

Gedeputeerde Staten**Provinciale Staten van de Provincie Zeeland**T.a.v. de voorzitter
Postbus 6001
4330 LA MIDDELBURG**onderwerp**
Afspraken BO MIRT 2019**kenmerk**
19433215
**behandeld door**
L.F. Kerstiens**verzonden**

Middelburg, 3 december 2019

Geachte voorzitter,

Afgelopen 20 november vond het jaarlijkse BO MIRT (Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) plaats bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Zeeland werd vertegenwoordigd door gedeputeerde Harry van der Maas, het Rijk door de ministers Van Nieuwhuizen en Van Veldhoven - van der Meer.

Begonnen werd ('setting the scene') met een uitwisseling van actualiteiten. Gedeputeerde Van der Maas houdt hier een pitch over duurzame en slimme mobiliteit die goed wordt ontvangen. In het bijzonder stipt hij het belang van data aan voor het slimmer verbinden van vraag en aanbod.

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

Minder Hinder Zeeland

Voorstel aan het bestuurlijk RVT overleg is dat het RVT (Regionaal Verkeerskundig Team - gaat over afstemming van wegwerkzaamheden) een regionaal Data Team (RDT) gaat coördineren dat belast wordt met de opgave Digitaal op Orde (de basis voor slimme Minder Hinder diensten). Verder wordt er een gezamenlijk communicatiestrategie richting de weggebruiker ontwikkeld.

Slimme en duurzame mobiliteit/ Klimaatakkoord

Zeeland heeft in het kader van de Regionale Energietransitie (RES) een prognose en roadmap voor laadinfrastructuur opgesteld en in de NAL-regio Zuidwest gaat Zeeland een voortrekkersrol en voorbeeldfunctie op zich nemen t.a.v. toeristisch gebruik (NAL = Nationale Agenda Laadinfra).

Slimme en duurzame mobiliteit/ Smart mobility

Zeeland gaat samen met het Rijk aan een aanpak Digitalisering werken en committeert zich aan de inzet van eigen personeel voor de implementatie van het Regionale Data Team. Ter ondersteuning hiervan reserveert het Rijk hiervoor voor een periode van 4 jaar €125.000 jaarlijks.

Verder hebben Rijk en regio de implementatie van een Connected Transport Corridor (CTC) in Zeeland besloten waar het Rijk ook financiële middelen (€ 920.000 voor alle corridors samen) inzet. CTC staat voor efficiënter, veiliger en duurzamer transport.

Slimme en duurzame mobiliteit/ verkeersveiligheid

Voor verbetering van de veiligheid op de N-wegen in Zeeland stelt het Rijk € 1.650.122 beschikbaar. Dit is onderdeel van een landelijk programma met als focus de veilige inrichting van berm.

Slimme en duurzame mobiliteit/ fiets

Het Rijk heeft de 2018 gereserveerde €1,857 mln. voor de Snelfietsroute Zelzate - Terneuzen voor Zeeland definitief toegezegd.

OV en spoor/ Rail Gent Terneuzen

Voor de verbeterde spoorontsluiting in het havengebied tussen Terneuzen en Gent is er commitment over het eindbeeld. Rijk en regio spreken naar aanleiding van de op 8 november jl. gehouden bestuurlijke Ronde Tafel af dat er een intentieverklaring opgesteld wordt over het gewenste eindbeeld, dat er een adaptieve strategie wordt uitgewerkt en dat er afstemming is over financiële besluitvormingsprocessen. Dit alles met het doel om in de eerste helft van 2020 tot verdere (financiële) besluitvorming te komen.

Water

Verwacht wordt dat de gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta in het voorjaar 2020 in het strategische BO MIRT (SBO MIRT) vastgesteld kan worden. Daarbij komt ook de relatie met de omgevingsagenda aan de orde.

Het Rijk heeft verder ingestemd dat het project Getij Grevelingen naar de Planuitwerkingsfase gaat om daar een klimaatrobuuste strategie uit te werken in twee varianten van het doorlaatmiddel.

Zanddijk Yerseke

Het Rijk ziet geen noodzaak om voor de realisatie van de plannen rondom de Zanddijk financieel bij te dragen uit het Infrastructuurfonds (€ 17 mln) voor de realisatie van een nieuwe aansluiting op de A58. Het Rijk gaat in afstemming met Zeeland wel een second opinion uitvoeren naar de Rijksbelangen (o.a. verkeersveiligheid) die gediend worden met het project Zanddijk (gereed maart 2020).

De in het BO MIRT gemaakte financiële afspraken worden later via een circulaire vanuit het Rijk dan wel een separate beschikking aan ons medegedeeld. Op dat moment leiden deze afspraken tot een begrotingswijziging die vervolgens aan Provinciale Staten zal worden voorgelegd.

Met vriendelijke groet,

gedeputeerde staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris

Bijlagen: afsprakenlijst BO MIRT Zuidwest.

Afsprakenlijst Bestuurlijk Overleggen MIRT, 20 en 21 november 2019

Generieke, nationale afspraken

<p>1.</p>	<p>Minder Hinder</p> <p><i>Nationaal</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio en stellen vast dat verkeershinder door werkzaamheden van de verschillende infrabeheerders komend decennium zonder aanvullende maatregelen fors zal toenemen en (h)erkennen de urgentie en het gezamenlijk belang bij het substantieel beperken van de hinder voor de komende 10 jaar. ❖ Rijk en regio delen de gezamenlijke ambitie om de hinderopgave te verbinden met de beleidsdoelen op het gebied van veiligheid, bereikbaarheid en duurzaamheid in lijn met de Schets Mobiliteit 2040. ❖ Rijk en regio spreken af om de gezamenlijk hinderaanpak jaarlijks te agenderen op het Bestuurlijk Overleg MIRT en zetten samen in op een uitwerking op basis van de volgende uitgangspunten: <ul style="list-style-type: none"> • de programmering van werkzaamheden van infrabeheerders wordt nog verder vooruit in de tijd en multimodaal afgestemd; • bestaande samenwerkingsverbanden op het gebied van verkeers- en mobiliteitsmanagement en data/smart mobility worden gebruikt; • aanvullende multimodale maatregelen zijn gericht op duurzame gedragsverandering van burgers en bedrijven en worden beoordeeld op hun bijdrage aan de beleidsdoelen veiligheid, bereikbaarheid en duurzaamheid alsmede de kosteneffectiviteit; • waar mogelijk worden financiële middelen van Rijk en regio uit de gebiedsprogramma's en de afzonderlijke infraprojecten afgestemd ingezet voor project overstijgende regionale en, indien nodig, regio overstijgende maatregelen; • versneld digitaliseren en verbeteren datakwaliteit, waardoor slimme diensten voor burgers en bedrijven in het kader van smart mobility beschikbaar kunnen komen; • Rijk en regio ontwikkelen een gezamenlijke communicatiestrategie en communicatieaanpak, waarbij het Rijk bereid is de landelijke regie op zich te nemen. ❖ Per landsdeel en regio zullen dit nader worden uitgewerkt in concrete afspraken. Bovenregionale afstemming is daarbij van belang.
<p>2.</p>	<p>Vrachtwagenheffing</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio zijn overeengekomen mogelijke uitwijk van het vrachtverkeer te monitoren. Hierbij zal het Rijk ten minste 1 jaar voorafgaande aan invoering een nulmeting laten uitvoeren en in ieder geval voor een periode van 3 jaar na invoering van de vrachtwagenheffing metingen laten uitvoeren op het monitoringsnetwerk. Daarna zal na overleg met de regio worden bezien of langer monitoren noodzakelijk is. ❖ Het Rijk betreft de regio bij de verdere uitwerking van de monitoring. Daarbij is het uitgangspunt dat het Rijk de kosten draagt voor de benodigde additionele tellocaties die moeten worden ingericht om te kunnen meten en monitoren. Een eerste versie van het monitoringsnetwerk is de afgelopen maanden uitgewerkt. Dit zal nog worden uitgebreid n.a.v. de reacties vanuit de regio. ❖ Als in de praktijk toch ongewenste uitwijk plaatsvindt, kan het Rijk indien nodig een weg opnemen in of verwijderen uit het heffingsnetwerk. Rijk en de regio hebben afgesproken om de tijd dat ongewenste uitwijk optreedt zo kort mogelijk te houden. Dit wordt nader uitgewerkt door het Rijk waarbij de regio wordt betrokken. Daarnaast zullen nadere afspraken worden gemaakt over andere mogelijke passende maatregelen. ❖ Het Rijk formeert een centraal punt om alle informatie, communicatie en besluiten ten aanzien van de vrachtwagenheffing te coördineren en waar nodig af te stemmen met de regio. ❖ Zowel Rijk als regio onderschrijven het belang van de beschikbaarheid van de data uit de on-board-units voor verkeersmanagement-doeleinden. Het Rijk zal zich hiervoor inspannen, binnen de kaders van de EETS-richtlijn.

3.	Werken voor derden (door ProRail) <ul style="list-style-type: none">❖ Het ministerie van IenW en de provincies komen het door het ministerie voorgestelde nieuwe afsprakenkader voor werken voor derden door ProRail overeen, in combinatie met de hieronder genoemde punten:<ul style="list-style-type: none">• Het afsprakenkader is ook van toepassing op spoor kruisingen met wegverkeer. Daarbinnen gelden nog enkele specifieke uitgangspunten in relatie tot het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) en overige, door derden geïnitieerde overwegprojecten.• Het afsprakenkader geldt vanaf heden voor nieuwe initiatieven of lopende initiatieven waarvoor nog geen bestuurlijke afspraken zijn gemaakt over de verdeling van kosten en risico's en het opdrachtgeverschap.• Voor lopende hoofdspoorweginfrastructuur-projecten (HSWI-projecten) in de realisatiefase waarvoor in bestuurlijke afspraken vooruit is verwezen naar het nieuwe kader geldt dat het Rijk hiervan de vervangingskosten op zich neemt. Voor lopende HSWI-projecten die nog niet in realisatie zijn, maar waarvoor eerder al bestuurlijke afspraken zijn gemaakt, zal het ministerie van IenW bij de overgang naar de volgende fase (naar planuitwerking of realisatie) met de betreffende provincie bezien wat het nieuwe kader voor de reeds gemaakte financiële afspraken betekent.• Het ministerie van IenW richt een proces in om samen met provincies, andere opdrachtgevers en ProRail te verkennen op welke wijze de sturingsrelatie tussen de opdrachtgevers en ProRail als opdrachtnemer verstevigd kan worden, teneinde de sturing op kosten- en risicobeheersing te verbeteren.• In dit proces wordt ook gewerkt aan het ontwikkelen van een methodiek om de in het voorstel genoemde experimenten te kunnen doen met afkoop van risico's in de aanlegfase (ook voor spoor kruisingen).• Bovengenoemd proces is erop gericht om binnen een redelijke termijn oplossingen te vinden die voor alle betrokken partijen acceptabel zijn. Het streven is daarover uiterlijk bij Bestuurlijke Overleggen MIRT van najaar 2020 te kunnen besluiten.• Het nieuwe afsprakenkader wordt na een periode van twee jaar geëvalueerd.
-----------	--

Bestuurlijk Overleg MIRT Zuidwest-Nederland

<p>1.</p>	<p>Minder Hinder</p> <p><i>Zeeland</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Voorstel aan bestuurlijk RVT overleg is dat het RVT een Regionaal Data Team (RDT) gaat coördineren dat belast wordt met de opgave Digitaal op Orde (de basis voor de slimme Minder Hinder diensten). ❖ Tegelijkertijd loopt een traject om als Zeeuwse wegbeheerders de planning van wegwerkzaamheden verder vooruit in de tijd met elkaar af te stemmen. Samenwerking met kabel- en leidingenbedrijven is aan de orde. ❖ Verder wordt een gezamenlijke communicatiestrategie ontwikkeld richting de weggebruiker. <p><i>Zuid-Holland</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Specifiek voor landsdeel Zuidelijke Randstad spreken Rijk en regio af: ❖ Rijk en regio onderschrijven de noodzaak om in Zuid-Holland een projectoverstijgende hinderaanpak te organiseren op (sub-)regionaal niveau ❖ Rijk en regio stellen een gezamenlijke Bereikbaarheidsaanpak Zuidelijke Randstad voor 2020-2030 op, aan de hand van een groeimodel zoals omschreven in de startnotitie "Gezamenlijke Bereikbaarheidsaanpak Zuidelijke Randstad", dat toewerkt naar de gezamenlijke ambitie waarin de beheer- en onderhoudsopgave en inzet op structurele gedragsverandering en mobiliteitstransitie zijn geïntegreerd; ❖ De aanpak voorziet er in dat enerzijds de programmering en planning van werkzaamheden van verschillende infrabeheerders nog beter, verder vooruit in de tijd en multimodaal wordt afgestemd en anderzijds voorafgaand aan die werkzaamheden structurele gedragsverandering wordt gestimuleerd vanuit lopende programma's en projecten; ❖ Rijk en regio spreken af om ten behoeve van de hinderaanpak op korte termijn een bekostigingsvoorstel uit te werken (gereed maart 2020). Naast de lopende programma's en reguliere minder hinder budgetten voorkomend uit projecten, wordt er gestreefd naar een model waarbij, afhankelijk van het soort project, een % van het budget ingezet wordt voor hinderbeperking. Binnen de hinderaanpak zal worden ingezet op kosteneffectieve maatregelen. Bij voorkeur worden maatregelen geselecteerd die een structurele gedragsverandering (duurzame mobiliteit) met zich mee kunnen brengen, mits ze ook effectief zijn met het oog op de doelstelling minder hinder. ❖ De samenwerkingspartners Rijkswaterstaat, Provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, gemeente Rotterdam, gemeente Den Haag, Prorail, HTM, RET, NS, Verstedelingsalliantie en het Havenbedrijf Rotterdam geven gezamenlijk opdracht aan een procesmanager deze bereikbaarheidsaanpak verder uit te werken. ❖ De procesmanager krijgt de opdracht om: In het eerste kwartaal van 2020 een voorstel te doen voor 1) de te nemen maatregelen om hinder te beperken en om de mobiliteitstransitie te bewerkstelligen 2) de financiering en 3) de governance, ter versterking of vervanging van de huidige structuren; ❖ Daarbij gebruik te maken van de kennis en kunde van bestaande samenwerkingsverbanden in de Zuidvleugel, te weten BEREIK! (verkeersmanagement), Verkeersonderneming en Bereikbaar Haaglanden en Rijnland (mobiliteitsmanagement); ❖ Het werken in project overstijgende gebieden/sub-regio's verder uit te werken ❖ Zorg te dragen voor tijdige besluitvorming bij de samenwerkingspartners in dit kader. ❖ Vooruitlopend op deze besluitvorming wordt in reeds opgestarte projecten door samenwerkingspartners intensievere samenwerking ingezet waarvan de leerervaringen worden meegenomen in de uit te werken aanpak.
<p>2.</p>	<p>Slimme en Duurzame Mobiliteit Klimaatakkoord</p> <p>NAL</p>

- ❖ Rijk en regio werken samen aan het stimuleren van elektrisch vervoer. Als onderdeel van het Klimaatakkoord is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld door de Elektrisch Vervoer sector, netbeheerders, decentrale overheden en het Rijk. De agenda bevat afspraken die zorgen dat laadinfrastructuur geen drempel vormt voor de verdere uitrol van elektrisch vervoer.
- ❖ Rijk en regio zetten een landelijk dekkend systeem op van regionale samenwerkingsverbanden om gemeenten te ondersteunen bij de plaatsing van laadinfrastructuur en de afspraken uit de NAL uit te kunnen voeren. Rijk en Regio streven ernaar om voor het einde van 2019 de samenwerking in bestuursovereenkomsten vast te leggen.
- ❖ Het Rijk draagt landelijk € 15 miljoen procesgeld bij aan de opzet en verdere ontwikkeling van de regionale samenwerkingsverbanden op basis van een 50/50 verdeling tussen Rijk en Regio. Over de verdeling van de Rijksbijdrage worden nadere afspraken gemaakt in de Bestuursovereenkomsten.
- ❖ Zeeland heeft in het kader van de Regionale Energiestrategie (RES) een prognose en roadmap voor laadinfrastructuur opgesteld. In de NAL-regio Zuidwest-Nederland zal Zeeland een voortrekkersrol op zich nemen t.a.v. toeristisch gebruik en daar landelijk een voorbeeldfunctie in vormen.

Zero Emissie-zones/ Regionale logistiek

- ❖ Rijk en Regio streven naar het instellen van een ZE zone voor stadlogistiek in minimaal 8 gemeenten in de provincie Zuid-Holland in 2025 en ondersteunt de gemeenten met deze ambitie.
- ❖ Voor het invoeren van nul emissie zones in de grote steden in de provincie zullen Rijk en regio gezamenlijk werken aan het opstellen van een regionale vertaling van de nationale uitvoeringsagenda voor de periode 2020-2025.
- ❖ Onderdeel hiervan is het ontwikkelen van een stappenplan ter ondersteuning van de gemeenten en bedrijven op strategisch niveau bij het invoeren van ZE zones en het verrichten van de noodzakelijke onderzoeken op regionaal niveau om tot invoering van deze zones te komen.
- ❖ Rijk en regio spreken af een Plan van Aanpak op te stellen voor een integrale regionale logistieke aanpak gericht op bereikbaarheid en duurzaamheid. De bekostiging en het opstellen van een regionale vertaling zijn onderdeel van de uitvoeringsagenda ZE zones voor stadslogistiek. Hiertoe zal een concrete opdracht worden opgesteld. Voor het uitvoeren van benodigde acties reserveert het Rijk maximaal €50.000,- incl BTW onder voorbehoud van minimaal 50/50 cofinanciering.

Fietsparkeren

- ❖ Rijk en regio blijven samenwerken om meer mensen gebruik te laten maken van de fiets en de fiets-treinreis te bevorderen. Zij doen dit door voldoende fietsparkeerplaatsen ter beschikking te stellen.
- ❖ Bij de besteding van extra Rijksmiddelen vanuit het Klimaatakkoord zal de nadruk meer dan tot nu toe komen te liggen op hogere benutting van bestaande capaciteit en innovaties in het fietsparkeren. Het Rijk zal de medeoverheden hierover voor 1 januari 2020 informeren waarbij is afgesproken dat projecten met veel impact, goede kosten-baten verhouding en die snel te realiseren zijn, voorrang hebben.

Fietsstimulering

- ❖ Rijk en regio zetten in op fietsstimulering en dragen daarmee bij aan het landelijke doel om 200.000 extra forenzen op de fiets te krijgen.

Vergroenen wagenparken

- ❖ Het Rijk neemt het initiatief om samen met het landsdeel Zuid-West Nederland te verkennen wat er nodig is voor de implementatie van de Europese Clean Vehicles richtlijn.

Werkgeversaanpak

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ In het gebiedsgericht programma “MoVe” wordt voor de periode 2020-2021 onder andere via de werkgeversaanpak invulling gegeven aan de afspraken uit het klimaatakkoord over verduurzaming van werkgerelateerde mobiliteit.
<p>3.</p>	<p>Slimme en Duurzame mobiliteit Smart Mobility</p> <p><i>Digitalisering</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio geven gezamenlijk de noodzakelijke bestuurlijke aandacht, sturing en prioriteit aan data als nieuwe, vijfde modaliteit; ❖ Rijk en regio werken gezamenlijk aan een aanpak Digitalisering als vertrekpunt voor de vorming van een data-organisatie en centrale expertise in de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag/Zuid Holland (MRDH/ZH) respectievelijk Zeeland. ❖ De regio committeert zich hierbij aan de inzet van eigen personele middelen voor implementatie, de totstandkoming van de benodigde instrumenten, kennisopbouw en standaardisatie van een Regionaal Data Team; uitgangspunt is de inzet van 4 fte in de MRDH/ZH respectievelijk 2 fte in Zeeland. ❖ Het Rijk reserveert hiervoor vanuit haar landelijke verantwoordelijkheid voor de komende 4 jaar, per jaar €170.000 voor MRDH/ZH. Voor Zeeland reserveert het Rijk voor deze periode € 125.000 per jaar voor dezelfde doeleinden. <p><i>iVRI'S</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De regionale overheden in het landsdeel Zuidwest Nederland hebben de ambitie om richting ultimo 2023 nieuwe iVRI's te realiseren. Het Rijk draagt vanuit haar landelijke verantwoordelijkheid bij aan het realiseren van deze ambitie. Rijk en regio maken daartoe nadere afspraken over proces, inhoud, voorwaarden en financiële verdeling. <p><i>Voortgang I-diensten</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio nemen kennis van de intenties in dit landsdeel voor mogelijke toekomstige afname van uiteenlopende iDiensten. Regio beslist en financiert uit eigen middelen het al of niet afnemen van deze iDiensten. Het Rijk financiert landelijke expertise om afname van iDiensten door regio's te ondersteunen en reserveert hiervoor in 2020-2021 voor alle landsdelen tezamen in totaal €750.000; ❖ Rijk en regio spreken af de voortgang periodiek ambtelijk en bestuurlijk te bespreken. <p><i>Connected Transport Corridors (CTC) Groot Rotterdam en Zeeland</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio besluiten tot implementatie van de Connected Transport Corridors in de MRDH/Zuid Holland en Zeeland. ❖ De regio MRDH/Zuid Holland investeert €1.2 miljoen tot einde 2021; ❖ Regio Zeeland investeert €1 miljoen tot einde 2022 (inclusief financiering en aansturing door Zeeland Connect), onder voorbehoud van goedkeuring van Raden en Staten; ❖ Het Rijk zet tot eind 2021 vanuit haar nationale verantwoordelijkheid voor de Connected Transport Corridors € 920.000 in voor alle Connected Transport Corridors tezamen, waarbij regelmatig wordt afgewogen welke corridor de meeste ondersteuning behoeft. <p><i>Landelijke Krachtenbundeling in Smart Mobility en Human Capital Agenda</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en Regio committeren zich aan de afgesproken ambities en principeafspraken voor hun onderlinge samenwerking in “Krachtenbundeling Smart Mobility” door inzet van mensen en middelen in de prioritaire thema's ('krachtenbundels') en netwerken om afstemming te borgen; ❖ Rijk en Regio organiseren en ondersteunen de kennisuitwisseling, afstemming, en samenwerking hierop gezamenlijk. De hieraan verbonden kosten voor alle landsdelen gezamenlijk bedragen in totaal €2,3 miljoen voor de periode tot en met 2023. Het Rijk reserveert 50% van dit bedrag (€ 1.15 miljoen) en vraagt aan de vijf landsdelen om gezamenlijk de andere 50% bij te dragen; ❖ Rijk en Regio ondersteunen de vorming van een Human Capital Agenda en starten - als eerste stap - met een inventarisatie om aanwezige en ontbrekende kennis en

	competenties gestructureerd in beeld te brengen als basis voor gezamenlijke vervolgcacties in 2020 gericht op opleidingen, werkgeverschap en arbeidsmarkt.
4.	<p>Slim en Duuraam Verkeersveiligheid</p> <p><i>Mono Zakelijk</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio spreken af de MONO Zakelijk campagne uit te dragen via de regionale werkgeversaanpak. Op korte termijn worden afspraken gemaakt hoe daar invulling aan te geven en wordt verkend welke kansen er nog meer liggen om verkeersveiligheid te verbeteren door inzet van de werkgeversaanpak. <p><i>Veilig Fietsen naar school</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De gemeenten Leiden, Den Haag, Maassluis en Rotterdam hebben interesse in het uitvoeren van één of meerdere innovatieve, opschaalbare pilots in het kader van het thema "Veilig fietsen naar school". Samen met maatschappelijke partners worden deze pilots in de loop van 2020 geconcretiseerd, met nadere afspraken over inhoud, financiering, uitvoering en monitoring. Verdeelsleutel die is afgesproken is 50% Rijk en 50% gemeenten voor het uitvoeren en monitoren van de pilots.
5.	<p>Slimme en Duurzame mobiliteit Fiets</p> <p><i>Snelfietsroutes</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Tijdens het BO MIRT van 2018 is een reservering van € 1,857 mln. gemaakt voor de MRDH voor de snelfietsroute Greenport Westland-Rotterdam. Ik zet deze reservering om in een definitieve toezegging. De MRDH ontvangt € 1,857 mln. inclusief BTW voor de snelfietsroute Greenport Westland-Rotterdam. ❖ Tijdens het BO MIRT van 2018 is een reservering gemaakt van € 1,857 mln. incl. BTW voor de provincie Zeeland voor de snelfietsroute Zelzate-Terneuzen. Ik zet deze reservering om in een definitieve toezegging. De provincie Zeeland ontvangt € 1,857 mln. inclusief BTW voor de realisering van snelfietsroutes. <p><i>Fietsparkeren</i></p> <p><u>Afspraken specifiek voor de provincie Zuid-Holland</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio spreken de bereidheid uit samen te investeren in de bouw en onderhoud van nieuwe stallingen op de stations Leiden Centraal (centrumzijde, gebouw De Geus) en Dordrecht-zuidzijde, en maken hiervoor financiële reserveringen. ❖ Rijk en regio investeren samen, op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent, in de realisatie van nieuwe fietsenstallingcapaciteit op station Boven-Hardinxveld en maken hiervoor financiële reserveringen. <p><u>Afspraken specifiek voor de MRDH</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio investeren samen, op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent, in de realisatie van nieuwe maaiveldstallingcapaciteit aan de noordzijde van station Rotterdam Centraal.
6.	<p>Slimme en Duurzame mobiliteit</p> <p><i>Onderwijsaanpak</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Zuidelijke Randstad en Rijk spreken af om, onder coördinatie van de MRDH, vóór het BO MIRT van voorjaar 2020 een plan van aanpak op te stellen om de drukte in de hyperspits te verlichten. Met daarin in ieder geval een aanpak gericht op de onderwijsinstellingen om zo het aantal studenten in de hyperspits terug te brengen. Wanneer hier kosten voor gemaakt moeten worden spreken Rijk en de MRDH af de kosten voor het onderzoek op basis van 50/50 te financieren, met een maximum op 50.000 euro (inclusief BTW).
7.	<p>Slimme en Duurzame mobiliteit</p> <p><i>Overige afspraken</i></p>

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en beide regio's in landsdeel Zuid West maken in de eerste helft van 2020 nadere afspraken over een eenduidige monitoring en evaluatie van Slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit, waarbij tenminste afspraken worden gemaakt over indicatoren, taakverdeling, databronnen en data uitwisseling ten behoeve van de jaarlijks op te stellen KEV, Voortgangsmontor en andere verplichtingen voortkomend uit het Klimaatakkoord. ❖ Alle rijksbijdragen zijn inclusief BTW, tenzij anders aangegeven
8.	<p>MoVe <i>KTA</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio hebben binnen het gebiedsgericht Bereikbaarheidsprogramma MoVe een adaptieve Korte Termijn Aanpak (KT-Aanpak) 2020-2022 uitgewerkt die aansluit op de voor dit gebiedsprogramma geformuleerde ambities en opgaven. ❖ Rijk en regio nemen nu een besluit voor die maatregelen en aanpakken uit de KT-Aanpak waarvan de voorbereiding en/of uitvoering in 2020 kan worden gestart.. De uitvoering van deze maatregelen kan doorlopen in de periode 2021-2022. Het totaal van de aan dit besluit verbonden budget betreft maximaal 47,7 miljoen euro, verdeeld naar rijk 15,0 miljoen (inclusief BTW), MRDH 17,9 miljoen en PZH 10,4 miljoen. De bijdragen van derden is 4,4 miljoen. ❖ Daadwerkelijke toekenning van middelen en start uitvoering vindt plaats op basis van geaccordeerde projecten. ❖ Rijk en Regio spreken af om de KT-Aanpak in 2020 gezamenlijk verder door te ontwikkelen gericht op besluitvorming op het BO MIRT najaar 2020 over een pakket voor 2021-2023. Daarvoor wordt de huidige lijst als het vertrekpunt genomen. <p><i>Adaptieve ontwikkelstrategie</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio stellen de Adaptieve Ontwikkelstrategie Metropolitaan OV en het Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad vast. ❖ Het streven is om een zo groot mogelijk deel van de verstedelijking in de zuidelijke Randstad te laten landen op binnenstedelijke locaties langs HOV met een eerste focus op de acht steden van de Verstedelijkingsalliantie in samenhang met goede bereikbaarheid. ❖ De AOS wordt verder uitgewerkt in een pre-verkenning waarin verstedelijking en bereikbaarheid in samenhang wordt uitgewerkt. Het eindbeeld is een schaa sprong OV naar een S-bahn concept op de Oude Lijn tussen 2030-2040 en de onderliggende HOV lijnen in combinatie met de verstedelijking in hoge dichtheden rond HOV knooppunten (versnelling van de binnenstedelijke ontwikkeling op de 13 locaties langs de Oude Lijn). ❖ Vaststellen om de AOS – de ruggengraat van de Integrale Verstedelijkingsstrategie voor de Zuidelijke Randstad - als instrument te hanteren voor wederkerige afspraken om gefaseerd, integraal en synchroon toe te werken naar het eindbeeld. ❖ Programmatische regie op het verstedelijkingsakkoord en de AOS vindt plaats binnen het programma MoVe. ❖ In 2020 wordt een pre-verkenning uitgevoerd waarin wordt bepaald welke vervolgtrajecten er uitgezet worden (verkenning, onderzoeken, maatregelenpakketten). De pre-verkenning omvat een aantal deelonderzoeken met als uitgangspunt om in het BO-MIRT 2020 de prioritering integraal af te wegen en hierover mogelijke investeringsbeslissingen te kunnen nemen. Bij de prioriteitstelling, worden ook de reeds lopende (MIRT)Verkenningen CID/Binckhorst Den Haag en Oeververbindingen regio Rotterdam betrokken, inclusief afspraken over bijbehorende stedelijke programmering en andere modaliteiten. ❖ Deelonderzoek "Metropolitane Oude Lijn" waarin synchroon en in samenhang met een prioritering, fasering en programmering van verstedelijking een vervoerskundige en infrastructurele haalbaarheidsstudie Oude Lijn Leiden- Dordrecht wordt uitgevoerd, ook afgestemd met het Toekomstbeeld OV en ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer. ❖ Deelonderzoek "knooppunt ontwikkeling" waarbij de gebiedsontwikkeling rondom knooppunten HOV en de first en last mile (lopen, fietsen, OV, smart mobility) uitgewerkt wordt. ❖ Deelonderzoek "regionale feeders" betreft een onderzoek naar het metronet, de Konings- en Leyenburgcorridors en de OV-verbindingen Leiden-Zoetermeer en Zoetermeer-Rotterdam, alle in relatie tot verstedelijking. ❖ Deelonderzoek "meerjaren investeringspropositie Metropolitaan OV en verstedelijking". In dit onderzoek wordt met input van bovenstaande deelonderzoeken en de resultaten van

<p>de studiegroep alternatieve bekostiging, een langjarige investeringspropositie voor het gedeelde eindbeeld ontwikkeld.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk stelt de komende vier jaar €250 miljoen euro per jaar beschikbaar voor de bouw van betaalbare woningen in de schaarstegebieden van Nederland (met name woondealregio's). In dit kader werkt BZK de criteria uit op grond waarvan gemeenten in aanmerking kunnen komen voor deze middelen. Partijen komen – na een voorstel van de regio - gezamenlijk voor 1 maart 2020 tot een prioritering, selectie en fasering van locatie(s). ❖ Provincie, MRDH en gemeenten werken in samenspraak met het Rijk een samenhangende regionale programmering voor wonen, werken en voorzieningen uit voor de gehele Zuidelijke Randstad. De Verstedelijkingsalliantie werkt aan langjarige afspraken met marktpartijen. Bij de verstedelijking wordt gezorgd voor een goede koppeling met de thema's energie, klimaat en landschap. <p><i>Oeververbinding Rotterdam</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Aanvullend op het besluit van het BO MIRT ZWN najaar 2018 wordt het volgende overeengekomen: ❖ In het kader van de MIRT-verkenning Oeververbinding Regio Rotterdam worden de volgende zes projectonderdelen nader uitgewerkt: <ul style="list-style-type: none"> • een nieuwe multimodale oeververbinding tussen Kralingen en Feijenoord in Rotterdam; • een treinstation Stadionpark; • een Hoogwaardige Openbaar Vervoerverbinding tussen Zuidplein en Kralingse Zoom; • een Hoogwaardig Openbaar Vervoerverbinding tussen Zuidplein en Rotterdam Centraal via de Maastunnel; • maatregelen op de A16, waaronder het weefvak in de A16 ten zuiden van de Van Brienenoordbrug tussen het Knooppunt Terbregseplein en het Knooppunt Ridderkerk; • maatregelen op de Algeracorridor. ❖ Ten aanzien van de maatregelen Algeracorridor: <ul style="list-style-type: none"> • Constateren de partijen dat Rijk en regio tijdens het BO MIRT november 2018 €480 miljoen (€200 mln. Rijk, €280 mln. regio) hebben gereserveerd ten behoeve van de start van de MIRT-verkenning, inclusief €22 miljoen voor de Algeracorridor. • Aanvullend hierop reserveert de regio gezamenlijk €46 miljoen voor de lange termijn maatregelen Algeracorridor. Deze bedragen zijn exclusief BTW en komen bovenop de in het BO MIRT ZWN najaar 2018 overeengekomen budgetreservering. Hiermee is voldaan aan de MIRT Spelregels voor zicht op bekostiging, • Partijen spreken ook voor deze aanvullende reservering af dat op basis van de resultaten van de MIRT-verkenning afspraken zullen worden gemaakt over de daadwerkelijke toekenning van middelen (inclusief afspraken over eventuele mee- en tegenvallers). ❖ De gemeente Rotterdam, de MRDH, de provincie Zuid-Holland en de Minister van IenW besluiten de voorliggende Startbeslissing te nemen. De Startbeslissing zal door deze partijen worden gepubliceerd via de daarvoor in aanmerking komende kanalen, waaronder de website van deze MIRT-verkenning en de Staatscourant. ❖ De gemeente Rotterdam, de MRDH, de Provincie Zuid-Holland en de Minister van IenW stemmen in met de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) en concept Participatieaanpak (bijlage bij NRD). De NRD wordt definitief gemaakt en zo snel mogelijk na het BO MIRT gepubliceerd. Daarnaast wordt de zienswijzeperiode voorbereid waarin reactie op de NRD mogelijk is. Deze zienswijzeperiode start in januari (incl. informatiebijeenkomsten) en duurt zes weken. <p><i>CID Binckhorst</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Aangaande het vervolg van de verkenningsfase CID Binckhorst stellen Rijk en Regio de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen vast. Daarin worden drie Kansrijke Alternatieven onderscheiden die in de Beoordelingsfase van de Verkenning verder worden geanalyseerd. Doel is te komen tot het vaststellen van een Voorkeursoplossing in het BO MIRT in het najaar van 2020.
--

- ❖ De drie Kansrijke Alternatieven die nader onderzocht worden onderscheiden zich op de HOV oplossing: HOV Tram, Lightrail of Bus/ART/Tram.
 - ❖ De Kansrijke Alternatieven hebben daarnaast eenzelfde samenhangend pakket aan mobiliteitsmaatregelen, dat de basis vormt.
 - ❖ Alle Kansrijke Alternatieven kennen hetzelfde tracé in het gebied tot 2030 en nemen regionale doorkoppeling na 2030 mee voor toekomstvastheid.
 - ❖ Het komende jaar wordt naar een optimale samenstelling van de maatregelen gezocht.
- Bestuursvereenkomst No Regretpakket CID-Binckhorst*
- ❖ Rijk en regio tekenen de Bestuursvereenkomst behorend bij het no-regretpakket als eerste stap van de uitvoering van de Verkenning. In de Bestuursvereenkomst staan financiële- en samenwerkingsafspraken voor de uitvoering van het no-regretpakket. Het no-regretpakket (ter waarde van €137,7 mln. excl. BTW) bevat maatregelen om de bereikbaarheid van het gebied te verbeteren en de verstedelijkingsopgave mogelijk te maken. Deze maatregelen worden in hoofdzaak uitgevoerd tussen 2019 en 2023.

Gebiedsaanpakken

Westland

- ❖ Rijk en regio benutten de opgestelde rapporten als input voor de verdere plan- en besluitvorming.
- ❖ De gebiedsuitwerking GP 3.0 in Westland wordt vervolgd met een onderzoek voor de middellange en lange termijn naar integrale gebiedsontwikkeling (woningbouw Den Haag Zuidwest en uitbreiding Greenport Westland) met oplossingen voor verkeer en vervoer inclusief uitwerking in concrete maatregelen. Bij de gebiedsontwikkeling is het ministerie van BZK betrokken, bij uitbreiding Greenport het ministerie EZK en bij de oplossingen voor verkeer en vervoer is Rijkswaterstaat betrokken.
- ❖ In het onderzoek van de programmalijn Logistiek van MoVe naar greenports en de relatie met de mainport worden bevindingen over de ontwikkeling van cluster- naar netwerkkracht, versterking van het Freshfoodnetwerk en het stimuleren van multi- en synchro-modale vervoerswijzen meegenomen. Resultaten van het onderzoek worden bij volgend BO MIRT geagendeerd.

Voorne - Putten

- ❖ Rijk en regio stellen vast dat is voldaan aan de tijdens het BO MIRT december 2017 gemaakte afspraak tot het aantonen van nut en noodzaak voor het verbeteren van de bereikbaarheid van Voorne-putten en de Haven Rotterdam.
- ❖ Rijk en regio spreken af een onderzoek naar verbetering van de bereikbaarheidsmaatregelen van Voorne-Putten en Haven Rotterdam te starten .
- ❖ Het Rijk stelt aan het onderzoek de volgende randvoorwaarden:
 - Randvoorwaarde 1: de doorstroming op de A15 mag door de te nemen maatregelen niet negatief worden beïnvloed, gezien het feit dat dit nationale belang het regionale/lokale belang van verbeteren van de bereikbaarheid van Voorne-Putten overstijgt;
 - Randvoorwaarde 2: het vervolgonderzoek borduurt voort op de reeds globaal verkende maatregelen uit de Gebiedsuitwerking en zal zich eerst richten op maatregelen (effecten, kosten en baten) welke de betrouwbaarheid van het systeem kunnen verbeteren. Daarbij valt te denken aan maatregelen gericht op het verminderen van verstoringen, optimale afstemming tussen zeevaartverkeer-wegverkeer SMART-oplossingen voor een betere doorstroming;
 - Randvoorwaarde 3: voorts zullen (aanvullende) maatregelen op het HWN en OWN nader worden onderzocht (effecten, kosten en baten) om de robuustheid van het systeem verder te verbeteren. Hierbij valt te denken aan een breed palet van maatregelen, variërend van de aanleg of herinrichting van rotondes tot de realisatie van fly-overs of extra rijstroken;
 - Randvoorwaarde 4: de regiopartijen (in elk geval de vier gemeenten op Voorne-Putten, MRDH, Provincie Zuid-Holland en Havenbedrijf Rotterdam) vervullen de trekkersrol bij dit onderzoek waarbij het Rijk medeopdrachtgever is;

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Randvoorwaarde 5: wanneer de onderzoeksresultaten (effecten, kosten en baten van maatregelen) op hoofdlijnen voldoende duidelijk zijn, worden deze samen met een vervolgvorstel ter besluitvorming voorgelegd aan de Programmaraad MoVe. Op dat moment kan een keuze worden gemaakt met welke maatregelen het onderzoek zal worden voortgezet. ❖ De extra oeververbinding zal als referentievariant worden verkend. De regio is opdrachtgever van deze deelopdracht. Rijkswaterstaat zal kennis en expertise inbrengen. <p><i>Zoetermeer</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio nemen kennis van de uitkomsten van de gebiedsuitwerking Zoetermeer. ❖ Regionale partijen verkennen de HOV-verbinding Zoetermeer-Rotterdam (ZoRo) verder en werken een ontwikkelpad uit van de huidige R-netbus tussen station Lansingerland-Zoetermeer en metrohalte Rodenrijs naar lightrail als eindbeeld. Dit ter versterking van de agglomeratiekracht en de verstedelijkingsopgaven in de regio. (opdrachtgever MRDH ism Zoetermeer en Lansingerland). Deze corridor is opgenomen in de AOS (Adaptieve Ontwikkelstrategie). ❖ Maatregelen in de Korte Termijn Aanpak voor de R-netbus 400 tussen Leiden en Zoetermeer uit te voeren ter verbetering van de doorstroming en oplossing van het huidige NMCA-knelpunt (opdrachtgever Provincie). Daarnaast monitoring voor bepalen van maatregelen op de lange termijn. Gezien de potentie om het samenloopdeel van de RandstadRail te ontlasten, wordt deze corridor ook opgenomen in de AOS. ❖ De toekomst van de OV-corridor Den Haag-Zoetermeer vergt nadere netwerkgerichte studie die door gemeenten en regio binnen het kader van het gebiedsprogramma MoVe wordt uitgevoerd. ❖ De haalbaarheid te onderzoeken om op de middellange termijn een R-netbusverbinding te realiseren tussen Delft en Rotterdam Alexander (opdrachtgever MRDH). ❖ Reeds besloten maatregelen (R-netbus Delft – Zoetermeer, frequentie E-lijn verhogen) uit te voeren en invoeren van flankerend beleid (parkeernorm, snelfietsroutes, reisinformatie, aansluitgarantie, deelvervoer en MaaS services). ❖ Hiermee de gebiedsuitwerking als afgerond te beschouwen.
9.	<p>A12 Gouda-Utrecht</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio stellen het eindrapport van de verkeersstudie A12 Gouda-Utrecht (Knooppunt Gouwe-Oudenrijn) vast. ❖ Rijk en regio constateren dat met een verbreding van de A12 tussen Knooppunt Gouwe en Knooppunt Oudenrijn met één rijstrook in beide richtingen het aantal voertuigverliesuren op zowel de A12, als op het HWN en het gehele netwerk van HWN en OWN kan worden gereduceerd en de verkeersprestatie van de A12 verbetert. ❖ Tegelijkertijd constateren Rijk en regio dat als gevolg van deze verbreding de druk op de Ring van Utrecht en de druk op de A12 en de A20 richting Den Haag resp. Rotterdam zal toenemen en mede daardoor op dit moment nog niet duidelijk is of deze verbreding uiteindelijk de meest geëigende oplossing is. ❖ Tenslotte constateren Rijk en regio dat realisatie van de onderzochte variant van de Bodegravenboog zou betekenen, dat de extra capaciteit op de A12 zal worden opgevuld en er naar verwachting opnieuw knelpunten zullen ontstaan op de A12. ❖ Gezien het voorgaande spreken Rijk, Provincie Utrecht en Provincie Zuid-Holland het volgende af: ❖ Het streven is om de Startbeslissing voor de MIRT-Verkenning A12 Knooppunt Gouwe-Knooppunt Oudenrijn in het najaar van 2020 te nemen. ❖ Tot aan het najaar van 2020 zal vervolgonderzoek worden gedaan naar aanleiding van de opgeleverde verkeersstudie op de volgende punten: <ul style="list-style-type: none"> ○ de effecten die de verbreding van de A12 met één rijstrook in beide richtingen tussen Knooppunt Gouwe en Knooppunt Oudenrijn heeft op de Ring Utrecht (inclusief de A2 tussen Maarssen en Nieuwegein, de NRU en het gehele projectgebied A27/A12 Ring Utrecht), de A12 richting Den Haag en de A20 richting Rotterdam; ○ oplossingen voor het mitigeren van deze effecten;

	<ul style="list-style-type: none"> ○ een inschatting van de kosten en de baten van de verbreding, inclusief de eventuele extra maatregelen ter mitigatie van de effecten op de Ring Utrecht, de A12 richting Den Haag en de A20 richting Rotterdam. ○ de effecten, kosten en baten van enkele andere mogelijke oplossingen voor de problematiek op de A12 tussen Gouda en Utrecht, zoals het doortrekken van de regionale parallelstructuur (investeren in overige weginfrastructuur) en een intensivering van de spoorverbinding Utrecht-Leiden inclusief kansen voor P&R (investeren in OV); ○ oplossingen voor de problematiek rond de aansluitingen op de A12 tussen Gouda en Utrecht, waaronder de aansluiting van de N11 op de A12. <ul style="list-style-type: none"> ❖ De resultaten van deze vervolgstudie zullen worden benut voor de nog op te stellen Startbeslissing voor de MIRT-Verkenning A12 Knooppunt Gouwe-Knooppunt Oudenrijn. Vaststellen uiterlijk in het najaar van 2020. ❖ In de Startbeslissing zal de relatie van de MIRT-Verkenning met het programma U-Ned en Beter Bereikbaar Gouwe worden beschreven.
<p>10.</p>	<p>Spoor Leiden-Utrecht Rijk en Regio besluiten om:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De investeringskosten van de inframaatregelen voor het doortrekken van de spitspendel, voorlopig geschat op € 15 tot 18 miljoen, te dekken conform verhouding 54,3% Rijk (vanuit subsidie HOV-Net Zuid-Holland Noord) / 45,7% Regio (provincies Zuid-Holland en Utrecht). ❖ De 'Versnelde Intercity' variant, waar Hazerswoude Rijndijk als sprinterstation deel van uit maakt, te beschouwen als het na te streven eindbeeld en mee te nemen in de uitwerking van Toekomstbeeld OV 2040. ❖ Er naar te streven dat in het BO MIRT van najaar 2022 definitieve afspraken worden gemaakt over het langetermijn-perspectief van de spoorcorridor Leiden-Utrecht, aangezien het de verwachting is dat de resultaten van het landelijk programma baanstabieleit dan beschikbaar zijn.
<p>11.</p>	<p>Rail Gent Terneuzen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het grensoverschrijdend karakter vraagt om een bijdrage van de Nederlandse en Belgische overheden en rechtvaardigt een bijdrage van de EU en het bedrijfsleven. Gelet op het regionaal economisch belang is ook een bijdrage van de regio op zijn plaats. ❖ Rijk en regio spreken naar aanleiding van de op 8 november gehouden bestuurlijke Ronde Tafel (bestaande uit Belgische en Nederlandse overheden spoorbedrijven en Bedrijfsleven) het volgende af: <ul style="list-style-type: none"> • Opstellen van een intentieverklaring, te ondertekenen door de bij de bestuurlijke ronde tafel betrokken partijen. Doel van de verklaring is het nastreven van de ambitie voor regionale groei en de ontwikkeling van een dynamisch en florerend North Sea Port district. Een adequate spoorontsluiting is hiervoor essentieel, waarvoor alle partijen verantwoordelijkheid willen nemen. Daarnaast stemmen de partijen ermee in om zich in te zetten voor de totstandkoming en bekostiging van een samenhangend pakket van infra-maatregelen, waarbij de maatregelen Axel-Zelzate, Noordelijke ontsluiting Zandeken en Zuidoost-boog (en mogelijk een spoorverdubbeling Wondelgem – Zandeken) de mogelijke bouwstenen zijn om tot het gewenste eindbeeld te komen. • Nader uitwerken van een adaptieve strategie vanwege de onzekerheid van het groeiscenario en de lange realisatietermijn. met o.a. een monitoringssysteem, planning en inpassingsmaatregelen in het project R4. Dit adaptieve proces is opgebouwd uit de volgende stappen: <ul style="list-style-type: none"> ○ 1: commitment over het gewenste eindbeeld vastgesteld in de intentieverklaring; ○ 2: start voorbereidingen van de gewenste maatregelen en ontwikkeling personenvervoer; ○ 3: ontwikkeling monitoringssyteem met Kritische Prestatie indicatoren en voorwaarden; ○ 4: indien voorwaarden en de KPI's worden behaald worden bestuurders gevraagd een besluit te nemen (inclusief bekostiging). ○ Indien groei achterblijft wordt een nieuw toetsmoment overeengekomen.

	<ul style="list-style-type: none"> • Afstemming financiële besluitvormingsprocessen. Omdat er sprake is van een grensoverschrijdend project, is voor de besluitvorming maatwerk nodig. In de eerste helft van 2020 zal worden verkend hoe de verschillende besluitvormingsprocessen het beste op elkaar kunnen worden afgestemd. ❖ Voorgaande wordt besproken tijdens een volgende bestuurlijke Ronde Tafel bijeenkomst in de eerste helft van 2020.
<p>12.</p>	<p>Bus Breda Gorinchem Utrecht</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio (verenigd in de provincies Noord-Brabant, Zuid-Holland en Utrecht, gemeente Breda en de U10 gemeenten) werken in 2020 het Plan van Aanpak voor verbetering van de OV-verbinding Breda – Gorinchem - Utrecht verder uit, waarbij de Daily Urban Systems van Breda, Gorinchem en Utrecht en tussenliggende kernen met elkaar verbonden worden (zie ook https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/11/01/integrale-eindrapportage-verkenning-verbetering-openbaar-vervoer-verbinding-breda-gorinchem-utrecht). ❖ Rijk en regio werken dit uit in twee werksporen. Een werkspoor is gericht op structurele verbetering van de OV-verbinding na afronding van de werkzaamheden rond 2030. Tevens wordt gekeken naar mogelijkheden om de bestaande verbinding zo goed mogelijk in stand te houden tijdens de werkzaamheden aan de A27. Mochten zich kansen voordoen ten behoeve van de bestaande busverbinding tijdens de periode van de werkzaamheden, dan zullen deze worden ingebracht bij het programma Slimme Bereikbaarheid/Minder Hinder. In het andere werkspoor zal de potentie van een innovatief vervoersconcept als stip op de horizon worden uitgewerkt (na 2040). ❖ Bij uitwerking van het Plan van Aanpak zal verbinding worden gemaakt met bestaande programma's, waaronder Slimme Bereikbaarheid/Minder Hinder, U-Ned, SmartwayZ.NL, Samen Bereikbaar Drechtsteden en het Toekomstbeeld OV. ❖ Bij de vervolgonderzoeken wordt onder andere gekeken naar maatregelen gericht op de doorstroming en naar de netwerk- en hub-ontwikkeling. ❖ Rijk en regio kijken binnen het kader van het Toekomstbeeld OV, naar mogelijkheden om de treinverbinding over bestaand spoor tussen station Breda en Utrecht CS via 's-Hertogenbosch te verbeteren met het oog voor het moment waarop de werkzaamheden aan de A27 plaatsvinden.
<p>13.</p>	<p>Water</p> <p><i>Gebiedsagenda ZuidWestelijke Delta</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Regio, Rijk en stakeholders nemen kennis van het feit dat er momenteel de laatste hand gelegd wordt aan een 'natte' gebiedsagenda voor de Zuidwestelijke Delta. Daarin worden de wateropgaven zoveel mogelijk verbonden met prioritaire kabinetsthema's als klimaatadaptatie, energietransitie en circulaire economie. De gebiedsagenda kan naar verwachting voorjaar 2020 in het strategisch BO MIRT worden vastgesteld en aan de Kamer worden aangeboden. Daarbij komt ook de relatie met de omgevingsagenda's Zuidwest Nederland en Zuid-Nederland aan de orde. <p><i>Grevelingen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Vaststellen dat er perspectief is om substantiële verbetering van de waterkwaliteit en de onderwaternatuur te bereiken. Daarbij wordt recht gedaan aan de beschermde natuurwaarden op de oevers, zoals aangegeven in het Verkenningenrapport Grevelingen. ❖ Instemmen met het in de planuitwerkingsfase ontwikkelen van een klimaatrobuuste strategie. Daartoe uitwerken van twee varianten: een doorlaatmiddel met een getijdencentrale die energie op kan wekken, en een adaptief doorlaatmiddel dat geschikt is gemaakt om er op een later moment pompen of een getijdencentrale in te bouwen. ❖ In de planuitwerkingsfase afwegen of, ingeval van een getijdencentrale, de getijdenenergie privaat of publiek moet worden opgewekt. ❖ In het eerste kwartaal van 2020 een extra ijkmoment inzetten om te bepalen of met extra financiële middelen van het Rijk en regionale partijen voldoende taakstellend budget beschikbaar is voor de verwachte realisatiekosten. Op basis van de huidige inzichten is circa € 9,5 mln extra realisatiebudget nodig.

	<p><i>Suppletie Galgeplaat en Integraal Sediment Westerschelde</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Regio en Rijk zijn het erover eens dat beide maatregelen in de tweede tranche nog niet rijp zijn voor concrete besluitvorming. ❖ De regio vindt het belangrijk dat PAGW-middelen beschikbaar komen voor de vormgeving van voortvarende gebiedsprocessen voor beide projecten. Die zijn nodig om beide projecten geschikt te maken voor concrete besluitvorming zodat er zicht komt op PAGW-middelen voor de uitvoering ervan. ❖ Het gebiedsproces voor het project Integraal Sedimentbeheer Westerschelde gebeurt met nauwe betrokkenheid van de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie (VNSC) en de Schelderaad (stakeholders VNSC). <p><i>Getij Volkerak Zoommeer</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het project Getij VZM wordt (nu) niet geprogrammeerd vanwege de maatschappelijke verdeeldheid over het toekomstperspectief van VZM en de noodzaak om eerst de alternatieve zoetwatervoorziening te realiseren. Die verdeeldheid is er niet over het belang van een versnelling van de aanpak van de alternatieve zoetwatervoorziening voor het VZM, als opmaat naar klimaatrobuust zoetwater in de Zuidwestelijke Delta. Dat belang staat los van de toekomstige ontwikkeling van het VZM, omdat de alternatieve zoetwatervoorziening zowel voor een zoet als een zout VZM rendeert.
14.	<p>Zanddijk Yerseke</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Zeeland heeft onderzoek gedaan naar de mogelijkheid de Zanddijk bij Yerseke te verbinden met de A58 via een nieuwe aansluiting. ❖ Zeeland vraagt de rijksoverheid bij te dragen aan de realisatie van de plannen. ❖ Op grond van NMCA is er vanuit de rijksoverheid echter geen grond om aan dat verzoek te voldoen. ❖ IenW zegt toe kennis te nemen van het onderzoek en in overleg met Zeeland een second opinion te vragen over de rijksbelangen die eventueel gediend zouden kunnen worden door de uitvoering van het project Zanddijk. ❖ In maart 2020 zal een gesprek plaats vinden tussen Zeeland en ministerie IenW