsparkeren op 14 september 2016 met decentrale overheden, consumentenorganisaties en vervoerders een eensluidend beeld vastgesteld. U wordt op korte termijn geïnformeerd over de manier waarop wij, samen met alle partijen die bij fietsparkeren bij stations betrokken zijn, dit beeld concreet willen gaan invullen.

Verlengde middelen DF

De beschikbare investeringsruimte op het Deltafonds zal worden ingezet voor de prioriteiten van het Deltaprogramma en voor waterkwaliteit. De uitwerking van het Deltaprogramma is in volle gang. Gedurende de lopende trajecten, zoals de beoordeling op basis van de nieuwe waterveiligheidsnormen, de verkenning van de lange termijn ambitie rivierverruiming en het Deltaplan zoetwater en de Delta-aanpak Waterkwaliteit en Zoetwater, zullen de komende jaren deze investeringsmiddelen op adaptieve wijze nader worden geprogrammeerd. De middelen die vrijkomen door de verlenging van het Deltafonds worden bij voorrang ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de uitgaven die zijn benodigd voor de instandhouding van het huidig areaal.

Vervolgprogramma Meer Veilig

Het programma Meer Veilig is erop gericht om met relatief kleine, niet MER-plichtige, infrastructurele maatregelen de verkeersveiligheid op het rijkswegennet zo veel mogelijk te verbeteren. Dit betreft zowel de snelwegen als N-wegen in rijksbeheer. Er wordt € 30 miljoen gereserveerd voor een vervolgprogramma Meer Veilig. Wij hechten grote waarde aan de verkeersveiligheid. Ook op het hoofdwegennet liggen hier nog kansen om dit te verbeteren. Zoals gemeld in de begroting van 2017 zal in het komend jaar dit vervolgprogramma nader worden uitgewerkt. Gelet op het aanhoudende hoge aandeel van enkelzijdige ernstige ongevallen zal de focus van het uit te werken vervolgpakket liggen op veilige inrichting van berm. Hierbij kan worden gedacht aan het verwijderen van obstakels in de berm of het afschermen daarvan door middel van geleiderails.

Motie Visser

Bij motie van het lid Visser (Kamerstuk 34300A, nr. 76) heeft uw Kamer verzocht om binnen het DF onder de noemer meekoppelkansen na te gaan of het mogelijk is een landelijke bijdrage aan het regionale project Sluizen Kornwerderzand te leveren. Zoals u weet is er € 20 miljoen gereserveerd voor een bijdrage aan regionale ambities rond de Afsluitdijk. Conform de afspraken in de bestuursovereenkomst kan de regio nog tot eind dit jaar een aanvraag doen voor een bijdrage. Er is daarnaast geen apart budget voor "meekoppelkansen" op het Deltafonds gereserveerd. Dit budget is nagenoeg uitgeput.

In het AO Water en het AO MIRT is gesproken over de € 200 miljoen die gereserveerd is voor een bijdrage aan de meerkosten van rivierverruiming op basis van de deltabeslissing Waterveiligheid. Hiervan is € 100 miljoen gereserveerd voor de Rijntakken en € 100 miljoen voor de Maas.

Motie Visser/Hoogland

In de motie Visser/Hoogland (Kamerstuk 34300A, nr. 77) heeft u gevraagd om de regionale wensen A1/A30, N35, N50, N57/N59, Hooipolder, oeververbinding Rotterdam en A8/A9 te scoren ten opzichte van de prioriteiten van het Rijk. In de overleggen met de regio is dit besproken. Wij kunnen u melden dat wij met de provincies Noord-Brabant en Overijssel in gesprek zijn over de mogelijkheden voor aanpassing van het Knooppunt Hooipolder en de N35 bij Raalte. Het streven is u hierover nog voor het Notaoverleg MIRT van 28 november a.s. nader te informeren. Uit deze regionale overleggen kwam ook de wens van de provincie Zeeland voor een financiële bijdrage van € 5 miljoen voor de Sloeweg (N62) naar voren; deze wens is gehonoreerd vanuit de resterende middelen in het Mobiliteitsfonds Zeeland. Gegeven de omvang van de prioriteiten van het Rijk (knelpunten NMCA 2013 bij lage groei) en de beperkte investeringsruimte kiezen

wij niet voor de reservering van middelen van de andere regionale wensen. Voor de overige in de motie Visser/Hoogland genoemde projecten wachten we de NMCA van 2017 af of er ook sprake is van een rijksknelpunt. Specifiek voor de oeververbinding Rotterdam en de verbinding A8 - A9 geldt, dat de achterliggende opgaven in de lopende MIRT Onderzoeken in samenhang worden bekeken.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Kenmerk
IENM/BSK-2016/212243

Motie Hoogland/De Boer

Aan de OV- en Spoor tafels en in de bestuurlijke overleggen MIRT hebben we ook gesproken over de investeringsvoorstellen die door de regio zijn gedaan in het kader van de motie Hoogland/De Boer (Kamerstuk 34300A, nr. 97). U heeft gevraagd in kaart te brengen welke investeringsbehoefte bestaat bij decentrale overheden ten aanzien van twee programma's (fietsparkeren bij stations en aanpak overwegenproblematiek) en vier regionale projecten en deze te scoren ten opzichte van de prioriteiten van het Rijk: 4-sporigheid Delft-Rotterdam, op- en overslagpunt Valburg, verdubbeling spoorbrug Ravenstein en station Eindhoven Airport.

Ten aanzien van de twee genoemde programma's kan op basis van onze inzichten over nut en noodzaak worden aangegeven dat wij, zoals hiervoor reeds gezegd, voor fietsparkeren bij stations meer middelen ter beschikking willen stellen om de grootste nood te lenigen onder voorwaarde van een bijdrage van alle betrokken partijen. Voor de overwegenproblematiek is er in het kader van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) reeds een selectie gemaakt. Wij vinden het vooruitlopend op de NMCA niet reëel nu een extra lijst met LVO-projecten te gaan beoordelen.

Ten aanzien van de vier regionale projecten is de investeringsbehoefte afzonderlijk in kaart gebracht. Voor de vier regionale projecten is de bandbreedte van de totale investeringsbehoefte ruwweg € 300 – 600 miljoen. Kijkend naar nut en noodzaak, kiezen wij op dit moment niet voor een investeringsbijdrage. Wel zetten wij voor het Railterminal Gelderland (RTG, overslagpunt Valburg) in op het verlenen van zoveel mogelijk medewerking. Afgesproken is dat internationale status van de RTG wordt onderhouden. De regie en financiering ligt bij de regio.

Voor deze projecten geldt dat we een stapsgewijze aanpak willen volgen. Eind dit jaar stellen wij gezamenlijk het Toekomstbeeld OV vast. Begin 2017 ontstaat daarnaast een beeld van de opgaven die uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) naar voren komen. Op grond hiervan kan worden bepaald welke vervolgstappen ten aanzien van deze investeringsvoorstellen nuttig en noodzakelijk zijn.

Een aantal regio's heeft daarnaast ook andere OV- en spoorwensen naar voren gebracht. Daarbij zijn ambities onder de aandacht gebracht, waarvoor we begrip hebben. We willen echter geen onjuiste of onrealistische verwachtingen wekken. Er is niet meer geld beschikbaar en we willen ook niet beslissen over onderwerpen waar onze opvolgers over moeten besluiten. Wij vinden het belangrijk nieuwe opgaven integraal te bekijken. Nieuwe opgaven dienen bekeken te worden in het licht van het Toekomstbeeld OV en het daaropvolgende proces van de NMCA.

Consequentie beleidsdoelen: temporisering vijf projecten

In het WGO begrotingsonderzoek is door het lid Belhaj (D66) aandacht gevraagd voor de consequenties op de beleidsdoelen van IenM vanwege het temporiseren of niet versnellen van vijf projecten in de begroting van het Infrastructuurfonds. In de ontwerpbegroting 2017 hebben we de gevolgen voor deze projecten inzichtelijk

gemaakt (Begroting IF pag. 12). Met een uitvoeringsprogramma op het Infrastructuurfonds van € 82 miljard tot en met 2030 werken we aan de beleidsambities uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Deze doelen, in termen van vlot, veilig en leefbaar, zijn geformuleerd voor 2040. De temporisering van deze projecten heeft geen effect op het behalen van de ambities uit de SVIR. Voor de wegenprojecten geldt wel dat de filedruk op deze trajecten iets later wordt aangepakt wat een beperkte invloed heeft op de indicator voor acceptabele reistijden (begroting Hf XII, pag. 58). Deze trajecten hebben immers slechts een gering aandeel in het gehele wegennetwerk waar deze indicator op van toepassing is. Voor OV-SAAL/ERTMS geldt dat in de nieuwe uitrolstrategie van het programma ERTMS de OV SAAL corridor gepland is in 2027. Deze planning voor de indienststelling van ERTMS op OV SAAL in 2027 is afgestemd met de meest actuele planning van PHS. Na afronding van de PHS projecten op deze corridor zal de ERTMS uitrol plaatsvinden. Vooralsnog worden door de verschuiving in de tijd geen capaciteitsproblemen op deze corridor verwacht. Voor de vaarweg Lemmer-Delfzijl wordt de verbetering van enkele bruggen twee jaar later gerealiseerd en daarmee laat het streefbeeld voor 4-laagscontainervaart hier langer op zich wachten. In overleg met de regio wordt voor dit project gezien of in aanloop naar de volgende begroting de consequenties beperkt kunnen worden.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Kenmerk
IENM/BSK-2016/212243

SAA A9 Amstelveen

In de begroting is, als onderdeel van de vijf projecten, gemeld dat de kasreeks van het project SAA A9 bij Amstelveen niet versneld kan worden. De consequentie van deze aangepaste planning is extra aanleghinder, omdat de realisatie samenvalt met ZuidasDok en diverse regionale projecten. Uw Kamer heeft eerder zorgen geuit over de hinder bij de gelijktijdige realisatie van projecten in de Amsterdamse regio. Het beperken van de hinder tijdens de realisatie is ook voor ons belangrijk. Daarom is alsnog gekeken hoe op een andere wijze het project eerder kan worden uitgevoerd dan de opgenomen mijlpaal van 2026. De financieringskosten zijn in dat geval circa € 13 miljoen hoger. Hierbij blijkt dat de baten van eerdere openstelling daar tegen op wegen en daarom willen we deze mogelijkheid benutten. Daarnaast vragen we ook aan de regio om te kijken welke maatregelen zij kunnen treffen om de hinder verder te beperken. Daarvoor hebben Rijk en regio een overlegstructuur.

Landsdelen MIRT

Regio Noord-Nederland

In het BO MIRT Noord-Nederland is geconstateerd dat onder meer door de uitvoering van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn vele goede en belangrijke projecten in Noord-Nederland op de rol staan. Tegelijkertijd is geconstateerd dat er nog tal van maatschappelijke uitdagingen zijn die gezamenlijk moeten worden opgepakt. Bijvoorbeeld de klimaatverandering, de effecten van groei van de steden en krimp in de landelijke gebieden en de opgaven van het aardbevingen dossier in Groningen.

Verlenging Infrafonds

Naar aanleiding van de keuzen voor bestemming van de middelen die beschikbaar komen door de verlenging van de looptijd van het Infrafonds is door de bestuurders van Noord het vraagstuk op tafel gelegd of het blijvend investeren in gebieden waar de ruimtedruk hoog is, op den duur het meest verstandig is. Een meer gespreide ruimtelijke ontwikkeling zou mogelijk welvaartswinst opleveren, zowel lagere overheidsuitgaven als niet-materiële zaken zoals lagere milieubelasting en hoger woongenot. Een middel om dit te realiseren is de

maatschappelijke kosten van overconcentratie door te berekenen aan de veroorzakers. Dit vraagstuk kan een rol spelen in de totstandkoming van de Nationale Omgevingsvisie. De keuzen die in deze brief zijn verwoord zijn gebaseerd op het huidige beleid om in gebieden waar de problemen het grootst zijn weg te nemen.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Kenmerk
IENM/BSK-2016/212243

Verbreiding sluizen Kornwerderzand

Zoals bekend heeft de regio de wens om een nieuwe, bredere, sluis aan te leggen bij Kornwerderzand. In het BO MIRT 2013 is afgesproken dat de meerkosten gedragen dienen te worden door andere partijen dan het Rijk. De regio heeft het Rijk in het BO MIRT 2016 een financieel aanbod gedaan voor de verbreding van de sluis Kornwerderzand. Het voorstel bevat nog veel onzekerheden en vergt nader overleg voordat een besluit genomen kan worden over een eventuele rijksbijdrage. Afgesproken is dat de regio, in goede afstemming met het Rijk, werkt aan een robuust voorstel, waarbij alle inhoudelijke vragen zijn beantwoord en helder is gemaakt wie garant moet staan voor de dekking van welke kosten.

Marktwerving regionale spoorlijnen

Noord heeft aandacht gevraagd voor beperking van de marktwerving bij de aanbesteding van de concessies voor het regionaal treinvervoer door het terugtrekken van de NS van de Nederlandse regionale spoormarkt. Dit zou kunnen kan leiden tot aanbestedingsresultaten die niet optimaal zijn en risico's met zich mee brengen in financieel opzicht en qua voorzieningenniveau.

Holwerd aan Zee

In het BO MIRT 2015 is besloten te starten met het MIRT Onderzoek Holwerd aan Zee. De bedoeling was de uitkomsten van het integrale MIRT Onderzoek in het BO MIRT van het najaar 2016 te presenteren. De resultaten van het onderzoek worden echter pas later dit jaar verwacht. Daarna zal op basis van de uitkomsten van het onderzoek voor het eind van dit jaar een besluit worden genomen.

Wunderline en herstel Friesenbrücke

Er is duidelijkheid gekomen over de hersteltijd van de Duitse Friesenbrücke na de aanvaring eind 2015. De hersteltijd bedraagt maximaal 5 jaar. Deze hersteltijd heeft geen negatieve impact op de realisatieplanning van het project Wunderline.

Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP-ZZL)

Zoals afgesproken treft u in de bijlage de achtste voortgangsrapportage van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn aan.

Regio Oost-Nederland

Goederencorridor Oost

De regio gaat samen met de overige betrokken regio's voor de Goederencorridors Oost en Zuid (t.w. Oost, Zuid en Zuid-West) meedoen in het programma rond de goederencorridors. Begin 2017 zal er in overleg tussen Rijk betrokken regio's nadere invulling van het programma worden gegeven.

Specifiek voor de Railterminal Gelderland is afgesproken de internationale status daarvan binnen de goederencorridor te onderbouwen (zie hiervoor over de motie Hoogland/De Boer).

Basisnet

De eerder geconstateerde overschrijdingen van risicoplafonds op de Benthimroute (Kamerstukken 30373, nrs. 60, 61, 62 en 63) zijn door de verplaatsing van een belangrijke goederenstroom teruggedrongen. Met de

provincies Overijssel en Gelderland is daarnaast een integraal pakket aan maatregelen afgesproken dat de komende jaren wordt gerealiseerd en dat bijdraagt aan het verbeteren van veiligheid, het afnemen van omgevingshinder en het terugdringen van de barrièrewerking van het spoor.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Kenmerk

IENM/BSK-2016/212243

Beter Benutten Regionaal Spoor

Rijk en regio betalen € 14 miljoen om twee extra treinstellen in de spits voor de Valleilijn mogelijk te maken.

Spitsmijden Waalbrug (Slim uit de spits)

In het kader van Beter Benutten zegt het Rijk cofinanciering toe voor de maatregel voor spitsmijden bij renovatie Waalbrug Nijmegen.

MIRT Onderzoek Corridor A2 Deil –'s Hertogenbosch - Vught

Dit MIRT Onderzoek is dit jaar gestart met een probleemanalyse en wordt volgend jaar afgerond.

Deltaplan Rijn

Rijk en regio verkennen welke combinaties van ruimtelijke en waterveiligheidsmaatregelen er benut kunnen worden.

Regio Zuid-Nederland

Deltaprogramma Maas: systeemherstel en koploperprojecten

De regio heeft een samenhangend voorstel gedaan met 3 rivierverruimende maatregelen en 5 systeemmaatregelen. Het Rijk draagt € 100 miljoen bij aan dit pakket en de gezamenlijke regionale overheden € 47 miljoen. Daarnaast draagt Natuurmonumenten via een revolving fund € 26 miljoen bij aan de realisatie van natuurontwikkeling gecombineerd met rivierverruiming in het project Ravenstein-Lith. Dit pakket kent nog een tekort van €23,5 miljoen. Door Rijk en regio zal gezamenlijk in de vervolgfase tot een sluitend financieel beeld worden gekomen, bijvoorbeeld door kostenbesparing, aanpassing van de scope, aanvullende financiële bijdragen of nadere prioritering. Met dit pakket worden nationale waterveiligheidsdoelen verbonden aan regionale ruimtelijk-economische doelen, natuur en recreatie waardoor meerwaarde in het gebied wordt gecreëerd. Dit is precies de manier van werken die ik nastreef: opgavengericht, samen met maatschappelijke organisaties, private partijen en burgers, zoeken naar meekoppelkansen en co-financiering.

Voor de Maasvallei geldt nu nog de benadering dat alle dijken bij de maatgevende afvoer overstroombaar moeten zijn. Die benadering zal bij het toegroeien naar de nieuwe normering komen te vervallen, onder voorwaarde dat compenserende maatregelen worden uitgevoerd (Kamerstuk 31710, nr. 45). Uit rivierkundig onderzoek van Rijkswaterstaat blijkt dat op 12 locaties de gebieden achter de keringen een belangrijke bijdrage leveren aan de bergings- en afvoercapaciteit van de Maas (Kamerstuk 34550A, nr. 4). Door uitvoering van compenserende maatregelen op deze locaties, wordt de bergings- en afvoercapaciteit behouden en wordt een robuust systeem gecreëerd. Deze zogenaamde systeemmaatregelen betreffen dijkverleggingen en retentie-maatregelen. Vijf systeemmaatregelen vallen samen met urgente HWBP-dijkversterkingen die op korte termijn verkend gaan worden. Het nu aanpakken van deze vijf systeemmaatregelen is effectief en efficiënt, omdat de dijken op die manier in één keer op de goede locatie worden aangelegd met de nieuwe veiligheidsnorm. De systeemmaatregelen worden daarom meegenomen in de vijf

HWBP-verkenningen, en Rijk en regio spreken af om hiervoor middelen te reserveren uit de €100 miljoen. Voor de andere systeemmaatregelen, die op een later moment spelen, dienen nog nadere afspraken gemaakt te worden mede in het licht van de "lange termijn ambitie rivieren tot 2050" waar op dit moment door Rijk en regio gezamenlijk aan wordt gewerkt.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Kenmerk
IENM/BSK-2016/212243

Grenslandagenda

Met de provincies Limburg en Noord-Brabant hebben we afgesproken de wenselijkheid van een bestuurlijk grenslandoverleg te gaan verkennen. Het doel van een grensland overleg is het scheppen van de mogelijkheid om een strategisch gesprek te voeren ten aanzien van infrastructuur, water en duurzame ruimtelijk-economische ontwikkelingen met onze buurlanden. De agenda van dat overleg wordt in samenspraak met de buurlanden vastgesteld, waarbij we ook de andere grensprovincies betrekken.

Programma SmartwayZ.NL

Vorig jaar bent u geïnformeerd over het bereikbaarheidsprogramma Zuid-Nederland. Op 20 juli 2016 is de programmaraad en het programma SmartwayZ.NL officieel van start gegaan. Als eerste resultaat van de samenwerking is tijdens het Bestuurlijk Overleg Zuid de startbeslissing voor de MIRT Verkenning A67 van knooppunt Leenderheide tot knooppunt Zaarderheiken getekend. Deze is separaat aan uw Kamer verstuurd. SmartwayZ.NL is een goed voorbeeld van hoe we als Rijk, regio, bedrijfsleven en kennisinstellingen samen werken aan adaptief programmeren om te komen tot slimme en duurzame bereikbaarheidsoplossingen.

Regio Zuidwest-Nederland

Programmatische aanpak Rotterdam Den Haag

Rijk en regio hebben besloten om gezamenlijk invulling te geven aan een programmatische aanpak voor dit gebied. De resultaten van de NMCA, de resultaten van het MIRT Onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag en het investeringsprogramma Zuidelijke Randstad zullen door Rijk en regio worden benut om de inhoudelijke prioriteiten vast te stellen.

Het regionale Investeringsprogramma Zuidvleugel is door de regionale Zuidvleugelpartijen opgesteld, met als ambitie uit de Zuidelijke Randstad te halen wat er in zit. Het Rijk waardeert de samenwerking tussen de regionale Zuidvleugelpartijen en gaat er vanuit dat intensivering van deze samenwerking binnen de regio voor de programmatische aanpak meerwaarde zal hebben. De regio heeft aangegeven dat 4-sporigheid Den Haag-Rotterdam, aanpakken van enkele aansluitingen HWN/OWN, de nieuwe oeververbinding in Rotterdam en de N59 voor de regio prioriteit hebben.

A4 ter hoogte van Leiden

Voor de A4 ter hoogte van Leiden reserveren wij vanuit de verlenging van het IF € 50 miljoen om tot een structurele verbetering van de doorstroming te komen op het traject Burgerveen – Leiden. Met deze studie beogen wij het proces zo snel als mogelijk te laten verlopen. Zoals eerder gemeld worden momenteel de effecten onderzocht van een 3^e rijstrook op de hoofdrijbaan.

A20 Nieuwerkerk Gouwe

Voor de A20 is de gezamenlijke wens om tempo te maken bij het verbeteren van de doorstroming op de A20 tussen Nieuwerkerk en Knooppunt Gouwe en in die zin uitvoering te geven aan motie Hoogland/Visser hierover van 23 november 2015

(Kamerstuk 34300A, nr. 29). Daarom hebben Rijk en regio afgesproken in het eerste kwartaal van 2017 een Startbeslissing te nemen en staat het Rijk open voor een eerdere start van de werkzaamheden als de regio bereid is tot voorfinanciering. Hierover zullen dan aparte afspraken dienen te worden gemaakt.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Kenmerk
IENM/BSK-2016/212243

Nieuwe Waterweg

Het Rijk maximaal € 35 mln. beschikbaar als concurrentieversterkende maatregel zeehavens uit de onvoorziene middelen van Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR). In samenwerking met de initiatiefnemer het Havenbedrijf Rotterdam N.V. zullen nadere afspraken worden gemaakt over de uitvoering en financiering.

Greenports

In het kader van het MIRT Onderzoek Greenports en samenwerking met de Mainports is afgesproken dat overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen zich gezamenlijk gaan inzetten om de samenhangende versdraaischijf van Europa verder te versterken. Daartoe worden in de volgende fase afspraken gemaakt om het instrumentarium optimaal in te zetten voor het realiseren van de opschaling van clusterkracht naar netwerkkracht.

Aanpassing emplacement Schiedam

Rijk en regio hebben afgesproken dat spoedig na publicatie van het Tracébesluit de besluitvorming over aanpassing van de spoorconfiguratie van het emplacement Schiedam wordt gestart.

MIRT Onderzoek corridor Rotterdam- Antwerpen

Rijk en regio starten een MIRT Onderzoek op deze corridor naar de ontwikkelkansen, zowel op economisch gebied, wat betreft duurzaamheid en innovatie en als op de verschillende modaliteiten en de wisselwerking daartussen, waarbij verder gebouwd wordt op de conclusies uit de MIRT verkenning Antwerpen-Rotterdam uit 2011 en de 4 is, naast de i van investeren als uitgangspunt worden gekozen.

Wielingen

Voor het project maatwerkgeul Wielingen vervolgen wij met een positieve insteek het overleg met Zeeland Seaports met als doel financiële middelen voor dit project te vinden. Er wordt toegewerkt naar een besluit in het voorjaar van 2017.

Regio Noordwest-Nederland

In dit landsdeel zijn het BO MIRT en de landsdelige OV- en Spoortafel als pilot gecombineerd. Daarvoor hebben NS en Prorail aan het overleg deelgenomen. Deze verbreding is door alle partijen als positief ervaren.

Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA

Zoals hiervoor reeds aangegeven is tijdens het BO MIRT met de regio afgesproken te komen tot een breed Programma Bereikbaarheid van, naar en in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Doel van het programma is het versterken van de economie in deze belangrijke regio door focus op de deur-tot-deur bereikbaarheid met prioriteit voor de economische toplocaties en in samenhang met de verstedelijkingsopgave. Het programma kijkt naar alle modaliteiten en combinaties daarvan en alle niveaus van infrastructuurnetten (Rijk, regio en lokaal), onderlinge aansluitingen/afstemming, bijbehorende voorzieningen en smart oplossingen. Als eerste concreet resultaat van het programma is tijdens het BO MIRT de startbeslissing voor de MIRT Verkenning A6 Almere Buiten-Oost –

Lelystad getekend. Deze is separaat aan uw Kamer verstuurd. Hiermee wordt een belangrijke stap gezet in het verbeteren van de bereikbaarheid van Lelystad (Airport) met de regio. Rijk en regio gaan aan de hand van het nog op te stellen regionale OV Streefbeeld 2040 verkennen of en hoe dit streefbeeld voldoende handvatten kan bieden om de (toekomstige) OV component binnen het Programma Bereikbaarheid vorm te geven.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Kenmerk
IENM/BSK-2016/212243

Gebiedsverkenning Utrecht Oost

Conform de besluitvorming in het BO MIRT vorig jaar is door Rijk, regio en private partijen gewerkt aan de Gebiedsverkenning Utrecht Oost als voorhoedeproject van Meer Bereiken. Uitkomsten van de gebiedsverkenning bevestigen het beeld van onder andere de Ruimtelijke Economische Ontwikkelingstrategie (REOS), dat de Utrechtse stad en regio een belangrijke bijdrage levert aan de internationale concurrentiepositie. Ontwikkeling van deze regio laat grote groei zien. Op basis van de scenario's van de planbureaus zal deze groei de komende periode doorzetten. De Gebiedsverkenning beschrijft een kansrijk perspectief hoe de Utrechtse regio verder kan groeien, daarbij de internationale concurrentiekracht kan versterken en zich verder kan ontwikkelen als topregio op het gebied van Healthy Urban Living. Dit perspectief gaat uit van een samenhangende economische, verstedelijkings- en mobiliteitsstrategie. We hebben besloten om een gezamenlijk vervolg te starten. Rijk en regio stellen daarvoor een plan van aanpak op voor een programma aanpak van samenwerkende overheden, maatschappelijke partijen en bedrijfsleven. In het BO MIRT van 2017 zijn mogelijke ontwikkelpaden uitgewerkt.

Tot slot

Met hetgeen is besproken en besloten in de BO's MIRT hebben het Rijk, de bestuurlijke partners in de regio, inclusief de waterschappen, verdere stappen gezet naar een veilig, duurzaam en bereikbaar Nederland.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Sharon A.M. Dijksema

1. NOORD-NEDERLAND

1.	Spoorbrug Van Harinxmakanaal ❖ Rijk en regio onderkennen de problematiek bij de spoorbrug HRMK over het Van Harinxmakanaal, die betrekking heeft op het kunnen accommoderen van verschillende modaliteiten. ❖ De provincie Fryslân zoekt samen met ProRail en in afstemming met het Rijk naar mogelijke oplossingen voor de problematiek. ❖ De provincie Fryslân rondt het onderzoek af naar de kosten van de vervanging van de spoorbrug HRMK door een spooraquaduct. ❖ Rijk en ProRail worden (door de provincie Fryslân) betrokken bij de noodzakelijke onderzoeken om tot een goede oplossing te komen. ❖ Een nieuwe spoorbrug HRMK of spooraquaduct wordt geschikt gemaakt voor CEMT klasse Va schepen. ❖ Rijk en de provincie Fryslân zijn het er over eens dat het Van Harinxmakanaal een belangrijke zijtak is van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. De vernieuwing van de spoorbrug HRMK of realisatie van een spooraquaduct gaat onderdeel uitmaken van de regionale TEN-T-subsidieaanvraag voor het verbeteren van het beroepsvaarwegennet in Noord Nederland. ❖ De uitkomsten van de onderzoeken worden geagendeerd voor het BO MIRT 2017.
2.	Verbreding sluis Kornwerderzand ❖ In het BO MIRT 2013 is afgesproken dat de meerkosten voor vergroting van het sluizencomplex Kornwerderzand (= regiovariant) gedragen dienen te worden door andere partijen dan het Rijk, omdat deze variant primair regionale en geen nationale belangen dient. ❖ In het BO MIRT 2015 is afgesproken dat de regio een afgerond financieringsvoorstel doet, waarna het overleg tussen Rijk en regio over de realisatie van het plan wordt opgestart. De provincie Fryslân heeft mede namens andere belanghebbenden inmiddels een dergelijk voorstel gedaan. ❖ De regio is op basis van onderzoek naar het economisch belang van het sluizencomplex van mening dat de variant bovenregionale belangen dient en daarmee van nationaal belang is. Daarom omvat het financieringsvoorstel het verzoek om een rijksbijdrage ad € 30 miljoen. ❖ Het Rijk is van mening dat het regiovoorstel nog veel onzekerheden bevat en dat er daarom nu nog geen besluit over een eventuele rijksbijdrage genomen kan worden. ❖ Afgesproken is dat de regio met hulp van het Rijk de inhoudelijke onduidelijkheden helder maakt. Onderdeel hiervan is ook de vraag wie garant moet staan voor de dekking van welke kosten. ❖ Bij de uitwerking is het volgende van belang: ○ Overdracht van rijksareaal is niet aan de orde. Dit deel van het regiovoorstel (en daarbij gedachte voordelen) dient anders te worden vormgegeven. ○ De juridische mogelijkheden van instrumenten om een bijdrage van het bedrijfsleven te innen worden nog nader geduid. ○ De door de regio veronderstelde besparingen op onderhoud van het huidige areaal worden nog nader besproken tussen Rijk en regio, mede omdat nog niet duidelijk is wat de onderbouwde onderhoudskosten voor een nieuw sluizencomplex, conform de RWS-richtlijnen, zijn ○ De uitkomsten van het lopende onderzoek naar de technische staat van de bruggen worden eind 2016 verwacht en worden betrokken bij de uitwerking van het voorstel. ❖ Regio en Rijk hebben de intentie om de uitwerking van deze punten zo veel mogelijk af te ronden in 2016.

3.	Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl ❖ Rijk en regio brengen op korte termijn in beeld wat de gevolgen zijn van het uitstel in de vervanging en opwaardering van de vaarweg voor de planning van de vier bruggen waarover reeds afspraken zijn gemaakt (Paddepoelsterbrug, Gerrit Krol autobrug, brug Skûlenboarch en brug Kootstertille). Als blijkt dat dit leidt tot problemen, worden deze in 2017 in het BO MIRT geagendeerd. ❖ De voorbereidende gesprekken tussen Rijk en regio worden in 2016/2017 in een zodanig tempo voortgezet zodat in 2017 inhoudelijke afspraken over de resterende drie bruggen kunnen worden gemaakt. De regio hecht er aan dat, conform de afspraken in het kader van de overdracht van de vaarweg Lemmer-Delfzijl, de opwaardering van de totale vaarweg in 2025 is voltooid. ❖ In 2016/2017 worden de volgende stappen gezet: ○ Voor zover nog noodzakelijk wordt de inventarisatie van de technische staat, capaciteit en levensduur van de resterende drie bruggen in Fryslân afgerond. Het overlegtraject hiervoor is inmiddels gestart. ○ Op basis van de uitkomsten van de onderzoeken en studie stelt het Rijk in samenspraak met de provincies Groningen en Fryslân de prioritering en de kosten van de vervanging van de bruggen vast. ○ Tevens wordt bezien of en zo ja waar fases 1 en 2 resulteren in financiële ruimte en worden op basis hiervan afspraken gemaakt over het traject van het met voorrang vervangen van de remmingswerken van de bruggen Spannenburg, Uitwellingerga, Oude Schouw en Blauwverlaat .
4.	Sporen in Assen ❖ De regio (gemeente Assen) en het Rijk worden gezamenlijk opdrachtgever voor het project Sporen in Assen. ❖ De regio en het Rijk staan samen garant voor de risico's op dit project in een verhouding van 30% regio en 70% Rijk. ❖ De regio en het Rijk stellen samen één contractmanager aan die in overleg met de ProRail projectmanager de risico's helpt te beheersen. ❖ De planning is dat de pendel Groningen-Assen per 1 mei 2017 gaat rijden.
5.	Bestuursovereenkomst Zwolle-Herfte ❖ Het Rijk en de regio (provincies Groningen, Fryslân, Drenthe en Overijssel) worden gezamenlijk opdrachtgever voor het project Zwolle-Herfte. ❖ Het Rijk voert namens de provincies het dagelijkse opdrachtgeverschap. ❖ De provincies doen gezamenlijk een bijdrage van € 36 miljoen aan het project. ❖ Het Rijk staat garant voor de risico's op het project. ❖ Het Rijk en de provincies hebben een bestuursovereenkomst opgesteld waarin deze afspraken nader zijn uitgewerkt.
6.	Mobiliteitsfonds Spitsmijden OV Groningen (Beter Benutten regionaal spoor) ❖ Het Rijk en de regio (provincie Groningen) zijn akkoord gegaan met het instellen van een Mobiliteitsfonds Spitsmijden OV voor Groningen. ❖ Het doel is om ideeën van derden (markt, studenten) los te trekken met name studenten uit de OV-spits te halen. ❖ De voorwaarden voor de inzet van het fonds worden nader uitgewerkt. ❖ Dit mobiliteitsfonds is onderdeel van de eerder afgesproken activiteiten met de onderwijsinstellingen in de regio Groningen/Assen voor de periode medio 2015 – 2018.
7.	Opstelcapaciteit Emmen (Beter Benutten regionaal spoor) ❖ Rijk en de provincies Drenthe en Overijssel zijn overeengekomen extra opstelcapaciteit voor treinmaterieel in Emmen te realiseren. Hierdoor wordt het mogelijk om de spitstreinen op de treinverbinding Zwolle-Emmen in Emmen te laten starten (in plaats van Zwolle). Deze maatregel draagt bij aan het aanpakken van de capaciteitsproblemen in de (ochtend)spits op de verbinding richting Zwolle. ❖ Rijk en regio stellen hiervoor € 5.500.000 (incl. BTW) beschikbaar, met een kostenverdeling Rijk/regio van 50/50.

8.	Nadere uitwerking Rijksvastgoedplannen
	❖ In 2013 is afgesproken dat regio en Rijk de vastgoedopgaven in Noord-Nederland in beeld brengen met als doel de samenhang in beeld te brengen en te onderzoeken waar de belangen van Rijk en regio samenkomen als basis voor integrale besluitvorming, zogenoemde beleid-vastgoedcombinaties (bvc's). Daartoe zijn per provincie rijksvastgoedplannen opgesteld. ❖ Rijk en regio selecteren uit deze rijksvastgoedplannen een beperkt aantal bvc's, dat nader wordt onderzocht op de mogelijkheden om beleid te realiseren met de inzet van (rijks)vastgoed voor zover deze niet worden opgepakt in reguliere proces. Het betreft: ○ het duurzaam opwekken of besparen van energie met inzet van (rijks)vastgoed; ○ het herbestemmen van rijkskantoren in gebieden, waar bevolkingsdaling plaats vindt; ○ dynamische kustversterking met aandacht voor natuur- en landschapsontwikkeling; ○ huisvesting van asielzoekers en statushouders; ○ informatie-uitwisseling over de grondposities en de vastgoedstrategie van de provincies en van de rijksdiensten (SBB, RVB) in relatie tot de voltooiing van de Ecologische Hoofdstructuur. ❖ Veenhuizen: Conform het BO MIRT 2013 is een kader opgesteld gericht op de benoeming van het complex Veenhuizen tot Unesco Werelderfgoed. De betrokken partijen hebben daarvoor een bestuurscommissie geïnstalleerd. Verdere besluitvorming vindt hierin plaats en niet langer via het MIRT-spoor.
9.	MIRT Onderzoek Holwerd aan Zee ❖ In het BO MIRT 2015 is afgesproken het MIRT Onderzoek Holwerd aan Zee te starten. Het MIRT Onderzoek richt zich op de vraag of een combinatie van ingrepen kan leiden tot een betekenisvolle impuls voor Holwerd en daarmee Noordoost-Fryslân. ❖ De resultaten van het MIRT Onderzoek worden eind oktober 2106 verwacht. ❖ Op basis van de uitkomsten van het onderzoek wordt voor eind 2016 in een separaat BO een besluit genomen.
10.	Pré-verkenning mitigerende maatregelen Friese IJsselmeerkust ❖ De in het BO MIRT 2014 afgesproken MIRT pré-verkenning Mitigerende maatregelen IJsselmeerkust wordt geïntegreerd in de te ontwikkelen Gebiedsagenda IJsselmeer. ❖ De pré-verkenning wordt voortgezet in een adaptief werkprogramma, waarin natuur-maatregelen, meekoppelkansen, visievorming en financiering nader worden onderzocht. ❖ Uiterlijk in 2020 wordt besloten over het eventueel opstarten van een MIRT Verkenning, waar de inzet van de gereserveerde € 12 miljoen in het Deltafonds onderdeel van is. ❖ Voor het verder uitwerken van de uit de pré-verkenning voortgekomen voorstellen stellen de partners de volgende bijdragen beschikbaar: ○ I&M/Deltafonds: € 100.000 tot 200.000 ○ Gemeenten en Wetterskip € 100.000 ○ Provincie Fryslân € 100.000

11.	Slimme Bereikbaarheidsmaatregelen 2018-2021 (Verankering Beter Benutten aanpak) ❖ Procesafspraken om gezamenlijk stappenplan, scope & planning op te stellen voor een korte termijn aanpak gericht op Slimme Bereikbaarheidsmaatregelen 2018-2021. Toelichting: ○ De verwachting is dat de komende jaren de bereikbaarheid en de leefbaarheid vooral in de stedelijke gebieden verder onder druk komt te staan. En daarmee ook de nabijheid van voorzieningen in de steden voor de gebieden buiten de steden. Een gerichte aanpak voor de korte termijn (2018-2021) moet een bijdrage leveren aan de oplossing van deze vraagstukken. ○ Het Rijk wil samen met regionale en lokale overheden en het bedrijfsleven komen tot slimme bereikbaarheidsmaatregelen in de periode 2018 – 2021 in landsdeel Noord. ○ Deze aanpak sluit aan bij uitgangspunten van de omgevingswet (meer integraliteit, ruimte voor eigen initiatief en stimuleren van duurzame oplossingen). ○ Afspraken over financiering worden uiterlijk tijdens de bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2017 gemaakt en zijn mede afhankelijk van de (financiële) prioriteiten van het volgende Kabinet.
12.	Voortgangsrapportage Regiospecifiek pakket Zuiderzeelijn (RSP-ZZL) ❖ De achtste voortgangsrapportage RSP wordt vastgesteld en als bijlage toegevoegd bij de aanbieding van de uitkomsten van de najaarsoverleggen MIRT aan de Tweede Kamer.

2. OOST-NEDERLAND

1.	Verlenging IF ❖ Rijk zet het verlengde Infrastructuurfonds in voor de meest urgente knelpunten en wil dit vooral doen door gezamenlijk met de regio in programma's te gaan werken. ❖ Regio Oost Nederland gaat in ieder geval participeren in een programma rond de goederencorridor Oost.
2.	Goederencorridor Oost ❖ December 2016 stelt de Bestuurlijke Regiegroep van MIRT Onderzoek Goederencorridors de definitieve rapportage met een gezamenlijke visie, roadmap en actieprogramma vast. ❖ Op dat moment start een actieprogramma Goederencorridor Oost waarin op basis van wederkerigheid opgaven adaptief worden opgepakt. ❖ Tijdens het strategisch werkbezoek van Minister en Staatssecretaris (voorjaar 2017) zal op basis van de uitkomsten van het MIRT Onderzoek Goederencorridors een nadere invulling van een multi-modaal programma worden gegeven met aandacht voor onder andere het benutten van de A15 en een conclusie over de kansrijkheid van de RTG. Ook worden dan afspraken over de governance structuur gemaakt.
3.	Railterminal Gelderland (RTG) bij Valburg ❖ Op verzoek van Gelderland zal IenM de provincie bijstaan bij haar aanvraag naar Europese middelen en nagaan in hoeverre Railterminal Gelderland een bepaalde internationale status kan worden toegekend. ❖ Ook de bereikbaarheid over de weg is van belang voor de concurrentiepositie van de regio. Naast de ontsluiting van RTG op de A15, gaat het ook om de bereikbaarheid op hoger schaalniveau. Mocht de meerwaarde van RTG voor de Goederencorridor worden aangetoond dan zal aansluiting gezocht worden bij de vervolgspraken die gemaakt worden in het kader van de Goederencorridor Oost. Rijk en regio spreken samen af welke onderbouwing nodig is om de volgende stap te zetten. ❖ Tenslotte zal onderzocht worden op welke manier de gronduitgifte aan de beoogde Terminal exploitant dient plaats te vinden om kwaliteit van de dienstverlening en rentabiliteit op de investering te waarborgen. Gezamenlijk kan verkend worden of en hoe invulling gegeven kan worden aan de beheerverantwoordelijkheid van ProRail als 'landlord' voor de terminal, zonder dat dit concreet betekent dat dit extra beheer- en onderhoudslasten voor ProRail en/of het Rijk met zich meebrengt.
4.	N35 – N348 knooppunt Raalte ❖ Minister neemt kennis van de resultaten van de verkenning weg- en spoorwegknooppunt Raalte N35-N348. ❖ Rijk en regio kijken samen naar mogelijkheden voor een meer structurele oplossing voor knooppunt Raalte. ❖ Het Rijk heeft middelen beschikbaar gesteld voor 3 wegprojecten op de N35 en zegt toe dat eventuele meevallers bij deze projecten beschikbaar komen voor het traject Wijthmen – Nijverdal, waar de brede scope van knooppunt Raalte onderdeel van uitmaakt. ❖ Medio november maken Rijk en regio inzichtelijk welke ruimte dit biedt voor knooppunt Raalte. De mogelijkheid van een bijdrage vanuit het Landelijke Verbeterprogramma Overwegen wordt hierbij meegenomen.
5.	N50 Kampen – Kampen Zuid ❖ De regio verzoekt het Rijk om voor traject N50 Kampen – Kampen Zuid de planprocedure te starten en hiervoor € 4 - 5 mio beschikbaar te stellen. De regio is (behoudens goedkeuring door raden en staten) bereid 50 - 60% van de kosten bij te dragen (€ 5 - 6 miljoen). ❖ Minister neemt het verzoek van de regio mee in de afweging rondom de nieuwe NMCA.

6.	A1/A30, A28 Zwolle – Amersfoort, A50/A326 Bankhoef ❖ Mede op basis van de uitkomsten van de NMCA zal door Rijk en regio bezien worden of de voor Oost Nederland belangrijke trajecten als A1/A30, A28 Zwolle - Amersfoort en A50/A326 Bankhoef aanleiding zijn voor nader onderzoek. ❖ Rijk en regio gaan daarbij werken aan nieuwe arrangementen zoals De kracht van Oost Nederland en Proeftuin Zwolle/Maak het verschil. ❖ A1/A30: de Minister neemt het verzoek van de regio mee in de afweging rondom de nieuwe NMCA. ❖ A28: de regio zal het door de ondernemers en gemeenten gesignaleerde knelpunt nader onderbouwen waarbij het Rijk de bij haar beschikbare informatie beschikbaar stelt aan de regio. ❖ Rijk en regio zullen de resultaten in samenhang met de NMCA bespreken. ❖ A50/A326 Bankhoef: Rijk en regio zullen de ontwikkelingen in mobiliteit actief blijven volgen met het doel de capaciteit en veiligheid op peil te houden. De uitkomsten van het onderzoek van Gelderland naar de economische betekenis van de A50 richting Brabant worden hierbij betrokken.
7.	Spitsmijden Waalbrug (SUDS) ❖ Het Rijk zegt cofinanciering toe voor de maatregel voor spitsmijden bij renovatie Waalbrug Nijmegen.
8.	Corridor A2 Deil – 's Hertogenbosch – Vught ❖ Rijk en regio zijn gestart met het MIRT Onderzoek Deil – 's Hertogenbosch – Vught. In het onderzoek worden, op basis van een analyse van de bereikbaarheidsopgaven op de A2, oplossingsrichtingen verkend. Specifieke aandacht is er voor mogelijke quick-wins. Het onderzoek wordt in 2017 afgerond, waarna passende vervolgafspraken worden gemaakt, waar beide partijen zich in kunnen vinden.
9.	Basisnet goederenvervoer ❖ Vaststellen maatregelenpakket terugdringen overschrijdingen Basisnet spoor (onderdeel Bentheimroute, Oost Nederland).
10.	Beter Benutten Regionaal Spoor ❖ Rijk en regio verlenen een bijdrage in de hogere exploitatiekosten ten gevolge van aanschaf en inzet van twee extra treinstellen voor de Valleilijn door Connexxion om de problematiek van overvolle treinen in de spits aan te pakken. Zijnde € 5,4 mio van het Rijk en € 6 mio van provincie Gelderland. ❖ Aan de noodzakelijk perronverlenging ten behoeve van inzet langere treinen dragen zowel het Rijk als de provincie Gelderland € 1,3 mio bij. ❖ De bovenstaande bedragen zijn inclusief BTW.
11.	Slimme bereikbaarheidsmaatregelen (verankering BB) ❖ Procesafpraak om gezamenlijk stappenplan, scope & planning op te stellen voor de verankering van de Beter Benutten aanpak na 2017 respectievelijk verkenning Slimme Bereikbaarheidsmaatregelen 2018-2021 in Landsdeel Oost. ❖ Afspraken over financiering worden uiterlijk tijdens de bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2017 gemaakt en zijn mede afhankelijk van de (financiële) prioriteiten van het volgende kabinet.
12.	Waalweelde ❖ Rijk en provincie Gelderland werken verder aan het versterken van de samenwerking zoals opgebouwd binnen WaalWeelde als voorbeeld van samenwerking langs de grote rivieren.

13.	Deltaprogramma Rijn ❖ Rijk en regio verkennen de mogelijkheid om maatregelen binnen de programma's KRW (3e tranche) en Natura 2000 tevens een opgave voor waterveiligheid voor Deltaprogramma Rijn mee te geven, zulks binnen de voor die programma's geldende randvoorwaarden. ❖ Rijk en regio onderzoeken de mogelijkheden voor (her)ontwikkeling van hoogwatervrije terreinen voor waterveiligheid én voor ruimtelijke kwaliteit en revitalisering. De resultaten zullen in de actualisatie van de Voorkeursstrategie worden meegenomen. ❖ Provincie Gelderland en waterschap Rivierenland treden in overleg met het Rijk en het HWBP over de resultaten van de preverkenning naar de mogelijkheid om de dijkverlegging bij Oosterhout te integreren in de verkenning van het HWBP-project Wolferen - Sprok.
14.	Nadere uitwerking rijksvastgoedplannen ❖ Naar aanleiding van de rijksvastgoedplannen per provincie een selectie van onderwerpen (beleid-vastgoedcombinaties) verder uit te werken; de selectie omvat prioriteiten van de provincie en van rijkspartijen; ❖ de selectie te beschouwen als een werkagenda per provincie, waarover de provincie met het Rijksvastgoedbedrijf en andere betrokken partijen bestuurlijk overleg voert.
15.	Strategische werkbezoeken ❖ Er komt een strategisch werkbezoek over goederencorridors en besluitvorming over vervolg op de MIRT Onderzoeken goederencorridor Oost respectievelijk Zuid en een strategisch werkbezoek over De kracht van Oost Nederland.

3. ZUID-NEDERLAND

1.	Deltaprogramma Maas: systeemaanpak en koploperprojecten - Rijk en regio starten conform het regionaal voorstel Maas met drie MIRT Verkenningen naar rivierverruiming: Venlo, Ravenstein-Lith en Oeffelt/Vortum. Tevens besluiten zij de systeemmaatregelen bij Thorn, Baarlo, Venlo-Velden, Arcen en Well mee te nemen in de HWBP-verkenningen. Dit samenhangend pakket aan maatregelen geeft invulling aan de urgente hoogwaterveiligheidsopgave en verbindt die met lokale ruimtelijke en economische ambities. - De totale kosten voor de acht projecten worden ingeschat op ca. €273 miljoen en kennen in deze fase een grote bandbreedte (€ 145,9 - € 399,8). Voor de systeemmaatregelen zijn hier de meerkosten ten opzichte van alleen dijkversterking opgenomen. De projecten worden gefinancierd met bijdragen vanuit het Hoogwaterbeschermingsprogramma (besparingen op de kosten voor dijkversterking), de regionale overheden, Groen Ontwikkelfonds Brabant, Natuurmonumenten en IenM. - De kostenbesparing op het HWBP wordt ingeschat op € 64,3 miljoen. - De regio schat in dat vanuit Kaderrichtlijn water € 12 miljoen beschikbaar kan komen voor meekoppelen in de projectgebieden (€10 miljoen bij Ravenstein-Lith en €2 miljoen bij Oeffelt). - IenM reserveert € 100 miljoen voor deze Maas-projecten uit de beschikbare € 200 miljoen voor de meerkosten van rivierverruiming. Tezamen met de rijksreservering voor de Rijntakken is de tot 2028 beschikbare € 200 miljoen daarmee in zijn geheel gereserveerd. In onderstaande opsomming per project zijn de rijksmiddelen indicatief verdeeld over de projecten. - De regionale overheden reserveren in totaal € 47 miljoen. - De Vereniging Natuurmonumenten reserveert € 26 miljoen (revolving fund) voor Ravenstein-Lith. - Overzicht projecten:
-----------	---

	Kosten (in mln€) 2	Financiering				
		HWBP ³	Bijdrage regio (incl. NM)	KRW	Indicatieve verdeling rijksmiddelen	Indicatief tekort
Venlo hotspot 4 + 5 zuid.dl	42,7	8	Gemeente Venlo 2,5 Opbrengst zand/grond 4 Prov. Limburg 2,5		20,8	4,9
Venlo-Velden ¹	15,2	0,5	Provincie Limburg 5		7,9	1,8
Oeffelt 2 openingen	41,1	14	Provincie Limburg 3 Provincie N-Brabant 4 Groenontwikkelfonds Brabant 0,5 Gemeente Boxmeer 0,5	2	13,9	3,2
R'stein-Lith	126	39	Provincie Gld+N-Brabant 11 Gemeente Oss, Wijchen en West Maas en Waal 5 Natuurmonumenten 26	10	28,4	6,6
Baarlo	17,7	0,2	Provincie Limburg 1		13,4	3,1
Thorn	7,5	0,5	Provincie Limburg 2		3,9	1,1
Arcen	5,6	0,5	Provincie Limburg 2		2,5	0,6
Well	17,0	1,6	Provincie Limburg 4		9,2	2,2
Totaal	272,8	64,3	73	12	100	23,5

¹ in rood zijn de systeemwerkingsmaatregelen weergegeven, hiervan zijn de meerkosten ten opzichte van alleen dijkversterking opgenomen

² de kosten kennen een bandbreedte van 50%

³ dit betreft de vermeden dijkversterkingskosten

❖	Op basis van de huidige kostenschatting resteert nog een financieel tekort van circa €23,5 miljoen voor het pakket van acht maatregelen. In de verkenningsfase zullen alle genoemde projecten verder worden uitgewerkt, inclusief een nadere uitwerking van de kostenraming. Mogelijk kan een deel van dit gat worden opgevuld door de kosten omlaag te brengen, door scope-aanpassingen, door een daarmee te realiseren hogere besparing
---	---

	op het HWBP of door aanvullende financiering. Indien een tekort blijft bestaan op het pakket van maatregelen, dan zullen Rijk en regio gezamenlijk nader prioriteren. De uitkomst van de nadere uitwerking kan ook leiden tot een herverdeling van rijks- en regionale middelen over de projecten. ❖ Rijk en regio voeren de drie MIRT Verkenningen in gezamenlijkheid uit, waarbij de gemeente Venlo, Waterschap Aa en Maas en provincie Noord-Brabant optreedt als trekker van de verkenningsfase voor respectievelijk de projecten Venlo, Ravenstein-Lith en Oeffelt. Waterschap Peel en Maasvallei treedt op als trekker van de systeemmaatregelen binnen de HWBP-verkenningen. ❖ Rijk en regionale Maas-partners blijven intensief samenwerken om na uitvoering van de verkenningen inhoudelijke en taakstellende financiële afspraken te maken. Uitgangspunt voor de nadere afspraken over de tekorten vormen de procesafspraken dat (1) de Maaspartners (Rijk en regio) er samen uit komen en elkaar vasthouden, (2) in de verkenningen door regio en Rijk gezamenlijk wordt onderzocht waar kostenbesparing of scope-aanpassing mogelijk is en/of aanvullende financiële bijdrage kan worden gevonden (3) aan het eind van de verkenningsfase Maasbreed wordt gezien of de uitwerking van de verschillende projecten in de verkenningsfase heeft geleid tot een kostendeekkende eerste fase rivierverruiming of dat nog nadere prioritering nodig is. De komende maanden zullen worden benut om afspraken te maken over hoe om te gaan met de verschillende doorlooptijden van de verschillende verkenningen. De definitieve verdeling van de financiële bijdragen van Rijk en regio aan de verschillende projecten wordt, zoals gebruikelijk, als taakstellend budget vastgesteld ten tijde van de te nemen voorkeursbeslissingen voor onderhavige projecten. ❖ De governance op de lokale schaal van de acht projecten wordt voor de verkenningsfase in gezamenlijkheid uitgewerkt en overeengekomen. Partijen leggen uiterlijk 1 januari 2017 onderlinge rolverdeling met betrekking tot inhoud, financiën, risico's, omgevingsmanagement e.d. vast. ❖ Het onderzoek naar potentiële maatregelen in twee gebieden voort te zetten. Bij koploper Maasoeverpark 's-Hertogenbosch zijn hoge potenties om hoogwaterbescherming (met grote reductie van bovenstroomse dijkversterkingsopgave) te combineren met ruimtelijke ontwikkeling. Nagegaan wordt of realisatie mogelijk is zonder aanvullende rijksfinanciering. Bij de systeemmaatregel Lob van Gennep dienen status en werking als retentiegebied op de lange termijn geborgd te worden. Het onderzoek richt zich op de robuuste combinatie van de twee functies, water keren en water bergen, in het gebied met behoud van het ruimte gebruik. Het gebiedsoverstijgend karakter van deze onderzoeken leidt tot de start van de MIRT Onderzoeken: a) Maasoeverpark 's-Hertogenbosch (trekker gemeente 's-Hertogenbosch); b) de systeemmaatregel Lob van Gennep (trekker regio).
2.	Robuuste Brabantroute ❖ Rijk en de provincies Noord-Brabant en Limburg zijn het eens over de samenstelling van een integraal maatregelpakket dat bijdraagt aan een Robuuste Brabantroute, inclusief benodigde investeringen. Daarbij is gekeken naar de budgetten van de bestaande programma's, de mogelijkheden van het reguliere beheerbudget van ProRail (bijv. beheerreksen overwegen) en budgetten van de provincies en gemeenten (waaronder provinciale bijdrage aan LVO en de Ontwikkelagenda OV, Spoor en knooppunten van de Provincie Noord-Brabant). ❖ Nadat de ProRail-validatie over Vierpaardjes is afgerond, maken Rijk, provincie Limburg en gemeente Venlo in het najaar van 2016 nadere afspraken.
3.	Spooraansluiting en Carhandling Terminal Swentibold (VDL Nedcar) ❖ Provincie Limburg is bereid de helft aan de spooraansluiting van de Carhandling Terminal Swentibold bij te dragen en vraagt het Rijk ook bij te dragen. ❖ Rijk en regio onderzoeken de meekoppelkansen verbonden aan deze ontwikkeling. ❖ De provincie stelt zich garant voor de regionale bijdrage en alle voorbereidende kosten tot het moment van realisatie van de spooraansluiting. ❖ Voorwaarde is dat met een geselecteerde marktpartij een ontwikkel- en exploitatieovereenkomst gesloten wordt. ❖ Er zal door ProRail nog een validatieonderzoek naar de kostenraming worden uitgevoerd; dit onderzoek zal leidend zijn voor de bepaling van de definitieve bijdragen.

4.	Adaptief Programma Brainport City ❖ In navolging van de bestuurlijke intentieverklaring Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie (REOS) gaan Rijk en regionale partijen binnen het adaptieve programma Brainport City in 2017 de opgave Brainport Hub (stationsomgeving en binnenstad Eindhoven) verder uitwerken. Hier ligt een duidelijke koppeling met de adaptieve uitvoeringsagenda REOS die medio 2017 gereed zal zijn. ❖ Als onderdeel van het totaalpakket van de opgave Brainport Hub heeft de gemeente Eindhoven de ambitie de fietsenstalling aan de noordzijde van het station Eindhoven mogelijk te maken. Het Rijk besluit over deelname daaraan op basis van het nog af te sluiten convenant 'fietsparkeren bij stations'. ❖ Daarnaast geeft de regio (provincie Noord-Brabant en Eindhoven) een impuls aan de groeistrategie voor het multimodaal transferpunt Eindhoven Acht (inclusief sprinterstation), door te starten met een integrale haalbaarheidsstudie. Afstemming vindt plaats in het adaptief programma Brainport City, waarin het Rijk participeert. De uitkomsten van de haalbaarheidsstudie worden geagendeerd in het BO MIRT 2017. ❖ Onder regie van de gemeente Eindhoven zal een plan van aanpak worden opgesteld voor de programmaorganisatie van de samenwerkende partijen, belast met de uitvoering van o.a. de opgave Brainport Hub en de monitoring/herijking van het totale adaptieve programma. Dit plan van aanpak wordt eind 2016/begin 2017 ter besluitvorming aan de Stuurgroep Brainport City voorgelegd.
5.	Ruimtelijk-economische adaptieve agenda West-Brabant en Hart van Brabant ❖ Rijk en regio stemmen in met de inhoudelijke richting en aanpak om te komen tot een ruimtelijk-economische agenda (die in het voorjaar 2017 gereed is) waarin is opgenomen: ○ de uitwerking van vier ambities en drie strategielijnen waarmee de regio's West-Brabant en Hart van Brabant (inter-)nationaal het verschil willen maken en de economisch sterke clusters en stuwende sectoren toekomstbestendig willen ontwikkelen en faciliteren; ○ de maatschappelijke, ruimtelijke en economische uitdagingen die de regio's daarmee willen aanpakken; ○ het proces waarmee de regio's deze ambities en strategieën tot uitvoering brengen met triple helix partners en zo de basis voor een gezamenlijke investeringsagenda leggen; ○ de synergie met andere lopende (rijks-, provinciale en regionale) trajecten (zoals omgevingsvisies en REOS), wat deze agenda daar additioneel aan kan toevoegen en de relaties met omliggende regio's. ❖ De agenda in 2017 ter bespreking tijdens het BO MIRT 2017 aan te bieden.
6.	Grenslandagenda / grensoverschrijdend Bestuurlijk Overleg ❖ Rijk en regio stemmen in met het verkennen van de wenselijkheid, onderwerpen en partijen van en voor een grensoverschrijdend bestuurlijk overleg in het najaar van 2017.
7.	Programma SmartwayZ.NL ❖ Rijk en regio nemen kennis van de voortvarende stappen die zijn gezet in het programma SmartwayZ.NL. Eerste resultaat van het programma is de Startbeslissing voor de A67, die na het BO wordt ondertekend.
8.	Corridor A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught ❖ Rijk en regio zijn gestart met het MIRT Onderzoek Deil – 's-Hertogenbosch – Vught. In het onderzoek worden, op basis van een analyse van de bereikbaarheidsopgaven op de A2, oplossingsrichtingen verkend. Specifieke aandacht is er voor mogelijke quick-wins. Het onderzoek wordt in 2017 afgerond, waarna passende vervolgafspraken worden gemaakt, waar beide partijen zich in kunnen vinden.

9.	Verkenning Slimme Bereikbaarheidsmaatregelen 2018 – 2021 (verankering Beter Benutten) ❖ Rijk en regio stemmen in met de afspraak om de komende maanden gezamenlijk een stappenplan, scope en planning op te stellen voor een korte termijn aanpak gericht op Slimme en Duurzame Bereikbaarheidsmaatregelen 2018-2021. ❖ Afspraken over financiering worden uiterlijk tijdens de bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2017 gemaakt en zijn mede afhankelijk van de (financiële) prioriteiten van het volgende kabinet.
10.	Nadere uitwerking rijksvastgoedplannen ❖ Rijk en regio stemmen in met: ○ naar aanleiding van de rijksvastgoedplannen per provincie een selectie van onderwerpen (beleid-vastgoedcombinaties) verder uit te werken; de selectie omvat prioriteiten uit de provincie en van rijkspartijen; ○ de selectie te beschouwen als een werkagenda per provincie, waarover de provincie en andere betrokken regionale partijen met het Rijksvastgoedbedrijf en andere betrokken rijkspartijen regelmatig overleg voeren; ○ aan de selectie het onderwerp 'snelfietsroutes' als beleid-vastgoedcombinatie toe te voegen voor beide provincies. ❖ De provincie Limburg inventariseert het aanbod aan maatschappelijk vastgoed (gereed voorjaar 2017). Aan de hand daarvan wordt een beleid-vastgoedanalyse uitgevoerd, die zal worden besproken in de ICRV.

4. ZUIDWEST-NEDERLAND

1.	Betreft programmatische aanpak Rotterdam-Den Haag Het BO MIRT Zuidwest-Nederland besluit tot het instellen van een programma met een programmabudget, dat wordt gevoed door de regio en door IenM (vanuit de vrijkomende middelen uit de verlenging van het IF). ❖ Over de governance van het programma worden voor eind 2016 afspraken gemaakt. ❖ Over de (adaptieve) vulling van het programma worden in het BO MIRT voorjaar 2017 afspraken gemaakt op basis van wederkerigheid: rijk en regio dragen vanuit de 5 i's beide naar verhouding bij aan de realisatie van de doelen van het programma. ❖ Rijk en regio benutten het investeringsprogramma Zuidelijke Randstad, de scope, analyses en resultaten van het gezamenlijke 'MIRT Onderzoek bereikbaarheid Rotterdam Den Haag' (die naar huidige verwachting in het najaar van 2017 beschikbaar komen) voor het onderzoek naar de invulling van het programma. ❖ Rijk en regio benutten tevens de resultaten van de 'NMCA van 2017' (die naar huidige verwachting in april 2017 beschikbaar komen) hiervoor. ❖ Het Rijk onderzoekt met de regio de r door de regio prioritaire (concrete) infrastructurele projecten, waaronder 4-sporigheid Delft-Rotterdam, 3e oeververbinding Rotterdam, N59 en vervolg programma aansluitingen HWN/OWN. Voor (mede)investeringen van het Rijk in deze en andere concrete infrastructurele projecten (in het kader van het programma) is het noodzakelijk dat sprake is van aantoonbaar meest voor de hand liggende oplossingen voor (een) gezamenlijke opgave(n). Hierbij merkt het Rijk op dat voor het spooronderdeel geen ruimte op het Infrafonds aanwezig is. ❖ Rijk neemt kennis van de tijdens dit MIRT-overleg overlegde studie over een derde oeververbinding Rotterdam ❖ Er is afgesproken dat Rijk en Regio samen onderzoek gaan doen naar innovatieve financieringsvormen voor opgaven in het ruimtelijk domein., zoals de oeververbinding Door de business case te verbreden en anders naar de markt te kijken kunnen er wellicht nieuwe mogelijkheden voor realisatie ontstaan. ❖ Het Rijk geeft aan dat er bij de derde oeververbinding nadrukkelijk naar het gebied gekeken wordt. ❖ Het resultaat hiervan ingebracht kan worden in de MIRTStudie Rotterdam-Den Haag en daarover nader kan worden besloten tijdens het BO MIRT in het najaar van 2017. ❖ De kennis en lessen van deze verkenning kunnen ook gebruikt worden bij het nadenken over de bekostiging van opgaven elders in het land en in andere sectoren als bijvoorbeeld energie.
2.	Programma goederencorridors Oost en Zuid ❖ In december 2016 stelt de Bestuurlijke Regiegroep de definitieve rapportage met een gezamenlijke visie, roadmap en actieprogramma vast. ❖ Op dat moment start een actieprogramma Goederencorridors waarin op basis van wederkerigheid opgaven adaptief worden opgepakt. ❖ Tijdens het strategisch werkbezoek van Minister en Staatssecretaris (voorjaar 2017) zal op basis van de uitkomsten van het MIRT Onderzoek Goederencorridors een nadere invulling van een multi-modaal programma worden gegeven met aandacht voor onder andere het benutten van de A15. Ook worden dan afspraken over de governance structuur gemaakt.
3.	A4 Burgerveen ❖ Er wordt nu een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd naar de problemen op de A4 bij Leiden (traject Leiden – Leiderdorp), waarbij ook gekeken wordt naar het oplossend vermogen van een extra rijstrook op de hoofdrijbaan. ❖ Rijkswaterstaat zal de gemeenten op de hoogte houden van de resultaten van het onderzoek. ❖ Er is vanuit de verlenging van het IF € 50 mln gereserveerd om tot een structurele verbetering van de doorstroming te komen.

4.	A20 ❖ Regio en Rijk hebben gezamenlijk de wens om tempo te maken bij het verbeteren van de doorstroming op de A20 tussen Nieuwerkerk en Knooppunt Gouwe en in die zin uitvoering te geven aan Tweede Kamermotie Hoogland/Visser hierover van 23 november 2015 (Kamerstuk, 34300A, nr. 29). ❖ Rijk en regio zijn gezamenlijk van mening dat voor het maken en behouden van tempo het doorlopen van de vereiste procedurele stappen (Tracéwet /m.e.r.-procedure) essentieel is. ❖ Op dit moment vindt een verkeerskundig onderzoek plaats. Op basis van de resultaten van dit onderzoek zal de Minister in het eerste kwartaal van 2017 een Startbeslissing nemen. ❖ In de Startbeslissing zal worden beschreven hoe het vervolgtraject zal worden vorm gegeven. De Startbeslissing zal in gezamenlijk overleg tussen Rijk en regio tot stand komen. ❖ In de begroting van het Rijk kan start van de realisatie van plaats vinden vanaf 2023. Het Rijk staat open voor een eerdere start van de werkzaamheden als de regio bereid is tot voorfinanciering. Hierover zullen alsdan aparte afspraken dienen te worden gemaakt. ❖ De regio gaat in het projectteam van de op te stellen MIRT Verkenning participeren en onderzoekt daarnaast de mogelijkheden van overige personele inzet bij het opstellen van de verkenning. ❖ Het Rijk geeft aan 100 miljoen beschikbaar te hebben voor versnelde uitvoering.
5.	N59 ❖ Rijk en regio nemen kennis van het Corridorplan Energy Highway N59. ❖ Rijk en regio nemen kennis van het financieringsaanbod van de regio zoals opgenomen in het Corridorplan. ❖ Rijk en Regio starten een gemeenschappelijk onderzoek naar de kansen die het Corridorplan Energy Highway N59 biedt. De uiteindelijke afweging vindt plaats in het kader van de programmatische aanpak
6.	Variant B/D Emplacement Schiedam ❖ Spoedig na publicatie van het Tracébesluit wordt besluitvorming gestart (door IenM, MRDH en PZH, samen met NS en ProRail) over realisatie van de aanpassing van de spoorconfiguratie tussen Schiedam en Rotterdam en een passende bijdrage van MRDH en PZH aan de meerkosten van deze aanpassing aan de rijksinfrastructuur ten opzichte van het TB.
7.	4bII: Corridor Rotterdam-Antwerpen ❖ Rijk en regio onderschrijven dat de corridor R'dam – Antwerpen een belangrijke multimodale corridor is, van belang voor Zuid-Holland, Zeeland en Noord-Brabant en van belang voor een goede samenwerking met Vlaanderen. ❖ Regio is voornemens een MIRT Onderzoek op deze corridor te starten. ❖ Het Rijk (EZ en IenM) zal meewerken aan een (MIRT) onderzoek van de provincie, mits dit onderzoek het in beeld brengen van kansen voor ruimtelijke-economische ontwikkelingsmogelijkheden als scope heeft, waarbij de conclusies en afspraken van de in het voorjaar van 2011 afgeronde MIRT Verkenning Antwerpen Rotterdam (VAR) worden besproken. ❖ Rijk en regio zijn akkoord de tussenresultaten van dit onderzoek terug te laten komen op het BO MIRT van 2017.
8.	4bIII: Grevelingen ❖ De regio hecht aan een goede en daadkrachtige uitvoering van de Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer. Nogmaals is benadrukt dat over de fasering (eerst Grevelingen dan Volkerakzoommeer) geen discussie is. In het BO MIRT is de stand van zaken besproken m.b.t. de beantwoording van de motie Jacobi/Geurts over de Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer. Voor het WGO Water van 14 november 2016 zullen de 3 betrokken provincies, Noord-Brabant, Zeeland en Zuid-Holland en het Rijk met elkaar spreken over de gefaseerde aanpak en de financiering.

9.	4c I: SDR ❖ Onderzoeken of de casus SDR aanknopingspunten biedt om praktijkkennis op te bouwen over het verduurzamen van de procesindustrie in een publiek/private context. ❖ EZ en IenM zijn bereid om met de Zeeuwse regio mee te denken langs welke lijnen die ambitie ingevuld kan worden. De regio heeft daar dan het voortouw bij. ❖ EZ en IenM wijzen een aanspreekpunt aan voor de provincie Zeeland om dit traject in te gaan.
10.	4cII KGT ❖ Het verlenen van medewerking (organisatie, denkkracht, netwerk) onder meer via ProRail aan een verdiepende studie over de nut/noodzaak van een eventuele verbetering van de spoorontsluiting Gent- Terneuzen. Deze verdiepende studie gezamenlijk en in co-productie met Vlaanderen in te dienen als voorstel voor de call die in 2017 wordt opengesteld in het programma Connecting Europe Facilities. Aangezien dit project vooralsnog buiten rijksprioriteit valt, zal IenM geen financiële bijdragen leveren.
11.	MIRT Onderzoek Alblasserwaard Vijf Heerenlanden ❖ Het MIRT Onderzoek wordt afgerond en het BO MIRT neemt kennis van : ○ De resultaten en de elementen die de Gebiedsraad ziet voor het vervolg; ○ Het feit, dat de Gebiedsraad van zijn kant aangeeft dit voorstel voor een vervolg voor het einde van dit jaar uit te zullen werken tot een concrete aanpak en opdracht. ❖ De minister /het BO MIRT spreekt uit, dat men geïnteresseerd is in het vervolg. Maar dat vervolg in deze fase van het onderzoek nog niet via de MIRT tafel ziet lopen, mogelijk in een later stadium als plannen concreter zijn wel. ❖ Het BO MIRT besluit om de Deltacommissaris te verzoeken zich te committeren aan de vervolgfase. Concreet door via het gebiedsoverleg Deltaprogramma Rijnmond-Drechtsteden de voortgang en doorontwikkeling door de Gebiedsraad te stimuleren en een rol te vervullen als er knelpunten zijn. En om de minister via het jaarlijks op te stellen Deltaprogramma te informeren over de bevindingen van het gebied.
12.	5b. MIRT Onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag ❖ Kennis nemen van de voortgang ❖ Resultaten van dit onderzoek als inhoudelijke randvoorwaarde voor invulling van programmatische aanpak ❖ Als tijdens de uitvoering van de Analyse- en Oplossingsrichtingenfase van het onderzoek eerder al quick wins naar voren komen, zullen betrokken partijen deze ter bestuurlijke besluitvorming voorleggen (niet per definitie gekoppeld aan het BO MIRT).
13.	5c. MIRT Onderzoek Stimuleren Stedelijk Wonen ❖ Kennis nemen van de voortgang ❖ Onderkennen dat het faciliteren van de trek naar het stedelijk gebied een urgente, groeiende en gezamenlijke opgave is van alle betrokken partijen ❖ Nader bestuurlijk overleg en besluitvorming Rijk en regio op 2 november 2016
14	5d. Greenport/Mainport ❖ Het MIRT Onderzoek wordt afgerond en het BO MIRT neemt kennis van de resultaten. ❖ Rijk en regio stellen het beleidsconcept Greenport 3.0 vast en zijn voornemens in de derde fase afspraken te maken over hoe zij hun instrumentarium optimaal inzetten voor het realiseren van de opschaling van clusterkracht naar netwerkkracht en doen dit nadrukkelijk in samenwerking met bedrijfsleven en kennisinstellingen.

15.	5e. Rijksvastgoed ❖ Het bestuurlijk overleg stemt ermee in om: ○ naar aanleiding van de rijksvastgoedplannen per provincie een selectie van onderwerpen (beleid-vastgoedcombinaties) verder uit te werken; de selectie omvat prioriteiten van de regio en van rijkspartijen; ○ de selectie te beschouwen als een werkagenda per provincie, waarover de regio met het Rijksvastgoedbedrijf en andere betrokken rijkspartijen bestuurlijk overleg voert; ❖ De provincie Zuid-Holland wil voorafgaand aan de selectie met gemeenten komen tot een verfijning van de analyse van publiek vastgoed. ❖ Voor Zeeland betekent dit nauwere samenwerking in het Kavelruilbureau Zeeland en onderzoek en samenwerking op het thema Duurzame Energie Opwekking (link met de Balkenende) naar mogelijk medegebruik van (publieke) gebouwen.
16.	5f. Verdieping Nieuwe Waterweg ❖ Het project kent positieve maatschappelijke baten en een afgeronde MER die zeer uitgebreid is en op vrijwel alle onderwerpen uitputtende informatie bevat. Verzilting staat hierbij nauw onder de aandacht. Het Rijk stelt maximaal € 35 mln. beschikbaar als concurrentieversterkende maatregel zeehavens uit de onvoorziene middelen van Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR). Het tijdstip van financiering zal nader worden bepaald bij de begrotingsbehandeling van voorjaar 2017. Verdieping van de Nieuwe Waterweg zal onderdeel zal worden van MIRT project PMR. Beheer en Onderhoud (B&O) van € 0,5 mln. per jaar zal worden bekostigd uit de areaalgroei vaarwegen. In samenwerking met de initiatiefnemer het Havenbedrijf Rotterdam N.V. zullen nadere afspraken worden gemaakt over de uitvoering en financiering.
17.	5g. Slimme bereikbaarheidsmaatregelen ❖ Procesafspraken om gezamenlijk stappenplan, scope & planning op te stellen voor een korte termijn aanpak gericht op Slimme Bereikbaarheidsmaatregelen 2018-2021. ❖ Naast stedelijke bereikbaarheid kan ook de krimpproblematiek mee genomen worden. ❖ Afspraken over financiering worden uiterlijk tijdens de bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2017 gemaakt en zijn mede afhankelijk van de (financiële) prioriteiten van het volgende kabinet.
18.	5h. Suurhoffbrug ❖ In navolging op de uitkomsten van het onderzoek naar het verlengen van de levensduur van de huidige brug zal een integrale MIRT Verkenning voor weg- en spoorverbinding opgestart worden. ❖ De uitkomsten van de nu lopende verkenning voor een tijdelijke oplossing worden meegenomen.
19.	5i. Quick Wins A15 ❖ Er is een Planuitwerking gestart voor extra capaciteit op de A15 tussen Papendrecht en Sliedrecht (realisatie van een weefvak op de noordbaan en doortrekken van de bestaande spitsstrook op de zuidbaan). ❖ Daar is een gezamenlijk budget in gesteld van € 8,2 mln. (Rijk en regio ieder € 4,1 mln.) ❖ Daarnaast is in de betreffende Bestuurlijke Overeenkomst voor dit project een verdeelsleutel vastgesteld voor eventuele meerkosten: IenM 50%, PZH 40%, Drechtsteden 10%. ❖ Inmiddels is duidelijk geworden dat Rijk en regio de voorkeur geven aan een (volwaardige) 3e rijstrook (met vluchstrook) op de zuidbaan van de A15 (in plaats van doortrekken van de spitsstrook) en dat het project daarmee € 15,4 mln. in totaal zal kosten. ❖ IenM is bereid het voordeel van € 2,2 mln. dat er in dit geval is op het gebied van Beheer & Onderhoud in te brengen als projectbudget. <i>(Toelichting: als wordt gekozen voor een 3^e rijstrook, dan kan beter de gehele rijbaan van een nieuwe laag asfalt</i>

	<i>worden voorzien, waardoor de gereserveerde € 2,2 mln. voor het asfalteren van dit deel van de huidige A15 in de periode tot 2028 vrijvalt).</i> ❖ Er zal op korte termijn overleg zijn over de verdeelsleutel voor de meerkosten.
20.	Sloeweg ❖ Het Rijk draagt als eenmalige bijdrage een bedrag van € 5,0 miljoen (prijspeil 2014) bij aan de bekostiging van de Sloeweg ervan uitgaande dat Provinciale Staten van Zeeland instemmen met een variant voor de aansluiting N62/Bernardweg die voorziet in een conflictvrije en robuuste doorgaande N62 en waarvan de verkeersveiligheid via een audit wordt aangetoond. Deze bijdrage wordt beschikbaar gesteld uit de resterende gereserveerde middelen voor het Mobiliteitsfonds Zeeland.
21.	Nautische Toegang Vlissingen ❖ De meerwaarde van het project maatwerkgeul Wielingen wordt door het Rijk onderschreven. Met een positieve insteek vervolgt het Rijk het overleg met Zeeland Seaports met als doel financiële middelen voor dit project te vinden. Er wordt toegewerkt naar een besluit in de voorjaarsnota 2017.

5. NOORDWEST-NEDERLAND

1.	Verlenging Infrafonds ❖ Het Rijk heeft het voornemen de middelen, die vrijkomen door de verlenging van het Infrastructuurfonds tot en met 2030, in te zetten voor de meest urgente knelpunten. Het Rijk wil dit, samen met de regio, vooral doen in een programmatische aanpak.
2.	Verlenging Infrafonds in relatie tot OV en spoor ❖ Partijen besluiten dat onder regie van de twee regionale partijen (MRA en Regio Utrecht) komend jaar de regionale OV Ambitiebeelden uitgewerkt worden tot regionale OV Streefbeelden voor 2040. Dit obv de uitkomsten van het traject van het landelijke OV Toekomstbeeld, dat eind 2016 wordt verwacht. De OV Streefbeelden zullen voldoen aan de gedeelde principes van het landelijke OV Toekomstbeeld en daarnaast inzoomen op de regio. Op deze manier kan de regio voortvarende stappen blijven zetten richting een goed OV product dat een bijdrage kan leveren aan de toekomstige regionale bereikbaarheidsopgaven en/of RO-EZ ontwikkelingen. Onderdeel van het opstellen van het OV Streefbeeld zijn verdiepende analyses (oa vervoer- en capaciteitsanalyses). De Streefbeelden geven een stip op de horizon voor 2040 en een toelichting hoe deze stip bereikt zou kunnen worden. De regio betreft hierbij de voor de regio relevante partijen. ❖ Partijen besluiten dat Rijk en de MRA in het kader van het Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA verkennen of en hoe het regionale OV Streefbeeld voldoende handvatten kan bieden om de (toekomstige) OV component vorm te geven. ❖ Partijen besluiten dat onder regie van de MRA het komend jaar verkend wordt of, en zo ja hoe, de regionale ambitie naar integratie van railsystemen (lightrail) mogelijk en wenselijk is. Hiervoor besluiten partijen, onder regie van de MRA, in een aantal gezamenlijke werksessies te verkennen onder welke condities de integratie van railsystemen mogelijk is op de West- en Zuidtak op de spoorring van Amsterdam. Dit zonder voor te sorteren op een oplossingsrichting. De uitkomsten van dit traject zullen ook meegenomen worden bij het opstellen van het regionale OV Streefbeeld. ❖ Rijk, NS, Prorail en MRA spreken af op het komende BO MIRT en de landsdelige OV en Spoortafel (najaar 2017) de uitkomsten van de drie bovenstaande acties te bespreken in samenhang met de uitkomsten van het landelijke OV Toekomstbeeld en de inzichten van de NMCA. In dat overleg zal bezien worden of nadere vervolgafspraken wenselijk en mogelijk zijn. ❖ De Regio Utrecht wil komend jaar de voorbereidingen treffen voor het versterken van Utrechtse regiostations binnen het (inter-)regionale vervoersnetwerk. Dat kan opgepakt worden met het Rijk en de spoorsector in de programmatische lijn (als vervolg op Toekomstbeeld OV) dienstregeling en NMCA. Rijk en regio bespreken de uitkomsten van deze actie op het volgende BO MIRT - OV en Spoortafel (najaar 2017). ❖ Het Rijk zal de Noordvleugelpartijen actief betrekken bij de lopende NMCA via de secretaris van de landelijke OV en Spoortafel. Voor het onderzoek 'Marktordening op het spoor' wordt door IenM een proces opgestart, waarbij relevante partijen waar onder de Noordvleugelpartijen, betrokken worden.
3.	Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA ❖ Rijk en regio spreken af te komen tot een breed programma in de Metropoolregio Amsterdam (Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA) om de geconstateerde (bereikbaarheids)opgaven aan te pakken. Aan dit programma zullen door Rijk én regio middelen worden toegedeeld. Van Rijkszijde gaat het om een reservering van €200 miljoen vanuit de Verlenging van het Infrafonds.

	❖ Het programma heeft als doel: versterken van de economie in deze belangrijke regio door focus op deur-tot-deur bereikbaarheid met prioriteit voor de economische toplocaties en in samenhang met de verstedelijkingsopgave. ❖ Het programma kijkt naar alle modaliteiten en combinaties daarvan en alle niveaus van infrastructuurnetten (Rijk, regio, lokaal), onderlinge aansluitingen/afstemming, bijhorende voorzieningen en smart oplossingen. Waarbij bereikbaarheid wordt gezien als het product van nabijheid, snelheid, kosten, betrouwbaarheid en beleving. ❖ Rijk en regio spreken af de principes, die in bijlage 1 zijn verwoord, als uitgangspunt te nemen voor de inrichting van het programma. In het oog springende principes zijn: ○ Samenwerking in het programma vindt plaats op basis van wederkerigheid door naar vermogen maatregelen en middelen in te brengen en onderling af te stemmen. ○ Het programma gaat over de korte-, middellange- en lange termijn, waarbij voor de korte termijn helderheid en concreetheit geboden wordt voor de oplossingen, terwijl het voor de langere termijn van belang is voldoende flexibiliteit te betrachten. ○ In het programma zitten de lopende studies Noordwestkant Amsterdam, Corridor Amsterdam-Hoorn, A6 Almere Buiten Oost – Lelystad, Oostkant Amsterdam, Schiphol Plaza, Stedelijke Bereikbaarheid MRA. Ook regionale studies, die betekenis hebben voor de MRA, kunnen onderdeel uitmaken van het programma. Hiervoor worden criteria opgesteld om te bepalen welke regionale studies dat zijn. Daarnaast is het onder meer van belang de werkwijze van Beter Benutten te betrekken en gebruik te maken van smart oplossingen, bijvoorbeeld door het verbreden en structureel maken van lopende ITS-initiatieven en de werkgeversaanpak. ○ Het programma heeft een voortrollend karakter, doordat er steeds opgaven, maatregelen en middelen door Rijk en regio aan kunnen worden toegevoegd, ook vanuit toekomstige verlengingen van het Infrafonds. ○ Het programma wordt aangestuurd door een organisatiestructuur die licht, flexibel en efficiënt is. ○ Rijk en regio zijn de initiators voor het programma. Streven is de samenwerking te versterken en te verbreden door andere partijen te betrekken, die een deel van de bereikbaarheidsopgaven in handen hebben, zoals vervoersbedrijven, bedrijfsleven, markt, kennisinstellingen (publiek-private samenwerking). ❖ Rijk en regio spreken af de initiatieffase te starten. Als eerste stap zal een duotrekenschap Rijk-regio worden aangesteld en zullen Rijk en regio samen zorgen voor werkbudget (uiterlijk 1 februari 2017 beschikbaar). Daarbij worden in ieder geval betrokken: de resultaten van de MIRT Onderzoeken en de nieuwe NMCA, die in 2017 gereed komen, tezamen met de regionale inbreng voor de invulling van het programma. ❖ In het BO MIRT najaar 2017 wordt het programma vastgesteld. Dan worden ook de budgetten van Rijk en regio definitief toegewezen. ❖ Als eerste stap worden de volgende 'no regret' besluiten genomen: ○ A6 Almere Buiten Oost – Lelystad: de startbeslissing A6 Almere Buiten Oost – Lelystad wordt door de minister van IenM vastgesteld; ○ Corridor Amsterdam - Hoorn: een korte termijn pakket met maatregelen af te spreken in het Bestuurlijk Overleg CAH eerste kwartaal 2017; ○ Stedelijke Bereikbaarheid: integraal en herkenbaar onderdeel van het programma met een gedeelde definitie en besluit over een vervolg van het lopende MIRT Onderzoek Stedelijke Bereikbaarheid MRA om op korte termijn tot concrete besluiten te komen. De resultaten van het vervolg van het MIRT Onderzoek worden nadrukkelijk betrokken bij het vaststellen van de opgaven en oplossingsrichtingen van de MIRT Onderzoeken, daarmee wordt 'stedelijke bereikbaarheid' gepositioneerd als onderdeel van de deur-tot-deur reis.
--	--

4.	Gebiedsverkenning Utrecht Oost ❖ De Gebiedsverkenning Utrecht Oost biedt een kansrijk perspectief voor de ontwikkeling van Utrecht in de periode 2017-2040. ❖ Rijk en regio geven invulling aan dit perspectief door een programma aanpak. Binnen de programma aanpak vindt de onderbouwing van urgenties en de uitwerking van maatregelen plaats. Het gaat om de in de Gebiedsverkenning benoemde adaptieve ontwikkelpaden voor zowel economische als ruimtelijke en bereikbaarheidsopgaven. Deze worden voor het BO MIRT 2017 uitgewerkt. Perspectief op nationale netwerken wordt toegevoegd. Resultaat zal zijn urgente en noodzakelijke, samenhangende maatregelpakketten ten aanzien van economie, verstedelijking en bereikbaarheid voor korte, middellange en lange termijn. ❖ Op basis van urgentie worden de volgende nieuwe korte termijn maatregelen nu opgestart: ○ Doorontwikkeling en verbreding toepassingsmogelijkheden van vraagbeïnvloedingspilots voor auto, OV en fiets. ○ Introductie Smart Mobility o.a. in de vorm van pilots voor intelligente elektrificatie van auto, fiets en OV. ○ Toepassen van Beter Benutten maatregelen ter versterking gebruik van bestaande knooppunten. ❖ Rijk en regio stellen een plan van aanpak op voor een programma aanpak van samenwerkende overheden, maatschappelijke partijen en bedrijfsleven. Dit plan van aanpak wordt eind 2016 geagendeerd in het bestuurlijk overleg Utrecht Oost.
5.	MIRT Onderzoek Greenports en de samenwerking met de mainports ❖ Rijk en regio stemmen in met het beleidsdocument: '<i>Koersnotitie MIRT Greenports en de samenwerking met de Mainport</i>'. ❖ Het ministerie van IenM zal, samen met het ministerie van EZ, de regio en de zes Greenports, het beleidskader MIRT Onderzoek Greenports Mainports 3.0 verder uitwerken en agenderen voor het BO MIRT najaar 2017. ❖ Partijen zullen gezamenlijk een (voor)onderzoek uitvoeren naar maatregelen die direct voortvloeien uit het 3.0 concept en (aanzet) handelingsperspectief. ❖ Het definitief handelingsperspectief en maatregelenpakket als strategische onderwerp (i.s.m. de corridorstudies) i.s.m. de Greenports uit te werken voor voorjaar 2017.
6.	Limeslijn Utrecht-Leiden ❖ Rijk en regio nemen kennis van de stand van zaken rond het onderzoek naar de Limeslijn Utrecht-Leiden. Alvorens een vervolgonderzoek te overwegen, wil IenM eerst de uitkomsten van de NMCA en het Toekomstbeeld OV afwachten.
7.	Slimme Bereikbaarheidsmaatregelen 2018-2021 (verankering Beter Benutten) ❖ Procesafspraken om gezamenlijk stappenplan, scope, planning en operationalisering van de doelstelling op te stellen voor een korte termijn aanpak gericht op Slimme Duurzame Bereikbaarheidsmaatregelen 2018-2021. En deze aanpak, daar waar het de Metropoolregio Amsterdam (MRA) betreft, onderdeel uit te laten maken van het in dit BO MIRT afgesproken, Programma Bereikbaarheid. ❖ Afspraken over financiering worden uiterlijk tijdens de bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2017 gemaakt en zijn mede afhankelijk van de (financiële) prioriteiten van het volgende kabinet.

8.	Nadere uitwerking rijksvastgoedplannen ❖ Rijk en regio hebben kennis genomen van de rijksvastgoedplannen per provincie en stemmen er mee in om op basis van deze plannen de onderwerpen (beleid- vastgoedcombinaties) te selecteren, die samen uitgewerkt worden. ❖ De selectie te beschouwen als een werkagenda per provincie, waarover de regio met het Rijksvastgoedbedrijf en andere betrokken rijkspartijen periodiek bestuurlijk overleg voert, conform de in de provincie Flevoland ingezette lijn. ❖ De provincie Noord-Holland onderschrijft het belang van een goed netwerk en daarbinnen, indien mogelijk en zinvol, de samenwerking rondom de beleidsmatige aansturing van vastgoed.
9.	Luwtemaatregel Hoornse Hop ❖ De partijen, die samen de Luwtemaatregel Hoornse Hop financieren (IenM, EZ, provincie Noord-Holland, provincie Flevoland), besluiten dat: ○ de planfase wordt stopgezet omdat recent is gebleken dat de luwtemaatregelen, zoals beschreven in de verkenning, niet de verwachte effecten zullen opleveren; ○ dat partijen samen een verkenning uit laten voeren naar alternatieve manieren om een bijdrage te leveren aan de ecologische doelstellingen voor het Markermeer-IJmeer. ❖ Uiterlijk in 2017 zal besluitvorming plaatsvinden over een mogelijke volwaardige alternatieve maatregel (in ecologische en recreatieve zin). De gereserveerde middelen zullen bij besluitvorming hierover door de betrokken partijen worden heroverwogen.
10.	Rijnbrug Rhenen (N233) ❖ Tussen provincie Utrecht en Rijkswaterstaat is eerder afgesproken, dat Rijkswaterstaat medewerking verleent aan de verbreding van de Rijnbrug. IenM en de provincie Utrecht spreken af, dat ze op korte termijn in overleg gaan. De planning van budgetten van onderhoud en vervanging zullen daarbij betrokken worden. De provincie Utrecht is bereid tot eventuele voorfinanciering.