

Agenda voor de MRA Raadtafel bijeen op 24 maart 2020.

Aan de gemeenteraad en de Provinciale Staten
t.a.v. de griffier

Betreft: Agenda MRA Raadtafel van 24 maart 2020, 19:30 uur

Locatie: MRA-Bureau in WTC Amsterdam - I-Tower - 1e verdieping - Strawinskylaan 1779 -
1077XX Amsterdam

Voorzitter: dhr. E. Karregat

1. Opening

De vergadering zal maximaal anderhalf uur duren. De voorzitter zal hierop sturen. Stuurt u mee?

2. Verstedelijkingsstrategie MRA

Doel bespreking

Kennis nemen van het traject dat de projectleider zal schetsen;

Er zijn verschillende beïnvloedingsmomenten: bijeenkomsten in de deelregio's, bespreking in eigen huis als raad/staten: uitwisselen mogelijkheden

Toelichting

De verstedelijkingsstrategie voor de MRA is een coproductie van het Rijk en de MRA en een belangrijk thema uit de MRA-agenda. Deze gezamenlijke verstedelijkingsstrategie geeft integraal uitwerking aan de grote en complexe ruimtelijke opgaven op het gebied van leefbaarheid, wonen, werken, bereikbaarheid, landschap, klimaatadaptatie, circulaire economie en energietransitie. Deze strategie richt zich zowel op de middellange (tot 2030) als de lange termijn (2030-2050). Uitgangspunt is dat hierin de nationale, regionale en lokale doelen en lopende trajecten samenkomen die passen bij een duurzame inclusieve en aantrekkelijke economisch sterke metropoolregio. Het is de bedoeling dat de verstedelijkingsstrategie in het najaar van 2020 wordt vastgesteld in een overleg tussen Rijk en MRA-bestuurders.

Omdat naast de MRA ook voor 50% het Rijk verantwoordelijk is voor de verstedelijkingsstrategie, is het vaststellen hiervan een behoorlijke klus. Om dit traject (inhoud en proces) inzichtelijk te maken, zal de projectleider vanuit de MRA (dhr. P. Menting) een korte presentatie hierover geven. De MRA-bestuurders willen ook de raden en Staten een rol geven. De MRA Raadtafel wordt in de gelegenheid gesteld om met de projectleider over de invloed van raden en Staten van gedachten

te wisselen. Tevens is het mogelijk te spreken over hoe de leden van de MRA Raadtafel 'thuis' kunnen adviseren over de betrokkenheid van de raad of Staten bij de verstedelijkingsstrategie. Er ligt inmiddels ook het aanbod om per deelregio een sessie over dit onderwerp te organiseren; ook daarover kunnen we ook ervaringen over de wijze van aanpak met elkaar delen. Ook zal tijdens het MRA-congres op 17 april aandacht worden gegeven in een workshop aan dit onderwerp.

Er zijn als achtergrondinformatie twee stukken meegestuurd:

- Afspraak Verstedelijkingsstrategie uit het BO MIRT (Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). Dit geeft overzicht en licht toe.
- Afsprakenlijst van het BO MIRT, waarin op pagina 23 de definitieve afspraken staan

3. MRA Congres

Doel:

Kennismaken van en meedenken over de invulling van de 'break-out'-sessie over de MRA Raadtafel onder de noemer: 'Leren van de Buren'.

Inspiratie opdoen om in je raad/Staten de deelname aan het congres te promoten.

Toelichting

Op 17 april 2020 vindt het tweejaarlijkse MRA Congres plaats. Vanuit het MRA Bureau is al op diverse momenten aandacht voor dit evenement gevraagd. De MRA Raadtafel wordt gevraagd om na te denken en met elkaar te bespreken hoe je als lid van de MRA Raadtafel 'reclame' kunt maken in jouw raad of Staten.

Daarnaast wordt er vanuit (een deel van) de MRA Raadtafel gewerkt aan een bijdrage op het congres in de vorm van een workshop. Over de voorbereidingen zal worden teruggekoppeld.

4. MRA Agenda 2.0

Doel bespreking

Tijdens onze bijeenkomst is er de gelegenheid om terug te kijken op het proces van de totstandkoming van de MRA Agenda 2.0. Het doel is om te leren van elkaars processen.

Toelichting

Het opstellen van de MRA-agenda 2.0 bevindt zich in de afrondende fase. Alle colleges hebben de laatste conceptversie van de MRA Agenda ter vaststelling ontvangen. De agenda zal tijdens het MRA congres op 17 april 2020 gelanceerd worden. In 2019 zijn alle raden en Staten betrokken geweest bij de totstandkoming van de MRA Agenda: zowel in de 'schrijf'-fase als in de fase van

het geven van 'wensen en opvattingen' op de conceptversie. Wat er met de ingestuurde 'wensen en bedenkingen' is gedaan, is opgenomen in een 'nota van beantwoording'.

Twee stukken ter voorbereiding:

- Definitief concept MRA-agenda 2.0
- Nota van beantwoording wensen en bedenkingen

5. Begroting 2021

Doel bespreking

De begroting geeft mogelijkheden tot bespreking (wensen en opvattingen). De mogelijkheden binnen de planning worden toegelicht en nader verkend.

Toelichting

De begroting voor het volgende jaar komt eraan. We kijken vooruit naar de data die zicht bieden op de planning. Punt van aandacht is de wijze waarop de MRA-agenda wordt verwerkt in de nieuwe ambities.

6. Nieuwe vergadering en sluiting

Kort verslag van de bijeenkomst van de Raadtafel32

Aanwezig: Annette de Vries (ProvNH), Anouk Gielen (ProvNH), Sven van der Burg (Almere), Romkje Mathkor (Zaanstad), Emile Karregat (Edam-Volendam), Sharon de Lely (ProvFL), Renzo Kalk (ProvFL), Rolf Polak (Uithoorn), Wim Advokaat (Diemen), Hein Stulemeijer (Amsterdam), Ton van den Berg (Almere), Anneriek Verhoef (Landsmeer), Eelco Taams (Oostzaan), Karen Schoonheim (Wormerland), Henk Grader (Purmerend), John Cocu (Almere), John Oomkes (Haarlem), Youssef Ben Idder (Amstelveen)

En ook: Linda Mura (MRA-bureau), Arjen Overbeek (MRA-bureau), Ilknur Dönmez (MRA-bureau), Remco van der Laan (raadsgriffier Purmerend)

Datum: 4 december 2019

Locatie: MRA-bureau in WTC Amsterdam / Strawinskylaan 1779 1077XX Amsterdam

1. Opening door de voorzitter (Emile Karregat)

Er wordt aangegeven dat er prijs op wordt gesteld om in de volgende bijeenkomst ook het verslag van de vorige keer als agendapunt op te voeren.

2. Hoe pakken jullie het aan in je raad/Staten: Proces MRA-agenda 2.0

Vanuit raadsleden die in de AM-regio zitten, is gevraagd te mogen uitleggen hoe zij samenwerken (onder andere in het proces van de MRA-agenda 2.0). Aanvankelijk zou mvr. van 't Hull-Bettink (Haarlemmermeer) dit doen, maar zij viel wegens ziekte uit. Dhr. Polak heeft verteld hoe de AM-regio werkt als 'lichte' gemeenschappelijk regeling. Op alle niveau's (ambtelijk, burgemeesters, griffiers, raadsleden etc.) zijn overleggen. Ook is toegelicht hoe in Uithoorn de reactie op de MRA-agenda 2.0 als raadsinitiatief is opgepakt.

Overige inbreng:

In Zaanstreek-Waterland is door de colleges gewerkt aan een gezamenlijke reactie. De raden zijn hier niet expliciet bij betrokken en hebben pas op het laatste moment gelegenheid om iets te vinden van het gezamenlijk standpunt. Wel is het in de regionale raadsledenbijeenkomsten aan de orde geweest.

In Gooi en Vechtstreek is er gewerkt aan een gezamenlijke reactie via de lijnen van de gemeenschappelijke regeling.

In Haarlem begint de MRA voor het eerst pas te leven. Er is geen initiatief om met een reactie te komen. Wel staat regionale samenwerking door middel van de MRA mede door toedoen van een actieve wethouder voor het eerst op de agenda.

In Almere is de raad goed betrokken geweest door informatiesessies in de carrousel.

In Flevoland was de insteek dat het college zelf een reactie zou geven. Het is wel in de Staten besproken.

In Noord-Holland is er een goede inhoudelijke behandeling van GS aan de Staten aangeboden en de bespreking daarvan was vruchtbaar.

Hoe gaat het verder met de MRA-agenda 2.0 na de zienswijzeperiode?

Ilknur Dönmez vertelt de verdere activiteiten die worden ondernomen. Het document met wensen en opvattingen gaat naar de agendacommissie van de MRA.

Daarna krijgen de colleges de definitieve MRA-agenda 2.0 ter vaststelling. Het volgende punt is daarna het congres. Daar zal de MRA-agenda 2.0 gelanceerd worden. Ondertussen zullen bestuurlijke trekkers aan de gang gaan om uitvoeringsplannen maken.

Algemeen beeld:

Ondanks de grote verscheidenheid aan wijzen waarop de gemeenten werken in hun deelregio's is het algemene beeld, dat er meer uitgehaald had kunnen worden. Er wordt aangegeven, dat de deelnemers aan de Raadtafel32 eerder conclusies hadden kunnen trekken uit de tijdsplanning die door het MRA-bureau is gecommuniceerd. Ter informatie wordt een onlangs gegeven presentatie in Lelystad aan de deelnemers van deze bijeenkomst rondgestuurd (gedaan op 5 december).

3. Betrokkenheid bij MRA-congres 2020

De Raadtafel32 bespreekt een eerste opzet van het programma van het congres op 17 april 2020. De beoogde locatie leent zich bij uitstek voor zowel plenaire als deelsessies. Er wordt afgesproken om op een later tijdstip te brainstormen over de bijdrage van de Raadtafel32 aan het congres. Op 15 januari 2020 om 19:30 uur komt de Raadtafel extra bijeen in een korte bijeenkomst.

4. Raadtafel32: naamstelling en huishouding

- De definitieve naam wordt: MRA Raadtafel.

- We zoeken 1 of 2 raadsleden die naast Romkje Mathkor en Emile Karregat (beiden uit Zaanstreek-Waterland) willen meedraaien in het voorbereidingsgroepje van de MRA Raadtafel.

De deelnemers, die willen plaatsnemen in het voorbereidingsgroepje komen bij voorkeur niet uit Zaanstreek-Waterland en mogen zich melden bij ondergetekenden. Dat geldt ook griffiers.

Daarvoor is één vacature naast de griffier van Purmerend. Graag aanmelden voor 1 januari.

5. Data voor 2020

Naast de afspraak om in januari 2020 bijeen te komen voor de voorbereiding op het MRA-congres, zullen in 2020 nog ten minste 3 bijeenkomsten van de MRA Raadtafel worden gepland.

Daarbij zal in het voorjaar gekeken worden naar een themabijeenkomst om inhoudelijk te worden bijgepraat.

Er wordt tevens gekeken naar andere vergaderdagen dan de woensdag, al zal dit onmogelijk iedereen altijd blij kunnen maken.

6. Rondvraag

Klopt het dat er gewerkt wordt aan een visie op de MRA? Ja, er is een groepje ambtenaren onder leiding van een paar bestuurders bezig. Dit gaat buiten de reguliere overleggen van de MRA om. Dit onderwerp ligt in handen van de regiegroep MRA.

Bijlage 2.

BO MIRT Noordwest 20 november 2019

CONCEPT – 30 oktober 2019

Onderwerp: **Afspraak Verstedelijkingsstrategie MRA**

Bespreekpunten op het BO MIRT:

- Vaststellen uitgangspunten verstedelijkingsstrategie MRA

Voorgestelde afspraak (wordt in verkorte vorm opgenomen in de MIRT-brief aan de Tweede Kamer)

De volgende uitgangspunten ('startpunten') geven richting aan het gezamenlijke proces van rijk en regio waarin de verstedelijkingsstrategie wordt ontwikkeld. Zij vormen daarmee het kader voor de te maken keuzes.

(1) Principes verstedelijkingsconcept

We hanteren onderstaande (algemene en meer sectorale) principes voor de ontwikkeling van het toekomstige verstedelijkingsconcept. Doel is onderstaande principes zoveel als mogelijk in samenhang te realiseren. Vaak zal dit in combinatie met elkaar kunnen, maar veelal zullen ook afwegingen (schuurpunten en koppelkansen) en keuzes gemaakt moeten worden omdat niet alles (tegelijk) kan. Rijk en regio spreken af gedurende de strategieontwikkeling dergelijke afwegingen en keuzes te maken. Relevante lopende trajecten vormen de bouwstenen voor de verstedelijkingsstrategie.

- 1.1 We streven naar een duurzame, sociaal-maatschappelijk en economisch sterke metropoolregio. Het verstedelijkingsconcept voor de middellange en lange termijn moet het gemeenschappelijke kader bieden voor de afwegingen en keuzes met goed interbestuurlijk samenspel.*
- 1.2 We houden nadrukkelijk oog voor de effecten van de verstedelijkingsstrategie die de burger dicht bij huis, in bestaande wijken en buurten in de steden en in de kernen in landelijk gebied, ervaart en die de directe leefomgeving aantrekkelijker, gezonder en duurzamer kunnen maken.*
- 2. De polycentrische metropoolregio vormt de basis voor de verdere doorontwikkeling van het verstedelijkingsconcept. We werken aan verdere functionele integratie van de verschillende karakteristieken en elkaar versterkende kernen en aan de identiteit van de metropoolregio die als één grote stad functioneert.*
- 3. De ontwikkeling van stad en landschap is een samenhangende opgave. Onze inzet is landschapsinclusieve ontwikkeling, waarbij we de functies en kwaliteiten van het landschap versterken. Het landschap vormt de contouren van de verstedelijking. De uitgangssituatie en de karakteristieken van het landschap in relatie tot verstedelijking verschillen binnen de MRA.*
 - 4.1 We realiseren woon-, werklocaties en voorzieningen zoveel mogelijk binnenstedelijk. Deze realiseren we via binnenstedelijke verdichting in gemengde milieus en geconcentreerd rond OV-knooppunten. De focus voor toekomstige binnenstedelijke ontwikkeling ligt bij de sleutelgebieden, de zoekgebieden voor grootschalige ontwikkellocaties in de MRA zoals opgenomen in de Ontwerp NOVI.*
 - 4.2 We realiseren de al aangewezen en toekomstige uitleglocaties op voorwaarde dat ze goed en tijdig ontsloten worden, ook met het openbaar vervoer.*
 - 4.3 We verbeteren het functioneren van de woningmarkt en de leefbaarheid, zodat het zowel voor*

huidige als toekomstige bewoners mogelijk is een passende en aantrekkelijke woonplek te vinden. We werken aan voldoende woningen, met een divers en betaalbaar woningaanbod in diverse woonmilieus, in kwalitatief goede en veilige leefomgevingen.

5.1 Om binnenstedelijke verdichting en concentratie rond knooppunten mogelijk te maken zetten we vooral in op regionale OV- en fietsverbindingen om ketenreizen beter mogelijk te maken.

5.2 Ontwikkeling van nieuwe woon- en werklocaties en recreatiegebieden gebeurt in wisselwerking met het regionale OV-systeem en fietsnetwerk, zowel wat betreft capaciteit van de lokale, regionale en bovenregionale netwerken als ook in de tijd.

5.3 We zetten in op een mobiliteitssysteem met aandacht voor alle modaliteiten (fiets, regionaal openbaar vervoer, spoor, auto), slimme mobiliteit ("smart mobility") en in wisselwerking met het verstedelijkingsconcept. Voor de grotere systeemopgaven werken we aan een netwerkstrategie en een goed functionerend "daily urban system".

6.1 Nieuwe plannen voor woningbouw die leiden tot transformatie en verlies aan bedrijventerrein kunnen als voldoende ruimte voor bedrijvigheid beschikbaar is.

6.2 We houden rekening met extra ruimte voor bedrijvigheid die nodig is voor de transformatieperiode naar een klimaatadaptieve, energieneutrale en circulaire economie, in het bijzonder in haven- en industriegebieden.

6.3 We ontwikkelen bestaande en nieuw te ontwikkelen woon- en werklocaties zoveel mogelijk circulair en met nadruk op de toepassing van hoogwaardige materialen.

7.1 We zetten in op energieneutraal of energieleverend ontwikkelen.

7.2 We accommoderen vraag (verbruik energie) en aanbod (opwekking duurzame energie) zo dicht mogelijk bij elkaar en passend bij eigenschappen en efficiëntie van het netwerk. Daarbij houden we er rekening mee dat vanwege de energietransitie het elektriciteitsnetwerk versterkt moet worden en andere energienetwerken (warmte, waterstof) opgezet en uitgebreid moeten worden.

7.3 We houden regie op het ontwikkelen van datacenters afgestemd op de beschikbaarheid van stroom, de aanwezigheid van een warmtenetwerk en het verkleinen van de afstand tot de aanlanding van wind op zee of lokale (duurzame) opwekking.

7.4 Het Noordzeekanaalgebied vormt hét knooppunt voor duurzame energie in de MRA.

7.5 We verstedelijken klimaatbestendig, door de gevolgen van klimaatveranderingen (droogte, hitte, extreme regenbuien en mogelijke overstromingen) te verkleinen.

(2) Fasering

- *De fasering gaat zowel over thematische opgaven als integraal te ontwikkelen gebieden die om gezamenlijke interventies van Rijk en regio vragen als ook interventies van één van de partners afzonderlijk.*
- *De fasering betreft de periode 2030-2050 en tot 2030.*
- *Het te benoemen NOVI-gebied in de MRA maakt deel uit van de verstedelijkingsstrategie.*
- *De gebieden van de MIRT-trajecten van het bereikbaarheidsprogramma Samen bouwen aan bereikbaarheid en de sleutelgebieden MRA maken deel uit van de fasering van de integraal te ontwikkelen gebieden.*
- *De selectie van een beperkt aantal wijken met ernstige leefbaarheidsproblemen (stedelijke vernieuwing 3.0, conform woondeal MRA) worden meegenomen in de fasering van de verstedelijkingsstrategie.*

(3) Uitgangspunten investeringsstrategie en uitvoering

- *Uitvoering van gebieden en opgaven die gezamenlijke interventies van Rijk en regio vragen vindt plaats door de Omgevingsagenda Noordwest Nederland.*

- *Uitvoering op de korte termijn vindt binnen de MRA plaats in het kader van de (uitvoering van) MRA agenda 2.0.*
- *We onderzoeken de mogelijkheden van tijdelijkheid van investeringen/maatregelen met het oog op (verduurzamings)ontwikkelingen.*
- *De investeringsstrategie betreft zowel de financiering als de bekostiging.*
- *Uiteindelijke investeringsbeslissingen voor bereikbaarheid vinden plaats in het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en de bestuurlijke overleggen MIRT.*

Toelichting Verstedelijkingsstrategie MRA

1. Verstedelijkingsstrategie MRA

In economisch opzicht gaat het de Metropoolregio Amsterdam (MRA) voor de wind. Deze economische voorspoed biedt veel kansen voor inwoners en ondernemers en voor heel Nederland. De regio kent een spectaculaire banengroei en een snelle toename van het aantal inwoners en bezoekers. De MRA ontwikkelt zich in hoog tempo tot een wereldstad die internationaal tot de top behoort.

Er is ook een keerzijde: de leefbaarheid van de regio komt onder druk te staan en de ruimte voor nieuwe ontwikkelingen wordt beperkter. De snelheid waarmee economische ontwikkelingen zich voltrekken, in combinatie met de druk op de ruimte, de sociaal-maatschappelijke opgaven die daarbij horen en de transitieopgaven op het gebied van energie en klimaat, vragen van alle betrokken partijen om zorgvuldige, gezamenlijke keuzes in de gebiedsontwikkeling.

Leefbaarheid en sociaal-economische inclusiviteit zijn geen directe ruimtevragers. In die zin passen ze moeilijk in de opsomming van (ruimtelijke) opgaven. Maar sociale samenhang en de mogelijkheid voor mensen om zich te ontplooiën worden wel beïnvloed door ruimtelijke keuzes. Inclusiviteit is daarom een onlosmakelijk onderdeel van de verstedelijkingsstrategie en kan reden zijn om ruimtelijke keuzes te (her)overwegen.

1.1 Gezamenlijke strategie

In het Strategische BO MIRT 23 mei jl. hebben Rijk en regio afgesproken voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA) een gezamenlijke verstedelijkingsstrategie te ontwikkelen die integraal uitwerking geeft aan de grote en complexe ruimtelijke opgaven op het gebied van leefbaarheid, wonen, werken, bereikbaarheid, landschap, klimaatadaptatie, circulaire economie en energietransitie. Deze strategie richt zich zowel op de middellange (tot 2030) als de lange termijn (2030-2050).

Uitgangspunt is dat hierin de nationale, regionale en lokale doelen en lopende trajecten samenkomen die passen bij een duurzame inclusieve en aantrekkelijke economisch sterke metropoolregio.

We starten niet bij nul. Relevante lopende trajecten zijn derhalve bouwstenen voor de verstedelijkingsstrategie. Op dit moment werken zowel MRA als ook rijk en regio aan verschillende middenlange, lange termijnsperspectieven. Zo werkt de MRA bijvoorbeeld aan Plabeka en aan sleutelgebieden voor woningbouw (= zoekgebieden grootschalige ontwikkellocaties woningbouw NOVI). Samen werken rijk en regio onder andere aan lange termijnsperspectieven in het kader van het programma Samen bouwen aan bereikbaarheid, energiestrategieën en het Handelingsperspectief MRA Oost. Binnen de klimaattransitie is een strategie gemaakt voor energie en industrie in het Noordzeekanaalgebied en dienen de energienetwerken te veranderen en versterkt te worden en zijn er strategieën voor de circulaire transitie. Ook werken rijk en regio gezamenlijk aan een vernieuwende samenwerking, aanpak en instrumenten voor bekostiging voor de verstedelijkingsopgave (G4 traject).

1.2 Resultaat

Het resultaat van de verstedelijkingsstrategie is:

- A. Koers voor toekomstige gemeenschappelijke ontwikkeling MRA met meer focus, versnelling, innovatie in trajecten.
- B. Gemeenschappelijk kader om te komen tot samenhang en synergie tussen beleidsdomeinen en de omgevings- en uitvoeringsagenda's Rijk, Noord-Holland, Flevoland en 32 gemeenten inclusief handelingsperspectieven MRA.
- C. Een integrale, efficiënte beleidsinzet en integrale uitwerking van beleid.
- D. Duidelijke overeenstemming tussen Rijk en regio, alsmede hun samenwerkingspartners.

1.3 Onderdelen van de strategie

De verstedelijkingsstrategie omvat de volgende drie onderdelen:

- het verstedelijkingsconcept van de MRA voor de middellange en lange termijn. Deze vormt het gemeenschappelijke kader voor de noodzakelijk geachte interventies van Rijk en regio;
- een fasering met bijbehorende ijkmomenten van integraal te ontwikkelen gebieden en thematische opgaven waar gezamenlijke interventies van Rijk en regio noodzakelijk zijn;
- een investeringsstrategie en uitvoeringsprogramma(s). Uiteindelijke investeringsbeslissingen voor bereikbaarheid vinden plaats in het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en de BO's MIRT.

1.4 Planning

De planning is om de verstedelijkingsstrategie in het BO MIRT najaar 2020 vast te stellen.

2. Kenmerken MRA

De Metropoolregio Amsterdam heeft een aantal ruimtelijke kenmerken die in de loop der eeuwen zijn gevormd. Deze vormen de basis voor de doorontwikkeling van het verstedelijkingsconcept:

- Een duidelijke **kernstad**, Amsterdam;
- Aan de kernstad vastgelegen verstedelijkt gebied (soms gemeente Amsterdam, soms een andere gemeente): Zaanstad, Nieuw-West, Buitenveldert/Amstelveen, Zuidoost (inclusief Diemen en Duivendrecht), IJburg;
- Om de kernstad heen **een aantal plaatsen** die verschillen in omvang, grotere steden als Almere en Haarlem, het aangesloten stedelijk gebied van de IJmond, middelgrote steden als Hilversum, Purmerend, Lelystad, Hoofddorp en kleinere plaatsen als Edam-Volendam, Weesp, Huizen, Naarden, Bussum, Nieuw-Vennep en Zandvoort;
- Het **metropolitane landschap**, gekenmerkt door de hogere zandwallen aan de west- en de oostzijde -de duinen en het Gooi-, de veenweidegebieden, plassen, historische en moderne droogmakerijen en de kusten langs de Noordzee en het IJmeer/Markermeer
- **Verbindingen** met de omringende regio's, Nederland en internationale bestemmingen via spoor, weg en waterwegen en buisleidingen;
- Internationale **hubs** als AMS-IX, Schiphol, haven Amsterdam/ NZKG, Zuidas en de Amsterdamse binnenstad;
- **Multimodale knooppunten** als Sloterdijk, Hoofddorp en Arenapoort waar concentrerende werkgelegenheid door hoogwaardig OV wordt geacommodeerd;
- **Innovatiedistricten** in ontwikkeling op Amsterdam Sciencepark, rond VU-MC, AMC, Schinkel, mogelijk op Marineterrein en Prodoc en innovatieve circulaire initiatieven in haven Amsterdam;
- **Productie- en Industrieterreinen** in directe nabijheid van steden, inclusief een internationaal havengebied gelegen rond het Noordzeekanaal.

Afsprakenlijst Bestuurlijk Overleggen MIRT, 20 en 21 november 2019

Generieke, nationale afspraken

1.	Minder Hinder <i>Nationaal</i> <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.
2.	Vrachtwagenheffing <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.	<p>Werken voor derden (door ProRail)</p> <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

1.	Minder Hinder <i>Zeeland</i> <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. <i>Zuid-Holland</i> <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, Verstedelijkingsalliantie 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.
2.	Slimme en Duurzame Mobiliteit Klimaatakkoord <i>NAL</i>

- ❖ 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.

Werkgeversaankpak

	<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, Voortgangsmonitor en andere verplichtingen voortkomend uit het Klimaatakkoord. ❖ Alle rijksbijdragen zijn inclusief BTW, tenzij anders aangegeven
<p>8.</p>	<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 Metropolaan 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 Metropolaan 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.
<p>9.</p>	<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.
<p>14.</p>	<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

Bestuurlijk Overleg MIRT Noordwest-Nederland

1.	<p>Minder Hinder</p> <p><i>Utrecht</i></p> <ul style="list-style-type: none">❖ Rijk en de regio Utrecht erkennen de problematiek, die een bedreiging kan vormen voor de bereikbaarheid en (economische) aantrekkelijkheid van de regio, en tegelijk een kans kan bieden voor een permanente gedragsverandering.❖ Het pakket aan maatregelen moet de acute druk op de Draaischijf Utrecht (als gevolg van de autonome groei) verlichten en meer evenwicht in het benutten van stations (Randstadspoorstations en OV Terminal Utrecht Centraal) creëren, rekening houdend met beheerprogramma spoor (TWAS);❖ Rijk en regio Utrecht hebben de ambitie om deze hinder gezamenlijk aan te pakken, waarbij de concrete accenten van de hinderaanpak nader worden geduid aan de hand van een plan van aanpak.❖ De planning is:<ul style="list-style-type: none">• Voorjaar 2020: vaststellen plan van aanpak.• Najaar 2020: vaststellen pakket aan maatregelen, inclusief financiële afspraken.❖ De Minder Hinder problematiek in de regio Utrecht wordt regio overstijgend afgestemd. <p><i>Noord-Holland en Flevoland</i></p> <ul style="list-style-type: none">❖ Voor Minder Hinder maken Amsterdam Bereikbaar en het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (programmalijs Slimme en Duurzame Mobiliteit) – in afstemming met Flevoland - een uitvoeringsprogramma, dat in het voorjaar van 2020 zal worden opgeleverd.
2.	<p>Slimme en duurzame mobiliteit Smart Mobility</p> <p><i>Digitalisering overheden</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 Amsterdam/Provincie Noord-Holland/Provincie Flevoland (MRA/PNH/FL) respectievelijk Midden Nederland.❖ 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 zowel MRA/PNH/FL als in Midden Nederland.❖ Het Rijk reserveert hiervoor vanuit haar landelijke verantwoordelijkheid in 2020 € 170.000 (inclusief BTW) voor zowel MRA/PNH/FL als Midden Nederland.❖ Medio 2020 bespreken Rijk en regio's de voortgang en de eventuele extra inspanningen richting 2023. <p><i>Tweede landelijke tranche slimme verkeerslichten/iVRI's</i></p> <ul style="list-style-type: none">❖ Rijk en regio stellen de uitgangspunten voor de 2^e landelijke tranche iVRI's vast. Deze uitgangspunten bevorderen landelijke standaardisatie, uitwisselbaarheid, kostenefficiënte inkoop en exploitatie en uniforme diensten aan (professionele) gebruikers in heel Nederland.❖ Vanuit haar landelijke verantwoordelijkheid reserveert het Rijk voor de realisatie van de 2^e landelijke tranche iVRI's € 10 miljoen (inclusief BTW) voor alle landsdelen/regio's tezamen.❖ De regionale overheden in het landsdeel Noordwest 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 iDiensten</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 (inclusief BTW). ❖ Rijk en regio spreken af de voortgang periodiek ambtelijk en bestuurlijk te bespreken. <p><i>Connected Transport Corridor (CTC) Groot Amsterdam</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en Metropoolregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland en gemeente Amsterdam delen de gezamenlijke ambitie om tot implementatie te komen van de Connected Transport Corridors in het gebied. ❖ Metropoolregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland en gemeente Amsterdam hebben het voorbereidend besluitvormingsproces daartoe nog niet geheel kunnen afronden en werken aan een gedetailleerd projectplan met het Havenbedrijf Amsterdam, Schiphol, Greenport/Royal FloraHolland, RAI Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer en een kopgroep van vervoerders en verladers. Het streven is deze finale projectuitwerking inclusief financiering en sturingslijnen eind 2019 af te ronden. ❖ Het Rijk zet tot eind 2021 vanuit haar nationale verantwoordelijkheid voor de Connected Transport Corridors (Groot Rotterdam, Groot Amsterdam, Brabant en Zeeland) € 920.000 (inclusief BTW) 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 principe afspraken 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, inclusief BTW) 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 vervolgcities in 2020 gericht op opleidingen, werkgeverschap en arbeidsmarkt. ❖ Alle onder Smart Mobility gemaakte afspraken zijn onder voorbehoud van bestuurlijke goedkeuring binnen de Metropoolregio Amsterdam.
<p>3.</p>	<p>Slimme en duurzame mobiliteit Klimaatakkoord</p> <p><i>Nationale Agenda Laadinfrastructuur</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ 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 (EV) sector, netbeheerders, decentrale overheden en het Rijk. De agenda bevat afspraken die zorgen dat laadinfrastructuur geen drempel vormt voor 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 (inclusief BTW) procesgeld bij aan de opzet en verdere ontwikkeling van de regionale samenwerkingsverbanden op basis van een 50/50

	<p>verdeling tussen Rijk en Regio. Over de verdeling van de Rijksbijdrage worden afspraken gemaakt in de Bestuursvereenkomsten.</p> <p><i>Verduurzaming eigen wagenpark</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk neemt het initiatief om samen met de regio's in landsdeel Noord West te verkennen wat er nodig is voor de implementatie van de Europese Clean Vehikels richtlijn <p><i>Zero emissie Stadslogistiek in de regio Utrecht</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De regio Midden-Nederland streeft naar het instellen van een Zero Emissie zone (ZE zone) voor stadlogistiek in minimaal 2 gemeenten in 2025, te weten Utrecht en Amersfoort en ondersteunt de gemeenten met deze ambitie. ❖ Voor het invoeren van ZE zones in de grote steden in Midden-Nederland 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. <p><i>Werkgeversaanpak in de Metropoolregio Amsterdam (MRA)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De uitvoering van de afspraken uit het klimaatakkoord over verduurzaming van werk gerelateerde mobiliteit vindt voor de periode 2020-2022 binnen de MRA plaats in het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma "Samen Bouwen aan Bereikbaarheid". Daartoe wordt CO2-reductie een expliciete doelstelling van de werkgeversaanpak. <p><i>Alternatieve brandstoffen in de regio Utrecht</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en de regio Utrecht brengen de gewenste nieuwe locaties binnen de regio in beeld. Partijen zetten zich er voor in dat de productie van waterstof binnen 5 jaar waarna de realisatie van elk waterstofstation klimaatneutraal zal worden geproduceerd. Dit in samenhang met de mogelijkheden van het onderliggende energiesysteem of met de mogelijkheden van lokale energieopwekking. Specifiek wordt verkend welke locaties zich het beste lenen voor waterstof tankstations gezien het belang van waterstof voor zwaar transport toepassingen. ❖ Rijk en regio Utrecht spreken af om samen een strategie te ontwikkelen voor de transitie naar duurzame brandstoffen en andere energiedragers voor transport over weg en water aansluitend op de goederenvervoercorridors en deze gezamenlijk uit te dragen. Het doel daarbij is dat er voor 2030 een afgestemd netwerk van vulpunten voor duurzame brandstoffen en andere energiedragers voor het wegtransport en de binnenvaart gerealiseerd kan worden dat zo veel mogelijk aansluit bij de Clean Energy Hubs. <p><i>Fietsparkeren</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ 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. <p><i>Fietsstimulering</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio zetten in op fietsstimulering en dragen daarmee bij aan het landelijk doel om 200.000 extra forenzen op de fiets te krijgen.
4.	<p>Slimme en duurzame mobiliteit Logistiek</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio Midden-Nederland spreken in het kader van de werkagenda Slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit af een Plan van Aanpak op te stellen voor een integrale

	<p>regionale logistieke aanpak gericht op bereikbaarheid en duurzaamheid en waarvan het opstellen van een regionale vertaling van de uitvoeringsagenda zero emissie zones voor stadslogistiek een onderdeel is. Hiertoe zal uiterlijk eind 1^e kwartaal 2020 een concrete opdracht worden opgesteld. Voor het uitvoeren van benodigde acties reserveert het Rijk maximaal € 50.000,- inclusief BTW, op basis van 50/50 cofinanciering.</p>
5.	<p>Slimme en duurzame mobiliteit Verkeersveiligheid</p> <p><i>Veiligheid N-wegen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Regio en Rijk bevestigen de afspraak om de verkeersveiligheid van provinciale N-wegen te verbeteren. Het Rijk heeft hiervoor maximaal € 2.088.436 aan de provincie Noord-Holland, maximaal € 1.646.900 aan de provincie Flevoland en maximaal € 1.250.483 aan de provincie Utrecht ter beschikking gesteld en is voornemens om in december 2019 een besluit te nemen over toekenning van deze middelen. <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 Amsterdam, Utrecht, Amersfoort en Houten 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.
6.	<p>Slimme en duurzame mobiliteit Aanpak hyperspits</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio spreken af om voor het 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. En spannen zich in als overheden het goede voorbeeld te geven. ❖ Specifiek voor de MRA geldt dat deze actie wordt ondergebracht binnen het Korte Termijn Uitvoeringsprogramma van het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB). ❖ De afspraak om een plan van aanpak op te stellen vraagt om inzet van beleidsinstrumenten van Rijk en regio. Ook het Rijk zal zich hiervoor inspannen en waar wenselijk andere departementen betrekken.
7.	<p>Slimme en duurzame mobiliteit Fiets</p> <p><i>Fietsparkeren Flevoland</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio Flevoland investeren samen, op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent, in de realisatie en het onderhoud van nieuwe fietsenstallingcapaciteit op station Almere Centrum. <p><i>Vervoerregio Amsterdam</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en Vervoerregio Amsterdam investeren samen, op basis van een kostenverdeling van 30 respectievelijk 70 procent in de bouw van extra stallingcapaciteit op station Amsterdam Lelylaan, en een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent voor onderhoud en maken hiervoor financiële reserveringen.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en Vervoerregio Amsterdam spreken de bereidheid uit samen te investeren in de voorbereidende studie van extra stallingcapaciteit bij station Zaandam (oostzijde) op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent, en bij station Amsterdam Amstel (west) op basis van een kostenverdeling van 23,4% respectievelijk 76,6%. ❖ Rijk en Vervoerregio Amsterdam investeren op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60% in de voorbereidende studie naar stallingsontwerp op de gekozen voorkeurslocatie bij station Amsterdam-Sloterdijk. <p><i>Utrecht</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio Utrecht zetten de Brede variantenstudie in het kader van het gebiedsgerichte programma U Ned voort en leveren de eindresultaten voor de zomer van 2020 op. Om de stallingdruk bij Utrecht Centraal te verminderen en reizigers te verleiden hun fiets in hun reis van deur tot deur op omliggende stations te parkeren, wordt ingezet op een pakket van maatregelen, waaronder uitbreiding van stallingcapaciteit bij de omliggende stations. ❖ Met inachtneming van de resultaten van de Brede variantenstudie investeren Rijk en regio Utrecht op basis van een kostenverdeling van 40, respectievelijk 60 procent in de voorbereidende studie voor capaciteitsuitbreiding op Utrecht Overvecht, Utrecht Vaartsche Rijn en Utrecht Lunetten. ❖ De bij het Bestuurlijk Overleg MIRT najaar 2018 gemaakte afspraak over voorbereidende studie naar extra fietsenstallingcapaciteit bij station Den Dolder komt te vervallen. <p><i>Fietsroutes: Utrecht</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk zet de tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT najaar 2018 gemaakte reservering van € 1,857 miljoen inclusief BTW voor de provincie Utrecht voor de realisering van snelfietsroute Utrecht-Amersfoort om in een definitieve toezegging voor deze snelfietsroute.
<p>8.</p>	<p>Slimme en duurzame mobiliteit Overige afspraken</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio 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, Voortgangsmeter en andere verplichtingen voortkomend uit het Klimaatakkoord. ❖ Alle onder Slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit genoemde rijksbijdragen zijn inclusief BTW, tenzij anders aangegeven.
<p>9.</p>	<p>Programma U Ned</p> <p><i>MIRT-onderzoek Wonen, Werken, Bereikbaarheid en Leefbaarheid in de Metropoolregio Utrecht</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio nemen kennis van de voortgang van het MIRT-onderzoek Wonen, Werken, Bereikbaarheid en Leefbaarheid in de Metropoolregio Utrecht en stellen de 7 inzichten die dit heeft opgeleverd vast als bouwstenen voor het verstedelijkingsperspectief van de regio Utrecht: <ol style="list-style-type: none"> 1. De regionale én nationale mobiliteitssystemen staan zonder de veronderstelde verstedelijkingsopgave op middenlange termijn al onder hoge druk. 2. Generieke mobiliteitsmaatregelen hebben potentie. 3. Het doorontwikkelen van knopen is een kansrijke koers. 4. Er kan groei van kleine kernen plaatsvinden voor vitaliteit. 5. Een kwaliteitsimpuls bij de Nieuwe Hollandse Waterlinie is goed voor het vestigingsklimaat. 6. Ontwikkeling van de A12-zone kan veel opleveren, maar is complex. 7. Grootschalige infrastructurele maatregelen kunnen effectief zijn voor de opgave in de regio.

- ❖ De opgedane inzichten zullen verder worden uitgewerkt tot een verstedelijkingsperspectief, dat voorjaar 2020 gereed zal zijn, en tot een ontwikkelpad dat voor het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2020 zal worden geagendeerd.

Start MIRT-verkenning OV en Wonen in de regio Utrecht

- ❖ Rijk en regio nemen kennis van de resultaten van de Vervolg-Preverkenning 'Multimodale Knoop Utrecht Centraal – Utrecht Science Park' met de uitwerking van vier mogelijke OV-projecten voor de periode tot 2030, die kunnen bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid bij de toekomstige groei van de Utrechtse regio. De oplossingsrichtingen kennen een bandbreedte van € 400 tot € 780 miljoen.
- ❖ Noodzaak tot handelen is urgent gezien de voorziene ontwikkelingen in ruimte en woningbouw in de periode tot 2030 (benodigde bouw 67.000 extra woningen tot 2030 en totaal van 104.000 in 2040), de toename van de druk op Utrecht Centraal en de bereikbaarheid van Utrecht Science Park (USP).
- ❖ De MIRT-verkenning kent de volgende opgaven (1) het beter bereikbaar maken van USP, (2) ontlasten van het verwacht NMCA-knelpunt Utrecht Centraal, (3) de ontsluiting van nieuwe woon- en werklocaties en (4) de bouw van extra woningen. Met de verkenning wordt een stap gezet in de realisatie van een OV-ring Utrecht.
- ❖ Een aantal oplossingsrichtingen wordt verkend:
 - Een versterkt station Lunetten-Koningsweg.
 - Een oost-west HOV-verbinding.
 - (HOV-) Ontsluiting en gebiedsontwikkeling Nieuwegein en Utrecht Zuid-West.
- ❖ Rijk en regio onderschrijven de potentie van een versterkte knoop op Lunetten-Koningsweg. Hiermee wordt aan een grote groep reizigers vlakbij USP een aantrekkelijk station als alternatief voor Utrecht Centraal geboden. In de verkenning wordt rekening gehouden met een adaptieve aanpak met verschillende alternatieven, waarbij in ieder geval de alternatieven sprinter en IC station uitgewerkt worden.
- ❖ Rijk en regio zien een snelle oost-west verbinding van Leidsche Rijn via Westraven en Lunetten naar USP als kansrijk voor het ontsluiten van nieuwe woon- en werkgebieden. Tevens kunnen de aangesloten stations beter worden bediend en worden daarmee aantrekkelijker als alternatief voor reizigers in plaats van Utrecht Centraal.
- ❖ Rijk en regio delen nut en noodzaak van HOV voor ontsluiting van bestaande en nieuwe woon- en werkgebieden in Nieuwegein en Utrecht Zuid West. Rijk en regio constateren dat de woningbouw opgave in deze gebieden een eerste impuls verdient om meer dan 9.000 extra woningen te realiseren. Voor de realisatie van de extra woningen worden businesscases uit gewerkt in samenhang met de maatregelen uit de MIRT Verkenning. Als voorlopige inbreng voor de woondealregio Utrecht zal BZK € 60 miljoen reserveren uit de woningbouwimpuls, mede vanwege de nauwe samenhang met de start van de MIRT-verkenning. Voorwaarde voor deze financiële reservering door BZK en dit onderdeel van de regiobijdrage is dat deze voldoet aan de nog vast te stellen voorwaarden en procedure van de woningbouwimpuls.
- ❖ Rijk en regio zorgen voor een plancapaciteit van 130% vanaf 2025 ten einde mogelijke planuitval te kunnen opvangen. Het MIRT-onderzoek, evenals de trajecten als de provinciale omgevingsvisie en het ruimtelijk economisch programma, dragen bij om de verstedelijkingsperspectieven om te zetten naar plancapaciteit.
- ❖ Rijk en regio besluiten tot een nadere studie binnen U Ned naar mogelijkheden die doortrekken Uithof-tram biedt onder andere in relatie tot uitwisseling met autoverkeer van A28 en op de OV relatie USP – Amersfoort. Momenteel wordt binnen U Ned aan een HOV bus via de A28 (besluit BO MIRT 2018) gewerkt. Bij de realisatie van de HOV verbinding wordt rekening gehouden met het op termijn doorontwikkelen tot een tramlijn naar Zeist.
- ❖ Het Rijk, Provincie Utrecht (PU), de bestuurlijke regiovertegenwoordiging U10 en gemeente Utrecht (GU) besluiten tot een MIRT-verkenning 'OV en wonen in en rond Utrecht'. Hiervoor hebben partijen € 380 miljoen gereserveerd. Hiermee is voldoende zicht op financiering om tot een kansrijk oplossingspakket van circa € 500 miljoen te komen. De verdeling is IenW € 150 miljoen, BZK € 60 miljoen en de regio reserveert € 170 miljoen. De bedragen van het Rijk zijn gebaseerd op prijspeil 2019 en inclusief BTW.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio spreken af de onderzoekskosten voor de MIRT-verkenning te verdelen op basis van de verdeling 50-50 Rijk-regio, uitgaande van een bedrag van maximaal € 4 miljoen. ❖ Het BO MIRT mandateert de programmaraad U Ned om uiterlijk medio 2020 een startdocument voor de startbeslissing binnen de reikwijdte van deze besluiten vast te stellen. De scope hangt samen met de dan actuele stand van zaken van het MIRT-onderzoek 'Wonen, Werken, Bereikbaarheid en Leefbaarheid in de Metropoolregio Utrecht' en de landelijke uitwerking van het Toekomstbeeld OV. <p><i>No-regret maatregelen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio nemen kennis van de ontwikkelingen en uitvoering van de no-regret maatregelen. <p><i>Korte Termijn Aanpak</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio Utrecht hebben de gezamenlijke ambitie om voor de periode 2019 – 2024, door het versterken van de huidige KTA, een stevige impuls te geven aan korte termijn oplossingen voor bereikbaarheids-, leefbaarheids- en duurzaamheidsopgaven in de regio Utrecht. Het doel van deze versterking KTA is het realiseren van duurzame gedragsverandering van reizigers ten behoeve van (1) de regionale en stedelijke bereikbaarheid, leefbaarheid en klimaatopgaven, (2) de doorstroming op het hoofd- en onderliggend wegennet van de regio inclusief de ring Utrecht, (3) het ontlasten van multimodale knoop Utrecht Centraal in combinatie met het beter benutten van de Randstadspoorstations, en (4) gebruik van schone, slimme en veilige mobiliteit. ❖ Er wordt invulling gegeven aan Versterken KTA door middel van adaptieve programmering met een rollende agenda en bijpassend budget, waar jaarlijks afspraken over gemaakt worden, en waaraan Rijk en regio bijdragen met een afgesproken verdeelsleutel voor het jaar 2020 van 50-50. ❖ Als eerste investering dragen Rijk en regio ieder € 10 miljoen bij.
<p>10.</p>	<p>Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid</p> <p><i>Ontwikkelpad/programmabreed</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Op basis van de BO MIRT afspraken van 15 maart 2018 is onderzoek gedaan naar de verstedelijking en het bereikbaarheidssysteem van de MRA tot 2040 met als doel om richtinggevende keuzes voor te leggen bij het BO MIRT van november 2019. ❖ Deze onderzoeken hebben geleid tot een MRA-breed Ontwikkelpad Verstedelijking en Bereikbaarheid waarin in kaart is gebracht waar de verstedelijking plaatsvindt en welk type mobiliteitssysteem daarbij past. De hoofdconclusies zijn dat bij de gekozen richting het gebruik van alle modaliteiten groeit, maar met name van het OV en dat de multimodale draaischijven moeten blijven functioneren en verbeterd moeten worden. Ook is naar voren gekomen dat de verschillende modaliteiten beter op elkaar moeten aansluiten, onder andere door de ontwikkeling van multimodale hubs in de MRA. Het BO MIRT wordt jaarlijks geïnformeerd over de belangrijkste conclusies en eventuele keuzes die voortkomen uit het Ontwikkelpad. ❖ De verstedelijking vindt plaats op plekken waar al veel infrastructuur is, zoals Amsterdam Zuidoost/Amstelkwartier (40.000 tot 50.000 woningen) en met verdichting rond stedelijke knopen zoals Haarlem, Lelystad, Purmerend en Hilversum. Voor deze gebieden wordt een aanpak met kleinere bereikbaarheidsmaatregelen ontwikkeld. ❖ Daarnaast vindt er verstedelijking plaats op plekken waar de bestaande infrastructuur niet voldoende is, zoals bij de Zuidwestkant van Amsterdam, Schiphol en Hoofddorp (50.000 tot 75.000 arbeidsplaatsen en 20.000 woningen; met daarnaast circa 20.000 woningen in Haarlemmermeer aangrenzend aan het ZWASH-gebied), HavenStad (40.000 tot 70.000 woningen) en Almere en Amsterdam Oost (30.000 tot 70.000 woningen). Voor deze gebieden worden concrete infrastructurele maatregelen onderzocht, zoals het uitbreiden van metro-, spoor- en wegcapaciteit. ❖ Het Ontwikkelpad wordt gemonitord en is adaptief, zodat kan worden gestuurd op de voortgang en nieuwe besluiten altijd op basis van actuele informatie kunnen worden genomen. Daarmee kunnen ook nieuwe inzichten uit de Verstedelijkingsstrategie worden

	<p>betrokken. Uiteindelijke investeringsbeslissingen voor bereikbaarheid vinden plaats in het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en de Bestuurlijke Overleggen MIRT.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het BO MIRT stelt vast dat er binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid een MIRT-onderzoek wordt gestart naar Amsterdam Bay Area. Ook wordt er een aanpak per stedelijke knoop opgesteld waar geen MIRT-onderzoek loopt (Lelystad, Purmerend, Haarlem, Hilversum). De programmaraad stuurt op samenhang, scope en doelstellingen. ❖ Het MIRT-onderzoek ZWASH zal in het eerste kwartaal van 2020 worden afgerond. De programmaraad van begin april van Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, waarvoor de bewindspersonen van IenW worden uitgenodigd, zal besluiten welke vervolgstappen daarna nodig zijn voor middellange en lange termijn. ❖ Om de vervolgstappen te kunnen vaststellen wordt een Quickscan Westkant onderzoek gestart tussen rijk en regio naar de westkant van Amsterdam waarbij wordt gekeken naar de multimodale netwerkeffecten (op lokaal, regionaal en nationaal niveau) van het uitbreiden van het metronetwerk en de verstedelijking in HavenStad en in het ZWASH-gebied. De uitkomsten worden gezamenlijk met het afronden van het MIRT-onderzoek ZWASH opgeleverd. De voortgang van SBaB wordt uitgevoerd in samenhang en samenwerking met (lopende) relevante studies en initiatieven, te weten MASH (Mobiliteitssysteem Amsterdam Schiphol Hoofddorp) en de studie Airportsprinter – fase 2. ❖ Onderdeel van het Ontwikkelpad is een werkstroom netwerkstrategie gericht op het functioneren van het Daily Urban System in de MRA. De werkstroom focust zich op de multimodale draaischijf rond Amsterdam met twee hoofdogaven ten aanzien van bereikbaarheid: ❖ Het versterken van zowel het (inter)nationaal spoorvervoer als het regionaal/stedelijk OV in/om Amsterdam. ❖ Het verbeteren robuustheid en doorstroming van het wegennet rond de MRA én het functioneren van de A10 en het versterken van de tweede ring in samenhang met de sterke verstedelijking aldaar. De netwerkstrategie is uiterlijk bij het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2020 gereed. ❖ Bij het opstellen van de netwerkstrategie wordt gewerkt vanuit een systeembenadering en gebruik gemaakt van studies per modaliteit (zoals Toekomstbeeld OV en studie Airport fase 2) en de gebiedsuitwerkingen binnen het programma. <p><i>Specifieke besluiten</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Op korte termijn starten Vervoerregio en Provincie Noord-Holland met een verdiepend onderzoek naar het HOV op de Zaan-IJ-corrridor. Op basis van dit onderzoek wordt vervolgens bekeken wat er op de middellange en lange termijn nodig is. Dit kan zowel een bus, trambus, tram, lightrail of metro zijn. ❖ Rijk en regio besluiten om de afweging van de verbreding, partieel of geheel, van de A27 knooppunt Almere – knooppunt Eemnes plaats te laten vinden binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. In aansluiting op de nog te ontwikkelen multimodale netwerkstrategie in het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid verkennen Rijk en regio de mogelijkheden voor financiering van verbreding, waarbij regionale cofinanciering tot de mogelijkheden behoort. De uitkomsten hiervan zullen betrokken worden in de programma brede afweging van te nemen maatregelen in zowel het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid als in het programma U Ned. ❖ Aanvullend is, in opdracht van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, onderzocht welke slimme maatregelen/Quick Wins de problematiek op de A27 helpen aan te pakken. Hierbij is gekeken naar het gedeelte tussen knooppunt Eemnes en knooppunt Almere. Rijk en regio stemmen in met de conclusie dat de aanpassing van de aansluiting Eemnes een no-regret maatregel betreft om vervolgens gezamenlijk met Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en de betrokken Utrechtse partijen overeenstemming te bereiken over de uitvoering en de financiering. Het betreft een reconstructie van het kruispunt onder aan de afrit. ❖ Rijk en Regio spreken de volgende investeringen af binnen de korte termijn aanpak van Samen Bouwen aan Bereikbaarheid:
--	---

	<ul style="list-style-type: none"> • Er komt een parallelstructuur op de A4 bij Schiphol/P3 voor een betere doorstroming (€ 11,4 miljoen, exclusief BTW). Ook wordt de AirportSprinter fase 1 mogelijk gemaakt. • De S116 op de Ring A10 wordt verbeterd (€ 4,7 miljoen, inclusief BTW). • Er is een pakket voor Slimme en Duurzame Mobiliteit overeengekomen met als effect bijna 9.000 spitsmijdingen per dag (€ 15,44 miljoen) • De regio investeert in de verbetering van OV-knooppunt Lelylaan. Voor vervolgstappen in de verbetering van dit station wordt een aanpak opgesteld. Deze aanpak wordt betrokken bij de integrale besluitvorming over de westkant van Amsterdam. • De afweging over realisatie snelfietsroutes binnen Almere (spoorbaanpad) en tussen Haarlem/Amsterdam vindt plaats in het kader van de fietsbrief. <ul style="list-style-type: none"> ❖ De rijksbijdrage voor de maatregelen aan het Hoofdwegennet komen uit de resterende € 170 miljoen van de € 200 miljoen van de gereserveerde HWN-middelen voor het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. ❖ Rijk en regio spreken af om de uitvraag voor de fietsbrief in de MRA te laten lopen via het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. ❖ Rijk en regio spreken af om de uitvoering van de klimaatmaatregelen via het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid te laten lopen.
<p>11.</p>	<p>A12 knooppunt Gouwe – knooppunt Oudenrijn</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 hoofdwegennet en het gehele netwerk van hoofdwegennet en onderliggend wegennet 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 Utrecht en de druk op de A12 en de A20 richting Den Haag respectievelijk 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 projectgebied Ring Utrecht), de A12 richting Den Haag en de A20 richting Rotterdam; • oplossingen voor het mitigeren van deze effecten; • een inschatting van de kosten en de baten van de verbreding en aanvullende maatregelen, 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. ❖ De resultaten van deze vervolgstudie zullen worden benut voor de nog op te stellen Startbeslissing voor de MIRT-Verkenning A12 Knooppunt Gouwe-Knooppunt

	<p>Oudenrijn. In de Startbeslissing zal de relatie met het programma U Ned en Beter Bereikbaar Gouwe worden beschreven.</p>
<p>13.</p>	<p>Verstedelijkingsstrategie MRA</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en MRA stellen de volgende uitgangspunten (‘startpunten’) vast van de Verstedelijkingsstrategie MRA. De uitgangspunten hebben betrekking op de drie deelproducten, te weten verstedelijkingsconcept, fasering en investeringsstrategie en uitvoering. ❖ De uitgangspunten geven richting aan het gezamenlijke proces van Rijk en regio, waarin de verstedelijkingsstrategie wordt ontwikkeld. Zij vormen daarmee het kader voor de te maken keuzes. ❖ <i>Uitgangspunten verstedelijkingsconcept</i> <ul style="list-style-type: none"> • Rijk en MRA hanteren onderstaande (algemene en meer sectorale) uitgangspunten voor de ontwikkeling van het toekomstige verstedelijkingsconcept. • Doel is de uitgangspunten zoveel als mogelijk in samenhang te realiseren. Vaak zal dit in combinatie met elkaar kunnen, maar veelal zullen ook afwegingen (schuurpunten en koppelkansen) en keuzes gemaakt moeten worden omdat niet alles (tegelijk) kan. Rijk en MRA spreken af gedurende de strategieontwikkeling dergelijke afwegingen en keuzes te maken. • Relevante lopende trajecten vormen de bouwstenen voor de verstedelijkingsstrategie. <ol style="list-style-type: none"> 1.1 Rijk en MRA streven naar een duurzame, sociaal-maatschappelijk en economisch sterke metropoolregio. Het verstedelijkingsconcept voor de middellange en lange termijn moet het gemeenschappelijke kader bieden voor de afwegingen en keuzes met goed interbestuurlijk samenspel. 1.2 Rijk en MRA houden nadrukkelijk oog voor de effecten van de verstedelijkingsstrategie die de burger dicht bij huis, in bestaande wijken en buurten in de steden en in de kernen in landelijk gebied, ervaart en die de directe leefomgeving aantrekkelijker, gezonder en duurzamer kunnen maken. 2. De polycentrische metropoolregio vormt de basis voor de verdere doorontwikkeling van het verstedelijkingsconcept. Rijk en MRA werken aan verdere functionele integratie van de verschillende karakteristieken en elkaar versterkende kernen en aan de identiteit van de metropoolregio die als één grote stad functioneert. 3. De ontwikkeling van stad en landschap is een samenhangende opgave. Onze inzet is landschap inclusieve ontwikkeling, waarbij we de functies en kwaliteiten van het landschap versterken. Het landschap vormt de contouren van de verstedelijking. De uitgangssituatie en de karakteristieken van het landschap in relatie tot verstedelijking verschillen binnen de MRA. <ol style="list-style-type: none"> 4.1 Rijk en MRA realiseren woon-, werklocaties en voorzieningen zoveel mogelijk binnenstedelijk. Deze realiseren we via binnenstedelijke verdichting in gemengde milieus en geconcentreerd rond OV-knooppunten. De focus voor toekomstige binnenstedelijke ontwikkeling ligt bij de sleutelgebieden, de zoekgebieden voor grootschalige ontwikkellocaties in de MRA zoals opgenomen in de Ontwerp NOVI. 4.2 Rijk en MRA realiseren de al aangewezen en toekomstige uitleglocaties op voorwaarde dat ze goed en tijdig ontsloten worden, ook met het openbaar vervoer. 4.3 Rijk en MRA verbeteren het functioneren van de woningmarkt en de leefbaarheid, zodat het zowel voor huidige als toekomstige bewoners mogelijk is een passende en aantrekkelijke woonplek te vinden. We werken aan voldoende woningen, met een divers en betaalbaar woningaanbod in diverse woonmilieus, in kwalitatief goede en veilige leefomgevingen. 5.1 Om binnenstedelijke verdichting en concentratie rond knooppunten mogelijk te maken zetten Rijk en MRA vooral in op regionale OV- en fietsverbindingen om ketenreizen beter mogelijk te maken. 5.2 Ontwikkeling van nieuwe woon- en werklocaties en recreatiegebieden gebeurt in wisselwerking met het regionale OV-systeem en fietsnetwerk, zowel wat betreft capaciteit van de lokale, regionale en bovenregionale netwerken als ook in de tijd.

	<p>5.3 Rijk en MRA zetten in op een mobiliteitssysteem met aandacht voor alle modaliteiten (fiets, regionaal openbaar vervoer, spoor, auto), slimme mobiliteit ("smart mobility") en in wisselwerking met het verstedelijkingsconcept. Voor de grotere systeemopgaven werken we aan een netwerkstrategie en een goed functionerend "daily urban system".</p> <p>6.1 Nieuwe plannen voor woningbouw die leiden tot transformatie en verlies aan bedrijventerrein kunnen als voldoende ruimte voor bedrijvigheid beschikbaar is.</p> <p>6.2 Rijk en MRA houden rekening met extra ruimte voor bedrijvigheid die nodig is voor de transformatieperiode naar een klimaatadaptieve, energieneutrale en circulaire economie, in het bijzonder in haven- en industriegebieden.</p> <p>6.3 Rijk en MRA ontwikkelen bestaande en nieuw te ontwikkelen woon- en werklocaties zoveel mogelijk circulair en met nadruk op de toepassing van hoogwaardige materialen.</p> <p>7.1 Rijk en MRA zetten in op energieneutraal of energieleverend ontwikkelen.</p> <p>7.2 Rijk en MRA accommoderen vraag (verbruik energie) en aanbod (opwekking duurzame energie) zo dicht mogelijk bij elkaar en passend bij eigenschappen en efficiëntie van het netwerk. Daarbij houden we er rekening mee dat vanwege de energietransitie het elektriciteitsnetwerk versterkt moet worden en andere energienetwerken (warmte, waterstof) opgezet en uitgebreid moeten worden.</p> <p>7.3 Rijk en MRA houden regie op het ontwikkelen van datacenters afgestemd op de beschikbaarheid van stroom, de aanwezigheid van een warmtenetwerk en het verkleinen van de afstand tot de aanlanding van wind op zee of lokale (duurzame) opwekking.</p> <p>7.4 Het Noordzeekanaalgebied vormt hét knooppunt voor duurzame energie in de MRA.</p> <p>7.5 Rijk en MRA verstedelijken klimaatbestendig, door de gevolgen van klimaatveranderingen (droogte, hitte, extreme regenbuien en mogelijke overstromingen) te verkleinen.</p> <p>❖ <i>Uitgangspunten fasering</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • De fasering gaat zowel over thematische opgaven als integraal te ontwikkelen gebieden die om gezamenlijke interventies van Rijk en MRA vragen als ook interventies van één van de partners afzonderlijk. • De fasering betreft de periode 2030-2050 en tot 2030. • Het te benoemen NOVI-gebied in de MRA maakt deel uit van de verstedelijkingsstrategie. • De gebieden van de MIRT-trajecten van het bereikbaarheidsprogramma Samen bouwen aan Bereikbaarheid en de sleutelgebieden MRA maken deel uit van de fasering van de integraal te ontwikkelen gebieden. • De selectie van een beperkt aantal wijken met ernstige leefbaarheidsproblemen (stedelijke vernieuwing 3.0, conform woondeal MRA) worden meegenomen in de fasering van de verstedelijkingsstrategie. <p>❖ <i>Uitgangspunten investeringsstrategie en uitvoering</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Uitvoering van gebieden en opgaven die gezamenlijke interventies van Rijk en MRA vragen vindt plaats door de Omgevingsagenda Noordwest Nederland. • Uitvoering op de korte termijn vindt binnen de MRA plaats in het kader van de (uitvoering van) MRA agenda 2.0. • Rijk en MRA onderzoeken de mogelijkheden van tijdelijkheid van investeringen/maatregelen met het oog op (verduurzamings)ontwikkelingen. • De investeringsstrategie betreft zowel de financiering als de bekostiging. • Uiteindelijke investeringsbeslissingen voor bereikbaarheid vinden plaats in het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en de Bestuurlijke Overleggen MIRT.
<p>15.</p>	<p>Multimodale Knoop Schiphol</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk stelt de Voorkeursbeslissing Multimodale Knoop Schiphol (MKS) vast in nauwe afstemming met Schiphol, Vervoerregio Amsterdam, NS, ProRail en gemeente Haarlemmermeer. ❖ Partijen hebben hun voorkeur uitgesproken voor een pakket aan maatregelen. In combinatie met enkele aanvullende maatregelen biedt dit pakket voldoende oplossend vermogen voor de veiligheid en capaciteit op de middellange termijn voor zowel de

	<p>treinperrons, het busstation, het Jan Dellaertplein als Schiphol Plaza en is sprake van no regret investeringen met het oog op toekomstige ontwikkelingen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Voor de toegang tot de treinen moeten reizigers inchecken met een OV-chipkaart. Dit betekent dat er op Schiphol Plaza een gedeelte komt, waar reizigers enkel via OV-chipkaartpoortjes toegang hebben tot de treinen. Op het busstation worden trappen naar de treinperrons aangebracht en worden OV-chipkaartpoortjes geplaatst, zodat reizigers direct toegang hebben tot het treinperron vanaf het busstation. ❖ Voor de busreizigers wordt een nieuw busstation met een overkapping gebouwd. ❖ Voor het pakket aan maatregelen is € 237,5 miljoen beschikbaar gesteld, waarvan het ministerie van IenW € 78,8 miljoen bijdraagt, Schiphol € 69,4 miljoen en de Vervoerregio Amsterdam € 69,2 miljoen. Daarbovenop draagt de NS € 20 miljoen bij aan het project. Alle genoemde bedragen zijn inclusief BTW. ❖ Partijen streven er naar de Planuitwerkingsfase in 2022 te hebben afgerond met een Projectbeslissing conform MIRT-systematiek. Partijen streven er naar de Realisatiefase van het project te hebben afgerond uiterlijk in 2025. Als uitzondering hierop spreken partijen af, dat de OV-chipkaartpoortjes uiterlijk in 2030 gesloten zijn en dat het busstation gefaseerd gerealiseerd zal worden. ❖ In het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Zuidwestkant Amsterdam – Schiphol Hoofddorp (ZWASH) worden de lange termijn (vanaf 2030/2035) opgaven en ontwikkelrichtingen onderzocht.
16.	<p>Dienstregeling 2023</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio spreken af infrastructurele maatregelen aan het spoor tussen Schiphol en Amsterdam Zuid te realiseren. De maatregelen maken het mogelijk het gebruik van de Schipholtunnel te optimaliseren en zijn randvoorwaardelijk om snellere treinen vanuit Enschede, Groningen, Leeuwarden en Lelystad via Amsterdam Zuid naar Rotterdam/Breda en een hoogfrequente sprinter tussen Hoofddorp/Schiphol en Amsterdam Centraal te laten rijden. ❖ Het Rijk maakt hiervoor € 7,0 miljoen vrij en de Vervoerregio Amsterdam maakt een vaste bijdrage van € 3,0 miljoen vrij. De bedragen zijn gebaseerd op prijspeil 2019 en inclusief BTW. ❖ De spoorprojecten in de MRA (zoals PHS Amsterdam Centraal) kennen een grote samenhang. Vanuit de Liaisons MRA en IenW is gerapporteerd dat een optimaler gebruik van de Schipholtunnel per dienstregeling 2023 ook een kritieke stap is om de spoorprojecten te kunnen realiseren.
17.	<p>Spoor Leiden-Utrecht</p> <p>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 Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2022 definitieve afspraken worden gemaakt over het langetermijnperspectief van de spoorcorridor Leiden-Utrecht, aangezien het de verwachting is dat de resultaten van het landelijk programma baanstabiel dan beschikbaar zijn.
18.	<p>Verbeteren Openbaar Vervoer Breda-Gorinchem-Utrecht (BGU)</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-

	<p>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).</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ 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.
20.	<p>Verbinding Randstad – Noord-Nederland</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio's Noord-Nederland, Oost-Nederland en Noordwest-Nederland hebben de ambitie om de reistijd per trein tussen de Randstad en Noord-Nederland te verkorten. De regio specificeert dit tot tenminste twee keer 15 minuten voor 2030. ❖ Uit de gezamenlijke quick-scan door ProRail en NS in opdracht van Rijk en regio blijkt dat er reële kansen zijn voor een versnelling tussen Amsterdam-Zuid en Zwolle. In het kader van het OV toekomstbeeld 2040 worden deze uitkomsten nader onderzocht, ook voor wat betreft kosten en wat dit vraagt van de dienstregeling. ❖ Vanwege onder andere de robuustheid van het OV rondom Zwolle en de ontsluiting van de regio, onderzoeken Rijk en regio in dit kader ook de potentie van een OV-ontsluiting via de Lelylijn. ❖ Om versnellingsmogelijkheden op kortere termijn te verzilveren wordt ingezet op gebruik van sneller materieel door NS (IC Nieuwe Generatie) en het optimaliseren van de dienstregeling. ❖ In het Bestuurlijk Overleg MIRT van het najaar 2020 wordt de voortgang, dan wel de uitkomsten van de bovengenoemde onderzoeken besproken en zullen hier nadere afspraken over worden gemaakt.
21.	<p>Vaarweg IJsselmeer-Meppel</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De MIRT-verkenning Vaarweg IJsselmeer-Meppel is in de verkenningsfase in 2012 door bezuinigingen van het Lenteakkoord getemporeerd tot na 2020. ❖ De planuitwerking is inmiddels opgepakt en er wordt gewerkt aan de actualisatie van het voorkeursalternatief. De realisatie van het project is conform MIRT-opgave voorzien in 2023.
22.	<p>Programmatische Aanpak Grote Wateren: Wieringerhoek</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio nemen kennis van de door de minister van IenW in overeenstemming met de minister van LNV getekende startbeslissing voor de MIRT-verkenning Wieringerhoek. Het project Wieringerhoek vloeit voort uit de Programmatische Aanpak Grote Wateren. Met deze aanpak wordt gewerkt aan de ambitie om te komen tot ecologisch gezonde, toekomstbestendige grote wateren, waarin een hoogwaardige natuur samengaat met een krachtige economie.
23.	<p>Programmatische Aanpak Grote Wateren: Oostvaardersoevers</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio nemen kennis van de door de minister van IenW in overeenstemming met de minister van LNV getekende startbeslissing voor de MIRT-verkenning Oostvaardersoevers. Het project Oostvaardersoevers vloeit voort uit de Programmatische Aanpak Grote Wateren. Met deze aanpak wordt gewerkt aan de

	ambitie om te komen tot ecologisch gezonde, toekomstbestendige grote wateren, waarin een hoogwaardige natuur samengaat met een krachtige economie.
24.	<p>Strategisch Bestuurlijk Overleg voorjaar 2020</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In het Strategisch Bestuurlijk Overleg Noordwest-Nederland van voorjaar 2020 komen de volgende onderwerpen aan de orde: <ul style="list-style-type: none"> • Procesvoorstel voor de Omgevingsagenda in deze regio. • Voor de regio Utrecht: stand van zaken van verstedelijkingsstrategie. • Voor de Metropoolregio Amsterdam: vaststellen van het verstedelijkingsconcept middellange/lange termijn met daarin de integraal te ontwikkelen gebieden, netwerken en opgaven die om interventies van Rijk en regio vragen.

Bestuurlijk Overleg MIRT Noord-Nederland

1.	<p>Minder Hinder</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio onderzoeken hoe en op welke wijze de Minder Hinder-aanpak in Noord-Nederland kan worden vormgegeven. ❖ Onderdeel daarvan is Groningen Bereikbaar die nu de Minder Hinder-aanpak verzorgt in de regio Groningen-Assen. ❖ De gezamenlijke minder hinder aanpak is ook van toepassing op de (hoofd)routes van en naar Noord-Nederland. Ook als werkzaamheden buiten de regio plaatsvinden is de ambitie om de internationale en bovenregionale bereikbaarheid te borgen. Voor het economisch functioneren van Noord-Nederland is een stabiele en gegarandeerde bereikbaarheid een grote kracht.
2.	<p>Slimme en duurzame mobiliteit Gezamenlijk concept Ketenmobiliteit Noord</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Noord-Nederland zet in op het doorontwikkelen van ketenmobiliteit en hubs. Zoals afgesproken in het BO MIRT 2018 heeft Noord-Nederland een gezamenlijk concept opgesteld voor hubs. ❖ Regio en Rijk stellen uiterlijk in het eerste kwartaal van 2020 een uitvoeringsagenda op, gericht op het gezamenlijk versterken van voorzieningen voor ketenmobiliteit. In deze uitvoeringsagenda komen duidelijke afspraken over ambitie, korte termijn acties, toegankelijkheid hubs, governance en verantwoordelijkheden. ❖ Het Rijk neemt als wegbeheerder de verantwoordelijkheid voor aanleg en onderhoud van bushaltes, carpoolplaatsen en OV-knooppunten aan Rijkswegen met de bestaande afspraken als startpunt. En komen tot nieuwe afspraken om deze voorzieningen succesvol door te laten ontwikkelen tot hubs die een zichtbare bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van de krimpgebieden in het Noorden. ❖ Daarnaast maken Rijk en regio afspraken over de verantwoordelijkheid voor voorzieningen voor ketenmobiliteit die rechtstreeks aansluiten op het Rijkswegennet of bij treinstations. Als eerste concrete uitwerking wordt gestart met de hub Rolde en het knooppunt Bareveld langs de N33. ❖ Het Rijk stelt hiervoor €50.000,- incl. BTW beschikbaar en reserveert voor 2020 eenmalig €150.000,- incl. BTW als bijdrage bij onrendabele opstart- en proceskosten. ❖ Het Rijk zet de tijdens het BO MIRT 2018 gemaakte reservering van €365.000,- incl. BTW voor de provincie Fryslân om in een definitieve toezegging voor de realisering van Fiets in de keten onder de voorwaarde dat dit concept geschikt is om bij succes uitgerold te worden naar de andere Noordelijke provincies. ❖ Het Rijk zet de tijdens het BO MIRT 2018 gemaakte reservering van €400.000,- incl. BTW voor de provincie Groningen voor het 'Vergroenen hub' om in een definitieve toezegging voor de realisering van het zonnedak P+R Meerstad.
3.	<p>Slimme en duurzame mobiliteit Plan van aanpak Noord-Nederland fietsregio op #1: Samen op fietse(n)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio kunnen zich vinden in de fietsambities van Noord-Nederland zoals beschreven in het ambitiesdocument 'Samen op fietse(n)' d.d. 18-09-2019. ❖ Rijk en regio zetten in op fietsstimulering en dragen daarmee bij aan het landelijke doel om 200.000 forenzen op de fiets te krijgen ❖ Het Rijk stelt hiervoor voor geheel Noord-Nederland eenmalig in 2020 €100.000,- incl. BTW, beschikbaar op basis van 50-50% cofinanciering om de procesaanpak richting werkgevers te versterken.
4.	<p>Slimme en duurzame mobiliteit Nationale MaaS-pilot Groningen – Drenthe</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio hebben de Bestuursvereenkomst voor de MaaS-pilot Groningen-Drenthe met daarin kritieke go-no-go-momenten richting gunning van de pilot ondertekend.
5.	<p>Slimme en duurzame mobiliteit (Krachtenbundeling) Smart Mobility <i>Digitalisering overheden</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Vanuit het gezamenlijke doel om op een robuuste en gestructureerde wijze naar het delen van wegbeheerdersdata in 2023 toe te werken, spreken regio en Rijk af dat

	<p>voorjaar 2020 een implementatieplan Digitalisering Wegbeheerdersdata Noord-Nederland 2023 gereed is.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Met het vaststellen van het implementatieplan committeren de Noord-Nederlandse wegbeheerders zich aan de in het implementatieplan beschreven werkwijze en tijdspad om de digitalisering (verder) door te voeren. Het implementatieplan bevat daarom: <ul style="list-style-type: none"> • Fasering en prioritering in te leveren data items binnen Noord-Nederland, per wegbeheerder of categorie wegbeheerders. • Organisatorische inbedding binnen Noord-Nederland, per wegbeheerder en in regionale samenwerkingsvormen. • Inzicht in initiële kosten en structurele kosten voor Noord-Nederland en per wegbeheerder. ❖ IenW erkent en ondersteunt de inspanningen van het landsdeel om tot een gezamenlijke aanpak voor de Digitalisering Noord-Nederland te komen, als vertrekpunt om de regionale data-verantwoordelijkheid nader vorm en invulling te geven. De regio kiest in 2020 op welke wijze zij deze verantwoordelijkheid voor de data-opgave organisatorisch effectief en efficiënt inbedt. ❖ Daartoe reserveert IenW €200.000,- incl. BTW voor 2020 vanuit haar landelijke verantwoordelijkheid, gelijk aan de helft van de totale inspanning voor de benodigde instrumenten, kennisopbouw en standaardisatie van een Regionaal Data Team/verantwoordelijkheid. Medio 2020 bespreken regio en Rijk de voortgang van inrichting en eventueel, benodigde extra inspanningen van beide kanten. <p><i>2^e landelijke tranche slimme verkeerslichten/iVRI's</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Regio en Rijk stellen de uitgangspunten voor de 2^e landelijke tranche iVRI's vast. Deze uitgangspunten bevorderen landelijke standaardisatie, uitwisselbaarheid, kostenefficiënte inkoop en exploitatie en uniforme diensten aan (professionele) gebruikers in heel Nederland. ❖ Het landsdeel wenst nieuwe iVRI's te realiseren richting eind 2023. Vanuit het nationale belang draagt het Rijk bij aan het realiseren van deze ambitie en maken regio en Rijk nadere afspraken over proces, inhoud, voorwaarden en financiële verdeling. Vanuit haar landelijke verantwoordelijkheid reserveert IenW daartoe voorlopig €10 miljoen (alle Landsdelen/regio's tezamen). <p><i>Voortgang iDiensten</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Regio en Rijk nemen kennis van intenties voor het mogelijk gaan afnemen van uiteenlopende iDiensten. De regio beslist en financiert zelf uit eigen middelen het al of niet afnemen van deze iDiensten, het Rijk financiert landelijke expertise om het afnemen van iDiensten door de regio's te ondersteunen en reserveert hiervoor totaal €750.000,- voor 2020 en 2021 in alle Landsdelen. ❖ Rijk en regio spreken af de voortgang hiervan periodiek ambtelijk en bestuurlijk te bespreken. <p><i>Landelijk kennisnetwerk overheden in Smart Mobility</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio herbevestigen de afgesproken ambities en principeafspraken van hun onderlinge samenwerking ('Krachtenbundeling'), en committeren zich gezamenlijk aan de invulling hiervan door inzet van mensen en middelen in de inhoudelijk thema's (alle overheden, alle landsdelen). ❖ Rijk en de vijf regio's reserveren gezamenlijk (50-50%) totaal €2,3 miljoen om de samenwerking van alle overheden te ondersteunen voor de periode tot en met 2023. ❖ Rijk en regio onderstrepen nut en noodzaak van een gezamenlijke 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.
6.	<p>Slimme en duurzame mobiliteit</p> <p>Introductie Autonoom Vervoer Noord-Nederland: @North</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk neemt met belangstelling kennis van de ambities van Noord-Nederland op het gebied van autonoom vervoer op de vier modaliteiten weg, spoor, water en lucht. Interessant zijn onder meer de mogelijkheden het bevorderen van 'kruisbestuiving' tussen de vier modaliteiten.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en de noordelijke drie provincies werken hier, onder regie van de regio gezamenlijk aan verder, ieder vanuit de eigen rol en verantwoordelijkheid. ❖ In 2020 wordt een concrete ontwikkelagenda opgesteld over de opschaling en inpassing van autonoom vervoer in de Noord-Nederlandse context. ❖ De opschaling en inpassing van autonoom vervoer op de weg wordt, waar opportuun, opgepakt in samenwerking met andere regio's via de krachtenbundeling Smart Mobility.
7.	<p>Slimme en duurzame mobiliteit Logistiek en goederenvervoer - Zero emissie zones</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De regio streeft naar het instellen van een nul-emissie zone voor stadslogistiek in minimaal vier gemeenten 2025 en ondersteunt de gemeenten met deze ambitie ❖ Voor het invoeren van ZE zones in de grote steden in het landsdeel Noord-Nederland zullen Rijk en regio gezamenlijk werken aan het opstellen van een landsdelige 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 en daaruit volgende acties om direct betrokkenen te helpen bij het op regionaal niveau invoeren van deze zones. ❖ Rijk en regio spreken in het kader van de werkagenda Slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit af een Plan van aanpak op te stellen voor een integrale landsdelige logistieke aanpak gericht op bereikbaarheid en duurzaamheid en waarvan het opstellen van een landsdelige vertaling van de uitvoeringsagenda zero emissie zones voor stadslogistiek een onderdeel is. Hiertoe zal uiterlijk eind van het eerste kwartaal een concrete opdracht worden opgesteld. Voor het uitvoeren van benodigde acties reserveert het Rijk maximaal €100.000 incl. BTW, op basis van 50/50 cofinanciering.
8.	<p>Slimme en duurzame mobiliteit Stakeholdersaanpak Noord-Nederland</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Doel van de stakeholdersaanpak Noord-Nederland is in ieder geval de uitvoering van de afspraken uit het klimaatakkoord over verduurzaming van werkgerelateerde mobiliteit. Daartoe wordt CO2-reductie een expliciete doelstelling van de stakeholderaanpak. ❖ Het Rijk stelt hiervoor voor 2020 €800.000,- incl. BTW beschikbaar op basis van 50% cofinanciering vanuit de regio. Deze bijdrage geldt voor een jaar. ❖ Deze bijdrage bestaat uit €400.000,- incl. BTW aan extra middelen plus €400.000,- incl. BTW van de Rijksmiddelen die overblijven na de eindafrekening Spitsmijdenproject Groningen Bereikbaar. ❖ Rijk en regio spreken af om op korte termijn te verkennen hoe via de regionale werkgeversaanpak de MONO Zakelijk campagne uitgedragen kan worden. Daarnaast wordt verkend welke kansen er nog meer liggen om verkeersveiligheid te verbeteren door inzet van de werkgeversaanpak en maken daar uiterlijk in het eerste kwartaal 2020 afspraken over. ❖ Rijk en regio spreken af om de Onderwijsaanpak in Groningen door te zetten.
9.	<p>Slimme en duurzame mobiliteit Snelfietsroute Groningen-Leek</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk zet de tijdens het BO MIRT 2018 gemaakte reservering van €235.331,- incl. BTW voor de provincie Groningen voor de snelfietsroute Groningen-Leek om in een definitieve toezegging voor de realisering van deze snelfietsroute.
10.	<p>Slimme en duurzame mobiliteit Snelfietsroutes Fryslân</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk zet de tijdens het BO MIRT 2018 gemaakte reservering van €1,857 miljoen incl. BTW voor de provincie Fryslân voor de realisering van de snelfietsroutes Leeuwarden – Heerenveen en Ureterp-Drachten om in een definitieve toezegging voor de realisatie van deze snelfietsroutes.
11.	<p>Slimme en duurzame mobiliteit Veilig fietsen naar school</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De gemeente Groningen heeft 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

	<p>geconcretiseerd, met nadere afspraken over inhoud, financiering, uitvoering en monitoring.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afgesproken wordt om te komen tot een verdeelsleutel van 50% Rijk en 50% regio voor het uitvoeren en monitoren van de pilots
12.	<p>Slimme en duurzame mobiliteit Deelmobiliteit</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In 2020 stellen Rijk en regio een plan van aanpak vast waarin de noordelijke visie wordt beschreven op deelmobiliteit uitgaande van de eigen beleidsprioriteiten en de rol van de markt. Hierbij worden ook dwarsverbanden gelegd met de thema's MaaS, Hubs, ketenmobiliteit, fiets, laadinfra en het vergroenen van het wagenpark. ❖ Het plan van aanpak wordt gefinancierd uit de reeds gereserveerde middelen voor de samenwerkingsafspraken Noord-Nederland emissievrij uit het BO MIRT 2018. Op basis van het plan van aanpak werken Rijk en regio een aantal concrete businesscases uit die in 2020 worden uitgerold. ❖ Het Rijk reserveert eenmalig €100.000,- incl. BTW voor eventuele opstartrisico's voor maatschappelijk relevante initiatieven.
13.	<p>Slimme en duurzame mobiliteit Regionale uitwerking Nationale Agenda Laadinfrastructuur</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ 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 Nationale Agenda Laadinfrastructuur (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 ❖ Het door de regio opgestelde aanzet tot een plan van aanpak wordt gebruikt als basis voor de opzet van het regionale Samenwerkingsverband Noord- Nederland. In de governance structuur is voor de voor de landelijke afstemming over o.a. de consequenties voor het energienetwerk een rol voor de stuurgroep NAL voorzien.
14.	<p>Slimme en duurzame mobiliteit Vergroenen Spoor - goederenvervoer</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De provincie Groningen heeft in afstemming met het Rijk en het Platform Duurzaam OV en Spoor (PDOVS) een onderzoeksopzet opgesteld voor het verduurzamen van het goederenvervoer per spoor voor die trajecten waar geen bovenleiding aanwezig is. De provincie Groningen zal de onderzoeksopzet als onderzoeksvraag in de markt zetten en zal de uitkomsten delen met het Rijk en het PDOVS. ❖ Regio en Rijk besluiten in het BO MIRT 2020, op basis van de uitkomsten van het onderzoek, of het onderzoek een vervolg kan krijgen bijvoorbeeld in de vorm van een pilot.
15.	<p>Slimme en duurzame mobiliteit Vergroenen wagenparken: Implementatie EU-richtlijn Clean Vehicles</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk neemt het initiatief om samen met Noord-Nederland te verkennen wat er nodig is voor de implementatie van de Europese Clean Vehicles richtlijn.
16.	<p>Slimme en duurzame mobiliteit Monitoring</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio maken in de 1e helft van 2020 nadere afspraken over een eenduidige monitoring en evaluatie van Slimme en Duurzame Mobiliteit, waarbij tenminste afspraken worden gemaakt over indicatoren, taakverdeling, databronnen en data uitwisseling ten behoeve van de jaarlijks op te stellen Klimaat- en Energie Verkenning, Voortgangsmonitor en andere verplichtingen voortkomend uit het Klimaatakkoord.
17.	<p>Slimme en duurzame mobiliteit Regionaal Mobiliteitsplan: uitwerking Klimaatakkoord</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De provincies in Noord-Nederland stellen als uitwerking van het Klimaatakkoord Regionale Mobiliteitsplannen op. In de Regionale Mobiliteitsplannen beschrijft de regio hoe zij de regionale mobiliteitsmaatregelen uit het klimaatakkoord implementeert en

	<p>welke andere maatregelen zij nemen of wil nemen die bijdragen aan de verduurzaming van mobiliteit, leefbaarheid, bereikbaarheid en gezondheid van gebieden.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De Regionale Mobiliteitsplannen zijn input voor o.a. Samenwerkingsagenda voor Slimme, Duurzame en Veilige mobiliteit Noord-Nederland emissievrij voor die onderwerpen waar Rijk en regio samenwerken en die worden besproken in het BO MIRT.
18.	<p>Slimme en duurzame mobiliteit Verkeersveiligheid</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Regio en Rijk bevestigen de afspraak om de verkeersveiligheid van provinciale N-wegen te verbeteren. ❖ Het Rijk heeft hiervoor maximaal €2.133.557,- aan Fryslân, maximaal €1.833.828,- aan Groningen en maximaal €1.653.345,- aan Drenthe ter beschikking gesteld en is voornemens om in december 2019 een besluit te nemen over toekenning aan de ingediende voorstellen.
19.	<p>Verbinding Randstad – Noord-Nederland</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio's Noord-Nederland, Oost-Nederland en de Noordelijke Randstad hebben de ambitie om de reistijd per trein tussen de Randstad en Noord-Nederland te verkorten. De regio specificeert dit tot tenminste twee keer 15 minuten voor 2030. ❖ Uit de gezamenlijke quick-scan door ProRail en NS in opdracht van Rijk en Regio blijkt dat er reële kansen zijn voor een versnelling tussen Amsterdam-Zuid en Zwolle. In het kader van OV toekomstbeeld 2040 worden deze uitkomsten nader onderzocht ook voor wat betreft kosten en wat dit vraagt van de dienstregeling. ❖ Vanwege onder andere de robuustheid van het OV rondom Zwolle en de ontsluiting van de regio, onderzoeken Rijk en regio in dit kader ook de potentie van een OV-ontsluiting via de Lelylijn. ❖ Om versnellingsmogelijkheden op kortere termijn te verzilveren wordt ingezet op gebruik van sneller materieel door NS (IC Nieuwe Generatie) en het optimaliseren van de dienstregeling. ❖ In het BO MIRT van het najaar 2020 wordt de voortgang, dan wel de uitkomsten van de bovengenoemde onderzoeken besproken en worden hier nadere afspraken over gemaakt.
20.	<p>Vergroten sluiscomplex Kornwerderzand</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio spreken af dat de regio na voltooiing van de Bestuursovereenkomst deze voorlegt aan Provinciale Staten. ❖ Na akkoord van de Provinciale Staten wordt de Bestuursovereenkomst zo spoedig mogelijk ondertekend.
21.	<p>Vaarweg Lemmer - Delfzijl</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio spreken af dat zij sturen op financiële en inhoudelijke samenhang tussen de drie projecten in de gemeente Groningen. Hiertoe wordt een stuurgroep Groningse bruggen opgericht met gemeente Groningen, provincie Groningen en Rijkswaterstaat; ❖ Rijk en regio betreuren dat ondanks alle inspanningen er geen snelle tijdelijke verbinding bij Paddepoelsterbrug komt. Het Rijk houdt vast aan het realiseren van een tijdelijke hoge fiets-voetgangersbrug en zal waar mogelijk het proces versnellen. ❖ Voor de veiligheid van de omleidingsroutes draagt het Rijk €350.000 bij en de regio €150.000. ❖ Voor de Gerrit Krolbrug moet een variantenstudie doorlopen worden vanwege het wijzigen van het bestuurlijk voorkeursalternatief. Op basis van deze variantenstudie stelt de minister van IenW een nieuwe voorkeursvariant Gerrit Krolbrug in 2021 vast en kan realisatie in 2022 starten; ❖ Rijk en regio starten op basis van het plan van aanpak de MIRT-verkenning Paddepoelsterbrug. De uitkomsten van deze MIRT-verkenning worden besproken in het BO MIRT najaar 2021; ❖ Rijk en regio starten op basis van het plan van aanpak een regionaal MIRT-onderzoek Oosterhamrikzone/Busbaanbrug. De uitkomsten van het MIRT-onderzoek worden besproken in het BO MIRT najaar 2021.
22.	<p>Omgevingsagenda Noord-Nederland</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio stellen in gezamenlijkheid de Omgevingsagenda Noord op conform het Plan van aanpak Omgevingsagenda Noord. Daarmee werken Rijk en regio aan fysieke maatschappelijke opgaven waar in de uitvoering de overheden elkaar nodig hebben.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ In 2021 wordt de Omgevingsagenda Noord vastgesteld.
23.	<p>Woondeal Groningen en Verstedelijkingsstrategie</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio werken gezamenlijk een verstedelijkingsstrategie uit voor de regio Groningen-Assen. Daarin vormen we een strategie voor de lange termijn voor de verstedelijkingsopgaven van de regio. ❖ De inhoudelijke scope richt zich op de brede fysieke leefomgeving, met focus daarbinnen op de relaties tussen wonen, werken en bereikbaarheid. ❖ De geografische scope is de regio Groningen-Assen. Gebieden met evidente samenhang (bijvoorbeeld belangrijke werklocaties) worden betrokken, ook als deze buiten de regio Groningen-Assen vallen. ❖ In het SBO 2020 liggen 'voorkeursstrategieën' voor. Hierin worden uitvoeringsafspraken, financiële consequenties, uitwerkingsvraagstukken, de inzet op ruimtelijk beleid en monitorings- en procesafspraken besproken.
24.	<p>MIRT-onderzoek A28 Amersfoort-Hoogeveen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het onderzoek naar de mogelijke oplossingen is nog gaande. De Stuurgroep A28 (IenW en de provincies Gelderland, Overijssel en Drenthe) zal het onderzoek begin 2020 afronden en definitieve afspraken maken over het vervolg. Vooruitlopend daarop maken Rijk en regio de volgende afspraken: <ul style="list-style-type: none"> • een slim en duurzaam mobiliteitssysteem is het uitgangspunt. • voor de korte en middellange termijn (2030) wordt een gericht pakket infra-maatregelen voorbereid op het traject om zo de verkeersveiligheid op de A28 te verbeteren en daarmee de doorstroming op peil te houden. Rijk en regio gaan dit in 2020 verder met elkaar uitwerken en naar gezamenlijke financieringsmogelijkheden voor het pakket zoeken. • Voor een pakket van mogelijke korte en middellange termijn-maatregelen, in de regio's Noord-Veluwe, Zwolle en de Kop van Overijssel/Drenthe, op het gebied van openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement, incident- en verkeersmanagement, fiets, logistiek en ketenmobiliteit wordt in 2020 gezocht naar gezamenlijke financieringsmogelijkheden gekoppeld aan de Werkagenda Slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit. • Rondom Zwolle ligt er een brede mobiliteitsopgave gekoppeld aan de verstedelijkingsopgave en het Daily Urban System, waarvoor een gebiedsgerichte en qua mobiliteit multimodale aanpak nodig is. Daarom spreken Rijk en regio af om in 2020 een gebiedsgericht MIRT Onderzoek te starten naar de bereikbaarheid in wisselwerking met de verstedelijkingsopgave van Zwolle en omgeving. Daarbij wordt voor bereikbaarheid het gehele vervoerssysteem rondom Zwolle bekeken, waaronder de A28 en worden voor de geconstateerde aandachtspunten oplossingsrichtingen in beeld gebracht. De scope en governance van het onderzoek wordt nog nader uitgewerkt door de betrokken partijen, in afstemming met andere lopende onderzoekstrajecten. Rijk (IenW) en regio zijn bereid het MIRT Onderzoek samen te financieren. Het voortouw voor het MIRT Onderzoek ligt bij de provincie Overijssel in overleg met (regio) Zwolle. • Rijk (BZK) en regio werken in wisselwerking met het gebiedsgerichte MIRT Onderzoek een verstedelijkingsstrategie uit voor de regio Zwolle, waarin nader richting wordt gegeven aan de verstedelijkingsopgave, energietransitie en de opgaven rondom klimaatadaptatie. De uitkomsten worden als input gebruikt voor het gebiedsgerichte MIRT Onderzoek. • Het traject A28 Amersfoort-Hoogeveen zal jaarlijks gemonitord worden waarbij rekening wordt gehouden met de toekomstige ontwikkelingen als onderdeel van een adaptieve aanpak.
25.	<p>Decentralisatie vervoerconcessie Waddenveren</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en provincie Fryslân delen een positieve grondhouding ten aanzien van decentralisatie van de Vervoerconcessie Waddenveren Oost (naar Ameland en Schiermonnikoog) en West (naar Vlieland en Terschelling) en hebben hiervoor een gezamenlijk plan van aanpak opgesteld. ❖ Rijk en provincie zijn voornemens om in deze coalitieperiode (2019-2023) te komen tot besluitvorming over decentralisatie, het moment van decentralisatie en de voorwaarden waaronder decentralisatie plaatsvindt.

26.	<p>Spoorprogramma Noord-Nederland</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk heeft, naar aanleiding van de motie Koopmans, middelen beschikbaar gesteld voor aanpassingen aan het spoor naar het Noorden. ❖ Van deze middelen is, bovenop het Regiospecifiek pakket Zuiderzeelijn, het programma sporendriehoek Noord-Nederland opgezet. ❖ ProRail heeft gemeld dat om het programma volledig af te kunnen ronden een extra bijdrage nodig is, onder andere veroorzaakt door een hogere raming dan het beschikbaar budget voor het project Spoorboog Hoogeveen. ❖ Dit project bij Hoogeveen draagt bij aan een versnelling op het traject Groningen - Zwolle en verbetert daardoor de aansluitingen op de nevenlijnen in de spoorknopen Groningen en Zwolle. ❖ Om de verbinding tussen Randstad en Noord-Nederland te verbeteren en het programma sporendriehoek Noord-Nederland in zijn huidige scope geheel te kunnen afronden, stelt het Rijk eenmalig een extra bijdrage van €7,9 miljoen incl. BTW beschikbaar voor het programma Noord-Nederland. ❖ Deze extra bijdrage stelt ProRail in staat over te gaan tot realisatie van de spoorboog Hoogeveen en de tractiemaatregelen op het spoortraject Zwolle-Meppel. IenW zal ProRail hiertoe opdracht verlenen.
27.	<p>Spoorbrug Van Harinxmakanaal</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De kostenbatenanalyse op basis van kengetallen laat zien dat bij een bredere integrale blik op het gebied er potentieel maatschappelijke waarde is te creëren met een aquaduct, meer dan voor een hoge brug. ❖ Komend jaar loopt een aantal trajecten die van invloed zijn op de uiteindelijke keuze voor de Van Harinxmakanaal (HRMK)-spoorbrug. Dit betreft de gebiedsontwikkeling door de gemeente Leeuwarden, de vaarwegambities van de provincie Fryslân, de knooppuntontwikkeling van mobiliteitshub Werpsterhoeke door de regio, het gesprek tussen Rijk en regio over mogelijke decentralisatie van het spoor en de gezamenlijke nadere uitwerking van het Toekomstbeeld OV. ❖ Rijk en regio spannen zich gezamenlijk in dat deze trajecten komend jaar tot de benodigde inzichten leiden ten aanzien van de toekomst van de brug. ❖ De regio werkt parallel een bekostigingsstrategie uit met daarin een concreet en onderbouwd voorstel voor de hoogte van de financiële bijdragen mogelijke baathebbers. ❖ In het BO MIRT 2020 zullen de uitkomsten van bovenstaande onderzoeken besproken worden, gericht op het vaststellen van de voorkeursvariant voor de te vernieuwen HRMK spoorbrug en overeenstemming over de bekostiging daarvan.
28.	<p>4^e trein per uur Sneek – Leeuwarden in de spits</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk en provincie Fryslân dragen elk 50% bij in de investeringskosten van de afkoopsom van de kosten van beheer en onderhoud (B&O) van de maatregelen ten behoeve van de kwartierdienst in de spits op Sneek-Leeuwarden. ❖ Het Rijk zal haar bijdrage in de investeringskosten van €650.000,- excl. BTW in 2020 aan de provincie Fryslân uitkeren onder aftrek van de 50% bijdrage van de provincie Fryslân in de afkoopsom van de kosten van beheer en onderhoud. Dit laatst betreft een bedrag van €74.550,-, tenzij uit nieuwe gegevens van ProRail blijkt de kosten van B&O alsnog lager uitvallen. ❖ Verder wordt afgesproken dat, indien de maatregelen bij Leeuwarden West, die momenteel nog worden uitgewerkt door ProRail, leiden tot een vermindering van de kosten van B&O aldaar, deze vermindering alsnog zal worden betrokken bij de toepassing van de bovenvermelde afkoopsom, op grond van de onderlinge samenhang van beide maatregelen. Hetzelfde geldt voor de lopende check door ProRail op de herberekening van de kosten van B&O door Arriva. ❖ Indien de realisatie van de maatregelen onverhoopt tot hogere kosten dan €1,3 miljoen leidt, treden Rijk en regio met elkaar in overleg om te bezien hoe zij daar een oplossing voor kunnen vinden op basis van de wederkerigheid in de gemaakte afspraak tot cofinanciering.
29.	<p>Verduurzaming regionaal spoor</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en Regio werken gezamenlijk de ontwikkelagenda verduurzaming regionaal treinvervoer Noord-Nederland uit. De kennis die zij daarbij opdoen zullen zij delen met andere regio's en het Platform Duurzaam OV en Spoor. Overige kennis over dit

	<p>onderwerp uit binnen- en buitenland zal daarnaast worden betrokken bij de verdere uitwerking van de ontwikkelagenda.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Op basis van de ontwikkelagenda kijken Rijk en regio naar mogelijkheden voor het opheffen van (juridische en financiële) belemmeringen voor de realisatie van de (pilots met) batterij- en/of waterstofrein.
30.	<p>Decentralisatie regionale sprinterdiensten</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio zetten de gesprekken over de mogelijkheden en voorwaarden voor een eventuele decentralisatie van de sprinterdiensten Zwolle – Leeuwarden en Zwolle – Groningen voort. ❖ Onderwerp van deze gesprekken is o.a., de mogelijkheden tot verbetering van huidige treinproduct voor de reiziger (bediening en frequenties), de financiën (investeringen en exploitatie) en het moment van mogelijke decentralisatie.
31.	<p>Vaarweg IJsselmeer - Meppel</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De MIRT-verkenning Vaarweg IJsselmeer-Meppel is in de verkenningfase in 2012 door bezuinigingen van het Lenteakkoord getemporeerd tot na 2020. ❖ De planuitwerking is inmiddels opgepakt en er wordt gewerkt aan actualisatie van het voorkeursalternatief. De realisatie van het project is conform MIRT-opgave voorzien in 2023.
32.	<p>PAGW: Lauwersmeer - Vierhuizergat</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio spreken de intentie uit om de planuitwerking van het HWBP-project "Dijkversterking Lauwersmeer - Vierhuizergat" te combineren met PAGW maatregelen gericht op het verzachten van de randen van het Wad ten behoeve van het versterken van de natuurlijke dynamiek en de ontwikkeling van gradiënten land-water en zout-zoet.
33.	<p>PAGW: Koehool – Lauwersmeer</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk spreekt de intentie uit om bij de verkenning van het HWBP-project "Dijkversterking Koehool-Lauwersmeer" combinatiemogelijkheden met de PAGW maatregelen gericht op het verzachten van de randen van het Wad ten behoeve van het versterken van de natuurlijke dynamiek en de ontwikkeling van gradiënten land-water en zout-zoet in beeld te brengen. ❖ Hierbij wordt ook onderzocht of er combinatiemogelijkheden zijn met de watersysteemmaatregelen uit het project Holwerd aan Zee.
34.	<p>Meerjarig Adaptief Programma Eems-Dollard 2050</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Als vervolg op het in 2015 afgeronde MIRT-onderzoek Economie en ecologie Eems-Dollard in balans zijn Rijk en regio in 2016 gezamenlijk gestart met het Meerjarig Adaptief Programma Eems-Dollard 2050. ❖ De resultaten van de pilotprojecten in uitvoering worden zichtbaar en gemonitord. Het komend jaar staat in het teken van een nieuw op te stellen programmaplan 2021-2026 en richt zich op de opschaling van de pilotprojecten. ❖ Rijk en regio spreken af dat IenW totaal €300.000,- incl. BTW bijdraagt aan de kosten voor het programmamanagement voor de jaren 2019-2020-2021.
35.	<p>11^e Voortgangsrapportage Regiospecifiek pakket-Zuiderzeelijn</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De elfde voortgangsrapportage Regiospecifiek pakket-Zuiderzeelijn (RSP-ZZL) wordt vastgesteld en als bijlage toegevoegd bij de aanbieding van de uitkomsten van de najaarsoverleggen MIRT aan de Tweede Kamer. ❖ Het convenant RSP-ZZL heeft een looptijd van 2008 t/m 2020. In 2020 wordt de twaalfde en tevens laatste Voortgangsrapportage van het RSP-ZZL opgesteld.

Bestuurlijk Overleg MIRT Zuid-Nederland

1.	Minder Hinder <ul style="list-style-type: none">❖ De nationale afspraken voor Minder Hinder hebben Rijkswaterstaat, ProRail, de beide provincies en Brabantstad conform afspraak in het BO MIRT 2018 uitgewerkt in de aanpak Slimme Bereikbaarheid Zuid NL.❖ Basis voor deze aanpak is een inventarisatie van 260 infrastructurele projecten met veel hinder (aanleg, onderhoud en Vervanging en Renovatie) van Rijkswaterstaat, beide provincies, Brabantstad, ProRail, Noordrijn-Westfalen en Vlaanderen.❖ Een verkeerskundige analyse leert dat met name in West-Brabant (corridor Breda-Utrecht), de driehoek Breda-Tilburg-'s-Hertogenbosch, de ruime regio Eindhoven en Midden- en Zuid-Limburg de verkeershinder een (boven)regionale in plaats van projectspecifieke aanpak vergt.❖ Rijk en landsdeel Zuid onderschrijven de noodzaak om in Zuid-Nederland een projectoverstijgende en (inter)nationaal afgestemde hinderaanpak te organiseren conform het plan van aanpak Slimme Bereikbaarheid Zuid NL.❖ Slimme Bereikbaarheid Zuid NL voorziet in het gecoördineerd samenwerken tussen projecten en programma's en op de schaal van Nederland, Zuid-Nederland en aangrenzend buitenland en tussen de regio's binnen Zuid-Nederland. Hierbij worden infrastructurele werken van alle relevante beheerders enerzijds verder vooruit en multimodaal afgestemd en worden zij anderzijds gebruikt als aanjager om structurele gedragsverandering gebiedsgericht en gecoördineerd in te zetten.❖ Rijk stelt voor het jaar 2020 € 300.000 beschikbaar. Noord-Brabant stelt € 200.000 en Limburg stelt € 100.000 beschikbaar. Partijen nemen deze afspraak op de Uitvoeringsagenda Smart Mobility 2020-2023. In de loop van 2020 zullen meerjarige afspraken worden gemaakt.❖ Rijk en landsdeel Zuid zien de hinder die de veelheid aan spoor- en wegwerkzaamheden in Zuid-Nederland gaat veroorzaken, ook als kans om tot structurele gedragsverandering van reizigers en logistiek te komen. Daartoe starten zij een regionale uitwerking van een geïntegreerde gedragsveranderingsaanpak in Zuidoost Brabant. De aanpak is opschaalbaar voor andere regio's in Nederland en bouwt voort op opgedane lessen zoals in Maastricht, Rotterdam, Utrecht en Groningen.❖ Rijk en landsdeel Zuid bundelen hiervoor bestaande middelen, te weten een deel van de Minder Hinder en Korte Termijn Aanpak budgetten van Deelopgaven SmartwayZ.NL (A67, InnovA58, N279, Randweg A2/A50 en A2 Weert – Eindhoven). En besluiten in maart 2020 over de concrete aanpak in de Uitvoeringsagenda Smart Mobility Zuid-Nederland 2020-2023.
2.	Slimme en duurzame mobiliteit Krachtenbundeling Smart Mobility Digitalisering publieke mobiliteitsdata: <ul style="list-style-type: none">❖ Rijk en regio geven gezamenlijk de noodzakelijke bestuurlijke aandacht, sturing en prioriteit aan data als nieuwe modaliteit.❖ Regio Brabant en Rijk delen de ambitie t.a.v. de ontwikkeling van een Mobiliteitsdataplatform en –organisatie in Brabant. De regio Brabant committeert zich aan de inzet van eigen personele middelen voor de implementatie, de totstandkoming van de benodigde instrumenten, kennisopbouw en standaardisatie van een Regionaal Data Team en Platform i.o. in 2020. Het Rijk investeert totaal voor 2020 € 1,5 miljoen vanuit haar landelijke verantwoordelijkheid. Medio 2020 bespreken regio en Rijk de voortgang en de eventuele extra inspanningen richting 2023.❖ Limburg en het Rijk stellen beiden middelen beschikbaar in 2020 voor de ontwikkeling richting een Mobiliteitsdataplatform en –organisatie. Daarbij zoekt Limburg aansluiting bij de Brabantse organisatie en voorzieningen. Limburg investeert € 500.000. Het Rijk investeert € 125.000 in de verdere opstart en ontwikkeling van het plan. Medio 2020 bespreken Rijk en regio Limburg de voortgang en de eventuele extra inspanningen en middelen richting 2023. Tweede landelijke tranche slimme verkeerslichten/iVRI's:

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Landsdeel Zuid en Rijk stellen de uitgangspunten voor de 2e landelijke tranche iVRI's vast. Deze uitgangspunten bevorderen landelijke standaardisatie, uitwisselbaarheid, kostenefficiënte inkoop en exploitatie en uniforme diensten aan (professionele) gebruikers in heel Nederland. ❖ Vanuit haar landelijke verantwoordelijkheid reserveert het Rijk voor de realisatie van de 2e landelijke tranche iVRI's € 10 miljoen voor alle landsdelen/regio's tezamen. ❖ De regionale overheden in landsdeel Zuid hebben de ambitie om richting 2023 nieuwe iVRI's te realiseren. Het Rijk draagt vanuit haar landelijke verantwoordelijkheid bij aan het realiseren van deze ambitie. Rijk en landsdeel Zuid maken daartoe nadere afspraken over proces, inhoud, voorwaarden en financiële verdeling. <p>Voortgang iDiensten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Landsdeel Zuid en Rijk 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 landsdeel Zuid spreken af de voortgang periodiek ambtelijk en bestuurlijk te bespreken. <p>Connected Transport Corridors:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Landsdeel Zuid en Rijk bevestigen het besluit tot implementatie van de Connected Transport Corridor (CTC) Zuid-Nederland. ❖ SmartwayZ.NL heeft reeds € 3 miljoen vrijgemaakt en goedgekeurd om haar plannen middels de CTC Zuid-Nederland te realiseren. ❖ 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>Landelijk Krachtenbundeling in Smart Mobility en Human Capital Agenda:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en landsdeel Zuid 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 landsdeel Zuid 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 landsdeel Zuid 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 vervolgacties in 2020 gericht op opleidingen, werkgeverschap en arbeidsmarkt.
<p>3.</p>	<p>Slimme en duurzame mobiliteit Klimaatakkoord</p> <p>Zero emissie zones stadslogistiek:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De regio Brabant werkt toe naar het instellen van een nul-emissie zone voor stadslogistiek in 2025 in 5 – 12 gemeenten in Brabant en ondersteunt de gemeenten met deze ambitie, te beginnen met het vaststellen van de omvang van de nul-emissie zone in 2020. Afstemming en samenwerking binnen de regio Brabant is daarbij van belang. Regio Brabant wijst hiertoe een bestuurlijke en ambtelijke trekker aan. ❖ De regio Limburg streeft in samenwerking met de Limburgse gemeenten Maastricht, Heerlen (eventueel uitrollend over Parkstad) en Venlo naar het instellen van een nul-emissie zone voor stadlogistiek. Beoogd wordt dit uit te breiden op basis van deze samenwerkingen. ❖ Rijk en regio werken samen aan de doorvertaling van de Uitvoeringsagenda, waartoe zowel Brabant als Limburg een Uitvoeringsagenda 2020-2025 opstellen met bijbehorend stappenplan.

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.

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.
- ❖ Hiervoor wordt door Rijk en regio afgesproken in Brabant € 150.000 euro beschikbaar te stellen in 2020 op basis van 50-50 cofinanciering en in Zuid-Limburg 100.000 op basis van 50-50 cofinanciering om de procesaanpak richting werkgevers te versterken.

Werkgeversbenadering:

- ❖ Rijk en landsdeel Zuid spreken af met de werkgeversbenadering bij te dragen aan de verduurzaming van werkgerelateerde mobiliteit, als onderdeel van het Klimaatakkoord.
- ❖ Rijk en regio Brabant spreken af de kosten voor procesinzet van het Brabants Mobiliteitsnetwerk voor de periode 2020 t/m 2022 van € 3.448.836 op basis van 50-50 te financieren, onder voorwaarde dat de Regio medio maart 2020 positief besluit hierover in de Uitvoeringsagenda Smart Mobility 2020-2023.
- ❖ Rijk reserveert € 300.000 voor de procesinzet richting werkgevers in Limburg. Rijk en regio spreken af deze reservering voor 2020 in te zetten voor Zuid-Limburg Bereikbaar en regio reserveert in dit kader ook €300.000. Voorwaarde voor investering zijn verdere afspraken over de inzet van aanbieders van diensten en producten.
- ❖ Limburg breidt de samenwerking met werkgevers in midden- en noord Limburg verder uit. Hierover worden op het BO MIRT 2020 nadere afspraken gemaakt. De werkgeversbenadering draagt integraal bij aan o.a. het benutten van snelfietsroutes, smart mobility en Minder Hinder (aanpak slimme bereikbaarheid Zuid-Nederland).

Vergroenen eigen wagenpark:

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

Duurzame infrastructuur:

- ❖ Rijk en regio Brabant stellen een actieplan 'Versnelling Duurzame Infrastructuur' op om uiterlijk in 2030 klimaatneutraal en circulair te werken in de GWW-sector. Het actieplan wordt geagendeerd tijdens het BO MIRT 2020.

Autodelen:

- ❖ Provincie Noord-Brabant, vijf Brabantse steden en het Rijk werken samen aan de ambities zoals verwoord in de Green Deal Autodelen II, inclusief de uitvoering van de aanbevelingen zoals verwoord in De Rode Loper. De provincie zet voor de korte termijn in Brabant in op tenminste een verdubbeling van het aantal deelauto's ten opzichte van medio 2019.
- ❖ De provincie Noord-Brabant en het Rijk spreken af bestaand en mogelijk nieuw instrumentarium voor initiatiefnemers die deelauto-concepten willen ontwikkelen te verkennen en de mogelijkheid voor het opzetten van een revolverend fonds te onderzoeken. Er wordt aangesloten op bestaande initiatieven, zoals Mobility as a Service.
- ❖ Limburg heeft eerste stappen met autodelen gezet in Venlo en Zuid-Limburg en sluit aan bij de verdere ontwikkeling in het landsdeel.
- ❖ Beide regio's vragen relevante partijen om aan te haken bij de Greendeal Autodelen II.

Nationale Agenda Laadinfrastructuur:

- ❖ Rijk en regio's zetten samen een landelijk dekkend systeem op van regionale samenwerkingsverbanden om gemeenten te ondersteunen bij de plaatsing van laadinfrastructuur en de afspraken uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur uit te kunnen voeren. Rijk en regio streven ernaar om voor het einde van 2019 de samenwerking in bestuursovereenkomsten vast te leggen.
- ❖ Regio Zuid (Brabant en Limburg) stemt hierin zodanig af, dat er binnen deze regio één bestuurlijk aanspreekpunt is.
- ❖ 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

	<p>en regio. Over de verdeling en de wijze van inzet van de Rijks- en regiobijdrage worden nadere afspraken gemaakt in de Bestuursovereenkomsten.</p>
4.	<p>Slimme en duurzame mobiliteit Fiets</p> <p>Fietsparkeren:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio Noord-Brabant spreken de bereidheid uit tot gezamenlijke bekostiging van de verdere voorbereiding, bouw en onderhoud van een kelderstalling bij station Eindhoven (Zuidzijde) binnen de voorwaarden van het Programma Fietsparkeren, met dien verstande dat nog nader naar de scope wordt gekeken. ❖ De bij het BO MIRT 2018 gemaakte afspraak over extra fietsenstallingcapaciteit bij station Roermond komt te vervallen. <p>Fietsroutes:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Door een extra bijdrage van €3 miljoen vanuit het programma A2 Deil-Vught is er voldoende budget voor de Snelle Fietsroute Zaltbommel - 's-Hertogenbosch; de realisatie zal in 2020 van start gaan. ❖ Rijk en regio Brabant spreken af de kansrijkheid en haalbaarheid van de route Oosterhout-Dongen-Tilburg langs het Wilhelminakanaal als meekoppelkans te verkennen en de resultaten te agenderen op het BO MIRT 2020.
5.	<p>Slimme en duurzame mobiliteit Verkeersveiligheid</p> <p>MONO Zakelijk en werkgeversaanpak:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio Brabant 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. Limburg werkt in dit kader verkeersveiligheidsmaatregelen voor werkgevers uit. <p>Veilig fietsen naar school:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De gemeenten 's-Hertogenbosch, Eindhoven, Tilburg en Maastricht 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. <p>N-wegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Veiligheid N-wegen: Regio en Rijk bevestigen de afspraak om de verkeersveiligheid van provinciale N-wegen te verbeteren. Het Rijk heeft hiervoor maximaal €1.965.966 aan Noord-Brabant en maximaal €1.534.098 aan Limburg ter beschikking gesteld en is voornemens om in december een besluit te nemen over toekenning aan de ingediende voorstellen.
6.	<p>Slimme en duurzame mobiliteit Overige afspraken</p> <p>Werkagenda Slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit Limburg:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Regio Zuid-Limburg heeft een Werkagenda Slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit 2020-2022 opgesteld. De regio investeert hierin €12,3 miljoen tot en met 2022. Het Rijk heeft de mogelijkheid om te investeren in het jaarprogramma voor 2020. Daarvoor wordt de resterende cofinanciering van het Rijk uit Beter Benutten van €1,1 miljoen inclusief BTW door Zuid-Limburg ingezet. Dat bedrag is inclusief de gemaakte afspraken over werkgeversaanpak, fietsstimulering, logistiek en onderwijs. Het Rijk is daarnaast bereid om met Limburg de komende jaren verder invulling te geven aan afspraken op het gebied van smart mobility, o.a. op het gebied van digitalisering en iVRI's. ❖ Limburg start in 2020 een Werkagenda slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit op voor Midden en Noord Limburg. De Werkagenda voor Zuid-Limburg wordt hierbij als voorbeeld gebruikt. Rijk reserveert hiervoor €500.000 inclusief btw op basis van 50-50 cofinanciering, waarvan €100.000 inclusief btw voor het uitwerken van een plan van

	<p>aanpak in het eerste kwartaal van 2020 en €400.000 inclusief btw voor uitgewerkte maatregelen die bijdragen aan slimme, duurzame en veilige mobiliteit.</p> <p>Onderwijsaanpak:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en Landsdeel Zuid spreken af om onder coördinatie van Limburg uiterlijk in het voorjaar van 2020 een gezamenlijk onderzoek uit te voeren voor een aanpak gericht op onderwijsinstellingen in campusgebieden met mobiliteitsproblemen in de hyperspits. Brabant en Limburg werken met de werkgeversbenadering in diverse communities intensief samen met grote onderwijsinstellingen en OV bedrijven en zien concrete kansen voor een effectieve onderwijsaanpak in de gebieden Paleiskwartier 's-Hertogenbosch, Stappegooier Tilburg, Eindhoven Centrum Noordoost, Claudius Prinsenlaan Breda, Randwyck Maastricht, Brightlands Chemelot campussen in Sittard-Geleen, Maastricht, Heerlen en Venlo en het onderwijscluster in Heerlen. Op basis van het onderzoek wordt voor de campusgebieden met urgentie en draagvlak per gebied een plan van aanpak opgesteld voor het vervolg. Rijk en Landsdeel Zuid spreken af de kosten voor het onderzoek van € 60.000 op basis van 50/50 te financieren. <p>Logistiek:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio Limburg spreken in het kader van de werkagenda Slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit Zuid-Limburg af een plan op te stellen voor de uitvoering van een integrale regionale logistieke aanpak gericht op bereikbaarheid en duurzaamheid. Het opstellen van een regionale vertaling van de uitvoeringsagenda zero-emissie zones voor stadslogistiek is hier onderdeel van. Hiertoe zal uiterlijk eind eerste kwartaal 2020 een concrete opdracht worden opgesteld. Voor het uitvoeren van benodigde acties reserveren het Rijk en regio in totaal € 200.000 op basis van 50-50 cofinanciering. <p>Monitoring:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en landsdeel Zuid maken in de 1e helft van 2020 nadere afspraken over een eenduidige monitoring en evaluatie van Slimme en Duurzame Mobiliteit, waarbij tenminste afspraken worden gemaakt over indicatoren, taakverdeling, databronnen en data uitwisseling t.b.v. de jaarlijks op te stellen KEV, Voortgangsmonitor en andere verplichtingen voortkomend uit het Klimaatakkoord. <p>btw:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Alle bedragen bij de afspraken over Minder Hinder en slimme, duurzame en veilige mobiliteit zijn inclusief btw, tenzij anders aangegeven.
7.	<p>Tranche 1 Eindhoven XL</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio nemen kennis van de voortgang die is geboekt op de verschillende uitwerkingsopgaven die op het BO MIRT 2018 zijn afgesproken. ❖ Rijk en regio concluderen dat de alternatieve bekostiging van HOV3 voor de realisatie niet haalbaar is. De bevindingen en mogelijkheden voor alternatieve bekostiging worden meegenomen in het onderzoek naar Verstedelijking & Bereikbaarheid in de Brainportregio. ❖ Rijk en regio concluderen dat realisatie van de drie projecten voor Eindhoven Internationale Knoop XL niet mogelijk is voor de maximaal beschikbare € 58 miljoen exclusief btw. ❖ Rijk en regio hechten aan een toekomstvast pakket; de fietsenkelder met een toereikend aantal fietsparkeerplaatsen (door ProRail berekend op 5.400), de realisatie van een toekomstbestendige directe treinverbinding Eindhoven-Düsseldorf per 2025 en een robuuste en snelle OV-verbinding Eindhoven CS, Brainport Industries Campus en Eindhoven Airport (HOV-3). ❖ Rijk en regio komen overeen de 50%-50% verdeling over het totaalpakket los te laten. ❖ Het Rijk draagt de eerder overeengekomen bijdrage van €29 miljoen exclusief btw voor het totaalpakket bij (€35,1 miljoen inclusief btw). ❖ Het Rijk stelt conform de kaders van het programma fiets 40% van de geraamde € 30 miljoen exclusief btw beschikbaar voor de fietsenkelder: dat wil zeggen maximaal € 12 miljoen exclusief btw. De IenW bijdrage aan HOV-3 is: €10,3 miljoen exclusief btw. Voor de fietsenkelder en HOV-3 is de regio risicodragend voor de kosten. ❖ De regio stelt €12 miljoen exclusief btw extra beschikbaar voor de realisatie van de fietsenkelder en HOV-3 binnen tranche I en komt tot een totaalbijdrage van € 41 miljoen exclusief btw.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ De verdere uitwerking en aanbesteding van HOV3 zijn eind 2020 gereed. Start realisatie werkzaamheden worden voorzien in het eerste kwartaal van 2021. ❖ De fietsenkelder wordt uitgewerkt als een toekomstvast oplossing inclusief besparingsopties met een taakstellende conceptring van €30 miljoen exclusief btw. De gemeente Eindhoven heeft hierbij de regie omdat zij drager zijn van eventuele meerkosten boven de €30 miljoen. ❖ Conform de geldende kaders (inclusief financiële verdeling) wordt het huidige ontwerp van de fietsenkelder inclusief conceptring nader uitgewerkt. Bij nadere besluitvorming in de Stuurgroep Fietsparkeren bij Stations wordt, binnen dezelfde geldende kaders, getoetst aan de ontwerpvoorschriften van ProRail voor de fietsenstallingen en de voorwaarden voor cofinanciering. ❖ Het Rijk heeft – conform afspraak in het BO MIRT 2018 – ProRail de opdracht gegeven voor de planuitwerking van maatregelen voor het mogelijk maken van de directe treinverbinding Eindhoven-Düsseldorf per 2025. Daarbij wordt ingezet op robuuste en toekomstbestendige maatregelen voor de spoorcapaciteit rondom Eindhoven. Tijdens de stuurgroep Eindhoven-Düsseldorf die januari 2020 plaatsvindt zullen de resultaten van het onderzoek van ProRail hiertoe worden besproken. Het Rijk is voor de kosten risicodragend conform de afspraken BO MIRT 2018.
8.	<p>SmartwayZ.NL: Onderzoek Verstedelijking & Bereikbaarheid Brainportregio</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio spreken af om gezamenlijk een gebiedsgericht en integraal MIRT-onderzoek te starten voor de Brainport regio. Het onderzoek moet leiden tot een gedeelde perceptie tussen Rijk en regio over de urgentie, aard, omvang, onderbouwing en aanpak van de samenhangende opgaven op het gebied van verstedelijking en bereikbaarheid. ❖ Op basis van dit beeld worden strategische hoofdkeuzes gemaakt. Het streven is om tijdens het BO MIRT van 2020 beslissingen te nemen over een adaptief ontwikkelpad inclusief maatregelenpakket. ❖ Het onderzoek heeft de volgende contouren: <ul style="list-style-type: none"> ○ focus op samenhang verstedelijking en mobiliteit; ○ aandacht voor alle modaliteiten in hun onderlinge samenhang; ○ aandacht voor nieuwe vormen van (duurzame) mobiliteit, slimme oplossingen en innovaties; ○ het geografisch gebied Zuidoost-Brabant; ○ actieve rol bedrijfsleven vanwege bijdrage aan vestigingsklimaat, economische ontwikkeling en werkgeversaanpak; ○ onderzoek naar vormen van alternatieve bekostiging; ○ focus op tijdshorizon 2030-2040. ❖ Rijk, Provincie Noord-Brabant en de gemeente Eindhoven zijn gezamenlijk opdrachtgever voor dit MIRT-onderzoek. Ook zal er afstemming plaats vinden met andere gemeenten, het bedrijfsleven, aanbieders van mobiliteitsdiensten en kennisinstellingen binnen de Brainport regio. Kosten van het onderzoek bedragen € 600.000. Er wordt hierbij een verdeelsleutel 1/3^e Rijk, 1/3^e Provincie en 1/3^e gemeente Eindhoven gehanteerd. Voorbereiding van besluitvorming verloopt via de Programmaraad SmartwayZ.NL, waar ook BZK aan zal deelnemen.
9.	<p>SmartwayZ.NL: A67 Leenderheide – Zaarderheiken</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk verwacht in de Programmaraad SmartwayZ.NL van december de definitieve Structuurvisie A67 voor te kunnen leggen. Na de bespreking in de Programmaraad zal de Minister van IenW de Structuurvisie definitief vaststellen en aan de Tweede Kamer toezenden.
10.	<p>SmartwayZ.NL: De Run</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio nemen kennis van de voortgang van het maatregelenpakket De Run, wat inhoudt dat: <ul style="list-style-type: none"> ○ De Raad van State akkoord heeft gegeven op de beoordeling van stikstof buiten de PAS om in het bestemmingsplan voor de aansluiting van Kemperbaan west op de A67. ○ Er een directe busverbinding is gerealiseerd van Eindhoven CS naar De Run ○ Er één parkeervergunning is verleend, en tegen het einde van het jaar er 3 tijdelijke vergunningen verwacht worden voor het op afstand parkeren voor De Run. Dit in afwachting van de realisatie van robuuste permanente Smart Hubs.

	<p>De Smart Hubs maken onderdeel uit van de deelopgave Randweg A2 én de Brainport Nationale Actieagenda.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Zeven andere grote organisaties zich hebben aangesloten bij de publiek-private aanpak van de bereikbaarheid in de Brainport regio. Hiervoor is op 21 oktober jongstleden een intentieverklaring collectief vervoer 2.0 Brainport getekend.
11.	<p>SmartwayZ.NL: Korte termijn mobiliteitsmaatregelen A2 Randweg</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio starten met fase 1 van de korte termijnmaatregelen voor de A2 Randweg Eindhoven. Hiervoor wordt €5 miljoen beschikbaar gesteld in de jaren 2020 en 2021, met de intentie om fase 2 van het korte termijn pakket na nieuwe besluitvorming einde 2021 uit te voeren in 2022-2025, mede op basis van het onderzoek naar Verstedelijk en Bereikbaarheid in de Brainportregio. ❖ De totaal benodigde €5 miljoen voor fase 1 wordt bijeengebracht door het Rijk (€2 miljoen), de Provincie Noord-Brabant (€2 miljoen) en regiogemeenten (€1 miljoen). De bijdragen van Rijk en Provincie worden bekostigd uit het nog beschikbare budget binnen het programma SmartwayZ.NL.
12.	<p>A67-A73 Knooppunt Zaarderheiken</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio stemmen in met het wijzigen van de Bestuursovereenkomst. ❖ Rijk en Provincie Limburg komen overeen dat de overschrijding op het projectbudget gelijkelijk (50%-50%) wordt gedeeld. De nieuwe planning voor het ontwerp-tracébesluit is het eerste kwartaal van 2020, het tracébesluit in het vierde kwartaal van 2020. De planning voor de realisatie en openstelling blijven ongewijzigd.
13.	<p>Programma A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio nemen kennis van de stand van zaken van het MIRT-programma A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught. ❖ De 1e fase van de MIRT-Verkenning is in oktober 2019 afgerond. Vier alternatieven zijn kansrijk en gaan door naar de 2e fase. In die 2e fase worden deze alternatieven nader onderzocht en worden de effecten op aspecten als doorstroming, verkeersveiligheid en milieu in beeld gebracht, zodat eind 2020 het voorkeursalternatief kan worden vastgesteld. ❖ De uitwerking van het pakket quick wins voor de korte termijn en de onderzoeken naar oplossingsrichtingen voor de korte en middellange termijn verloopt volgens planning. Voorbeelden hiervan zijn: <ul style="list-style-type: none"> • Door een extra bijdrage van €3 miljoen vanuit het programma A2 is er voldoende budget voor de Snelle Fietsroute Zaltbommel - 's-Hertogenbosch; de realisatie zal in 2020 van start gaan. • Diverse kleinschalige benuttingsmaatregelen op de A2 en de aansluitingen op de A2, zoals optimaliseren van aansluiting Vught, realiseren van toeritdoseringen en plaatsen van incidentcamera's. • Het OV-knooppunt station 's-Hertogenbosch wordt uiterlijk in 2023 versterkt met onder meer een extra fietsenstalling en uitgifte OV-fietsen aan de westzijde. • Nog in 2019 wordt gestart met een P+R-voorziening bij station Zaltbommel en uitbreiding van de fietsvoorzieningen bij het centrale busstation Waalwijk, vooruitlopend op de realisering in 2020 van diverse quick win maatregelen bij andere regionale OV-knooppunten. • Met ingang van de nieuwe dienstregeling (half december 2019) start een nieuwe spitslijn tussen de woonwijk Maaspoort in 's-Hertogenbosch-noord naar 's-Hertogenbosch CS om daarmee de A2 te ontlasten. • Er zijn diverse communities van werkgevers actief (in Veghel, Waalwijk, Zaltbommel en meerdere in 's-Hertogenbosch) of in voorbereiding (in Uden en Geldermalsen). Gewerkt wordt aan concrete mobiliteitsmaatregelen rondom economische toplocaties met als resultaat een betere, duurzamere bereikbaarheid. Vanuit de werkgevers is veel vraag naar mogelijkheden op het vlak van (elektrische) fietsen, combinatie trein – fiets en carpool/P+R terreinen. Om die reden is onder meer een probeerpool voor e-bikes gestart. Vanuit de werkgeversbenadering Brabant Mobiliteitsnetwerk (BMN) wordt nadrukkelijk de afstemming gezocht met de quick wins OV-knooppunten, P+R/hubs en last mile oplossingen, de snelle fietsroute, de knoop 's-Hertogenbosch en de

	<p>reizigersbenadering voor het slim benutten van de kennis en behoeften van werkgevers/werknemers.</p> <ul style="list-style-type: none"> De aanbesteding voor een MaaS (Mobility as a Service) is momenteel in uitvoering.
14.	<p>MIRT-onderzoek A50 Nijmegen-Eindhoven</p> <ul style="list-style-type: none"> Rijk en Regio stellen het uitgevoerde MIRT-onderzoek A50 Paalgraven-Bankhoef-Ewijk vast. Rijk en regio committeren zich aan het starten van de verkenning en het uitwerken van een mobiliteitspakket met strategische agenda. Rijk en regio spreken af dat de gebiedsgerichte aanpak mobiliteit en de strategische agenda uitgewerkt wordt met maatregelen uitgaande van een investering van €26 miljoen. Rijk en regio reserveren 100% van dit bedrag. Deze uitwerking wordt in 2020 ter besluitvorming voorgelegd aan het BO MIRT en in samenhang met de uitwerking toekomstbeeld OV gezien. Rijk en regio spreken af dat de verkenning wordt gestart en dat zij hiervoor 75% van het benodigde bedrag reserveren. Dit betekent, dat rijk en regio besluiten tot een reservering van maximaal €69 miljoen voor het Rijk en maximaal €34 miljoen voor de regio; €17 miljoen per provincie.
15.	<p>N65 Vught – Haren</p> <ul style="list-style-type: none"> Rijk en Provincie Noord-Brabant zijn overeen gekomen dat de Provincie de uitvoering van het project N65 Vught-Haaren overneemt van RWS. De Provincie ontvangt hier eenmalig €24,315 miljoen (inclusief btw) van het Rijk voor, bestaande uit de volgende componenten: <ul style="list-style-type: none"> Risicoreservering (volgens afspraak uit het BO MIRT najaar 2018): €3,3 miljoen; Bijdrage aan het IPM-team: €7,986 miljoen; Maatregelen bermbeveiliging: €4 miljoen; Meerjarenprogramma Geluid: €9,029 miljoen. Met de Rijksbijdrage aan het VKA+ van €73,121 miljoen is de totale Rijksbijdrage aan het project hiermee gemaximeerd op €97,436 miljoen (inclusief btw). De Provincie draagt ook haar afgesproken risicoreservering (BO MIRT najaar 2018) van €3,3 miljoen extra bij, waardoor de regio in totaal €76.939 miljoen bijdraagt aan het project. Eventuele mee- en tegenvallers zijn voor de provincie Brabant. Een uitzondering hierop zijn nieuwe kosten veroorzaakt door exogene factoren die niet door de provincie in het kader van het project kunnen worden beheerst, of die voortkomen uit wijziging van nationale wet- en regelgeving. In de Bestuursovereenkomst zullen de exogene factoren en de afspraken over de risicoverdeling daarvan nader gespecificeerd worden. Om bovenstaande wijzigingen en de afspraken over het VKA+ te bekrachtigen, wordt op korte termijn een uitvoeringsovereenkomst tussen RWS en de Provincie gesloten en wordt de Bestuursovereenkomst aangepast.
16.	<p>Mobiliteitsaanpak Brabant en regio's</p> <ul style="list-style-type: none"> Het rijk neemt met belangstelling kennis van de doorontwikkeling van de regionale samenwerking met de vier regio's in Noord-Brabant rond integrale mobiliteitsopgaven. Maatregelen met betrekking tot het verduurzamen van de mobiliteit (conform afspraken Klimaatakkoord en verankerd in de Werkagenda Slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit) gaan onderdeel uit maken van deze regionale uitvoeringsprogramma's in Brabant. Indien een regionale mobiliteitsagenda of -programma mogelijk inzet van het rijk verlangd, zal agendering in MIRT-verband plaatsvinden. Voor het rijk zijn daarbij de Spelregels van het MIRT van toepassing.
17.	<p>Toekomstbeeld hub 's-Hertogenbosch</p> <ul style="list-style-type: none"> Rijk en regio nemen er gezamenlijk kennis van dat er een onderzoek wordt gestart naar een gezamenlijk toekomstbeeld voor het knooppunt 's-Hertogenbosch conform het handelingsperspectief knooppunten (Toekomstbeeld OV 2040). Rijk en regio stemmen ermee in dat er op basis van de studieresultaten besluitvorming zal plaatsvinden bij het BO MIRT 2020 over vervolgstappen en eventueel een startbeslissing voor de integrale knooppuntontwikkeling bovenop c.q. inclusief de noodzakelijke PHS voorkeursvariant voor de transferknooppunten.
18.	<p>Helmond – Eindhoven (n.a.v. Motie Jetten)</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio nemen er kennis van dat de opdracht van IenW aan ProRail om maatregelen in het kader van NMCA-knelpunt Eindhoven-Helmond in beeld te brengen is betrokken bij het lopende onderzoek (van ProRail) naar benodigde infrastructurele maatregelen voor Eindhoven-Düsseldorf. ❖ Binnen dit onderzoek wordt zowel naar de korte als naar de (middel)lange termijn gekeken. Daarbij wordt ook het Toekomstbeeld OV (en de regionale uitwerking hiervan) betrokken. ❖ Op deze manier wordt de aanpak van het NMCA-knelpunt geïntegreerd in de uitwerking van infrastructurele maatregelen t.b.v. Eindhoven-Düsseldorf. ❖ ProRail studeert momenteel op de oplossingsrichtingen en daarbij benodigde maatregelen. De resultaten van het onderzoek worden eind dit jaar verwacht en met de betrokken (regionale) partijen besproken. ❖ Doel is de totale opgave op (korte en lange) termijn in beeld te krijgen, wordt ook het onderzoek Ruimte voor meer Sprinters in Zuidoost-Brabant gedeeld met ProRail om bij het onderzoek te betrekken.
19.	<p>Uitbreiding perroncapaciteit Heerlen Oost (n.a.v. Motie Sienot)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio stemmen in met een 50/50-bijdrage om deze scopewijziging (uitbreiding perroncapaciteit Heerlen Oost) te realiseren. Daartoe maakt het Rijk een bijdrage over aan Limburg van €2,6 miljoen exclusief btw, prijspeil 2019 in een met de provincie Limburg nader te bepalen kasritme. De provincie zet hier tegenover een gelijk bedrag om de volledige extra kosten voor deze scopewijziging te kunnen dekken. Gelet op de eerder gemaakte afspraken rondom beheer en onderhoud in dit project, komen deze kosten, conform deze afspraken, ten laste van het Rijk.
20.	<p>Tram Hasselt – Maastricht</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio stellen vast dat de oorspronkelijk beoogde realisatietermijn niet haalbaar is gebleken. Over de voortgang is meermaals contact geweest. Om in gesprek te gaan over eventuele aanpassing van de realisatietermijn zijn twee voorwaarden gesteld. Daarvan is cofinanciering aan Vlaamse zijde nog onderwerp van gesprek tussen IenW en de Provincie Limburg. ❖ Rijk en regio nemen kennis van de voorwaarden om nader in gesprek te gaan over een eventuele aanpassing van de realisatietermijn van het project.
21.	<p>Amsterdam – Heerlen – Aken</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De stuurgroep van het onderzoek naar de haalbaarheid van een Intercity-verbinding Amsterdam-Eindhoven-Heerlen-Aken, waarin IenW en de provincies Limburg en Brabant zijn vertegenwoordigd, heeft besloten een aanvullende analyse te laten maken van één of meer scenario's, waarbij sprake is van een combinatie van ingroei door: <ol style="list-style-type: none"> 1. de realisatie van de tweede regionale trein Maastricht – Heerlen- Aachen met een zeer goede overstap van/op de IC van NS 2. een mogelijke rechtstreekse intercity naar Aken. ❖ Hierdoor ontstaan er in ieder geval 2 verbindingen per uur richting Aken. ❖ Hierbij wordt ingezet op een eerste no regret verbetering van de verbinding naar Aken door het slim en kostenefficiënt combineren van een IC van NS met een tweede sneltrein van Arriva. Deze verbinding benadert het gevoel van een doorgaande reis. ❖ Naar verwachting zal dit in 2022 mogelijk zijn als de aanleg van het dubbelspoor tussen Heerlen en Landgraaf en de inframaatregelen in Duitsland gereed zijn. De optie van de IC-doortrekking bevat duidelijke Go/No go-momenten. ❖ Uiterlijk in het 2e kwartaal van 2020 zal IenW op basis van de hiervoor genoemde analyse en in samenspraak met de Duitse vervoersautoriteit NVR en de regio een definitief besluit te nemen over de wijze waarop de verbinding Amsterdam – Eindhoven – Heerlen – Aken kan worden vormgegeven.
22.	<p>Verbeteren Openbaar Vervoer Breda-Gorinchem-Utrecht (BGU)</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-

	<p>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).</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ 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.
23.	<p>Robuuste Brabantroute</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en Regio concluderen dat de gemaakte afspraken voor de Robuuste Brabantroute overwegend zijn afgerond.
24.	<p>Klimaatadaptatie</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio nemen kennis van de goede samenwerking bij de concretiseringslag van het Uitvoeringsprogramma Klimaatadaptatie Zuid-Nederland 1.0., met als inzet het op termijn afsluiten van een bestuursakkoord Zuid-Nederland, zoals in 2018 afgesproken in het BO-MIRT. ❖ Rijk continueert de actieve deelname in het overleg over de concretiseringslag (capaciteit).
25.	<p>Integraal Riviermanagement</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio bevestigen de gezamenlijke ambities en opdracht voor het programma Integraal Riviermanagement (IRM) en spreken af voortvarend aan de slag te gaan.
26.	<p>Deltaprogramma Maas</p> <p>Afronding verkenningen, te starten planuitwerkingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio besluiten samen tot onderstaande Maasbrede afweging over de verkenningen uit 2016 en creëren daarmee 100% zicht op financiering om voorgenomen voorkeursalternatieven verder te brengen richting de planuitwerkingsfase. <p>1. Systeemwerkingsmaatregelen Maasvallei</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Voor de 3 systeemwerkingsmaatregelen Baarlo-Hout-Blerick, Arcen en Well spreekt de Minister van IenW haar voorkeur uit en vraagt zij de regio om de voorkeursalternatieven vrij te geven voor inspraak, teneinde voor de zomer van 2020 drie voorkeursalternatieven vast te kunnen stellen. ❖ Voor de systeemwerkingsmaatregel Thorn-Wessem wordt tot voorjaar 2020 ruimte genomen om een besluit te nemen, waarbij Rijk en regio de mogelijkheden verkennen van een gebiedspakket en een passende en juridisch houdbare beschermingsaanpak. Bij de afweging worden de uitkomsten van de bestuursopdracht provincie Limburg betrokken. De middelen van Rijk en regio voor Thorn-Wessem blijven gereserveerd. ❖ Ministerie IenW, Limburgse gemeenten en Waterschap Limburg zeggen hun medewerking toe bij afronding van de Bestuursopdracht Limburg en mogelijk vervolg van de bestuursopdracht. <p><u>Baarlo-Hout-Blerick:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De systeemwerkingsmaatregel Baarlo-Hout-Blerick wordt uitgevoerd door de kering in het buitengebied van Hout-Blerick terug te leggen naar de hoge grond en zo winterbed te behouden. Ter hoogte van Baarlo tot en met kasteel De Berckt wordt de bestaande kering versterkt conform wettelijke norm. ❖ In het gebied dat onderdeel van het winterbed blijft maar buitendijks wordt, liggen nu, afhankelijk van inpassing, 28 à 30 woningen. Dit gebied wordt volgens de beschermingsaanpak en met respect voor bewoners heringericht. Mogelijkheden tot

<p>hervestiging op hoger gelegen gronden gecombineerd met een goede rivierkundige werking van het gebied worden in de volgende fase uitgewerkt.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Aanvullend op de systeemmaatregel werken partijen aan een kwaliteitsimpuls voor het plaatselijke rivierlandschap. Daarbij verloopt de inbreng vanuit het Rijk vanuit bestaande programma's zoals KRW en vegetatiebeheer in het rivierbed. ❖ Er komt geen hoogwatergeul vanwege geohydrologische effecten, zeer hoge kosten en landschappelijke impact. Deze is uit de Adaptieve Uitvoeringsstrategie Maas geschrapt. <p><u>Arcen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De systeemwerkingsmaatregel wordt uitgevoerd door de kering in het buitengebied tussen Arcen en de brouwerij Hertog Jan terug te leggen tot aan de Maasstraat. ❖ De brouwerij Hertog Jan, aanpalende bedrijven en woningen en de toegangsweg worden beschermd met een kering conform wettelijke norm. Via bestemmingsplan en Keur borgen gemeente Venlo en Waterschap Limburg dat de bestaande functies in dit gebied een toekomstperspectief hebben, maar dat geen grootschalige uitbreidingen plaatsvinden. Het tracé wordt in de planstudie geoptimaliseerd met oog voor rivierkundige werking, omgevingsbelangen en toekomstige uitbreidbaarheid van de kering. ❖ Aanvullend op de systeemwerkingsmaatregel wordt ten noorden van het brouwerijcluster een extra winterbed behouden door een oostwaarts keringtracé. De door de omgeving aangedragen buitendijkse rivierverruimende maatregel Hertogbroek (westelijk van Hertog Jan) is opgenomen in de Adaptieve Uitvoeringsstrategie Maas en wordt afgewogen in het programma Integraal Riviermanagement. <p><u>Well:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De systeemwerkingsmaatregel Well wordt uitgevoerd door zo veel mogelijk winterbed te behouden in het laaggelegen buitengebied van Well middels teruggelegde keringen. De kernen van Oud-Well en Elsteren worden met een zo compact mogelijke kering conform wettelijke norm beschermd. De meerkosten van een compacte kering om Elsteren zijn geraamd op €4,5 miljoen. Rijk en gemeente zetten zich in voor gezamenlijke cofinanciering met dat bedrag als plafond. Deze meerkosten worden in de planstudie geoptimaliseerd waarbij kansen van stikstofcompensatie worden onderzocht. Terugvaloptie is een ruimere kering om Elsteren. ❖ Volgens de beschermingsaanpak wordt de bessenkweker verworven en wordt gewerkt aan maatwerk voor Kasteel Well. Het creëren van een onderdoorgang onder de N270 vindt op termijn plaats, mogelijk gekoppeld aan het groot onderhoud van de provinciale weg. Het Rijk houdt €12 miljoen gereserveerd om dit te zijner tijd mogelijk te maken. Zo ontstaat er een 'groene rivier', waarvan de waterstandsverlagende effecten per direct worden meegenomen. ❖ Aanvullend op de systeemwerkingsmaatregel geeft de gemeente Bergen, samen met overheden en partijen in het gebied, vorm aan de integrale gebiedsontwikkeling en verlegt en verbetert Waterschap Limburg de Wellse Molenbeek. <p><u>Bekostiging:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De totaalkosten van de drie systeemwerkingsmaatregelen bedragen €97 miljoen, waarbij de dekking als volgt is geregeld: <ul style="list-style-type: none"> ○ HWBP draagt €27,8 miljoen bij die anders was geïnvesteerd in versterking van keringen ter plaatse en €2,3 miljoen voor vermeden kosten dijkversterking (dit bedrag wordt geactualiseerd). ○ De provincie Limburg draagt €7 miljoen bij, niet voor waterveiligheid maar voor gebiedsversterking. ○ De bijdrage van het Rijk bedraagt €55,4 miljoen. ○ Het Rijk reserveert een plafondbedrag van €2,25 miljoen voor de meerkosten voor een compacte kering om Elsteren onder voorbehoud van een positief besluit van de Gemeente Bergen over cofinanciering met eenzelfde plafondbedrag van €2,25 miljoen. Terugvaloptie is een ruimere kering. ❖ Het Rijk reserveert €12 miljoen om op termijn onderdoorgang N270 bij Well mogelijk te maken. <p><u>Overige afspraken:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Los van bovenstaande investeringen ten behoeve van dekking van de systeemwerkingsmaatregelen, wordt er nog meer in de gebieden geïnvesteerd. Het
--

	<p>betreft bijdragen voor integrale gebiedsontwikkeling vanuit gemeenten, andere regionale partijen en KRW en bijdragen voor beekherstel vanuit Waterschap Limburg en Rijkswaterstaat.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Conform MIRT-systematiek worden de kosten en de kostenverdeling na elke fase geactualiseerd. De uiteindelijke hoogte van de vermeden kosten dijkversterking wordt bepaald conform de in BPW overeengekomen systematiek. ❖ Ministerie IenW, Rijkswaterstaat en Waterschap Limburg (als beoogd uitvoeringsorganisatie voor de dijkverlegging) maken in de planstudie nadere afspraken over de risicoverdeling. ❖ In de planstudie maken de betreffende gemeenten, IenW, Rijkswaterstaat, provincie Limburg en Waterschap Limburg nadere afspraken over de hydraulische optimalisatie, de gebiedsontwikkeling en het beheer van het buitendijks gebied, ieder vanuit zijn eigen rol en taak en met de intentie om elkaars doelen te versterken. <p>2. Flessenhals Oeffelt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De start van de planuitwerkingsfase is nog dit jaar mogelijk door aanvullende financiering door de provincies Noord-Brabant en Limburg, groot €2 miljoen (elke provincie €1 miljoen) en aanvullende dekking door het Rijk van het resterende bedrag van €6,9 miljoen. Dit betreft het dichtleggen van het tekort (€8,9 miljoen) als gevolg van lagere bijdrage vermeden kosten dijkversterking. <p>3. Meanderende Maas:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Voor het project Meanderende Maas worden nu en in het komend half jaar besluitvormingsstappen gezet om medio 2020 over te gaan tot planuitwerking. Voor het concept voorkeursalternatief is er 100% zicht op dekking. In de context van de Maasbrede afweging, zal de Rijksbijdrage voor rivierverruiming hieraan maximaal €28,4 miljoen zijn. ❖ In het kader van de Programmatische aanpak Grote wateren besluiten Rijk en regio binnen het projectgebied van Meanderende Maas gezamenlijk tot uitwerking te komen van de Programma Aanpak Grote Wateren (PAGW) maatregel 'vergroten van laag-dynamische riviermilieus' in de vorm van een 'plus bij de VKA'. Dit is de 'missing pearl' van circa 80 hectare voor de realisatie van een groot aaneengesloten gebied met riviernatuur van circa 3000 ha langs de Maas. Kostenraming voor realisatie, binnen de huidige inzichten €15 miljoen. De regio is bereid tot financiering van € 5 miljoen aanvullend op de bestaande inbreng voor het voorkeursalternatief (GOB en Natuurmonumenten). Rijk spreekt intentie uit om met een gereserveerd PAGW-budget van €10 miljoen de PAGW doelen in het projectgebied van Meanderende Maas te realiseren. ❖ Afhankelijk van het moment van beschikbaar komen van de Rijks- en HWBP-investeringsmiddelen, is de provincie Brabant bereid om projecten voor te financieren. Hierover zullen Rijk en regionale partijen tot voorfinancieringsafspraken komen aan het einde van de verkenningsfasen met het oog op proces-continuïteit en spoedige realisering van maatregelen. Het Rijk vergoed geen voorfinancieringskosten. <p>Voortgang verkenningen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De verkenning Lob van Gennep is voortvarend gestart. Alle partijen zetten in gezamenlijkheid de schouders onder deze verkenning. Het project is zowel van groot belang voor de hoogwaterveiligheid in het gebied zelf als voor stroomafwaarts gelegen gebieden. Daarbij neemt het project gedurende de verkenning ruimte om het gesprek hierover met de omgeving grondig en in de geest van de Omgevingswet te voeren. Hier staan Rijk en regio gezamenlijk voor aan de lat. <p>Onderzoeken:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Voor het Zuidelijk Maasdal Maastricht is het MIRT onderzoek in afronding. Verschillende partners (Maastricht, Eijsden-Margraten, Rijkswaterstaat en Waterschap Limburg) beraden zich op een vervolgaanpak. ❖ In BO MIRT 2018 was onder voorwaarden het starten van de verkenning Alem afgesproken. Bij het voorbereiden van een bestuursovereenkomst voor de MIRT Verkenning Alem is gebleken dat er onvoldoende zicht is op dekking van de kosten,
--	--

	<p>omdat de kostenbesparing op dijkversterking (uitwisselingsbijdrage vanuit HWBP) lager uitvalt dan in 2018 aangenomen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Daardoor kan er niet voldaan worden aan de voorwaarde van zicht op 75% dekking van de kosten bij een MIRT Verkenning. Als gevolg hiervan zal er nu geen MIRT Verkenning Alem worden gestart. ❖ Op termijn kan in het kader van IRM mogelijk een nieuwe scope ontstaan of kan een particulier initiatief tot een doorstart leiden. <p>Quick wins:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk, Provincie Gelderland en provincie Noord-Brabant melden dat de afspraken uit BO MIRT 2018 over de quick-win Veerweg Alphen als volgt zijn uitgewerkt: <ul style="list-style-type: none"> • Rijk draagt €1,5 miljoen bij aan project Veerweg Alphen en Provincie Gelderland en provincie Noord-Brabant staan garant voor een maximale bijdrage van ieder €0,25 miljoen. • Rijk stelt de bijdrage van € 1,5 miljoen beschikbaar middels een nog op te stellen specifieke uitkering aan Provincie Gelderland. Deze komt uiterlijk in 2020 gereed. Rijk onderzoekt of middelen van 2029 naar 2020 zijn te halen. Gelderland financiert voor. • Rijk en provincie Gelderland hebben dit middels een brief aan elkaar bevestigd. • Provincie Gelderland staat richting de betrokken partijen gemeente West Maas en Waal en Over de Maas CV garant voor de rijksbijdrage. • Provincie Gelderland sluit een bestuursovereenkomst met Provincie Noord-Brabant, Gemeente West Maas en Waal en Over de Maas CV met afspraken over ieders rol en bijdragen omtrent de uitvoering van het project.
<p>27.</p>	<p>Deltaprogramma Rijn: haven Werkendam en IRM</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio spreken af samen een MIRT-onderzoek te starten om de opgaven en kansen in het gebied rond Werkendam te verkennen en eerste oplossingsrichtingen te schetsen. Voor deze oplossingsrichtingen worden de kosten en financieringsmogelijkheden in beeld gebracht. Afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek wordt toegewerkt naar een besluit over het vervolg in het BO MIRT van eind 2020. De uitkomsten van het onderzoek worden meegenomen in de afweging binnen het programma IRM.
<p>28.</p>	<p>Omgevingsagenda Brabant en Limburg</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Bij het MIRT betrokken rijks- en regionale partijen onderschrijven nut en noodzaak om te komen tot een Omgevingsagenda voor Brabant en Limburg. ❖ Deze partijen leveren een actieve bijdrage aan de Omgevingsagenda. Zij nodigen nadrukkelijk alle andere overheden uit en betrekken deze actief om bij te dragen en zo te komen tot een gedragen aanpak voor een Omgevingsagenda die past bij het werken als één overheid. ❖ In het proces van de totstandkoming van de Omgevingsagenda maken partijen onder meer gericht gebruik van ontwerpend onderzoek, sluiten zoveel mogelijk aan bij al lopende processen regio-rijk en maken zij scherp wat de meest effectieve en efficiënte vorm is van de omgevingsagenda. ❖ Deze partijen hanteren hiervoor de gezamenlijke hoofdlijnen en uitgangspunten van de aanpak voor de inrichting van het proces en de samenhang met andere trajecten: <ul style="list-style-type: none"> • opgave centraal en onderscheidend door gebiedsgerichte aanpak; • breed in de analyse van opgaven, selectief in de aanpak; • brede scope en grensoverschrijdend; • focus op meerwaarde en creëren van overzicht, niet op volledigheid; • gezamenlijke verantwoordelijkheid en financiering; • passende en efficiënte governance; • stapsgewijs, adaptief en lerend. ❖ Partijen bespreken minimaal één keer paar jaar de voortgang en aanpak van de omgevingsagenda.

Bestuurlijk Overleg MIRT Oost-Nederland

1.	Minder hinder <ul style="list-style-type: none">❖ In Oost-Nederland is deze werkwijze en aanpak allereerst te gebruiken voor de werkzaamheden in het gebied A12 Liemers. In dit gebied vinden komende jaren veel grote en kleine werkzaamheden plaats met verkeershinder. Er is bij alle betrokken partijen veel energie om de hinder zoveel mogelijk te beperken en bij te dragen aan duurzame gedragsverandering. Het Rijk is bereid hiervoor regie op zich te nemen.
2.	Slimme en duurzame mobiliteit Digitalisering overheden <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 Oost-Nederland.❖ De regio committeert zich hierbij aan de inzet van eigen personele middelen en voldoende inzetbare menskracht voor implementatie, de totstandkoming van de benodigde instrumenten, kennisopbouw en standaardisatie van een Regionaal Data Team; kaders en inspanningen zoals opgenomen in de Blauwdruk Digitaliseringsopgave en het Regionaal plan van aanpak Digitaliseringsopgave zijn hierbij het uitgangspunt.❖ Het Rijk reserveert hiervoor vanuit haar landelijke verantwoordelijkheid in 2020 €200.000 incl. BTW.❖ Medio 2020 bespreken Rijk en regio's de voortgang en de eventuele extra inspanningen richting 2023.
3.	Slimme en duurzame mobiliteit Tweede landelijke tranche slimme verkeerslichten/iVRI's <ul style="list-style-type: none">❖ Rijk en regio stellen de uitgangspunten voor de 2^e landelijke tranche iVRI's vast. Deze uitgangspunten bevorderen landelijke standaardisatie, uitwisselbaarheid, kostenefficiënte inkoop en exploitatie en uniforme diensten aan (professionele) gebruikers in heel Nederland;❖ Vanuit haar landelijke verantwoordelijkheid reserveert het Rijk voor de realisatie van de 2^e landelijke tranche iVRI's €10 miljoen incl. BTW voor alle landsdelen/regio's tezamen.❖ De regionale overheden in het landsdeel Oost 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.
4.	Slimme en duurzame mobiliteit Voortgang iDiensten <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 incl. BTW;❖ Rijk en regio spreken af de voortgang periodiek ambtelijk en bestuurlijk te bespreken.
5.	Slimme en duurzame mobiliteit Landelijke Krachtenbundeling in Smart Mobility en Human Capital Agenda <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 incl. BTW voor de periode tot en met 2023. Het Rijk reserveert 50% van dit bedrag (€1,15 miljoen incl. BTW) en vraagt aan de vijf landsdelen om gezamenlijk de andere 50% bij te dragen;

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ 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 vervolgcities in 2020 gericht op opleidingen, werkgeverschap en arbeidsmarkt.
6.	<p>Slimme en duurzame mobiliteit Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio zetten samen een landelijk dekkend systeem op van regionale samenwerkingsverbanden om gemeenten te ondersteunen bij de plaatsing van laadinfrastructuur en de afspraken uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (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 incl. BTW 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.
7.	<p>Slimme en duurzame mobiliteit Zero emissie zones stadslogistiek</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Landsdeel Oost-Nederland streeft naar het instellen van een zero emissie zone voor stadslogistiek in minimaal 7 steden in 2025 en ondersteunt de gemeenten met deze opgave uit het Klimaatakkoord. ❖ Voor het invoeren van zero emissie zones in de grote steden in het landsdeel Oost zullen Rijk en regio gezamenlijk werken aan het opstellen van een landsdelige 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 zero emissie zones en het verrichten van de noodzakelijke onderzoeken op regionaal niveau om tot invoering van deze zones te komen.
8.	<p>Slimme en duurzame mobiliteit Werkgeversaanpak</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Als onderdeel van het Klimaatakkoord investeren Rijk en regio samen in het verduurzamen van de personenmobiliteit. Hierbij de samenwerking met werkgevers een belangrijke pijler die tevens kan bijdragen aan een betere bereikbaarheid. ❖ Rijk en regio spreken af dat in heel in Landsdeel Oost eind 2020 een brede (regionale) werkgeversaanpak loopt met als doel het bevorderen van bereikbaarheid en de uitvoering van de afspraken uit het klimaatakkoord over de verduurzaming van werkgerelateerde mobiliteit ten behoeve van CO₂ reductie. In Landsdeel Oost wordt daarnaast een netwerk van uitvoerders van werkgeversaanpakken opgericht voor samenwerking, kennisuitwisseling en -bevordering gericht op CO₂- reductie. ❖ Het Rijk stelt hiervoor de komende drie jaar jaarlijks €900.000 incl. BTW beschikbaar voor landsdeel Oost op basis van 50% cofinanciering vanuit de regio.
9.	<p>Slimme en duurzame mobiliteit Verduurzaming eigen wagenpark</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ I&W neemt het initiatief om samen met landsdeel Oost te verkennen wat er nodig is voor de implementatie van de Europese Clean Vehicles richtlijn.
10.	<p>Slimme en duurzame mobiliteit Fietsstimulering</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ 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. Hiervoor stelt het Rijk in totaal voor landsdeel Oost in 2020 €50.000 incl. BTW beschikbaar, op basis van tenminste 50/50 cofinanciering, om de procesaanpak richting werkgevers te versterken.
11.	<p>Slimme en duurzame mobiliteit Fietsenstallingen bij stations vanuit Klimaatakkoord</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ 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 fiets parkeren. Het Rijk zal de medeoverheden hierover voor 1 januari 2020 informeren.
12.	<p>Slimme en duurzame mobiliteit Fietsroutes</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk zet de tijdens het BO MIRT 2018 gemaakte reservering van €1,857 miljoen incl. BTW voor de provincie Gelderland voor de snelfietsroute Ede-Wageningen om in een definitieve toezegging voor de realisatie van deze route.
13.	<p>Slimme en duurzame mobiliteit Fietsenstallingen bij stations vanuit Regeerakkoord</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio spreken de bereidheid uit samen te investeren in voorbereidende studie, bouw en onderhoud van een nieuwe stalling bij station Nijmegen (westzijde).
14.	<p>Slimme en duurzame mobiliteit Werkagenda Slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio spreken af de werkagenda Slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit door te ontwikkelen door relevante initiatieven met impact op de korte termijn te koppelen aan de werkagenda. Rijk en regio willen bovendien de samenwerking op landsdelig niveau in 2020 op verschillende thema's verder versterken. De Regionale Mobiliteitsplannen (RMP's) vormen hierbij input voor de werkagenda Slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit. Rijk en regio monitoren jaarlijks op het BO MIRT de voortgang van de afspraken en stellen de werkagenda bij. ❖ Rijk en regio maken in de 1e 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 t.b.v. de jaarlijks op te stellen Klimaat- en Energie Verkenning, Voortgangsmonitor en andere verplichtingen voortkomend uit het Klimaatakkoord. ❖ Het Rijk reserveert maximaal €300.000 incl. BTW, op basis van 50/50 cofinanciering, voor op korte termijn realiseerbare, op landsdeelniveau gecoördineerde, kosteneffectieve projecten met structureel resultaat op het gebied van fiets, logistiek, smart mobility, duurzame mobiliteit en onderwijsaanpak.
15.	<p>Slimme en duurzame mobiliteit Verkeersveiligheid</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio spreken af om in 2020 gezamenlijk de mogelijkheden te verkennen om verkeersveiligheid te verbeteren via regionale werkgeversnetwerken. ❖ De gemeenten Apeldoorn, Enschede, Nijmegen en Zwolle 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. ❖ Regio en Rijk bevestigen de afspraak om de verkeersveiligheid van provinciale N-wegen te verbeteren. Het Rijk heeft hiervoor maximaal €4.350.909 aan Gelderland en maximaal €2.710.455 aan Overijssel ter beschikking gesteld en is voornemens om in december een besluit te nemen over toekenning aan de ingediende voorstellen.
16.	<p>Slimme en duurzame mobiliteit Logistieke aanpak</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio spreken in het kader van de werkagenda Slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit af een Plan van Aanpak op te stellen voor een integrale landsdelige logistieke aanpak gericht op bereikbaarheid en duurzaamheid en waarvan het opstellen van een landsdelige vertaling van de uitvoeringsagenda zero emissie zones voor stadslogistiek een onderdeel is. Hiertoe zal uiterlijk eind Q1 2020 een concrete opdracht worden opgesteld. Voor het uitvoeren van benodigde acties reserveert het Rijk maximaal € 140.000 incl. BTW, op basis van 50/50 cofinanciering.
18.	Slimme en duurzame mobiliteit

	<p>Onderwijsaanpak</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Regio en regio werken samen aan het verlichten van de hyperspits door samenwerking met onderwijsinstellingen. In dit kader draagt het Rijk €50.000 incl. BTW bij aan het mobiliteitsfonds van Duurzaam Bereikbaar Heyendaal, ten behoeve van de onderwijsaanpak op de campus Heyendaal in Nijmegen. ❖ Het Rijk draagt €25.000 incl. BTW bij aan het onderzoeken van de potentie van een onderwijsaanpak in Arnhem wat leidt tot een besluit over vervolg medio 2020. ❖ Het Rijk reserveert €25.000 incl. BTW voor uitvoering van de onderwijsaanpak in Zwolle, nader in te vullen op basis van het door de regio uitgevoerde onderzoek (gereed begin 2020).
19.	<p>Slimme en duurzame mobiliteit Gedragsaanpak A12</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio werken het Plan van Aanpak voor het project Gedragsaanpak A12 verder uit. Voor uitvoering stelt het Rijk maximaal €350.000 incl. BTW beschikbaar, regio stelt hiervoor minimaal €350.000 ex. BTW beschikbaar. Daarbij is het streven om invulling te geven aan één van de pilots alternatieve vormen van betaling en vervoer uit het Regeerakkoord: de pilot ridesharing. Geschatte kosten bedragen €70.000 incl. BTW. ❖ De Gedragsaanpak A12 beoogt structurele bereikbaarheids- en duurzaamheidsresultaten op de A12 tussen Arnhem en de Duitse grens. Daarnaast zal het als centrale aanpak fungeren waar de aankomende regionale minder hinder projecten bij aansluiten, waarmee concreet invulling gegeven wordt aan de elders op dit BO MIRT gemaakte afspraken omtrent minder hinder.
20.	<p>MIRT-onderzoek A28 Amersfoort-Hoogeveen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het onderzoek naar de mogelijke oplossingen is nog gaande. De Stuurgroep A28 (IenW en de provincies Gelderland, Overijssel en Drenthe) zal het onderzoek begin 2020 afronden en definitieve afspraken maken over het vervolg. Vooruitlopend daarop maken Rijk en regio de volgende afspraken: <ul style="list-style-type: none"> • een slim en duurzaam mobiliteitssysteem is het uitgangspunt. • voor de korte en middellange termijn (2030) wordt een gericht pakket infra-maatregelen voorbereid op het traject om zo de verkeersveiligheid op de A28 te verbeteren en daarmee de doorstroming op peil te houden. Rijk en regio gaan dit in 2020 verder met elkaar uitwerken en naar gezamenlijke financieringsmogelijkheden voor het pakket zoeken. • Voor een pakket van mogelijke korte en middellange termijn-maatregelen, in de regio's Noord-Veluwe, Zwolle en de Kop van Overijssel/Drenthe, op het gebied van openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement, incident- en verkeersmanagement, fiets, logistiek en ketenmobiliteit wordt in 2020 gezocht naar gezamenlijke financieringsmogelijkheden gekoppeld aan de Werkagenda Slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit. • Rondom Zwolle ligt er een brede mobiliteitsopgave gekoppeld aan de verstedelijkingsopgave en het Daily Urban System, waarvoor een gebiedsgerichte en qua mobiliteit multimodale aanpak nodig is. Daarom spreken Rijk en regio af om in 2020 een gebiedsgericht MIRT Onderzoek te starten naar de bereikbaarheid in wisselwerking met de verstedelijkingsopgave van Zwolle en omgeving. Daarbij wordt voor bereikbaarheid het gehele vervoerssysteem rondom Zwolle bekeken, waaronder de A28 en worden voor de geconstateerde aandachtspunten oplossingsrichtingen in beeld gebracht. De scope en governance van het onderzoek wordt nog nader uitgewerkt door de betrokken partijen, in afstemming met andere lopende onderzoekstrajecten. Rijk (IenW) en regio zijn bereid het MIRT Onderzoek samen te financieren. Het voortouw voor het MIRT Onderzoek ligt bij de provincie Overijssel in overleg met (regio) Zwolle. • Rijk (BZK) en regio werken in wisselwerking met het gebiedsgerichte MIRT Onderzoek een verstedelijkingsstrategie uit voor de regio Zwolle, waarin nader richting wordt gegeven aan de verstedelijkingsopgave, energietransitie en de opgaven rondom klimaatadaptatie. De uitkomsten worden als input gebruikt voor het gebiedsgerichte MIRT Onderzoek.

	<ul style="list-style-type: none"> • Het traject A28 Amersfoort-Hoogeveen zal jaarlijks gemonitord worden waarbij rekening wordt gehouden met de toekomstige ontwikkelingen als onderdeel van een adaptieve aanpak.
21.	<p>MIRT-onderzoek A50 Nijmegen-Eindhoven</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en Regio stellen het uitgevoerde MIRT-onderzoek A50 Paalgraven-Bankhoef-Ewijk vast. ❖ Rijk en regio committeren zich aan het starten van de verkenning en het uitwerken van een mobiliteitspakket met strategische agenda. ❖ Rijk en regio spreken af dat de gebiedsgerichte aanpak mobiliteit en de strategische agenda uitgewerkt wordt met maatregelen uitgaande van een investering van € 26 miljoen. Rijk en regio reserveren 100% van dit bedrag. Deze uitwerking wordt in 2020 ter besluitvorming voorgelegd aan het BO MIRT en in samenhang met de uitwerking toekomstbeeld OV bezien. ❖ Rijk en regio spreken af dat de verkenning wordt gestart en dat zij hiervoor 75% van het benodigde bedrag reserveren. ❖ Dit betekent, dat rijk en regio besluiten tot een reservering van maximaal € 69 miljoen voor het Rijk en maximaal €34 miljoen voor de regio; €17 miljoen per provincie.
22.	<p>N35 Marsroute</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio bespreken in het eerste kwartaal van 2020, in een apart nog te organiseren BO, de uitkomsten van het aanvullende verkeersonderzoek naar de verkeersveiligheid en doorstroming op de N35 (Wijthmen-Nijverdal). ❖ Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek en het aanbod van de provincie Overijssel met betrekking tot de Marsroute worden in dit BO afspraken gemaakt over de verdere aanpak van de N35.
23.	<p>Korte en middellange termijn aanpak verbinding Amsterdam-Deventer-Berlijn</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio onderkennen dat het kansrijke versnellingsscenario van een half uur reistijdwinst tussen Amsterdam en Berlijn per dienstregeling 2024 nader uitgewerkt dient te worden. ❖ Het Rijk zal het initiatief nemen voor dit vervolgonderzoek en dit samen met de Duitse Bondsregering verder uitwerken. ❖ Rijk en regio spreken af dat de regio goed wordt betrokken bij deze nadere uitwerking en dat de impact op de regionale en nationale dienstregeling wordt onderzocht.
24.	<p>Gebiedsontwikkeling stationsomgevingen Zwolle en Nijmegen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio spreken af om een onderzoek te doen naar gebiedsontwikkeling in de Spoorzone Zwolle en Stationsomgeving Nijmegen. Betrokken worden Rijk, provincies Overijssel en Gelderland, gemeenten Nijmegen en Zwolle, NS en ProRail. Dit onderzoek is mede voortgekomen uit de Pilot Omgevingsagenda Oost ❖ Het onderzoek en een afsluitende bijeenkomst worden gezamenlijk gefinancierd; 50% Rijk (IenW/ BZK) 50% regio (gemeenten en provincies). Voorlopige inschatting totaalkosten is €160.000. ❖ De uitkomsten van het onderzoek worden gedeeld tijdens het BO MIRT 2020.
25.	<p>Verstedelijking Arnhem-Nijmegen-Food Valley</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Gegeven de toenemende woningtekorten en de complexiteit van de stedelijke vraagstukken werken BZK, Arnhem, Nijmegen, de regio Arnhem-Nijmegen en de provincie Gelderland in partnerschap aan een woondeal. Deze deal bevat onder meer afspraken op de korte termijn om de woningbouwproductie te versnellen, te voldoen aan de kwalitatieve vraag en te verbinden met binnenstedelijke vraagstukken zoals mobiliteit, duurzaamheid, circulair bouwen en leefbaarheid. En voor de middellange termijn werken de regio Arnhem-Nijmegen en BZK samen in drie tot vier nog nader te bepalen complexe integrale gebiedsontwikkelingen. Hiertoe draagt de regio specifieke ontwikkelingslocaties voor aan BZK. Doel is te komen tot gezamenlijke inzet van instrumentarium, inzet en middelen om de woningmarkt vlot te trekken (waaronder aanspraak op de korting op de verhuurdersheffing van corporaties in de regio Arnhem-Nijmegen). Voor de middellange termijn werken Rijk, regio en Provincie Gelderland gezamenlijk een (integrale) verstedelijkingsstrategie uit waarin de verstedelijkingsopgave in samenhang met onder meer de opgaven voor bereikbaarheid, energietransitie, kwaliteit van de leefomgeving, water, landschap en klimaatadaptatie wordt uitgewerkt. De verstedelijkingsstrategie kent gezien de integrale benadering van

	<p>de verschillende vraagstukken een andere schaalgrootte en zal zich richten op Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen Foodvalley (zie de NOVI-propositie 'Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen Foodvalley'). Doel is om te komen tot een duurzame verstedelijking van de regio op basis van circulaire principes met behoud van de bestaande leefkwaliteit.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De woondeal voor Arnhem en Nijmegen zal onderdeel vormen van de verstedelijkingsstrategie en beide zullen daarom in samenhang worden uitgewerkt samen met partners. Op het BO-MIRT van het voorjaar wordt dit gepresenteerd. Rijk en regio zijn bereid het proces samen te financieren.
26.	<p>Onderzoek binnenlandse migratie van Randstad naar Oost</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio nemen kennis van de uitkomsten van het onderzoek.
27.	<p>Scope uitbreiding HWBP-project Zwolle-Olst met dijkteruglegging Paddenpol</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio besluiten de scope van de planuitwerking van het HWBP-project Zwolle-Olst uit te breiden met de dijkverlegging Paddenpol en parallel een planuitwerking te starten om een integraal plan te maken voor de inrichting van het binnen- en buitendijkse gebied rond de verlegde dijk. ❖ Rijk en regio spreken af de meerkosten voor de dijkverlegging Paddenpol en (her)inrichting van het buitendijkse gebied gezamenlijk te financieren. Voor de meerkosten van de dijkverlegging reserveert het rijk €11 miljoen, de regio (provincies Overijssel en Gelderland, waterschap Drents Overijsselse Delta en Staatsbosbeheer) samen circa €3 miljoen. De investering vanuit het HWBP bedraagt circa €9 miljoen (waarvan €0,9 miljoen eigen bijdrage van het waterschap Drents Overijsselse Delta).
28.	<p>MIRT-verkenning A1/A30</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio nemen kennis van de voortgang van de MIRT-verkenning: <ul style="list-style-type: none"> • De startbeslissing is in maart 2019 genomen. • De verkenning is in volle gang. • Een voorkeursvariant zal naar verwachting worden vastgesteld in het BO MIRT van 2020.
29.	<p>Verkort MIRT-onderzoek A1/A35</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio nemen kennis van de uitkomsten van het MIRT-onderzoek. ❖ Het komende jaar worden oplossingsrichtingen en bijbehorende financieringsmogelijkheden door Rijk en Regio samen verder uitgewerkt, te beginnen met de oplossingen voor de korte termijn. ❖ Op het BO MIRT 2020 wordt dit onderwerp opnieuw geagendeerd.
30.	<p>Programma A2 Deil - 's-Hertogenbosch</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio nemen kennis van de stand van zaken van het MIRT-programma A2 Deil - 's-Hertogenbosch - Vught. ❖ De 1e fase van de MIRT-Verkenning is in oktober 2019 afgerond. Vier alternatieven zijn kansrijk en gaan door naar de 2e fase. In die 2e fase worden deze alternatieven nader onderzocht en worden de effecten op aspecten als doorstroming, verkeersveiligheid en milieu in beeld gebracht, zodat eind 2020 het voorkeursalternatief kan worden vastgesteld. ❖ De uitwerking van het pakket quick wins voor de korte termijn en de onderzoeken naar oplossingsrichtingen voor de korte en middellange termijn verloopt volgens planning. Voorbeelden hiervan zijn: <ul style="list-style-type: none"> • Door een extra bijdrage van €3 miljoen vanuit het programma A2 is er voldoende budget voor de Snelle Fietsroute Zaltbommel - 's-Hertogenbosch; de realisatie zal in 2020 van start gaan. • Diverse kleinschalige benuttingsmaatregelen op de A2 en de aansluitingen op de A2, zoals optimaliseren van aansluiting Vught, realiseren van toeritdoseringen en plaatsen van incidentcamera's. • Het OV-knooppunt station 's-Hertogenbosch wordt uiterlijk in 2023 versterkt met onder meer een extra fietsenstalling en uitgifte OV-fietsen aan de westzijde. • Nog in 2019 wordt gestart met een P+R-voorziening bij station Zaltbommel en uitbreiding van de fietsvoorzieningen bij het centrale busstation Waalwijk, vooruitlopend op de realisering in 2020 van diverse quick win maatregelen bij andere regionale OV-knooppunten.

	<ul style="list-style-type: none"> • Met ingang van de nieuwe dienstregeling (half december 2019) start een nieuwe spitslijn tussen de woonwijk Maaspoort in 's-Hertogenbosch-noord naar 's-Hertogenbosch CS om daarmee de A2 te ontlasten. • Er zijn diverse communities van werkgevers actief (in Veghel, Waalwijk, Zaltbommel en meerdere in 's-Hertogenbosch) of in voorbereiding (in Uden en Geldermalsen). Gewerkt wordt aan concrete mobiliteitsmaatregelen rondom economische toplocaties met als resultaat een betere, duurzamere bereikbaarheid. Vanuit de werkgevers is veel vraag naar mogelijkheden op het vlak van (elektrische) fietsen, combinatie trein – fiets en carpool/P+R terreinen. Om die reden is onder meer een probeerpool voor e-bikes gestart. Vanuit de werkgeversbenadering Brabant Mobiliteitsnetwerk (BMN) wordt nadrukkelijk de afstemming gezocht met de quick wins OV-knooppunten, P+R/hubs en last mile oplossingen, de snelle fietsroute, de knoop 's-Hertogenbosch en de reizigersbenadering voor het slim benutten van de kennis en behoeften van werkgevers/werknemers. • De aanbesteding voor een MaaS – Mobility as a Service – is momenteel in uitvoering.
31.	Air-Rail Actieplan <ul style="list-style-type: none"> ❖ Partijen onderschrijven de substitutieopgave voor Air-Rail, om de substitutie van korte vluchten door de internationale treinreis te realiseren. ❖ De ICE kan uiteindelijk een rol spelen voor de kansrijke substitutiebestemmingen Düsseldorf en Frankfurt. ❖ In het toekomstbeeld OV wordt onderzocht hoe de ICE te verbeteren op de lange termijn.
32.	Spoorlijn Zwolle-Munster <ul style="list-style-type: none"> ❖ Overijssel en IenW analyseren hoe de plannen en ambities van Overijssel en de betrokken Duitse vervoersautoriteiten over de doorkoppeling van de trein Munster-Enschede naar Zwolle passen binnen de grensoverschrijdende agenda van IenW, en bestuderen de consequenties van inzet van (Duitse) batterijtreinen op het Nederlandse spoor.
33.	Decentralisatie regionale spoorlijnen <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio delen gezamenlijk de ambitie voor een mogelijke decentralisatie van de sprinterdienst Apeldoorn – Enschede. ❖ Alvorens hierover nader te kunnen besluiten zetten zij de gesprekken over de mogelijkheden en voorwaarden voort. Onderwerp van deze gesprekken is onder andere, de mogelijkheden tot verbetering van het huidige treinproduct voor de reiziger (bediening en frequenties), de financiën (investeringen en exploitatie) en het moment van een mogelijke decentralisatie.
34.	Motie Amhaouch c.s., intercitystop bij Barneveld-Noord <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio nemen kennis van de uitkomsten van onderzoek van NS en ProRail waaruit blijkt dat een nieuw station met Intercitystop te Barneveld Noord op baanvak Amersfoort-Apeldoorn niet inpasbaar is in de huidige en voorziene dienstregelingstructuur op korte en middellange termijn zonder grote nadelige gevolgen. ❖ Partijen komen overeen dat het toevoegen van een nieuw station Barneveld-Noord op baanvak Amersfoort – Apeldoorn op de lange termijn onderdeel wordt van de landelijke netwerkuitwerking Toekomstbeeld OV 2040 en wachten de uitkomst en daarmee de wenselijkheid en haalbaarheid in het toekomstig netwerk 2040 af.
35.	Station en omgeving Ede-Wageningen <ul style="list-style-type: none"> ❖ Partijen nemen kennis van het nieuwe en versoberde ontwerp dat in 2020 aanbesteed wordt. De verdragingskosten worden verdeeld op basis van de afspraken in de bestaande samenwerkingsovereenkomst.
36.	Regionale knelpunten spoor: Heino - Raalte, op treinverbinding Zwolle-Enschede <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio nemen kennis van de voortgang en streven naar een gezamenlijke investeringsbeslissing voorjaar 2020. ❖ Het Rijk is bereid in het kader van de motie Sienot (Kamernummer 34 775 A, nr. 47) financiering te reserveren voor de oplossing van het knelpunt van de perrons bij Heino en Raalte onder voorwaarde van 50% cofinanciering door de regio.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio hebben ProRail gevraagd de oplossingsrichtingen voor de bredere problematiek op de treinverbinding Zwolle-Enschede, zoals gevraagd in het kader van de motie Dijkstra c.s. (35000 A, nr. 11), in samenhang te bekijken. Op basis van deze uitkomsten zal overleg plaatsvinden over verdere besluitvorming.
37.	<p>Regionale knelpunten spoor: Transfercapaciteit station Nijmegen Heyendaal</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio spreken af de benodigde middelen voor de verbetering van de transfer van het station tot een maximum van de subsidiabele kosten van €13 miljoen conform de afgesproken verdeling (50/50) tussen partijen beschikbaar te stellen, waarbij het rijk op haar investeringsbijdrage van max. €6,5 miljoen excl. btw nog een verrekening zal uitvoeren i.v.m. de afkoop door de provincie van de door ProRail opgegeven kosten van B&O. ❖ De berekende afkoopsom voor de kosten van B&O bedraagt €281.000. De afkoopsom van de kosten van B&O wordt ook 50/50 verdeeld. Dat komt neer op een afkoopsom voor de provincie Gelderland van €140.500.
38.	<p>Spooroverweg Wolfheze (Landelijk Verbeterprogramma Overwegen, LVO)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio nemen kennis van de voortgang en streven naar een gezamenlijke investeringsbeslissing conform de aanpak van programma LVO rond de zomer van 2020.
39.	<p>Spooroverweg Elst-Noord</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Gegeven de belangrijke bijdrage die door project spoorkruisingen Elst-Noord wordt geleverd aan de veiligheid en robuustheid op een van de drukst bereden baanvakken van het land, spelen Rijk en regio extra middelen vrij. ❖ IenW zal €1,82 miljoen excl. BTW (€2,2 miljoen incl. BTW) via een beschikking aan ProRail toevoegen aan projectbudget. ❖ De provincie Gelderland zal bij de begroting 2020 een extra bijdrage leveren in de vorm van subsidie aan Overbetuwe van €2,3 miljoen. ❖ De gemeente Overbetuwe neemt het overige deel van het tekort voor haar rekening en zorgt voor afdekking van het restant tekort.
40.	<p>Verbinding Randstad – Noord-Nederland</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en Regio's Noord-Nederland, Oost-Nederland en de Noordelijke Randstad hebben de ambitie om de reistijd per trein tussen de Randstad en Noord-Nederland te verkorten. De regio specificeert dit tot tenminste twee keer 15 minuten voor 2030. ❖ Uit de gezamenlijke quick-scan door ProRail en NS in opdracht van Rijk en Regio blijkt dat er reële kansen zijn voor een versnelling tussen Amsterdam-Zuid en Zwolle. In het kader van Toekomstbeeld OV 2040 worden deze uitkomsten nader onderzocht ook voor wat betreft kosten en wat dit vraagt van de dienstregeling. ❖ Vanwege onder andere de robuustheid van het OV rondom Zwolle en de ontsluiting van de regio, onderzoeken Rijk en Regio in dit kader ook de potentie van een OV-ontsluiting via de Lelylijn. ❖ Om versnellingsmogelijkheden op kortere termijn te verzilveren wordt ingezet op gebruik van sneller materieel door NS (IC Nieuwe Generatie) en het optimaliseren van de dienstregeling. ❖ In het BO MIRT van het najaar 2020 wordt de voortgang, dan wel de uitkomsten van de bovengenoemde onderzoeken besproken en zullen hier nadere afspraken over worden gemaakt.
41.	<p>Pilot Omgevingsagenda Oost</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio stemmen in met verdere uitwerking van de opgaven, en met het vaststellen van de omgevingsagenda in het Strategisch Bestuurlijk Overleg in Oost-Nederland in het voorjaar van 2020.
42.	<p>Programma Integraal Riviermanagement</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio bevestigen de gezamenlijke ambities en opdracht voor het programma Integraal Riviermanagement (IRM) en spreken af voortvarend aan de slag te gaan.
43.	<p>MIRT-onderzoek Haven Werkendam en integraal riviermanagement</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio spreken af samen een MIRT-onderzoek te starten om de opgaven en kansen in het gebied rond Werkendam te verkennen en eerste oplossingsrichtingen te schetsen. Voor deze oplossingsrichtingen worden de kosten en financieringsmogelijkheden in beeld gebracht. Afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek wordt toegewerkt naar een besluit over het vervolg in het BO MIRT van eind

	2020. De uitkomsten van het onderzoek worden meegenomen in de afweging binnen het programma IRM.
44.	<p>MIRT-onderzoek traject Havikerwaard-Fraterwaard-Olburgerwaard</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Regio en Rijk starten een MIRT-onderzoek, waarin de opgaven en kansen voor waterkwaliteit/natuur, scheepvaart, waterveiligheid, zoetwatervoorziening en ruimtelijk/economische ontwikkeling in het gebied rond de Havikerwaard/Olburgerwaard verder in beeld worden gebracht. De financieringsmogelijkheden worden onderzocht en er wordt toegewerkt naar een voorstel welke opgaven wanneer opgepakt zouden moeten worden en in welke vorm (integraal, gebiedsgericht of sectoraal).
45.	<p>Vervolg overige trajecten Quickscan Bovenijssel</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio zullen het komend jaar gebruiken om na te gaan in hoeverre de resterende brede opgaven zoals opgenomen in de Quick Scan Boven-IJssel op de deeltrajecten Cortenoever en Tichelbeeksewaard/Zutphen verder kunnen worden uitgewerkt (bijvoorbeeld integraal, gebiedsgericht of sectoraal). Over de uitkomsten zullen vervolgens in het BO-MIRT van 2020 verdere afspraken worden gemaakt.
46.	<p>Stoppen verkenning variant dijkeruglegging Oosterhout als onderdeel van HWBP-Wolferen-Sprok</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio kiezen ervoor om te stoppen met een verdere verkenning van de Dijkeruglegging Oosterhout en in te zetten op het versterken van de dijk. De reden hiervoor is dat de bijdrage die de dijkeruglegging kan leveren aan verschillende opgaven op dit moment onvoldoende urgent is. Om een dijkverlegging op de lange termijn mogelijk te houden wordt vastgehouden aan de gebiedsreservering die opgenomen is in het Barro.
47.	<p>MIRT-verkenning Rivierklimaatpark IJsselpoort</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afgelopen twee jaar is een haalbaar, betaalbaar en gedragen voorkeursalternatief opgesteld voor een toekomstbestendig rivierpark voor de IJssel tussen Arnhem en Giesbeek. Betrokken partijen werken toe naar een voorkeursbeslissing medio 2020.
48.	<p>Onderzoek ligplaatsen traject Haaften – Lobith</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk start een onderzoek naar de omvang van de restbehoefte aan ligplaatsen op het traject Haaften-Lobith en brengt in kaart op welke manieren en op welke locaties het ligplaatsentekort weggenomen kan worden. De regio verleent – waar nodig – medewerking aan dit onderzoek en kan kansrijke opties voor ligplaatsen aandragen.
49.	<p>Vaarweg IJsselmeer-Meppeel</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De MIRT-verkenning VIJM is in de verkenningfase in 2012 door bezuinigingen van het Lenteakkoord getemporeerd tot na 2020. ❖ De planuitwerking is inmiddels opgepakt en er wordt gewerkt aan actualisatie van het voorkeursalternatief. De realisatie van het project is conform MIRT-opgave voorzien in 2023.
50.	<p>Samenwerking klimaatadaptatie</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio zullen in het kader van het Deltaprogramma de komende 2 jaar samen optrekken om tot een overlegstructuur en aanpak en mogelijk een uitvoeringsagenda voor Oost-Nederland te komen. ❖ Het doel is klimaatadaptatie te versnellen en duidelijkheid te krijgen over de inzet van de regio in het kader van de impulsregeling van het Rijk in 2021.

Bestuurlijk Overleg MIRT Goederenvervoercorridors

<p>1.</p>	<p>Toekomstagenda</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Corridorpartijen spreken af een Toekomstagenda voor corridorontwikkeling (van de Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost) richting 2030 op te stellen. ❖ Daarin worden vanuit de opgaven de doelen, oplossingsrichtingen en maatregelen / acties in de tijd gefaseerd. ❖ De gezamenlijke bekostiging van de maatregelen die in de Toekomstagenda worden opgenomen wordt verkend, ter vaststelling in Bestuurlijk Overleg MIRT Goederenvervoercorridors najaar 2020.
<p>2.</p>	<p>Sturingsbeleid / Ruimtelijk beleid bovengemiddelde knopen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De corridorpartijen spreken af bouwstenen voor een ruimtelijk-economische beleidslijn voor logistieke activiteiten op de goederencorridor uit te werken en af te spreken. De corridorpartijen spannen zich vanuit de eigen bevoegdheden in deze gezamenlijke beleidslijn waar mogelijk te verwerken in de Omgevingsagenda en hun Omgevingsvisies en -verordening. ❖ De corridorpartijen spreken af de overkoepelende concept-beleidslijn hiervoor als volgt te formuleren: <ul style="list-style-type: none"> • <i>"De groei van o.a. distributiecentra en grootschalige logistieke activiteiten in het algemeen is duidelijk een gevolg van maatschappelijke ontwikkelingen, met name van de vlucht van 'globale' productie en het winkelen via internet. Als Corridorpartijen denken we die ontwikkeling als gegeven te moeten beschouwen. We willen een concentratiebeleid voeren uit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit, landschappelijke waarden, beter benutten van infrastructuur, agglomeratievoordelen en duurzaamheid (o.a. stimuleren modal shift). Dit betekent op de eerste plaats een actieve sturing van (grootschalige) logistieke infrastructuur en (bovenregionale) logistieke bedrijvigheid (en terreinen) in of nabij Knooppunten op de goederencorridors Oost en Zuidoost. Op de tweede plaats houdt dit een concentratie op regionaal niveau in, gericht op de ruimtevraag van regionaal gebonden bedrijven, passend bij het logistieke industriële profiel. De Nederlandse Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost liggen zeer strategisch voor o.a. Europese Distributiecentra. We ontwikkelen beleid om selectiever te worden in het ruimtelijk lokaliseren van de grootschalige logistieke bedrijvigheid op deze corridors door te focussen op activiteiten die zo veel mogelijk aansluiten op de bestaande economische structuren, daadwerkelijk toegevoegde waarde leveren en betekenis hebben voor de arbeidsmarkt en transitieopgaven."</i> ❖ Ten behoeve van een verdere doorwerking van dit ruimtelijk-economische beleid worden de onderzoeken ten aanzien van de volgende thema's gezamenlijk uitgevoerd in 2020: <ul style="list-style-type: none"> A. Duurzaamheid B. Complementariteit C. Modal Shift D. Sturing ❖ Resultaten van deze onderzoeken en verdere implementatie worden gerapporteerd in BO-MIRT Goederenvervoercorridors 2020
<p>3.</p>	<p>Modal Shift Knopen / Logistieke makelaars</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Corridorpartijen spreken af € 290.000 per jaar vrij te maken vanuit de Topsector Logistiek (TSL)/het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (50%) en €290.000 per jaar vanuit de provincies (50%) voor extra capaciteit voor de regionale programmamanagers die onder de vlag van Lean&Green Off Road in de provincies Limburg (LIOF), Gelderland (NewWays Gelderland) en Noord-Brabant (NewWays Noord-Brabant) resultaatgericht aan de slag (voor 3-4 dagen per week) gaan of zijn. De extra capaciteit wordt specifiek ingezet op de 6 bovengemiddelde knooppunten. In Zuid-Holland zal extra capaciteit met name op de haven Rotterdam en de doorvoerstromen gericht worden, als aanvulling op NewWays Zuid-Holland. Dit geldt

	<p>in ieder geval in 2020 met de ambitie om dit ook voor 2021 en 2022 voor door te zetten. Tussentijds vindt evaluatie plaats van de werkwijze en resultaten, samen met het programmamanagement Goederenvervoercorridors.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Provincies dragen financieel bij onder de voorwaarde dat de hiervoor genoemde bijdrage van Topsector Logistiek in haar nieuwe actieprogramma vanaf september 2020 gecontinueerd wordt. De provincie Gelderland, provincie Noord-Brabant en provincie Limburg dragen daarbij €80.000 per jaar bij en de provincie Zuid-Holland €50.000 per jaar. ❖ De regionale programmamanagers van de knooppunten krijgen als geheel en per bovengemiddeld knooppunt een target (modal shift en CO2-reductie) mee, afgeleid van het uitgevoerde onderzoek naar modal shift potentie en de resultaten van Lean & Green Off Road tot nu toe. Resultaten en werkwijze van de regionale programmamanagers worden ter beschikking gesteld aan de corridorpartijen. ❖ De regie op de doelen, targets en voortgang van deze regionale programmamanagers, hun resultaten en hun onderlinge samenwerking en uitwisseling van good practices vindt plaats vanuit de Topsector Logistiek / Lean & Green Off Road, inclusief koppeling met andere activiteiten gericht op modal shift. De aanbesteding en operationele aansturing van regionale programmamanagers vindt plaats door de provincies.
4.	<p>Knooppunt Tilburg</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio zijn het erover eens dat de trimodale ontwikkeling op Loven in Tilburg een belangrijke bijdrage levert aan het bereiken van een modal shift op de corridor naar Rotterdam en Venlo met een aanzienlijke afname van transportbewegingen over de weg en past daarmee binnen het Rijksbeleid in de Goederenvervoeragenda en bij de doelstellingen en werkwijze van het programma goederenvervoercorridors. ❖ Rijk en regio constateren dat een Rijksbijdrage ervoor kan zorgen dat de noodzakelijke maatregelen om de binnenvaartinfrastructuur te verbeteren die noodzakelijk is om o.a. de trimodale ontwikkeling mogelijk te maken, bespoedigd kunnen worden. ❖ Rijk en regio zijn bereid samen te investeren en daartoe in februari 2020 een (voorlopige) bestuursovereenkomst te tekenen.
5.	<p>Knooppunt Nijmegen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Zoals besproken in BO MIRT 2018 is de Regio bereid 50% van de kosten van de Aanpassing bij afslag 38 te dragen. ❖ Het Rijk stelt een bedrag van maximaal €5,25 miljoen (inclusief btw) beschikbaar voor de aanpassing van het viaduct Elst. ❖ De bijdragen van Rijk en Regio zijn niet toereikend om de totale kosten van €23 miljoen (exclusief btw) voor de aanpassing van afslag 38 te dekken. Op basis van de beschikbare bijdragen zal de Regio haar prioriteiten in de aanpak van het knelpunt nader stellen en bezien of zij met het Rijk verdere afspraken maakt over de uitvoering van de Aanpassing als meekoppelkans tijdens de realisatie van het project A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15). ❖ Rijk en Regio blijven in het kader van de actie "bovengemiddelde knooppunten" binnen het programma goederenvervoercorridors met elkaar in gesprek over de ontwikkeling van logistiek knooppunt Nijmegen en de benodigde investeringen in het licht van de te ontwikkelen Toekomstagenda.
6.	<p>Knooppunt Venlo</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio spreken af dat financiering van het maatregelenpakket Venlo - dat bestaat uit linkerspoorbeveiliging tussen Venlo en Kaldenkirchen (de kosten hiervan bedragen voor Nederlands deel ongeveer €2,6 miljoen), verbetering aansluiting Cabooter, vervolgonderzoek naar extra wissel ten oosten van spoorburg aan Venlose zijde / sporen 21-26 / verlengen sporen op emplacement naar 740 m, uitbreiding Bargeterminal Venlo en uitwerking businesscase voor uitbreiding truckparking James Cookweg - en mogelijke meerkosten op basis van het principe van wederkerigheid plaatsvindt. Uitgangspunt daarbij zijn de reguliere verantwoordelijkheden; Rijk is de

	<p>drager van de kosten aan het nationale spoor (linkerspoorbeveiliging) en de Regio draagt de kosten van de bargeterminal (regionale invulling van de wederkerigheid).</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio dienen vóór 26 februari 2020 een CEF-aanvraag in voor de havenontwikkeling Venlo die desgewenst deel uitmaakt van een corridorbrede en internationale CEF-aanvraag. ❖ Rijk en regio werken in internationaal verband verder aan een of meerdere vervolgcEF-aanvragen. Naast de Nederlandse corridorbrede ambities in Venlo (havenontwikkeling, emplacement en ondertunneling Vierpaardjes) worden in overleg met Duitse partners ook Duitse maatregelen meegenomen in een integrale grensoverschrijdende call.
7.	<p>Clean Energy Hubs</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Voor de jaren 2020 en 2021 zeggen de provincies Limburg, Noord-Brabant, Gelderland, Zeeland, Zuid-Holland, Noord-Holland, Utrecht, Flevoland en Overijssel en het Havenbedrijf Rotterdam toe elk jaarlijks €25.000 bij te dragen aan het project Clean Energy Hubs. Het Rijk draagt jaarlijks €150.000 bij. ❖ Eind 2021 wordt er een besluit genomen over de inzet voor de jaren daarna. ❖ De partijen spreken af een strategie te ontwikkelen voor de transitie naar duurzame brandstoffen en andere energiedragers voor beroepsgoederenvervoer over weg en water, binnen en buiten de goederenvervoercorridors, en deze gezamenlijk uit te dragen. ❖ Onder de strategie wordt verstaan een landelijke aanpak die provincies kunnen hanteren bij het lokaal of regionaal afwegen waar en waarom zij een Clean Energy Hub willen toelaten of stimuleren. ❖ In de strategie wordt meegenomen de reeds in Europese context gemaakte afspraken om te komen tot duurzame tank- en bunkerstations, incl. tankstations voor waterstof en alternatieve (zonne-)brandstoffen en incl. laadinfrastructuur, voor zowel vervoer over water als wegen.
8.	<p>Digitalisering Scheepvaart</p> <p>De corridorpartijen spreken af:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ zich in te zetten voor doorontwikkeling van een te kiezen platform, gericht op een steeds hogere serviceverlening aan de binnenvaart op de corridors. Daartoe zullen zij onderzoek doen naar optimale afstemming tussen vraag en aanbod en manieren verkennen om de benodigde datadeling tussen publieke en private partijen op een zorgvuldige wijze mogelijk te maken. ❖ bij de programmaraad van 2020 in juni te komen met vervolgstappen en een financieringsplan.
9.	<p>Truckparkings</p> <p>De corridorpartijen spreken af:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ in 2020 een shortlist voor potentiële truckparkings voor eerstvolgende CEF-call op te leveren, een gezamenlijk en concreet handnavingsplan op te stellen, het lobbytraject om alsnog uitzondering te kunnen maken van verbod op doorbrengen van 45 uur rust in cabine op beveiligde parkeerplaats af te ronden, één systeem van digitale en dynamische informatie over de aanwezigheid en bezetting van truckparkeerplaatsen te bevorderen, een advies op te stellen over hoe de Europese norm voor minimum veiligheids- en serviceniveau van truckparkeerplaatsen te vertalen is naar truckpark locaties langs de corridors, input te leveren voor een breed toepasbaar businesscase model voor truckparkings op (delen van) de corridors aan de GVC werkgroep Financiën en de grensoverschrijdende samenwerking (o.a. met Vlaanderen, Nordrhein Westfalen) nader in te vullen. ❖ Om bovenstaande activiteiten uit te kunnen voeren dragen in 2020 de provincies Gelderland, Noord-Brabant, Limburg en Zuid-Holland ieder €25.000 bij en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat €100.000. Deze afspraak is in 2018

	<p>gemaakt voor telkens 1 jaar met intentie op verlenging. Daarnaast zorgen alle partijen voor voldoende ambtelijke capaciteit.</p>
10.	<p>Afvalstromen over water</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De Topsector Logistiek regisseert samen met corridorpartijen een prioritering, fasering en realisatie van de aanpak van kansrijke trajecten voor het verplaatsen van afvalstromen van weg naar water. ❖ Medio 2020 worden vervolgspraken gemaakt rondom bekostiging van de aanpak van de 6 kansrijke trajecten en de verdeling van budgetten tussen Topsector Logistiek en regio's, onder de voorwaarde dat afvalstromen van weg naar water in de vervolgaanpak Topsector Logistiek wordt geprioriteerd. ❖ De Topsector Logistiek zorgt voor uitrol van kennis, randvoorwaarden en ervaringen vanuit corridors naar andere kansrijke trajecten.

Nota van beantwoording reacties op de concept-MRA Agenda

Dit document geeft een samenvatting van de ontvangen reacties op de concept-MRA Agenda, waarbij wordt aangegeven op welke wijze met deze reacties is omgegaan. De reacties zijn gegroepeerd op deelregio, voorafgegaan aan de reacties van de provincies en de Vervoerregio. Aan het eind van het document zijn de externe reacties opgenomen. Dit document wordt verspreid onder de Regiegroep, de platforms en onder alle programmamanagers/projectleiders betrokken bij de uitvoering van de MRA Agenda.

p.6	Deelregio Almere-Lelystad
p.9	Deelregio Amstelland-Meerlanden
p.18	Deelregio Amsterdam
p.20	Deelregio Gooi en Vechtstreek
p.22	Deelregio IJmond
p.24	Deelregio Zaanstreek-Waterland
p.29	Deelregio Zuid-Kennemerland

Provincies en Vervoerregio

Strekking reactie	Beantwoording
1. Provincie Noord-Holland	
1. Inleiding: <ul style="list-style-type: none"> MRA samenwerking als kritische succesfactor benoemd in Omgevingsvisie NH2050, met oog voor afzonderlijke (deel)regionale en het geheel aan karakteristieken en identiteiten. Terugblik: genoemde belangrijke resultaten/trajecten: Sleutelgebieden, Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, MRA Landschap, PlaBeKa, House of Skills, programma Cultuur en Erfgoed. Instemming met concept-agenda, met opmerkingen en aanvullingen. 	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
2. Verantwoordelijkheid nemen: legt nadruk op belang nemen van (bestuurlijke en ambtelijke) verantwoordelijkheid, doet dat komende periode zelf ook graag bij genoemde trajecten (zet bestuurlijk trekkerschap graag voort); verwacht dat andere deelnemers ook verantwoordelijkheid nemen. Brede gezamenlijke inzet noodzakelijk voor succesvolle uitvoering MRA Agenda en werken aan polycentrische metropool.	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
3. Uitwerking van de MRA Evaluatie: organisatie van de MRA-samenwerking moet ingericht worden naar de inhoud, uitwerking evaluatie moet gelijk blijven lopen met MRA Agenda 2.0.	Zie punt 1 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i> .
4. Structuur MRA Agenda: akkoord met structuur van de 4 bestuurlijke opdrachten en met uitwerking in uitvoeringslijnen. Voor alle uitvoeringslijnen moet wel onveranderd bestuurlijke verantwoordelijkheid genomen worden door (liefst meerdere) bestuurders. Benoemt afrekenbaarheid en focus als kernbegrippen voor uitvoering en benadrukt belang van monitoring met concrete doelstellingen, hecht bijzonder belang aan monitoring duurzaamheidsdoelstellingen.	Zie punt 4 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i> . De monitoring van de uitvoering van de MRA Agenda zal geduid worden op de 4 aspecten: economie, leefkwaliteit, toekomstbestendigheid (duurzaamheid) en evenwichtige ontwikkeling. Zie in de definitieve MRA Agenda, hoofdstuk 3, Monitoring.

<p>5. Relatie met direct omliggende regio's:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Dringt aan op meer aandacht voor relatie in Agenda, verwijst naar teksten uit eerdere agenda. b) Ziet specifiek kansen in samenwerking met Noord-Holland-Noord en zal zich daarvoor inzetten. Speerpunten van deze regio zijn: agri & food, energie, water en toerisme. Mobiliteit ook belangrijk samenwerkingsthema. Voorbeelden samenwerking: ov-corridor Amsterdam-Hoorn en Invest-MRA. c) Wijst op belang Schiphol, bijdrage aan en functioneren in internationale connectiviteit en mobiliteit, breder belang dan de economische mainportfunctie alleen. Bij woningbouwopgave aandacht voor mogelijkheden om hinder en hinderbeleving te reduceren in de bestaande en nieuwe bebouwde gebieden, heeft provincie regels voor opgesteld, goed om in teksten MRA Agenda te laten terugkomen, in ieder geval in de verstedelijkingsstrategie. Rijk is bevoegd gezag, verwacht wel dat het Rijk regionale overheden nauw betreft. 	<ul style="list-style-type: none"> a) In definitieve MRA Agenda komt de relatie met de regio sterker terug. b) Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering. c) Beschrijving Schiphol in de definitieve MRA Agenda belicht nu meerdere kanten, verwezen wordt naar de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), melding over provinciale regels wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
<p>6. Leidende principes: Stemt in met in concept-agenda benoemde leidende principes.</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Mbt tekst onder toekomstbestendig: Samenwerking binnen regio's is vooral vanwege de grootte van de opgaven van belang (die alleen in onderlinge samenwerking kunnen worden opgepakt); nuancering tekst Agenda op dit punt gewenst. b) Mbt tekst onder evenwichtig: ook wijzen op het belang van de wat kleinere gemeenten binnen de MRA. 	<ul style="list-style-type: none"> a) Tekst is in de definitieve MRA Agenda aangescherpt. b) In de tekst is specifiek aandacht voor "de kwaliteiten en eigenheid van de verschillende gebieden", waarmee belangen van zowel grote en kleine gemeenten ondervangen wordt. Belang van kleinere gemeenten komt verder op diverse andere plekken in de MRA Agenda terug.
<p>7. Opdracht 0: onderschrijft belang opdracht, benadrukt belang samenwerken in triple helix, vraagt naast Amsterdam Economic Board ook aandacht voor andere partners waar MRA al mee samen werkt.</p>	<p>Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p>
<p>8. Opdracht 1: stemt in met opdracht, ziet het vooral als voorzetting van onderwerpen die goed lopen in de MRA, nadruk op human capital en verder werken aan Invest-MRA zit er goed in</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Wijst erop dat voor Invest-MRA afzonderlijke besluitvorming bij gemeenteraden en provinciale staten nodig is. b) Bij omschrijving circulaire economie ook aandacht besteden aan de voor circulaire economie benodigde milieuruimte. c) Mbt energietransitie geeft de tekst aan dat de MRA aansluit op inspanningen in het kader van de regionale energiestrategieën, goed om te benoemen dat na oplevering van de regionale energiestrategieën verder verkend wordt hoe de MRA samenwerking verder vormgegeven kan worden. Agenda kan ook aandacht besteden aan de samenwerking in het Noordzeekanaalgebied (NZKG), en besluit/belang dat NZKG een belangrijke schakel moet worden in het toekomstig regionaal en (inter)nationaal energiesysteem. Werkzaamheden MRA Agenda zouden daarop moeten aansluiten. d) Verplaatsing onderwerpen cultuur en toerisme naar opdracht 2: akkoord, logische stap, maar wel voldoende aandacht voor het culturele aanbod in al haar verschijningsvormen. Vraagt bij recreatie en toerisme expliciet aandacht voor de term vrijetijdseconomie (wenst dat die term gebruikt wordt in plaats van recreatie en toerisme) en voor koppeling met leefbaarheid, kunst, cultuur en erfgoed. 	<ul style="list-style-type: none"> a) Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering. b) Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering. c) In definitieve tekst is onder uitvoeringslijn 5 van opdracht 1 expliciet vermeld dat de inspanningen aanvullend zijn op de trajecten van de Regionale Energiestrategie (RES), rol NZKG wordt daarbij ook genoemd, opmerking wordt verder ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering. d) Omschrijvingen van programma Kunst, Cultuur en Erfgoed en van programma toerisme zijn aangevuld op basis van de focus van die programma's. De beschrijving van ontwikkelingen op het gebied van toerisme onder 'Wat is er aan de hand?' is aangescherpt om ook de economische component goed aan bod te laten komen.
<p>9. Opdracht 2: Grotendeels instemming, spanning tussen verstedelijking, verduurzaming en leefkwaliteit komt goed tot uiting.</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Belangrijke onderwerpen: verstedelijkingsstrategie, sleutelgebieden, betaalbaarheid wonen staan er goed in, vraagt aandacht voor innovatie op deze thema's. 	<ul style="list-style-type: none"> a) Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering. b) Zie punt 7 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i>.

<p>b) Mist aandacht voor ov-knooppunten in opdracht, stelt voor aparte uitvoeringslijn voor ov-knooppunten toe te voegen. Dit doet recht aan integraliteit en aan wijze waarop ov-knooppunten in huidige agenda is verankerd. zorgt voor continuering samenwerking met partners als NS, Prorail en Vervoerregio) en activiteiten.</p> <p>c) Vraagt specifiek aandacht voor landschap, wil dat opgaven biodiversiteit, klimaatadaptatie, gezonde leefomgeving, bodemdaling benoemd worden als randvoorwaarde voor een sterke, concurrerende en toekomstbestendige regio. landschap in de mra draagt bij aan een gezonde leefomgeving en hoge biodiversiteit. Uitvoeringslijn moet gericht zijn om door landschapsinclusieve ontwikkeling, de aanpak van prioritaire investeringsopgaven en de verbetering van de governance structuur te zorgen voor een hoge landschappelijke kwaliteit en biodiversiteit, veel mogelijkheden voor recreatie en het tegengaan van biodiversiteit.</p> <p>d) Onderwerp klimaatadaptatie moet sterker terugkomen: niet alleen koppelen aan de woningbouwopgave, maar vooral aan de wateropgave en het programma vitaal & kwetsbaar.</p>	<p>c) Beschrijving landschappelijke opgaven onder opdracht 2 Wat is er aan de hand is aangescherpt, wordt verder ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p> <p>d) Tekst is aangepast, waarbij opgave klimaatadaptatie sterker terugkomt, ook onder opdracht 1 en 3.</p>
<p>10. Opdracht 3: wijst met nadruk op de urgentie van de mobiliteitsopgave, kan in de tekst steviger benadrukt worden. Vraagt aandacht voor continuïteit bestaande programma's: Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, OV Toekomstbeeld, en samenwerking met partners daarbij. Kansrijk is de samenwerking met de Mobiliteitsalliantie, wil aandacht voor verder uitbouwen van deze samenwerking in de agenda.</p>	<p>Tekst is aangepast om urgentie mobiliteitsopgave te benadrukken, wordt verder ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p>
<p>11. Ziet grote kansen in verdere MRA-samenwerking met en richting het Rijk, vraag aandacht voor verbinden verschillende rijk-regio trajecten en die samen te smeden tot een stevige rijk-regio-agenda, iets wat alleen kan als alle MRA partners daar hun bijdrage aan leveren.</p>	<p>Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering, waarbij verwezen wordt naar uitvoeringslijn 2 van opdracht 0.</p>
<p>2. Provincie Flevoland</p>	
<p>1. Inleiding:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Benadrukt belang MRA-samenwerking op maatschappelijke vraagstukken energietransitie, woningmarkt, mobiliteitssysteem, groeiende sociaaleconomische verschillen, aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt, leefbaarheid en het landschap. • Zegt dank voor proces met actieve wijzen betrekken raads- en statenleden in aanloop naar concept-agenda. • Agenda biedt goed zicht op gemeenschappelijk benodigde inzet van de MRA. • Benadrukt dat deelregio Almere-Lelystad belangrijke bijdrage kan leveren aan verdere evenwichtige ontwikkeling van onze polycentrische metropoolregio. 	<p>Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p>
<p>Prioriteiten:</p> <p>2. Infrastructuur Flevoland is nog niet af, goede (ov)infra (weg, spoor, water, lucht) is van groot belang voor toekomstige ontwikkeling van de provincie. Verwacht dat in MRA-verband deze prioriteit in Den Haag geagendeerd wordt. Bijzondere aandacht vraagt provincie voor spoedige opening Lelystad Airport, de verbinding met Utrecht, verbetering van OV-SAAL, de IJmeerverbinding.</p>	<p>Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p>
<p>3. Deelregio heeft nog stevige slag te slaan op gebied economie en werkgelegenheid, met name in Almere.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hecht belang aan spreiding toerisme en de vrijetijdsagenda. Flevoland biedt ruimte om knelpunten op het oude land helpende hand te bieden. Versterking toerisme biedt kans op meer gevarieerde werkgelegenheid en vergroot bekendheid Flevoland. Highlights: herkenbaar Mondriaan landschap, 	<p>Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p>

	<p>uitgestrekte natuurgebieden, boeiende nieuwe steden.</p> <ul style="list-style-type: none"> Flevoland kan wellicht bedrijven huisvesten die elders in de MRA moeten wijken voor bijv. woningbouw. Flevoland beschikt nog over grote terreinen die elders niet meer te vinden zijn, bij Lelystad Airport, bedrijventerrein De Vaart in Almere, Flevokust Haven (bereikbaar voor schepen die diep vaarwater nodig hebben). Verplaatsing binnen de regio zorgt voor behoud werkgelegenheid en bedrijvigheid binnen de MRA. Vindt onderdeel onderwijs-arbeidsmarkt van groot belang. Flevolandse onderwijsinstellingen nog niet voldoende in staat compleet onderwijsprogramma te bieden voor aansluiting op bedrijfsleven. Ook andere MRA-partners kampen met problemen op dit terrein. Werkt graag in MRA-verband samen aan verbetering en uitbreiding van de onderwijsmogelijkheden om werkgelegenheid toekomstbestendiger te maken. Hecht zeer aan bevordering cultuurparticipatie en faciliteren toekomstbestendige cultuur- en erfgoedsectoren, stelt rol MRA hierin op prijs en wil daartoe graag met MRA-partners samenwerken. 	
4.	<p>Woningbouwopgave:</p> <ul style="list-style-type: none"> Flevoland kan hierin grote rol spelen met volop kansen om goed, ruim en betaalbaar te wonen in een fraaie blauw-groene omgeving, met goede voorzieningen en goede infrastructuur. Zal kwaliteiten Flevoland in MRA-verband belichten en draagt graag bij aan goede afstemming van de woningbouw met de andere MRA-gemeenten. Zal inzetten op breed en divers woningaanbod met goede evenwichtige mix van (sociale) huur en koop. Woningbouw is voor Flevoland geen doel op zich, maar altijd in samenhang met ontwikkelingen op het gebied van economie, infra en voorzieningen. Wijst nogmaals op de wens verstedelijkingsopgave Zuidelijk Flevoland te koppelen aan de inzet op de komst van de IJmeerlijn. Ondersteunt ontwikkeling en uitbouw van de 3 Sleutelgebieden en versnellingslocaties in de deelregio met diverse, vaak infrastructurale, bijdragen. 	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
5.	<p>Onderschrijft de MRA-doelen op duurzaamheid.</p> <ul style="list-style-type: none"> Kennisdeling en samenwerking in MRA-verband belangrijk bij duurzame energie en circulaire economie. Benadrukt belang inzet op aardwarmte en geothermie voor Flevoland. Ziet meerwaarde van MRA-inzet op circulaire economie in schaalgrootte MRA om marktpartijen te mobiliseren of betere efficiency en effectiviteit door samenwerking, daarnaast sterkere invloed bij lobby naar Den Haag. 	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
6.	<p>Benadrukt belang natuurontwikkeling en landschap voor inwoners MRA. Almere en Lelystad zijn groene steden met goed bereikbare plekken om te recreëren, kan zich ook voor andere inwoners MRA ontwikkelen tot aantrekkelijk gebied voor dagjes aan het strand en in de natuur. Ontwikkeling en uitbouw Nationaal Park Nieuw Land biedt hiervoor unieke kans.</p>	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
7.	<p>Verstedelijkingsstrategie: net als bij de Verstedelijkingsstrategie, benadrukt belang van onderlinge samenhang van de benoemde prioriteiten.</p>	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
8.	<p>Stemt in met de verwerking van de bevindingen van de evaluatiecommissie met betrekking tot de MRA</p>	Zie punt 1 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i> .

	Governance. Verzoeken om de verdere uitwerking, waartoe besloten in Regiegroep 18 oktober 2019, met Flevoland te bespreken alvorens deze door te voeren in de MRA Agenda 2.0.	
3. Vervoerregio Amsterdam		
1.	<p>Inleiding</p> <ul style="list-style-type: none"> • Positief over concept-Agenda, goede onderlegger voor verdere regionale samenwerking in periode waarin grote transities worden verwacht. • Mobiliteitsambities staan goed verwoord. • Verheugd met keuze van en opzet met 4 bestuurlijke opdrachten. Zorgt voor heldere en overzichtelijke indeling van opgaven en ambities. Afstemming tussen opdracht 2 en 3 is cruciaal en vereist scherpe coördinatie. 	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
2.	<p>Prioriteit aan opdracht 3.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vervoerregio ambieert binnen de MRA trekkende rol te spelen, ook als expertorganisatie, kenniscentrum en koploper duurzame en slimme mobiliteit. • Staat open voor verder verbeteren samenwerking binnen MRA, ook met gemeenten niet vertegenwoordigd in Vervoerregio. • Benadrukt dat opgaven en ambities op gebied van mobiliteit veel groter zijn dan de beschikbare (financiële) middelen. Van belang om als regio in te blijven zetten op beschikbaar krijgen van meer middelen vanuit het Rijk. Gezamenlijke MRA-lobby heeft prioriteit voor Vervoerregio. • Ziet graag dat in de MRA gezamenlijk oplossingsrichtingen worden opgesteld op gebied van prioriteren en afwegingen worden afgestemd (waarom geven we als regio de ene opgave voorrang op de andere). 	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
3.	Vervoerregio ziet mobiliteitstransitie naast in agenda genoemde transities als 1 van de grote opgaven komende jaren. Verzoekt om deze transitie ook mee te nemen in opsommingen van transities (circulaire economie, energietransitie, klimaatadaptatie, biodiversiteit)	Mobiliteitstransitie is van een andere orde dan genoemde transities, eerder een uitwerking van de genoemde transities. Als mobiliteitstransitie expliciet genoemd zou moeten worden, zouden nog meer transities genoemd moeten worden waardoor de tekst haar focus kwijtraakt.
4.	Opdracht 0: Punt 5, verantwoording: ook de Regioraad van de Vervoerregio Amsterdam toevoegen aan partijen waar voor heldere en transparante verantwoording van de activiteiten wordt gezorgd.	Tekst is aangepast.
5.	Opdracht 3: Tussenkop 'twee mobiliteitssystemen' ongelukkig gekozen, voorkeur gaat uit naar focus op één mobiliteitssysteem voor alle gebruikers en modaliteiten (complete ketenreis). Gesignaleerde probleem is wel correct. Verzoek insteek paragraaf te wijzigen om focus op gezamenlijkheid en inclusiviteit en nut en noodzaak van goede ov-knooppunten te leggen en niet op verschillen tussen regio en stad.	Tekst is aangepast.
6.	Regioraad uit zorg over groei Schiphol in relatie tot het voldoen aan duurzaamheidseisen. Ook vragen raadsleden aandacht voor rol volksvertegenwoordiging in de MRA-samenwerking, die zij onderbelicht achten.	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering. Mbt rol volksvertegenwoordiging zie punt 3 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i> .

Deelregio Almere-Lelystad

Strekking reactie	Beantwoording
3. Gemeente Almere	
<p>1. Kan zich vinden in de hoofdlijnen van de agenda met 4 opdrachten. Grote verbetering t.o.v. huidige actieagenda, meer scherpere, overzichtelijker en met meetbare uitvoeringslijnen. Laatste sluit aan bij conclusie evaluatiecommissie dat de MRA slagvaardiger en meer doelgericht moet zijn. Wenst wel enkele aanscherpingen.</p>	<p>Wordt ter kennisgeving aangenomen.</p>
<p>2. Benadrukt belang dat de MRA een evenwichtige metropool blijft met een hoge leefkwaliteit en zonder grote economische verschillen. Ziet dat opdrachten 1 tm 3 het in zich hebben om op MRA-niveau een toekomstbestendige en evenwichtige metropool te realiseren.</p>	<p>Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p>
<p>3. Focust op enkele uitvoeringslijnen waarvan meent dat de MRA daar de meeste inzet op moet richten, vraagt wel aandacht voor duurzaamheid als 'het nieuwe normaal' integraal meenemen in de uitvoeringslijnen.</p>	<p>Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p>
<p>4. Versterken van werkgelegenheid en economie: (1) Regionale economische strategie, (2) werklocaties en (3) human capital voor Almere belangrijke uitvoeringslijnen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vraagt aandacht voor belang banengroei in Almere en ontwikkelingspotentieel in de hele deelregio., deelregio kan druk in andere delen MRA verlichten. Almere wil haar rol pakken. • Regionale inzet en samenwerking nodig op goed vestigingsklimaat, spreiding banen, onderwijs, cultuur, toerisme en recreatie. Betekent ook dat de MRA-regio de Floriade omarmt als evenement van de regio. • Benadrukt belang versterken onderwijs en aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt, inwoners Almere vormen nu en straks belangrijk arbeidspotentieel voor de metropool. 	<p>Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p>
<p>5. Een inclusieve regio met betaalbaar wonen: focus op (1) Verstedelijkingsstrategie en (2) Wonen:</p> <p>a) Benadrukt belang verstedelijkingsstrategie voor gemeentegrens overstijgende opgaven tav wonen, werken, bereikbaarheid, leefbaarheid, klimaatadaptatie en energietransitie en dat het Handelingsperspectief Oostflank MRA 2020-2030 (samenwerking Almere, Rijk, Flevoland, Amsterdam) daar een belangrijke bouwsteen voor is, net als rijk-regio-programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (tevens onderdeel uitvoeringslijn 1, opdracht 3).</p> <p>b) Bij wonen nadruk op betaalbaar wonen en samenwerking rijk-regio (Woondeal) en marktpartijen daartoe, en op monitoring</p> <p>c) Pleit, net als provincie Noord-Holland voor toevoegen uitvoeringslijn OV-knooppunten aan opdracht 2. N-H en Almere waren bestuurlijk trekkers vanuit platforms ruimte en mobiliteit. Blijvende aandacht nodig om te voldoen aan de woningbehoefte en leefkwaliteit en bereikbaarheid te versterken. Opgaven functiemenging, verdichting, optimaliseren ketenreizen vragen gezamenlijke en integrale aanpak en samenwerking NS en Prorail.</p>	<p>a) Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p> <p>b) Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p> <p>c) Zie punt 7 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i>.</p>
<p>6. Werken aan een bereikbaar Almere in de regio: prioriteit (1) Schaalsprong Mobiliteitssysteem</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vraagt met oog op bereikbaarheidsmaatregelen aandacht voor belang van de oostflank in de MRA 	<p>Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p>

	<p>met ruimte voor 33% van de regionale woningopgave, voor bijdrage van goede bereikbaarheid aan de opgave banengroei in Almere en aan mobiliteit beroepsbevolking in de MRA.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Benadrukt dat spoor en de A6 zonder verdere maatregelen rond 2030 verkeersstromen niet meer adequaat kunnen opvangen. Volle inzet nodig op realiseren OV-SAAL en toekomstige IJmeerverbinding, waarbij laatste randvoorwaardelijk is voor realisatie Pampus tbv de regionale woningbouwopgave. Kortom, consequente inzet in lijn met RRAAM-afspraken. • Ziet fiets en duurzame/innovatieve mobiliteit als onderdeel van de schaa sprong mobiliteitssysteem. 	
7.	<p>Samenwerking en uitvoering: Benadrukt dat inhoud leidend is. Nieuwe agenda moet volgende zaken borgen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Integraal samenwerken tussen de platforms, maar ook daarbuiten (triple helix) • Wisselwerking tussen opdrachten moet sterker tot uiting komen in de agenda. • Opdrachten en uitvoeringslijnen moeten gekoppeld worden aan doelen en effecten om resultaten en effecten zichtbaar te maken voor bestuurders, raden, staten en partners, voorbeelden: <ul style="list-style-type: none"> ○ Geef aan bij 'werklocaties' hoe en met welk effect de economische druk werklocaties op Amsterdam kan worden verminderd ○ Bij duurzame en innovatieve mobiliteit scherper en minder vrijblijvend formuleren hoe op grotere schaal mensen structureel worden verleid om hun reisgedrag aan te passen en gebruik duurzame mobiliteit wordt gestimuleerd. • Benadrukt belang monitoring en duiding ontwikkelingen in de MRA en verschillende deelregio's om als nodig te kunnen bijsturen. Agenda dient een meerjarenplanning en begroting te krijgen om tijdig op inhoud en geld te kunnen bijsturen. 	Zie punten 4, 5 en 6 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i> . Wordt verder ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
4. Gemeente Lelystad		
1.	<p>Gaat ervan uit dat nadere uitwerking van de aanbevelingen van de evaluatie zichtbaar en voelbaar worden in de MRA Agenda en wijze van werken.</p>	Zie punt 1 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i> .
2.	<p>Benadrukt nogmaals belang van slagkracht van de regionale samenwerking.</p>	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
3.	<p>Kan zich vinden in de 2 leidende principes en kan zich vinden in de hoofdlijnen van de MRA-Agenda met de 4 opdrachten.</p>	Wordt ter kennisgeving aangenomen.
4.	<p>Lelystad biedt ruimte die elders in de MRA-regio ontbreekt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ruimte voor bedrijvigheid: ruimte voor werken op toplocaties, zelfs voor XXL-locaties, daarmee kan Lelystad oplossingen bieden die elders in de MRA knelpunten zijn • ruimte voor wonen: Lelystad heeft ambitie om te groeien van 78.000 naar 100.000 inwoners. Lelystad heeft letterlijk en figuurlijk de ruimte om een grote rol te spelen in de bouw van woningen in de MRA. Met oog voor polycentrische metropoolregio zet Lelystad in op evenwichtige ontwikkeling en een divers woningaanbod, voorkomen ruimtelijke segregatie. Vanuit de Woondeal en de verstedelijkingsstrategie zal vooral ingezet worden op sleutelgebied stationsgebied Lelystad. • ruimte voor verbindingen: Lelystad Airport speelt binnen MRA rol voor vakantievluchten. Met Lelystad Airport Business Park, Flevokust Haven, de A6 en de N23 heeft Lelystad uitstekende basispropositie voor logistieke bedrijven en functies. Kracht van verbindingen is essentieel voor de 	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.

	ontwikkeling van de (inter)nationale logistiek over land. door de lucht en water. Gezien groeiende betekenis van Lelystad in MRA-verband is het logisch dat Lelystad meer betrokken is bij opdracht 3. Voor bewoners gaat het om bereikbaarheid van werk, opleidingen en voorzieningen. Ook van belang is goederenlogistiek. Vanuit het economisch vestigingsklimaat is de aandacht van Lelystad gericht op de ontwikkeling van de logistieke sector.	
5.	<p>Prioriteiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Focus op de economische schaa sprong van de MRA: ruimte voor bedrijven/werken; Lelystad biedt de MRA met de ontwikkeling van Lelystad Airport en Flevokust Haven een sterke ruimtelijke ontwikkeling met name in het (internationale, multimodale) logistieke perspectief. • Focus op wonen; verzilveren kansen die zich voordoen door de afspraken voor voldoende en toekomstbestendig woningaanbod dat aansluit op behoefte en bijdraagt aan een evenwichtige spreiding en versnelling van de woningbouw. • Actief gaan deelnemen aan platform mobiliteit; gezien toename betekenis Lelystad met Lelystad Airport en Flevokust Haven. Bestuurlijke keuzes in mobiliteit en bereikbaarheid zijn direct verbonden met succesfactoren van wonen en werken in de polycentrische MRA-regio waarvan Lelystad de belangrijkste te ontwikkelen logistieke kansen heeft. 	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
6.	<p>Stelt volgende wijzigingen in de tekst voor:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) pagina 15, 5e bullet in de opsomming Lelystad Airport toevoegen b) pagina 19, 3e bullet 'verbeteren 30-minuten-bereikbaarheid' zo aanpassen dat ook Lelystad binnen 30 minuten bereikbaar wordt c) pagina 36 beschrijving deelregio, Lelystad benoemen als logistieke hotspot en profilering op natuur, landschap en kust toevoegen. 	<ol style="list-style-type: none"> a) Tekst is aangepast. b) Tekst is aangepast. Doel is het vergroten van de bereikbaarheid van werk en voorzieningen, niet dat alles binnen 30-minuten bereikbaar wordt. '30-minuten-bereikbaarheid' is een technische term voor een indicator om bereikbaarheid van werk en voorzieningen te meten. Deze term wekt verwarring en is zodoende niet meer gebruikt. c) Logistiek en natuur, landschap, water komen terug in de deelregio-beschrijving.
7.	MRA-samenwerking en samen optrekken als deelregio Almere-Lelystad heeft bestuurlijke prioriteit	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.

Deelregio Amstelland-Meerlanden

Strekking reactie	Beantwoording
6. Deelregio Amstelland-Meerlanden	
1. Deelregio reactie om gezamenlijke punten extra kracht bij te zetten. Reactie is gevoed door AM-raadsledenplatform.	Wordt ter kennisgeving aangenomen.
2. Deelregio Amstelland-Meerlanden vormt als zuidflank van de MRA een belangrijke economische pijler binnen de MRA. Economische groei brengt nieuwe uitdagingen mee. Groeiende aantrekkingskracht op bedrijven in deelregio AM, groeiend aantal inwoners en de opgaven van de energietransitie hebben grote gevolgen voor het ruimtegebruik. Aanwezigheid Schiphol maakt vinden van goede balans in wonen, werken, bereikbaarheid en recreëren in deelregio AM extra uitdagend.	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
3. Deelregio AM herkent zich in grote mate in bestuurlijke opdrachten en uitvoeringslijnen; verdere stap in goede richting. Ziet dat is geanticipeerd op aanbevelingen evaluatie.	Wordt ter kennisgeving aangenomen.
4. Samenwerking: <ul style="list-style-type: none"> • Samenwerking kan alleen succesvol zijn, als er ruimte is voor verschillende belangen. MRA biedt het platform waarbinnen we het bestuurlijk gesprek over deze belangen kunnen voeren om te komen tot gedragen oplossingen voor onze opgaven. Vraagt bestuurlijk lef en samenspel. Is blij dat Amsterdam hierin leiderschap wil nemen om samen met de regio gewenste veranderingen te bereiken. • Van belang om te kijken wat op regionaal MRA niveau speelt, en wat opgaven zijn die in deelregio's opgepakt kunnen worden, of in de vorm van 'coalitions of the willing'. • Deelnemende overheden moeten, passend bij informele aard MRA-samenwerking, daarbij eigen afwegingen kunnen blijven maken. Vraagt om passend politiek-bestuurlijk proces waarin colleges en raden tot besluitvorming komen. 	Zie punt 3 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i> . Wordt verder ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
5. Pleit voor efficiënte en compacte agenda om samenwerking hanteerbaar te maken. Prioriteit hebben – en veel inzet vragen – opgaven op wonen, werken, mobiliteit en landschap.	Zie punt 4 oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i> , wordt verder ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
6. Pleit voor nog meer samenhang tussen agenda en evaluatie, bijvoorbeeld dat ruimte is om nieuwe inzichten integrale MRA visie door te voeren in de Agenda.	Zie punt 1 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i> .
7. Ziet reactie van Agendacommissie op wensen en opvattingen tegemoet	Zie oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i> en deze nota van beantwoording.
7. Gemeente Aalsmeer	
1. Leidende principes: <ol style="list-style-type: none"> a) Kan zich vinden in principe toekomstbestendige metropool b) Kan zich in beginsel vinden in principe evenwichtige metropool, benadrukt dat bij uitwerking van dit principe in opdracht 2 Aalsmeer samenwerking bij de woningbouwopgave onderschrijft, maar dat kwalitatieve invulling (welk segment gebouwd wordt en wanneer er sprake is van evenwicht) lokale bevoegdheid is. c) Wil positievere formulering van "een opgave is het voorkomen van uitsortering van 	<ol style="list-style-type: none"> a) Wordt ter kennisgeving aangenomen. b) Zie punt 3 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i>. c) Deze tekst is geen onderdeel van het leidende principe, komt wel terug onder opdracht 2, 'Wat is er aan de hand?' bij de beschrijving van sociaal-maatschappelijke effecten van ruimtelijke ontwikkeling; diverse MRA-deelnemers die de geschetste ontwikkeling <i>direct</i>

	inkomensgroepen en concentraties van mensen met een sociaaleconomische achterstand", spreken van een opgave die gericht is op een inclusieve samenleving.	ervaren hechten belang aan deze formulering. Zie ook punt 3 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i> .
2.	Benoemt ambities/speerpunten voor Aalsmeer bij uitvoeringlijnen, voorstander van <i>coalitions of the willing</i> , wil meedoen op onderwerpen waar van belang is voor Aalsmeer.	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
3.	Opdracht 0: Verwijst naar reflecties deelregio Amstelland-Meerlanden op Evaluatie MRA.	Zie punt 1 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i> .
4.	Opdracht 1, ambities/speerpunten: a) richt inzet op regionale economische strategie in nauwe relatie met verstedelijkingsstrategie en strategie mobiliteitssysteem. b) richt inzet op werkmilieus (plabeka) en positionering van Aalsmeer(se) werklocaties en milieus binnen de regio. c) Ziet nut en noodzaak Invest-MRA vooralsnog niet. d) Mbt Schiphol verwijst Aalsmeer naar standpunt BRS: er kan geen sprake zijn van groei van Schiphol voor serieus werk is gemaakt van hinderbeperking e) Ondersteunt kennisdeling en pilots f) Benadrukt dat energie-infra en data infra verplicht onderdeel is van de Regionale Energie Strategie (RES)	a) Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering b) Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering. c) Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering. d) In de definitieve MRA Agenda wordt expliciet verwezen naar de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS). e) Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering. f) In definitieve tekst is onder uitvoeringslijn 5 van opdracht 1 expliciet vermeld dat de inspanningen aanvullend zijn op de trajecten van de Regionale Energiestrategie (RES).
5.	Opdracht 2, ambities/speerpunten: • Richt inzet op verstedelijkingsstrategie • Ziet Wonen als belangrijk en urgent thema, benadrukt dat afspraken over spreiding woningsegmenten raakt aan lokale autonomie. Vindt op MRA niveau kennisuitwisseling en monitoring van belang. • Landschap; ziet afspraken op sub-regionaal niveau met Haarlemmermeer over ontwikkeling Westeinderscheg en dat mogelijk aanspraak gedaan kan worden op (nog te ontwikkelen) landschapsfonds. Ziet trekkende rol voor MRA. • Transitieopgaven: hecht waarde aan integraliteit op deze thema's, niet alles hoeft op schaal MRA, ziet belang kennisdeling.	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
6.	Opdracht 3, ambities/speerpunten: • Regionale prioritering grote mobiliteitskeuzes • Fiets; goed regelen van 2 fietsroutes die Aalsmeer aandoen: Aalsmeer-Schiphol en Aalsmeer-Amstelveen-Amsterdam. • Duurzame innovatieve mobiliteit	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
8. Gemeente Amstelveen		
1.	Inleiding a) Hecht belang aan MRA-samenwerking op thema's mobiliteit, wonen en economie. Gaat uit van 'coalitions of the willing'. b) Besluiten worden conform convenant genomen door raden en staten. Betrokkenheid raden en staten en democratische legitimiteit verdienen voortdurende aandacht.	a) Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering. b) Zie punt 3 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i> . c) Zie punt 4 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en</i>

<p>c) Acties in uitvoeringslijnen dienen zo concreet mogelijk geformuleerd te worden.</p> <p>d) Ziet duidelijke relatie MRA Agenda en evaluatie. Ziet enkele aanbevelingen al terug in concept-agenda. Is graag betrokken bij verdere uitwerking aanbevelingen evaluatiecommissie.</p>	<p><i>vervolg.</i></p> <p>d) Zie punt 1 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i>, wordt verder ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p>
<p>2. Leidende principes:</p> <p>a) Kan zich vinden in principe toekomstbestendige metropool</p> <p>b) Benadrukt bij principe evenwichtige metropool dat over deelregionale en lokale invulling van dit principe verschillend kan worden gedacht. Uitwerking dient te geschieden met behoud van eigen identiteit en kernkwaliteiten.</p>	<p>a) Wordt ter kennisgeving aangenomen.</p> <p>b) Zie punt 3 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i>.</p>
<p>3. Benoemt ambities/speerpunten voor Amstelveen bij uitvoeringlijnen, voorstander van <i>coalitions of the willing</i>, wil meedoen op onderwerpen waar van belang is voor Amstelveen.</p>	<p>Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p>
<p>4. Opdracht 0: Verwijst naar reflecties deelregio Amstelland-Meerlanden op Evaluatie MRA en is voorstander van korte krachtige visie met duidelijke gezamenlijke koers op ruimtelijk-economische vraagstukken waarbij traject verstedelijkingsstrategie benut wordt.</p>	<p>Zie punt 1 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i>, wordt verder ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p>
<p>5. Opdracht 1, ambities/speerpunten:</p> <p>a) richt inzet op regionale economische strategie in nauwe relatie met verstedelijkingsstrategie en strategie mobiliteitssysteem.</p> <p>b) richt inzet op werkmilieus (plabeka) en positionering van Amstelveen(se) werklocaties en milieus binnen de regio.</p> <p>c) Ziet belang Invest-MRA om duurzame projecten te kunnen financieren en business cases rond te krijgen.</p> <p>d) Economische groei en leefbaarheid dienen in balans te blijven.</p> <p>e) Ondersteunt kennisdeling en pilots.</p> <p>f) Wil uitdrukkelijke aandacht voor vraagstukken rondom Schiphol en de leefbaarheid. Wil samen met partners werken aan duurzaam toekomstperspectief met balans wonen, werken en leefomgeving.</p> <p>g) Benadrukt dat energie-infra en data infra verplicht onderdeel is van de Regionale Energie Strategie (RES)</p>	<p>a) t/m e) Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p> <p>f) In de definitieve MRA Agenda gaat ook aandacht uit naar nadelige effecten Schiphol en wordt expliciet verwezen naar de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS).</p> <p>g) In definitieve tekst is onder uitvoeringslijn 5 van opdracht 1 expliciet vermeld dat de inspanningen aanvullend zijn op de trajecten van de Regionale Energiestrategie (RES).</p>
<p>6. Opdracht 2, ambities/speerpunten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Richt inzet op verstedelijkingsstrategie • Ziet Wonen als belangrijk en urgent thema, regionale concrete afspraken over woningbouwproductie en spreiding over de deelregio's horen daarbij. Hecht groot belang aan ontwikkeling Sleutelgebied Kronenburg. Benadrukt dat afspraken over spreiding woningsegmenten raakt aan lokale autonomie. Onderschrijft belang regionaal verband zorgen voor toekomstbestendig woningaanbod. Vindt op MRA niveau kennisuitwisseling en monitoring van belang. • Landschap; hecht belang aan behoud en versterking landschappelijke waarden bij mn verstedelijkingsstrategie, cultuur, recreatie en toerisme. Maakt op deelregionaal niveau afspraken met Amsterdam en Ouder-Amstel over opgaven Amstelscheg. Vraagt nadrukkelijk aandacht voor behoud (veen)landschap dat door ambities economie, ruimte bereikbaarheid onder druk staat. 	<p>Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Transitieopgaven: hecht waarde aan integraliteit op deze thema's, niet alles hoeft op schaal MRA, ziet belang kennisdeling. 	
7.	<p>Opdracht 3, ambities/speerpunten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regionale prioritering grote mobiliteitskeuzes • Fiets; goed regelen van 3 fietsroutes die Amstelveen aandoen. • Duurzame innovatieve mobiliteit; Legmeer is 1 van de 3 regio-pilots duurzame mobiliteit in gebiedsontwikkeling. 	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
9. Gemeente Diemen		
1.	Herkent zich in grote mate in bestuurlijke opdrachten, ambities en uitvoeringslijnen. Per thema reactie	Wordt ter kennisgeving aangenomen.
2.	<p>Basis van samenwerking:</p> <ul style="list-style-type: none"> • belangrijks succesfactor voorgenomen versterking samenwerking is degelijke ambtelijke ondersteuning. Pleit voor uitbreiding MRA-bureau-organisatie, ambtenaren met regio-blik en onafhankelijke positie. • Ziet geen rol voor Amsterdam Economic Board binnen de MRA-gremia. Wil gremia zuiver bestuurlijk houden. • Rol gemeenteraden op deelregio en MRA-niveau moet explicieter gemaakt te worden ihkv democratische legitimiteit. 	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering en specifiek bij de uitwerking van de governance evaluatie.
3.	<p>Mobiliteit:</p> <p>a) Ziet in agenda graag nader omschreven hoe samenwerking mra en vervoerregio komende jaren vormgegeven gaat worden. Vervoerregio is nml aanspreekpunt voor Diemen.</p> <p>b) Vraagt meer aandacht voor verkeersveiligheid in agenda.</p>	<p>a) Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering en specifiek bij de uitwerking van de governance evaluatie.</p> <p>b) Zie punt 8 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i>.</p>
4.	<p>Ruimte:</p> <p>a) Vindt het onduidelijk dat de opdrachten niet vernoemd zijn naar de thema's economie, ruimte en mobiliteit.</p> <p>b) Vindt het onderwerp duurzaamheid en aanverwante onderwerpen erg versnipperd ondergebracht bij de thema's.</p> <p>c) Verstedelijkingsstrategie zou boven de opdrachten 1, 2 en 3 moeten staan en niet ondergebracht bij opdracht 2.</p>	<p>a) en b) Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p> <p>c) Zie punt 6 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i>.</p>
5.	<p>Wonen:</p> <p>a) Problemen Diemen lijken op die van omliggende. Diemen is extra kwetsbaar door relatief grote particuliere huurvoorraad, ruimte voor nieuwbouw nog meer beperkt dan elders. Ziet in agenda erkenning van knelpunten betaalbaarheid, beschikbaarheid en duurzaamheid.</p> <p>b) Ziet opgave wonen en zorg te weinig terug. Hecht belang aan sterke lokale zorgstructuur en dat mensen zo lang mogelijk thuis kunnen wonen.</p>	<p>a) Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p> <p>b) Zie punt 8 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i>.</p>
6.	<p>Energietransitie:</p> <p>a) Vindt uitvoeringslijn circulaire economie, energietransitie en klimaatadaptatie te mager. Wil acties in agenda die MRA klimaatbestendiger maken; tegengaan hittestress, bescherming zeespiegelstijging, extreme neerslag en waterberging.</p>	<p>a) Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p> <p>b) In definitieve tekst is onder uitvoeringslijn 5 van opdracht 1 expliciet vermeld dat de inspanningen aanvullend zijn op de trajecten van de</p>

	<p>b) Toekomstbestendige energie-infra is ook belegd in regionale energiestrategie (RES), MRA moet geen acties overnemen die ook in RES-verband worden genomen. Kracht MRA kan liggen bij inzoomen op lokale behoefte en die ondersteunen en verbinden.</p> <p>c) Ontwikkeling en ontsluiting kennis tav energietransitie gebeurt al elders (RES, PAW, ECW).</p> <p>d) Ondersteunt regionale afstemming en ontwikkeling MRA-brede strategie datacenters, incl benutten restwarmte.</p>	<p>Regionale Energiestrategie (RES).</p> <p>c) zie b)</p> <p>d) Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p>
7.	<p>Duurzaamheid:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tevreden over leidend principe toekomstbestendige metropool, en dat duurzaamheid integraal wordt benaderd met ook aandacht klimaatadaptatie en biodiversiteit. • Vindt uitwerking leidend principe echter summier. • Wil trias energetica terugzien in agenda, expliciete aandacht voor energiebesparing ontbreekt. • Wil bij circulaire economie aanpak op basis van voorkeursvolgorde: refus/rethink, reduce/redesign, reuse, repair, refurbish, remanufacture, recycle. • Wil bij klimaatadaptatie expliciet benoemd: intensievere buien, hitte en droogte • Wil bij biodiversiteit expliciete aandacht voor zowel binnenstedelijke als landschappelijke aanpak. • Wil klimaatadaptatie toegevoegd bij innovatie aanjagen circulaire economie en energietransitie • Wil bij opdracht 1, uitvoeringslijn 4, toevoegen: - behoud toegang tot voor economie en energietransitie strategische grondstoffen en materialen; en - industriële symbiose en duurzame werklocaties. • Wil bij opdracht 1, uitvoeringslijn 5, toevoegen: aandacht voor energie besparen en besparen op datagebruik (compacte bestanden, lagere resolutie, slimmere oplossingen) • Wil bij opdracht 2 ook aandacht voor natuurinclusief en levensloopbestendig bouwen. Ook verder in de agenda meer aandacht voor natuurinclusief bouwen en expliciet benoemen. • Wil bij sociaalmaatschappelijke effecten van ruimtelijke ontwikkelingen ook energiearmoede benoemd zien. • Wil bij opdracht 2 uitvoeringslijn 4 ook aandacht voor circulair slopen. • Wil bij opdracht 3 ook aandacht voor vervoerspreventie, koppeling met smart grid, geluidsoverlast en last mile transport. 	<p>Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering, zie ook punt 8 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i>.</p>
8.	<p>Economische zaken:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vindt dat er te veel nadruk op transformeren bedrijventerreinen ligt. Benadrukt dat er voldoende ruimte moet blijven om te werken en te ondernemen. Gaat om balans wonen, werken en leven. • Plabeka 3.1 is nog niet vastgesteld, maar staat wel in agenda dat deze in lijn zal zijn met economische strategie, vindt Diemen te voorbarig. • Vindt het te voorbarig dat gesproken wordt over een gezamenlijk investeringsfonds, Invest-MRA is er nog niet. 	<p>Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering, zie ook punt 3 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i>.</p>
9.	<p>Overig:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vindt typering deelregio's een willekeurige opsomming van allerlei feitjes • Herkent zich niet in statement dat de MRA een aansprekende visie heeft op de regio en de 	<p>Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p>

	<p>samenwerking, die uitnodigt om met de MRA samen te werken. Bijv. kleine gemeenten worden op duurzaamheid regelmatig slecht meegenomen, kleine gemeenten worden regelmatig overvraagd, het ontbreekt simpelweg aan capaciteit.</p>	
10. Gemeente Haarlemmermeer		
<p>1. Functie van de agenda:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Onderschrijft belang MRA-samenwerking. • Vraagt aandacht voor het bestaan van tegengestelde belangen en dat MRA-deelnemers daarover in gesprek moeten gaan en het MRA-gremium optimaal moeten benutten. Belang goede regionale afstemming en mogelijkheid van samenwerking op basis van vrijwilligheid. • MRA visie (aanbeveling evaluatie) is wenselijk, gevoed van onderop door deelnemers, concentreert op lange termijn en moet helpen focus aan te brengen in de samenwerking • MRA-agenda wordt gezien als bindmiddel voor het regionale netwerk, om samenwerking hanteerbaar te maken, wordt gepleit voor een efficiënte en compacte agenda. • Prioriteit ligt bij de opgaven wonen, werken, mobiliteit, landschap en de transitieopgaven. • Vraagt om onderscheid tussen onderwerpen die op MRA-schaal spelen en onderwerpen die op deelregio-niveau worden opgepakt of in de vorm van 'coalitions of the willing'. Er zijn ook onderwerpen die op subregionaal niveau worden opgepakt, zoals Jeugdhulp en WMO. 	<p>Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering, zie ook punt 3 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i>.</p>	
<p>2. Twee principes als sleutel: Beide principes belangrijk om mee te nemen als leidraad in toekomstige ontwikkelingen. Juist over de invulling en vertaling van de ze waarden naar lokale en regionale praktijk bestaan verschillende inzichten. Gemeenten zullen hier politieke speelruimte willen behouden. MRA moet inzetten op wat ons bindt, niet polariseren, en waar nodig in 'coalitions of the willing' de uitvoering ter hand nemen.</p>	<p>Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering, zie ook punt 3 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i>.</p>	
<p>3. Opdracht 0: Is voorstander van integrale visie op de regio en de samenwerking, waarin de economische strategie, mobiliteitsstrategie en verstedelijkingsstrategie samenkomen. Uit visie moet onderlinge samenhang thema's blijken en de noodzaak voor bepaalde ontwikkelingen. De verschillende ambities leiden tot conflicterende ruimteclaims, visie moet helpen om integrale afweging te maken en balans te vinden. Visie moet ook helpen bij aanbrengen samenhang en prioritering in de MRA-agenda. Vindt het belangrijk dat processen agenda en visie op transparante wijze geïntegreerd worden en er ruimte is om nieuwe inzichten door te voeren in de agenda.</p>	<p>Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering, zie ook punt 1 en 6 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i>.</p>	
<p>4. Opdracht 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gezamenlijke economische strategie op hoofdlijnen wordt als zinvol gezien. Aandacht voor gevraagd voor autonomie gemeenten (eigen ambities en agenda). Aandachtspunten in de visie: transformatie van werklocaties, behouden of ontwikkelen nieuwe werklocaties met oog voor balans wonen, werken, recreëren. Ruimte voor regionale sturing is er als er goede afstemming is en oog voor lokale belangen en transparante gemeentelijke besluitvorming. • Vraagt om meer samenhang tussen verschillende trajecten die nu lopen. Marketing voor heel de MRA. • Zal geen voorstander zijn van een gezamenlijk investeringsfonds. • Human Capital Agenda, gaat niet om als MRA de regio pakken, maar om samenwerken met 	<p>Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering, zie ook punt 3 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i>.</p>	

	<p>onderwijsinstellingen en bedrijfsleven om de arbeidsmarkt meer in balans te krijgen. House of Skills is een goed voorbeeld. In trends wordt stagnatie onderkant arbeidsmarkt benoemd, maar komt in ambities en uitvoeringslijnen onvoldoende/niet terug. Onderkant arbeidsmarkt (mensen met arbeidsbeperking/afstand tot arbeidsmarkt) zou volwaardig onderdeel moeten zijn van het onderwijs-arbeidsmarkt-programma van de MRA, een gezamenlijke regionale werkgeversbenadering kan daar onderdeel van uitmaken. Aandacht gevraagd voor opdeling MRA in 5 arbeidsmarktregio's terwijl de MRA als 1 regio functioneert, MRA kan werken aan mogelijke synergie tussen regio's.</p>	
5.	<p>Opracht 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> Om de kwaliteit van de leefomgeving hoog te houden zal verstedelijk samen moeten gaan met investeringen in landschappelijke kwaliteit. Daarbij moet ook de agrarische functie geborgd worden. Inzetten op versterken van landschappen moet beter verankerd worden in de agenda en integrale implementatie van acties en uitvoeringsprogramma's. Wonen: onderschrijft belang te zorgen voor voldoende en toekomstbestendig woningaanbod en noodzaak regionale afstemming hiertoe. We moeten waken dat er een tweedeling ontstaat tussen sociaal en betaalbaar tegenover vrije sector. Belangrijke rol MRA bij uitvoering Woondeal. Hierbij moeten naast overheidspartijen en corporaties ook investeerders en de bouwmarkt een rol spelen. Benadrukt eigenstandige verantwoordelijkheid gemeenten en provincies rond het wonen. Gemeenten besluiten zelf over het gewenste woningbouwprogramma. Qua evenwichtige spreiding van een betaalbaar woonaanbod wil Haarlemmermeer tot 2040 20.000 woningen realiseren waarvan 50% in het betaalbare segment. Daarmee levert de gemeente een wezenlijke bijdrage aan de lokale behoefte en die in de metropoolregio. 	<p>Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering, zie ook punt 3 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i>.</p>
6.	<p>Opracht 3:</p> <ul style="list-style-type: none"> Vindt de koppeling tussen wonen en bereikbaarheid zeer belangrijk. Voor de corridor van economische toplocaties is er een opgave op het gebied van veiligheid en bereikbaarheid. Ziet doortrekken Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp via Schiphol als voorwaardelijk. Motto Haarlemmermeer is 'eerst bewegen, dan bouwen' om te voorkomen dat bouwen ten koste gaat van de leefbaarheid. Vindt dat dit te weinig tot uitdrukking komt in de Agenda. 	<p>Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering, zie ook punt 5 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i>. Samenhang mobiliteitsinvesteringen en ontwikkelingen op het gebied van wonen en werken en noodzaak tot zorgvuldige fasering worden in de MRA Agenda expliciet benoemd.</p>
11. Gemeente Ouder-Amstel		
1.	<p>Zeer positief over de agenda, zichtbaar snoeien in aantal actiepunten legt meer focus. Enkele aandachtspunten.</p>	<p>Wordt ter kennisgeving aangenomen.</p>
2.	<p>Kleine gemeenten zijn 1 keer genoemd, met negatieve insteek – moeite met expertise opbouwen. Kleine, middelgrote en grote gemeenten hebben allen eigen uitdaging mbt samenwerken in organisatie als MRA. Gaat erom dat MRA-samenwerking versterkend is.</p>	<p>In de tekst van de definitieve MRA Agenda is meer aandacht gekomen voor kleinere gemeenten en voor de diversiteit in kwaliteiten en eigenheid van gemeenten.</p>
3.	<p>Vraagt expliciet aandacht voor MRA-structuur van deelregionale vertegenwoordiging; gemeenten moeten elkaar kunnen machtigen en elkaar vertrouwen. MRA moet in alle overleggen aandacht hebben voor deze structuur en verifiëren dat geuite standpunten ook deelregionale standpunten zijn.</p>	<p>Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p>
4.	<p>Economische strategie: lijkt goed instrument om met geschetste opgaven om te gaan, maar is nog niet gereed dus voorbarig op vast te leggen dat deze sturend wordt voor lokaal beleid tav werkmilieus en plabeka.</p>	<p>Formulering is in de definitieve MRA Agenda aangepast, zie ook punt 3 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i>.</p>

	5. Landschap: ziet leidende rol voor landschap in opstellen visie op de regio. In agenda veel aandacht voor landschap, maar ligt nog niet aan de basis. Kernkwaliteiten landschap moeten leidend zijn voor integrale opgave verstedelijking.	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
	6. Vraagt wat sociaal-fysieke wijkvernieuwing is en hoe dat zich verhoudt tot de opgaves van de MRA.	Oorspronkelijke formulering kwam uit de tekst van de Woondeal, formulering is in de definitieve MRA Agenda aangepast.
	7. In agenda duidelijk rekening gehouden met adviezen evaluatiecommissie, goed er zo pragmatisch mee om te gaan. Vraagt wel ruimte voor bijstellen werkwijze als uitkomst visie en uitwerking governance dat vragen.	Zie punt 1 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i> .
12. Gemeente Uithoorn		
	1. College ziet concept-MRA Agenda 2.0 als logische volgende stap in verdere professionalisering van de MRA-samenwerking en kan zich vinden in de nieuwe agenda, waarbij is geanticipeerd op aanbevelingen vanuit het evaluatierapport.	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
	2. Maakt duidelijk dat op inhoud en strategie het college telkens een afweging maakt in hoeverre keuzes en aansluiting op uitvoeringsprogramma's bijdragen aan maatschappelijke effecten die gemeente Uithoorn voorstaat. Voor keuzes die Uithoorn echt raken, wordt democratische legitimiteit gevonden via besluitvorming door de raad.	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering, zie ook punt 3 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i> .
	3. Ook raad kan zich in hoofdlijnen vinden in concept-MRA Agenda. Raad geeft enkele cruciale aandachtspunten mee voor definitieve agenda.	Wordt ter kennisgeving aangenomen.
	4. Raad benadrukt spanningsveld economisch belang en groei en duurzaamheidsopgaven en leefbaarheidsuitdagingen. Verheugd dat in MRA agenda schone economie, veilige leefomgeving en hoge leefkwaliteit als prioriteit worden genoemd.	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
	5. Opdracht 0: <ul style="list-style-type: none"> • MRA evaluatie: delen op hoofdlijnen bevindingen evaluatiecommissie: minder praten en papier, meer richting en meetbare resultaten. • Sociaal domein: Blij met aandacht voor sociaaleconomische verschillen die steeds scherper zichtbaar worden, voor kansengelijkheid en het welvaarts- en welzijnsniveau. Wil bevordering samenwerking en kennisuitwisseling op: onderwijs, participatie, arbeidsmarkt, maatschappelijke vraagstukken. Krachten bundelen op deze thema's zal bijdragen aan economische kracht van de regio. 	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering, zie ook punt 8 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i> .
	6. Opdracht 1: <ul style="list-style-type: none"> • Circulaire economie: Verheugd met aandacht voor circulaire economie, ziet graag dat ook aandacht is voor creëren van bewustwording bij o.a. particulieren en bedrijven, naast initiëren concrete acties om te komen tot volledig circulaire economie in 2050. Thema duurzaamheid moet terug komen in beslissingen ihkv economisch belang. • Klimaatbestendigheid en energietransitie: Blij om aandacht voor deze grote opgaven. MRA-inwoners willen weten waar ze aan toe zijn, willen duidelijkheid en zich voorbereiden. Wil duidelijkheid in taken MRA en taken afzonderlijke gemeenten, vraagt aandacht voor zorgvuldige communicatie naar burgers en bedrijfsleven. • Arbeidsmarkt: Juicht aandacht voor 'leven lang ontwikkelen' zeer toe. Nu gerichtheid op een lerende arbeidsmarkt en goed opgeleide beroepsbevolking. Vraagt aandacht voor participatie- en leertrajecten voor mensen met een grote afstand tot de arbeidsmarkt, met een arbeidsbeperking of 	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering, zie ook punt 8 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i> . De uitvoeringslijnen worden uitgewerkt in jaarplannen, waarbij ook aangegeven moet worden welke bijdrage ze leveren aan de bestuurlijke opdracht en de overkoepelende ambitie van de MRA Agenda (internationale topregio met hoge leefkwaliteit door te werken aan een toekomstbestendige en evenwichtige metropool). In de tekst wordt nu expliciet verwezen naar kleine en middelgrote bedrijven en de agrarische sector.

	<p>lage leerbaarheid. Belangrijk om het arbeidspotentieel dat er is te benutten. Wil het motiveren en stimuleren bedrijfsleven voor bieden arbeidsplaatsen en leertrajecten aan deze doelgroep toevoegen aan vraagstukken in Agenda.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bedrijfsleven: Wil naast aandacht voor aantrekken grote internationale organisaties ook aandacht voor mkb. Ziet leegloop in omliggende gemeenten van Amsterdam. Ook aandacht voor sierteeltsector en boerenbedrijf in de agenda. Ook zij hebben uitdagingen tav milieudoelstellingen en zullen daarbij ondersteuning nodig hebben. 	
7.	<p>Opricht 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wonen: Benoemt spanningsveld tussen beantwoorden woonbehoefte en inclusieve samenleving en vertrek mensen met lage inkomens uit de stad naar buitengebieden en enkele gemeenten die geen aanleiding voelen om (sociale) woningbouw op te voeren. Komende periode zal gaan om hoe de MRA meer ruimte voor woningbouw mogelijk kan maken, waarbij nadrukkelijk aandacht is voor sociale woningbouw, goedkopere middenwoningen en alternatieve woonvormen. 	<p>Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p>
8.	<p>Opricht 3:</p> <p>a) Vervoer: Blij met aandacht voor duurzame mobiliteit. Ziet graag extra aandacht voor goede en snelle bereikbaarheid van kleinere gemeenten met Amsterdam. Ziet daarnaast mogelijkheden in uitbreiden en versterken spoor netwerk.</p> <p>b) Schiphol: Vindt mate waarin Schiphol bijdraagt aan economische stabiliteit in de regio veel te zwaar aangezet. Voldoende onderzoeken tonen aan dat bijdrage lang niet zo significant is. Daarnaast zijn er veel negatieve effecten:</p> <ul style="list-style-type: none"> – op luchtkwaliteit, RIVM onderzoek met zorgwekkende conclusies mbt gezondheidsrisico's – Geluidshinder is te hoog en schaadt leefbaarheid en gezondheid inwoners directe randgemeenten rondom Schiphol – Beperking mogelijkheden windenergie en geen compensatie voor aanleg van zonne-energieparken of projecten – Afspraken Aldersakkoord zijn door Schiphol nog steeds niet nagekomen en handhaafbaar – Vliegveiligheid staat onder druk, zoals verwoord door Onderzoeksraad voor Veiligheid. <p>Grens voor inwoners Uithoorn is bereikt, er valt nu niet te praten over groei van Schiphol. Beloofde hinderbeperking uit 2008 moet eerst gerealiseerd zijn en nader onderzoek zijn gedaan op het gebied van gezondheid, veiligheid en milieuaspecten.</p>	<p>a) Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p> <p>b) In de definitieve MRA Agenda gaat ook aandacht uit naar nadelige effecten Schiphol en wordt expliciet verwezen naar de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) als samenwerkingsverband dat voor de MRA leidend is voor afspraken met het Rijk over Schiphol.</p>
9.	<p>Aandacht voor omschrijving deelregio AM: wordt gesproken van mainports Schiphol en Greenport Aalsmeer en over goed opgeleide inwoners en hoog aandeel internationale kenniswerkers. Dat is een te eenzijdige visie, er is een aanzienlijke groep arbeidsmigranten. Zij vormen substantieel onderdeel van de menselijke motor voor Greenport Aalsmeer, hotels en logistiek. Graag deze groep ook noemen.</p>	<p>De deelregio-contactpersoon is gevraagd een aangescherpte deelregio-beschrijving aan te leveren. Zodra die beschikbaar is wordt die opgenomen op de MRA website.</p>

Deelregio Amsterdam

Strekking reactie	Beantwoording
13. Gemeente Amsterdam	
<p>1. Inleiding:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ziet nadruk transitieopgaven als passend bij uitdagingen regio. • Ziet loskoppeling bestuurlijk gesprek en uitvoering als grote verbetering. • Wil verantwoordelijkheid leiderschap op zich nemen, betekent eigen opgaven meer vanuit regio bekijken en bijdragen naar mogelijkheden. Voornemens eigen expertise op gebied van duurzaamheid te delen met kleinere gemeenten. Verdere invulling verantwoordelijkheid samen met provincies en centrumgemeenten van de MRA. • Wil meer werken met 'coalitions of the willing' om gebruik te maken van positieve energie. • Prioriteit hebben: evenwichtige samenleving, toekomstbestendige metropool, kwaliteit leefomgeving en verantwoord verstedelijken (wonen, werken, voorzieningen, bereikbaarheid). Speciale aandacht voor spreiden economische activiteiten en voorzieningen. 	<p>Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p>
<p>2. Evenwichtige metropool:</p> <ul style="list-style-type: none"> • belangrijke prioriteit woonopgave en uitwerking Woondeal, en leefkwaliteit kwetsbare wijken; aandacht voor de kwalitatieve verdeling van het woningaanbod en toegankelijkheid voorzieningen in hele regio. • samenwerking met werkgevers tbv kansen bieden aan economisch kwetsbaren in de regio. • toerisme: verdere inzet op spreiding en kwalitatieve meerwaarde voor de directe omgeving, aandacht ontwikkelkader verblijfsaccommodaties. 	<p>Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p>
<p>3. Verantwoorde verstedelijking met behoud landschap</p> <ul style="list-style-type: none"> • Polycentrische metropool als basis: aandacht voor alle kernen in de metropool is noodzakelijk, elke deelregio eigen cultuur- en recreatiemogelijkheden, in elke stad voldoende werkgelegenheid, robuust mobiliteitsnetwerk; wil actief bijdragen aan spreiden en op peil houden voorzieningenniveau en faciliteren werkgelegenheidsontwikkeling in alle deelregio's. • Inzet op verdichting tbv draagvlak voorzieningen en werkgelegenheid en geven extra waarde aan het landschap; investeren landschap tbv klimaatadaptatie, biodiversiteit maar ook tbv goede verstedelijking en versterken onze unieke kwaliteit als regio. 	<p>Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p>
<p>4. Kwaliteit leefomgeving: In nieuwe agenda zullen we meer oog moeten hebben voor kwaliteit leefomgeving, wil dat opgaven klimaatadaptatie, landschap, gezondheid en voorzieningenniveau aparte plek in de agenda krijgen, oproep op deze opgaven echt naar investeringen toe te werken.</p>	<p>Zie punt 5 (Toevoegen nieuwe bestuurlijke opdracht leefkwaliteit?) van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i>, wordt verder ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p>
<p>5. Toekomstbestendige metropool:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Amsterdam zal actief kennis en capaciteit delen om gezamenlijke doelstellingen waar te maken. • Prioriteit bij energietransitie, maar inzet mag niet ten koste gaan van onderwerpen circulaire economie, klimaatadaptatie en duurzaam vervoer. Extra aandacht gevraagd voor Programma 	<p>Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p>

	<p>Autoluw, betekent veel voor regio, samenwerking nodig.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Samenwerking House of Skills is onmisbaar om genoeg vakmensen op te leiden. 	
6.	<p>Koppeling verstedelijkings- en mobiliteitsvraagstukken:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hecht waarde aan gezamenlijk met het Rijk uitwerken van de Woondeal, Verstedelijkingsstrategie (en later ook Gebiedsagenda NOVI) en Samen Bouwen aan Bereikbaarheid/mobiliteitsstrategie. Noodzaak om samenhang aan te brengen in mobiliteitsvragen en verstedelijkingsopgave, door opdeling in 2 verschillende opdrachten wordt suggestie gewekt dat het om 2 verschillende opgaven gaat, stelt daarom voor opdrachten in de agenda samen te voegen tot 1 opdracht om daarmee de integrale opgave te benadrukken. • Veel onderwerpen worden op meerdere tafels besproken, regionale bereikbaarheid moet zoveel mogelijk via Rijk-regiotrajecten worden georganiseerd. MRA zou zich mbt mobiliteit moeten specialiseren in andere onderwerpen: fiets, stadsdistributie, innovatie. MRA Agenda kan het best gericht zijn op korte termijn (no regret) maatregelen, die later ingebed kunnen worden in de verstedelijkingsstrategie en mobiliteitsstrategie. 	<p>Zie punt 5 (<i>samenhang opdracht 2 en 3</i>) en 9 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i>, wordt verder ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p>
7.	<p>Monitoring en vervolg</p> <ul style="list-style-type: none"> • Belangrijk om MRA bij State of the Region te presenteren op alle facetten die brede welvaart definiëren. • Juicht rol Amsterdam Economic Board in toekomstverkenningen en strategische analyse zeer toe. • Pleit voor gecombineerde presentatie voortgang MRA Agenda, toestand van de MRA en strategische toekomstverkenning bij State of the Region. 	<p>Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p>

Deelregio Gooi en Vechtstreek

Strekking reactie	Beantwoording
14. Deelregio Gooi en Vechtstreek, namens Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Weesp en Wijdereen	
1. Voelt zich goed betrokken bij totstandkoming van de agenda, kan zich in grote delen van de agenda vinden. Enkele aandachtspunten.	Wordt ter kennisgeving aangenomen
<p>2. Breng meer focus aan door de agenda:</p> <p>a) te richten op de toekomstbestendige metropool; G&V staat achter leidend principe 'toekomstbestendige metropool', kan zich niet vinden in toevoegen principe 'evenwichtige metropool', vindt de MRA geen passende schaal voor de opgaven die benoemd worden, opgaven worden opgepakt op gemeentelijk niveau of op niveau deelregio G&V. Wil waken voor vergroten inzet op 'evenwichtige metropool' ten koste gaat van inzet op 'toekomstbestendige metropool'.</p> <p>b) meetbare ambities;</p> <ul style="list-style-type: none"> o focus samenwerking op zijn en blijven internationale economische topregio ook omzetten naar meetbare resultaten, bv. behoud van Europese economische top 5 positie met duurzame en breed gedeelde groei. o Uitvoeringslijn Wonen moet minder ambitieus dan momenteel geformuleerd. Staat achter sterk stimulerende en faciliterende rol MRA, maar regie voeren geen taak MRA. Formele samenwerking moet lopen via huidige bestuurlijke besluitvormingsprocessen en kan plek krijgen binnen traject Verstedelijkingsstrategie. o Tevreden dat landschap sterker is opgenomen en aparte uitvoeringslijn krijgt. Landschap is USP van onze metropool mbt vestigingsklimaat, draagt bij aan kwaliteit leefomgeving en gezondheid inwoners. o Vindt inzet op ov-knooppunten belangrijk, mag meer aandacht naar uitgaan, eventueel in vorm aparte uitvoeringslijn. <p>c) te beperken tot de inhoud (het wat); stelt voor om opdracht 0 te schrappen, zaken die er staan zijn randvoorwaardelijk, geen doel op zich, bovendien moet uitkomst MRA Evaluatie nog een plek krijgen; in convenant en niet in Agenda.</p>	<p>a) Zie punt 3 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i>, wordt verder ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p> <p>b) Zie punt 3, 4 en 7 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i>, wordt verder ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p> <p>c) De Agendacommissie is van mening dat opdracht 0 noodzakelijk is: Opdracht 0 bewaakt de samenhang tussen opdrachten 1, 2 en 3, onderliggende uitvoeringslijnen en het overkoepelende perspectief; zorgt voor expliciete aandacht voor lobby en samenwerking met externe partijen (triple helix); besteedt aandacht aan de essentiële voorwaarden voor goede samenwerking en democratische legitimiteit; zorgt ervoor dat aandacht voor de noodzaak de samenwerking te versterken (uitkomst evaluatie) niet verwater; zie ook punt 1 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i>.</p>
<p>3. Zorg voor samenhang</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kan zich vinden in werken met 3 inhoudelijke opgaven en het opnemen van uitvoeringslijnen ipv actielijsten. Programmatische opzet Agenda geeft overzicht en voldoende ruimte voor nadere uitwerking en invulling. • Vraagt aandacht voor samenhang tussen de 3 opdrachten. Overkoepelend perspectief ontbreekt. Evaluatie benoemt behoefte aan overkoepelende visie. Vindt visie niet juiste document, geeft te weinig richting aan netwerksamenwerking. Denkt dat verstedelijkingsstrategie het overkoepelende verhaal kan zijn waar we behoefte aan hebben; verstedelijkingsstrategie staat voor G&V boven/voor de 3 programma's [<i>redactie: waarschijnlijk wordt opdrachten bedoeld</i>]. Gedeelde strategie is nodig om samenwerking alle programma's inhoudelijk goed te kunnen laden. 	Zie beantwoording 2c, zie ook punt 1 en 6 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i> .
4. Ga uit van een evenwichtige verdeling	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de

	<ul style="list-style-type: none"> • Diversiteit is wat MRA aantrekkelijk maakt. Kracht en identiteit van deelregio's moet meer centraal staan in MRA-samenwerking, door uitgaan van kracht kunnen we vestigingsklimaat MRA duurzaam versterken. • Zet in op evenwichtige en duurzame spreiding wonen, werken en onderwijs over sterke en bereikbare deelregio's. Om zo potenties deelregio's optimaal te versterken. Draagt bij aan leefbaar houden MRA. • Door deelregio's te verbinden met hoogwaardig, duurzaam mobiliteitsnetwerk kan potentie van het geheel benut worden. Vraagt om schaa sprong OV voor de hele MRA, nu veel focus op Amsterdam. Vraagt meer aandacht voor verbinding buurregio's als Utrecht om netwerken goed aan te laten sluiten. 'Verbeteren 30-minuten-bereikbaarheid' vraagt schaa sprong OV én spreiding van functies. 	uitvoering.
5.	Zorg voor goede vertegenwoordiging in alle opdrachten om diversiteit regio te borgen in opdrachten en uitvoeringslijnen; alle deelregio's vertegenwoordigd in alle bestuurlijke overleggen, zodra uitvoering nieuwe MRA Agenda start. Specifiek aandacht gevraagd voor samenstelling Agendacommissie en Platform Mobiliteit. Stelt voor Regiegroep en Agendacommissie samen te voegen.	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
6.	<p>Samenwerking met Utrecht</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbinding MRA en regio Utrecht (en ook tussen Amsterdam en stad Utrecht) cruciaal voor duurzame economische ontwikkeling Noordvleugel. Vraagt meer aandacht voor afstemming met Regio Utrecht, regio G&V werkt samen in beide regio's en kan en wil daarin verbindende rol vervullen. Bij uitwerken regionaal OV Toekomstbeeld was zeer weinig afstemming. 	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
7.	<p>Geeft aan trekkerschap te willen invullen voor de uitvoeringslijnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De MRA als netwerkorganisatie • Regionale economische strategie • Verstedelijkingsstrategie • Duurzame innovatieve mobiliteit • Wonen • Landschap • Cultuur • Fiets 	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.

Deelregio IJmond

Strekking reactie	Beantwoording
15. Deelregio IJmond	
<p>1. Spreekt verwachting uit dat Regiegroep en platforms op de hoogte worden gesteld van reactie, desgewenst met advies van agendacommissie (art 7.2 Convenant Versterking samenwerking MRA2016).</p>	<p>Zie oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i> en deze nota van beantwoording.</p>
<p>2. Meldt dat Agenda belangrijk richtinggevend document is geworden, dat dient als leidraad voor de samenwerking komende 4 jaar. Bestuurlijke prioriteit (>) voor IJmond hebben (o = aanvullende opmerkingen):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Opdracht 1: <ul style="list-style-type: none"> > ontwikkelen knooppunt van energietransitie > Techport: versterken en uitbreiden van relaties bedrijven onderling en met kennis- en onderwijsinstellingen > Recreatie en toerisme in de IJmond. Karakteristieke recreatieve aanbod IJmond zijn belangrijk voor de MRA <ul style="list-style-type: none"> o schone economie = circulaire economie incl energietransitie o gezamenlijke economische strategie is meer dan spreiding economische dynamiek, daarbij horen ook actuele en gebruikelijke economische ontwikkelingen (zoals investeringsklimaat) o zorgen voor evenwichtige groei is economische opgave, niet opdracht 2 o versterken en spreiding toerisme is onderdeel thema economie, niet opdracht 2 o schappen p.15 1e bullet ambitie: "sturend voor lokaal beleid op het gebied van werkmilieus en plabeka", lokale bestuur is daarvoor verantwoordelijk. • Opdracht 2: <ul style="list-style-type: none"> > Werken aan transformatie bedrijventerreinen > Behoud unieke en diverse landschap van de IJmond, draagt bij aan kwaliteit van de leefomgeving voor de MRA <ul style="list-style-type: none"> o kern opdracht is woningbouwopgave, iedere deelregio heeft een eigen opgave o IJmond wil zich inspannen om druk op de woningmarkt te verlagen door extra woningen te bouwen (zie MRA Agenda van de IJmond, april 2019) o Vormgeven aan leefbaarheid (veiligheid, geluid, etc) vindt in 1e instantie plaats in de deelregio's. • Opdracht 3: <ul style="list-style-type: none"> > Versterking OV IJmond door moderne, snelle, rechtstreekse verbindingen, zoals light-rail, met andere MRA-gemeenten als onderdeel van het MRA netwerk > Versterking A9-corridor > Snelfietsnetwerk en behoud pontverbinding over het NZK <ul style="list-style-type: none"> o Voor bijdrage aan de MRA is goede bereikbaarheid van de IJmond naar andere regio's en vice versa essentieel ('30-minuten-bereikbaarheid') o opdracht 2 en 3 hebben flinke overlap, het is van belang deze onderwerpen meer gesplitst te houden; voor duidelijke balans en overzicht en sluit aan bij evaluatierapport, ook specifieke 	<p>Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p> <p>Mbt laatste punt Opdracht 1: tekst is genuanceerd, zie ook punt 3 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i>.</p>

	<p>samenwerkingspartners bij dit onderwerp.</p> <ul style="list-style-type: none"> o IJmond moet rechtstreeks in platform Mobiliteit vertegenwoordigd zijn wegens specifieke samenwerkingspartners, belang van het onderwerp in evaluatierapport, prioriteiten voor IJmond 	
3.	<p>IJmond kiest voor – in lijn met evaluatierapport en inbreng IJmond in regiegroep – aanbrengen focus in de veelheid van opgaven; focust op onderwerpen economie, ruimtelijke ordening en mobiliteit, wonen, duurzaamheid en landschap. Voor andere in de agenda geadresseerde onderwerpen gaat IJmond uit van subsidiariteit: deze worden in de eerste plaats in deelregio's of lokaal opgepakt. Indien noodzakelijk in verband met schaalgrootte en grensoverschrijdende gevolgen kunnen deze in MRA worden geadresseerd.</p>	<p>Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p>
4.	<p>Leidende principes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vindt leidende principes 'toekomstbestendig' en 'evenwichtig' leiden tot minder focus, principes komen nog terug in de opgaven. Dat is dubbel. • Samenwerking zou volgens IJmond het leidende (verticale) principe moeten zijn voor alle inhoudelijke opgaven; gelijkwaardigheid, respect, ieders inbreng meenemen, niet iedereen hoeft het met elkaar eens te zijn, samenwerken is ook discussie kunnen voeren. 	<p>De leidende principes geven richting aan de inzet van de MRA-samenwerking en worden vertaald binnen de opdrachten en uitvoeringslijnen, zie ook punt 3 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i>.</p>
5.	<p>Mbt evaluatie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Constateert dat concept-Agenda 2.0 is voorgelegd voordat over aanbevelingen Evaluatierapport is besloten, planning is uitwerking aanbevelingen in feb2020 in de Regiegroep te bespreken. • Nog niet duidelijk is hoe Amsterdam verbindende rol gaat vervullen en hoe governance wordt ingevuld. IJmond ondersteunt uitspraak "samenwerking gaat niet uit van macht, maar van kracht." • Draagvlak en transparantie bij volksvertegenwoordigers is belangrijk, terwijl evaluatierapport stelt dat raden slecht zijn aangehaakt. Als lokale bestuur bevoegdheden behoudt, kan deze ook verantwoordelijkheid dragen richting raden. 	<p>Zie ook punt 1 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i>, wordt verder ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p>
6.	<p>Iedere deelnemer zou zich moeten herkennen in gemeenschappelijke koers, IJmond is het eens met behouden polycentrische karakter van de MRA en dat de diversiteit daarin elkaar versterkend is.</p>	<p>Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p>

Deelregio Zaanstreek-Waterland

Strekking reactie	Beantwoording
16. Deelregio Zaanstreek-Waterland	
<p>1. Onderschrijft wenselijkheid ambitieuze agenda en is bereid daaraan een substantiële bijdrage te leveren. Ambitieniveau onveranderlijk hoog. Agenda beslaat nog steeds veel onderwerpen en thema's, echte keuzes zijn nog niet gemaakt dus geen sprake van scherpe focus. Thema's tussen de uitvoeringslijnen zullen in uitwerking (flink) gaan schuren door tegengestelde belangen: flinke uitdaging.</p>	<p>Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p>
<p>2. Keuzes voor bestuurlijke en ambtelijke energie; prioriteit ligt voor Zaanstreek-Waterland bij thema's Mobiliteit, Landschap en Wonen.</p>	<p>Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p>
<p>3. Vraagt aandacht voor 'inclusieve metropool'.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Onderschrijft 2 leidende principes, maar term 'evenwichtig' meer verbloemend, dan eerder gebruikte term 'inclusieve metropool'. Gaat ervan uit dat niet betekent streven naar kansgelijkheid en ontplooiingskansen voor iedereen daarmee minder belangrijk wordt gevonden. Vindt het een regionale verantwoordelijkheid om te werken aan inclusieve metropool met keuzes tav arbeids-/onderwijsmarkt, wonen, mobiliteit. • Pleit voor meer aandacht voor de problematiek aan de onderkant van de arbeidsmarkt. Samenwerking over grenzen arbeidsmarktregio's heen en leggen relaties met andere beleidsvelden (mobiliteit, verdeling woningbouw, kansgelijkheid in kwetsbare wijken) is van belang en belangrijke aanvulling op inspanningen gemeenten mbt sociaal domein. Regionaal en lokaal beleid vullen elkaar aan, • MRA sluit met deze agenda ook aan bij landelijke en internationale discussies: monitor brede welvaart van CBS of Sustainable Development Goals. Ondersteunt deze doorontwikkeling van harte. 	<p>Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p>
<p>4. Bereikbaarheid:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vraagt aandacht voor verbeteren van het mobiliteitssysteem met snelle fietsroutes en OV-verbindingen tussen Amsterdam-Noord, Zaanstad, Purmerend en Hoorn. • Daarnaast aandacht noodzakelijk voor gebieden die niet worden ontsloten door fietsnetwerk en/of OV. • Forensenverkeer neemt in intensiteit toe waardoor meerdere kernen langer en vaker slecht bereikbaar zijn. Vraagt meer aandacht voor maatwerk mbt mobiliteit en bereikbaarheid en relatie tussen deze onderwerpen, bv duurzame en toekomstbestendige oplossingen knelpunten N247. 	<p>Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering, tekst onder opdracht 3 'Wat is er aan de hand?' is aangescherpt met meer aandacht voor het buitengebied.</p>
<p>5. Landschap:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Benadrukt belang behoud en bescherming diversiteit van ons landschap, stelt voor om als een samenhangend vraagstuk op te pakken onder een stevig programma Metropolitain Landschap dat gemeenschappelijk kader biedt, ook voor lobby en ondersteuning aan deelregio's. Constateert druk op landschap door ecologische ontwikkelingen (klimaatverandering, bodemdaling, stikstofdepositie, energietransitie) als economische groei (ruimteclaims woningbouwopgave, recreatie, bereikbaarheid). • Landschap prioriteit naast verstedelijkingsopgave en het expliciet uitwerken van Landschapsinclusief 	<p>Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering, mbt toerisme is de beschrijving van ontwikkelingen op het gebied van toerisme onder opdracht 2 'Wat is er aan de hand?' aangescherpt om ook de economische component goed aan bod te laten komen.</p>

	<p>Omgevingsbeleid.</p> <ul style="list-style-type: none"> Het valt op dat toerisme vooral wordt benaderd vanuit oogpunt leefbaarheid, waarschuwt dat economische component niet te veel wordt losgelaten. 	
6.	<p>Verstedelijking:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zaanstreek-Waterland kent 2 Sleutelgebieden: ZaanIJ (transformatieopgave Havenstad, Achtersluispolder, Hembrugterrein en richting Kogerveld) en Purmerend (regionaal knooppunt als essentiële schakel in stedelijke ontwikkeling Purmerend; hangt nauw samen met ov-schaalsprong (transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem). Kracht van de MRA is voor de hele regio van belang, krapte woningmarkt betreft niet alleen de benoemde sleutelgebieden, maar alle gemeenten Zaanstreek-Waterland. Die zijn op zoek naar mogelijkheden om druk op de woningmarkt en woningkrapte te verlagen; met sociale woningbouw, maar ook woningbouw voor lage- en middeninkomens en vrije vestiging. Wil het gesprek aan om te streven naar meer evenwichtigheid in de metropoolregio. 	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
7.	<p>Toekomstbestendigheid:</p> <ul style="list-style-type: none"> Transities die belangrijk zijn om op MRA-schaal op te pakken: energietransitie, arbeidsmarkt, landschap en wonen. Stevige regie vanuit de MRA is wenselijk, de complexe processen met veel onzekerheid vergen stevige programmatische aanpak. Innovatie en technologische ontwikkelingen moeten hierin meegenomen worden. NZKG zal belangrijke rol in energievoorziening spelen (batterij van de regio), maar is slechts deel van de oplossing. Adviseert ook naar andere plekken in de regio te kijken, waar we de energietransitie tot uitvoering kunnen brengen. Agenda biedt veel ruimte aan private partijen om de koers te bepalen, maar gemeenten kunnen mbt de ontwikkeling van warmtenetten publieke rol vervullen. Wil dat MRA rol oppakt om private partijen aan te laten haken om in gezamenlijkheid de energietransitie succesvol tot stand te brengen. 	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
8.	MRA Agenda voorziet in procesvoorstel voor het formuleren van een visie, maar vindt het passender dat MRA Agenda gebaseerd wordt op deze visie; visie vormt uitgangspunt samenwerking, duidt kernwaarden en dient als kompas voor de uitwerking van de agenda en daar uitvloeiende strategieën, programma's en acties.	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering, zie ook punt 1 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i> .
9.	Voor succesvolle uitvoering van de Agenda is het essentieel om functie en taakverdeling van Agendacommissie en Regiegroep opnieuw en nader te duiden.	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
10.	Betrokkenheid deelregio bij de MRA is groter dan ooit en ZW is ervan overtuigd dat deze nieuwe agenda dit alleen maar zal vergroten. Zowel bestuurlijk als ambtelijk kan de MRA komende tijd veel van ZW verwachten. Vraagt aandacht voor proces van besluitvorming, reactietermijn concept-Agenda te kort om alle raden goed te betrekken bij besluitvorming; vormt een risico voor democratische legitimiteit van de structuur van de MRA en daarbij behorende besluitvorming.	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering, zie ook punt 2 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i> .
11.	<p>Gemeenten hechten belang aan gezamenlijke reactie als deelregio, wel enkele moties:</p> <p>Oostzaan (2 moties: 19M33 (a,b,c) en 19M35 (d)):</p> <p>a) Kernkwaliteit Landschap: behoud van natuur en landschap is van strategisch belang naast intrinsieke</p>	<p>Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p> <p>Mbt punt c van Oostzaan: zie ook punt 3 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i>.</p>

	<p>waarde die natuur en biodiversiteit hebben. Verzoekt bij Rijk en EU te bepleiten dat Natura 2000-gebieden in MRA die status behouden. Verzoekt om erkenning van de spanning tussen behoud natuur en landschap, verbeteren toegankelijkheid ervan voor recreatie en toerisme en toenemende druk op landschap door bevolkingsgroei; en dat in goed overleg tot resultaten wordt gekomen die de kernkwaliteit niet aantasten.</p> <p>b) Woningnood: Benadrukt opgave woningbouw voor met name lage of middeninkomens, beperking mogelijkheden van de vele kleine kernen door bescherming natuur en landschap, dus ook aanzienlijk deel van die woningzoekenden aangewezen op stedelijke verdichting in de sleutelgebieden. Wil plan van aanpak voor samenwerking bij volkshuisvesting in de uitwerking van de Agenda.</p> <p>c) Wil dat de MRA raden en staten in positie brengt om lokale autonomie waar te kunnen maken en raden voortdurend mee te nemen in samenwerking op goed geplande momenten zodat zij kaderstellende rol kunnen vervullen.</p> <p>d) Verzoekt om duidelijkheid te geven over hoe ambitie versterken biodiversiteit samengaat met het verplaatsen van recreatie naar gebieden met hoge natuurwaarden, zoals Natura 2000-gebied 't Twiske (zoals aangegeven in eerdere stukken MRA).</p> <p>Edam-Volendam (legt prioriteit bij thema's governance, wonen, werken, bereikbaarheid en energietransitie):</p> <p>a) Motie Agenda (104-2019): Aandacht in reactie ZW voor duurzame en toekomstbestendige oplossing voor knelpunten N247 bij Monnickendam en vooral Broek en Waterland om zo bereikbaarheid en ontsluiting oostelijk deel ZW te borgen.</p> <p>b) Motie mbt Evaluatie (104-2019): Roept college op onderstaande aanbevelingen evaluatie met grondige onderbouwing krachtig te verwerpen en kopie van deze motie te verspreiden onder raden deelregio ZW en staten NH met oproep geest van de motie te ondersteunen richting regiegroep en agendacommissie:</p> <ul style="list-style-type: none"> o uitvoeringsprogramma's op te stellen met verregaande resultaatafspraken o Amsterdam krachtige leiderschapsrol te geven o De Vervoerregio op schaal van de MRA te brengen o Portefeuillehoudersoverleggen niet langer nodig te vinden o MRA-Invest als investeringsfonds op- en in te richten 	
17. Gemeente Uitgeest (aparte brief, want neemt deel aan andere regionale verbanden/niet aan Zaanstreek-Waterland):		
1.	Herkent zich onvoldoende in karakteristiek Zaanstreek en Waterland, zoals beschreven op pagina 31. Wil dat Uitgeest daar apart wordt gekarakteriseerd.	In overleg met de contactpersoon voor deelregio Zaanstreek-Waterland is de deelregio-beschrijving aangescherpt.
2.	Keuzes: In aanvulling op reactie deelregio ZW: Bestuurlijke prioriteit voor Uitgeest ligt bij thema's mobiliteit, landschap, recreatie en toerisme.	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
3.	Bereikbaarheid: in aanvulling op reactie ZW, prioriteit ligt bij verbeteren mobiliteitssysteem met snelle fietsroutes en ov-verbindingen tussen Uitgeest, Zaanstreek-Waterland en Haarlem.	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
4.	Landschap: benadrukt de prioriteit van uitvoeringsvraagstukken landschap voor Uitgeest, in aanvulling op reactie ZW. Pleit voor landschap actiever en als samenhangend vraagstuk op te pakken.	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.

5.	Toerisme: benadrukt zelfde punt als ZW; constateert dat wordt benaderd vanuit oogpunt leefbaarheid, economische component niet te veel loslaten	mbt toerisme is de beschrijving van ontwikkelingen op het gebied van toerisme onder opdracht 2 'Wat is er aan de hand?' aangescherpt om ook de economische component goed aan bod te laten komen.
6.	Vraagt aandacht voor goede monitoring van de uitvoering van de agenda en het betrekken en informeren van de raden.	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering, zie ook punt 4 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i> .
18. Gemeente Wormerland		
1.	Onderschrijft concept-agenda met paar aandachtspunten en wensen.	Wordt ter kennisgeving aangenomen
2.	Steunt brief weth. Van Doorninck van Amsterdam waarin meer aandacht gevraagd wordt voor landschap een leefkwaliteit. Heeft behoefte aan landschapsinclusief omgevingsbeleid, dit kan uitgewerkt worden in een 4e opdracht. Als er geen 4e opdracht komt, moeten landschap en leefkwaliteit vaste toetsstenen zijn in integrale afweging binnen de opdrachten. Bepleit dat natuur en landschap niet alleen waarde hebben om toeristische potentie, maar ook wegens intrinsieke ecologische waarde.	Zie punt 5 (<i>toevoegen nieuwe bestuurlijke opdracht leefkwaliteit?</i>) van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i> .
3.	Economisch perspectief staat goed beschreven, brede welvaart. Bepleit durf om grenzen aan de groei te stellen als mens en landschap daar duidelijk om vragen.	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
4.	Inwoners en voorkoming van tweedeling mogen nadrukkelijker centraal staan in afwegingen binnen de opdrachten.	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
5.	Opdracht 1: <ul style="list-style-type: none"> uitvoeringslijn 4; doelen energietransitie vragen hoogste aandacht, terugdringen afval en zwerfafval moet uitdrukkelijk accent krijgen. uitvoeringslijn 5; bepleit het voorkomen dat Huawei in de plannen wordt betrokken, gelet op machtspositie China. 	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering, zie ook punt 8 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i> .
6.	Opdracht 2: <ul style="list-style-type: none"> aandacht voor bodemdaling veenweidegebieden moet worden verbonden aan concreet actiepoint. wil dat landschapsfonds en compensatie ook onderdeel uitmaakt van Agenda 2.0, voortzetting speerpunt uit de huidige agenda. uitvoeringslijn 4; woningtekort moet worden opgelost, pleit voor circulaire nieuwbouw; opname nieuwbouw in het grondstoffenkadaster. 	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering. Uitkomst van de verkenning naar het opzetten van een landschapsfonds (actie vorige MRA Agenda) is het opstellen van een investeringsagenda, zoals opgenomen onder uitvoeringslijn Landschap.
7.	Opdracht 3: <ul style="list-style-type: none"> Uitvoeringslijn 2, fiets verdient prioriteit, fietsnetwerk belangrijk in landelijke gebieden om fiets aantrekkelijk alternatief te laten zijn. Plannen veel gericht op reizen van en naar Amsterdam en verbindingen binnen de stad. Wil meer aandacht voor mobiliteit binnen de regio's zelf. Fiets is daarin belangrijk. Wil een actiepoint elektrische auto's en uitbreiding laadpalennetwerk in de uitvoeringslijnen. Wil actiepoint: 'beperken mobiliteit' 	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering. MRA-elektrisch (uitbreiding laadpalennetwerk) is opgenomen onder uitvoeringslijn 3 van opdracht 3. Beperken mobiliteit is onlosmakelijk onderdeel van uitvoeringslijn 1 en 3 onder opdracht 3, maar ook van de Verstedelijkingsstrategie.
8.	Governance: <ul style="list-style-type: none"> Vraagt aandacht voor voldoende plek voor geluid kleinere gemeenten in debat, beleid en uitvoering. Content met passages in agenda waarin democratische legitimiteit vergt dat besluitvorming plaatsvindt in raden en staten en dus dat MRA zelf niet besluitvormend is of gaat worden. 	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering, tekst hoofdstuk 1 onder 'Democratische legitimiteit' is aangescherpt. Zie ook punt 1 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en</i>

	<ul style="list-style-type: none"> • Verantwoordelijkheid MRA is tijdige gecoördineerde voorbereiding van goede voorstellen aan deelnemende raden en staten en gecoördineerde uitvoering van besluiten. Wil dat raden en staten niet allen aangesproken worden op controlerende en faciliterende (budgetrecht) rol, maar ook op kaderstellende rollen. Wil laatste rol ook in agenda terugzien. 	<i>vervolg.</i>
9.	Vindt periode wensen en opvattingen te kort voor zo'n belangrijk onderwerp, ziet 7 à 8 weken als fractie van de tijd voor ontwikkeling concept Agenda. Dringt aan op meer ruimte in de planning in het vervolg.	Zie punt 2 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg.</i>
19. Gemeente Zaanstad (brief burgemeester Hamming aan de raad)		
1.	"Het college vraagt in het vervolg aandacht voor een helder proces rondom MRA-documenten. Graag zien wij ook duidelijkheid rondom de governance/organisatie van de MRA alvorens het met elkaar te hebben over de inhoudelijke MRA-Agenda 2.0. Namens u zal het college bij de MRA een voorbehoud maken bij de definitieve MRA Agenda 2.0, omdat wij graag nog met elkaar in gesprek gaan over de MRA Evaluatie."	Zie punt 1 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg.</i>

Deelregio Zuid-Kennemerland

	Strekking reactie	Beantwoording
20. Gemeente Bloemendaal		
1.	Waardeert concept, mooi document dat richting geeft aan samenwerking.	Wordt ter kennisgeving aangenomen.
2.	Vindt het belangrijk dat het behouden en versterken van het landschap is opgenomen in de agenda. Benadrukt uitdaging Bloemendaal om balans te vinden tussen toenemende recreatie en toerisme en behoud en versterking van het landschap.	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
3.	Mist concrete lijst van uitvoeringsgerichte acties. Jaarlijks werkplan met acties maakt aanpak minder concreet. Stelt voor meerjarige integrale actielijst vanuit mra-programma's op te stellen en deze te voorzien van meetbare resultaten en bestuurlijk trekkerschapen. Monitoring via stoplichtenrapportage.	Zie punt 4 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i> .
21. Gemeente Haarlem		
1.	Veel waardering voor concept-Agenda, wel enkele punten ter verbetering	Wordt ter kennisgeving aangenomen.
2.	Mist bij klimaatadaptatie concrete doorvertaling naar de uitvoering bij de onderwerpen economie en mobiliteit om de opgave minder vrijblijvend te maken.	Tekst is aangepast, waarbij opgave klimaatadaptatie sterker terugkomt, ook onder opdracht 1 en 3.
3.	Roept op tot opstellen meerjarige integrale actielijst vanuit de MRA-programma's en deze te voorzien van meetbare resultaten en trekkerschapen. Actielijst monitoren met stoplichtenrapportage.	Zie punt 4 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i> .
4.	Vindt vertaling thema inclusiviteit naar bespreekpunten en uitvoeringslijnen ontbreken en benoemt dat daarmee kans dat voor dit thema acties worden geformuleerd kleiner. Bv afspraken over een evenwichtige spreiding van betaalbare woningen, programma voor voldoende beschikbaarheid van werk voor de onderkant van de arbeidsmarkt, match beschikbaarheid en bereikbaarheid van werk, maatregelen tegen vervoersarmoede en betaalbare energietransitie voor iedereen.	De uitvoeringslijnen worden uitgewerkt in jaarplannen, waarbij ook aangegeven moet worden welke bijdrage ze leveren aan de bestuurlijke opdracht en de overkoepelende ambitie van de MRA Agenda (internationale topregio met hoge leefkwaliteit door te werken aan een toekomstbestendige en evenwichtige metropool). Wordt verder ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
5.	Haarlem draagt graag bij aan Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, MIRT en andere programma's van platform Mobiliteit. Hoort graag welke rol zij kan spelen in strategie en uitvoering van dit thema, mede ihkv de MRA evaluatie.	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering, specifiek de betrokkenen bij de uitwerking van de governance aanbevelingen.
6.	Mist behoud en versterking van biodiversiteit en natuurwaarden als uitgangspunt en het stimuleren van kringlooplandbouw.	Tekst is aangescherpt, versterken biodiversiteit is onderdeel landschappelijke opgaven en kringlooplandbouw komt in de definitieve MRA Agenda terug bij zowel opdracht 1 als 2 .
7.	Wil aandacht voor aanleg en onderhoud infrastructuur hoofdfietsroutes onder alle weersomstandigheden om gebruik fiets te stimuleren.	Zie punt 8 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i> .
8.	Mist ambitie om actief te zorgen voor een groeiend aandeel duurzame mobiliteit	Groei van het aandeel van duurzame vormen van mobiliteit (openbaar vervoer en fiets) is een van de beoogde effecten van de inzet op opdracht 3, uitvoeringslijn 1, 2 en 3 moeten daaraan bijdragen.
9.	Wil dat energietransitie alleen gebeurt met behulp van schone energie, dus geen gebruik houtige biomassa	Zie punt 8 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i> .
10.	Mist in deelregio beschrijving constatering dat de bereikbaarheid van de rest van de MRA vanuit de regio	In overleg met de contactpersoon voor deelregio Zuid-Kennemerland is

	(en vice versa) een knelpunt is voor behoud en versterking van de positieve kenmerken van de regio.	de deelregiobeschrijving aangescherpt.
11.	Aangenomen motie bij bespreking in raad: College wordt verzocht zich in te zetten voor lightrailverbinding langs de A9; benodigde vervolgonderzoek afronden in 2020, lobby-document opstellen met belang en toegevoegde waarde verbinding, werken aan brede coalitie voor realisatie.	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
22. Gemeente Heemstede		
1.	<p>Eigen focus Heemstede:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Landschappelijke kwaliteit/cultuurhistorie: <ul style="list-style-type: none"> ○ inzetten op een goed netwerk aan wandel- en (snel)fietsroutes ○ balans tussen recreatieve en toeristische ontwikkeling en behoud natuurwaarden Binnenduinrand • Mobiliteit: <ul style="list-style-type: none"> ○ behoud Heemstede-Aerdenhout als intercitystation en ontwikkeling tot ov-knooppunt ○ omlegging N201 als auto- snelbus- en snelfietsverbinding • Wonen: <ul style="list-style-type: none"> ○ regionale samenwerking tbv knelpunten woningbouw en mobiliteit ○ woningbouw en mobiliteit gaan samen ○ woningbouw is gericht op starters, ouderen bij voorkeur in middensegment om zo doorstromen te bevorderen, en op alternatieve woonvormen • Duurzaamheid: <ul style="list-style-type: none"> ○ stimuleren en verlagen energieverbruik is eerste stap ○ ihkv de regionale energie strategie (RES) moet de regio een realistisch bod uitbrengen ○ met regio inzetten op innovatie op het gebied van warmte, gezien beperkte mogelijkheden elektriciteit op te wekken • Werken: <ul style="list-style-type: none"> ○ behoud diversiteit bedrijvigheid, geen grootschalige bedrijvigheid; in Heemsteden moeten wonen en werken gecombineerd kunnen worden. 	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
2.	Raad benadrukt dat groen, natuur en ruimte voor rust(recreatie)gebied even belangrijk zijn als woon- en werkfuncties. Heemstede vervult voor MRA functie als toegangspoort tot natuurgebieden binnen de Binnenduinrand en van groene, duurzame, historische en recreatieve oase. Verwijzing naar motie welke oproept de Heemstede functie als 'groene oase' keer op keer te onderstrepen, te hanteren en te verdedigen.	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
3.	College waardeert concept; goed resultaat om van complex geheel aan opgaven helder verhaal te maken met prettige vormgeving. Ziet dat eerdere opmerkingen regio over landschap, wonen en klimaatadaptatie zijn verwerkt in concept.	Wordt ter kennisgeving aangenomen.
4.	Mist concrete lijst van uitvoeringsgerichte acties. Jaarlijks werkplan met acties maakt aanpak minder robuust en consistent. Stelt voor meerjarige integrale actielijst van mra-programma's op te stellen en deze te voorzien van meetbare resultaten en bestuurlijk trekverschappen. Monitoring via stoplichtenrapportage.	Zie punt 4 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg.</i>
5.	Vindt vertaling thema inclusiviteit naar besprekingspunten en uitvoeringslijnen ontbreken en benoemt dat daarmee kans dat voor dit thema acties worden geformuleerd kleiner. Bv afspraken over een	De uitvoeringslijnen worden uitgewerkt in jaarplannen, waarbij ook aangegeven moet worden welke bijdrage ze leveren aan de bestuurlijke

	evenwichtige spreiding van betaalbare woningen, programma voor voldoende beschikbaarheid van werk voor de onderkant van de arbeidsmarkt, match beschikbaarheid en bereikbaarheid van werk, maatregelen tegen vervoersarmoede en betaalbare energietransitie voor iedereen.	opdracht en de overkoepelende ambitie van de MRA Agenda (internationale topregio met hoge leefkwaliteit door te werken aan een toekomstbestendige en evenwichtige metropool). Wordt verder ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
23. Gemeente Zandvoort		
	1. Veel waardering, samenhangend verhaal. 2 punten.	Wordt ter kennisgeving aangenomen.
	2. Mist concrete lijst van uitvoeringsgerichte acties. Jaarlijks werkplan met acties maakt aanpak minder robuust en consistent. Stelt voor meerjarige integrale actielijst vanuit mra-programma's op te stellen en deze te voorzien van meetbare resultaten en bestuurlijk trekkerschappen. Monitoring via stoplichtenrapportage. Benadrukt belang raadsleden en bevolking te informeren over wat deelnemers in de MRA doen en bereiken.	Zie punt 4 van de oplegnotitie <i>Reacties op concept-agenda en vervolg</i> .
	3. Zandvoort draagt graag bij aan Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, MIRT en andere programma's van platform Mobiliteit. Hoort graag welke rol zij kan spelen in strategie en uitvoering van dit thema, mede ihkv de MRA evaluatie. Zandvoort is voorstander van verbreden platform mobiliteit en opschalen vervoerregio naar MRA niveau.	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering, specifiek de betrokkenen bij de uitwerking van de governance aanbevelingen.
	4. Benoemt dat het dringend gewenst is in 2020 een onafhankelijk onderzoek te starten naar knelpunten in de Oost-West (weg)verbindingen alsmede het functioneren van het gehele mobiliteitssysteem in Zuid-Kennemerland te monitoren in zowel de regio als - in het bijzonder- de bereikbaarheid van de kust. Doel, een integrale aanpak en prioriteitsstelling voor het oplossen van de geconstateerde knelpunten in de bereikbaarheid van de regio met alle modaliteiten zowel voor de dagelijkse woon-werkpendel als voor de (toeristische) bereikbaarheid van de kust.	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.

Ontvangen reacties externen

1. Waternet (Peter Smit, lid DB waterschap Amstel, Gooi en Vecht, mede-bestuurlijk trekker programma MRA Klimaatbestendig)		
1.	<p>Klimaatadaptatie staat terecht benoemd als urgente opgave en is onderdeel van 1 van de 2 leidende principes (toekomstbestendige metropool). Urgentie zou echter nadrukkelijker aandacht moeten krijgen, door:</p> <ul style="list-style-type: none"> Als onderbouwing van de urgente opgave op te nemen dat investeringen in mobiliteit, wonen en werken teniet gedaan worden als deze worden getroffen worden door extreme weersomstandigheden en overstromingen Klimaatbestendigheid concreet door te vertalen in de uitvoeringslijnen. Deze doorvertaling is enigszins uitgewerkt in het onderwerp woningbouw, maar mist bij economie en mobiliteit. Hierbij gaat het vooral om de klimaatbestendigheid van vitale en kwetsbare functies, zoals wegen, nutsvoorzieningen en ziekenhuizen. 	Tekst is aangepast, waarbij opgave klimaatadaptatie sterker terugkomt, ook onder opdracht 1 en 3.
2.	Denken graag mee, bijvoorbeeld in de vorm van concrete tekstvoorstellen.	
2. Amsterdam Economic Board (Nina Tellegen, directeur)		
1.	Herkent de 4 opdrachten, veel raakvlakken tussen agenda en Board uitdagingen Mobiliteit, Energie, Circulair en Talent.	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
2.	<p>Analyseert graag welke rol Board in de uitvoering van MRA-programma's kan nemen. Wil elkaars krachten daarbij optimaal inzetten:</p> <ul style="list-style-type: none"> kracht MRA: lokale kennis, democratische legitimiteit, gezamenlijke kracht kracht Board: flexibiliteit en vooruitstrevend triple helix netwerk 	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering, specifiek aan betrokkenen bij de uitwerking van de governance-aanbevelingen.
3.	Denkt graag mee hoe innovatie (nieuwe technologie, AI en Data) in te zetten voor MRA-programma's	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
4.	Ziet belang van gezamenlijke marktkracht van MRA-partijen, bijv rondom inkopen. Gaat graag in gesprek hoe deze niet alleen in te zetten voor circulaire economie, maar ook bijv rondom logistiek en energie.	
5.	Ziet uit naar Invest-MRA en bereidt zich voor om met Invest-MRA samen te werken.	
6.	Blij met aandacht voor energie-infrastructuur, zorgen hierover worden geuit in Boardvergaderingen. betrouwbare energie-infra is belangrijke voorwaarde voor florerende economie. Board werkt aan innovatie en besparing in ICT van dataverkeer tbv reductie CO2-uitstoot en belasting stroomnet.	
7.	Ook de Uitdagingen Digitaal en Gezondheid en programma's TechConnect en Amsterdam Smart City blijft Board rekenen op enthousiaste bijdrage MRA of individuele overheden.	
8.	Inz spreiding economische activiteiten verwijst Board naar het advies 'een gedistribueerd perspectief' van de International Advisory Board (onderdeel Amsterdam Economic Board).	
9.	Board wil haar agendazettende rol versterken, nodigt MRA uit urgente en vaak schurende thema's in te brengen voor gesprek met bedrijven, kennisinstellingen en overheden. Board zet daarbij Boardscenario's, FutureLabs, trendanalyse, internationale blik en kennisportaal Insights in.	
10.	Rekent op 4 overheidsleden van de Board om relatie tussen Board en de MRA-overheden vorm te geven.	

3. ORAM	
1. Ziet het belang van regionale samenwerking en is voorstander verregaande samenwerking om uitdagingen groei MRA op thema's ruimte, woningbouw, mobiliteit en economie aan te kunnen.	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
2. Samenwerking moet meer zijn dan som der delen, eigenaarschap en slagkracht zijn cruciaal om doorbraken te creëren die nodig zijn.	
3. Blij met ambitieuze samenwerking, maar veel acties in agenda zijn gericht op ontwikkeling van visie of strategie, ORAM zou graag meer daadkracht zien. Bovendien zouden visies en strategieën moeten fungeren als leidraad voor gemeentelijk beleid.	
4. Vraagt daarnaast aandacht voor een slagvaardig MRA Bureau met mandaat om te zorgen voor slagkracht.	
5. Samenbindende visie op regio en samenwerking lijkt goed initiatief. Juicht toe dat meer verbindingen met niet-overheidspartners (waaronder bedrijfsleven) worden gelegd, maar dat gaat verder dan alleen via de Amsterdam Economic Board. Juist ondernemersverenigingen, waarbij vele bedrijven in Amsterdam en MRA zijn aangesloten, zijn in staat om zaken in beweging te brengen.	
6. Ziet rol voor MRA in verlichten ruimedruk op Amsterdam, in lijn met conclusie bedrijventerreinenstrategie Amsterdam en rapport ORAM 'werken aan een nieuw Amsterdam'. Amsterdam heeft binnen gemeentegrenzen niet meer genoeg ruimte om plekken om te werken te accommoderen. Amsterdam moet een schaa sprong maken van stad naar metropool. Schaa sprong geldt ook voor mobiliteitsoplossingen van gemeentelijke naar regionale schaal; een nieuw systeem waarbij regionale verbindingen tussen Amsterdam en de metropoolregio drastisch verbeteren,	
4. Regio Alkmaar	
1. Agenda beschrijft dat MRA is geen eiland is, maar in verbinding met omringende regio's waardoor ontwikkelingen daar effect kunnen hebben op de MRA en andersom.	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
2. Ziet kansen elkaar te versterken met aanpak van in agenda geschetste opgaven. Werkt nu al samen op vlak wonen, mobiliteit (OV-Toekomstbeeld), toerisme, Taskforce 5G. Ziet zichzelf graag terug in nieuwe agenda als onderdeel van de oplossing, als partner in behalen van de doelstellingen voor de regio.	
3. Focusagenda Regio Alkmaar 2019-2022 <ul style="list-style-type: none"> • Regio (bijna 300.000 inwoners) bestaat uit 7 gemeenten: Alkmaar, Bergen, Castricum, Heerhugowaard, Heiloo, Langedijk en Uitgeest. Scharnierpunt MRA en Noord-Holland-Noord. • Verstevigde regiosamenwerking met focus op 3 thema's: bereikbaarheid, wonen en energie-innovatie. Biedt ook kansen voor de MRA. 	
4. Uit de wil om samen te werken vanuit zelfbewuste, vitale en dynamische regio. Roept op om gesprek over gezamenlijke plannen.	
5. Regio West-Friesland	
1. Regio West-Friesland (7 gemeenten) maakt als satelliet-regio deel uit van het daily urban system dat de MRA complementeert (forensen, goederen, diensten). Trend van digitalisering en globalisering vereist adaptief handelen en nog meer samenwerken tussen regio's en gemeenten. Wil graag in gesprek over hoe regio West-Friesland kan bijdragen aan de uitdagingen waar de MRA voor staat.	Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.
2. Kwaliteiten West-Friesland: Ligging aan Markermeer en IJsselmeer, vitale agrarische sector, historische	

	<p>steden, aantrekkelijke landschappen, sterke ondernemersgeest en zeer goed arbeidsethos. Breed scala bedrijvigheid, uitgebreid recreatief en toeristisch aanbod. Met ov 30 minuten van Amsterdam Centraal. Woonklimaat en toeristische potentie worden komende jaren versterkt door aanleg grootste stadsstrand van Nederland in Hoorn. Ambitie: uitgroeien tot een van de aantrekkelijkste regio's van Nederland.</p>	
3.	<p>Pact 7.1: 7 gemeenten, 1 geluid; samen met triple helix. Inzet op economische, sociale en ruimtelijke structuurversterking. Ruimte en flexibiliteit voor ondernemerschap, nieuwe economie en innovatie. Versterken agribusiness, maakindustrie en mkb en aanbieden passend onderwijs. Meer benutten recreatieve potentie kust en steden en rijke cultuurhistorie. Bieden van extra onderscheidende woonmilieus voor alle doelgroepen. Vormgeven aan de energietransitie.</p>	
4.	<p>Regio's buiten MRA spelen niet te onderschatten rol voor agglomeratiekracht en concurrentiepositie MRA. Biedt mogelijkheden om (economische) functies efficiënt aan elkaar te knopen. Concrete voorbeelden om het netwerk te versterken (als 2e ring om Amsterdam, incl ov):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Versterken corridor A7 • Hoornse Lijn • Verdubbeling Houtribdijk <p>Ook met woningbouw kan de regio een bijdrage leveren aan de uitdaging van de MRA; 16.000 woningen waarvan belangrijk deel binnenstedelijk en bij ov-knooppunten.</p>	
5.	<p>Wil graag structureel in gesprek, zowel ambtelijk als bestuurlijk, over verder versterken gezamenlijke agglomeratiekracht.</p>	
6. Veiligheidsregio (Ron Beij)		
1.	<p>De Veiligheidsregio's zijn overheidsinstanties waarvan het bestuur gevormd wordt door de burgemeesters van de betrokken gemeentes.</p>	<p>Wordt ter kennisgeving aangenomen en gedeeld met betrokkenen bij de uitvoering.</p>
2.	<p>Valt op dat de Veiligheidsregio nergens wordt genoemd, terwijl fysieke veiligheid zeker een rol speelt bij de energietransitie, klimaatadaptatie, circulariteit, verstedelijking en mobiliteit. Thema's die nadrukkelijk aan de orde zijn binnen de MRA.</p>	
3.	<p>Graag willen wij betrokken worden bij het netwerk en de discussies binnen de MRA zodat Fysieke Veiligheid een plaats kan krijgen bij de bespreking van de genoemde thema's.</p>	