

## Gedeputeerde Staten

### Provinciale Staten van de Provincie Zeeland

T.a.v. de statengriffier

**onderwerp**  
Afspraken MIRT 2018

**kenmerk**  
18931076



**behandeld door**  
drs. M. van Woerkom  
+31 118 631921

**verzonden**

Middelburg, 18 december 2018

Geachte voorzitter,

Afgelopen 21 november vond het jaarlijkse MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) overleg plaats bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Zeeland werd vertegenwoordigd door gedeputeerde Harry van der Maas, het Rijk door de ministers Van Nieuwenhuizen en Ollongren en staatssecretaris Van Veldhoven.

De volledige afsprakenlijst van de MIRT-regio Zuidwest-Nederland vindt u in de bijlage. Een aantal specifiek Zeeuwse zaken willen wij graag even uitlichten:

#### **Mobiliteitsfonds en Gezamenlijke Lange Termijn Afspraken (punt 1 van de afsprakenlijst)**

De regio ZuidWest Nederland is positief over de doorontwikkeling naar een mobiliteitsfonds, hopelijk biedt dit de mogelijkheid gebiedsspecifieke (economische) kansen in de afweging mee te nemen. In Zeeland is bijvoorbeeld het ontbreken van massa, in combinatie met de grenslijging, juist een uitdaging die verder gaat dan NMCA-knelpunten.

#### **Slimme en vraaggerichte mobiliteit als oplossing voor dunbevolkte gebieden (punt 3)**

Samen met het ministerie is het afgelopen jaar gewerkt aan een strategisch document over “smart mobility” (slim en vraaggericht vervoer). Tijdens het MIRT-overleg heeft de minister ingestemd met de Zeeuwse ideeën en medewerking toegezegd voor het starten van een Living Lab Smart Mobility Zeeland. Rijk en regio gaan gezamenlijk inzet leveren om tot een eerste faseverkenning (voorstel en aanpak) te komen.

Zeeland wordt benoemd als experimenteergebied waardoor letterlijk ruimte ontstaat voor het uitproberen van nieuwe concepten en partners hun inzet kunnen bundelen. Kans van slagen én leereffect worden zo optimaal. Op deze wijze kunnen we stapsgewijs de migratie van een traditioneel (aanbod gestuurd) vervoersysteem naar een vraaggestuurd vervoersysteem testen.

#### **Woningbouwafspraken (punt 4)**

Minister Ollongren maakt woningbouwafspraken met de randstad over te bouwen aantallen nieuwbouwwoningen. Tijdens het MIRT-overleg hebben wij ook aandacht gevraagd voor de Zeeuwse uitdagingen op de woningmarkt en onze pogingen om onder andere via de Provinciale Impuls Wonen (PIW) oplossingen te bieden. Met de minister is afgesproken dat Rijk en regio de mogelijkheden gaan verkennen voor een gezamenlijke aanpak van de kwaliteits- en verduurzamingsopgave in de bestaande woningvoorraad. Die is weliswaar primair gericht op demografische ontwikkeling in Zeeland – met een kleine uitbreidingsbehoefte van de woningvoorraad – maar we hebben ook oog voor de wisselwerking die er kan zijn met de dynamiek in de stedelijke regio's om Zeeland heen.

### **Corridor Rotterdam-Antwerpen (punt 13)**

Samen met de provincies Zuid Holland en Noord Brabant gaan we werken aan de versterking van de concurrentiekracht van de Zuidwestelijke Delta. Gezamenlijk gaan wij binnen het programma Corridor Rotterdam – Antwerpen aantal concrete ontwikkelingsgerichte trajecten te starten met name gericht op de binnenvaart, buisleidingen en beter benutten vaarwegen. Ook bereikbaarheid is een belangrijk deel van het programma, voor Zeeland bijvoorbeeld de spoorverbinding Zeeland-Antwerpen (VEZA). De grenzen van de corridor omvatten tevens Vlissingen, Terneuzen en Gent.

### **Rail Gent-Terneuzen (punt 14)**

Ten aanzien van het project optimalisatie Railontsluiting Gent Terneuzen (RGT) is een tussentijdse stand van zaken geschetst omdat de belangrijkste onderzoeken nog lopen. Besloten is in de eerste helft van 2019 een bestuurlijk ronde tafel gesprek te voeren tussen de regionale en federale overheden van België en Nederland. Ook is besloten in het BO MIRT 2019 op basis van de onderzoeken een besluit te nemen over het vervolg.

### **Fiets (punt 15)**

Het Rijk reserveert voor de provincie Zeeland € 1,857 miljoen ten behoeve van de snelfietsroute Zelzate-Terneuzen. Als de route financieel en bestuurlijk rond is dan kan volgend jaar een definitieve afspraak gemaakt worden voor een rijksbijdrage voor deze route.

Rijk en regio onderzoeken gezamenlijk de mogelijkheden om de in pandige stalling van station Middelburg efficiënter te benutten; eventueel met behulp van fysieke maatregelen. Mocht dit onvoldoende soelaas bieden om de opgave voor 2030 te halen, dan zal de gemeente samen met het Rijk de mogelijkheden voor aanvullende fietsparkeercapaciteit nabij het station onderzoeken.

Daarnaast investeren Rijk en regio samen op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent in de realisatie van extra maaiveldstallingen bij de stations van Goes en Kapelle-Biezelinge. De gemeenten hebben de intentie om de regionale bijdrage vóór 1 juni 2019 te reserveren.

Met vriendelijke groet,

gedeputeerde staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris

Bijlagen: afsprakenlijst MIRT zuidwest.

## Afsprakenlijst Bestuurlijk Overleg MIRT, 21 november 2018

### BO MIRT Zuidwest-Nederland

<p><b>1.</b></p>	<p><b>Gezamenlijke Lange Termijn Afspraken</b> Rijk en regio spreken af:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Dat zij het eens zijn over de ambitie om met de ontwikkeling naar het Mobiliteitsfonds ook de financiële systematiek aan te sluiten op de transitie naar een integrale en gezamenlijke aanpak, waarin opgavegericht en gebiedsgericht werken, ontschotting, anders samenwerken tussen overheden en met marktpartijen centraal staan. In de uitwerking van geschetste ontwikkeling willen Rijk en regio zoveel mogelijk gezamenlijk optrekken (ieder vanuit de eigen verantwoordelijkheid).</li> <li>❖ Dat de regio, zoals afgesproken in de informele bestuurlijke overleggen over de mobiliteitsopgaven en het Mobiliteitsfonds, met voorbeelden komt op basis van (gezamenlijke) lopende programma's en trajecten, waarbij zij aangeven waar het in de huidige situatie knelt met bestaande afweegkaders en criteria.</li> <li>❖ Dat de regio deze voorbeelden, in aanvulling op wat er in het BO is besproken, voor 1 januari met het ministerie van IenW deelt. In een gezamenlijk proces met de regio zal op basis van deze input verder worden gewerkt aan de contouren voor het Mobiliteitsfonds. Deze contouren worden verwerkt in de Kamerbrief (1e kwartaal 2019).</li> <li>❖ Dat het voornemen is om de contouren uit de Kamerbrief in 'proeftuinen' te toetsen en aan te scherpen. Deze proeftuinen zullen (binnen) bestaande gebiedsgerichte MIRT-programma's en lopende projecten zijn. Formele besluiten zullen plaatsvinden op basis van de dan geldende kaders.</li> <li>❖ Voor de proeftuinen gezamenlijk met de MIRT-regio's de onderzoeksvragen en aanpak uit te werken. Uitgangspunt is het testen van de nieuwe werkwijze 'in de geest van het Mobiliteitsfonds', op basis van de contouren uit de Kamerbrief, en hiervan leren voor de definitieve spelregels en kaders.</li> <li>❖ De regio ZuidWest Nederland is positief over de doorontwikkeling naar een mobiliteitsfonds, hopelijk biedt dit de mogelijkheid gebiedsspecifieke (economische) kansen in de afweging mee te nemen. In Zeeland is bijvoorbeeld het ontbreken van massa, in combinatie met de grensligging, juist een uitdaging die verder gaat dan NMCA-knelpunten.</li> </ul>
<p><b>2.</b></p>	<p><b>Gebiedsgericht bereikbaarheidsprogramma Rotterdam Den Haag Startbesluiten</b> Aangaande het gebiedsgericht bereikbaarheidsprogramma in den brede spreken Rijk en Regio af:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Dat zij de bestuurlijke wil tonen zich te verbinden aan financiering van de mobiliteitsopgaven na 2030, zonder daarover nu bedragen af te spreken. Oplossend vermogen voor de brede opgaven van het gebiedsprogramma en de wederkerigheid (zowel financieel als door andere maatregelen inclusief de verbinding van mobiliteit en verstedelijking) staat centraal bij de keuze voor de verschillende varianten.</li> <li>❖ Dat er gekeken naar alternatieve bekostigingsmodellen en mogelijke investeringen van marktpartijen.</li> <li>❖ Dat de werkplaats Metropolaan OV en Verstedelijking, conform de afspraak in het strategisch BO MIRT van 6 juni 2018, te benutten om te komen tot een adaptieve ontwikkelstrategie. Daarbij de investeringen in mobiliteit en verstedelijking, waaronder de woningbouwopgave, met elkaar af te stemmen zodat deze in samenhang tot realisatie kunnen komen.</li> <li>❖ Rijk en Regio constateren dat de preverkenningen Oeververbinding Rotterdam en de Schaalsprong Regionale Mobiliteit CID Binckhorst afgerond zijn en nemen voor de volgende fasen de onderstaande besluiten.</li> <li>❖ Rijk en regio ondersteunen de intentie het gebiedsprogramma aan te merken als proeftuin in het kader van het Mobiliteitsfonds.</li> </ul> <p>Aangaande het vervolg van preverkenningfase Oeververbinding regio Rotterdam stellen Rijk en Regio vast dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het BO MIRT ZWN kennis neemt van de opgeleverde onderzoeken (verkeer, ruimtelijk/economische ontwikkeling/baten, leefkwaliteit en kosten &amp; technische haalbaarheid) voor een nieuwe oeververbinding, die in de pre-verkenningfase zijn verricht voor de drie zoekgebieden.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het BO MIRT ZWN stelt de Resultatennota vast, waarin de hoofdlijnen van de verrichte onderzoeken zijn samengevat.</li> <li>❖ Het Rijk, Provincie Zuid Holland (PZH), Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en gemeente Rotterdam spreken af nu gezamenlijk een MIRT-verkenning te starten. Partijen spreken af de kosten voor de MIRT-verkenning op basis van 50%-50% Rijk-regio te dekken, uitgaand van een bedrag van maximaal € 3 miljoen.</li> <li>❖ Een belangrijke opgave die in het kader van deze MIRT-verkenning van maatregelen zal worden voorzien betreft het aanpakken van het NMCA-knelpunt A16 Van Brienoordcorridor. Hiervoor is € 200 miljoen gereserveerd in het wegebudget Infrastructuurfonds.</li> <li>❖ Voorts worden het NMCA-knelpunt Algeracorridor en de NMCA-knelpunten stedelijk OV (metrokruis en tram Erasmusbrug) in het kader van deze MIRT-verkenning van maatregelen voorzien.</li> <li>❖ De MIRT-verkenning vindt plaats in het licht van de opgaven voor verstedelijking (wonen en economische toplocaties) in relatie tot agglomeratiekracht, de gewenste verbetering van de stedelijke leefkwaliteit en het vergroten van kansen voor mensen.</li> <li>❖ Uiterlijk medio 2019 zal de Startbeslissing hiervoor worden gepubliceerd (in onder meer de Staatscourant) en zal de MIRT-verkenning formeel starten, op basis van een eenduidige bestuurlijke voorkeur van deze partijen voor de locatie van de oeververbinding.</li> <li>❖ Tot medio 2019 zullen partijen aan de hand van de resultaten van de preverkenning met voorrang werken aan het verder invullen en uitwerken van het pakket van maatregelen voor de NMCA-knelpunten A16 Van Brienoordcorridor en de Algeracorridor om dan de startbeslissing te kunnen publiceren op basis van een éénduidige voorkeur voor de locatie van de oeververbinding in relatie tot de vijf samenhangende opgaven.</li> <li>❖ Op grond van de MIRT-Spelregels moet sprake zijn van zicht op 75% bekostiging van de meest waarschijnlijke oplossing. Voor de kostenraming van deze oplossing is uitgegaan van een multimodale oeververbinding aan de oostzijde van Rotterdam, met aanvullend daarop onder meer een HOV-verbinding (Zuidplein-KralingseZoom), station Stadionpark en een pakket van maatregelen ter verdere ontlasting van de Van Brienoord- en Algeracorridor. Dit pakket is geraamd op € 640 miljoen (excl. BTW). Voor zicht op 75% bekostiging is daarmee € 480 miljoen (excl. BTW) nodig.</li> <li>❖ Om hieraan invulling te geven reserveren de gemeente Rotterdam, de MRDH en PZH gezamenlijk € 280 miljoen (excl. BTW) in hun meerjareninvesteringsprogramma's. Gezien deze budgetreservering van de regionale partners en de opgave van deze MIRT-verkenning stemt het Rijk in met het voorstel van de regio om de € 200 miljoen (incl. BTW) uit het wegebudget IF in zijn geheel aan te merken als 'potentiële dekking'. Het Rijk benadrukt daarbij dat de hoogte van de subsidie afhankelijk is van het effect van de uiteindelijke ingreep. Afspraken rondom bekostiging van een groot regionaal/lokaal infrastructureel project dienen op dit moment in lijn te zijn met het vigerende Besluit Infrastructuurfonds.</li> <li>❖ Het Rijk onderschrijft in dit kader de opgave om de NMCA-knelpunten voor binnenstedelijk OV aan te pakken en bevestigt de bestuurlijke wil een bijdrage te leveren als, in lijn met het regeerakkoord, 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.</li> <li>❖ Partijen spreken af dat op basis van de resultaten van de MIRT-verkenning afspraken zullen worden gemaakt over de daadwerkelijke toekenning van middelen aan het Voorkeursalternatief, binnen de dan geldende regels van het Infrastructuurfonds of het Mobiliteitsfonds en op basis van het doelbereik van Voorkeursalternatief ten aanzien van de doelstellingen.</li> </ul> <p>Aangaande het vervolg van de pre-verkenningfase CID Binckhorst nemen Rijk en Regio de volgende besluiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio stellen het Startdocument vast en onderschrijven de urgentie van de drie samenhangende opgaven waar zowel belangen van Rijk en regio aan zijn verbonden: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Faciliteren van de gebiedsontwikkeling (wonen en werken) in de CID Binckhorst.</li> <li>• Bijdragen aan het realiseren van gezamenlijke OV- en fietsambities.</li> <li>• Voorkomen, verminderen en/of oplossen van NMCA-knelpunten in het (regionaal) OV en het voorkomen van extra belasting op het hoofdwegennet.</li> </ul> </li> <li>❖ Rijk en regio stellen het Projectplan Verkenning CID Binckhorst vast, waarin de aanpak en activiteiten staan beschreven tot en met de Voorkeursbeslissing. De looptijd van de uitvoering van dit Projectplan Verkenning CID Binckhorst is maximaal 2 jaar vanaf dit</li> </ul>
--	---

	<p>BO MIRT. De kosten van het uitvoeren van dit Projectplan delen Rijk en regio in een 50/50-verhouding, in afwijking op de vermelde verdeelsleutels uit het projectplan.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Indien tussentijds zicht is op 75% bekostiging van het basisalternatief (van € 419 miljoen excl. BTW) of meer duidelijkheid is over de financiële systematiek van het Mobiliteitsfonds, wordt besloten over het omzetten naar een MIRT-verkenning.</li> <li>❖ Het Rijk bevestigt de bestuurlijke wil een bijdrage te leveren als, in lijn met het regeerakkoord, 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. Hierbij geldt dat de effecten op het totale mobiliteitssysteem, inclusief HWN, inzichtelijk worden gemaakt.</li> <li>❖ Rijk en regio constateren dat er voor € 137 miljoen (excl. BTW) een pakket aan no regret maatregelen ligt voor de periode 2019-2023, als onderdeel van het basisalternatief van € 419 miljoen (excl. BTW), waarvoor geen Tracéwetprocedure geldt.</li> <li>❖ Als uitdrukking van de bestuurlijke wil zegt het Rijk toe om voor het no regret pakket een bijdrage te leveren van één derde deel, naast de Korte Termijn Aanpak of andere programmatische bijdragen.</li> <li>❖ Het Rijksdeel van dat derde deel is gemaximeerd op € 50 miljoen inclusief BTW. Bij de specifieke subsidiebeschikking wordt rekening gehouden met de daadwerkelijke BTW compensatie.</li> <li>❖ Rijk en regio mandateren de Programmaraad om afspraken te maken over de inhoud en bekostiging van het no regret pakket, inclusief de afstemming op de gebiedsontwikkeling (wonen en werken).</li> <li>❖ Rijk en regio streven naar vaststelling van het no regret pakket in de ProgrammaRaad (begin 2019).</li> <li>❖ Rijk en regio spreken af voor de ontwikkeling van CID Binckhorst de mogelijkheden van alternatieve bekostiging mee te nemen en in de praktijk te toetsen.</li> </ul> <p><b>Werkplaats Metropolitaan OV en Verstedelijking:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Instemmen met het toewerken naar een adaptieve ontwikkelstrategie die de onderlinge afhankelijkheden zowel (functioneel) programmatisch als in tijd tussen metropolitaan OV, fiets en verstedelijking in beeld brengt.</li> <li>❖ Deze ontwikkelstrategie geldt als basis voor heldere keuzes voor een samenhangende strategie voor de korte, middellange en lange termijn.</li> <li>❖ Onderdeel van deze strategie is het bepalen van over ijkmomenten (kantelpunten) en het monitoren van ontwikkelingen.</li> <li>❖ Vaststellen van het procesvoorstel (zie roadmap) voor de adaptieve ontwikkelstrategie als input voor het strategisch BO MIRT voorjaar 2019.</li> <li>❖ Rijk en regio spreken af dat de adaptieve ontwikkelstrategie uit de Werkplaats de ruggengraat is voor de integrale langetermijnstrategie voor wonen, werken, mobiliteit en duurzaamheid in de vorm van het verstedelijkingsakkoord dat met bijbehorend realisatieprogramma ter vaststelling wordt voorgelegd in het BO MIRT najaar 2019 (zie ook afspraken Verstedelijkingsalliantie en woningmarkt).</li> </ul> <p><b>Korte Termijn Aanpak (KTA):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en MRDH stemmen in met het gezamenlijk ontwikkelen van het korte termijn maatregelenpakket 2019-2022 als aanloopinvesteringen voor de opgaven van het gebiedsprogramma Rotterdam Den Haag en spreken gezamenlijk af te starten met de uitvoering in 2019. Hiermee wordt een concrete bijdrage geleverd aan het verbeteren van de bereikbaarheid, onder andere met maatregelen gericht op versterking van het bestaande stedelijk OV, betere benutting van en doorstroming op het wegennet en fietsstimulering.</li> <li>❖ Voor de uitvoering van de maatregelen van de jaarschijf 2019 dragen zij beiden maximaal € 10 miljoen bij. IenW verbindt hieraan de voorwaarde dat zij maximaal 1/3 van totale jaarschijf financiert, behoudens de bijdragen van gemeenten. De bijdrage van IenW is inclusief BTW.</li> <li>❖ De provincie Zuid-Holland cofinanciert onderdelen van het programma.</li> <li>❖ Betrokken gemeenten dragen bij aan maatregelen voor fiets en auto.</li> <li>❖ Daadwerkelijke toekenning van middelen en start uitvoering vindt plaats op basis van geaccordeerde projecten.</li> <li>❖ Rijk en MRDH ontwikkelen gezamenlijk een adaptief Korte Termijn maatregelenpakket voor 2020-2022. Besluitvorming over dit pakket, inclusief meerjarige financiering vindt</li> </ul>
--	--

	<p>plaats in het BO MIRT najaar 2019.</p> <p><b>Gebiedsuitwerkingen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio nemen kennis van de voortgang van de gebiedsuitwerkingen.</li> <li>❖ Rijk en regio stellen tijdens de ProgrammaRaad in het voorjaar of het BO MIRT in het najaar 2019 de voorstellen over het vervolg van de gebiedsuitwerkingen vast.</li> </ul>
<b>3.</b>	<p><b>Slimme en vraaggerichte mobiliteit als oplossing voor dunbevolkte gebieden</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Instemmen met opzet provincie Zeeland en medewerking toezeggen voor het Living Lab Smart Mobility Zeeland.</li> <li>❖ Rijk en regio leveren inzet om tot een voorstel en aanpak te komen (eerste faseverkenning).</li> <li>❖ Dit initiatief wordt beschouwd voorbeeld van aanpak van 'mobiliteitsarmoede' in de periferie.</li> </ul>
<b>4.</b>	<p><b>Woningbouwafspraken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio willen aan de woningbehoefte voldoen en spannen zich in om versneld deze behoefte van 100.000 woningen tot 2025 te realiseren in Zuid-Holland, passend binnen de op 6 juni 2018 vastgestelde gezamenlijke strategie. Het Ministerie van BZK, de provincie Zuid-Holland en de regio's met een gespannen woningmarkt in Zuid-Holland ondersteunen deze bouwopgave door de handen ineen te slaan in het Actieplan woningmarkt. Binnen dit Actieplan worden gezamenlijk middelen, mensen en juridisch instrumentarium ingezet om concrete projecten te versnellen en specifieke thematische knelpunten op te lossen, zoals evenwichtige spreiding van het sociale segment in deze regio en excessen rondom arbeidsmigranten.</li> <li>❖ Rijk en regio ontwikkelen gezamenlijk met relevante partners een integrale langetermijnstrategie voor wonen, werken en mobiliteit in de zuidelijke Randstad. Deze strategie wordt in de vorm van het 'verstedelijkingsakkoord' met bijbehorend realisatieprogramma ter vaststelling voorgelegd in het BO MIRT najaar 2019. De adaptieve ontwikkelstrategie die volgt uit de werkplaats OV, Ruimte en Duurzaamheid is hiervoor een belangrijke bouwsteen. Deze wordt besproken in het strategisch BO MIRT voorjaar 2019.</li> <li>❖ Rijk en regio verkennen de mogelijkheden voor een gezamenlijke aanpak van de kwaliteits- en verduurzamingsopgave in de bestaande woningvoorraad, met name gericht op krimpgebieden met een kleine uitbreidingsbehoefte van de woningvoorraad.</li> </ul>
<b>5.</b>	<p><b>4-Sporigheid Schiedam (voorheen Spooreplacement Variant D)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ IenW, MRDH en PZH spreken af om op basis van het uitgebreide Functioneel Integraal Systeemontwerp en de daarop gebaseerde kostenraming te besluiten over een realisatiebesluit, mits de ruimte tussen de kostenraming en het budget het rechtvaardigt om niet te wachten op een raming met de gebruikelijke onzekerheidsmarge. De informatie zal volgens de huidige planning in december 2018 beschikbaar zijn.</li> <li>❖ Rijk en Regio verwachten op basis van de tussenresultaten dat het afgesproken gemeenschappelijk maximum van € 40 miljoen exclusief BTW toereikend is voor de realisatie (verdeling 50/50 Rijk/Regio).</li> <li>❖ Gezamenlijke besluitvorming met betrekking tot het nemen van een realisatiebesluit volgt kort na de gereedkoming van het FIS en kostenraming in januari 2019.</li> </ul>
<b>6.</b>	<p><b>Spoorcorridor Leiden-Utrecht</b></p> <p>Rijk en Regio constateren dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Bij instandhouding van de huidige lijnvoering tot 2030 op termijn een NMCA-knelpunt op deze lijn wordt verwacht (WLO hoog).</li> <li>❖ Het doortrekken van de spitspendel die nu reeds rijdt tussen Leiden en Alphen naar Utrecht een kansrijke eerste stap is om de bereikbaarheid te verbeteren.</li> </ul> <p>Rijk en Regio besluiten om:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het doortrekken van de spitspendel verder te onderzoeken, met de intentie om deze doortrekking zo snel mogelijk in te voeren. Hiertoe onderzoeken NS en ProRail hoe de spitspendel is in te passen in de dienstregeling en wat de eventueel benodigde kosten voor exploitatie en infrastructuur zijn. Partijen streven er naar dit onderzoek zo spoedig mogelijk uit te voeren met als doel voor het zomerreces van 2019 hierover een definitief besluit te nemen.</li> <li>❖ De 'versnelde intercity'-variant nog steeds te beschouwen als na te streven eindbeeld.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het onderzoek naar de baanstabieleit door experts te laten valideren. Hierbij wordt ook gekeken of er innovatieve oplossingen zijn voor het probleem.</li> <li>❖ Te verkennen wat de vervolgstappen voor het langetermijnperspectief van 'versnelde intercity'-variant zijn. Waarbij zowel naar het belang van de bereikbaarheid van de regio als het landelijke netwerk wordt gekeken.</li> <li>❖ Er naar te streven dat voor het zomerreces van 2019, definitieve afspraken worden gemaakt over het langetermijnperspectief van de lijn.</li> </ul>
<b>7.</b>	<p><b>Motie Sienot / Merwede Lingelijn</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Provincie Zuid-Holland en het ministerie van IenW hebben in het kader van de motie Regionale knelpunten op het spoor (van hr. Sienot c.s.) ProRail gezamenlijk opdracht gegeven om de aard en de oplossingsrichtingen te onderzoeken voor het tekort aan zit- en staanplaatscapaciteit tijdens de ochtendspits op de MerwedeLingelijn. De uitkomst van dit onderzoek wordt in het tweede kwartaal van 2019 verwacht.</li> </ul>
<b>8.</b>	<p><b>Optimalisatie Treinverbinding Dordrecht – Brabant</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Besluitvorming over eventuele realisatie en (co)financiering van de IC verbinding Dordrecht – Brabant voor de jaren 2020 tot en met 2024 zal, vanwege de nog lopende gesprekken tussen IenW en de regionale overheden over de hieraan te verbinden voorwaarden, na het BO MIRT plaatsvinden.</li> <li>❖ IenW, provincie Zuid-Holland en provincie Noord-Brabant spreken af om nog voor het einde van dit jaar tot definitieve besluitvorming te komen.</li> </ul>
<b>9.</b>	<p><b>A12 Gouda de Meern</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Gelet op de hoge notering van het traject A12 Knooppunt Gouwe-Knooppunt Oudenrijn in de NMCA besluiten IenW en PZH dat zij, op basis van de resultaten van het verkeersonderzoek naar dit traject, medio 2019 de mogelijkheden voor het starten van een MIRT-verkenning voor dit traject zullen bespreken.</li> <li>❖ Het studiegebied omvat daarbij het gehele traject inclusief de beide knooppunten Gouwe en Oudenrijn. Het invloedsgebied in het onderzoek is uitgebreider en strekt zich uit over de A12 van Nootdorp tot aan Knooppunt Lunetten.</li> <li>❖ De Gedeputeerde van Zuid-Holland constateert dat hij voldoende draagvlak in de regio heeft verworven om een MIRT-verkenning naar dit traject van de A12 te ondersteunen.</li> <li>❖ De Minister van IenW zegt toe dat zij het gesprek hierover zal initiëren zodra de resultaten van het verkeerskundige onderzoek bekend zijn en de uitkomsten daarvan aanleiding geven voor een MIRT-verkenning naar dit traject.</li> </ul>
<b>10.</b>	<p><b>MIRT-verkenning A4 knooppunt Burgerveen – N14</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De Minister van IenW verhoogt het projectbudget van de MIRT-verkenning A4 knooppunt Burgerveen-N14 (van € 50 miljoen) met € 80 miljoen naar € 130 miljoen, zodat een nieuw Ringvaartaquaduct in zuidelijke richting met 4 rijstroken kan worden gerealiseerd. Hiermee wordt zowel een verkeersveiligheidsknelpunt als een verkeersdoorstromingsknelpunt opgelost op dit tracé van de A4 ten zuiden van Knooppunt Burgerveen.</li> <li>❖ De regio (regio Midden-Holland en provincie Zuid-Holland) heeft de Minister van IenW schriftelijk verzocht om het project eerder uit te voeren en daarvoor het vanaf 2028 beschikbare budget naar voren te halen. De Minister geeft aan een eerdere realisatie van dit project, dat ook in het Regeerakkoord is genoemd, na te streven. De financiële inpassingsopgave is echter groter geworden als gevolg van het bovengenoemde besluit. Verder is op dit moment nog niet duidelijk uit welke maatregelen de Voorkeursbeslissing precies zal bestaan en wat de kosten ervan zijn. De Minister zegt toe naar de mogelijkheden voor een eerdere realisatie te kijken wanneer ze de Voorkeursbeslissing neemt (medio 2019).</li> </ul>
<b>11.</b>	<p><b>Voortgang A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Gouda</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het Rijk heeft de financiële reservering ad € 178 miljoen, prijspeil 2018, voor de verbreding van de A20 Nieuwerkerk aan den IJssel - Gouda in de Rijksbegroting 2019 naar voren gehaald, zodat de realisatiefase versneld kan starten in 2021.</li> <li>❖ Taakstellend budget voor realisatie van het VKA zal worden vastgesteld bij het nemen van de voorkeursbeslissing</li> <li>❖ Vanwege de meerkosten van de versnelling betaalt de regio aan het Rijk 50% van de externe Planstudiekosten, tot een maximum van € 1 miljoen prijspeil 2018, inclusief BTW.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio sluiten een bestuursovereenkomst over de aanpak en de realisatie van de A20, waarin ook bovenstaande afspraken worden vastgelegd. <ul style="list-style-type: none"> <li>• In deze overeenkomst spreken Rijk en regio tevens af welke partij verantwoordelijk is voor aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen en meekoppelkansen, zo mogelijk inclusief uiterste realisatiedatum.</li> </ul> </li> </ul>
<b>12.</b>	<p><b>Buisleidingen Zeeland</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het BO MIRT neemt er kennis van dat het CUST-project meedoet aan de verkenning van buisleidingen als nieuwe transportmodaliteit en de passende rol van de overheid daarbij. Het resultaat van deze verkenning komt beschikbaar in het najaar van 2019. De verkenning levert een afwegingskader op aan de hand waarvan de overheid zijn eigen rol en betrokkenheid bij de betreffende buisleiding kan bepalen.</li> </ul>
<b>13.</b>	<p><b>Corridor Rotterdam/Antwerpen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en Regio blijven inzetten op de versterking van de concurrentiekracht van de Zuidwestelijke Delta. Hiervoor ontwikkelen zij een aantal concrete voorstellen voorlopig gericht op binnenvaart, buisleidingen en betrouwbare netwerken. Daarnaast wordt gekeken welke functie de Zuidwestelijke Delta kan vervullen binnen de Eurodelta.</li> <li>❖ Voor de verschillende sporen (in elk geval: binnenvaart, buisleidingen, beter benutten vaarwegen) worden plannen van aanpak en vervolganalyses opgesteld.</li> <li>❖ Regio's en Rijk stemmen de activiteiten uit Corridor Rotterdam Antwerpen af met het programma goederencorridors om te zorgen voor uniformiteit in werkwijze. In een later stadium wordt gezien of nauwere aansluiting tussen de 2 programma's mogelijk en zinvol is.</li> <li>❖ Regio's en Rijk verkennen of voor de langere termijn een gebiedsfoto op het schaalniveau Eurodelta wenselijk is.</li> <li>❖ In het Bestuurlijk Overleg van Zuidwest Nederland in najaar 2019 worden de resultaten van afspraken neergelegd.</li> </ul>
<b>14.</b>	<p><b>Rail Gent Terneuzen</b></p> <p>Rijk en Regio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Nemen kennis van de resultaten van de eerste studiefasen van het met Europese CEF-middelen gesubsidieerde onderzoek "Optimalisatie Railontsluiting Gent – Terneuzen".</li> <li>❖ Daarin zal naast de nut en noodzaak van infrastructurele maatregelen ook onderzoek gedaan worden naar alternatieve oplossingen die kunnen bijdragen aan de opgave, zoals benuttingsmaatregelen.</li> <li>❖ Organiseren in de eerste helft van 2019 op basis van de voorlopige resultaten van dit onderzoek een bestuurlijk ronde tafel gesprek, waaraan regionale en federale overheden van België en Nederland deelnemen. De gezamenlijke (grensoverschrijdende) opgave staat hierin centraal. Doel is bestuurlijk commitment te krijgen over inhoud (incl. gedeeld beeld van de knelpunten) en vervolgproces.</li> <li>❖ Zullen in het BO MIRT van 2019 op basis van de uitkomsten van het onderzoek en de ronde tafel beoordelen of en zo ja welke vervolgstappen noodzakelijk zijn.</li> </ul>
<b>15.</b>	<p><b>Samenwerkingsafspraken slimme en duurzame mobiliteit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Om samen nog slagvaardiger te werken aan een betere bereikbaarheid en verkeersveiligheid en het verduurzamen van de mobiliteit spreken Rijk en regio af te komen tot een verdere bundeling van een aantal effectieve en efficiënte maatregelen en initiatieven, zoals fietsstimulering, smart mobility, duurzame mobiliteit, parkeren, werkgeversaanpak en logistiek; zonder hierbij in elkaars verantwoordelijkheden te treden.</li> <li>❖ Als eerste stap op weg naar een structurele en gebundelde aanpak spreken Rijk en regio voor 2019 het volgende af: <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>File-aanpak</u>: om de files op korte termijn aan te pakken investeert het Rijk in de regio door op strategische locaties meer bergers en weginspecteurs in te zetten. Daarnaast worden er verbeteringen doorgevoerd bij het Prins Clausplein, wordt de afrit bij de A15 richting de N3 verbeterd en wordt de omleidingsroute bij de Beneluxtunnel voor vrachtwagens verbeterd.</li> <li>• <u>Fiets</u>: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ De provincie Zuid-Holland ontvangt een bijdrage van € 1,857 miljoen inclusief BTW van het Rijk voor de snelfietsroute Leiden-Katwijk. De provincie zet in op</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>



	<p>fietsstimulering in samenwerking met werkgevers en werkgevers en past waar mogelijk de principes van circulair bouwen toe in de aanleg.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Voor de MetropoolRegio Rotterdam Den Haag wordt een bedrag van € 1,857 miljoen gereserveerd ten behoeve van de snelfietsroute Greenport Westland-Rotterdam. Als de route komend voorjaar bestuurlijk rond is dan kan een definitieve afspraak gemaakt worden voor een rijksbijdrage voor deze route.</li> <li>○ Voor de provincie Zeeland wordt een bedrag van € 1,857 miljoen gereserveerd ten behoeve van de snelfietsroute Zelzate-Terneuzen. Als de route financieel en bestuurlijk rond is dan kan volgend jaar een definitieve afspraak gemaakt worden voor een rijksbijdrage voor deze route.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Fietsparkeren:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Om meer mensen gebruik te laten maken van de fiets en de fiets-treinreis aantrekkelijker te maken willen Rijk en regio gezamenlijk investeren in fietsenstallingen bij stations.</li> <li>○ Zeeland: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rijk en regio onderzoeken gezamenlijk de mogelijkheden om de in pandige stalling van station Middelburg efficiënter te benutten; eventueel met behulp van fysieke maatregelen. Mocht dit onvoldoende soelaas bieden om de opgave voor 2030 te halen, dan zal de gemeente samen met het Rijk de mogelijkheden voor aanvullende fietsparkeer capaciteit nabij het station onderzoeken.</li> <li>- Rijk en regio investeren samen op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent in de realisatie van extra maaiveldstallingen bij de stations van Goes en Kapelle-Biezeling. De gemeenten hebben de intentie om de regionale bijdrage vóór 1 juni 2019 te reserveren.</li> </ul> </li> <li>○ Zuid-Holland <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rijk en regio investeren samen, op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent in de realisatie van extra maaiveldstalling capaciteit bij de stations van Zwijndrecht, De Vink, Dordrecht Zuid, Gouda Goverwelle, Gorinchem, Voorhout, Dordrecht Stadspolders, Hillegom, Bodegraven, Sliedrecht Baanhoek en Sliedrecht.</li> <li>- Voor de afronding van het voorbereidingstraject voor een stalling bij Leiden Centraal en bij Dordrecht (zuidzijde) zal geld beschikbaar worden gesteld door Rijk en regio op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent. Medeoverheden hebben de intentie de benodigde financiële ruimte te vinden voor realisatie.</li> </ul> </li> <li>○ MRDH <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rijk en regio investeren samen, op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent in de realisatie van extra stalling capaciteit bij het station Rotterdam Alexander en extra maaiveldsstalling capaciteit bij station Delft Zuid.</li> <li>- Rijk en regio investeren samen, op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent in de voorbereiding van oplossingsvarianten(en) van stallingtekorten bij de stations van Rotterdam Centraal (noordzijde), Rotterdam Centraal (centrumzijde), Rotterdam Blaak en Rijswijk.</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>• <u>Veiligheid N-wegen:</u> Regio en Rijk spreken af de verkeersveiligheid van provinciale N-wegen te verbeteren. Het Rijk stelt hiervoor maximaal € 2.178.677 ter beschikking aan Zuid-Holland en maximaal € 1.650.122 aan Zeeland. Provincies kunnen hiervoor plannen indienen die worden beoordeeld op basis van het afsprakenkader.</li> <li>• <u>Mobility as a Service:</u> pilot Rotterdam – The Hague Airport. Op 1 november is de inschrijving voor de Raamovereenkomst voor de 7 nationaal opschaalbare MaaS-pilots gesloten. De definitieve gunning is voorzien per 7 december 2018. Vervolgens worden via regionale minicompetities de MaaS-aanbieders geselecteerd. De aanbesteding voor de pilot Rotterdam – The Hague Airport start begin januari 2019. De pilot vormt een</li> </ul>
--	---

	<p>gezamenlijk leertraject, wordt gefinancierd door Rijk en regio en maakt onderdeel uit van de Korte Termijn Aanpak van het Gebiedsgericht Bereikbaarheidsprogramma MRDH.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Smart mobility:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Rijk en regio komen uiterlijk in juni 2019 tot concretisering van versnelde digitalisering en organisatieontwikkeling in het wegbeheer, als onderdeel van 'digitaal de weg op orde'. De inzet hierbij is dat in 2023 90% actualiteit, betrouwbaarheid en correctheid van publieke data moet zijn bereikt. Voor ondersteuning in de planvorming heeft het Rijk € 1 miljoen beschikbaar voor alle regio's gezamenlijk. De uitwerking hiervan landt in de verdere uitwerking van de Krachtenbundeling smart mobility.</li> <li>○ Regio en Rijk spreken tevens af een versnelling te geven aan de vervanging van conventionele Verkeersregelinstallaties door nieuwe intelligente Verkeersregelinstallaties (iVRI's) die kunnen communiceren met voertuigen, fietsers, OV etc. Uiterlijk in juni 2019 nemen Rijk en regio besluiten over aantallen, locaties, impact, uitroltempo als ook financieringsverdeling;</li> <li>○ Voorwaarde voor alle inspanningen en besluiten is dat uiterlijk Q1 2019 alle eerder gemaakte afspraken in BBV ITS en Talking Traffic zijn nagekomen en (op straat) opgeleverd, voor zover binnen controle van wegbeheerders mogelijk.</li> </ul> </li> </ul> <p>Alle genoemde bedragen zijn inclusief BTW.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio komen in het BO MIRT van najaar 2019 met een gezamenlijk voorstel hoe deze eerste stap richting bundeling kan worden doorontwikkeld tot een gezamenlijke en gestructureerde aanpak in de vorm van een werkagenda Slimme en Duurzame mobiliteit. De uitvoering van de maatregelen uit het Klimaatakkoord maken hier deel van uit. Daarbij zal nadrukkelijk de verbinding worden gelegd met het gebiedsprogramma metropoolregio Rotterdam-Den Haag.</li> </ul>
--	---

**Generieke, nationale afspraken**

<b>A.</b>	<p><b>Mobiliteitsfonds</b></p> <p>Rijk en regio spreken af:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Dat zij het eens zijn over de ambitie om met de ontwikkeling naar het Mobiliteitsfonds ook de financiële systematiek aan te sluiten op de transitie naar een integrale en gezamenlijke aanpak, waarin opgavegericht en gebiedsgericht werken, ontschotting, anders samenwerken tussen overheden en met marktpartijen centraal staan. In de uitwerking van geschetste ontwikkeling, mede op basis van toegestuurde discussienotities, willen Rijk en regio zoveel mogelijk gezamenlijk optrekken (ieder vanuit de eigen verantwoordelijkheid).</li> <li>❖ Dat de regio, zoals afgesproken in de informele bestuurlijke overleggen over de mobiliteitsopgaven en het Mobiliteitsfonds, met voorbeelden komt op basis van (gezamenlijke) lopende programma's en trajecten, waarbij zij aangeven waar het in de huidige situatie knelt met bestaande afweegkaders en criteria.</li> <li>❖ Dat de regio deze voorbeelden, in aanvulling op wat er in het BO is besproken, voor 1 januari met het ministerie van IenW deelt. In een gezamenlijk proces met de regio zal op basis van deze input verder worden gewerkt aan de contouren voor het Mobiliteitsfonds. Deze contouren worden verwerkt in de Kamerbrief (1e kwartaal 2019).</li> <li>❖ Dat het voornemen is om de contouren uit de Kamerbrief in 'proeftuinen' te toetsen en aan te scherpen. Deze proeftuinen zullen (binnen) bestaande gebiedsgerichte MIRT-programma's en lopende projecten zijn. Formele besluiten zullen plaatsvinden op basis van de dan geldende kaders.</li> <li>❖ Voor de proeftuinen gezamenlijk met de MIRT-regio's de onderzoeksvragen en aanpak uit te werken. Uitgangspunt is het testen van de nieuwe werkwijze 'in de geest van het Mobiliteitsfonds', op basis van de contouren uit de Kamerbrief, en hiervan leren voor de definitieve spelregels en kaders.</li> </ul> <p>Voor de regio Noordwest is specifiek afgesproken:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De mobiliteitsopgave en kosten, die gepaard gaan met de woningbouwopgave, in kaart te brengen ter agendering van de daarvoor benodigde financiële middelen. Het Rijk komt met een procesvoorstel om hier samen met de regio invulling aan te geven.</li> </ul> <p>Voor de regio Zuidwest is specifiek afgesproken:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Dat de doorontwikkeling naar het Mobiliteitsfonds de mogelijkheid biedt om meer gebiedsspecifieke aspecten en economische kansen in een afweging een plek te geven. Zeeland zal een voorbeeld uitwerken met betrekking tot de ligging aan de grens en de deltastructuur.</li> </ul>
<b>B.</b>	<p><b>Vrachtwagenheffing</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio spreken af om in goed overleg te bepalen op welke wegen, buiten de autosnelwegen, mogelijke uitwijk aan de orde zou kunnen zijn als gevolg van de vrachtwagenheffing op de autosnelwegen. Op basis van de te verwachten verkeerstoename en effecten maakt de minister een keuze voor het wegennet, waarop de heffing gaat gelden.</li> </ul> <p>Voor de regio Noordwest is specifiek afgesproken:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio spreken af om in goed overleg te bepalen op welke wegen, buiten de autosnelwegen, mogelijke uitwijk aan de orde zou kunnen zijn als gevolg van de vrachtwagenheffing op de autosnelwegen. Rijk en regio kijken voor deze wegen ook naar mogelijke alternatieve maatregelen. Op basis van de te verwachten verkeerstoename en effecten maakt de minister een keuze voor het wegennet, waarop de heffing gaat gelden.</li> </ul>
<b>C.</b>	<p><b>Smart mobility</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio geven - met inbreng en capaciteit - prioriteit aan de gezamenlijke uitwerking van de Krachtenbundeling met als streven om juni 2019 concrete plannen op te leveren voor de gezamenlijke prioriteiten. Er komt in juni (rondom ITS Europe) een gezamenlijke bestuurlijk overleg smart mobility ter besluitvorming hierover.</li> </ul>