

BO MIRT Noordwest

1.	Gebiedsgericht Programma U Ned <ul style="list-style-type: none">❖ Rijk en regio erkennen de urgentie van de majeure opgaven in de Metropoolregio Utrecht op het gebied van wonen, werken en bereikbaarheid (op basis van het rapport "Resultaten programma-aanpak U Ned/ eerste fase" d.d. 20 september 2017 en NMCA d.d. 1 mei 2017).❖ Rijk en regio spreken samen de intentie uit om tot een programma U Ned te komen door als eerste stap gezamenlijk een kwartiermakersfase te doorlopen. In dit programma worden de bereikbaarheidsopgaven van de regio Utrecht uitgewerkt en wordt de koppeling gelegd met economische ontwikkeling en de majeure woningbouwopgave in de regio. Binnen dit kader worden a) de doelstellingen uit het Regeerakkoord betrokken, en b) de doelstellingen van Slimme en Duurzame Mobiliteit, uitgewerkt.❖ Het programmaplan wordt uiterlijk 1 mei 2018 vastgesteld, inclusief een aantal uitgewerkte korte-termijn maatregelen ('no-regret'), welke onder meer gebaseerd zijn op Slimme en Duurzame Mobiliteit.❖ Rijk en regio zorgen samen voor het benodigde werkbudget van circa € 500.000 per jaar, waarvan Rijk en regio ieder de helft bijdraagt.❖ Rijk en regio agenderen de voortgang van het gebiedsgericht programma U Ned voor het BO MIRT van najaar 2018.
2.	Gebiedsgericht Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA <ul style="list-style-type: none">❖ Rijk en regio constateren, dat er veel urgente en gestapelde opgaven op het gebied van economische ontwikkeling, woningbouw en bereikbaarheid in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) spelen, die om een gezamenlijke en integrale aanpak vragen.❖ Rijk en regio verlengen de kwartiermakersfase, zodat het programmaplan in februari 2018 kan worden vastgesteld. Dan moet helderheid zijn over financiële en programmatische wederkerigheid en de governance.❖ Rijk en regio hebben in het kader van Slimme en Duurzame Mobiliteit afgesproken per 1 januari 2018 te starten met drie no regret korte-termijn maatregelen en hebben hiervoor reeds € 9,2 miljoen gereserveerd op basis van 50/50-verdeling. Streven is februari 2018 eveneens te besluiten over aanvullende maatregelen en benodigde middelen op basis 50/50-verdeling voor 2018. Naar verwachting gaat het in totaal om € 18 miljoen.❖ Rijk en regio starten gezamenlijk als onderdeel van het Gebiedsgerichte Bereikbaarheidsprogramma van, naar en in de MRA een MIRT-onderzoek naar de integrale bereikbaarheid van de zuidwestkant van Amsterdam vanaf 2030/2035.❖ Daarnaast gaan Rijk en regio verder met de MIRT-verkenning multimodale knoop Schiphol (MKS), waarbij besloten is te kijken naar het bieden van een veilige knoop waarmee de groei tot 135.000 trein in/uit/overstappers kan worden opgevangen. De beschikbare middelen voor de MIRT-verkenning worden zo efficiënt mogelijk ingezet. De uitkomsten van de MIRT-verkenning gelden als overbrugging tot aan de maatregelen volgend uit het MIRT-onderzoek.
3.	Relatie Gebiedsgerichte Programma's en OV Toekomstbeeld <p>Noord-Holland en Flevoland:</p> <ul style="list-style-type: none">❖ Onder regie van de MRA wordt rond de zomer van 2018 een regionale uitwerking voor het OV-systeem 2040 (Regionaal OV Toekomstbeeld) opgeleverd met een doorkijk naar het totale landelijke netwerk. Deze regionale uitwerking wordt opgesteld door de relevante partijen binnen Noord-Holland en Flevoland, waaronder gemeenten en

	<p>vervoerders. De spoorsector en het Rijk leveren een actieve bijdrage en gezamenlijk de link met het landelijke OV Toekomstbeeld. Op basis van deze uitwerking wordt, waar mogelijk, ook een doorvertaling gemaakt naar de korte/middellange termijn en 'no regret' stappen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In het Regionaal OV Toekomstbeeld is speciale aandacht voor OV-bereikbaarheid van de zuidwestkant van Amsterdam (zie punt 4.) ❖ De uitvoeringsaspecten van het Regionaal OV Toekomstbeeld en de programmering ervan worden voor het MRA-deel actief met het Gebiedsgericht Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA vormgegeven. ❖ De resultaten van de uitwerking van het Regionaal OV Toekomstbeeld worden overgedragen aan het Gebiedsgericht Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA, daar waar het om het MRA-gebied gaat. In het programma vindt de gebiedsgerichte (multimodale) samenhang, afweging en prioritering plaats voor het MRA-gebied. ❖ Bij de oplevering van het resultaat van het Regionaal OV Toekomstbeeld zullen vervolgspraken gemaakt worden, hoe deze resultaten kunnen leiden tot het uitwerken van een adaptief uitvoeringsprogramma binnen de regio en tussen Rijk en regio. Dit kan mogelijk op het volgend BO MIRT – OV en Spoortafel geagendeerd worden. <p>Utrecht:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In het gebiedsgerichte programma U Ned vindt de regionale uitwerking van het OV Toekomstbeeld 2040 (Regionaal OV Toekomstbeeld) plaats. Daarbij kiest de regio Utrecht voor een zorgvuldig ontwerp- en afwegingsproces om steeds de toekomstvastheid en kwaliteit van de keuzes boven snelheid van planvorming te plaatsen, zich realiserend dat de urgentie van de problematiek vraagt om tijdige besluitvorming. ❖ Voor zowel het Gebiedsgericht Programma U Ned als het Regionaal OV Toekomstbeeld is nog geen detailplanning beschikbaar. Bij het concretiseren van de plannen van aanpak zal rekening worden gehouden met afstemming tussen beide trajecten.
4.	<p>Maatregelen in het spoornetwerk rondom Amsterdam tot 2030/2035</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio nemen februari 2018 op basis van de dan beschikbare informatie, waaronder de studie 'Optimalisatie metro en spoor op de Westtak en Zuidtak', een besluit over de realisatie van het derde perron (vijfde en zesde spoor) op Amsterdam Zuid en over start van een haalbaarheidsstudie naar de Airportsprinter. Rijk zegt toe daarvoor een zorgvuldig besluitvormingsproces met de regio in te richten.
5.	<p>Enter [NL] Kerncorridor Schiphol Amsterdam</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio onderschrijven de urgentie en de ambitie van het ontwikkelen van de Kerncorridor Schiphol – Amsterdam, en onderschrijven daarmee de noodzakelijke samenhang tussen verschillende programma's en projecten en de gebiedsgerichte ontwikkelingen en de samenhang tussen oplossingen op korte, middellange en lange termijn. ❖ Rijk en regio spreken af, als onderdeel van het Gebiedsgerichte Programma van, naar en in de MRA, gezamenlijk een ontwikkelstrategie voor de kerncorridor Schiphol Amsterdam op te stellen. ❖ De ontwikkelstrategie zal vastgesteld worden op het BO MIRT najaar 2018.
6.	<p>Gebiedsagenda IJsselmeergebied</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De provincies voeren het gesprek met het Rijk over de gewenste ontwikkelrichtingen in het IJsselmeergebied op basis van hun "interprovinciale agenda IJsselmeergebied"

	<p>(uitgebracht in september 2017).</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De interprovinciale agenda en andere bouwstenen voor o.a. energietransitie, ecologie, cultuurhistorie en (ontwerp)studies naar ruimtelijke kwaliteit zijn de basis voor verdere bestuurlijke gesprekken, waarbij ook andere overheidslagen en stakeholders worden betrokken. Dit vindt zijn afronding in een bestuurlijke “IJsselmeergebied-tafel” (huidige planning: februari 2018). ❖ Na de afronding zal de Minister van IenW vanuit haar verantwoordelijkheid voor het IJsselmeergebied als Rijkswater de gebiedsagenda vaststellen en aanbieden aan de Tweede Kamer. ❖ Besluitvorming over specifieke maatregelen in de uitvoeringsagenda kan ook via bestaande tafels lopen, bijvoorbeeld de MIRT-tafel.
7.	<p>Verkenning Ecologische Maatregelen Markermeer</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De minister van IenW zal begin 2018 een besluit nemen over twee maatregelen voor de verbetering van de ecologie in het Markermeer. Voor deze maatregelen is een bedrag beschikbaar van €9 miljoen (€6 miljoen uit het Deltafonds en van de provincies Flevoland en Noord-Holland ieder €1,5 miljoen). ❖ De stuurgroep Markermeer IJmeer heeft geadviseerd om €3 miljoen te besteden aan natuurprojecten langs de Noord-Hollandse kust en €6 miljoen voor 'natuurontwikkeling langs de Houtribdijk ter hoogte van het Enkhuizerzand'. ❖ De provincies nemen, voor wat betreft hun middelen, eind 2017 een besluit.
8.	<p>MIRT-onderzoek Greenports en de samenwerking met de mainports</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het MIRT-onderzoek 'Greenports en de samenwerking met de mainports' is formeel afgerond met de 'Koersnotitie Greenports 3.0' (oktober 2016) en de ondertekening van de 'Impulsagenda Greenports 3.0' (23 mei 2017). • Voorstellen voor de vijf 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>N50 Kampen – Kampen Zuid</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De regio bevestigt haar toezegging van €5 miljoen en vraagt om de planstudie z.s.m. te starten conform de motie Visser/Hoogland (Kamerstuk 34550-A, nr. 25). Het Rijk heeft conform deze motie €5 miljoen gereserveerd uit de verlenging van het IF (2028). Door dit geld naar voren te halen en de inzet van personele capaciteit te financieren uit dit budget kan het Rijk de planstudie begin 2019 starten, zonder dat dit ten koste gaat van het reeds lopende MIRT-programma.
10.	<p>Spoor 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

	<p>partijen is dat het exploitatietekort van de initiële variant tenminste is omgezet naar een budgetneutrale exploitatie;</p> <ul style="list-style-type: none">o Wat zijn de extra investeringskosten die met dit alternatief zijn gemoeid? Wat betekent dat voor de toekomstige BOV-kosten op dit traject?o Hoe wordt in de dekking van deze kosten voorzien en door wie?
--	---