

BO MIRT Zuidwest-Nederland

1.	<p>Gebiedsprogramma duurzame bereikbaarheid Rotterdam Den Haag</p> <p>Uitgangspunten</p> <ul style="list-style-type: none">❖ Het BO MIRT Zuidwest-Nederland bevestigt het besluit uit het BO MIRT 2016 dat de bereikbaarheidsopgaven in de regio Rotterdam-Den Haag zodanig samenhangen dat er aanleiding is een gebiedsgericht bereikbaarheidsprogramma te starten. Dit programma zal zowel bijdragen aan de ambities uit het regeerakkoord als aan de regionale opgaven.❖ Regio en Rijk erkennen de opgaven zoals die in het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag zijn vastgesteld en starten het gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag 2018-2040 op basis van het Voorstel Gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag. Het voorstel benoemt de programmadoelen, de contouren van het afweegkader, samenwerkingsprincipes en drie programmalijnen (metropolitaan OV, Slimme netwerken en Logistiek in en om de Stad).❖ De kwartiermakersfase wordt verlengd tot 1 februari 2018, met als opdracht een voorstel te ontwikkelen voor de governance en het inrichten van een programmaorganisatie voor de aansturing en doorontwikkeling van het gebiedsprogramma.❖ Door de programma-organisatie wordt een uitvoeringsprogramma 2019-2022 opgesteld dat jaarlijks wordt geactualiseerd. Dit uitvoeringsprogramma omvat voorstellen voor korte-middellange-lange termijn projecten en een meerjaren-financieringsperspectief dat de basis vormt voor het reserveren van middelen voor het gebiedsprogramma door deelnemende partijen. Besluitvorming hierover vindt bij een volgend bestuurlijk overleg plaats. <p>Inhoudelijke afspraken</p> <ul style="list-style-type: none">❖ Gebiedsgerichte MIRT-verkenningen:<ul style="list-style-type: none">○ Rijk en regio spreken af in februari 2018 opnieuw bestuurlijk overleg te voeren over de door de regio voorgestelde MIRT-verkenningen regio Den Haag CID-Binckhorst en regio Rotterdam Oeververbinding. Afgesproken is om voor beide onderwerpen binnen het Programma een pre-verkenningfase te starten.○ In de pre-verkenningfase wordt onder meer de scope, de bekostiging en de eventuele voorfinanciering nader uitgewerkt, gebruikmakend van de al beschikbare informatie. De opbrengst van deze fase kan worden benut voor een eventueel te zijner tijd te nemen Startbeslissingen.○ De voorgestelde MIRT-verkenning regio Den Haag CID-Binckhorst richt zich op de volgende samenhangende regionale opgaven en oplossingsrichtingen: het oplossen van NMCA-knelpunten OV-regio Den Haag, de gebiedsontwikkeling van de REOS-locatie Central Innovation District-Binckhorst en de OV-ontsluiting CID-Binckhorst.○ De voorgestelde MIRT-verkenning Oeververbinding regio Rotterdam richt zich op de volgende samenhangende opgaven: verstedelijking, het oplossen van NMCA-knelpunten op de Van Brienoord– Algeracorridor/A16-A15, NMCA-knelpunt metro, stedelijke leefkwaliteit en kansen voor mensen. Oplossingsrichtingen die in samenhang worden onderzocht zijn: multimodale oeververbindingen, ontwikkeling toplocaties en verstedelijking en het (H)OV-netwerk in de stad.❖ Werkplaats Metropolitaan OV, Ruimte en Duurzaamheid:<ul style="list-style-type: none">○ De werkplaats Metropolitaan OV, Ruimte en Duurzaamheid heeft als doel te komen tot een adaptieve ontwikkelstrategie voor de schaa sprong Metropolitaan
----	---

	<p>OV, in combinatie met verstedelijking en economische ontwikkeling.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ De ontwikkelstrategie richt zich zowel op de lange termijn als op de korte termijn en doet aanbevelingen voor het verbinden van lange en korte termijn. ○ Omdat de uitwerking van de ontwikkelstrategie van de OV-schaalsprong cruciale relaties heeft met gebiedsontwikkeling (woningbouw en economische ontwikkeling) langs de "Backbone" (Oude Lijn en Randstadrail) en de versterking van de agglomeratiekracht die daarmee wordt beoogd, is afstemming met verstedelijkingstrajecten van groot belang. <p>❖ Integrale gebiedsuitwerking Ruimtelijk Logistieke invulling Greenport 3.0 Westland</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Starten van een integrale Rijk-regio gebiedsuitwerking Greenport 3.0 Westland. ○ Concreet betreft dit de afspraak om het instrumentarium van betrokken partijen optimaal in te zetten voor het realiseren van de opschaling van clusterkracht naar netwerkkracht, in samenwerking met bedrijfsleven en kennisinstellingen. <p>❖ Regionale Gebiedsgerichte Uitwerkingen</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Onderzoek Bereikbaarheid Voorne-Putten: voor de middellange termijn onderzoeken PZH, MRDH en gemeenten op Voorne-Putten nut en noodzaak voor het verbeteren van de bereikbaarheid van Voorne-Putten, mede in relatie tot verstedelijkingsafspraken, ontwikkeling van de haven van Rotterdam en het goederenvervoer alsmede overige ruimtelijke en economische ontwikkelingen in dit gebied. Het Rijk wordt bij dit onderzoek betrokken. ○ Gebiedsuitwerking Zoetermeer – Rotterdam – Den Haag: regionale partijen onderzoeken in een gebiedsuitwerking hoe versterking van het Metropolaan OV tussen Zoetermeer, Den Haag en Rotterdam, in combinatie met ruimtelijke ontwikkelingen in Zoetermeer, kan bijdragen aan vergroting van regionale agglomeratiekracht en het oplossen van de knelpunten op deze verbindingen. Het Rijk wordt bij deze gebiedsuitwerking betrokken. <p>❖ Korte Termijn Aanpak (KTA):</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ In het gebiedsprogramma starten Rijk en regio een Korte Termijn Aanpak die bijdraagt aan de brede doelstellingen van het programma. ○ Per 1 januari 2018 start deze met "no regret" maatregelen op het gebied van de vraag naar mobiliteit (werkgeversaanpak, werknemersaanpak, bezoekersaanpak), het gebruik van de netwerken (rijgedrag, IM en ITS) en duurzame logistiek. Rijk en regio alloceren hiervoor op basis van een 50-50 verdeling samen €7,1 miljoen om de overgang van actieprogramma slim en duurzaam naar de korte termijn aanpak-maatregelen in 2018 te garanderen met als doelen spitsmijdingen en CO₂-reductie. ○ Rijk en regio stellen op basis van een 50-50 verdeling samen €11 miljoen additioneel beschikbaar om gezamenlijk en gebiedsgericht met het bedrijfsleven aanvullende maatregelen voor 2018 te ontwikkelen met als doelen spitsmijdingen en CO₂-reductie. ○ Vanuit de drie programmalijnen ontwikkelen Rijk en regio in 2018 pakketten van korte-termijn maatregelen voor 2019-2021 die bijdragen aan de brede doelstelling van het programma (inclusief spitsmijdingen en CO₂-reductie) met daarbij een voorstel inclusief financiering en (aansturing van de) uitvoering ter besluitvorming in het BO MIRT van het najaar 2018. <p>❖ Adaptief aansluitingenprogramma HWN-OWN als onderdeel van de KTA:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Nut en noodzaak voor een adaptief aansluitingenprogramma HWN-OWN, als onderdeel van het gebiedsprogramma Rotterdam-Den Haag, wordt door Rijk en regio onderschreven. Akkoord om een startbudget van €6 miljoen te reserveren voor de studie naar en realisatie van kleinschalige maatregelen. ○ Akkoord om voor de aansluitingen A4 Den Haag zuid en A4 Rijswijk te starten met het in beeld brengen van kleinschalige maatregelen. ○ In 2018 zal het dan gestart besluitvormingsorgaan voor het gebiedsprogramma
--	---

	<p>het definitieve programmabudget vaststellen voor het aansluitingenprogramma HWN-OWN.</p>
2.	<p>Mobiliteitsuitdagingen in dunbevolkte (krimp-)gebieden</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In nauwe samenwerking tussen Rijk, regio en stakeholders wordt een regionale <u>strategie</u> ontwikkeld, ten behoeve van het bereikbaar houden van voorzieningen en - daarmee - het aantrekkelijk houden van Zeeland als woon-, leef- en vestigingsregio (sociale en economische meerwaarde). Betrokkenheid van de Rijksprogramma's Slim&Duurzaam (IenW) en Bevolkingsdaling (BZK) ligt voor de hand. ❖ Zeeland kan een voorstel doen voor een pilot waarbij grensoverschrijdend verkeer en MaaS een rol van betekenis spelen. Hier ligt mogelijk een relatie met de Grenslandagenda (beslispunt 18).
3.	<p>Spoorwegemplacement Schiedam Variant B/D</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ IenW, MRDH en PZH besluiten – gelet op de positieve tussenresultaten van de studie naar variant D – om de volgende stap te zetten en door te gaan met het tweede deel van de ontwerpopdracht van variant D tot het niveau van realisatiebesluit. ❖ De meerkosten van de studie zullen door Rijk en regio gefinancierd worden volgens 50/50 verdeling. ❖ De eindresultaten van de volgende ontwerpfase met bijbehorende kostenraming zijn leidend voor besluitvorming over een realisatiebesluit. Ten aanzien van de kostenverdeling is afgesproken dat er op basis van 50/50 een volgende fase ingegaan wordt tot een gemeenschappelijk maximum van €40 miljoen ex BTW. Indien de kosten bij het nemen van het realisatiebesluit hoger zijn, wordt er opnieuw over de financiering gesproken.
4.	<p>Energy Highway (N59)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Regio en Rijk spreken af om de 12 maatregelen voor duurzaamheid, energieopwekking, Smart Mobility en verkeersveiligheid, die uitvoerbaar worden geacht, nader uit te werken en hierover in 2018 concrete afspraken te maken ten behoeve van uitvoering in de periode 2018-2024. De maatregelen bestaan uit de volgende twee integrale onderdelen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Inzet op smart mobility concepten, zoals dynamische geleiding, voorspelbare doorstroming en gedragsbeïnvloeding, in combinatie met kleine infrastructurele aanpassingen, zodat de zorgen van de regio over de kwaliteit van de verbinding vanaf Hellegatsplein tot en met de kruising Schaapsweg aangepakt kunnen worden. Onderzocht wordt of een deel van de N59 als testlocatie kan worden gebruikt voor deze nieuwe concepten, in combinatie met gebruik van (LED)sensoren. Indien uitwerking en besluitvorming begin 2018 mogelijk blijkt, zal worden bezien of in het kader van werk-met-werk maken uitvoering gecombineerd kan worden met uitvoering van onderhoudswerkzaamheden N59. ○ Inzet op breed pakket van duurzaamheidsmaatregelen in het kader van N59, Energy Highway met als belangrijkste het opzetten van een multi fuel station nabij N59/Hellegatsplein, in combinatie met het gebruik van biodiversiteit in de bermten voor vergisting ten behoeve van het station. ❖ Voor de beide onderdelen gezamenlijk wordt een taakstellend budget afgesproken van maximaal €15,4 miljoen aan publieke investeringen. De regio bekostigt de maatregelen voor doorstroming en duurzaamheid, en draagt daarnaast bij aan de verkeersveiligheidsmaatregelen. De regionale bijdrage is maximaal €10,4 miljoen. De Rijksbijdrage is maximaal €5 miljoen voor verkeersveiligheidsmaatregelen. ❖ De effecten van de getroffen maatregelen op verkeersveiligheid en doorstroming worden

	<p>gemonitord.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio spreken af dat een verbreding van de verbinding alleen aan de orde kan zijn als de noodzaak daarvoor uit de NMCA blijkt.
	Hamerpunten
5.	<p>Quick Scan Innovatieve Bekostiging en Financiering</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Kennismemen van de resultaten van de Quick Scan innovatieve vormen van bekostiging en financiering van infrastructuur. ❖ Instemmen met het voorstel om de vijf meest kansrijke opties voor innovatieve vormen van bekostiging en financiering van infrastructuur nader te onderzoeken in een Rijk-regio kennisprogramma "innovatieve bekostiging en financiering van infrastructuur", dat hangt onder Leerplatform MIRT. Daarmee wordt bevorderd dat de reikwijdte van de resultaten van het onderzoek de casus van de Oeververbindingen in de Rotterdamse regio overstijgt. ❖ Deze vijf meest kansrijke opties tegelijkertijd onderbrengen bij de MIRT-verkenning Oeververbindingen Rotterdamse Regio van het bereikbaarheidsprogramma Rotterdam-Den Haag.
6.	<p>Spoorcorridor Leiden-Utrecht</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De betrokken partijen (de provincies Zuid-Holland en Utrecht, gemeenten Utrecht en Leiden, ProRail, NS en ministerie van IenW) besluiten om het kansrijke alternatief de 'Versnelde Intercity'-variant verder gezamenlijk te onderzoeken, waarbij antwoord wordt gegeven op de volgende vragen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Wat is de verbetering van dit alternatief op de robuustheid van het hoofdrailnet? Heeft het alternatief oplossend vermogen voor de NMCA-knelpunten Den-Haag-Leiden en Schiphol? Wat zijn de overige netwerkeffecten? Wat draagt het alternatief bij aan de vermindering aan reizigersverliesuren bij verstoringen op corridors in de driehoek Rotterdam – Schiphol – Utrecht? ○ Wat is de verbetering van de exploitatie, waarbij het streven van de betrokken partijen is dat het exploitatietekort van de initiële variant tenminste is omgezet naar een budgetneutrale exploitatie; ○ Wat zijn de extra investeringskosten die met dit alternatief zijn gemoed? Wat betekent dat voor de toekomstige BOV-kosten op dit traject? ○ Hoe wordt in de dekking van deze kosten voorzien en door wie? ❖ De antwoorden op deze vragen helpen om medio 2018 tot definitieve afspraken te komen.
7.	<p>MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het MIRT-Onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag is afgerond. De resultaten van het onderzoek zijn bestuurlijk vastgesteld. ❖ De gezamenlijke opdrachtgevers van het onderzoek hebben besloten dat het onderzoek een belangrijke bouwsteen is voor het te starten gebiedsprogramma bereikbaarheid Rotterdam Den Haag. In het kader van het gebiedsprogramma zal worden gewerkt aan de bereikbaarheid van het gebied op de korte, middellange en lange termijn. <p>De eindrapportage van het onderzoek is beschikbaar op de projectwebsite https://www.mirt-rotterdamdenhaag.nl/.</p>
8.	<p>MIRT-onderzoek Greenport-Mainport</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In het BO MIRT 2016 is kennis genomen van de resultaten en is het MIRT-onderzoek

	<p>'Greenports en de samenwerking met de mainports' formeel afgerond.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In mei 2017 is de 'Impulsagenda Greenports 3.0' ondertekend. ❖ Onderzoek en agenda vormen bouwstenen voor relevante programma's in het MIRT-gebied Zuidwest waaronder het gebiedsgerichte programma-aanpak Bereikbaarheid Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en de programma-aanpak Goederenvervoercorridor. ❖ Voorstellen voor de 5 transities uit de Impulsagenda Greenports 3.0 worden ingebracht bij de geëigende (bestuurlijke) tafels. In het kader van het BO MIRT spreken partijen zich als netwerk uit over de beoogde ontwikkeling van het nationale netwerk van de greenports als geheel.
9.	<p>MIRT-onderzoek operationalisering Meerlaagse Veiligheid</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Afscheid nemen van de 'slimme combinatie' met maatregelen aan regionale keringen voor de primaire kering van Dordrecht (trajecten 22-1 en 22-2). Deze strategie is onvoldoende kansrijk gebleken vanwege de hoge kosten om regionale keringen voldoende sterkte en hoogte te geven. ❖ Het systeem van vloedschotten en coupureschotten op de Voorstraat als onderdeel te beschouwen van de primaire kering. ❖ Kennisnemen van waterveiligheidsplan voor het Eiland van Dordrecht. De gemeente Dordrecht, waterschap Hollandse Delta, Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid, Provincie Zuid-Holland en de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid hebben in het MIRT-onderzoek als eerste regio een waterveiligheidsplan met een flexibele evacuatiestrategie uitgewerkt. Voor de implementatie van deze strategie werken de partijen aan de invulling van een investeringsagenda met maatregelen ter voorbereiding op de crisisbeheersing bij overstromingen. Daarbij worden ook de verschillende mogelijkheden voor bekostiging van deze maatregelen verkend.
10.	<p>MIRT-onderzoek Adaptatiestrategie Waterveiligheid Buitendijks</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het MIRT-onderzoek is afgerond en het BO MIRT neemt kennis van de resultaten en de elementen die de regio oppakt voor verdieping en het vervolg voor gedifferentieerde adaptatie strategieën in andere buitendijkse gebieden.
11.	<p>Suurhoffbrug</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Constateren dat de startbeslissing Suurhoffbrug is genomen en de verkenning binnenkort kan starten.
12.	<p>WOB verzoek Investering Rijkswegen</p> <p>Rijk en regio spreken met elkaar af:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Dat zij wanneer zij worden gevraagd een weergave te leveren van (financiële) Rijks- en regiobijdragen aan elkaars infrastructurele projecten, vooraf contact met elkaar hebben over de beantwoordingslijn. Dit om te voorkomen dat onjuiste beelden ontstaan over (financiële) Rijks- en regiobijdragen en mogelijk daarmee de suggestie wordt gewekt van een disbalans in bijdragen van Rijk en regio aan infrastructurele projecten. ❖ Dat voor de projecten A16-N3 en A15-N3, bij het ontbreken van nadere financiële afspraken, tot het moment van daadwerkelijke betaling de bijdragen van provincie Zuid-Holland geïndexeerd worden op basis van het door de Minister van Financiën daadwerkelijk aan IenW uitgekeerde indexering, zoals ook IenW subsidieprojecten indexeert (het nog niet uitgekeerde bedrag op de begroting van IenW). Dat betekent concreet dat door de provincie voor de A15-N3 een aanvullende subsidiebeschikking wordt opgesteld waarbij in 2018 een voorschot zal worden verleend van 80% van de

	<p>totale bijdrage van de provincie op basis van p.p. 2018 en het nog niet uitbetaalde deel (20%) zal worden geïndexeerd tot 2021 en uitbetaald na afronding van de werkzaamheden.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Voor de A16-N3 betekent dit concreet dat een subsidiebeschikking wordt opgesteld waarbij een voorschot zal worden verleend van 80% van de totale bijdrage welke wordt geïndexeerd tot 2018. Het restant van de bijdrage (20%) zal worden geïndexeerd tot en met 2021 en uitbetaald na afronding van de werkzaamheden. ❖ Vanaf het moment van subsidieverlening tot en met realisatie zijn de projecten voor risico en rekening van het Rijk. Dit is in overeenstemming met de recent afgesproken werkwijze in het project A15 Papendrecht – Sliedrecht. ❖ Dat conform de gangbare kostenverdeling de provincie bijdraagt aan de overeengekomen voorkeursvariant aansluiting A29-N487 bij Numansdorp.
13.	<p>Voortgang MIRT Verkenning A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In februari 2017 heeft de minister de Startbeslissing ondertekend. Het Rijk voert de Verkenning uit in nauwe samenwerking met de regionale partijen en met participatie van de omgeving. Het doel van de verkenning is om te komen tot oplossingen die de doorstroming en verkeersveiligheid verbeteren. Er heeft een analyse plaats gevonden van de knelpunten en een inventarisatie van mogelijke oplossingsrichtingen. Rijk en regio zijn tevreden over de voortgang van het project. ❖ Rijk en regio streven ernaar eind 2018 de verkenning af te ronden met een voorkeursbeslissing en begin 2019 een bestuursovereenkomst te sluiten over de aanpak. ❖ In de bestuursovereenkomst komen mogelijk ook afspraken over voorfinanciering door de regio om tot een versnelde realisatie van 1 tot 2 jaar te komen.
14.	<p>NMCA</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Recent heeft Rijkswaterstaat technische fouten ontdekt in de kaarten van de nieuwe indicator voor robuustheid. Deze kaarten in de rapporten van de NMCA, die 1 mei naar de Kamer zijn gestuurd, zijn daarom achterhaald. Kort gezegd zijn lang niet alle robuustheidsknelpunten voor het wegennetwerk in 2030 en 2040, die de nieuwe tool wel berekende, overgekomen op de kaartbeelden: in Amsterdam en Utrecht wel praktisch alle, maar vooral in de omgeving van Den Haag, Rotterdam en Drechtsteden zitten flinke omissies. ❖ De conclusies van de NMCA veranderen niet wezenlijk. In het hoofdrapport van de NMCA zijn nu, naast Amsterdam en Utrecht en een aantal regionale bajonetten, ook Den Haag, Rotterdam en Drechtsteden genoemd als robuustheidsknelpunten. In het bijlage rapport Wegen zijn de juiste kaartbeelden opgenomen.
15.	<p>Circulaire Havens/buisleidingen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Op basis van bestaande kennis én nieuw onderzoek de voors en tegens van het stimuleren van transport via buisleidingen op een rij te zetten. De maatschappelijke kosten en baten, kansen en bedreigingen, financieringsopties en mogelijke rolverdeling publiek/privaat komen daarbij aan bod. Er wordt gebruik gemaakt van diverse expertises; LS Ned, platform buisleidingen, MIRT-onderzoek goederencorridors, ervaringsdeskundigheid Zeeland (en Zuid-Holland). Dit beeld is voorjaar 2018 beschikbaar. ❖ De besluitvorming hierover zal verlopen via het MIRT-programma Goederencorridors. ❖ Provincie Zeeland krijgt een rol in programma Goederencorridors daar waar het de buisleidingen betreft.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Regio en Rijk werken samen aan de haalbaarheidsstudie voor het Syngas project.
16.	<p>Corridoraanpak Rotterdam Antwerpen</p> <p>Op basis van de stand van zaken gebiedsfoto Corridor Rotterdam Antwerpen is besloten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het scopebepalend onderzoek voort te zetten waarbij de ruimtelijk-economische ontwikkeling in brede zin centraal staat en ook de sociale ontwikkeling wordt meegenomen. Dit op basis van de gebiedsfoto tot nu toe (zie onder), die nog verder is aan te scherpen. ❖ In het vervolgtraject een nadere analyse te plegen zodat een helder beeld van urgenties, ambities en opgaven voor het gebied ontstaat. In het proces van het maken van de gebiedsfoto zijn de eerste stappen gezet. Tegelijkertijd is er nog een forse analyseslag te maken om keuzes, kansen en dilemma's helder te krijgen. ❖ Provincie Noord-Brabant uit te nodigen mee te doen met het scopebepalend onderzoek (40 % van corridor in West-Brabant) en de samenwerking met Vlaamse partijen verder vorm te geven. ❖ Scopebepalend onderzoek voor het zomerreces in 2018 af te ronden. Termijn moet haalbaar zijn voor provincies. Gegeven de (bestuurlijke) complexiteit van het gebied, grote verschillen tussen sub-regio's en uiteenlopende opgaven, is het een uitdaging in korte tijd tot een gezamenlijke scope te komen. ❖ In de tussentijd doorgaan met no regret-maatregelen, zoals het programma t.a.v. de vaarwegcorridor dat is gestart door RWS. Dit programma is gericht op 1) optimalisatie van de vaarweg door innovaties, 2) aangaan van meer samenwerking in de logistieke keten en 3) verduurzaming. Bij voorkeur in samenwerking met provincies Zeeland, Noord-Brabant en Zuid-Holland met wie o.a. kansen zijn te verkennen voor meer vervoer over water.
17.	<p>Spoorzone Kanaal Gent Terneuzen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De regio wil de minister danken voor de steun bij de succesvolle Europese subsidieaanvraag. De inhoudelijke betrokkenheid van het ministerie en ProRail zijn en blijven van groot belang voor het onderzoek dat loopt tot en met eind 2019. ❖ Gedurende de looptijd zal havenbedrijf Zeeland Seaports als penvoerder van het onderzoek het ministerie en ProRail voortdurend meenemen in de uitkomsten van de deelonderzoeken. ❖ Op basis van de uitkomsten van het onderzoek zullen regio en Rijk verdere (financiële) samenwerking en mogelijke afspraken bepalen.
18.	<p>Grenslandagenda</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio stemmen in met het concreet voorbereiden van een 'Grenslandoverleg' met Vlaanderen. ❖ Het 'Grenslandoverleg' wordt op effectieve wijze verbonden met de Vlaams-Nederlandse Top en de inhoudelijke voorbereiding ervan (aan Nederlandse zijde) zal mede langs de MIRT-overleggen lopen. ❖ De gesprekken met partners in Noordrijn-Westfalen worden voortgezet met het perspectief om ook met hen een bestuurlijk 'Grenslandoverleg' tot stand te brengen.