AFSPRAKENLIJTEN BESTUURLIJKE OVERLEGGEN MIRT 2020
BO MIRT Zuidwest-Nederland

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

	❖ Daarop vooruitlopend besluiten Rijk en regio nu voor 2022 en de daaropvolgende 4 jaar € 4,9 miljoen (excl. BTW) exploitatiebudget (bekostiging vast personeel, huisvesting en facilitaire kosten) op jaarbasis aan financiële middelen beschikbaar te stellen voor de samenwerkingsorganisatie Zuid-Holland – conform uitkomst Stuurgroep 29-9-2020; ❖ Rijk en regio spreken een 50/50 verdeling in de bijdrage af van elk € 2,45 miljoen (excl. BTW) per jaar. ❖ Waarbij specifiek de verdeling geldt: Rijk 1/2 deel, MRDH en Provincie Z-H ieder 1/6 deel, Gemeente Rotterdam en gemeente Den Haag en Havenbedrijf Rotterdam gezamenlijk 1/6 deel (onderling evenredig verdeeld). ❖ Besluiten Rijk en regio in 2021 gezamenlijk de transitiekosten (€ 0,6 miljoen excl. BTW) te financieren voor de aanstelling van de programmadirecteur en het benodigde transitieproces. ❖ In eerste instantie wordt gekeken tot welk bedrag dit kan worden onttrokken uit bestaande reserves bij de huidige uitvoeringsorganisaties. ❖ Wanneer de financiering niet volledig uit bestaande reserves kan worden voldaan, financieren Rijk en regio gezamenlijk het benodigde ontbrekende deel. ❖ Hiervoor geldt de in de Stuurgroep overeengekomen verdeling 50/50 verdeling tussen Rijk en regio. Voor de regio geldt hierbij de onderlinge verdeling: ❖ MRDH en Provincie Z-H ieder 1/6 deel ❖ Gemeente Rotterdam, gemeente Den Haag en Havenbedrijf Rotterdam gezamenlijk 1/6 deel (onderling evenredig verdeeld) ❖ In 2025 maken Rijk en regio afspraken voor de jaren 2026 en verder. Tevens vindt in 2023 een evaluatie van de samenwerking(-sorganisatie) plaats.
3.	**Veilig, Slim en Duurzaam** *Digitalisering Overheden* <u>Zuid-Holland</u>: ❖ In aanvulling op de generieke, landelijke afspraken over verdere digitalisering in het mobiliteitsdomein herbevestigt het Rijk de reservering uit het BO MIRT 2019 van in totaal € 680.000 (incl. BTW, ontvanger: MRDH). Dit bedrag wordt gereserveerd in gelijke jaarlijkse termijnen tot en met 2023 voor regio Zuid-Holland/MRDH. Regio Zuid-Holland/MRDH zet tot en met 2023 4 fte in. <u>Zeeland</u>: ❖ In aanvulling op de generieke, landelijke afspraken over verdere digitalisering in het mobiliteitsdomein herbevestigt het Rijk € 125.000 (incl. BTW, ontvanger: Provincie Zeeland) per jaar tot en met 2023 voor regio Zeeland. Regio Zeeland zet voor de periode tot en met 2023 2 fte in.
4.	**Veilig, Slim en Duurzaam** **Werkgevers- en onderwijsaanpak** <u>Zuid-Holland:</u> *Werkgeversaanpak*: ❖ Rijk en regio zetten binnen de in het kader van het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma "MoVe" gemaakte werkgeversafspraken in op fietsstimulering en dragen daarmee bij aan het landelijke doel om extra forenzen op de fiets te krijgen. Sinds de COVID-19 pandemie ligt het aandeel fiets in het woon-werk verkeer hoger, deze stijging willen we vasthouden. ❖ Het Rijk stelt hiervoor 50% van de kosten met een maximum van € 75.000 incl. BTW beschikbaar. *Onderwijsaanpak* ❖ In 2021 investeren rijk en regio een bedrag van € 200.000,- (50-50 verdeeld; rijk incl. btw) in een vervolg op de in 2020 ingezette Onderwijsaanpak van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). ❖ Hierbij wordt ingezet op het versterken van het huidige platform/netwerk van vervoerders en wordt gestart het met oprichten van een platform/netwerk van onderwijsinstellingen met als doel kennisdeling, geven van advies en uitvoeren van scans gericht op afspraken over spreiding van les- en werktijden en afstandsleren.
5.	**Veilig, Slim en Duurzaam** **Fietsparkeren** <u>Zuid-Holland</u>

	❖ Rijk en regio spreken de bereidheid uit samen te investeren in de bouw en onderhoud van nieuwe stallingen op maaiveld bij het station van Alphen aan den Rijn en in een studie naar stallingsplaatsen in Zwijndrecht, en verder voor studie naar de restopgave aan de zeezijde van station Leiden Centraal. <u>MRDH</u> ❖ Rijk en regio/MRDH investeren samen in de realisatie van nieuwe maaiveldstallingcapaciteit bij Laan van NOI en een bijdrage in de studie voor de lange termijn aan de Haagse kant. ❖ Rijk en MRDH hebben de intentie te investeren in een fietsenstalling onderin het gebouw van Treehouse, bij Rotterdam Centraal. Daarnaast investeren Rijk en regio in de maaiveldstalling aan de Conradstraat die op korte termijn wordt gerealiseerd. Tot slot investeren Rijk en regio in de bouw van een maaiveldstalling bij station Schiedam onder voorwaarde dat het hier om aanvullende fietsplaatsen gaat.
6.	**Gebiedsgericht bereikbaarheidsprogramma MoVe** ***1. Meerjaren programmering gebiedsgericht bereikbaarheidsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)*** ❖ Rijk en regio stellen de geactualiseerde meerjaren-programmering MoVe vast en spreken af deze in het BO MIRT 2021 te actualiseren op basis van voortschrijdend inzicht uit de projecten. ❖ Rijk en regio spreken af dat in de jaarlijks geactualiseerde programmering inzicht wordt gegeven welke onderdelen van MoVe al financieel zijn gedekt omwille van de voortgang van de woningbouw. ❖ Rijk en regio geven jaarlijks via een meerjarenperspectief van de MoVe-onderdelen inzicht in de benodigde bekostiging voor de komende jaren. ***2. Preverkenning schaalsprong metropolitaan OV en verstedelijking*** ***Preverkenning Schaalsprong MOVV*** *<u>Rijk en regio</u>:* ❖ *nemen kennis van de resultaten van de Preverkenning Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking en de onderliggende rapporten over Bekostiging, de MKBA en de deelonderzoeken Metropolitane Oude Lijn, Knooppuntenontwikkeling, HOV-verbindingen Rotterdamse regio, Haagse regio en Zoetermeer;* ❖ *bevestigen de in het Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad en de Adaptieve Ontwikkelstrategie MOVV vastgelegde afspraak om de bereikbaarheidsopgave in samenhang te ontwikkelen met de verstedelijkingsopgave met als basis de Verstedelijkingsalliantie vastgestelde programmering en fasering van de verstedelijkingsopgave;* ❖ *besluiten dat parallel aan het MIRT-proces wordt gewerkt aan een zo spoedig mogelijke binnenstedelijke realisatie van 170.000 woningen en 85.000 arbeidsplaatsen in zone Oude Lijn met minimaal 70.000 woningen en 70.000 arbeidsplaatsen bij de 13 stations gerelateerde ontwikkellocaties;* ❖ *erkennen de opgave om het MOVV-programma tegen 2040 te realiseren, en jaarlijks aan de hand van de monitor Adaptieve Ontwikkelstrategie vast te stellen of bijsturing nodig is, met als doelen bij te dragen aan 1) de grote verstedelijkingsopgave in de Zuidelijke Randstad, 2) de versterking van de agglomeratiekracht in de Zuidelijke Randstad en 3) het oplossen van huidige en voorziene NMCA knelpunten op de Oude lijn en regionale rail- en HOV-corridors;* ❖ *besluiten de Schaalsprong MOVV verder uit te werken onder regie van de MoVe Programmalijn MOVV;* ❖ *constateren dat substantiële inzet van alternatieve bekostiging op programmaniveau alleen te realiseren is na wetswijzigingen, en derhalve de mogelijkheden van alternatieve bekostiging vooralsnog alleen op projectniveau te zullen onderzoeken.* ***Infrastructuur en Knooppunten Oude Lijn*** *<u>Rijk en regio</u>:* ❖ *constateren dat de resultaten van de deelonderzoeken Oude Lijn en Knooppunten voldoende inhoudelijke basis bieden voor het starten van een MIRT-Verkenning Infrastructuur en Knooppunten Oude Lijn, gericht op een systeemsprong van de*

	infrastructuur en integrale knooppuntontwikkeling in nauwe relatie met de verstedelijkingsstrategie voor de Zuidelijke Randstad maar dat er op dit moment onvoldoende zicht is op financiering om een verkenning te starten; ❖ *besluiten, teneinde geen tijd te verliezen, om een startbeslissing MIRT-verkenning voor te bereiden. De geraamde kosten voor Infrastructuur en Knooppunten Oude Lijn bedragen circa € 3,6 miljard (incl. BTW);* ❖ *bestaande uit een nader onderzoek infrastructuur gericht op de realisatie van een vrij liggend regionaal OV-netwerk op de Oude Lijn tussen Den Haag en Dordrecht. Waarmee een bedieningsconcept met een hoge frequentie (>8 p/u) mogelijk wordt gemaakt en nieuwe stations kunnen worden toegevoegd. Daartoe wordt onderzoek gedaan naar:* • *westzijde variant* • *oostzijde variant* • *mogelijke tussenoplossing in geval Goederenvervoer Oost Nederland (nog) niet wordt gerealiseerd* • *realisatie van zes nieuwe City-Sprinter stations* • *consequenties van frequentieverhoging en reizigersgroei voor opstel- en stallingscapaciteit, geluid en trilling, energievoorziening e.d.* • *fasering en kosten, inclusief besparingsmogelijkheden door waar mogelijk slim af te wijken van het bestaande ontwerp- en normenkader* ❖ *en bestaande uit een <u>onderzoek knooppunten</u> gericht op een gezamenlijke aanpak van een integrale uitwerking van de maatregelen op de knooppunten van Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam en Dordrecht. Per knooppunt worden oplossingen voor een integrale ontwikkeling van de knooppunten uitgewerkt, die de basis vormen voor een voorkeursoplossing en –beslissing.* ❖ *besluiten hiertoe een programmaorganisatie in te richten, onder regie van het Directeurenoverleg en de Programmaraad MoVe, waarin IenW, BZK, ProRail, vervoerders, MRDH, provincie en gemeenten zijn vertegenwoordigd.* ***Regionale HOV-corridors*** <u>Rijk en regio</u>*:* ❖ *nemen kennis van de resultaten van de studies naar de HOV-corridors in de regio's Den Haag, Rotterdam en Zoetermeer, en besluiten deze studies in 2021 verder uit te werken;* ❖ *constateren dat de bestaande railcorridors RandstadRail (Leyenburgcorridor) en Metro vragen om upgrades op kortere termijn, die in samenhang moeten worden gezien, en dat de HOV-corridors Leiden-Zoetermeer, Zoetermeer-Rotterdam en Den Haag – Zoetermeer/Delft (Koningscorridor), naast enkele korte termijn maatregelen, meer een langetermijnperspectief hebben, en ook in onderlinge samenhang moeten worden gezien.* ***Bestaande Regionale Rail Corridors*** <u>Rijk en regio</u>*:* ❖ *besluiten tot het starten van een vervolgonderzoek naar de verbetering van twee bestaande regionale railcorridors in de Zuidelijke Randstad (Metronet en RandstadRail), gericht op het voorbereiden van een nadere stap in het BO MIRT 2021;* ❖ *het betreft upgrades in capaciteit, reissnelheid en het oplossen van de (NMCA) knelpunten van RandstadRail en het Metronet rond 2026. De upgrades betreffen extra en langere railvoertuigen (door koppeling) en specifieke investeringen aan de railinfrastructuur, haltes en kruisingen/overwegen;* ❖ *besluiten deze onderzoeken in nauwe samenhang uit te laten uitvoeren door MRDH, HTM, gemeente Den Haag respectievelijk MRDH, RET, Rotterdam, en daarbij de relevante gemeenten, PZH, BZK en IenW te betrekken.* ***Regionale HOV-corridors*** <u>Rijk en regio</u>*:* ❖ *besluiten een vervolg te geven aan de studies van de <u>drie regionale HOV-verbindingen</u> (Zoetermeer-Rotterdam, Leiden-Zoetermeer en Den Haag-Zoetermeer/Delft), met dezelfde betrokkenheid van organisaties als in 2020;*

	❖ *besluiten op basis van deze studies een samenhangend lange termijn ontwikkelperspectief regionale HOV-verbindingen op te stellen als onderdeel van het Metropolitaan OV systeem van de Oude Lijn, Metro Rotterdam en RandstadRail; dit afgestemd met de verstedelijkingsopgaven en in samenhang met het Toekomstbeeld OV;* ❖ *besluiten dit ontwikkelperspectief te laten aansturen door de MoVe Programmalijn MOVV, met vertegenwoordiging van MRDH, PZH en betrokken gemeenten.* *3.* **Oeververbinding Regio Rotterdam (H)OV-deel** *<u>Voorgestelde besluiten:</u>* ❖ *De BO MIRT-afspraak uit 2018 wordt bevestigd waarin het Rijk aangeeft de bestuurlijke wil te hebben een bijdrage te leveren nu er op basis van de tussenresultaten sprake is van het aanpakken van NMCA- knelpunten voor (regionaal) OV en/of een bijdrage wordt geleverd aan de opgaven op het gebied van verstedelijking en versterking van fiets- en OV-netwerken.* ❖ *De oostflank Rotterdam is een van de 14 gebieden die door het Rijk in het kader van de NOVI als gebieden voor grootschalige woningbouw zijn aangewezen. Het verbeteren van het HOV heeft een positieve invloed op het realiseren van deze grootschalige ontwikkeling.* ❖ *In de lopende MIRT-verkenning Oeverbindingen regio Rotterdam wordt de bijdrage van het HOV-pakket aan de ontwikkelmogelijkheden van de Oostflank Rotterdam nader uitgewerkt.* ❖ *In 2021 is er meer inzicht hoe dat HOV-pakket eruit ziet en wat het gaat kosten. Aan de hand hiervan bespreken Rijk en regio op welke wijze de dan ingeschatte benodigde investeringen kunnen worden gerealiseerd.* ❖ *Uiteindelijk zal op basis van de eindresultaten van de afgeronde MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam en het voorgestelde voorkeursalternatief op basis van financiële mogelijkheden en definitief inzicht in de effecten worden bepaald wat de bijdragen van Rijk en regio aan het voorkeursalternatief zijn. Naar verwachting zal dat in 2022 plaatsvinden.* **4. CID Binckhorst** ❖ *Rijk en regio reserveren voor het startbesluit MIRT-verkenning CID Binckhorst gezamenlijk € 150 miljoen ten behoeve van het zicht op 75 procent bekostiging van een MIRT-verkenning. Het Rijk reserveert daartoe € 50 miljoen (incl. BTW) en de regio € 100 miljoen.* ❖ *Rijk en regio nemen op basis van het zicht op bekostiging en het startdocument nu het formele startbesluit MIRT-verkenning CID-Binckhorst. Rijk en regio ondertekenen zo spoedig mogelijk gezamenlijk het startbesluit.* ❖ *Doel is om in het tweede kwartaal van 2021 de MIRT-verkenning af te ronden en te komen tot een concept voorkeursalternatief, bestaande uit een HOV-oplossing op basis van een afweging van de drie Kansrijke Alternatieven aangevuld met ondersteunende mobiliteitsmaatregelen, en dit in het derde kwartaal van 2021 vast te stellen in de Programmaraad MoVe en de gemeenteraden van Den Haag en Leidschendam-Voorburg.* ❖ *De regiopartijen leveren naast cofinanciering gezamenlijk ook andere bijdragen, waaronder sturen op verstedelijking in CID-Binckhorst, via parkeerbeleid sturen op mobiliteitstransitie en ruimtelijke inrichting. De provincie Zuid-Holland draagt bij aan de opgaven van de verkenning door via de ruimtelijke taken en bevoegdheden de ontwikkeling van CID-Binckhorst te helpen versnellen.* **5. Gebiedsuitwerking Voorne Putten** ❖ Rijk en regio stellen de resultaten van het uitgevoerde onderzoek naar de verbetering van de bereikbaarheid van Voorne-Putten en Haven Rotterdam vast. ❖ Rijk en regio concluderen dat uit het onderzoek onder meer is gebleken dat: o het partieel verbreden van de N57 in combinatie met het ongelijkvloers maken van kruisingen op de N57 en het aanpassen van de Harmsenknoop de verkeersdoorstroming aan de westzijde van Voorne Putten fors zal verbeteren;

	○ de verkeersdoorstroming en de robuustheid aan de oostzijde van Voorne-Putten niet voldoende verbetert en vervolgonderzoek nodig is met name gericht op de Hartelcorridor; ○ een nieuwe oeververbinding tussen A15 en Voorne-Putten (Welplaat-tracé) de verkeersdoorstroming aan de oostzijde en de robuustheid van Voorne-Putten als geheel flink verbetert, maar de kosten en de impact hiervan erg fors zijn, zeker in vergelijking met de kosten en de baten van pakket A5, dat uitgaat van verbeteringen op en aan de bestaande infrastructuur. ❖ Rijk en regio spreken af het doorgerekende pakket A5 in het vervolg van deze studie te optimaliseren om te kunnen bepalen welke maatregelen uit dit pakket noodzakelijk zijn. Daarnaast betreft dit studie naar extra maatregelen voor de verbetering van de verkeersdoorstroming aan de oostzijde van Voorne-Putten, met aandacht voor robuustheid en betrouwbaarheid van het verkeerssysteem. ❖ Rijk en regio spreken af de resultaten van het vervolg van deze studie te bespreken in het BO MIRT ZWN najaar 2021. Rijk en regio spreken tevens af zich te zullen inspannen om tijdens het BO MIRT ZWN najaar 2021 afspraken te maken over de financiële inzet van partijen (inclusief planning en fasering), mits sprake is van overeenstemming over de te nemen maatregelen, over de financiële inzet daarvoor van partijen en de financiële situatie bij partijen dat toestaat. ❖ Afhankelijk van het uiteindelijk gekozen maatregelenpakket zal bepaald worden voor welke maatregelen een MIRT-Verkenning moet worden gestart. Hiervoor geldt dat sprake moet zijn van overeenstemming over de te nemen maatregelen en tevens sprake moet zijn van minimaal 75% bekostiging conform de MIRT-Spelregels. ❖ De regiopartijen Provincie Zuid-Holland, MRDH en gemeenten Voorne-Putten zullen als opdrachtgever in een separate studie het Welplaat-tracé verder onderzoeken vanwege de positieve effecten voor verbetering doorstroming en robuustheid. Havenbedrijf Rotterdam denkt mee over uitgangspunten en aannames en Rijkswaterstaat zal kennis en expertise inbrengen. De Minister van IenW concludeert dat voor IenW een vervolgonderzoek naar het Welplaat-tracé niet voor de hand liggend is, gezien de hoge kosten, de forse impact en de mogelijkheden die er lijken te zijn om de verkeersdoorstroming te verbeteren met maatregelen op de bestaande infrastructuur. Bij deze onderzoeken kan een beroep worden gedaan op de kennis en kunde van RWS. **6. Korte termijn aanpak MoVe** ❖ Rijk en regio hebben binnen het gebiedsgericht Bereikbaarheidsprogramma MoVe een adaptieve Korte Termijn Aanpak (KT-Aanpak) 2021-2023 uitgewerkt, die aansluit op de voor dit gebiedsprogramma geformuleerde ambities en opgaven. ❖ Rijk en regio nemen nu een besluit voor de projecten in het pakket maatregelen en aanpakken waarvan de voorbereiding en/of uitvoering in 2021 kan worden gestart. De uitvoering van deze maatregelen kan doorlopen in de periode 2022-2023. ❖ Het totaal van de aan dit besluit verbonden budget betreft maximaal € 12.195 miljoen, verdeeld naar Rijk € 3.909 miljoen (inclusief BTW), MRDH € 3.709 miljoen en Provincie Zuid-Holland € 3.622 miljoen. De bijdragen van derden bedragen in totaal € 0,955 miljoen. ❖ Daadwerkelijke toekenning van middelen en start uitvoering vindt plaats op basis van geaccordeerde projecten. ❖ Voor de projecten waar nog geen zicht op financiering is spreken Rijk en Regio af bij inhoudelijke overeenstemming hierover in 2021 een besluit te nemen. ❖ Rijk en Regio spreken af om de KT-Aanpak in 2021 gezamenlijk verder door te ontwikkelen, gericht op besluitvorming op het BO MIRT najaar 2021 over een pakket voor 2022-2024. ❖ Rijk en regio dragen bij aan het realiseren van 1000 overdekte fietsstallingsplekken en een nieuwe entreehal aan de noordzijde van de Mandelabrug ter hoogte van de Boerhavelaan in Zoetermeer. In totaal is hier een bedrag van € 10,5 miljoen voor nodig. De regio reserveert daartoe € 6,5 miljoen en het Rijk € 4 miljoen (incl. BTW).
7.	**Rail Gent Terneuzen** ❖ Rijk en regio stemmen in met het principe van de in 2020 uitgewerkte adaptieve strategie en spreken af om de inrichting van het adaptieve proces en de vertaling naar

	procesafspraken vast te leggen in een intentieverklaring van Belgische en Nederlandse bestuurders. (De Belgische stakeholders, de Belgische federale overheid, het Vlaams gewest en Infrabel, hebben hier reeds mee ingestemd). ❖ Onderdeel hiervan is de start van een vervolgstudie waarin de drie in de intentieverklaring opgenomen infra projecten, die mogelijk in beeld komen, nader worden uitgewerkt. ❖ Aan Nederlandse zijde wordt hiervoor € 2 miljoen beschikbaar gesteld vanuit het budget van € 15 miljoen dat is gereserveerd (in het Compensatiepakket Wind in de Zeilen Zeeland) voor de aanleg van de zuidoost-boog bij de Sluiskilbrug, mocht dat blijken uit de vervolgstudie. ❖ In de verklaring worden afspraken gemaakt voor de verdere invulling van het adaptieve proces en op grond van welke KPI's een keuze voor een van de vier ontwikkelpaden in beeld komt. ❖ Indien voorwaarden en KPI's (go nog go moment) worden behaald, wordt bestuurders een besluit voorgelegd. Indien de groei achterblijft wordt een nieuw toetsmoment overeengekomen. ❖ Rijk en regio spannen zich in om zo spoedig mogelijk na het BO MIRT de intentieverklaring met de Belgische collega's te ondertekenen.
8.	**A12 Knooppunt Gouda – knooppunt Utrecht** <u>Voorgestelde besluiten en afspraken:</u> ❖ Rijk en regio constateren dat in het BO MIRT ZWN najaar 2019 is afgesproken, dat wordt gestreefd naar een Startbeslissing voor een MIRT-Verkenning in het najaar van 2020. ❖ Rijk en regio stellen de eindrapportage vast van de verkeersstudie die dit jaar is uitgevoerd naar het traject A12 Knooppunt Gouwe-Knooppunt Oudenrijn, in vervolg op de uitgevoerde studie in 2019. ❖ Rijk en regio concludeerden eerder dit jaar dat ten aanzien van het vervolg nog een aantal vraagstukken op tafel liggen, die zullen worden uitgewerkt: 1. Significant verbeteren van de verkeersdoorstroming richting Utrecht (met extra capaciteit op de A12) is niet mogelijk zonder forse aanpassingen van het (snel)wegennet rond Utrecht. Gelijktijdig speelt de woningopgave en de bereikbaarheidsmaatregelen die daarvoor genomen moeten worden in het kader van UNED. Er is behoefte aan a.) een korte termijn aanpak voor de richting Utrecht en b.) besluitvorming over woningbouw en daarvoor te nemen bereikbaarheidsmaatregelen in het kader van UNED, inclusief een lange termijn aanpak voor de A12 richting Utrecht; 2. Voor de richting Gouda is ook behoefte aan a.) een korte termijn aanpak en b.) een voorstel voor een lange termijn aanpak (MIRT-Verkenning A12 Gouda-Utrecht); 3. De kosten van ingrepen aan de A12 zijn op dit moment eigenlijk niet te bepalen. Hiervoor is uitvoering van geotechnisch onderzoek noodzakelijk; 4. Voor zowel pakketten voor de korte termijn als voor de lange termijn is naast een gedegen kostenraming ook budgettaire dekking nodig van Rijk en regio. (Voor een MIRT-Verkenning is dit 75%, voor een pakket voor de korte termijn is dit 100% bij een besluit om het pakket uit te voeren.) De financiering is een politiek-bestuurlijke afweging. Verder is het nodig dat sprake is van een bestuurlijk gedragen pakket c.q. bestuurlijke voorkeur. ❖ Rijk en regio spreken af in 2021 de stand van zaken te bespreken van: a.) de bestuurlijke voorkeur voor de korte én de lange termijn; b.) de kosten van het uiteindelijk uit te voeren project op basis van het uit te voeren geotechnisch onderzoek; c.) de kostenverdeling tussen Rijk-regio, rekening houdend met de bijdrage aan de beleidsdoelen van en de financiële situatie van de betrokken partijen. Met name de benodigde tijd voor het geotechnisch onderzoek is bepalend voor de vraag wanneer meer concrete afspraken kunnen worden gemaakt over het vervolg. ❖ Rijk en regio spreken tevens af een aanpak voor de korte termijn te ontwikkelen en spreken de intentie uit om in april 2021 hierover een besluit te nemen. ❖ Rijk en regio stellen de volgende varianten vast als inhoudelijk vertrekpunt voor het vervolg (lange termijn oplossing A12 Utrecht-Gouda):

	▪ Alternatief 1, variant A (bestuurlijke voorkeur, inclusief onderstaande uitwerking van de Bodegravenboog): een extra rijstrook op de A12 in de richting van Gouda, vanaf de invoeger naar de A12 binnen Knooppunt Oudenrijn tot aan Knooppunt Gouwe, aangevuld met enerzijds de maatregelen uit de 'nul-plus variant' en anderzijds het optimaliseren van de aansluiting A12/N11. Deze optimalisatie van de aansluiting A12/N11 betreft: o een extra rijstrook op de A12 tussen Gouda en Bodegraven in oostelijke richting, die overgaat in een invoeger naar de N11 richting Leiden; o plus een extra rijstrook vanaf de N11 richting Den Haag, vormgegeven als een bijkomende rijstrook op de A12; o plus eventuele aanpassingen aan de botrotonde die hiervoor nodig zijn dan wel eventueel mogelijk zijn ter verdere verbetering van de verkeersafwikkeling op de botrotonde, waarbij geldt dat er geen sprake mag zijn van significant meer verkeer op de A12 richting Utrecht. ▪ Alternatief 1, variant B (variant op de bestuurlijke voorkeur): gelijk aan de bestuurlijke voorkeur, maar in tegenstelling tot de voorkeursvariant gaat de extra rijstrook richting Gouda over in een invoeger naar de N11 bij Bodegraven. ▪ Alternatief 2, variant A (geen Bodegravenboog): een extra rijstrook op de A12 in de richting van Gouda, vanaf de invoeger naar de A12 binnen Knooppunt Oudenrijn tot aan de N11 bij Bodegraven, waarna deze extra rijstrook overgaat in een invoeger naar de N11 richting Leiden. ▪ Alternatief 2, variant B (geen Bodegravenboog): een extra rijstrook op de A12 in de richting van Gouda, vanaf de invoeger naar de A12 binnen Knooppunt Oudenrijn tot aan Knooppunt Gouwe.
9.	**Aansluiting A4/N11** <u>Voorgesteld besluit</u>: ❖ Rijk en regio besluiten het programma aansluitingen te beëindigen en de middelen te laten vrijvallen. ❖ De Minister van IenW stelt de vrijgevallen middelen van het Rijk à € 2,5 miljoen beschikbaar voor de verbetering van de verkeersdoorstroming op de aansluiting A4/N11. De aansluiting A4/N11 is één van de vijf aansluitingen uit categorie I (meest urgent) van programma aansluitingen, dat onderdeel uitmaakt van het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma MoVe. ❖ Deze middelen worden beschikbaar gesteld aan Rijkswaterstaat (projectorganisatie A4 Knooppunt Burgerveen-N14) vanuit het IenW-deel binnen budget voor het programma aansluitingen. In het kader van deze MIRT-Planuitwerking zullen de maatregelen voor deze aansluiting verder worden uitgewerkt en verwerkt in het Ontwerp-Tracébesluit. ❖ Voor de twee aansluitingen met de A15 (ook onderdeel van categorie I) zijn inmiddels maatregelen uitgevoerd voor circa € 1 miljoen. Voor de andere twee aansluitingen op de A4 worden maatregelen getroffen in het kader van het Tracébesluit A4 Haaglanden-N14. Daarmee zijn maatregelen uitgevoerd dan wel voorzien voor alle vijf de aansluitingen uit categorie I**.**
10.	**Versnelling woningbouwopgave Zeeland** ❖ Rijk en provincie gaan een langdurige hechte interbestuurlijke samenwerking aan om samen met de regionale partners te werken aan een toekomstbestendige woningvoorraad die aansluit bij de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte in Zeeland. ❖ Hiervoor is het nodig dat kwalitatief gewenste nieuwbouw versneld wordt en dat vaart gemaakt wordt met de herstructurering en verduurzaming van de woningvoorraad. ❖ Om deze ambitie te ondersteunen spreken BZK en de provincie Zeeland af om gezamenlijk een integrale aanpak te ontwikkelen, waarbij alle betrokken partijen zich langjarig verbinden aan afspraken en stevige ondersteuning, ter versnelling van de woningbouw- en herstructureringsopgave in Zeeland. ❖ BZK en de provincie besluiten tot een pakket aan maatregelen, zoals opgenomen in de rapportage Versnelling woningbouw en herstructureringsopgave Zeeland. Deze rapportage is openbaar en zal vooraf aan deelnemers toegezonden worden.

	❖ BZK heeft financiële middelen vrijgemaakt voor de financiering van flexpools in 2020 en 2021. Voor Zeeland is een bedrag van € 442.149 gereserveerd die in de vorm van een specifieke uitkering kunnen worden uitgekeerd aan de provincie.
11.	**Verstedelijkingsstrategie Zuid-Holland** ❖ Rijk en regio onderschrijven de contouren van de verstedelijkingsstrategie Zuid-Holland op hoofdlijnen en werken deze nader uit voor de periode tot 2035 met een doorkijk naar 2040. ❖ De ambitie is om de contouren en uitgangspunten van de Verstedelijkingsstrategie op te nemen in het Provinciale omgevingsbeleid. Dit rond de zomer 2021 vast te stellen in Provinciale Staten, waarna de nadere uitwerking van deze strategie besproken kan worden in het BO MIRT 2021. ❖ De Verstedelijkingsstrategie bouwt voort op de gemaakte afspraken in het Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad, Woondeal Zuidelijke Randstad, Adaptieve Ontwikkelstrategie en het Gebiedsprogramma MoVe. ❖ De Verstedelijkingsstrategie omvat het verstedelijkingsconcept voor de gehele provincie, hierin wordt ingegaan op wat er nodig is en wat er wordt verwacht van betrokken partijen, om de strategie te realiseren, met daarbij een fasering. ❖ Uitgangspunten van de voorgestelde Verstedelijkingsstrategie voor in het omgevingsbeleid zijn; ❖ versterken van de structuur van Zuid-Holland, bouwen binnen bestaand stads- en dorpsgezicht (BSD), bouwen nabij HOV en bouwen naar behoefte; ❖ nieuwe plannen bestaan in principe voor 50% uit betaalbare woningen; ❖ regio's mogen tot 130% programmeren. Overwogen wordt om op enkele locaties geen maximum percentage mee te tellen; ❖ verschillende ruimtevragers binnen de verstedelijking worden integraal bezien. ❖ De strategie kent een sterke wederkerigheid met de daarbij behorende bereikbaarheidsprojecten voor de beoogde schaalsprong OV (MoVe – onderdeel MOVV). Daarnaast zijn de knooppunten op de regionale HOV-lijnen dragers van de verstedelijking in Zuid-Holland. ❖ Verstedelijking op knooppunten van HOV-lijnen wordt nader uitgewerkt in samenwerking tussen Rijk en regio, o.a. in programma MoVe. Daarbij gaat het om het nader verkennen van investeringen in bestaande en nieuwe stations(omgevingen). ❖ Naast investeringen in HOV zijn het wegnemen van knelpunten voor versnelling van de woningbouw door extra financiële middelen, oplossing van de stikstofproblematiek, oplossen van het knelpunt geluid, investeringscapaciteit van corporaties en het vergroten van (ambtelijke) capaciteit randvoorwaarden voor het realiseren van de strategie. Hiervoor wordt een terugkomende overlegvorm opgericht. Ook is aandacht nodig voor de doorlooptijd van projecten (inclusief procedures). ❖ Er worden woon-werkakkoorden gesloten om de wederkerigheid tussen verstedelijking en economie te verstevigen. ❖ Voor verstedelijkingsopgaven geldt dat multimodale bereikbaarheid belangrijk is en blijft, naast het OV ook de fiets en de auto, waarbij automobiliteit (goederen en personenvervoer) nog belangrijker is op enkele grotere buiten BSD locaties voor wonen en werken. Een klein deel van de opgave is nodig voor behoud van vitaliteit in kernen die niet direct aan het stedelijk netwerk van Zuid-Holland liggen. ❖ Richting 2040 zijn er nieuwe investeringen nodig bij een aanhoudende hoge vraag naar woningen en bijhorende voorzieningen.
12.	**OV verbinding Breda-Gorinchem-Utrecht** ❖ Rijk en Regio starten een gezamenlijk onderzoek naar kansrijke maatregelen die in de periode tot en met 2028 uitgevoerd kunnen worden teneinde de bestaande OV-verbindingen op de A27 tussen Breda en Utrecht ook tijdens de werkzaamheden aan de A27 zo goed mogelijk in stand te houden, met waar mogelijk win-winsituaties met het autoverkeer. ❖ Hiertoe wordt door de samenwerkende partijen, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, Provincie Noord-Brabant en Provincie Zuid-Holland een Taskforce Minder Hinder OV op de A27 ingesteld. Partijen zitten vanuit hun eigen rol en verantwoordelijkheid in de Taskforce. De Taskforce rapporteert rechtstreeks aan de Staatssecretaris van IenW en de gedeputeerden van Noord-Brabant en Zuid-Holland.

	❖ Rijk en Regio stellen ieder € 24.000 beschikbaar om dit onderzoek uit voeren. ❖ Het onderzoek richt zich op mogelijkheden binnen innovatief bovenregionaal verkeersmanagement, zoals het innovatief verdelen van het beschikbare asfalt en het prioriteren van doelgroepen ter plaatse van de werkzaamheden én het in de grote regio innovatief geleiden en omleiden van verkeerstromen om de doorstroming te bevorderen. Daarnaast worden de mogelijkheden onderzocht om sneller te halteren. ❖ Door afstemming binnen de Taskforce moet de balans tussen het realiseren van een kwaliteitsslag van het OV en nieuwe visies op integrale mobiliteit enerzijds en het niet overmatig belasten van het project A27 Houten-Hooipolder anderzijds gewaarborgd worden. ❖ De Taskforce heeft een onderzoeksmandaat; over haalbare maatregelen zonder bestuurlijke en/of financiële gevolgen kan vooruitlopend op het BO MIRT 2021 binnen de taskforce overeenstemming worden bereikt om deze uit te voeren. ❖ Rijk en Regio werken toe naar een maatregelenpakket voor de korte/middellange termijn waarover in het BO MIRT 2021 nadere afspraken worden gemaakt. ❖ Bij het onderzoek naar maatregelen voor de korte/middellange termijn zal nadrukkelijk rekening worden gehouden met lange termijn ontwikkelingen en ambities. Hiertoe zal in de Taskforce afstemming gezocht worden met de regiegroep BGU, die de verkenning van het verbeteren van het OV op de corridor Breda-Gorinchem-Utrecht uit 2019 aan het verdiepen en uitwerken is om een verbeterslag in 2030 in het OV te bewerkstelligen. ❖ Rijk en Regio continueren de gezamenlijke studie binnen het samenwerkingsverband BGU voor de verbetering van de OV-verbinding Breda-Gorinchem-Utrecht op de lange termijn (2030 en verder). Op basis van de conclusies uit deze studie zullen partijen toewerken naar een gedragen pakket maatregelen om in het BO MIRT 2021 afspraken te maken over deze verbinding op lange termijn.
13.	**HOV net Zuid-Holland Noord** Rijk en regio besluiten: ❖ De inpassing van station Hazerswoude-Rijndijk verder te verkennen. Hierbij wordt een plafondbedrag van € 80 miljoen afgesproken voor de realisatie van het station en infrastructurele inpassing in de dienstregeling. ❖ Verder te verkennen of het haalbaar is dat de treinen tussen Leiden en Utrecht ook buiten de spits 4 keer per uur kunnen rijden, onder de voorwaarde dat dit veilig kan, zonder aanvullende maatregelen voor baanstabiliteit. ❖ Als deze frequentieverhoging gerealiseerd kan worden, één overweg ongelijkvloers te maken, waarbij de voorkeur uitgaat naar de overweg op de Burgemeester Smeetsweg in Zoeterwoude. ❖ Dat het daarbij van belang is dat er voor het station Hazerswoude-Rijndijk en bovengenoemde uitbreiding van uren buiten de spits in 2021 een bedieningsovereenkomst met de vervoerder wordt gesloten, waarbij de huidige afspraken tussen Rijk en provincie over exploitatie blijven staan. ❖ Dat het totaaleffect van het maatregelenpakket voor alle reizigers positief moet zijn. ❖ Dat bovenstaande punten nu de scope zijn van het project Spoorcorridor Leiden-Utrecht als onderdeel van het HOV-net Zuid-Holland Noord en als deze daadwerkelijk tot uitvoering komen dat andere scope-afspraken daarmee vervallen. ❖ Dat afwegingen en afspraken t.a.v. het langetermijnperspectief plaatsvinden in het kader van de landelijke discussies over baanstabiliteit en het Toekomstbeeld OV 2040 en geen onderdeel meer uitmaken van de scope van het project Spoorcorridor Leiden-Utrecht. ❖ Dat de investeringskosten voor de aan te passen scope spoorcorridor Leiden-Utrecht volgens dezelfde sleutel als eerder in de subsidiebeschikking afgesproken verdeeld wordt. ❖ De realisatietermijn voor het project buscorridor Leiden-Katwijk-Noordwijk éénmalig te verlengen tot 2026, met als voorwaarde dat het Rijk regelmatig op de hoogte gehouden wordt van de voortgang van dit project. ❖ Ernaar te streven in 2021 een duidelijk beeld te krijgen over de benodigde investeringen voor het gehele subsidieproject HOV-net Zuid-Holland Noord en afspraken te maken over de inzet van het eventuele resterende budget.
14.	**Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta 2050**

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