



**METROPOOLREGIO**  
ROTTERDAM DEN HAAG

Aan de Colleges van B&W van de 21 gemeenten in de Metropoolregio  
Rotterdam Den Haag

Postbus 21012  
3001 AA Rotterdam

Telefoon 088 5445 100  
E-mail: informatie@mrddh.nl  
Internet: www.mrdh.nl

KvK nummer: 62288024  
Bankrekeningnummer  
NL96 BNGH 0285 1651 43

**contactpersoon**  
Maarten Batenburg

**e-mail**  
m.batenburg@mrddh.nl

**telefoonnummer**  
088 5445 100

**ons kenmerk**  
115812

**bijlagen**  
Kamerbrief BOL (VRO)  
Kamerbrief MIRT (IenW)  
Besluitenlijst MIRT (IenW)

**Datum**

12 november 2024

**Onderwerp**

BO Leefomgeving en BO MIRT 2024

Geacht college,

Met deze brief informeren wij u over de besluiten van het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving en het Bestuurlijk Overleg MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport). Beide overleggen van landsdeel zuidwest met de rijksoverheid vonden plaats op woensdag 6 november. De MRDH neemt deel aan deze bestuurlijke overleggen landsdeel zuidwest samen met de provincies Zeeland, Zuid-Holland, de Verstedelijkingsalliantie en gemeenten Rotterdam en Den Haag.

Een volledig overzicht van de MIRT-afspraken en de besluiten in de bestuurlijke overleggen is te vinden in de bijgevoegde kamerbrieven van VRO en IenW inclusief de bijhorende MIRT-besluitenlijst.

**Betekenis voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag**

De MIRT-besluiten staan in het teken van het verbeteren van de bereikbaarheid van onze sterk groeiende regio. De besluiten dragen op verscheidende manieren bij aan het vergroten van de kwaliteit van het mobiliteitssysteem voor onze inwoners. De inzet is in lijn met onze Strategische Agenda, en onze in ontwikkeling zijnde Economische Visie en de Mobiliteitsvisie. De ambitie van de MRDH en de andere regionale partijen was op punten groter dan de afspraken die het rijk en de regionale partijen nu met elkaar maakten.

Hieronder lichten we de afspraken uit voor de metropoolregio:

*Investeren in bereikbaarheid Voorne-Putten en Rotterdamse Haven*

Onze regio wijst op de ontbrekende rijksbijdrage aan het maatregelenpakket Voorne-Putten Rotterdamse Haven. Dit maatregelenpakket volgt uit de vastgestelde gebiedsaanpak in de afspraken van het BO MIRT 2022. De regionale partijen willen dat IenW haar bijdrage alsnog regelt. Meest belangrijke onderdeel waar wij tot uitvoering willen komen, is de ongelijkvloerse kruising N57 – Nieuweweg.

### *Mitigerend pakket voor gepauzeerd rijksproject A4 Haaglanden – N14*

Verder besloot lenW over een bijdrage aan een mitigerend maatregelenpakket voor het gepauzeerde rijksproject A4 Haaglanden – N14.

- Voor de A4 Haaglanden-N14 reserveert lenW 8,5 mln. euro voor de start van een korte termijn aanpak voor tien jaar tot 2035 en 7,5 mln. euro voor nader te bepalen ondersteunende maatregelen.
- De minister van lenW reserveert 35 mln. euro voor de capaciteitsuitbreiding van de aansluiting van de N211 op de A4 (Harnaschknoop). Met een extra viaduct is het mogelijk conflicterende verkeersbewegingen op te heffen, waardoor zowel de afstroom van de A4 naar de N211 als de afstroom van de N211 vanuit het Westland/Den Haag/Harnaschpolder naar de A4 zal verbeteren.

Helaas trekt het ministerie onverwacht minder geld uit voor mitigerende maatregelen dan eerder vanuit de minister van lenW is aangegeven. De betrokken gemeenten, provincie Zuid-Holland en de MRDH werkten afgelopen maanden een maatregelenpakket op dat de negatieve gevolgen van het pauzeren van het project A4 Haaglanden – N14 grotendeels compenseert. Dit maatregelenpakket kent in onze regio groot draagvlak. Onze inzet was op stimulering fiets, de realisatie van hubs, kleine capaciteitsverbeteringen, beperking van sluipverkeer en andere maatregelen verspreid langs de A4 en de N14.

Wij zijn teleurgesteld dat dit nu niet volledig doorgang vindt, omdat de verbreding van de A4 uitblijft en de overlast voor de weggebruiker en omgeving toeneemt. Rijk en regionale partijen blijven in gesprek over de effecten van de pauzingen en mitigerende investeringen in onze regio.

### *Bijdrage Meerjarig Adaptieve Uitvoeringsagenda Fiets*

lenW draagt vanuit de Meerjarig Adaptieve Uitvoeringsagenda Fiets bij aan twee doorfietsroutes. Het geld is bedoeld voor complexe schakels in de volgende Metropolitane Fietsroutes.

- Zoetermeer – Rotterdam, 1,5 mln. euro.
- Delft – Rotterdam Alexander, 1,5 mln. euro onder voorbehoud van de realiseerbaarheid van het fietsecoduct over de A13.

### *Afspraken Draaiende Ringen*

lenW reserveert landelijk 300 mln. euro voor slimme maatregelen aan de snelwegringen, waaronder die van Den Haag en Rotterdam:

- Het doorvoeren van kleine infrastructurele aanpassingen, met name op het gebied van wegmarkering, bewegwijzering en toe- en afritten, ten behoeve van verbetering van verkeersgedrag en verkeersdoorstroming op diverse punten op de Ringwegen van Rotterdam en Den Haag en toeleidende wegen naar deze Ringwegen (A4, A12, A13, A15, A16, A20 en A29).

### *Verdere afspraken*

Het Rijk en de regionale partijen spraken verder af:

- Rijk en regio dragen de kosten voor 2025 ten behoeve van het gezamenlijke bereikbaarheidsprogramma Zuid-Holland Bereikbaar. De rijkspartijen hebben nog geen toezegging gedaan op meerjarige bekostigingsafspraken voor Zuid Holland Bereikbaar, hoewel de regio daartoe heeft opgeroepen. In het voorjaar van 2025 moet hierover vanuit het Rijk meer duidelijkheid komen.
- Procesafpraak landelijke aanpak multimodale bereikbaarheid.

- Procesafspraken landelijke aanpak spits spreiden.
  - Landelijke afspraak over Talking Traffic / iVRI's.
  - Deelmobiliteitshubs Rotterdam.
  - Landelijke procesafspraken vernieuwing MIRT.
- In de MIRT-brief zijn deze afspraken nader geduid.

#### *Blijvend samenwerken aan bereikbaarheid*

De regionale bestuurders en de bewindspersonen spraken over de enorme opgave om onze regio en Nederland de komende jaren bereikbaar te houden. Door de broodnodige extra woningen en de groeiende aandacht voor een fijne en gezonde woonomgeving is volle inzet nodig om onze inwoners mobiel te houden. Vervoerarmoede en gebrek aan nabijheid van voorzieningen speelt ook binnen (landelijke gebieden in) de metropoolregio Rotterdam Den Haag.

In bredere context vraagt de groei van het aantal inwoners om oog voor economie, veiligheid en gezondheid, leefomgeving, water en bodem, ruimte voor recreatie en werkgelegenheid, toegang tot arbeidspotentieel, onderwijs en zorg.

Een duurzame samenwerking tussen Rijk en regiopartijen is nodig om de maatschappelijke opgaven het hoofd te bieden. Het is onze wens om met het Rijk gebiedsgericht te blijven werken.

Daarbij is gemarkeerd dat momenteel in een aantal lopende MIRT-projecten al intensief wordt samengewerkt, zoals De Vlietlijn (Binckhorst Den Haag e.o.), de Stadsbrug Rotterdam en de Oude Lijn Leiden – Dordrecht. Deze projecten zijn essentieel voor de woningbouwopgave in onze regio.

#### *Investeren in de metro en RandstadRail*

Tot slot ondertekenden staatssecretaris Jansen en MRDH-portefeuillehouder Simon Fortuyn de bestuursovereenkomst *Metronet en RandstadRail*. Het ministerie van IenW en de MRDH investeren de komende jaren elk 275 miljoen euro in het vergroten van de capaciteit van frequentie van metrolijnen C en E in de Rotterdamse regio en de RandstadRail in de Haagse regio. Dit geeft onze reizigers meer reismogelijkheden en een betrouwbaardere dienstregeling.

#### Achtergrond van de bestuurlijke overleggen

##### *BO MIRT*

Het bestuurlijk overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (BO MIRT) is een van de belangrijkste overleggen om afspraken tussen rijkspartijen en regionale partijen vast te leggen. Het vormt input voor het Mobiliteitsfonds als onderdeel van de rijksbegroting.

Het overleg vindt jaarlijks plaats in vijf regio's in Nederland, waaronder de regio Zuidwest waarin Zeeland, Zuid-Holland, de Verstedelijkingsalliantie, gemeenten Den Haag en Rotterdam en de MRDH zijn vertegenwoordigd. Vanuit rijkszijde zitten de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) aan tafel. Ook is er een landelijk BO MIRT over regio-overstijgende goederenvervoercorridors.

##### *BO Leefomgeving*

Het bestuurlijk overleg Leefomgeving (BOL) vindt eveneens een keer per jaar plaats. Het kent een bredere ruimtelijke scope. Naast de rijkspartijen van het BO MIRT, sluiten ook de ministeries van Klimaat en Groene Groei (KGG), Economische Zaken (EZ), Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur (LVVN) en Defensie aan.

Normaal gesproken vindt het BO Leefomgeving plaats voor de zomer. Door de kabinetsformatie en de volle bestuurlijke agenda's is dit verplaatst naar 6 november 2024, aansluitend op het BO MIRT.

In beide overleggen is de MRDH vertegenwoordigd door Simon Fortuyn, portefeuillehouder Investeren in Bereikbaarheid van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit.

U kunt deze brief desgewenst gebruiken om uw gemeenteraad te informeren.

Hoogachtend,

Namens de bestuurscommissie Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Simon Fortuyn  
Portefeuillehouder Investeren in Bereikbaarheid

Bijlagen

1. Kamerbrief 12 november 2024 ministerie van VRO over BO Leefomgeving
2. Kamerbrief 12 november 2024 ministerie van IenW over BO MIRT
3. Besluitenlijst MIRT-afspraken



> Retouradres Postbus 20011 2500 EA Den Haag

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA Den Haag

**Ministerie van  
Volkshuisvesting en  
Ruimtelijke Ordening**

Postbus 20011  
2500 EA Den Haag  
Nederland  
[www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl)

**Onze referentie**  
2024-0000820011

**Uw referentie**

Datum 12 november 2024  
Betreft Uitkomsten Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving 2024

Op 6 en 7 november heb ik samen met de bewindspersonen van Infrastructuur en Waterstaat de jaarlijkse landsdelige Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving (BO's Leefomgeving) en Bestuurlijke Overleggen Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (BO's MIRT) gevoerd. De staatssecretaris Herstel Groningen nam deel aan het BO Leefomgeving voor landsdeel Noord. De BO's Leefomgeving vinden normaliter in het voorjaar plaats, maar vanwege de kabinetswissel zijn deze eenmalig in het najaar gehouden.

Tijdens de BO's Leefomgeving hebben mijn collega-bewindspersonen en ik gesproken met vertegenwoordigers van de verschillende regio's over de voortgang van NOVEX en de woningbouwopgave.

Met deze brief wil ik u graag informeren over de uitkomsten van de BO's Leefomgeving. De minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, namens wie ik deze brief mede stuur, informeren uw Kamer separaat over de uitkomsten van de BO's MIRT in relatie tot de MIRT-projecten en programma's.

### **Positionering van de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving**

Bij het vormgeven van de ruimtelijke inrichting van Nederland en de realisatie van de ruimtelijke opgaven is samenwerking tussen Rijk en medeoverheden cruciaal. Tijdens de BO's Leefomgeving voeren Rijk en medeoverheden (provincies, gemeenten en waterschappen) daarom jaarlijks het gesprek over de ruimtelijke vraagstukken met als doel het uitvoeren van de Nationale Omgevingsvisie (en straks de Nota Ruimte) door:

- Ruimtelijke vraagstukken inhoudelijk verder te brengen en voortgang te bewaken (inclusief monitoring);
- Te komen tot bestuurlijke afspraken over de opgaven in de leefomgeving waar gezamenlijke inzet voor nodig is (werken als één overheid);
- Te zorgen voor bijbehorende investeringsstrategieën en de relatie te leggen met besluitvormingstrajecten over investeringsmiddelen (zoals de BO's MIRT voor het Mobiliteitsfonds) en andere bekostigingsmogelijkheden, zodat afspraken ook daadwerkelijk tot uitvoering kunnen komen.

Ik licht de uitkomsten hieronder toe.

### **Schaarse ruimte goed ordenen**

Ruimte is een schaars en waardevol goed. Uiteenlopende maatschappelijke opgaven hebben ruimtelijke consequenties. Zonder keuzes hebben we meer ruimte nodig dan er in Nederland beschikbaar is. Als we keuzes maken, slim combineren en een integrale aanpak hanteren, kunnen we een balans vinden

tussen het beschermen van een veilige en gezonde leefomgeving en het optimaal benutten van de ruimte om ontwikkeling mogelijk te maken. Zo creëren we een fijne leefomgeving waar het prettig wonen en werken is.

**Datum**  
12 november 2024

**Onze referentie**  
2024-0000820011

Het streven is om voor de zomer van 2025 de ontwerp-Nota Ruimte aan uw Kamer te sturen. De Nota Ruimte geeft een langetermijnvisie op de toekomst en de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De nieuwe Nota Ruimte bevat de ruimtelijke keuzes die daarvoor nodig zijn voor nu (2030), straks (2050) en later (2100). Zo worden hierin nieuwe locaties voor grootschalige woningbouw aangewezen. En staan er afspraken in over verstedelijking, bereikbaarheid van werk en voorzieningen, recreatieplekken en energievoorziening van gebieden, landbouw, natuur en ruimte voor defensie. Het voorontwerp van de Nota Ruimte, dat voor de zomer van 2024 aan de Tweede Kamer is gestuurd<sup>1</sup>, geeft een overzicht van de grote ruimtelijke opgaven van ons land. Er staat ook al een aantal oplossingsrichtingen in voor de korte en langere termijn. De Ontwerp-Nota Ruimte zal hierop voortbouwen, maar op onderdelen zal het kabinet kiezen voor een andere koers in lijn met het regeerprogramma. Zo legt dit kabinet sterker de nadruk op wat wel kan, bijvoorbeeld door slim combineren en innoveren. Daarnaast werkt het kabinet aan de bescherming van hoogwaardige landbouwgrond en gaan woningen boven windmolens als er sprake is van concurrentie om grond. De nieuwe Nota Ruimte zal vergezeld worden van een Uitvoeringsagenda en een planMER en kent een participatieproces. Zodoende gaat het kabinet verder met het hernemen van de regie in de ruimtelijke ordening.

De Nota Ruimte is een zelfbindend Rijkskader. Om te zorgen voor doorwerking naar provincies, gemeenten en waterschappen werken alle overheden binnen NOVEX samen aan de ruimtelijke inrichting van Nederland. NOVEX kent twee samenhangende sporen: regie per provincies en gebiedsgerichte regie in 16 NOVEX-gebieden. In het spoor regie per provincie willen Rijk en provincies aan de voorkant afspraken maken in zogenaamde ruimtelijke arrangementen om nationaal en provinciaal omgevingsbeleid op elkaar af te stemmen en sneller tot uitvoering van ruimtelijke opgaven in een provincie te komen. Dit op basis van ruimtelijke voorstellen die provincies begin dit jaar hebben aangeboden, nationale programma's en de Nota Ruimte die in voorbereiding is. In de NOVEX-gebieden werken Rijk, provincies, gemeenten, waterschappen en het bedrijfsleven samen aan een gebiedsgerichte ordening, prioritering en uitvoering van de ruimtelijke opgaven aan de hand van een gemeenschappelijk toekomstbeeld voor het gebied; een ontwikkelperspectief. In een uitvoeringsagenda per NOVEX-gebied worden afspraken gemaakt om de doelen en ambities uit het ontwikkelperspectief gezamenlijk te realiseren met daarbij een regionale investeringsagenda.

Het Rijk en de medeoverheden zijn in gesprek om de inhoudelijke richtingen in de Ontwerp-Nota Ruimte te toetsen en ambities te verbinden. De resultaten van beide NOVEX-sporen zijn belangrijke bouwstenen voor de Nota Ruimte en de bijbehorende uitvoeringsagenda.

---

<sup>1</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2023-2024, Kamerstuk 29 435, nr. 267

## **1. Voortgang NOVEX**

### **Opmaat naar ruimtelijke arrangementen per provincie**

Begin dit jaar hebben provincies hun ruimtelijke voorstellen aangeboden aan het Rijk. Hierin hebben zij de nationale opgaven en doelen uit het Startpakket Fysieke Leefomgeving<sup>2</sup> zo goed mogelijk geordend en verbonden met decentrale opgaven. Uit de ruimtelijke voorstellen blijkt dat Rijkskeuzes in samenhang met provinciale keuzes nodig zijn, omdat de ruimte schaars is en het daardoor niet lukt om sommige nationale opgaven in te passen.

Een brede hoog-ambtelijke vertegenwoordiging van het Rijk is dit voorjaar met elk van de provincies in gesprek gegaan over de voorstellen. In deze gesprekken zijn de ruimtelijke samenhangende vraagstukken besproken die in ieder geval afspraken behoeven in de ruimtelijke arrangementen.

Het ruimtelijke arrangement tussen Rijk en provincie bevat wederkerige afspraken over de afstemming, doorwerking en realisatie van omgevingsbeleid. Vaststelling van de eerste ruimtelijke arrangementen is voorzien tijdens de BO's Leefomgeving in juni 2025 parallel aan de ontwerp-Nota Ruimte.

Afspraken worden jaarlijks tijdens de BO's Leefomgeving gemonitord en waar nodig bijgesteld om zo tegemoet te komen aan de noodzaak om in te spelen op nieuwe kansen en ontwikkelingen en om rekening te houden met onzekerheden. De ruimtelijke arrangementen zijn dan ook een cyclisch instrument.

Waar in 2023 de gesprekken tijdens de BO's Leefomgeving nog gericht waren op het agenderen van ruimtelijke vraagstukken en de samenhang van nationale en decentrale keuzes, gingen de gesprekken in de BO's Leefomgeving dit jaar over de verbanden tussen de vraagstukken. Zo werd duidelijk dat de beschikbaarheid van (zoet)water en energie steeds meer bepalend is voor waar welke ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn. Daarnaast werd er gesproken over het belang van een evenwichtige balans tussen wonen en werken en nabijheid van voorzieningen, ook om extra vraag naar mobiliteit te beperken. Het belang van een gezonde en groene leefomgeving voor het bereiken dan wel in standhouden van deze balans werd nog eens benadrukt.

Hieronder wordt thematisch geschetst hoe de grote ruimtelijke vraagstukken tijdens de BO's Leefomgeving in samenhang aan de orde zijn gekomen. De specifieke afspraken die per provincie zijn gemaakt, zijn opgenomen in de bijgevoegde afsprakenlijst.

### **Water**

Dat er in bepaalde periodes minder water is en de vraag naar water alleen maar toe zal nemen, is bekend. Daarom is er in verschillende landsdelen gesproken over zoetwater in relatie tot landbouw, natuur, energievoorzieningen, economie en verstedelijking.

---

<sup>2</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2022-2023, 34 682, nr. 107

Watervraagstukken overstijgen provinciegrenzen. Dat blijkt bijvoorbeeld uit de afhankelijkheid van Noord-Nederland van zoetwater uit het IJsselmeergebied.

De provincies Fryslân, Groningen en Drenthe hebben daarom met het Rijk afgesproken het vraagstuk rond vraag en aanbod van zoetwater nader uit te werken.

Tijdens de gesprekken met Zeeland en Zuid-Holland werd nog eens duidelijk dat deze provincies voor zoetwater ten behoeve van de industrie en de drinkwaterbehoefte afhankelijk zijn van aanvoer van andere provincies. De provincies Zeeland en Zuid-Holland hebben net als de provincies Utrecht, Noord-Holland en de overige provincies te maken met enerzijds een beperktere zoetwaterbeschikbaarheid en anderzijds een toenemende vraag ook vanuit bijvoorbeeld de energietransitie en landbouw.

In Overijssel raakt het belang van zoetwaterbeschikbaarheid nu al aan de woningbouwopgave en de verstedelijkingsstrategie in Twente. Zoetwaterbeschikbaarheid is ook in Gelderland een belangrijke opgave.

Noord-Brabant stelt toekomstscenario's op voor een deel van het zeeleigebied van de Zuidwestelijke Delta, de Naad van Brabant en het Groene Woud om meer grip te krijgen op gevolgen van de potentiële zoetwatervraag en het zoetwateraanbod voor ruimtelijke opgaven.

De komende jaren werken we keuzes uit om de watervraag te beperken en het aanbod te verhogen. De nieuwe inzichten over waterbeschikbaarheid<sup>3</sup> vormen de basis voor de herijking van de Deltabeslissingen in 2026 en de besluitvorming daarover in het Nationaal Waterprogramma 2028-2033. De herijking van het Deltaprogramma Zoetwater wordt momenteel door Rijk en regio gezamenlijk voorbereid. De vraagstukken rondom water en bodem in relatie tot de andere ruimtelijke opgaven krijgen een plek in de nieuwe Nota Ruimte.

De gesprekken in de BO's Leefomgeving laten zien dat keuzes in de ruimtelijke ordening die rekening houden met water en bodem van belang zijn voor toekomstige welvaart en veiligheid. Rekening houden met water en bodem doen we bijvoorbeeld bij het bouwen van huizen, door te voorkomen dat nieuwe huizen op termijn gaan verzakken of een groot risico kennen op wateroverlast en schade (zoals aan funderingen). Daar is niemand bij gebaat. Op 22 oktober jl. heeft de minister van IenW, mede namens de minister van VRO, een brief over de visie op water en bodem naar uw Kamer gestuurd. Hierin wordt de term 'rekening houden met water en bodem' nader gedefinieerd. Het accent komt te liggen op wat er wél kan, gebaseerd op de kennis die we hebben van ons water- en bodemsysteem in een veranderend klimaat.

Tegelijkertijd betekent 'rekening houden met' ook dat we meebewegen met water en bodem. 'Rekening houden met' werkt dus twee kanten op. We moeten creatief zijn en slimme keuzes maken met goede technische oplossingen, daar waar mogelijk, houdbaar en betaalbaar. Oplossingen die de verschillende belangen

---

<sup>3</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2023-2024, 27 625, nr. 669

verenigen in plaats van scheiden, door bijvoorbeeld zoveel mogelijk multifunctioneel ruimtegebruik. Daarom hanteert het Rijk nu de term 'rekening houden met'. Dat doet recht aan wat ermee bedoeld is: we houden aan de voorkant rekening met water en bodem bij de te maken afwegingen voor een robuuste ruimtelijke ordening en inrichting. Water en bodem zijn immers letterlijk de basis; dan is er veel mogelijk.

### **Energie**

Naast water is de beschikbaarheid van energie steeds meer bepalend voor andere ruimtelijke opgaven, bijvoorbeeld bij de aanleg van nieuwe grootschalige woningbouwlocaties en voor welke economische ontwikkeling op welk moment mogelijk is. Daarnaast is er spanning tussen urgentie van het oplossen van de netcongestie in het heden en het voor de toekomst zorgvuldig ordenen en inpassen van deze energievoorzieningen in het kwetsbare open cultuurlandschap en in (wereld)erfgoed. Hierover is in de BO's Leefomgeving Noord en Noordwest gesproken.

In het gesprek met de provincies Flevoland, Utrecht, Noord-Brabant en Limburg werd nog eens duidelijk hoe belemmerend netcongestie op dit moment al is voor gewenste ruimtelijke ontwikkelingen. Met de provincies Utrecht en Noord-Holland is gesproken over de mogelijkheden van een integrale benadering bij de inpassing van energie-infrastructuur.

Fryslân, Groningen en Drenthe spelen een belangrijke rol in de Nederlandse energievoorziening en -transitie. Rijk en regio streven naar een goede inpassing in de leefomgeving met oog voor lokale en regionale meerwaarde.

Zuidoost-Drenthe heeft te maken met een transformerende industrie en sociaaleconomische problematiek. Aantakking op energie infrastructuur en gezamenlijk onderzoek naar veiligheid en mogelijkheden voor opslag van waterstof waren onderwerp van gesprek.

In de BO's Leefomgeving Zuid en Zuidwest is gesproken over knooppunten waar nationale opgaven een groot (milieu)ruimtebeslag met zich meebrengen en woningbouwopgaven maar ook leefbaarheid en omgevingskwaliteit onder druk zetten.

Zo heeft er een gesprek plaatsgevonden over de gebiedsgerichte uitwerking van Powerport regio Moerdijk. Er spelen veel ruimtelijke opgaven zoals de energietransitie, goederenvervoer, woningbouw en de leefbaarheid in het dorp Moerdijk en meerdere omliggende dorpen. Dit vraagt om een integrale afweging. Daarom werkt het Rijk samen met de regio toe naar een besluit over een houdbaar toekomstperspectief voor de Powerport regio Moerdijk en omgeving.

De Limburgse energieknooppunten Maasbracht en Chemelot/Graetheide spelen nu en in de toekomst een cruciale rol in de (inter)nationale en regionale energie- en grondstoffentransitie. De komende jaren komen er vele urgente ontwikkelingen op dit gebied af. Rijk en provincie hebben indringend gesproken over een gebiedsgerichte aanpak voor deze knooppunten met respect voor

omgevingskwaliteit en leefbaarheid en met toekomstperspectief voor de inwoners en ondernemers. Daarbij zijn de opgaven leidend voor het te volgen proces.

**Datum**

12 november 2024

**Onze referentie**

2024-0000820011

Samenhangend met de ontwikkeling van de nationale energie- en industrieclusters is met Brabant en Limburg gesproken over de relatie tussen enkele belangrijke goederencorridors door stedelijke regio's in Noord-Brabant en Limburg. Rijk en provincies hebben erkend dat in dit ruimtelijke vraagstuk een goede balans tussen economische ontwikkeling, bereikbaarheid, verstedelijking, leefbaarheid en veiligheid van belang is.

### **Wonen en werken in balans in een gezonde, groene en aantrekkelijke leefomgeving**

De opgave van het vinden en behouden van een balans tussen wonen en werken in een gezonde en groene leefomgeving is in iedere provincie net even anders.

De provincies Overijssel en Gelderland zijn zich ervan bewust dat het toevoegen van woningen in de Stedendriehoek en in Twente in balans met groei van de werkgelegenheid moeten plaatsvinden om extra vraag naar mobiliteit te voorkomen.

Ook de provincie Limburg is zich ervan bewust dat wonen en werken met elkaar in balans moeten zijn. En dat ontwikkelingen op dit vlak hand in hand gaan met opgaven op het vlak van groenblauwe dooradering, klimaatadaptatie, netcongestie en mobiliteit. Voor Noord- en Midden-Limburg geldt dat de verstedelijkingspotentie mede wordt beïnvloed door de verdere groei van de Brainport Eindhoven. Zuid-Limburg ontwikkelt zich meer op basis van een eigen onderscheidend ruimtelijk economisch profiel en binnen de landsgrensoverschrijdende context.

Met de provincie Flevoland is gesproken over de ambitie om een vitale samenleving te bouwen. De werkgelegenheid in Flevoland blijft achter. Er zijn afspraken gemaakt over het opbouwen van een passende (kennis)economie, binnenstedelijke herstructurering als vervolg op recent onderzoek naar de opgaven van new towns (groeikernen) en de aanpak van overgangsgebieden stad-land.

Utrecht profiteert van een grote aantrekkingskracht door de centrale positie van de provincie. De opgave is om tussen wonen en werken en leefbaarheid een gezonde balans te vinden. In dat kader is gesproken over het opstellen van een investeringsagenda voor de Utrechtse gezondheidsmetropool en het belang van recreatief groen en vloeiende stad-landverbindingen.

Ook de provincie Noord-Holland kent als gevolg van haar economisch profiel een enorme aantrekkingskracht. In de provincie liggen belangrijke nationale functies zoals de aanlanding van wind op zee, Schiphol en grootschalige industrie in het Noordzeekanaalgebied. Deze nationale functies leggen druk op een reeds dichtbevolkt gebied waarin (wereld)erfgoed en belangrijke natuurgebieden zijn gesitueerd en landbouw wordt bedreven. Dat maakt het een uitdaging om voor iedereen een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving te blijven bieden. Rijk en

provincie zijn voornemens om zoveel mogelijk gezamenlijk op te trekken in de lopende onderzoeken naar 1. de ruimtelijke impact en milieu-impact van circulaire economische ontwikkelingen en 2. de economie van de toekomst. Het ministerie van OCW zal waar nodig vroegtijdig betrokken worden bij de vraagstukken gerelateerd aan erfgoed binnen de provincie Noord-Holland.

In de Zuidelijke Randstad is er de laatste jaren veel ingezet op het voorzien in woningen in combinatie met noodzakelijke verbeteringen in het HOV-netwerk. Ook de komende jaren worden nog grote aantallen woningen toegevoegd. Maar uit onderzoeken naar leefbaarheid en de economie blijkt dat op deze aspecten nog grote opgaven liggen in deze regio. Het gesprek in het BO Leefomgeving Zuidwest met de provincies Zeeland en Zuid-Holland ging vooral over de wijze waarop Rijk en provincie hierin gezamenlijk kunnen optrekken. Het voornemen is om het gezamenlijk instrumentarium te verkennen dat bijdraagt aan het vergroten van de omgevingskwaliteit, gezondheid, klimaatbestendigheid en veiligheid voor een toekomstbestendige leef- en werkomgeving. Dan wordt gekeken naar inzet van (bestaande) middelen, aanpassen van wet- en regelgeving (o.a. gericht op kwaliteitsversterking) en heldere afspraken over onderlinge bevoegdheden die bijdragen aan het vergroten van uitvoeringskracht.

Met de provincies Fryslân, Groningen en Drenthe is gesproken over het beter benutten en verbeteren van de bestaande woningvoorraad. Rijk en provincies zijn voornemens om tot een nadere uitwerking van dit vraagstuk te komen en streven ernaar om hierover afspraken te maken in het ruimtelijk arrangement.

### **Startsein Rijk-Regio Verstedelijkingsstrategie Stedendriehoek, Twente en Limburg Centraal**

Rijk en regio hebben afgesproken om voor de regio's Stedendriehoek (Apeldoorn, Deventer en Zutphen), Twente, en Limburg Centraal gezamenlijk integrale verstedelijkingsstrategieën op te stellen. Deze drie regio's bieden kansen voor een brede schaa sprong op verstedelijking (wonen, werken, voorzieningen) die moet aansluiten op een te maken regionale economische ontwikkeling. Rijk en regio werken hier een gedeeld beeld over uit met urgentie, aard, omvang, onderbouwing en aanpak. De inzichten die Rijk en regio in dit proces gezamenlijk ophalen, benutten we als input voor de ontwerp-Nota Ruimte. Waar mogelijk en nodig wordt de verstedelijkingsstrategie in samenhang uitgewerkt met relevante gebiedsgerichte programma's. De op te stellen verstedelijkingsstrategie is van belang voor het vormgeven van de toekomstige samenwerking tussen Rijk en regio. De komende tijd wordt bezien of er –in aanvulling op de huidige zeven NOVEX-verstedelijkingsgebieden– nog nieuwe verstedelijkingsgebieden worden aangewezen.

### **Ruimte voor Defensie**

Als gevolg van toenemende internationale dreigingen zoekt Defensie ruimte voor uitbreiding van activiteiten. Dit gebeurt in het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie (NPRD). Eind mei is de Nota van Antwoord in reactie op de zienswijzen bij de Notitie Reikwijdte en Detailniveau gepubliceerd. In oktober is een eerste ronde Bestuurlijke Overleggen met alle provincies en meest betrokken gemeenten gehouden. Ruimte voor Defensie is ook tijdens de BO's Leefomgeving besproken

in samenhang met de andere ruimtelijke vraagstukken per provincie. De staatssecretaris van Defensie informeert separaat de direct betrokkenen, andere overheden en de Tweede Kamer over welke locatie-alternatieven in het vervolg wel en niet verder worden onderzocht op basis van de planMER-resultaten en na afronding van de eerste ronde Bestuurlijke Overleggen.

Het kabinet zal naar verwachting in het eerste kwartaal van 2025 de voorkeurslocaties bekend maken, waarbij uiteraard ook rekening gehouden wordt met de andere ruimtelijke opgaven zoals woningbouw, landbouw, economie, energie en dergelijke. De voorkeurslocaties worden gepresenteerd in het ontwerp van de Nationale Beleidsvisie Ruimte voor Defensie. De uiteindelijke ruimtelijke keuzes over de voorkeurslocaties die nu worden uitgewerkt in het NPRD landen ook in de Nota Ruimte.

### **Uitvoeringsagenda's 1.0 per NOVEX-gebied**

In de 16 NOVEX-gebieden spelen gebiedsontwikkelingen waar opgaven van het Rijk, provincie(s), gemeente(n) en waterschap(pen) in het fysieke domein dusdanig stapelen dat een gebiedsgerichte ordening en prioritering van opgaven noodzakelijk is. De 16 NOVEX-gebieden zijn op de hoofdoggaven verdeeld in drie clusters, te weten haven-/industrie-, landelijke en verstedelijkingsgebieden.

Alle overheden werken van meet af aan samen in een NOVEX-gebied aan programmering, planning en financiering ten behoeve van de uitvoering van de opgaven tussen nu en de komende 10 à 15 jaar. Hierbij worden stakeholders uit de regio tijdig betrokken. Dat maakt gebiedsgericht werken krachtig: maatwerk voor het gebied, afdoende draagvlak en voortgang richting uitvoering zijn daar de resultaten van.

Van de 16 NOVEX-gebieden hebben 14 gebieden inmiddels een ontwikkelperspectief bestuurlijk vastgesteld. In het ontwikkelperspectief is een gezamenlijk toekomstbeeld voor het gebied beschreven, dat de basis vormt voor strategische besluiten en uitvoeringsafspraken. Het ontwikkelperspectief is onderdeel van het ruimtelijke voorstel van de betreffende provincie. Het opstellen van het ontwikkelperspectief NOVEX-gebied Groningen – Masterplan Zeehavens loopt samen op met Nij Begun en volgt daardoor in het tweede kwartaal van 2025. Het ontwikkelperspectief Lelylijn was in afwachting van de uitkomsten van het MIRT-onderzoek en is inmiddels vastgesteld. Tijdens het BO Leefomgeving Zuid is het ontwikkelperspectief Zuid-Limburg 'Voorbij Grenzen' vastgesteld.

Momenteel werken Rijk en regionale partijen per NOVEX-gebied aan het opstellen van een uitvoeringsagenda met afspraken om de doelen en ambities uit het ontwikkelperspectief gezamenlijk te realiseren. De NOVEX-verstedelijkingsgebieden Utrecht-Amersfoort, Zuidelijke Randstad, Stedelijk Brabant en de landelijke NOVEX-gebieden Groene Hart, Arnhem Nijmegen Foodvalley en De Peel hebben tijdens de BO's Leefomgeving uitvoeringsagenda's versie 1.0 aangeboden.

In de NOVEX-verstedelijkingsgebieden werken Rijk en regionale partijen samen aan verstedelijking. Daarbij worden de opgaven integraal in beeld gebracht en

gewogen. Wonen, banen en bereikbaarheid moeten goed in balans zijn. In de uitvoeringsagenda's 1.0 worden de eerder gemaakte afspraken over woningbouw en mobiliteit herbevestigd en worden er aanvullende afspraken gemaakt over het verbeteren van recreatiemogelijkheden in en rondom de stad, ruimtelijke economie en leefbaarheid. Zo worden er bijvoorbeeld afspraken gemaakt om de kosten en baten van regionale groeninvesteringen in beeld te brengen en over het revitaliseren van bestaande woonwijken.

Via de uitvoeringsagenda brengen Rijk en regio naast binnenstedelijk bouwen ook buitenstedelijk bouwen voor diverse NOVEX-verstedelijkingsgebieden in beeld. Daarmee wordt tevens uitvoering gegeven aan de motie van het lid Minhas<sup>4</sup>, die verzoekt om in samenspraak met provincies, gemeenten en waterschappen binnen het programma NOVEX naast binnenstedelijk bouwen ook de focus te leggen op buitenstedelijk bouwen om de uitvoering van het ruimtelijke beleid te versnellen.

In de uitvoeringsagenda's voor de landelijke NOVEX-gebieden worden afspraken gemaakt over het realiseren van een toekomstbestendige leefomgeving, met expliciete aandacht voor landbouw- en natuuropgaven. Bijvoorbeeld door middel van sleutelprojecten met ruimtelijke opgaven, waar meervoudig doelbereik van toepassing is en die bijdragen aan de ontwikkeling van het gebied. De sleutelprojecten richten zich op het uitvoeren van vastgestelde ontwikkeldoelen voor de gebieden en bevinden zich nu in de ontwikkelfase.

In de regionale investeringsagenda versie 1.0 koppelen alle overheden en mogelijk derde partijen financiële middelen aan de opgaven uit de uitvoeringsagenda versie 1.0. Hiermee worden de opgaven in alle NOVEX-gebieden van papier naar uitvoering gebracht. Dit proces zal zich herhalen in de komende jaren totdat alle opgaven gerealiseerd zijn.

De specifieke afspraken die tijdens de BO's Leefomgeving per NOVEX-gebied zijn gemaakt, zijn opgenomen in de afsprakenlijst (bijlage bij deze brief).

## **2. Woningbouw en mobiliteit**

We gaan in heel Nederland aan de slag om de woningbouwproductie zo snel mogelijk te verhogen naar 100.000 woningen per jaar erbij. Om deze bouw te ondersteunen, stelt het kabinet verschillende middelen beschikbaar. Voor het stimuleren van de woningbouw heeft het kabinet € 5 miljard vrijgemaakt. Een deel van deze middelen is voor een zogeheten realisatiestimulans. Aanvullend op de realisatiestimulans zet het Rijk met een gebiedsgerichte aanpak in op locatie specifieke uitdagingen, onder andere met het voortzetten van de woningbouwimpuls en het gebiedsbudget. Om de nieuwe woningen te ontsluiten wordt door het kabinet € 2,5 miljard toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds.

De komende periode werken VRO en IenW de investeringsrichtingen, uitgangspunten en criteria voor de inzet van de vanuit het Regeerprogramma extra beschikbare middelen verder uit. Het is de bedoeling om de uitgangspunten op de Woontop in december 2024 te delen tussen Rijk, regio en andere bij de

---

<sup>4</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2022-2023, 29 383, nr. 378

**Ministerie van  
Volkshuisvesting en  
Ruimtelijke Ordening**

woningbouw en infrastructuur betrokken partijen. Uw Kamer wordt per brief over de Woontop geïnformeerd.

**Datum**  
12 november 2024

De verwachting is om komend voorjaar de eerste concrete beslissingen te nemen over de inzet van de gebiedsgerichte middelen voor de 'reguliere' woningbouwlocaties. Parallel voert het Rijk het gesprek met de bestaande grootschalige woningbouwlocaties. Het kabinet wijst in de Nota Ruimte (ontwerp-Nota Ruimte verwacht voor de zomer van 2025) door heel Nederland nieuwe locaties voor grootschalige woningbouw aan. Investeringsbeslissingen voor de bestaande en nieuwe grootschalige woningbouwlocaties zullen worden genomen bij de BO's MIRT 2025.

**Onze referentie**  
2024-0000820011

De minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening,

Mona Keijzer

## **Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving 6 en 7 november 2024**

Regio Zuidwest-Nederland .....	2
Regio Zuid-Nederland .....	4
Regio Noord-Nederland .....	7
Regio Noordwest-Nederland .....	8
Regio Oost-Nederland .....	11

## Regio Zuidwest-Nederland

<b>1</b>	<p><b>Ruimtelijke opgaven Zuidwest-Nederland (NOVEX)</b></p> <p><u>Zuid-Holland</u></p> <p>Rijk en regio gaan samen aan de slag om:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Gezamenlijk instrumentarium te verkennen dat bijdraagt aan het vergroten van de kwaliteit, gezondheid, klimaatbestendigheid en veiligheid voor een toekomstbestendige leef- en werkomgeving. Onder meer voor gezonde stedelijke ontwikkeling en groen in en om de stad.</li><li>❖ Waarbij o.a. gekeken wordt naar inzet van (bestaande) middelen, aanpassen van wet- en regelgeving (o.a. gericht op kwaliteitsversterking) en heldere afspraken over onderlinge bevoegdheden die bijdragen aan het vergroten van uitvoeringskracht.</li><li>❖ Een verdiepingsslag te maken op het "hoe?": hoe kunnen we de toekomstbestendigheid en Brede Welvaart vergroten. Bijvoorbeeld: hoe kunnen we het verdienvermogen van de provincie en haar inwoners versterken (vgl. Groeiagenda Zuid-Holland); hoe zorgen we voor de nabijheid en bereikbaarheid van voldoende voorzieningen; hoe vinden we ruimte om energie- en circulaire doelen te realiseren?</li><li>❖ Te verkennen hoe herstructurering van bedrijventerreinen/werklocaties/(glas)tuinbouwlocaties kan worden gestimuleerd, waarbij naast het sturen op gewenste verplaatsing ook gestimuleerd kan worden dat verplaatste bedrijven bijdragen aan verduurzaming en circulair ondernemen.</li></ul> <p><u>Zeeland</u></p> <p>Rijk en regio gaan samen aan de slag om:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ De economie te versterken en te verduurzamen in combinatie met versterken van de leefkwaliteit zonder dat dit ten koste gaat van bodem en water.</li><li>❖ Te concretiseren hoeveel ruimte nodig is voor reguliere bedrijventerreinen in Zeeland voor economische groei, de omslag naar circulaire economie en verduurzaming van de economie als ook voor de ontwikkeling van energiehub's.</li><li>❖ Nut en noodzaak te verkennen van beter benutten en/of uitbreiden van het haven- en industriecomplex in verband met de economische groei, de verduurzaming van de industrie, de uitvoering van het klimaat en energiebeleid (PEH en VAWOZ 2030 en 2031-2040) en de mogelijke komst van twee kerncentrales. Uitgangspunt hierbij is de balansgedachte zoals opgenomen in het ontwikkelperspectief NOVEX gebied NSPD, waarbij naast economische ontwikkeling ook rekening wordt gehouden met de kwaliteit van de leefomgeving en randvoorwaarden vanuit water en bodem.</li><li>❖ Op basis van de uitkomsten van het onderzoek met betrekking tot het watergebruik in het kader van waterstofproductie, dat op initiatief van EZK in samenwerking met IenW is uitgevoerd, nadere afspraken te maken over sturing op vraag en aanbod van zoetwater voor waterstofproductie in Zeeland.</li></ul>
<b>2</b>	<p><b>Ruimte voor energie</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Rijk en decentrale overheden werken aan interbestuurlijke afspraken rond de verdere ontwikkeling van het energiesysteem, en verkennen in dit verband wenselijke (proces)afspraken rond ruimte voor het energiesysteem.</li></ul>
<b>3</b>	<p><b>NOVEX-gebied North Sea Port District (NSPD)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ In december 2023 werd het ontwikkelperspectief voor het North Sea Port District vastgesteld. Met de grensoverstijgende Uitvoerings- en</li></ul>

	<p>Investeringsagenda (UIA) voor NSPD zetten Rijk en regio de volgende stap richting de uitvoering.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De samenwerking met Vlaanderen om te komen tot een UIA wordt intensiever. In het zeer recent Vlaamse regeerakkoord staat het als volgt 'We ondersteunen en faciliteren de geïntegreerde havensamenwerking in het North Sea Port District'</li> <li>❖ De toekomstige ontwikkeling van het NSPD is cruciaal voor de transitie van Nederland maar ook van een grensoverstijgend ambitie niveau. Dus ook voor Vlaanderen. De gewenste ontwikkeling van dit haven- en industriegebied, met name op het gebied van de energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en mobiliteit, logistiek &amp; transport vraagt samenwerking én dient hand in hand te gaan met het versterken van de onder druk staande leefkwaliteit en kan niet ten koste gaan van bodem en water. Alleen dan zal de ruimtelijke kwaliteit en de brede welvaart van dit gebied verbeterd kunnen worden.</li> <li>❖ Rijk en regio spreken af dat het NSPD wordt geagendeerd op de Vlaams-Nederlandse Top begin 2025.</li> </ul>
<b>4</b>	<p><b>NOVEX-gebied Zuidelijke Randstad</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio onderschrijven het ontwikkelperspectief NOVEX Zuidelijke Randstad als basis om met elkaar verder samen te werken binnen de regio. In de komende periode wordt er met alle partijen binnen de geografische scope van het gebied verder gewerkt aan het ontwikkelperspectief en wordt dit, waar nodig, verdiept of aangescherpt.</li> <li>❖ Rijk en regio stemmen in met de uitvoeringsagenda Zuidelijke Randstad 1.0 en de daarin opgenomen vier hoofdpogaven voor de komende periode (1. groene, klimaatadaptieve en gezonde verstedelijking, 2. de toekomst van de metropool, 3. instrumentarium voor gebiedsontwikkeling (waar onderzoek wordt gedaan naar de toekomstige economie van de Zuidelijke Randstad), 4. blijven inzetten op het behalen van onze doelen m.b.t. verstedelijking en mobiliteit), de aanzet voor de bijbehorende prioritaire afspraken en acties en deze uitvoeringsagenda verder uitwerken richting het BO Leefomgeving 2025.</li> <li>❖ Gemeenten, waterschappen, Rijk en provincie in dit NOVEX-gebied spreken af samen instrumentarium te verkennen dat bijdraagt aan het vergroten van de kwaliteit, gezondheid, klimaatbestendigheid en veiligheid voor een toekomstbestendige leef- en werkomgeving. Onder meer voor gezonde stedelijke ontwikkeling en groen in en om de stad.</li> </ul>
<b>5</b>	<p><b>NOVEX-gebied Rotterdamse haven</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In december 2023 werd het ontwikkelperspectief "Samenwerken aan de toekomst van de Rotterdamse haven" vastgesteld. Met het programma NOVEX-gebied Rotterdamse haven zetten Rijk en regio de volgende stap richting de uitvoering. Om recht te doen aan de omvang en complexiteit van de opgaven wordt gekozen voor een programmatische aanpak, waarin rijk, regionale overheden, bedrijfsleven en natuur- en milieuorganisaties langjarig zullen samenwerken om de afgesproken ambities te realiseren. De transitie van de Rotterdamse haven is cruciaal voor de transitie van Nederland. Daarom krijgt de transitie van deze haven, met name op het gebied van energie, grondstoffen en materialen, prioriteit in het nationaal ruimtelijk-economisch beleid.</li> <li>❖ In en rond de Rotterdamse haven komen veel maatschappelijke opgaven samen die allemaal (milieu)ruimte vragen. Denk aan de ontwikkeling van de Delta Rhine Corridor, de visie Waterstof, windenergie, kernenergie, ruimte voor defensie, lokale en regionale vergunningverlening en woningbouw. Tegelijkertijd is de (milieu)ruimte schaars. De transitie van de haven dient in goede balans met de omgeving te worden gerealiseerd. Dit vraagt de komende tijd ingewikkelde keuzes in onderlinge samenhang en slimme combinaties, want niet alles past. Daarom sturen de NOVEX-partners gezamenlijk op realisatie van de transitie van de Rotterdamse</li> </ul>

	<p>haven en bereiden de bijbehorende keuzes gezamenlijk voor; ieder vanuit diens eigen rol en verantwoordelijkheid. Zo behouden en verstevigen we de bijdrage van de havens aan onze welvaart nu en in de toekomst.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De komende periode werken de partners een uitvoerings- en investeringsagenda uit. Daarnaast krijgt het Ontwikkelperspectief doorwerking in het omgevingsbeleid, zoals de provinciale en gemeentelijke omgevingsvisies en de nationale Nota Ruimte.</li> </ul>
<b>6</b>	<p><b>Versnelling woningbouw en woningbouwvoorwaarden</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Vanaf 2022 t/m het eerste kwartaal van 2024 zijn in Zuid-Holland 46.350 en in Zeeland 4.650 woningen gebouwd. Hiermee is de bouwproductie op gang. Om de doelstelling in 2030 te halen, is blijvende aandacht nodig voor de aanpak van de opgave en van de woningbouwvoorwaarden. Het Rijk ondersteunt de inzet en een pilot van de provincie Zuid-Holland om te komen tot een alternatieve methode voor soortenbescherming.</li> </ul>

## Regio Zuid-Nederland

<b>1</b>	<p><b>Ruimtelijke opgaven Zuid-Nederland (NOVEX)</b>  <i>Provincie Noord-Brabant</i>  <u>Powerport regio Moerdijk</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De Powerport regio Moerdijk is vanwege zijn strategische ligging, hoge milieucategorieën en uitgebreide transportnetwerken een belangrijk knooppunt voor Nederland. Samenhang en balans tussen grootschalige industrieontwikkeling en structurele leefbaarheidsinterventies zijn een voorwaarde voor een kansrijke uitwerking van de nationale en provinciale ambities op het gebied van klimaat-, energie- en grondstoffentransitie. Daar hoort een gedeelde verantwoordelijkheid bij.</li> <li>❖ Een eerste ruimtelijke verkenning heeft laten zien dat de ruimtebehoefte vanuit energie-infrastructuur, circulaire energie en goederenvervoer het aanbod binnen de hekken van het Haven- en Industrieterrein (Moerdijk) en het Amergebied (Geertruidenberg) ver overstijgt. Daarom is de verkenning verbreed naar het vinden van ruimte "buiten de hekken" op drie schaalniveaus. Het Programma Energie Hoofdstructuur is hierbij uitgangspunt.</li> <li>❖ Op basis van de uitkomsten van deze verkenning werken Rijk en regio in het eerste kwartaal van 2025 toe naar een besluit over het globaal beoogde programma voor een houdbaar toekomstperspectief voor Powerport regio Moerdijk. Na dit besluit werken Rijk en regio gezamenlijk aan een integraal gebiedsgericht ontwikkelperspectief. Participatie maakt onderdeel uit van dit traject. Het Rijk neemt de uitnodiging van de provincie Noord-Brabant en de gemeente Moerdijk aan voor een werkbezoek aan Powerport regio Moerdijk.</li> </ul> <p><u>Energie en goederenstromen in relatie tot leefbare steden</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Bij het Rijk en de regio is er serieuze aandacht voor de relatie tussen energie- en goederenstromen i.r.t. verstedelijking en veiligheid. Er lopen belangrijke energie- en goederencorridors door Brabant en Limburg. De toekomstige ontwikkeling van energie- en goederenstromen en de gedeelde ambitie voor verstedelijking in de verschillende stedelijke regio's in Brabant en Limburg vraagt om samenhangende ruimtelijke keuzes en een goede balans tussen economische ontwikkeling, bereikbaarheid, verstedelijking en leefbaarheid.</li> <li>❖ Begin december 2024 zal de Tweede Kamer worden geïnformeerd over de wijze waarop de Delta Rhine Corridor verder door zal gaan. De regio wordt meegenomen in dit proces. Gezien de oplopende vertragingen en</li> </ul>
----------	---

	<p>urgentie voor de vergroening van onze industrie, staat de ambitie voor het klimaat- en energiebeleid hierbij centraal. Naar aanleiding van deze Kamerbrief zal er richting het BO Leefomgeving 2025 (hoog) ambtelijk overleg tussen Rijk en regio zijn over de consequenties van deze herijking en welke vervolgspraken kunnen worden gemaakt in het BO Leefomgeving met het oog op de energie- en goederenstromen.</p> <p><u>Zoetwaterbeschikbaarheid, natuur en landbouw</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Nieuwe klimaat- en deltasceario's laten zien dat er op termijn onvoldoende zoetwater beschikbaar is om alle opgaven te kunnen realiseren. Rijk en regio erkennen de noodzaak samenhangende richtinggevende keuzes voor de nationale zoetwaterverdeling en de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. Brabant agendeert in het ruimtelijk voorstel expliciet de zoetwaterverdeling tussen Limburg, Brabant, Zeeland en Zuid-Holland en de verdeling van het water van de Maas. De deltabeslissing van het Deltaprogramma Zoet Water wordt in 2026 herijkt, waarna dit in 2028 landt in het Nationaal Waterprogramma. Daarna kan duidelijkheid worden geboden over de precieze zoetwaterverdeling. Brabant stelt voor het Zeekleigebied van de Zuidwestelijke Delta, de Naad van Brabant en het Groene Woud toekomstscenario's op om meer grip te krijgen op de gebiedsgerichte uitwerking van de potentiële zoetwatervraag- en aanbod.</li> </ul> <p><i>Provincie Limburg</i></p> <p><u>Chemelot en aansluiting energiehoofdstructuur: gebiedsgerichte aanpak Maasbracht – Graetheide</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en provincie erkennen het belang van de energieknooppunten Maasbracht en Chemelot/Graetheide voor de verduurzaming van de industrie in Limburg en hechten belang aan een toekomstbestendige en samenhangende ontwikkeling van deze knooppunten. Zij starten daarom op de kortst mogelijke termijn met een gezamenlijke gebiedsgerichte aanpak voor de duurzame ontwikkeling van de energieknooppunten Maasbracht en Chemelot/Graetheide waarbij omgevingskwaliteit centraal staat. Hiertoe wordt onder regie van de provincie Limburg een overkoepelende gebiedstafel ingericht. Op deze tafel worden ruimtevragende (fysieke en milieu) opgaven van lokaal, regionaal en nationale belang in beeld gebracht en afgestemd. Vanuit deze tafel zullen voorstellen worden voorbereid, met inachtneming van bestaande procedures en bevoegdheden, waardoor een dwingend proces kan worden ingezet.</li> </ul>
2	<p><b>Startsein Rijk-regio verstedelijkingsstrategie Limburg Centraal</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio zien beiden kansen voor verstedelijking volgens Limburg Centraal tot 2040 en trekken hierin samen op conform het Plan van Aanpak op Hoofdlijnen Limburg Centraal.</li> <li>❖ Partijen starten met de ontwikkeling van een Verstedelijkingsstrategie Limburg Centraal; voor woningbouw, economie, groen/blauw, klimaatadaptatie, netcongestie en mobiliteit(transitie).</li> <li>❖ Rijk en provincie delen de kosten van het opstellen van de verstedelijkingsstrategie.</li> <li>❖ De inzichten die we in dit proces ophalen benutten we als input voor de (ontwerp) Nota Ruimte.</li> <li>❖ Eveneens stellen gemeenten, met medewerking van provincie en Rijk, in 2025 Business Cases op voor de zes stationsgebieden om verder vorm en inhoud te geven aan het zoekgebied Grootschalige Woningbouw. De kosten van de businesscases worden door de provincie en de gemeenten gedragen.</li> <li>❖ Rijk en regio werken samen volgens de in het PvA overeengekomen governance-structuur; diverse ministeries (o.a. VRO, EZK, I&amp;W)</li> </ul>

	<p>gemeenten, waterschap, netbeheerder en provincie pakken samen de handschoen op.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio leggen de contouren van de verstedelijkingsstrategie Limburg Centraal voor tijdens het BO Leefomgeving 2025.</li> <li>❖ Binnen het kader van het programma Limburg Centraal, geeft de gemeente Maastricht ProRail opdracht voor een studie naar een optimaler ruimtegebruik van emplacement Maastricht (oostzijde). Doel van de studie is om ruimte te creëren voor verstedelijking en een haalbare en goede oplossing voor het transferknelpunt in combinatie met een interwijkverbinding.</li> </ul>
<b>3</b>	<p><b>NOVEX-gebied Stedelijk Brabant</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Tijdens het BO Leefomgeving Zuid is ingestemd met de uitvoeringsagenda voor het NOVEX-gebied Stedelijk Brabant (versie 1.0). Tevens is de bestuurlijke ambitie uitgesproken om in 2025 korte termijn maatregelen op het gebied van verstedelijking, mobiliteit en leefbaarheid uit te werken. Deze maatregelen dienen haalbaar, maakbaar en betaalbaar zijn. Rijk en regio sturen daarbij gezamenlijk op de kritische succesfactoren die nodig zijn om deze maatregelen uit te kunnen voeren.</li> </ul>
<b>4</b>	<p><b>NOVEX-gebied De Peel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio hebben de eerste Regionale Uitvoerings-Investeringsagenda (RUIA) NOVEX De Peel vastgesteld als gezamenlijke stap in de ontwikkeling naar een ondernemende, leefbare en natuurlijke Peel. Dit op basis van het "Zich Ontwikkeland Perspectief 2050 voor de Peel", die bestuurlijk omarmd is door Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten in de gezamenlijke stuurgroep NOVEX De Peel (december 2023). De RUIA zal de komende tijd verder uitgewerkt worden (inhoudelijk, financieel en anderszins) vanuit de drie ontwikkellijnen naar de toekomst -ondernemend, leefbaar en natuurlijk- met de sleutelprojecten die hier concreet aan bijdragen.</li> <li>❖ Provincies Noord-Brabant en Limburg en Waterschappen Limburg en Aa en Maas hebben reeds de bereidheid uitgesproken om een significant bedrag uit eigen middelen en gedecentraliseerde rijksmiddelen te willen investeren in innovatie, natuur, water, leefbaarheid en brede welvaart van de Peel.</li> </ul>
<b>5</b>	<p><b>NOVEX-gebied Zuid-Limburg</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio stellen gezamenlijk het ontwikkelperspectief van NOVEX Zuid Limburg, 'Voorbij Grenzen' vast. Hierin beschrijven Rijk en regio gezamenlijk de ontwikkelrichting voor Zuid-Limburg met als horizon 2050. Het ontwikkelperspectief is het resultaat van een samenwerking die Rijk, Provincie, Waterschap en 16 Zuid-Limburgse gemeenten - waarvan een deel samenwerkt in Stadsregio Parkstad Limburg- in 2020 zijn aangegaan.</li> </ul>
<b>6</b>	<p><b>Project 'Beethoven' – Brainport Eindhoven</b>  <u>Grootschalige woningbouwlocaties (gebiedsbudget)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en Regio maken bij het BO Leefomgeving 2025 afspraken over de nadere invulling van de gebiedsmaatregelen in Fellenoord en de Ontwikkelas Zuidwest. Deze maatregelen worden voorbereid via de stuurgroep Ontwikkelas Zuidwest en de bestuurlijke kerngroep Knoop XL.</li> <li>❖ Rijk en regio verkennen gezamenlijk 1) de mogelijkheden van Publiek-Private Samenwerkingsverbanden (PPS), 2) het participeren in de ontwikkelingsmaatschappij gebiedsontwikkeling Fellenoord BV én 3) het inzetten op het versnellen van processen en procedures om het tempo op de realisatie van de woningbouw maximaal te houden. De gesprekken met VRO over de gewenste vorm van participatie worden voortgezet en gemeente Eindhoven, provincie, VRO en de ontwikkelingsmaatschappij gebiedsontwikkeling Fellenoord BV verkennen gezamenlijk de mogelijkheden van het inzetten een 1) rijksgrondfaciliteit, 2) inzet</li> </ul>

	<p>(rijks)personeel en 3) flexibilisering van het financieel kader van diverse regelingen, waaronder de WBI.</p> <p><u>Onderdeel versnelling woningbouw</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In het Beethovenconvenant zijn belangrijke doelen gesteld voor de regio Brainport Eindhoven, met name op het gebied van talentontwikkeling, mobiliteit en woningbouw. Voor het onderdeel versnelling woningbouw wordt deze opgave gedeeld in een uniek partnerschap tussen het Rijk, de Regio en private Brainportpartijen. De totale investering bedraagt € 245 miljoen, waarbij alle partners een substantiële bijdrage leveren. Deze gezamenlijke inzet benadrukt het belang dat deze partijen hechten aan de ontwikkeling van de Brainportregio. De partijen realiseren zich dat elke gemeente in de regio unieke uitdagingen en kansen kent. Daarom kiezen we voor een aanpak met maatwerk per gemeente. Gemeenten worden intensief ondersteund door een regionaal team met expertise op juridisch, planeconomisch en procesmatig gebied. De samenwerkende partijen vinden het belangrijk dat de middelen op een verantwoorde en effectieve manier worden besteed. Daarom wordt de voortgang van de projecten nauwgezet gemonitord en worden de resultaten periodiek geëvalueerd. De partners hebben er vertrouwen in dat met dit programma een significante bijdrage wordt geleverd aan het versnellen van de woningbouw in de regio Brainport Eindhoven.</li> <li>❖ Verder hebben Rijk en Regio een gezamenlijke verkenning naar de sociaal-maatschappelijke opgave afgesproken op te leveren voor het einde van 2024. De verkenning heeft tot doel om in beeld te krijgen wat deze opgave zowel fysiek als financieel betekent en welke fasering mogelijk is. Door middel van een Quick Scan wordt dit jaar gekeken naar het instrumentarium en de systematiek tot bekostiging/financiering, waaronder de mogelijkheden van het Gemeentefonds. Dit wordt afgerond in het eerste kwartaal van 2025 en vormt vervolgens een basiskader om tot meerjarige financieringsafspraken te komen. Het streven is om voor de zomer in 2025 hierover tot eerste concrete afspraken te komen. Op basis hiervan kan een uitvoeringsplan worden gemaakt waarin de financiële kaders staan in een nader te bepalen aanpak/regeling.</li> </ul> <p><u>Helmond</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio spreken de ambitie uit om bij het BO Leefomgeving 2025 en/of BO MIRT 2025 (financiële) afspraken te maken over het ontwikkelperspectief en bijhorende businesscase.</li> </ul>
<b>7</b>	<p><b>Verstedelijkingsopgave Roosendaal</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk (IenW en VRO), provincie Noord-Brabant en gemeente Roosendaal steunen allen het uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek naar de (gedeeltelijke) uitplaatsing van functies op het spooreplacement in Roosendaal op middellange en lange termijn ten behoeve van de verstedelijking. Gemeente en provincie zijn opdrachtgevers en financiers voor dit onderzoek.</li> </ul>

## Regio Noord-Nederland

<b>1</b>	<p><b>Ruimtelijke opgaven Noord-Nederland (NOVEX)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en de provincies Fryslân, Groningen en Drenthe werken gezamenlijk de komende maanden een aantal prioritaire ruimtelijke vraagstukken voortvarend uit. Het gaat daarbij om vraagstukken rond vraag en aanbod van zoetwater - mede gelet op de afhankelijk van Noord-Nederland van zoet water uit het IJsselmeergebied - , de energietransitie en (circulaire) economie in relatie tot energie-infrastructuur en een zorgvuldige</li> </ul>
----------	---

	<p>landschappelijke inpassing en een betere benutting en verbetering van de bestaande woningvoorraad. Rijk en provincies streven ernaar om tijdens het BO Leefomgeving van 2025 over deze vraagstukken afspraken te maken in het ruimtelijk arrangement.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Voor Zuid en Oost Drenthe wordt door de regio een ontwikkelperspectief opgesteld dat de inzet vormt voor verdere uitwerking op regionaal niveau en dat input kan vormen voor de relevante nationale programma's. Het perspectief heeft betrekking op zowel brede welvaart thema's als de ruimtelijk-economische opgaven in de regio en hangt samen met de mogelijke aanleg van de Nedersaksenlijn. Rijk en regio spreken af dat Emmen wordt opgenomen in het Stedelijk Netwerk Nederland.</li> <li>❖ Met de provincie en de betrokken Friese gemeenten wordt verkend wat de opties zijn voor het stedelijk netwerk Fryslân ('bouwstrategie').</li> </ul>
<b>2</b>	<p><b>NOVEX-gebied Groningen-Assen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In het NOVEX-gebied Regio Groningen-Assen ligt de woningbouw en de ontwikkeling van de werkgelegenheid tot op heden goed op schema. Wel voorziet de Regio knelpunten voor deze opgave tot 2030 en richting 2040, waarbij betrokkenheid van het Rijk gewenst is.</li> <li>❖ Rijk en Regio bouwen richting BO Leefomgeving 2025 samen voortvarend voort op de Aanzet Uitvoeringsagenda die is opgesteld. De Regio wil in dit proces met het Rijk in gesprek over het ontschotten van geldstromen, bijzondere aandacht voor dorpen en stedelijke ontwikkeling, ring- en randwegen, barrièrewerking van bestaande infrastructuur en functieverhuizing in de stedelijke gebieden. Rijk en Regio werken ook samen bij het creëren en behouden van ruimte voor economie, en onderzoeken hiervoor een pilot voor de herontwikkeling en verduurzaming van bedrijventerreinen. Een mogelijk onderdeel hiervan is een nog op te richten herontwikkelingsmaatschappij.</li> </ul>
<b>3</b>	<p><b>NOVEX-gebied Groningen – Masterplan Zeehavens</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio werken voortvarend samen verder aan het ontwikkelperspectief en gebiedsprogramma voor het NOVEX-gebied Groningen - globaal het gebied van Stad Groningen, Hoogezand tot en met Delfzijl en de Eemshaven (Waddenzee/Eems-Dollard) - waarbij inhoudelijk en qua aanpak de verbinding wordt gemaakt tussen de verschillende lopende programma's zoals Nij Begun, Toekomstagenda, Aanlanding Wind op Zee, kust- en landschapsprogramma's, XXL bedrijventerreinen en NOVEX-gebieden. Daarbij hebben Rijk en regio afgesproken om nu al via de gebiedsaanpak van het NOVEX-gebied Groningen beter te sturen op samenhang en efficiëntie in het NOVEX-gebied.</li> </ul>

## Regio Noordwest-Nederland

<b>1</b>	<p><b>Ruimtelijke opgaven Noordwest-Nederland (NOVEX)</b> <i>Provincie Flevoland</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Provincie Flevoland is een jonge levendige en aantrekkelijke provincie, waar mensen graag wonen, werken en recreëren. Dit met behoud van eigen karakter waarbij benutten van innovatiekracht goed past.</li> <li>❖ Rijk en provincie Flevoland werken toe naar wederkerige afspraken over de ruimtelijke elementen van deze opgaven in een af te spreken Ruimtelijk Arrangement.</li> <li>❖ Rijk en provincie hebben een aantal afspraken gemaakt in aanvulling op al lopende afspraken in het kader van de Strategische Agenda Flevoland en NOVEX MRA onder andere voor gemeenten Almere en Lelystad.</li> <li>❖ Deze in het BO Leefomgeving gemaakte afspraken hebben betrekking op het bouwen van een vitale samenleving. Onder meer door het in balans brengen van de woon-werk balans, wegnemen van barrières</li> </ul>
----------	---

netcongestie, vervolgstappen 'netbewuste woningbouw', het opbouwen van een passende (kennis)economie, binnenstedelijke herstructurering als vervolg op recent onderzoek naar de opgaven van new towns en de aanpak overgangsgebieden stad-land.

- ❖ Almere is binnen het meerjarenprogramma "Bouwstenen voor bovenregionale samenwerking hightech brandpunten", dat op 1 januari 2025 van start gaat, beschouwd als een toekomstig hightech brandpunt en zal meedraaien binnen dit programma. Ook wordt verder gesproken over de ruimtelijke ordening in relatie tot Defensie-opgaven in Flevoland.

#### *Provincie Noord-Holland*

- ❖ De provincie Noord-Holland heeft met een veelheid aan ruimtelijke opgaven te maken, waaronder diverse nationale opgaven zoals aanlanding wind op zee en het faciliteren van Schiphol en grootschalige industrie zoals Tata Steel. Daarnaast heeft het economisch profiel van de provincie een enorme aantrekkingskracht. Hiermee neemt de druk op een reeds dichtbevolkt gebied, met (wereld)erfgoed, belangrijke natuurgebieden en landbouw steeds verder toe.
- ❖ Het ruimtelijk voorstel onderstreept de urgentie om te sturen op ruimte en het maken van moedige keuzes. Rijk en provincie Noord-Holland werken toe naar wederkerige afspraken in een Ruimtelijk Arrangement. Vooruitlopend daarop hebben Rijk en regio in het BO Leefomgeving Noordwest 2024 voor een aantal urgente opgaven afspraken gemaakt.
- ❖ Zo is er afgesproken om de samenwerking op het kennisgebied van water en bodem voor de regio Noord-Holland te versterken en er is afgesproken om de samenwerking op het gebied van water en bodem in Centraal Holland (Deltaprogramma) te agenderen op het BO Leefomgeving 2025. Daarnaast zullen Rijk en provincie zoveel mogelijk gezamenlijk optrekken in de lopende onderzoeken naar 1. de mogelijkheden en beperkingen van de ruimtelijke impact en milieu-impact van circulaire economische ontwikkelingen en 2. de economie van de toekomst. OCW zal waar nodig vroegtijdig betrokken worden bij erfgoed gerelateerde vraagstukken binnen de provincie Noord-Holland. En er is afgesproken om de goede samenwerking tussen betrokken organisaties bij energieprojecten vast te houden en wederzijds meer openheid te geven over belangen en afwegingen die bij de projecten spelen binnen de verschillende organisaties. Daarnaast zal de (beperkt beschikbare) ambtelijke ondersteuning vanuit het Rijk (VRO) bij het opstellen van het ontwikkelperspectief voor Noord-Holland Noord voortgezet worden.

#### *Provincie Utrecht*

- ❖ De provincie Utrecht heeft met een veelheid aan nationale en regionale ruimtelijke opgaven te maken op het gebied van water, bodem, landbouw, natuur, energie, economie, bereikbaarheid, wonen, gezondheid, groen, defensie en erfgoed. Daarnaast heeft de centrale positie van de provincie een grote aantrekkingskracht. Hiermee neemt de druk op de beschikbare ruimte steeds verder toe. Het ruimtelijk voorstel van Utrecht benoemt 27 samenhangende agendapunten met bijbehorende acties voor Rijk en regio t.a.v. deze opgaven.
- ❖ Rijk en provincie Utrecht werken toe naar wederkerige afspraken in een Ruimtelijk Arrangement. Vooruitlopend daarop zijn in het BO Leefomgeving Noordwest 2024 voor een aantal urgente opgaven afspraken gemaakt.
- ❖ Vanuit de Metropoolregio Utrecht komt het initiatief om een 'Investeringsagenda voor de Utrechtse gezondheidsmetropool' op te stellen. Hiermee wordt in kaart gebracht wat het gezondheidscluster in

	<p>de Metropoolregio Utrecht nodig heeft om het verdienvermogen en de Europese koploperpositie op het gebied van gezondheidsinnovatie toekomstbestendig te houden (zowel ruimtelijk als qua talent). Dit als basis voor een gesprek met het Rijk over samenwerking.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Daarnaast zullen Rijk en provincie één of enkele bijeenkomsten organiseren over de inpassing van energiestructuren i.r.t. andere ruimtelijke functies en kwaliteiten, bijvoorbeeld in de vorm van een 'Energy Board special'. Hierin wordt aan de hand van de concept p-MIEK Utrecht 2.0 naar de integrale afstemming m.b.t. de langere termijn gekeken. De lessen uit recente projecten, de ervaringen uit de Energy Board en het ruimtelijk ontwerpend onderzoek van Mooi Nederland voor inpassing van energiestructuren worden hierbij benut. Het initiatief tot het organiseren van deze specials ligt bij de provincie Utrecht.</li> <li>❖ Verder is afgesproken om binnen het lopende gezamenlijke onderzoek van het Kromme Rijn Linielandschap te bekijken of koppelkansen tussen sectorale programma's benut kunnen worden om groen mee te laten groeien met verstedelijking.</li> <li>❖ Tenslotte is in het kader van de herijking van het Deltaprogramma afgesproken dat het Rijk de vernatting van veenweiden meeneemt als één van nieuwe grote watervragers.</li> </ul>
2	<p><b>NOVEX-gebied Metropoolregio Amsterdam (MRA)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA) onderschrijven Rijk en Regio dat een goede woon-werkbalans essentieel is voor een evenwichtige meerkernige ontwikkeling in de MRA. Het gezamenlijke doel is om deze balans niet verder te laten verslechteren, en waar mogelijk te verbeteren. Verder hebben rijk en regio afgesproken om samen te werken aan economisch ruimtelijke maatregelen voor bedrijventerreinen binnen de MRA die noodzakelijk zijn voor meerkernige ontwikkelingen en het verbeteren van de woon-werkbalans. Deze maatregelen worden opgenomen in de NOVEX Uitvoeringsagenda 1.0. Uitgangspunten hiervoor zijn om met zorg om te gaan met de ruimte die beschikbaar is voor economie, in te spelen op de veranderende vraag naar ruimte voor economie en rekening te houden met de ruimtelijke behoefte voor economische bedrijvigheid. Een integrale afweging met andere ruimtelijke vraagstukken, ruimteclaims en randvoorwaarden is onderdeel van deze uitwerking om te komen tot maatregelen.</li> <li>❖ Voor het BO MIRT 2025 worden nadere afspraken uitgewerkt om de bestaande voorraad bedrijventerreinen te beschermen binnen de kaders van de MRA Bedrijventerreinenstrategie. Dit wordt inclusief mogelijkheden voor compensatie, intensiveren en beter benutten, en mengen/ontmengen van functies in beeld gebracht.</li> <li>❖ Voor de MRA hebben Rijk en regio de groenblauwe maatregelenpakketten onderschreven die voor 2030 noodzakelijk zijn voor het behouden en versterken van het groenblauwe netwerk in en om de stad en het robuust maken van (bovenregionale) watersystemen. En in te zetten op het beschermen van de metropoolregio tegen wateroverlast door in samenhang maatregelen te gaan nemen in zowel (bovenregionale) watersystemen als in de fysieke ruimte. Uitgangspunt is dat het groenblauwe netwerk en het watersysteem meegroeien met de verstedelijkingsopgaven in de MRA. Waarbij de verstedelijkingsopgaven niet worden afgewenteld op het watersysteem en het groen in en om de stad. Dit is noodzakelijk voor een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving in de MRA met daarin circa 2,6 miljoen mensen en grote economische waarde.</li> <li>❖ Rijk en regio nemen de geselecteerde maatregelpakketten op in de Uitvoeringsagenda NOVEX MRA 1.0. Voor BO Leefomgeving 2025 brengen Rijk en regio voor de investeringsvraagstukken uit deze</li> </ul>

	maatregelpakketten de kosten, baten en financieringsmogelijkheden in beeld.
<b>3</b>	<p><b>NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In het NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort werken Rijk en regio samen aan een forse en complexe verstedelijkingsopgave: wonen, werken, voorzieningen, bereikbaarheid en leefbaarheid en de daarbij behorende randvoorwaarden als groen, bodem en water, klimaatadaptatie en energie. De (complexe) besluiten die hiermee samenhangen zijn in beeld gebracht in de adaptieve ontwikkelstrategie waarbij de richtinggevende keuzes zijn opgenomen in een ontwikkelpad. Doel is om de opgaven zoals geschetst in het Ontwikkelperspectief "Gezond groeien in nabijheid" gezamenlijk aan te pakken.</li> <li>❖ De Ontwikkelstrategie maakt duidelijk dat het grootste deel van de nieuwe woningen en werkgelegenheid pas zal kunnen worden gerealiseerd in de gebieden Groot Merwede en Rijnenburg, als er eerst bestuurlijke afspraken zijn gemaakt over de ruimtelijke invulling en de ontsluiting van deze gebieden. Verder is afgesproken om in het Kromme Rijn Linielandschap samen inzichtelijk te maken op welke manier groenblauwe maatregelen (t.b.v. klimaat, recreatie en natuur) in en om de stad kunnen worden verbonden.</li> </ul>
<b>4</b>	<p><b>NOVEX-gebied Groene Hart</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het NOVEX-gebied Groene Hart ligt goed op koers. De realisatieagenda geeft invulling aan zowel de structurerende keuzes die gemaakt moeten worden als de realisatie in zo genoemde sleutelprojecten.</li> </ul>
<b>5</b>	<p><b>NOVEX-gebied Noordzeekanaalgebied (NZKG)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Voor het Noordzeekanaalgebied (NZKG) hebben Rijk en Regio afgesproken om met het NZKG als nieuwe groene energiehoofdstructuur van Nederland de basis te leggen voor de verduurzaming van onze industrie, de productie van groene brandstoffen en de ontwikkeling van een circulaire economie. Terwijl tegelijkertijd deze transitie bijdraagt aan een gezondere leefomgeving in de regio en helpt om klimaatverandering tegen te gaan. Op drie sleutelelementen binnen de NOVEX samenwerking zijn nadere afspraken gemaakt, te weten: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Gezamenlijk optrekken in de voorbereiding van de stedelijke vernieuwing IJmond;</li> <li>○ Verkenning maatschappelijk draagvlak inpassing energie infrastructuur in het NZKG;</li> <li>○ Herbevestiging belang Energiehaven IJmond.</li> </ul> </li> </ul>

## Regio Oost-Nederland

<b>1</b>	<p><b>Ruimtelijke opgaven Oost-Nederland (NOVEX)</b></p> <p><i>Provincie Gelderland</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Na indienen door Gelderland van het ruimtelijk voorstel werken Rijk en provincie samen verder aan uitwerking van de afspraken in het ruimtelijk arrangement. Daarbij komen (onder andere) opgaven aan de orde voor een toekomstbestendige landbouw, zoetwaterbeschikbaarheid en ruimtelijke inpassing van (circulaire) economie en energie-infrastructuur.</li> <li>❖ Dit proces wordt komend jaar voortgezet, waarbij ook uitkomsten van de herijking van de Nota Ruimte worden betrokken en ook inzichten voor de nieuwe omgevingsvisie van Gelderland.</li> </ul> <p><i>Provincie Overijssel</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Op 8 februari jl. diende Overijssel het concept-ruimtelijk voorstel in. Momenteel werken Rijk en provincie samen verder aan uitwerking van de afspraken in het ruimtelijk arrangement. De opgaven waar in dat</li> </ul>
----------	--

	<p>verband over wordt gesproken gaan ook hier onder andere over landbouw, beschikbaarheid zoetwater, verstedelijking en de ruimtelijke inpassing van (circulaire) economie en energie-infrastructuur.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Dit proces wordt komend jaar voortgezet. Daarbij worden naast de herijking van de Nota Ruimte ook inzichten betrokken voor de nieuwe omgevingsvisie van Overijssel.</li> </ul>
<b>2</b>	<p><b>Startsein Rijk-regio verstedelijkingsstrategie regio Stedendriehoek (Apeldoorn, Deventer en Zutphen)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio (provincies, gemeenten, waterschappen) spreken af gezamenlijk een integrale verstedelijkingsstrategie voor de regio Stedendriehoek op te stellen.</li> </ul>
<b>3</b>	<p><b>Startsein Rijk-regio verstedelijkingsstrategie regio Twente</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio (provincie, gemeenten, waterschap) spreken af gezamenlijk een integrale verstedelijkingsstrategie voor regio Twente op te stellen.</li> </ul>
<b>4</b>	<p><b>NOVEX-gebied Regio Zwolle</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Voor NOVEX-gebied Regio Zwolle is als vervolg op de Verstedelijkingsstrategie en het Ontwikkelperspectief een eerste versie van de Uitvoeringsagenda uitgewerkt. Aandachtspunten uit de Uitvoeringsagenda zijn o.a. verstedelijkingsafspraken na 2030, regionale mobiliteitstransitie (Woningbouw en Mobiliteit; WoMo), klimaatadaptie (nationaal, boven-regionaal en lokaal) en afstemming met aanpalende dossiers zoals de Ruimtelijke Economische Bouwsteen, energie en drinkwater. Onderdeel van de uitvoeringsagenda is dat de Regio bovenstaande aandachtspunten (verstedelijking, WoMo en klimaatadaptatie) concretiseert en in gesprek gaat met het Rijk over invulling van opgaven en bijbehorende middelen uit het regeerprogramma. Rijk en regio hebben afgesproken dat in het deelprogramma stationsomgevingen gewerkt wordt aan een concretisering van de aandachtspunten, en dat gezamenlijk gezocht wordt naar aansluiting op o.a. een mogelijk vervolg WoMo, nieuwe verstedelijkingsafspraken na 2030 en dit te koppelen aan de definitieve Uitvoeringsagenda en Regionale Investeringsagenda .</li> </ul>
<b>5</b>	<p><b>NOVEX-gebied Arnhem Nijmegen Foodvalley</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Regio en Rijk werken in het NOVEX-gebied Arnhem-Nijmegen-Foodvalley samen om de doelen en ambities uit het Ontwikkelperspectief te kunnen realiseren. Hierin staan drie hoofdoelstellingen centraal: de schaa sprong verstedelijking, natuurherstel en een robuust watersysteem, en de doorontwikkeling van de landbouw. Tijdens het BO Leefomgeving Oost van 7 november 2024 is de uitvoeringsagenda besproken waarin de bestuurlijke ambitie is uitgesproken om kansen te verkennen om verdere stappen te zetten in de ontwikkeling van het Veluwe Waalpad, de doorfietsroute KennisAs Ede-west - Barneveld, Arnhem-Oost en drie onderdelen die voortvloeien uit het Regionaal perspectief Landelijk Gebied regio Foodvalley.</li> </ul>
<b>6</b>	<p><b>Bestaande woningbouwafspraken: uitplaatsing spooreplacement en ontwikkeling Arnhem Oost</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio onderzoeken in een pre-verkenning aanvullende mogelijkheden voor uitplaatsing van het spooreplacement Arnhem Goederen. Inzet is deze pre-verkenning voor het einde van dit jaar af te ronden en dan tevens zicht te hebben op financiering, passend bij deze fase van onderzoek.</li> <li>❖ Indien de pre-verkenning daar aanleiding toe geeft, maken Rijk en regio in een separaat BO afspraken over de vervolgfase. Dit betreft een volgende stap in de planvorming, middels een derdenwerkenopdracht aan ProRail en met nauwe betrokkenheid van NS. Scope van dit vervolg omvat de inpassing en planologische, milieutechnische, spoorse en</li> </ul>

	<p>logistieke haalbaarheid van uitplaatsing. Daarnaast worden afspraken gemaakt over de governance van deze vervolgfase.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ De partijen streven ernaar om eind 2025 vast te kunnen stellen of de spooreplacements uitgeplaatst kunnen worden en afspraken daarover vast te leggen in een Bestuursovereenkomst. Dit betreft onder andere afspraken over de voorkeurslocatie(s), de verdeling van risico's, de governance en organisatie van het vervolg.</li></ul>
--	--



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De Voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Kenmerk**  
IENW/BSK-2024/322815

**Bijlage(n)**  
7

Datum 12 november 2024  
Betreft MIRT-brief najaar 2024

Geachte voorzitter,

Goede mobiliteit en bereikbaarheid zijn van cruciaal belang voor onze samenleving. Voor onze welvaart, onze economie en ons welzijn. Met een groeiende bevolking en groeiende economie groeit ook de behoefte aan mobiliteit. Ook de eisen die daaraan worden gesteld nemen toe, bijvoorbeeld als gevolg van het veranderende klimaat of op het terrein van cyberveiligheid. De veiligheid, betaalbaarheid en de toegankelijkheid van de infrastructuur en het gebruik ervan moeten op orde zijn en blijven. Dit kabinet doet veel op het gebied van bereikbaarheid, zowel op instandhouding als op aanleg. Ook heeft het kabinet € 2,5 mld. beschikbaar gesteld voor investeringen in het infrastructuurnetwerk en ontsluiting van woningbouw. Dit is aanvulling op de middelen die het vorige kabinet beschikbaar heeft gesteld. Door een combinatie van verschillende ontwikkelingen (onder andere beschikbaarheid van vakmensen en vergunningen voor stikstofruimte) staat de uitvoering van plannen van het Mobiliteitsfonds (MF) wel in toenemende mate onder druk en daarmee ook de bereikbaarheid en mobiliteit van Nederland.

Daarnaast is de aankomende decennia sprake van groeiende opgaven op het gebied van instandhouding, waardoor een groter deel van de beschikbare middelen en vakmensen hiervoor nodig is en dus niet kan worden ingezet om de netwerken verder te ontwikkelen. Ook kunnen prijsontwikkelingen van de Grond-, Weg- en Waterbouwsector in de praktijk tot toekomstige budgettaire knelpunten op het MF leiden, zoals in de eerder verzonden Kamerbrief over de prijsbijstellingssystematiek is aangegeven.<sup>1</sup> Alles bij elkaar is het in toenemende mate merkbaar dat niet alles tegelijk mogelijk is. De ruimte om nieuwe projecten te starten is schaars. Dit geldt voor de vergunningsruimte, financiële middelen en de beschikbaarheid van vakmensen bij uitvoeringsorganisaties en de markt.

Het vorige kabinet werd geconfronteerd met de gevolgen van bovenstaande ontwikkelingen. Dit heeft in 2023 geleid tot de herprioritering van het MF waarbij belangrijke projecten zijn gepauzeerd.<sup>2</sup> Een groot deel van het budget bij de projecten die gepauzeerd zijn, is ingezet voor het dekken van tekorten op in uitvoering zijnde projecten en instandhouding. Dit alles om – met datgene wat wel

<sup>1</sup> Kamerstuk 36410-XII, nr. 50

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 385, nr. 119

kan – Nederland veilig, bereikbaar en leefbaar te houden. Deze projecten zijn behouden in het MIRT-overzicht, omdat de onderliggende opgaven niet zijn verdwenen. Deze projecten blijven belangrijk.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Zoals in het Regeerprogramma is vermeld (en met de Kamer tijdens de begrotingsbehandeling is besproken), is het de ambitie om binnen deze context op infrastructuurterrein toch het maximale te doen binnen de kaders van het Regeerprogramma en het Hoofdlijnenakkoord. Daarbij gaat het zowel om de instandhouding, het naar behoren uitvoeren van gestarte investeringen in de afgelopen jaren én de ontwikkeling van de netwerken. De Kamer is eerder geïnformeerd over de adviezen en aanbevelingen uit twee rapporten (validatierapport Rebel Group en rapport Kohsiek), die het belang onderstrepen van de huidige focus op instandhouding gelet op de forse opgave en daarmee het vergroten van de maakbaarheid.<sup>3</sup> Daarom gaat het jaarlijkse onderhoudsbudget voor Rijkswaterstaat (RWS) omhoog van € 2 mld. naar € 3 mld. in de periode tot 2030. Ook is extra budget vrijgemaakt voor instandhouding van het spoor waardoor het jaarlijks onderhoudsbudget voor spoor stijgt naar ongeveer € 2,3 mld. per jaar. Voor zowel de RWS-netwerken als het spoor is het basiskwaliteitsniveau (BKN) vastgesteld. Dat geeft aan waar een weg, vaarweg, waterwerk of een spoorweg in de basis aan moet voldoen om gebruikers goed te kunnen blijven bedienen. Het vormt de basis van de instandhoudingsopgave. Door daarop te richten en binnen de gehele keten van beleid, uitvoering en marktpartijen goed samen te werken, kan toch zo veel mogelijk gedaan worden met de beschikbare mensen en middelen.

**Kenmerk**  
IENW/BSK-2024/322815

Voor wat betreft de MIRT-projecten is aan het lid Van Dijk toegezegd om voorafgaand aan het notaoverleg MIRT een prioritering aan te brengen in de MIRT-projecten en daarbinnen inzichtelijk te maken op basis van welke afwegingen volgend uit het analysekader deze prioritering is aangebracht. Daarbij wordt ook de motie van de leden Stoffer en Grinwis betrokken.<sup>4</sup> Benadrukt wordt dat er ten aanzien van de MIRT-projecten nog geen keuzes zijn gemaakt. Hiervoor is meer tijd nodig. De integrale afweging kan pas plaatsvinden bij de voorjaarsbesluitvorming. Er is baat bij een ordentelijk proces. Dat is ook besproken met de regio's. Uiteraard is bij de regio's sprake van teleurstelling, maar er is ook begrip. De regio heeft met vergelijkbare problematiek te maken. In de Bestuurlijke Overleggen (BO's) MIRT is daarom slechts een beperkt aantal nieuwe besluiten genomen ten aanzien van infrastructuurprojecten.

Het budgettaire kader is - naast de vergunbaarheid en maakbaarheid - voor deze kabinetsperiode echter het uitgangspunt waarbinnen, wederom, scherpe keuzes moeten worden gemaakt. Grote projecten die in het Regeerprogramma expliciet zijn genoemd, kunnen alleen een stap verder worden gebracht door het bestaande MIRT-programma erbij te betrekken en integraal af te wegen. Deze scherpe keuzes moeten daarnaast ook hand in hand gaan met het verbeteren van de beheersing. Voorkomen moet worden dat het starten van nieuwe of gepauzeerde projecten met onvoldoende beheersing leidt tot kostenoverschrijdingen en daarmee een nieuwe ronde herprioritering noodzakelijk maakt. Alleen zo kan de jaarlijkse investeringsruimte weer ingezet worden om nieuwe opgaven aan te pakken.

Op dit moment komt jaarlijks na aftrek van verplichtingen circa € 1,5 mld. aan investeringsruimte beschikbaar door extrapolatie van de meerjarenraming van het

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 385, nr. 139

<sup>4</sup> Kamerstuk 36 600-XII, nr. 49

MF. In de Ontwerpbegroting 2025 is deze ruimte voor 2038 toegevoegd. In de Ontwerpbegroting 2025 is een deel hiervan (€ 400 mln.) ingezet ter dekking van het BKN spoor. Er resteert hiervan dus nog circa € 1,1 mld. In de ontwerpbegroting 2026 wordt hier weer een nieuwe tranche aan toegevoegd waardoor deze ruimte verder aan zal groeien.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Kenmerk**  
IENW/BSK-2024/322815

Een substantieel deel van deze middelen zal ingezet moeten worden ter dekking van tegenvallers, reeds voorziene kostenstijgingen bij de projecten die al in realisatie zijn en onvoorziene tegenvallers, zoals bij de A27 Houten – Hooipolder en de ViA15. Het gaat hier om grote bedragen. De inzet is vanzelfsprekend om deze kostenstijgingen door scopeaanpassing en een andere fasering en contractering zoveel mogelijk te beperken. De mogelijkheid hiertoe bij projecten die reeds een vastgesteld projectbesluit hebben is evenwel beperkt. Bij projecten die ook al zijn gecontracteerd is er nog minder ruimte om dit te doen. Tegenover de (al dan nog resterende) investeringsmiddelen, staan dan onder meer de ambities en opgaven opgenomen zoals in het Regeerprogramma.

Aan de toezegging aan het lid Van Dijk om een prioritering aan te brengen in de MIRT-projecten en daarbinnen inzichtelijk te maken op basis van welke afwegingen volgend uit het analysekader deze prioritering is aangebracht, zal stapsgewijs worden voldaan. De eerste stap is om criteria vast te stellen aan de hand waarvan de weging plaats zal vinden. In willekeurige volgorde betreft het de volgende criteria:

- de benodigde personele en financiële middelen,
- de bijdrage aan de woningbouwopgave,
- de fase waarin het MIRT-project zich bevindt (realisatie, planning- en studies, verkenning of onderzoek),
- de mate waarin het MIRT-project bijdraagt aan maatschappelijke opgaven op terrein van bereikbaarheid, (verkeers)veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid,
- de mate waarin het project bijdraagt aan het functioneren van internationale, nationale of regionale netwerken,
- de mate waarin sprake is van cofinanciering door andere overheden of partijen,
- de regionale verdeling,
- het zicht op de vergunbaarheid (stikstofruimte).

Het doel is om richting het voorjaar te komen tot een integrale afweging tijdens de voorjaarsbesluitvorming. De onderdelen van de motie van de leden Stoffer en Grinwis over de strategische keuzes met betrekking tot de budgetspanning en de mogelijke risico's van budgettekorten worden hierin meegenomen.

Het gaat hierbij nadrukkelijk om een politieke en bestuurlijke weging. De inzet van IenW is daarom om in de eerste plaats recht te doen aan de prioriteiten zoals deze in het Regeerprogramma zijn opgenomen. Naast het mogelijk maken van de groeiende opgave van instandhouding, betekent dat het zetten van bijvoorbeeld vervolgstappen met de Lelylijn, Nedersaksenlijn en OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer, en is het de wens van IenW om ieder jaar één van de gepauzeerde projecten op te starten (onder voorbehoud van de benodigde vergunningsruimte, financiële middelen en personeel waarna al dan niet wordt begonnen met de opstart, zoals vermeld in het Regeerprogramma). Daarnaast is het de intentie om met de aannemerscombinatie tot overeenstemming te komen over de realisatie de ViA15 en de "kansrijke" stikstofprojecten verder te brengen. Tot slot is de inzet om een aantal kleine maatregelen te treffen om de

bereikbaarheid zo goed mogelijk op orde te houden. Gegeven het hierboven geschetste financieel kader en de beperkte maakbaarheid, is dit zeer ambitieus te noemen en kan dit alleen met een combinatie van enerzijds een verscherpte beheersing op de inzet van de beschikbare middelen, capaciteit en stikstofruimte en anderzijds prioritering binnen het bestaande MIRT-programma waarbij rekening wordt gehouden met de opgave voor instandhouding. Zoals hierboven aangegeven wordt de Kamer bij de voorjaarsnota 2025 nader geïnformeerd over de integrale afweging binnen het MF.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Kenmerk**  
IENW/BSK-2024/322815

Het besluit rond de inzet van de restbudgetten van de gepauzeerde projecten (in totaal zo'n € 700 mln.), moet in dit licht worden gezien. De Kamer heeft op 20 juni 2024 het beoordelingskader voor de inzet van restbudgetten ten behoeve van mitigerende maatregelen ontvangen, waarin ook het besluitvormingsproces daaromtrent is uiteengezet.<sup>5</sup> In lijn met dit proces heeft de regio – na samenspraak met ambtelijk IenW – in september voorstellen voor de maatregelpakketten ingediend. IenW heeft hierover vervolgens besloten. Daarbij zijn niet alle voorstellen gehonoreerd.

De gereserveerde budgetten zullen als volgt worden ingezet:

1. € 47 mln. wordt ingezet voor een tweetal kleine, maar belangrijke maatregelen: de A4/N211 Harnaschknoop en verbindingsboog A1/A30. Hierbij worden delen van de projecten A4 Haaglanden – N14 en A1/A30 gerealiseerd. Vanwege schaarse RWS-capaciteit, is een voorwaarde van IenW dat de provincie Zuid-Holland de realisatie (incl. planuitwerking) van de A4/N211 op zich neemt.
2. € 159 mln. wordt beschikbaar gesteld aan de regio's voor de voorstellen van de regio tot mitigerende maatregelpakketten. Mitigerend in de zin dat ze een (beperkte) oplossing bieden voor de oorspronkelijke problematiek die een gepauzeerd project beoogde op te lossen. Deze voorstellen zijn positief beoordeeld door IenW langs de lat van het gezamenlijk afgestemde beoordelingskader tussen Rijk en regio. Het betreft maatregelen(pakketten) voor een werkgevers- en logistieke aanpak, voor OV en fiets, voor een aanpak van sluipverkeer op het onderliggend wegennet of een korte termijn aanpak met ondersteunende fysieke maatregelen. Het gaat om de volgende projecten: A58 Stedelijke Regio Breda Tilburg (€ 23 mln.), A2 Deil – Vught (€ 54 mln.), A15 Papendrecht-Gorinchem (€ 16 mln.), A4 Haaglanden – N14 (€ 16 mln.) en A1/A28 knooppunt Hoevelaken (€ 50 mln.). Ook voor deze maatregelen geldt dat de regio deze moet kunnen uitvoeren.
3. De verdeling van de resterende circa € 490 mln. loopt mee in de voorjaarsbesluitvorming 2025. Intentie is om dit bedrag deels te reserveren voor de herstart van projecten en deels voor kleine maatregelen, gericht op het verbeteren van het autonetwerk (op OWN of HWN) of de doorstroming van automobiliteit op het nationale netwerk. Een eventuele reservering voor kleinere maatregelen kent daarbij een maximum van € 290 mln. Onder voorbehoud van de integrale weging blijft er zo minimaal € 200 mln. beschikbaar voor de herstart van projecten. Maakbaarheid en stikstofruimte zijn daarbij randvoorwaarden. De regio's is gevraagd met voorstellen te komen die op korte termijn te realiseren zijn. Definitieve besluitvorming over deze maatregelen loopt mee met de integrale besluitvorming rond het MF in het kader van de voorjaarsbesluitvorming 2025. De exacte voorwaarden aan de hand waarvan deze maatregelen worden getoetst, zullen nog dit najaar, na

---

<sup>5</sup> Kamerstuk 36 410-A, nr. 61

overleg met de regio's door IenW worden vastgesteld. Anders dan de besluiten 1 en 2 hoeft er geen directe koppeling te zijn met de opgaven waarvoor de gepauzeerde projecten een oplossing bieden. Voorwaardelijk is wel dat de maatregelen maakbaar moeten zijn (onder andere stikstof) en er geen personele inzet van RWS voor de realisatie van de maatregelen nodig is. Dit betekent dat de resterende projectbudgetten op nul worden gezet en niet meer beschikbaar zijn binnen het project. Wel blijven de projecten in het MIRT-overzicht opgenomen.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Kenmerk**  
IE NW/BSK-2024/322815

Verder verzoekt de motie van de leden Stoffer en Grinwis om inzicht te geven in de precieze budgetbehoefte voor instandhouding en nieuwe infrastructuurprojecten tot 2038 in verhouding tot de hiervoor beschikbare middelen. Om aan dit deel van de motie invulling te geven, wordt verwezen naar het overzicht met mogelijke financiële tegenvallers en nieuwe beleidswensen van meer dan € 500 mln. dat eerder aan informateur Plasterk is verstrekt. Dit overzicht biedt een grof overzicht van de mogelijke financiële vraagstukken over de gehele looptijd van het MF. Het overzicht laat ook zien dat er scherpe inhoudelijke keuzes nodig zijn om het lopende programma in te blijven passen binnen het MF. Het spreekt voor zich dat dit binnen de begrotingsregels moet gebeuren. Bij het overzicht moeten de volgende punten in acht genomen worden:

- De motie vraagt om de precieze budgetbehoefte voor nieuwe infrastructuurprojecten. Een gedetailleerd actueel inzicht, post per post, kan niet openbaar gemaakt worden omdat het hier om marktgevoelige informatie gaat. Desgewenst kan de Kamer hier vertrouwelijk over worden geïnformeerd.
- Voor wat betreft de instandhouding RWS wordt verwezen naar de brief aan de Kamer inzake de validatie van de budgetbehoefte van de RWS-netwerken.
- De tegenvaller op het BKN spoor is verminderd door alsnog een stevig pakket aan versobering en efficiencymaatregelen te treffen. Hierdoor was circa € 900 mln. extra benodigd vanuit het MF ter dekking hiervan.
- De budgetten van projecten- en programma's zijn in beginsel taakstellend. Dit betekent dat tegenvallers ingepast dienen te worden middels scope-aanpassingen of fasering. De regels budgetdiscipline stellen dat departementen tegenvallers zelf inpassen door middel van keuzes elders binnen de eigen begroting. Dat geldt ook voor het MF.
- Er zijn ook kostenstijgingen en tegenvallers die kleiner zijn dan € 500 mln. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het project Kornwerderzand.
- Bij de A27 Houten – Hooipolder worden de ontwerpen en planningen momenteel nader uitgewerkt door de opdrachtnemers. Hierbij is het beeld dat de kosten aanzienlijk hoger uitvallen dan eerder was voorzien. Deze inzichten zullen worden betrokken bij een besluit over deze tegenvaller bij de integrale besluitvorming voorjaarsnota 2025, waarna de Kamer hierover zal worden geïnformeerd.
- Er zijn nieuwe kostenramingen voor de Lelylijn en Nedersaksenlijn met de Kamer gedeeld.<sup>6</sup>
- Ook heeft de Kamer inzicht gekregen in de mogelijke meerkosten van de intelligente wegkantstations.

---

<sup>6</sup> Kamerstuk 36 600-A, nr. 6

Naast het voorgaande is er in de BO's MIRT 2024 gesproken over verschillende MIRT-projecten en -programma's. Met het vervolg van deze brief wordt de Kamer, mede namens de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, geïnformeerd over de uitkomsten van de BO's MIRT 2024 en over de laatste ontwikkelingen binnen de verschillende MIRT-projecten en -programma's. Een volledig overzicht van alle gemaakte bestuurlijke afspraken is te vinden in de bijlage bij deze brief.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Kenmerk**  
IENW/BSK-2024/322815

Het vervolg van deze brief is als volgt opgebouwd:

1. Terugmelding afspraken BO's MIRT en voortgang MIRT-projecten en -programma's
  - 1.1. Regio Zuidwest
  - 1.2. Regio Zuid
  - 1.3. Regio Noord
  - 1.4. Regio Noordwest
  - 1.5. Regio Oost
  - 1.6. Goederenvervoercorridors
  - 1.7. Algemeen
2. Moties en toezeggingen in het kader van het MIRT
3. Slot

### **1. Terugmelding afspraken BO's MIRT en voortgang MIRT-projecten en -programma's**

In het MIRT is afgelopen periode weer hard gewerkt aan het volbrengen van tal van MIRT-projecten. Zo kan na de uitspraak van de Raad van State een vervolg worden gegeven aan de ViA15, om de doorstroming rond Arnhem en Nijmegen te verbeteren. Dat is in Groningen al gebeurd; eerder dan gepland ging daar de Zuidelijke Ringweg open, belangrijk voor de bereikbaarheid en veiligheid van weggebruikers. Ook op het spoor gebeurt veel; begin 2025 starten de werkzaamheden voor verbetering van de Maaslijn, een belangrijk regionaal spoortraject dat er voor zorgt dat dieseltreinen vervangen kunnen worden voor elektrische treinen. Tevens zijn afspraken gemaakt over de cofinanciering van twaalf doorfietsroutes door het hele land, zodat mensen makkelijker en veiliger met de fiets naar het werk kunnen.

Op en aan het water houdt ons werk ook niet op. Met de feestelijke opening van de Nieuwe Sluis in Terneuzen krijgt Zeeuws-Vlaanderen een economische boost en kunnen schepen sneller doorvaren. Ook is de aanleg begonnen van de projecten Meanderende Maas en Lauwersmeer-Vierhuizenegat, om de waterveiligheid in Brabant, Gelderland en Groningen te vergroten.

Ten slotte zet IenW ook in op infrastructuur ten behoeve van nieuwe woningen. Dit kabinet voegt € 2,5 mld. toe aan het MF om deze (nieuwe) woningen te ontsluiten. De ministeries van VRO en IenW stemmen de gebiedsgerichte investeringen voor nieuwe woningbouw (onderdeel van de € 5 mld.) en de investeringen in bijbehorende infrastructuur (€ 2,5 mld.) op elkaar af. De verwachting is om komend voorjaar bij de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving (BOL's) 2025 de eerste afspraken hierover te kunnen maken.

#### **1.1. Regio Zuidwest**

In het BO MIRT Zuidwest is een open gesprek gevoerd over het Regeerprogramma, opgaven in de regio én over de samenwerking Rijk-regio de komende jaren. Aandacht is gevraagd voor gezamenlijke realisatiekracht en randvoorwaarden. Vanuit Rijkszijde is uitgesproken om na de studie van het

Toekomstbeeld Midden-Zeelandroute met gelijkwaardige inspanning de ruimtelijke en infrastructurele keuzes te maken die zullen landen in een gezamenlijke propositie ter besluitvorming aan het kabinet, Gedeputeerde Staten en betreffende colleges van burgemeester en wethouders. Met Zeeland is een afspraak gemaakt voor financiering van Zeeland Bereikbaar voor de periode 2025-2028. Hiermee kan het samenwerkingsverband voor een gezamenlijke hinderaanpak opgestart worden.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Kenmerk**  
IENW/BSK-2024/322815

Met Zuid-Holland zijn afspraken gemaakt over het inzetten van een deel van de restbudgetten van de gepauzeerde projecten A4 Haaglanden – N14 en A15 Papendrecht – Gorinchem. Voor beide projecten zijn maatregelen afgesproken die een bijdrage leveren aan het tegengaan van de negatieve gevolgen van pauzeren met een omvang van € 16 mln. voor de A4 Haaglanden – N14 en € 16 mln. voor de A15 Papendrecht – Gorinchem. Voor de capaciteitsuitbreiding van de aansluiting van de N211 op de A4 (Harnaschknoop) is het besluit tot realisatie genomen. IenW draagt de kosten en de provincie Zuid-Holland zal het werk uitvoeren. Op het BO MIRT Zuidwest is een terugmelding gedaan uit het BO goederenemplacement IJsselmonde dat op 5 november plaatsvond en waarin Rijk, gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam deelnamen. Voor de verdere uitwerking van het project station Stadionpark wordt, met het oog op o.a. ruimte voor extra woningbouw, verplaatsing van goederenemplacement IJsselmonde als uitgangspunt gehanteerd. De betrokken partijen (Rijk, gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam) werken, onder voorbehoud van diens politieke besluitvorming (waaronder financiering), het daarvoor benodigde investeringsbesluit richting BOL en/of BO MIRT verder uit en spreken elkaar hierover in februari 2025. Dit onder voorbehoud van (politieke) besluitvorming van genoemde betrokken partijen.

#### 1.1.1. Openstelling Blankenburgverbinding

Op 7 december 2024 wordt de Blankenburgverbinding opengesteld voor het verkeer. Deze nieuwe snelweg, de A24, verbindt de A20 bij Vlaardingen (noordoever) en de A15 bij Rozenburg (zuidoever) en draagt bij aan een robuust netwerk. Hiermee neemt de drukte op de A15 en de Beneluxcorridor af en verbetert de bereikbaarheid tussen de Rotterdamse haven en de Randstad.

Met de openstelling is het project nog niet volledig afgerond. Er vinden nog afrondende werkzaamheden plaats, zoals het asfalteren van de A15 en het verder aanleggen van diverse groenvoorzieningen. Dit in samenwerking met de omgevingspartijen. Deze afrondende werkzaamheden lopen naar verwachting nog door tot eind 2025.

#### 1.1.2. Bestuursovereenkomst Randstadrail Metronet

Tijdens het BO MIRT 2024 hebben de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en IenW de bestuursovereenkomst (BOK) Randstadrail Metronet ondertekend. In de BOK zijn afspraken gemaakt over investeringen in uitbreiding van het Metronet Rotterdam en de Randstadrail door de MRDH. In totaal gaat het om een investering van € 550 mln., waarvan de MRDH en IenW ieder de helft voor hun rekening nemen. De uitbreiding behelst:

1. Het gekoppeld rijden op RandstadRail Lijn 4 (Den Haag – Zoetermeer Station Lansingerland);
2. Het gekoppeld rijden op RandstadRail Lijn 2 (Den Haag – Leidschendam) of Lijn 3 (Den Haag – Zoetermeer Centrum) in het stedelijk gebied van Den Haag;

3. Verhoging van het aantal metro's op de E-lijn (Den Haag Centraal – Pijnacker – Rotterdam Centraal – Slinge) per 2030 en op de C-lijn (Capelle aan den IJssel – Blaak – Schiedam – Spijkenisse) per 2032-2035;
4. Het vergroten van de capaciteit en doorstroming van metrostation Beurs rond 2035;
5. Het vernieuwen van de spoorbeveiliging van het gezamenlijk spoor van RandstadRail en Metronet om hier vaker te kunnen rijden.

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Kenmerk  
IE NW/BSK-2024/322815

#### 1.1.3. Opening Nieuwe Sluis Terneuzen

Op 11 oktober 2024 is door de koning van Nederland en de koning van België de Nieuwe Sluis in Terneuzen officieel geopend. De gezamenlijke opening onderstreept de prettige onderlinge samenwerking waarin dit project met succes tot stand is gekomen en het grensoverstijgende belang van de Nieuwe Sluis in Terneuzen. De Nieuwe Sluis zorgt voor een betere toegang en snellere doorstroming voor scheepvaart vanaf de Westerschelde naar het Kanaal van Gent naar Terneuzen en verder. De komst van de Nieuwe Sluis zorgt voor nieuwe economische activiteiten in zowel de Zeeuws-Vlaamse als de Vlaamse regio en een betere benutting van het economisch potentieel van de Kanaalzone in beide regio's. De capaciteit van de sluisen neemt toe, waardoor de wachttijd voor binnenvaartschepen afneemt.

#### 1.2. **Regio Zuid**

In het BO MIRT Zuid is gesproken over de brede waaier aan opgaven in Brabant en Limburg. Hoewel het pauzeren van enkele wegenprojecten met name in Brabant behoorlijke impact heeft, werken regio en Rijk samen aan het zo goed mogelijk bereikbaar houden van de regio. Daarbij is ook de aandacht voor de grensoverschrijdende projecten. Door de ligging van Brabant en Limburg lopen er meerdere goederencorridors door deze provincies. Beide provincies hebben daar sociaal economisch voordeel van, maar ondervinden lokaal ook de lasten. Ook voor personenvervoer zien Rijk en regio mogelijkheden om Nederland beter met de buurlanden te verbinden. Om dit in samenhang te doen, is het afgelopen jaar een Multimodale Agenda voor Zuid-Nederland opgesteld. Hierin zijn zes hoofdopgaven gedefinieerd, die het komende jaar verder worden uitgewerkt.

##### 1.2.1. Brainport

Met de extra impuls uit het Beethovenconvenant onderstreept het kabinet het belang van de Brainportregio voor heel Nederland.<sup>7</sup> De afspraken uit het Beethovenconvenant zijn tijdens het BO MIRT verder uitgewerkt en vastgelegd. Over de mobiliteitsprojecten die daar onderdeel van uitmaken, zijn afspraken gemaakt om zo snel mogelijk tot uitvoering te komen. Naar verwachting kan in 2025 een voorkeursbeslissing voor de multimodale OV-Knoop Eindhoven worden genomen. Daarmee verbetert de lokale en regionale bereikbaarheid door een nieuw busstation en wordt tegelijk de spoorknoop Eindhoven toekomstvast aangepakt. Ook is afgesproken om richting het volgende BO MIRT te kijken of en hoe de extra perrons ten aanzien van de spoorknoop Eindhoven op een slimme wijze kunnen worden gerealiseerd, zodat werk met werk kan worden gemaakt in de spoorknoop. In de eerste helft van 2025 kunnen de bussen over de vluchtstrook van de A67 rijden. De andere Bus op Vluchtstrook-trajecten – eerst de A2, dan de A50 – worden met prioriteit daarna gerealiseerd. Tot slot zijn voor de MIRT-verkenning naar het verbeteren van de A2/N2 en de Brainportlijn afspraken gemaakt om in het voorjaar van 2025 formeel te kunnen starten.

---

<sup>7</sup> Kamerstuk 33 009, nr. 141

### 1.2.2. Wilhelminakanaal Sluis II

IenW heeft de projectbeslissing genomen waarmee de realisatie van het project Wilhelminakanaal Sluis II kan worden opgestart en Tilburg uiteindelijk bereikbaar kan worden gemaakt voor klasse IV schepen. Nadere afspraken over onder andere de cofinanciering van het project door Noord-Brabant en Tilburg zullen uiterlijk begin 2025 in een bestuursovereenkomst definitief worden bevestigd.

### 1.2.3. AROV/Spoorbrug Maastricht

Rijk en de provincie Limburg hebben in lijn met en binnen de gestelde kaders van de Kamerbrief van 20 juni 2024 (en binnen het beschikbare budget van € 36,7 mln. (prijspeil 2024)) afspraken gemaakt over de herbestemming van de Rijksbijdrage voor de tram Hasselt – Maastricht, in het kader van het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV) voor het verbeteren van de regionale en internationale bereikbaarheid.<sup>8</sup> De provincie Limburg zal er met deze middelen voor zorgdragen dat de overwegaanpassingen tussen Maastricht en Eijsden voor de tweede Drielandentrein naar Luik worden uitgevoerd en de spoorbrug in Maastricht inclusief de pijlers wordt gesloopt, wat leidt tot het oplossen van een maritiem knelpunt en daling van de waterstand in de Maas van circa 5 cm. Daarnaast worden de gronden en assets van ProRail westelijk van de spoorbrug door de provincie Limburg verworven. Tevens zal de provincie Limburg een afspraak maken met de gemeente Maastricht over de AROV-bijdrage aan de nieuwe langzaam-verkeersbrug onder de voorwaarde dat gemeente Maastricht uiterlijk in 2026 de benodigde vergunning voor sloop van de spoorbrug zal afgeven. De AROV-overeenkomst zal met een bestuursovereenkomst worden beëindigd en zullen door de provincie Limburg nieuwe projectovereenkomsten worden opgesteld. In lijn met de motie van het lid De Hoop c.s. zijn verschillende mogelijkheden voor de spoorbrug samen met de regio onderzocht in Toekomstbeeld Spoorbrug Maastricht.<sup>9</sup> Dit heeft aan de basis gelegen van deze afspraak.

### 1.2.4. Meanderende Maas

Op 9 juli 2024 is de Bestuursovereenkomst Realisatie Meanderende Maas door alle betrokken partijen ondertekend.<sup>10</sup> Dit project is daarmee officieel overgegaan naar de realisatiefase. Gewerkt wordt aan maatregelen op het gebied van hoogwaterveiligheid (dijkversterking en rivierversuiming), de Kaderrichtlijn Water (KRW), de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) en regionale (gebieds)opgaven zoals natuur, recreatie en cultuurhistorie. Vanuit IenW is hiervoor in totaal € 46,88 mln. beschikbaar vanuit het Deltafonds. Het project is naar verwachting in 2030 gereed.

## 1.3. **Regio Noord**

In het BO MIRT Noord is uitgebreid gesproken over de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. Er is veel waardering geuit voor de uitgevoerde onderzoeken en de opgestelde rapporten. Er is geconcludeerd dat beide lijnen en de daarmee samenhangende gebiedsontwikkeling inhoudelijk de intentie onderstrepen om een vervolgstap te willen zetten. In het Hoofdlijnenakkoord en Regeerprogramma is er geen budget vrijgemaakt voor de Lelylijn en Nedersaksenlijn. Doordat er evenwel geen zicht is op 75% van de financiering, kan voor zowel de Lelylijn als de Nedersaksenlijn nog geen startbeslissing worden genomen voor een MIRT-verkenning. Er is afgesproken dat Rijk en regio voor het eind van het jaar een vervolgesprek hebben over deze lijnen.

<sup>8</sup> Kamerstuk 36 410-A, nr. 61

<sup>9</sup> Kamerstuk 29 9844, nr. 959

<sup>10</sup> Staatscourant nr. 23 978, d.d. 24 juli 2024

Verder is kort stilgestaan bij het sluiscomplex Kornwerderzand en de bereikbaarheid van Ameland. Voor beide onderwerpen wordt een vervolgoverleg georganiseerd. Tot slot is de Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl aan bod gekomen. Voor de Friese bruggen Kootstertille en Spannenburg zullen uiterlijk in december 2024 bestuurlijke afspraken worden gemaakt. Voor de Groningse Paddepoelsterbrug zijn afspraken gemaakt over de bouw van een nieuwe brug.

#### 1.3.1. Zuidelijke Ringweg Groningen

Op 1 september 2024 is de Zuidelijke Ringweg Groningen opengesteld voor verkeer. Dit is eerder dan de geplande openstelling in 2025 die eerder is gecommuniceerd.<sup>11</sup> De nieuwe infrastructuur verbetert de bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen in de stad, de doorstroming van het verkeer en is met aandacht voor detail ingepast in de stad-Groninger leefwereld. Rondom de opening zijn diverse activiteiten georganiseerd om dit moment te markeren. Met de openstelling is het project nog niet volledig klaar. Er vinden nog afrondende werkzaamheden plaats, zoals het afbreken van oude infrastructuur en de aanleg van het Zuiderplantsoen. Dit loopt naar verwachting nog door tot in het derde kwartaal van 2025.

#### 1.3.2. N33 Midden en N33 Noord

Tijdens het BO MIRT 2024 hebben Rijk en regio besloten tot een programmatische benadering voor de N33 Midden en Noord. Het doel hiervan is om samenhangende keuzes te maken voor de tracédelen Midden (Zuidbroek – Appingedam) en Noord (Appingedam – Eemshaven). Daarnaast zal samen met onder meer het project Eelwerderbrug (onderdeel van het Programma Vernieuwing Hoofdwegen), ingezet worden op overkoepelende communicatie richting de omgeving.

Het MIRT-onderzoek N33 Noord wordt momenteel voortvarend uitgevoerd. Hierbij wordt nadrukkelijk ingezet op brede participatie van medeoverheden, bewoners, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties. Tijdens het BO MIRT 2025 worden de uitkomsten van het onderzoek geagendeerd. Het streven is dat partijen dan besluiten over het vervolg kunnen nemen. Voor de N33 Midden hebben partijen afgesproken om een kwartiermakersfase in te stellen voor de gefaseerde herstart. Het uitgangspunt is dat dit zo snel mogelijk plaatsvindt, zodra er voldoende zicht is op de benodigde stikstofruimte, financiën en personele capaciteit.

#### 1.3.3. Knelpunten hoofdwegen en onderliggend wegennet

In het BO MIRT 2023 hebben het Rijk en de provincie Drenthe afspraken gemaakt over de aanpak van een drietal knelpunten op het snijvlak van het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet. Vanwege een herijking van het investeringsprogramma Verkeer en Vervoer van de provincie, zijn de twee voorgenomen maatregelen voor de knelpunten A28/N855 en A37/N376 komen te vervallen. Ter vervanging hebben partijen afgesproken de middelen nu in te zetten voor kortetermijnmaatregelen bij de N33/N34 knooppunt Gieten en realisatie van een rotonde op de kruising van A32 aansluiting 4. Deze maatregelen worden uitgevoerd door de provincie en zijn uiterlijk 2026 gereed.

Over de aanpak van het knelpunt A7 afrit 34 Leek hebben Rijk en de provincie Groningen definitieve afspraken gemaakt. De infrastructurele maatregelen zijn gericht op voorkomen van terugslag op de A7 en het bevorderen van de veiligheid en afwikkeling van het lokale verkeer. Maatregelen worden uitgevoerd onder regie

---

<sup>11</sup> Kamerstuk 36 600-A, nr. 4

van de provincie Groningen. Het streven is om de maatregelen uiterlijk halverwege 2027 gereed te hebben.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

#### 1.3.4. Lelylijn en Nedersaksenlijn

In het Regeerprogramma en het Hoofdlijnenakkoord staan de Lelylijn en Nedersaksenlijn opgenomen als belangrijke spoorlijnen. Het kabinet zou graag een stap willen zetten. De afgelopen twee jaar is door Rijk en regio constructief samengewerkt aan de MIRT-onderzoeken Lelylijn en Nedersaksenlijn. Daarbij is de afgelopen periode gewerkt om de deelrapportages, die eerder naar de Kamer zijn gezonden, samen te voegen tot eindrapportages.<sup>12</sup> Met deze brief worden deze eindrapportages ook aangeboden (zie bijlagen). In het BO MIRT zijn beide rapportages vastgesteld. De rapportages onderstrepen de intentie om voor beide lijnen een vervolgstap te willen zetten.

**Kenmerk**  
IE NW/BSK-2024/322815

Op dit moment is de tijd daar echter nog niet rijp voor. Met het kabinet is nog geen standpunt ingenomen hoe het beste verder gegaan kan worden met deze twee projecten. Enerzijds zijn er grote ambities en wordt gezien dat beide spoorlijnen van meerwaarde kunnen zijn voor Noordelijk Nederland. Uit de vastgestelde rapportages blijkt dat de Lelylijn en Nedersaksenlijn een belangrijke rol kunnen spelen in de toekomst van Noordelijk Nederland. De twee spoorlijnen bieden in potentie een grotere kans op werk voor de inwoners van Noordelijk Nederland en belangrijke voorzieningen zoals ziekenhuizen, scholen en culturele instellingen worden beter bereikbaar. Daarnaast zouden de spoorlijnen veel nieuwe woningen kunnen ontsluiten. Anderzijds is er op dit moment geen zicht op de financiële middelen die nodig zijn voor deze projecten en liggen er ook op het gebied van maakbaarheid uitdagingen. Volgens de MIRT-spelregels ontbreekt het benodigde zicht op 75% van de financiering van het meest waarschijnlijke alternatief, waardoor er nu nog geen stap naar een MIRT-verkenning gezet kan worden. Op dit moment heeft het kabinet ruim € 3,4 mld. voor de Lelylijn gereserveerd en € 87 mln. voor de Nedersaksenlijn. Voor de Lelylijn is nog zo'n €7 mld. nodig en voor de Nedersaksenlijn zo'n € 1,3 mld. om aan de eis van zicht op 75% financiering te voldoen.

In het BO MIRT 2024 tussen het ministerie en provinciale bestuurders, is nadrukkelijk gevraagd om zo spoedig mogelijk duidelijkheid over het vervolg te verschaffen. Daarvoor is ook vanuit Rijkszijde veel begrip. Toch vraagt zo een belangrijk besluit om zorgvuldigheid. Gegeven alle invalshoeken en de grote hoeveelheid betrokken partijen (o.a. zes provincies, tientallen gemeenten, zes waterschappen, veel maatschappelijke organisaties – scholen, ziekenhuizen, milieuorganisaties – en het regionale bedrijfsleven) wordt het een grote uitdaging om voor het eind van dit jaar tot een gedragen besluit te komen. Het ministerie gaat zich hiervoor maximaal inspannen. Het kabinet blijft de komende periode met de betrokken partijen in gesprek en ook binnen het kabinet worden de gesprekken vervolgd. In het overleg met de regio is afgesproken om voor het einde van dit jaar een vervolggeregspreek te plannen, waarin met de regio over een vervolgstap van Lelylijn en Nedersaksenlijn gesproken wordt. Dit ook conform de aangehouden moties van de leden De Hoop en Vedder over de Lelylijn<sup>13</sup> en van de leden Grinwis c.s. over de Nedersaksenlijn<sup>14</sup>, en de kamerbreed aangenomen motie van de leden Pierik en Van Dijk over de Nedersaksenlijn.<sup>15</sup> Uiterlijk bij voorjaarsnota (april

---

<sup>12</sup> Kamerstuk 36 600-A, nr. 6

<sup>13</sup> Kamerstuk 29 984, nr 1211

<sup>14</sup> Kamerstuk 36 600-XII, nr. 52

<sup>15</sup> Kamerstuk 36 600-XII, nr. 42

2025) zal door het kabinet het definitieve besluit over de vervolgstappen voor de Lelylijn en de Nedersaksenlijn worden genomen.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

#### 1.3.5. Spoor Meppel

ProRail heeft in opdracht van het Rijk en met nauwe betrokkenheid van de regio een brede pre-verkenning uitgevoerd naar maatregelen rond Meppel. Hieruit is een voorstel naar voren gekomen voor het uitvoeren van maatregelen in drie stappen; op korte, middellange en lange termijn. Rijk en regio constateren dat het beschikbare budget ontoereikend is om het spoorknooppunt Zwolle -Meppel in volledigheid te kunnen aanpakken, in lijn met het amendement van het lid Grinwis c.s.<sup>16</sup> Rijk en regio zijn daarom overeengekomen dat het beschikbare budget wordt ingezet voor de aanpassing van emplacement Meppel (waarbij er een vierde perronspoor wordt aangelegd) en verscheidene maatregelen op de korte termijn die de robuustheid verhogen. Overwegen behoeven nader onderzoek, waarbij resultaten van de studie naar de verbetering van bestaand spoor in het kader van het Deltaplan Noordelijk Nederland worden meegenomen. Tot slot is gekeken naar de inpassing van extra stations, waaronder station Staphorst conform de motie van het lid Pouw-Verweij.<sup>17</sup> Voor een stop in Staphorst is extra rijtijd nodig. Deze moet gevonden worden bovenop de geplande tijdwinst uit lopende projecten. Hiermee is invulling gegeven aan de motie.

**Kenmerk**  
IE NW/BSK-2024/322815

#### 1.3.6. Bereikbaarheid Ameland

Over de bereikbaarheid van Ameland is afgesproken dat er op korte termijn een bestuurlijk overleg volgt met de Provincie Fryslân en de gemeente Ameland. De Kamer wordt nog voor het notaoverleg MIRT van 25 november a.s. met een separate brief geïnformeerd over de uitkomsten hiervan.

#### 1.3.7. Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl (fase 2)

Voor diverse bruggen in Friesland en Groningen is vervanging voorzien in het kader van het nu lopende MIRT-programma voor de Hoofdvaarweg Lemmer Delfzijl. Het gaat om vijf Friese bruggen (Spannenburg, Uitwellingerga, Oude Schouw, Kootstertille en Schuilenburg) en drie Groningse bruggen (Paddepoelsterbrug, Gerrit Krolbrug en Busbaanbrug).

In 2020 is afgesproken dat het Rijk en de regio een haalbaarheidsstudie voor het realiseren van aquaducten voor de bruggen Spannenburg en Kootstertille opstellen. Het Rijk heeft een financieringsvoorstel van de provincie ontvangen. Dit voorstel is aanzienlijk hoger dan het Rijk aan middelen beschikbaar heeft. Provincie en Rijk hebben afgesproken om uiterlijk in december 2024 tot bestuurlijke afspraken te komen over de bruggen Spannenburg en Kootstertille. In 2023 heeft de gemeente Súdwest-Fryslân aangegeven te overwegen een financieringsvoorstel voor een aquaduct voor Uitwellingerga in te dienen. De gemeente heeft aangegeven hiervan af te zien. Voor de bruggen Spannenburg en Uitwellingerga gaat de voorkeur uit naar een draaibrug met een doorvaarthoogte van 7,40 m. Voor brug Spannenburg geldt dit tenzij er uit het bestuurlijke overleg over het financieringsvoorstel een andere uitkomst komt. Over brug Uitwellingerga is de Kamer recent afzonderlijk geïnformeerd met de beantwoording van schriftelijke vragen.<sup>18</sup>

In juni 2024 is de voorkeursbeslissing voor Oude Schouw genomen. Er is gekozen voor een draaibrug met een doorvaarthoogte van 7,40 m. Voor de aanleg van de

<sup>16</sup> Kamerstuk 36 410-A, nr. 43

<sup>17</sup> Kamerstuk 36 200-XII, nr. 40

<sup>18</sup> Aanhangsel van de Handelingen 2024-2025, nr. 234

Paddepoelsterbrug heeft het Rijk een extra bijdrage van € 9,34 mln. aan de gemeente Groningen toegezegd, zodat de bouw van een nieuwe brug door kan gaan. Dit is onder voorbehoud van parlementaire goedkeuring van de begroting van IenW door beide Kamers.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

#### 1.3.8. Kornwerderzand

Aan het lid Stoffer is toegezegd de Kamer zo mogelijk voorafgaand aan het notaoverleg MIRT te informeren over de resultaten van het gesprek met de regio inzake het sluizencomplex Kornwerderzand. Op 24 oktober 2024 heeft er overleg plaatsgevonden met de gedeputeerden van Friesland, Overijssel en Flevoland. Dit overleg heeft niet geresulteerd in een (financiële) oplossing voor het verschil tussen de beschikbare middelen en de kosten. Hiermee is invulling gegeven aan de motie.

**Kenmerk**  
IE NW/BSK-2024/322815

Tijdens het BO MIRT 2024 heeft IenW aangegeven dat het budget ontoereikend is. Op korte termijn wordt het overleg voortgezet om het eens worden over een (financiële) oplossing voor het vraagstuk Kornwerderzand en te komen tot een oplossing/voorkeursvariant. De regio is uitgenodigd om met een alternatief te komen.

#### 1.3.9. PAGW-Project Lauwersmeer-Vierhuizergat

Binnen de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) is voor het project Lauwersmeer-Vierhuizergat (onderdeel van de dijkversterking op dit traject) op 3 juni 2024 de Uitvoeringsovereenkomst getekend en is de realisatie gestart. Het gaat om het aanleggen van een dijkdoorgang met getijdengebied van 70 hectare in de Marnewaard, de aanleg van kunstmatige riffen en getijdenpoelen langs de dijk en het maken van een natuurlijke kwelder. Voor de realisatie is een PAGW-bijdrage verstrekt van € 13,5 mln. De maatregelen kosten in totaal € 24,84 mln. Voor de overige kosten zijn bijdragen uit de regio verkregen.

### **1.4. Regio Noordwest**

Voor de Metropoolregio Utrecht (MRU) zijn in het BO MIRT Noordwest afspraken gemaakt over de vervolgfases van de lopende MIRT-verkenning OV en Wonen en het MIRT-onderzoek A12-zone en Rijnenburg. In deze trajecten wordt integraal onderzoek gedaan naar de benodigde ingrepen voor de grootschalige woningbouwontwikkeling van Groot Merwede en Rijnenburg. Voor de bereikbaarheidsopgaven zetten Rijk en regio zich in voor het nemen van een (voorlopig) voorkeursbesluit voor de Merwedelijn (MIRT-verkenning) in combinatie met vervolgstappen voor het HWN, OWN en fietsnetwerk (MIRT-onderzoek) in het BO MIRT 2025. Rijk en regio hebben de urgentie van een snelle realisatie van het gepauzeerde MIRT-project A1/A28 knooppunt Hoevelaken herbevestigd. Omdat er op dit moment geen zicht is op de volledige herstart is afgesproken dat het Rijk in samenspraak met de regio kijkt naar de mogelijkheden van fasering en opdeling in kleinere projecten. Daarnaast heeft IenW besloten € 50 mln. beschikbaar te stellen voor een maatregelenpakket uit de Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040, ter mitigatie van de effecten van het pauzeren van het project A1/A28 knooppunt Hoevelaken. De regio stelt eveneens € 50 mln. voor het maatregelenpakket beschikbaar. Rijk en regio werken het maatregelenpakket in 2025 nader uit.

In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) zijn verschillende (vervolg)afspraken gemaakt over de voorbereiding van grootschalige woningbouwlocaties in Flevoland. Onder meer is de ruimtelijk strategische verkenning voor grootschalige woningbouw in Almere Pampus vastgesteld. Afgesproken is te beginnen met de

uitwerking van de eerste fase van 7.500 woningen in dit nieuwe stadsdeel, waarbij het doel is ruim voor 2030 te starten met de bouw. Voor de (OV-)ontsluiting wordt € 54 mln. gereserveerd voor een HOV-verbinding tussen Almere Pampus en Almere Centraal. Verder is op initiatief van de regio afgesproken een 'P-verkenning' te starten naar de mogelijkheden en kansrijkheid van alternatieve bekostiging van een IJmeerverbinding, als alternatieve route naar de start van een MIRT-verkenning. Over Almere/Zeevolde Oosterwold hebben Rijk en regio afgesproken in fase 2 op basis van bestaande afspraken meer woningen toe te voegen. Na besluitvorming over de mogelijke komst van een defensiekazerne in Flevoland worden in 2025 nadere afspraken gemaakt over de verdere ontwikkeling van Oosterwold. Voor de HOV-verbinding Haarlem-Schiphol-Amsterdam is afgesproken te starten met een pilot Bus Rapid Transit.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Kenmerk**  
IENW/BSK-2024/322815

De MRA heeft aandacht gevraagd voor de grote beheer en onderhoudswerkzaamheden aan het hoofdwegennet in de komende jaren. Om de hinder hiervan zoveel mogelijk te beperken zijn alternatieve maatregelen nodig, waarbij het openbaar vervoer een belangrijke rol speelt. De regio is van mening dat dit haaks staat op de door het Rijk doorgevoerde korting op de BDU vanaf 2026 en stelt dat cumulatieve effecten moeten worden voorkomen.

Voor het draaiend houden van de Ringen rond grote steden, waaronder die voor Amsterdam en Utrecht, zijn nadere afspraken gemaakt over de invulling en financiering. Voor Noord-Holland Noord is afgesproken dat er met medewerking van het Rijk een onderzoek start naar de bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsopgaven van de multimodale Ring Alkmaar (spoorzone-N9-N242), mede in relatie tot de woningbouwopgave en economische ontwikkelingen in het gebied.

1.4.1. Overdracht Merwedekanaal Utrecht-Vaartsche Rijn – Catharijnesingel Zuid  
Sinds de aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal hebben delen van de Vaartsche Rijn, het Merwedekanaal, en de Catharijnesingel alleen nog maar een regionale en lokale recreatieve en waterhuishoudkundige functie. Zodoende zou het doelmatiger zijn als het Rijk het eigendom, onderhoud en beheer overdraagt aan de gemeente Utrecht en het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. Rijk en regio hebben daarom afgesproken om te streven naar een overdracht in het voorjaar van 2027. Het Rijk stelt voor de overdracht een budget van ten hoogste € 125 mln. beschikbaar en zal deze afspraak opnemen in de financiële programmering van RWS. De budgettaire verwerking volgt bij de voorjaarsnota 2025. De komende twee jaar worden gebruikt om een conceptovereenkomst uit te werken met daarin afspraken over onder andere de assets, het beheer en de onderhoudstaken, de exacte overdrachtsdatum, de definitieve overdrachtsvergoeding en de eventuele resterende risicoverdeling.

1.4.2. OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer  
Rijk en regio werken samen aan de verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer. Doel van de verkenning is om ruimte te creëren in de Schiphol-treintunnel waardoor meer nationale en internationale treinen kunnen rijden dan nu. Dit sluit aan bij de ambitie om over het gehele treinnetwerk meer treinen te rijden. Daarnaast is het doel om knelpunten op te lossen die zijn gesignaleerd in de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA). De toenemende mobiliteit binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) levert problemen op voor de OV-bereikbaarheid. Als er niets wordt gedaan, worden de problemen in de toekomst steeds groter. Dit heeft gevolgen voor een (goede) ontsluiting van nieuwe woon-

en werklocaties. Er moeten immers tot aan 2050 ruim 325.000 woningen worden bijgebouwd om in de vraag naar woningen te voorzien.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

In een Samenwerkingsovereenkomst hebben de samenwerkende partijen afspraken over o.a. financiën en risico's vastgelegd.<sup>19</sup> Eerder was de beoogde planning om eind 2025 de voorkeursbeslissing te kunnen nemen. Gebleken is dat deze planning te ambitieus is en bijgesteld moet worden. Dit komt omdat rekening gehouden moet worden met stedelijk gebied en bestaande infrastructuur, waaronder start- en landingsbanen van Schiphol. Het is geen sinecure om in deze omgeving een OV-verbinding toe te voegen. Daarnaast is er sprake van krapte van personeel, waardoor het ingewikkeld is om op het juiste moment de juiste expertise te kunnen verkrijgen. Dit is een algemene zorg die voor meer projecten helaas aan de orde is. De hernieuwde planning is om eind 2026 de beslisinformatie gereed te hebben voor het kunnen nemen van de voorkeursbeslissing.

**Kenmerk**  
IENW/BSK-2024/322815

#### 1.4.3. OV-verbinding Amsterdam Sloterdijk – Amsterdam Centrum

Rijk en de regio Amsterdam hebben de samenwerkingsovereenkomst voor de MIRT-Verkenning OV-Verbinding Amsterdam Sloterdijk-Amsterdam Centrum ondertekend. Met deze overeenkomst leggen partijen afspraken vast over de samenwerking in de verkenningfase. Het onderzoek richt zich op een betere bereikbaarheid en ontsluiting met openbaar vervoer tussen Sloterdijk en Amsterdam Centrum, specifiek voor de eerste fase van de grootschalige woningbouwontwikkeling in Haven-Stad. Deze samenwerkingsovereenkomst is een belangrijke mijlpaal in het verdere gezamenlijke proces.

#### 1.4.4. Station Lelylaan

In het BO MIRT 2020 is besloten om voor het project verbetering station Amsterdam Lelylaan door IenW € 15,8 mln. uit te trekken. Het project realiseert onder andere een nieuw stationsgebouw met een gecombineerde stationshal, een nieuwe fietsenstalling, een middeneiland en tramkeerlus. Hierdoor wordt de sociale veiligheid, beleving en kwaliteit van het station flink verbeterd. Op 9 juli 2021 is hierover een bestuursovereenkomst afgesloten met daarin een verdeelsleutel voor de kosten. Nu het project richting aanbesteding gaat is het noodzakelijk om de reserveringen te actualiseren. Door de gestegen bouwkosten en langere doorlooptijd van het project leidt dit, volgens de afgesproken verdeelsleutel, tot een aanvullende bijdrage van IenW van € 10,01 miljoen. De budgettaire verwerking volgt bij voorjaarsnota 2025.

### **1.5. Regio Oost**

In het BO MIRT Oost is gesproken over maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid bij het knooppunt A1/A30 en op de N36. Er is afgesproken dat Rijk en regio in gesprek blijven over de aanpak van het resterende deel van de N36. Over het realiseren van de verbindingsboog op de A1/A30 is een afspraak gemaakt.

Ook is afgesproken om te starten met de eerste fase van de alternatievenstudie voor de keervoorziening Veluwelijn bij Hardewijk. Verder is er aandacht geschonken aan de planuitwerking van de N50 Kampen – Kampen Zuid en de afspraak voor een bijdrage van ruim € 1,3 mln. van het Rijk voor de doorfietsroute het Picobello Pad tussen Ede en Wageningen. Ten slotte is de voortgang op lopende zaken besproken, zoals de Landelijke Aanpak Benutten

---

<sup>19</sup> Staatscourant 2024, 1439 nr. 1

Mobiliteitsnetwerken. IenW maakt € 2,25 mln. vrij voor de Regionale Bereikbaarheidsaanpak in de provincie Gelderland.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

#### 1.5.1. ViA15 Ressen – Oudbroeken

De Raad van State heeft op woensdag 2 oktober 2024 uitgesproken dat het Tracébesluit ViA15 onherroepelijk is. Het Tracébesluit lag sinds 2017 voor bij de Raad van State. De afgelopen jaren stond de beroepsprocedure voornamelijk in het teken van effecten van stikstofdepositie, de manier van berekenen van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden en de manier waarop mogelijke schade aan deze natuurgebieden kon worden voorkomen. Met het onherroepelijke Tracébesluit ViA15 is zeker dat de A15 doorgetrokken mag worden tot de A12. Dit is belangrijk voor de bereikbaarheid van de regio Arnhem-Nijmegen, en voor een goede verbinding voor het goederenvervoer vanuit de Rotterdamse haven naar Duitsland en achterliggende aangrenzende landen.

**Kenmerk**  
IENW/BSK-2024/322815

Het onherroepelijk Tracébesluit betekent echter niet dat gelijk de schop in de grond kan: nadat alle voorbereidingen aan het Tracébesluit waren afgerond, is de projectorganisatie afgebouwd. Deze projectorganisatie moet, door RWS en door de aannemer, weer worden opgebouwd en er moeten nieuwe afspraken worden gemaakt over de kosten en over de bijbehorende nieuwe planning. De Kamer wordt geïnformeerd wanneer hierover meer duidelijkheid is.

#### 1.5.2. Uitbreiding A1 Apeldoorn – Azelo

Het project A1 Uitbreiding Apeldoorn – Azelo nadert zijn voltooiing. Met het project worden extra rijstroken in beide rijrichtingen toegevoegd, waarmee de doorstroming en de verkeersveiligheid verbeteren en de economische ontwikkeling wordt gestimuleerd. Tussen Twello en Azelo zijn de werkzaamheden al in 2020 en 2021 afgerond. Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan het traject tussen Apeldoorn-Zuid en Twello. Op dit traject, waar emissieloos gewerkt wordt, vinden in het laatste kwartaal van 2024 nog diverse asfalterwerkzaamheden plaats. Afhankelijk van het weer lopen deze nog door tot in het eerste kwartaal van 2025. Zodra deze werkzaamheden gereed zijn kan de weg in zijn geheel worden opengesteld. Na openstelling vinden er nog diverse afrondende werkzaamheden plaats, zoals het terugbrengen van beplanting en herstel van aansluitingen op het onderliggend wegennet. Naar verwachting loopt dit door tot in het tweede kwartaal van 2025.

#### 1.5.3. MIRT-verkenning A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven

Eerder dit jaar is het voorkeursalternatief A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven vastgesteld en de bestuursovereenkomst met regionale partijen getekend. Hiermee is de MIRT-verkenning afgerond. Rijk en regio blijven vooruitlopend op de planning- en studiefase in gesprek over de vergunningsruimte, de vervolgstappen in (of uitwerking van) de strategische mobiliteitsagenda voor de A50 tussen Nijmegen en Eindhoven, en mogelijke andere maatregelen die een bijdrage leveren aan het oplossen van de knelpunten op deze corridor.

#### 1.5.4. Optimalisatie verkeersveiligheidsaanpak N18

Vanuit de € 200 mln. voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van Rijks-N-wegen worden maatregelen getroffen op de N18: delen van de berm worden verbeterd en er wordt een verkeersregelinstallatie geplaatst op het kruispunt Lichtenvoordseweg. Met aanvullende middelen die beschikbaar zijn gekomen via het amendement van de leden Koerhuis en Van der Graaf wil IenW samen met de

regio de huidige aanpak optimaliseren.<sup>20</sup> Concreet gaat het om het plaatsen van de verkeersregelinstallatie op het kruispunt Lichtenvoordseweg, gecombineerd met het opheffen van het kruispunt Landstraat. Dit draagt bij aan het verminderen van kop-staartongevallen en zorgt voor een betere doorstroming. Daarnaast worden de resterende obstakels in de berm verwijderd. Na realisatie van deze maatregelen is de N18 in zijn geheel ingericht volgens ontwerpeisen voor Rijks-N-wegen.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Kenmerk**  
IENW/BSK-2024/322815

Met het oog op deze optimalisatie investeert IenW € 5,8 mln. extra in de N18. De overige beschikbare € 1,2 mln. uit het hiervoor genoemde amendement waren nodig om financiële tekorten te dekken bij lopende projecten binnen de verkeersveiligheidsaanpak op de N18. RWS voert momenteel gesprekken met de regio over de planstudie en realisatie van de diverse verkeersveiligheidsmaatregelen op de N18. Naar verwachting start de realisatie van de maatregelen in 2025.

#### 1.5.5. Elektrificatie regionale spoorlijnen

Met de voorjaarsnota 2024 is € 98 mln. beschikbaar gekomen voor de elektrificatie van de trajecten Almelo – Mariënborg en Zutphen – Oldenzaal. Met Gelderland en Overijssel wordt nu overlegd welke financiële bijdragen er vanuit deze provincies aan deze elektrificaties kunnen worden gedaan om zo met elkaar tot een sluitende begroting te komen. Ook wordt gesproken over bijvoorbeeld de inrichting van de governance, projectbegeleiding en risicoverdeling. Alle afspraken worden met elkaar vastgelegd in één of meerdere bestuursovereenkomsten. Alle betrokken partijen zetten zich in om zo spoedig mogelijk tot deze afspraken te komen om zo de planuitwerkingen van deze projecten verder te kunnen brengen.

#### 1.5.6. Vaarweg IJsselmeer – Meppel

In het voorjaar van 2023 is het project Vaarweg IJsselmeer – Meppel (VIJM) als onderdeel van de herprioritering binnen het MF gepauzeerd. Het project gaat om het verdiepen van de vaarweg voor het kunnen toelaten van grotere schepen van klasse Va/b en betreft daarmee grotendeels een baggeropgave waarmee zand/grond beschikbaar komt voor andere doeleinden. Rijk en regio hebben daarom afgesproken om samen met het waterschap Zuiderzeeland meekoppelkansen te onderzoeken bij het project Versterking IJsselmeerdijk. Dit bleek echter niet haalbaar gelet op de planning en aanbestedingsstrategie van dat project. Vervolgens is de blik verlegd naar mogelijkheden voor het meekoppelen van de opgave voor de VIJM met 3e tranche Kaderrichtlijn Water (KRW) en/of Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) projecten. Dit lijkt meer perspectief te bieden, mits de kwaliteit van de bodem in de VIJM hiervoor geschikt is. RWS heeft in juli 2024 opdracht gekregen om de bodemkwaliteit te onderzoeken en is gevraagd een offerte op te stellen voor de mogelijke meekoppeling met KRW en/of PAGW projecten. Voor de uitvoering van het bodemonderzoek heeft RWS inmiddels een specialistisch bureau ingeschakeld. Naar verwachting zal in de eerste helft van 2025 duidelijk worden of en onder welke voorwaarden de projectopgave van de VIJM via deze wijze kan worden gerealiseerd.

#### 1.5.7. Overnachtingshaven Spijk

De nieuwe overnachtingshaven Spijk is sinds 1 februari 2024 toegankelijk voor het scheepvaartverkeer. De 50 extra ligplaatsen in Spijk bieden de schippers de mogelijkheid goed uitgerust en veilig hun reis aan te vatten of voort te zetten. De

---

<sup>20</sup> Kamerstuk 36 200-A, nr. 55

ligplaatsen zijn duurzaam ingericht met walstroom om daarmee ook uitstoot te beperken. Naast 50 reguliere ligplaatsen heeft de haven twee ligplaatsen voor duwschepen met duwbakken en speciale ligplaatsen voor schepen met gevaarlijke ladingen. Met de realisatie van dit project kan Nederland zijn rol als schakel in de logistiek en het goederenvervoer in Europa in de toekomst nog beter vervullen.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Kenmerk**  
IENW/BSK-2024/322815

#### 1.5.8. Reevesluis

Eind 2023 is met het weghalen van de voormalige IJsseldijk het project Reevesluis volledig uitgevoerd. Hiermee is het watersysteem als onderdeel van het programma IJsseldelta in werking getreden. Met het gereedmaken van de waterinlaat kan bij hoogwater circa een kwart van het IJsselwater via het Reevediep worden afgevoerd richting het Drontermeer en IJsselmeer. Bij het hoogwater van december 2023 heeft het nieuw aangelegde watersysteem direct zijn meerwaarde getoond toen het Reevediep meestroomde met de IJssel.

#### 1.5.9. Pannerdensch Kanaal

Met het project krib- en oeververlaging Pannerdensch Kanaal zijn 35 kribben en vijf oevers tussen de Pannerdensch Kop en de tunnel van de Betuweroute verlaagd. Hiermee kan het rivierwater in het Pannerdensch Kanaal bij hoge waterstanden beter doorstromen, waardoor de waterstand in de Boven-Rijn bij zeer hoogwater met vijf cm daalt en de kans op overstromingen afneemt. Zo kunnen twee miljoen mensen in het Nederlands rivierengebied veilig blijven wonen, leven en werken. Daarnaast heeft het project een positieve bijdrage geleverd aan de ambitie klimaatneutrale en circulaire Rijksinfraprojecten. Bij de uitvoering zijn de vrijkomende materialen (klei en breuksteen) maximaal hergebruikt. Daarbij zijn de werkzaamheden voor een groot deel met emissieloos materieel uitgevoerd. Eind 2023 is het project succesvol opgeleverd.

### **1.6. Goederenvervoercorridors**

De rol van onze internationale, multimodale goederenvervoercorridors voor de aan- en afvoer van zeehavens en andere economische clusters in het achterland wordt alleen maar belangrijker. Ze zijn nodig om de extra groei van (internationale) transportstromen in de toekomst te faciliteren. Dat wordt ingevuld door de individuele modaliteiten te versterken en om de onderlinge uitwisselbaarheid van modaliteiten te vergroten (multimodaliteit). Tegengaan van congestie op de weg en het beter benutten van de (extra)capaciteit binnen spoor, binnenvaart, weg en buisleidingen zijn daarin belangrijk. De afspraken uit het BO Goederenvervoercorridors (GVC) worden gedekt uit het budget van € 160 mln. voor het programma Goederenvervoercorridors.

#### 1.6.1. Realisatiepacten

Bij de grotere multimodale knooppunten op de goederenvervoercorridors ontwikkelen IenW en provincies/gemeenten en (haven)bedrijven samen programma's voor het versterken van deze knooppunten als motor van een efficiënt, multimodaal en duurzaam goederenvervoer op de corridors en als schakelpunt tussen de corridors en de regionale logistiek. Voor de uitvoering ervan worden door Rijk en regio 'realisatiepacten' gesloten. Het proces van het ontwikkelen van deze programma's gebeurt daarbij onder aanvoering van onafhankelijke pactregisseurs.

Aan de uitwerking en uitvoering van het realisatiepact Venlo is - bovenop de in 2023 toegezegde middelen – een bijdrage vanuit het Rijk van € 500.000 toegekend. De budgettaire verwerking volgt bij voorjaarsnota 2025. In het realisatiepact Rotterdam en omgeving worden afspraken gemaakt voor het

versterken van het multimodale vervoer van verse levensmiddelen en landbouwproducten via een vers-corridor vanuit de Rotterdamse haven, het versterken van initiatieven om de filedruk op de weg tegen te gaan en een inzet op de logistieke efficiëntie te verbeteren met verdere digitalisering van processen. Voor de verdere uitwerking, verkenning en uitvoering van dit programma stelt IenW een bijdrage beschikbaar van € 2,5 mln. De provincie Zuid-Holland en het Havenbedrijf Rotterdam leggen elk € 2 mln. in.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Kenmerk**  
IENW/BSK-2024/322815

Ten behoeve van de in ontwikkeling zijnde realisatiepacten voor de knooppunten Zeeland, Moerdijk, Amsterdam, Sittard-Geleen, Nijmegen en Tiel maakt IenW een reservering van € 1 mln. per pact. Dit gebeurt onder voorwaarde van cofinanciering vanuit de regio. Het is daarbij de verwachting dat deze realisatiepacten bij het BO GVC in 2025 kunnen worden gesloten.

#### 1.6.2. Truckparking Limburg

In het BO MIRT 2023 is een onderzoek aangekondigd naar een pilot voor een beveiligde truckparking die wordt ontsloten via een verzorgingsplaats. Het afgelopen jaar zijn verschillende mogelijke locaties in kaart gebracht. Vanwege het tekort aan beveiligde parkeerplaatsen voor de lange rust, met name in de provincie Limburg, heeft IenW besloten om in twee fases een budget van in totaal € 2,5 mln. beschikbaar te stellen. De budgettaire verwerking volgt bij voorjaarsnota 2025. Daarmee kan deze pilot in detail worden uitgewerkt en indien kansrijk ook gerealiseerd worden op een daarvoor geschikte locatie.

#### 1.6.3. Pilot emissieloos rangeren

Op de 'uiteinden' van het spoorgoederennetwerk wordt veel gebruik gemaakt van diesellocomotieven. Uit een haalbaarheidsonderzoek komt naar voren dat voor de haven van Moerdijk de inzet van een batterijlocomotief op korte termijn de meest haalbare oplossing is om tot zero emissie te komen. Met een batterijrangeerlocomotief zal in de praktijk worden getest of deze locomotief geschikt is om onder verschillende omstandigheden de gangbare rangeeroperatie in de haven van Moerdijk uit te voeren en welke operationele en financiële impact dat heeft. Lessen uit de pilot kunnen worden toegepast op soortgelijke 'uiteinden' bij andere herkomsten en bestemmingen van het spoorgoederenvervoer, zoals in andere havengebieden.

#### 1.6.4. Beter benutten last mile spoor

Door het gebruik van sensoren en camera's kan de capaciteit op emplacementen effectiever benut worden. In 2022 en 2023 zijn middelen beschikbaar gesteld voor pilotprojecten bij spooremlacements Botlek, Maasvlakte West, Moerdijk en Amsterdam Houtrakpolder. Met de pilots wordt beoogd om de planbare capaciteit op deze emplacementen met 25% te verhogen. Vanwege positieve resultaten wordt ingezet op doorontwikkeling van de instrumenten binnen Last Mile Spoor, het verdiepen van de pilot op emplacement Houtrakpolder, het uitwerken van de wijze waarop de toepassing op de diverse pilotlocaties kan worden bestendig en de uitwisseling van data met de digitale systemen van de havens.

#### 1.6.5. Machinistenpool Brabantroute

In november 2024 start een periode van 80 weken waarin er intensief gewerkt wordt aan de realisatie van het Derde Spoor in Duitsland (het spoor tussen Emmerich en Oberhausen). De aanleg van het Derde Spoor is nodig om de capaciteit op de Betuweroute te vergroten. Verspreid over deze 80 weken zijn er ruim 20 weken met dubbelsporige buitendienststellingen. Al het spoorgoederenvervoer moet in deze periode worden omgeleid van de

Betuwroute. IenW steunt het voorstel van de spoorgoederenvervoerders om een gezamenlijke machinistenpool in te richten, waarmee de beschikbare goederenpaden op het traject Rotterdam – Venlo tijdens de periodes van buitendienststellingen maximaal benut kunnen worden.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

#### 1.6.6. Vervolg nachtelijke weekendbediening op de Maas en Brabantse Kanalen

In samenwerking met de corridorpartijen heeft IenW besloten om extra budget in te zetten voor een maatwerkoplossing waarmee nachtelijke weekendbediening van bruggen en sluisen op de Maas en de Brabantse kanalen tot en met 2030 kan worden voortgezet. Dit is onder voorbehoud van parlementaire goedkeuring van de begroting 2025 van IenW door beide Kamers. Hiermee kunnen deze waterwegen 24 uur per dag, zeven dagen per week worden gebruikt door de binnenvaart en kan het bedrijfsleven profiteren van een efficiënte logistieke doorstroming.

**Kenmerk**  
IENW/BSK-2024/322815

#### 1.6.7. Meldingen Verstoringen Infrastructuur

ProRail is dit jaar toegetreden als partner in het online platform Meldingen verstoringen infrastructuur (Melvin) van het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW). De mobiliteitsafstemming wordt verder verbeterd door verrijking van het Melvin systeem met informatie over stremmende overwegen en beperkingen van spoorbrugopeningen.

### **1.7. Algemeen**

#### 1.7.1. Mobiliteitsvisie

In december 2023 is een verkenning van varianten van bereikbaarheidsdoelen aan de Kamer gezonden voor personenvervoer in het Uitwerkingsdocument bereikbaarheidsdoelen.<sup>21</sup> In maart 2024 is dat aangevuld met varianten voor het goederenvervoer.<sup>22</sup> In het Uitwerkingsdocument is een stappenplan opgenomen om te komen tot een afweging, in antwoord op de verzoeken van de Kamer om bereikbaarheidsdoelen te ontwikkelen.<sup>23</sup> De afgelopen maanden zijn er concrete stappen gezet in de uitvoering hiervan:

- Het in kaart brengen van het burgerperspectief. Dit vindt plaats door middel van een Participatie Waarde Evaluatie (PWE). Deze is in de zomer van 2024 afgerond. Op basis van de uitkomsten wordt een analyse uitgevoerd en een rapportage voorbereid.
- Een kwantitatieve analyse van de huidige reisafstanden naar voorzieningen vanuit het perspectief van de eerder ontwikkelde perspectieven op bereikbaarheid (zogenoemde nulmeting). Deze analyse bevindt zich op dit moment in een afrondende fase.
- De nulmeting wordt aangevuld met een analyse naar mogelijke maatregelen en hun doelbereik. In deze effectanalyse wordt – naast andere sturingsinstrumenten – ook de motie van het lid Temmink over de afstanden van bushaltes tot woonlocaties meegenomen.<sup>24</sup>
- Oefenen met het werken met bereikbaarheidsdoelen op regionaal niveau op zowel inhoud als proces. Dit is opgestart en wordt in drie gebieden samen met de decentrale overheden ingevuld (metropoolregio Rotterdam-Den Haag; groene metropoolregio Arnhem-Nijmegen en Parkstad Limburg).

---

<sup>21</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 439

<sup>22</sup> Kamerstuk 34 244, nr. 10

<sup>23</sup> Motie Krul en Van der Graaf (Kamerstuk 29 398, nr. 1047), motie Van der Graaf (Kamerstuk 29 385, nr. 126), motie Krul c.s. (Kamerstuk 29 385, nr. 130), motie Temmink (Kamerstuk 29 697, nr. 132), gewijzigde motie Van der Graaf en Bushoff ter vervanging van nr. 122 (Kamerstuk 29 697, nr. 122)

<sup>24</sup> Kamerstuk 29 697, nr. 132

De komende periode zal deze beleidsinformatie worden gebundeld op basis waarvan een reactie inclusief kabinetsstandpunt wordt geformuleerd op de genoemde verzoeken uit de Kamer. Het voornemen is om deze reactie met alle onderliggende verzamelde inzichten in het eerste kwartaal van 2025 aan de Kamer te verzenden.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Kenmerk**  
IENW/BSK-2024/322815

#### 1.7.2. Integrale Mobiliteitsanalyse

Naar verwachting wordt de volgende Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) eind 2026 uitgebracht. Normaal gesproken publiceert IenW deze analyse elke vier jaar, maar vanwege de vervroegde verkiezingen vorig jaar is besloten om in december 2023 een update van de IMA 2021 uit te brengen.<sup>25</sup> De IMA voorziet het nieuwe kabinet van inzichten over de lange termijn mobiliteitsontwikkeling, effecten daarvan op verkeersveiligheid, leefomgeving en gezondheid, en potentiële bereikbaarheids- en mobiliteitsopgaven op de hoofdnetwerken van weg, spoor en water (in gebieden en voor groepen mensen). De volgende IMA baseert zich onder meer op de verkeersgegevens van 2023, de nieuwe Welvaart en Leefomgeving Scenario's van PBL en post-covid gedragseffecten uit 2023 en 2024. Rekening houdend met verwerkingstijden van de modellen, vormt eind 2026 de eerste mogelijkheid voor publicatie van de IMA.

#### 1.7.3. Landelijke aanpak benutten mobiliteitsnetwerken

De Hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050 beschrijft hoe IenW werkt aan bereikbaarheid in de context van grote maatschappelijke opgaven zoals wonen, de energietransitie, sociale inclusie en leefbaarheid.<sup>26</sup> Een belangrijk uitgangspunt is 'de juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd'. Dat vraagt, naast de aanleg en onderhoud van infrastructuur, ruimtelijk- en voorzieningenbeleid om een optimale benutting van bestaande mobiliteitsnetwerken. Rijk, IPO, VNG, vervoerregio's en regionale partners hebben in een gezamenlijk traject het afgelopen jaar gewerkt aan de landelijke aanpak. Daar is afgesproken om te blijven samenwerken, onder meer aan de thema's zoals genoemd in het plan van aanpak, te weten: hubs, deelmobiliteit, publiek vervoer, digitalisering en spits spreiden. Binnen al deze thema's wordt volop gewerkt om de bereikbaarheid voor de reizigers te verbeteren. Vanuit de landelijke aanpak zal worden bekeken op welke wijze kennis en best practices gedeeld kunnen worden en hoe toepassing eruit ziet in verschillende type gebieden (verstedelijkt, suburbaan en landelijk). Dit zal, waar aan de orde, worden toegepast bij de uitwerking van andere gezamenlijke trajecten (bijvoorbeeld in de uitwerking programma hubs in het kader van ontsluiting woningbouw en binnen gezamenlijke gebiedsprogramma's).

In 2025 wordt een landelijke overlegstructuur ingericht ten behoeve van het versterken van de samenhang, samenwerking en effectieve implementatie en uitvoering. Ook zal verder onderzocht worden welke mogelijke knelpunten reizigers ervaren in hun mobiliteitskeuzes en bezien welke mogelijkheden er zijn om hierin stappen te zetten. Daarnaast werken Rijk en regionale partners samen aan een gezamenlijke werkwijze voor monitoring en evaluatie met als doel om de effecten van maatregelen beter in beeld te brengen.

#### 1.7.4. Landelijke aanpak spits spreiden

De drukte op de weg en het spoor neemt toe door groei van de economie, inwoneraantallen en werkzaamheden. De bereikbaarheid staat hierdoor onder druk. In het BO MIRT 2024 heeft IenW met regionale overheden afgesproken om dit probleem gezamenlijk aan te pakken. Het Rijk stelt op dit moment een

<sup>25</sup> Kamerstuk 36 410 A, nr. 21

<sup>26</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 388

landelijke aanpak op. Dit plan wordt voor het einde van het jaar separaat naar de Kamer gestuurd. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie van het lid Van Dijk en het regeerprogramma.<sup>27</sup> Onderdeel van de aanpak is een eerste landelijke reservering van € 16 mln. IenW werkt samen met regionale partijen aan specifieke knelpunten en opgaven. Landelijk en regionaal worden onder meer werknemers, werkgevers en onderwijsinstellingen betrokken. Het streven is om in het BO MIRT van 2025 de regionale aanpakken vast te stellen, inclusief eventuele bijbehorende financiering van Rijk en regio.

#### 1.7.5. Vernieuwing MIRT

In maart 2024 is de Kamer geïnformeerd dat het van belang is om het gesprek te blijven voeren over het bereikbaarheidsbeleid.<sup>28</sup> IenW is het traject 'Vernieuwing MIRT' gestart om het MIRT-proces toekomstbestendig te houden. IenW is in gesprek met de vijf MIRT-regio's, koepels IPO en VNG, de vervoerregio's VRA en MRDH en de betrokken departementen over de perspectieven op het huidige MIRT en mogelijke verbeteringen hierin. Hierbij is een aantal punten geïdentificeerd om bij de doorontwikkeling van het MIRT aandacht aan te besteden. Dit gaat onder meer om het behoud van de sterke elementen van het MIRT-proces, de positie van het MIRT in het ruimtelijk domein en het type afspraken in het BO MIRT. In 2025 gaat IenW samen met de andere betrokken partijen verder aan de slag met de uitwerking van deze denkrichtingen, zodat in het najaar van 2025 hier de eerste richtinggevende besluiten op kunnen worden genomen.

#### 1.7.6. Woningbouw en Mobiliteit

In heel Nederland wordt aan de slag gegaan om de woningbouwproductie zo snel mogelijk te verhogen naar 100.000 woningen per jaar. Om deze bouw te ondersteunen, stelt het kabinet verschillende middelen beschikbaar. Voor het stimuleren van de woningbouw heeft het kabinet € 5 mld. vrijgemaakt. Een deel van deze middelen is voor een zogeheten realisatiestimulans. Aanvullend op de realisatiestimulans zet het Rijk met een gebiedsgerichte aanpak in op locatie specifieke uitdagingen, onder andere met het voorzetten van de woningbouwimpuls en het gebiedsbudget. Om de nieuwe woningen te ontsluiten wordt door het kabinet € 2,5 mld. toegevoegd aan het MF.

De komende periode werken VRO en IenW de investeringsrichtingen, uitgangspunten en criteria voor de inzet van de vanuit het Regeerprogramma extra beschikbare middelen verder uit. Het is de bedoeling om de uitgangspunten op de Woontop in december 2024 te delen tussen Rijk, regio en andere bij de woningbouw en infrastructuur betrokken partijen. De Kamer wordt per brief over de Woontop geïnformeerd.

De verwachting is om komend voorjaar de eerste concrete beslissingen te nemen over de inzet van de gebiedsgerichte middelen voor de 'reguliere' woningbouwlocaties. Parallel voert het Rijk het gesprek met de bestaande grootschalige woningbouwlocaties. Het kabinet wijst in de Nota Ruimte (verwacht in de zomer van 2025) door heel Nederland nieuwe locaties voor grootschalige woningbouw aan. Investeringsbeslissingen voor de bestaande en nieuwe grootschalige woningbouwlocaties zullen worden genomen bij de BO's MIRT en Leefomgeving 2025.

---

<sup>27</sup> Kamerstuk 36 410-XII, nr. 43

<sup>28</sup> Kamerstuk 36 410-A, nr. 49

#### 1.7.7. Maatregelpakket draaiend houden ringen

De Kamer is eerder geïnformeerd dat het maatregelpakket voor het draaiend houden van de ringen rond de grote steden binnen vijf 'werksporen' zal plaatsvinden.<sup>29</sup> Rijk en regio hebben in de afgelopen periode overeenstemming bereikt over een nadere invulling van en toedeling van budgetten voor deze werksporen.

Het beschikbare budget van IenW van € 300 mln. wordt als volgt over de werksporen verdeeld:

- werkspoor 1 (incidentmanagement) maximaal € 65,6 mln., verminderen van de effecten van ongeplande verstoringen door een snellere start en afhandeling van incidentmanagement in combinatie met in-car veiligheidswaarschuwingen.
- werkspoor 2 (verkeersinformatie) maximaal € 58,6 mln., effectiever informeren van de reiziger pré-trip en on-trip via in-car informatie over met name verkeersshinder en routing.
- werkspoor 3 (verkeersmanagement) maximaal € 49 mln. betere benutting van het bestaande netwerk met behulp van investeringen in verkeersmanagementsystemen: matrixborden, lussen, camera's, toeritdosering (TDI's) en verkeersreginstallaties (iVRI's).
- werkspoor 4 (kleine infrastructurele maatregelen) maximaal € 76,8 mln., vergroten buffercapaciteit op-/afritten, betere inrichting van knooppunten, verbetering van belijning, verbindingen en aansluitingen en ontwikkelen van mobiliteitshubs.
- Voor werkspoor 5 (netwerkoptimalisatie Ring Eindhoven) is al eerder € 50 mln. overeengekomen.

Tot uiterlijk medio 2025 zal worden onderzocht hoe de maatregelen van het Rijk kunnen worden ingepast in de werkplanning van RWS, waarna zal worden besloten over de realisatie in relatie tot voor het geheel van projecten op het gebied van exploitatie, onderhoud, vernieuwing en aanleg. Parallel vindt overleg met de regio plaats over de door de regio te realiseren maatregelen.

#### 1.7.8. Spooreplacements en woningbouw

Binnen een aantal grootschalige woningbouwlocaties wordt door Rijk en regio gekeken naar woningbouw in de nabijheid van of op (binnenstedelijke) spooreplacements. Zo lopen er concrete trajecten in Rotterdam (bij Stadionpark), Dordrecht (Maasterras), Arnhem-Oost en Amsterdam Zaanstraat (Havenstad). Daarnaast zijn in het BOL afspraken gemaakt voor een haalbaarheidsonderzoek naar de kansen en mogelijkheden van gedeeltelijke uitplaatsing van Roosendaal West en optimalisatiemogelijkheden voor het emplacement Maastricht. Dit zijn complexe vraagstukken waar alle betrokken partijen zich maximaal inspannen om enerzijds woningbouw mogelijk te maken en anderzijds de functies van de emplacements -bij mogelijke uitplaatsing- te borgen.

Om meer inzicht te krijgen in de kansen en randvoorwaarden bij woningbouw rond spooreplacements hebben IenW en VRO gezamenlijk een quickscan laten uitvoeren (zie bijlage). Parallel werkt ProRail aan het opstellen van een langetermijnvisie op emplacements. Deze visie geeft vanuit het perspectief van het spoorstelsel inzicht in waar op de lange termijn (2050 en verder) opstelcapaciteit nodig is en geeft daarmee ook meer richting waar eventueel

---

<sup>29</sup> Kamerstuk 36 410-A, nr. 16

kansen liggen voor woningbouw op of bij emplacementen. Emplacementen hebben een essentiële rol in dit systeem. Gezien de gewenste groei van het (internationale) personen- en goederenvervoer blijft voldoende emplacementscapaciteit ook richting de toekomst van groot belang.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Zowel uit de quickscan als uit de langetermijnvisie komt naar voren dat de aanvullende locatiemogelijkheden voor woningbouw op en bij emplacementen beperkt zijn. Veelal komt dit doordat het spoorstelsel in de regio geoptimaliseerd is rondom de functie die het emplacement biedt. Emplacementen zijn daardoor op korte en middellange termijn niet altijd kosteneffectief elders te beleggen. De komende periode gaat het kabinet met de regio's in gesprek over de uitwerking van haar ambities op het gebied van de woningbouwopgave en ruimtelijke ontwikkeling. Vanuit de maatschappelijke kosten en baten ligt t.a.v. het benutten van de woningbouwkansen nabij en op spooremplacementen de prioriteit bij de reeds genoemde trajecten.

**Kenmerk**  
IENW/BSK-2024/322815

#### 1.7.9. Ingebruikname PHS-infrastructuur en dienstregeling 2025

In december 2024 start NS de dienstregeling 2025. In deze dienstregeling gaan ongeveer 1600 treinen per week extra rijden ten opzichte van dit jaar. NS voert een grote structuurverandering door. Een aantal voorbeelden van verbeteringen zijn: de invoering van de Airport Sprinter, meer tienminutentreinen, herstel van kwartierdiensten (bijvoorbeeld tussen Utrecht en Woerden), verruiming van de reismogelijkheden in de avonduren en de nacht en meer treinen in de spits en aan de randen van de dag.

Met de start van de dienstregeling 2025 zal een nieuwe tienminutensprinter tussen Den Haag en Rotterdam gaan rijden. Dit is mogelijk omdat het grootste deel van de extra infrastructuur binnen het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) is opgeleverd. Met deze verbetering wordt het reisgemak en treinaanbod op dit drukke corridor verhoogd.

#### 1.7.10. Spoorcapaciteit 2030

Met het programma Spoorcapaciteit 2030 wordt ervoor gezorgd dat spoorvervoer ook op de middellange termijn voldoende capaciteit en kwaliteit heeft om in de vervoersvraag te voorzien en dat deze veilig, betrouwbaar en betaalbaar is. Sinds 2022 ligt het accent op het voorzien in de extra vervoersbehoefte voortvloeiend uit de nieuwe woningbouwlocaties en het op peil houden van het nationale spoornetwerk richting 2030. Dat is in het BO MIRT van 2022 bekrachtigd met een bijdrage van € 585 mln. vanuit de middelen voor woningbouw en mobiliteit.

Eind 2023 is een eerste pakket urgente inframaatregelen van € 121 mln. uit deze middelen beschikbaar. Hiervoor wordt met name de tractie- en energievoorziening uitgebreid en verzaamd voor een nieuwe dienstregelingsstructuur vanaf eind 2024. Voor de zomer van dit jaar heeft IenW een tweede maatregelenpakket van € 437,8 mln. beschikbaar. Dit pakket bevat een combinatie van studies en realisatieprojecten van verdere verbetering van de tractie-energievoorziening, baanstabieleit en geluidsmaatregelen. Hiermee wordt onder meer de verdere instroom mogelijk gemaakt van de nieuwe ICNG-treinstellen en de introductie van een zesde IC Direct tussen Rotterdam en Amsterdam. Voor baanstabieleit voorziet dit pakket in realisatie van structurele maatregelen tussen Delft en Schiedam. Ook financiert IenW hiermee drie gerichte studies naar baanstabieleit op de corridors Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad, Alkmaar – Amsterdam en Breda – Tilburg om meer treinen op die trajecten mogelijk te maken. Deze studies vinden plaats parallel aan het wetenschappelijk onderzoek naar baanstabieleit. Ook met

dit tweede maatregelenpakket draagt IenW bij aan de ontsluiting van woningbouwlocaties in de Metropoolregio Amsterdam, Schiphol, Groene Hart, Zuidelijke Randstad, Utrecht-Amersfoort, Stedelijk Brabant, Regio Zwolle en Groningen.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

#### 1.7.11. Doorfietsroutes

IenW heeft jaarlijks € 6 mln. beschikbaar op het MF om via cofinanciering bij te dragen aan een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. Voor 2024-2026 is het geld gebundeld tot een eerste tranche van € 18 mln. Het Rijk heeft hiervoor in mei 2024 een uitvraag voor projecten gedaan bij provincies en vervoerregio's. In reactie hierop zijn 34 projecten ingediend. De ingediende plannen kenmerken zich door een hoge kwaliteit. Alle voorgestelde routes dragen substantieel bij aan de versterking van het fietsnetwerk en bevorderen de verkeersveiligheid voor fietsers. Een beoordelingscommissie heeft deze beoordeeld en een selectie van meest effectieve projecten voorgedragen. Tijdens de BO's MIRT hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over de financiering en verdere uitwerking van twaalf doorfietsroutes door het hele land. De routes maken het voor meer mensen aantrekkelijk om de fiets te pakken naar het werk. Daarnaast wordt op veel trajecten de verkeersveiligheid voor fietsers aanzienlijk verbeterd.

**Kenmerk**  
IENW/BSK-2024/322815

#### 1.7.12. Participatieve Waarde Evaluatie

De onderzoeksbureaus MuConsult en Ecorys hebben in 2024 een verkennende evaluatie gedaan naar de toegevoegde waarde van de Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) voor het MIRT. Dit rapport bevestigt dat de PWE toegevoegde waarde kan hebben bij MIRT-projecten, met name in de analyse- en beoordelingsfase, als participatiemiddel evenals effectenraming.

Het onderzoek naar de PWE was aangekondigd in de MIRT-najaarsbrief van 2022 en inmiddels afgerond.<sup>30</sup> In de bijlage is het rapport te vinden. De PWE is een instrument ontwikkeld door een start-up van de TU Delft. Het betreft een nieuwe manier om maatschappelijke waarde van effecten van voorgenomen overheidsbeleid af te leiden door het bevragen van grote groepen mensen. In een PWE worden mensen op grote schaal één of meerdere dilemma's voorgelegd. Met deze methode kan in beeld worden gebracht wat de bereidheid van mensen is om een euro overheidsgeld meer/minder uit te geven aan het adresseren van een bepaalde opgave. Binnen het MIRT wordt de PWE al incidenteel toegepast, onder meer onlangs bij de Oude Lijn en Lelylijn en binnenkort bij de Mobiliteitsvisie.

In de evaluatie komen de onderzoekers tot de conclusie dat de PWE vooral toegevoegde waarde lijkt te hebben voor twee fasen van het MIRT. Zo zou de PWE kunnen worden ingezet bij het bepalen van de scope van oplossingsrichtingen en bij het beoordelen van effecten van projectalternatieven. Het instrument kan helpen bij het onderbouwen van strategische keuzes of een afweging tussen meerdere (uiteenlopende) effecten. De onderzoekers concluderen daarnaast dat de PWE een effectief middel is om grote groepen mensen te bevragen over een project. De PWE is minder effectief als participatiemiddel bij projecten waar het draait om een zeer lokale opgave voor een zeer kleine niche, een zeer technisch of een te eenvoudig vraagstuk.

Net als de MKBA, kan de PWE ook worden ingezet om effecten op welvaart te ramen. Dit doet de PWE door contextafhankelijk naar de voorkeuren van burgers te vragen en die effecten in samenhang te beschouwen. Dit is wezenlijk anders

---

<sup>30</sup> Kamerstuk 36 200-A, nr. 9

dan de MKBA, dat zich baseert op kengetallen per projecteffect. Daarmee komt de maatschappelijke waarde in een PWE op een andere manier tot stand dan in de MKBA. Vanwege de verschillende benadering van maatschappelijke waarde, kunnen de methoden elkaar versterken. Bij verdere ontwikkeling en bredere toepassing van deze nieuwe methodiek zien de onderzoekers een mogelijke rol voor de planbureaus.

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Kenmerk  
IENW/BSK-2024/322815

## **2. Moties en toezeggingen in het kader van het MIRT**

### **2.1. A2 Het Vonderen – Kerensheide**

De motie Van Aalst verzoekt de regering om de verbreding van de A2 tussen knooppunt Het Vonderen en Kerensheide in overleg met de provincie sneller te realiseren.<sup>31</sup> In september 2023 is het project gegund aan de aannemer en is de realisatie gestart. De aannemer is sindsdien gestart met het prepareren van de grond en het treffen van andere voorbereidingen om te beginnen met de verbetering van het tracé. Hiermee is invulling gegeven aan de motie.

### **2.2. Vervanging geluidsschermen A10 Noord**

De Kamer is eerder geïnformeerd dat RWS mogelijk al in 2024 in plaats van 2025 kon starten met de vervanging van de geluidsschermen aan de A10 Noord bij Amsterdam.<sup>32</sup> RWS heeft de opdracht in maart 2024 gegund en kort na de zomer zijn de werkzaamheden begonnen. Volgens de huidige planning lopen de werkzaamheden door tot medio 2025. Hiermee is invulling gegeven aan de toezegging om de schermen versneld te vervangen.

### **2.3. BRT-pilots Haarlem – Schiphol – Amsterdam en Eindhoven (A50 – Meierij)**

Via een amendement van de leden Minhas en Van Ginneken is € 2 mln. beschikbaar gesteld om pilots op te starten voor het vervoerssysteem Bus Rapid Transit (BRT).<sup>33</sup> Op de Landelijke OV- en Spoorafel van december 2023 zijn Eindhoven (A50) – Meierij in Noord-Brabant en Haarlem – Schiphol – Amsterdam in Noord-Holland gekozen als trajecten voor de uitwerking van pilots. De provincie Noord-Brabant en de Vervoerregio Amsterdam hebben als trekkers van deze pilots ieder een plan van aanpak uitgewerkt met daarin het type maatregelen, de kosten en de planning. De pilots zijn onderdeel van een bredere multimodale mobiliteitsaanpak in de regio en bevatten elementen van BRT met perspectief op een volwaardige BRT-verbinding. Op basis hiervan hebben Rijk en regio afgesproken gezamenlijk maximaal € 2 mln. per pilot beschikbaar te stellen op basis van een 50/50 verdeling Rijk-regio.

Beide pilots kunnen binnen twee jaar worden uitgevoerd. De voortgang van de pilots wordt jaarlijks geëvalueerd en gemonitord door middel van een voortgangsrapportage. Bij afronding wordt een afsluitende rapportage gemaakt met leerpunten. Deze leerpunten worden gebruikt bij de verdere ontwikkeling van BRT in Nederland. Tevens worden de leerpunten landelijk gedeeld, zodat ook regio's elders ervan kunnen leren en profiteren.

### **2.4. Baanstabiliteit spoordijken**

Tijdens het NO MIRT van 22 januari 2024 is toegezegd de Kamer te informeren over het landelijke onderzoek naar de stabiliteit van spoordijken (de baanstabiliteit).<sup>34</sup> De "landelijke netwerkanalyse" van ProRail brengt voor het volledige spoorwegennetwerk de baanstabiliteit in kaart. Voor het huidige vervoer

<sup>31</sup> Kamerstuk 35 300-A, nr. 21

<sup>32</sup> Aangangsel van de Handelingen 2022-2023, nr. 1888

<sup>33</sup> Kamerstuk 36 200-A, nr. 48

<sup>34</sup> Kamerstuk 36 410-A, nr. 46

beoordeelt ProRail de baanstabieleit als veilig. Voor toekomstige groei van het treinverkeer op een aantal trajecten is nader onderzoek nodig.<sup>35</sup> ProRail voert nu verdiepend onderzoek uit op baanvakken waar groei van het treinverkeer wordt voorbereid. De Kamer zal in de brieven waarin infrastructuurmaatregelen voor die specifieke productstappen aan bod komen, worden geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek voor die baanvakken.<sup>36</sup>

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Kenmerk**  
IE NW/BSK-2024/322815

Het wetenschappelijk onderzoeksprogramma van ProRail verdiept de kennis over berekenings- en beoordelingsmethodieken voor baanstabieleit en over maatregelen om de stabieleit te verbeteren. Dit onderzoek heeft inmiddels opgeleverd dat goederentreinen van 740 meter op de internationale goederencorridors kunnen rijden zonder dat aanpassingen aan de spoordijk nodig zijn. Dat geldt ook voor internationale reizigerstreinen met zware locomotieven op de corridors waar eerder een vergelijkbare zware locomotief reed.

Baanstabieleit speelt ook een rol in andere spoordossiers, zoals de implementatie van de herziene TEN-T-verordening, klimaatadaptatie, en het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. De Kamer wordt hierover via de desbetreffende Kamerbrieven op de hoogte gehouden.

#### 2.5. Inventarisatie knelpunten in relatie tot de hoofdrailnetconcessie

De motie van het lid De Hoop verzoekt de regering om voor het komende MIRT-debat een inventarisatie naar de Kamer te sturen over welke infrastructurale knelpunten de komende periode opgelost moeten worden om de afspraken uit de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet (HRN) uit te kunnen voeren.<sup>37</sup> Uitgangspunt van de concessie van het hoofdrailnet 2025-2033 is het zogenaamde '6basismodel'. Hiervoor zijn voldoende MF-middelen beschikbaar in de budgetten voor PHS en spoorcapaciteit 2030. Er zijn dan ook geen (vervoer)knelpunten aan de orde zolang er niet meer treinen zouden moeten worden gefaciliteerd dan 6basis. Gezien de actuele vervoerontwikkeling is een dergelijke stijging van het aantal treinen de komende jaren niet voorzienbaar. Bovendien is het in dat geval niet reëel dat extra infrastructuurmaatregelen binnen enkele jaren uitvoerbaar zijn. Bij de midterm review van het volume van de hoofdrailnet concessie in 2027 wordt integraal stilgestaan bij de ontwikkeling, het eventuele extra treinaanbod dat daarvoor nodig is en de benodigde maatregelen.

#### 2.6. Dubbelspoor Zwolle – Deventer

Tijdens het CD Spoor van 12 september 2024 is aan het lid De Hoop toegezegd in gesprek te gaan met de regio en ProRail over spoorverdubbeling tussen Zwolle en Deventer. Het eerste gesprek is inmiddels gevoerd met de drie aanliggende gemeenten en de provincie Overijssel. Dubbelspoor tussen Zwolle en Deventer maakt het versnellen van de Intercity, het laten rijden van een sprinter en het aanleggen van een extra station in Zwolle of Deventer mogelijk. Dit biedt kansen voor woningbouw langs dit traject.

In het verleden is hier onderzoek naar gedaan. Er is vastgesteld dat actualisatie van die onderzoeksgegevens nodig is om te bepalen hoe en met welke urgentie dit dossier verder op te pakken. Dit heeft te maken met de woningbouwopgave in de regio en de beperkte budgetten uit het MF en bij de regionale partners. Rijk en regio gaan hierover verder in gesprek.

---

<sup>35</sup> Kamerstuk 29 893, nr. 264

<sup>36</sup> Kamerstuk 32 404, nr. 124

<sup>37</sup> Kamerstuk 36 410-A, nr. 54

In Deventer spelen ook andere opgaven; zo kijkt ProRail wat nodig is voor een robuuste inpassing van de treinverbindingen van en naar Oost-Nederland en de Berlijnlijn, bijvoorbeeld door het ontwikkelen van een vierde perron op station Deventer. Verwacht wordt dat ProRail de resultaten medio 2025 kan opleveren.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Kenmerk**  
IENW/BSK-2024/322815

### 2.7. Verkeerssituatie fietsers Jan Blankenbrug

Aan de Kamer is toegezegd dat deze wordt geïnformeerd over de gewenste maatregelen en aanpak over de verkeersveiligheidssituatie van fietsers op de Jan Blankenbrug.<sup>38</sup> RWS gaat de verkeersveiligheid van fietsers in 2024 verbeteren door het fietspad op de Jan Blankenbrug met 45 cm te verbreden en een lamellenscherm op de reeds aanwezige barrière te plaatsen. De werkzaamheden zullen in 2024 worden uitgevoerd. Het Rijk en de provincie Utrecht financieren elk 50% van de investeringskosten. Voor IenW betekent dit een investering van € 250.000. Dit is onder voorbehoud van parlementaire goedkeuring van de begroting van IenW door beide Kamers. Hiermee is ook invulling gegeven aan de toezegging.

### 2.8. EU-fondsen fietsinfra

Aan de Kamer is toegezegd dat deze voor 1 december wordt geïnformeerd naar aanleiding van het onderzoek of er EU-fondsen zijn voor fietsinfra. Er wordt een onderzoek uitgezet om meer inzage te krijgen in kansen voor EU-financiering van fietsinfra. De resultaten worden in het voorjaar van 2025 met de Kamer gedeeld.

### 2.9. Doorfietsroutes en woningbouw gelden fietsinfra

Aan het lid Van Dijk is toegezegd dat de Kamer nader wordt geïnformeerd over de stand van zaken van de doorfietsroutes en de bestemming van de woningbouw gelden voor fietsinfra. Over de doorfietsroutes is de Kamer geïnformeerd in paragraaf 1.7.11. Onder het programma Woningbouw en Mobiliteit (WoMo) wordt breed ingezet op de bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningen. Onderdeel hiervan zijn investeringen in fietsmaatregelen. De Kamer is eerder geïnformeerd over de verdeling van de € 7,5 mld. vanuit het programma WoMo.<sup>39</sup> Hierbij is voor circa € 780 mln. geïnvesteerd in 505 maatregelen (mede) gericht op fietsinfrastructuur. Samen met cofinanciering van de regio telt dit op tot een investering meer dan € 1,1 mld. in fietsinfrastructuur. Het gaat hierbij onder andere om betere fietsaansluitingen richting OV-knooppunten, fietstunnels, doorfietsroutes en stationsstallingen. Dit om de bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningen met de fiets te garanderen en bij te dragen aan de mobiliteitstransitie. In 2023 en 2024 zijn de bedragen vanuit de € 7,5 mld. als onderdeel van specifieke uitkeringen via beschikkingen toegekend aan gemeenten. Met de eerste voorschotten die gemeenten inmiddels ontvangen hebben kunnen zij aan de slag met de uitvoering van de maatregelen. Over de voortgangsrapportage van het programma WoMo wordt de Kamer geïnformeerd in paragraaf 2.10. Hiermee is invulling gegeven aan de toezegging.

### 2.10. Voortgangsrapportage Woningbouw en Mobiliteit

Aan de Kamer is toegezegd dat de voortgangsrapportage van het programma Woningbouw en Mobiliteit (WoMo) vanaf 2024 jaarlijks samen met de MIRT-najaarsbrief naar de Kamer wordt gestuurd.<sup>40</sup> Het doel van deze voortgangsrapportage (VGR) is om de Kamer te informeren over de voortgang van en ontwikkelingen in de scope, planning, realisatie, risico's en financiën van de

---

<sup>38</sup> Kamerstuk 35 925-A, nr. 76

<sup>39</sup> Kamerstuk 36 200-A, nr. 9

<sup>40</sup> Kamerstuk 36 410-A, nr. 16

gemaakte afspraken uit het programma WoMo die betrekking hebben op het jaar 2023 (zie bijlage).

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

De resultaten uit de eerste voortgangsrapportage laten zien dat de realisatie van infrastructurele maatregelen en woningbouw is gestart. Op basis van deze eerste resultaten is het nu niet mogelijk om betrouwbare uitspraken te doen over het verdere verloop van de realisatie ten opzichte van de vastgestelde scope. Vanaf de VGR 2025 en latere jaren is het wel mogelijk om in de voortgangsrapportages trends over het verloop van de realisatie weer te geven. Aan het eind van deze rapportage wordt de aanpak voor de monitoring en evaluatie op brede welvaart geïntroduceerd. Hierdoor zal op termijn inzicht worden verkregen in de effecten van het programma Woningbouw en Mobiliteit op brede welvaart.

**Kenmerk**  
IENW/BSK-2024/322815

#### 2.11. Analyse-instrument Mobiliteitsfonds

Op Prinsjesdag 2024 is de Kamer geïnformeerd over het analyse-instrument Mobiliteitsfonds. In het wetgevingsoverleg begrotingsonderzoek IenW van 3 oktober 2024 is gevraagd om dit in de MIRT-brief toe te lichten. Met het analyse-instrument MF kan de beschikbare beslisinformatie over mogelijke investeringsopties en andere maatregelen met betrekking tot het MF worden verzameld, gestructureerd en geanalyseerd. Mede naar aanleiding van de motie Van Dijk c.s. hebben brede welvaart, de Mobiliteitsvisie 2050 en 'Elke Regio Telt!' een plek gekregen in het instrument.<sup>41</sup> Meer concreet wordt bij nieuwe investeringen bijvoorbeeld ook getoetst in hoeverre deze verschillen tussen regio's verkleint. Het instrument is een hulpmiddel voor de politieke afweging over investeringsbeslissingen waarover in de BO's MIRT afspraken worden gemaakt.

#### 2.12. Instandhouding in het MIRT

De motie Krul en Van der Graaf verzoekt het kabinet de instandhoudingsopgave te integreren in alle onderdelen van de MIRT-cyclus.<sup>42</sup> Op 19 september 2023 is de Kamer geïnformeerd over hoe RWS hier invulling aan wil geven.<sup>43</sup> In de verdere uitwerking hiervan is meegewogen dat de productie op instandhouding van de RWS-netwerken fors moet worden verhoogd. Dit vereist continuïteit in de opgave en ruimte voor RWS om het werk slim vorm te geven in samenwerking met de markt.

RWS programmeert de instandhoudingswerkzaamheden met een jaarlijks geactualiseerde meerjarenplanning. In de uitwerking van deze planning voert RWS regelmatig het gesprek met decentrale overheden, in verschillende samenstellingen en over verschillende thema's. Dit is al jaren de werkwijze die RWS hanteert. Aan de Kamer is toegezegd dat RWS in het najaar de planning met de regio's bespreekt.<sup>44</sup> Ook dit jaar heeft RWS het gesprek gevoerd met de regio's. Deze heeft daar kennis van genomen en dat heeft dit jaar niet tot nadere afspraken in het BO MIRT geleid. Aanvullend wordt nu ter integratie van instandhouding in het MIRT het volgende ondernomen:

- Jaarlijks in het najaar deelt RWS de geactualiseerde programmering met de regionale partijen en ProRail in een bijeenkomst per RWS regio. Centraal staan informeren over de voorziene geprogrammeerde werkzaamheden voor de komende drie jaar en kennismaken van de bijbehorende hinder en de te ontwikkelen hinderaanpak. Voor de projecten die drie jaar of verder vooruit

---

<sup>41</sup> Kamerstuk 36 410 A, nr. 37

<sup>42</sup> Kamerstuk 29 385, nr. 131

<sup>43</sup> Kamerstuk 36 410-A, nr. 8

<sup>44</sup> Kamerstuk 36 410-A, nr. 9

geprogrammeerd staan, wordt ook gezien of er ruimte is voor het benutten van eventuele meekoppelkansen.

- In de daaropvolgende BO's MIRT worden de belangrijkste instandhoudingswerkzaamheden die in de komende paar jaar gepland staan ter kennisname opgenomen. Dit is inclusief bijbehorende hideraanpak en eventuele afspraken over meekoppelkansen.
- Jaarlijks worden vanaf 2025 in de MIRT-brief in het najaar de belangrijkste brede ontwikkelingen in de instandhoudingsopgave vermeld.

### 2.13. Herplantplicht RWS en ProRail

In de MIRT-brief van 15 december 2021 is er voor het eerst gerapporteerd over de herbeplantingsplicht op grond van de Wet natuurbescherming die geldt bij infrastructurele werken. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie Schonis c.s.<sup>45</sup> In deze MIRT-brief wordt over de stand van zaken over het jaar 2023 gerapporteerd.

Het kappen van bomen wordt gemeld bij het bevoegd gezag; dit is veelal de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). De compensatieopgave wordt vervolgens berekend en uitgedrukt in hectares. Het afgelopen jaar is de registratie geactualiseerd en afgestemd met de RVO. De gerapporteerde omvang is daardoor en als gevolg van uitgevoerde herbeplanting en nieuwe projecten gewijzigd ten opzichte van de vorige opgave. De herbeplantingsopgave ziet er per 1 januari 2024 als volgt uit:

- Voor RWS bedraagt deze opgave 600 hectare. In 2023 is ongeveer 25 hectare herbeplant. Voor ca. 389 hectare is de wettelijke termijn voor herbeplanting verstreken. Daarnaast is sprake van 524 hectare onverplicht (extra) aangeplante bomen. RWS overlegt met het ministerie van LNV in hoeverre deze als invulling van de herplantplicht kan worden gezien.
- Voor ProRail bedraagt deze herplantingsopgave 4,2 hectare. In 2023 is 0,6 hectare herbeplant. Voor 2,6 hectare is de wettelijke termijn voor herbeplanting verstreken, maar deze zal alsnog worden uitgevoerd. Daarnaast is sprake van 0,27 hectare onverplicht (extra) aangeplante bomen.

### 2.14. Dom-tot-Dam doorfietsroute

In het CD MIRT van 5 juli 2023 is aan de Kamer toegezegd dat de inzet is dat eind 2024 besluiten genomen kunnen worden over het al dan niet realiseren van de Dom-tot-Dam doorfietsroute. Deze zomer is gestart met een werkgroep van alle vertegenwoordigde wegbeheerders ten behoeve van het opstellen van het voorlopig ontwerp. De benodigde beslisinformatie is eind dit jaar nog niet beschikbaar, maar zal naar verwachting bij het BO MIRT van 2025 gereed zijn.

## 3. **Slot**

Ondanks de krappe financiën op het MF gebeurt er dus nog enorm veel binnen het MIRT. Op basis van de afspraken uit de BO's MIRT worden hier komende periode weer verdere stappen in gezet. Dat is goed voor de veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid van Nederland. In het voorjaar van 2025 vinden de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving plaats. Over de uitkomsten hiervan wordt de Kamer zoals gebruikelijk per brief geïnformeerd, in aanloop naar het volgende commissiedebat MIRT.

---

<sup>45</sup> Kamerstuk 35 300-A, nr. 43

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Kenmerk**  
IENW/BSK-2024/322815

Barry Madlener

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT – OPENBAAR  
VERVOER EN MILIEU,

C.A. Jansen

# Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT 2024

## 6 en 7 november 2024

### Inhoudsopgave

<b>Regio Zuidwest-Nederland .....</b>	<b>2</b>
<b>Regio Zuid-Nederland .....</b>	<b>9</b>
<b>Regio Noord-Nederland.....</b>	<b>21</b>
<b>Regio Noordwest-Nederland .....</b>	<b>26</b>
<b>Regio Oost-Nederland .....</b>	<b>38</b>
<b>Programma Goederenvervoercorridors .....</b>	<b>43</b>
<b>Generieke, nationale afspraken .....</b>	<b>50</b>

## **Regio Zuidwest-Nederland**

### **1. Midden-Zeelandroute**

- ❖ In het kader van het Toekomstbeeld Midden-Zeelandroute (MZR) wordt momenteel de laatste hand gelegd aan het kaderdocument, waarin ontwikkelingen (zoals ruimtelijke keuzes, wonen, landbouw, natuur, bedrijvigheid) die van invloed zijn op de toekomst van de MZR in beeld worden gebracht. In het komende half jaar zal specifiek worden ingegaan op welke gevolgen bepaalde keuzes hebben voor de MZR en welke keuzes voor de wegen dan aan de orde zijn.
- ❖ Na deze fase zullen Provincie Zeeland en het Rijk met gelijkwaardige inspanning de (ruimtelijke) keuzes maken, rekening houdend met de gevolgen voor de MZR en de (on)mogelijkheden van infrastructurele aanpassingen aan de MZR. Deze keuzes zullen worden opgenomen in een gezamenlijke propositie die ter besluitvorming zal worden voorgelegd aan het Kabinet, Gedeputeerde Staten van Zeeland en de betreffende colleges van burgemeester en wethouders.

### **2. Gesprek Binnenvaart**

- ❖ De minister van IenW gaat in gesprek met Zeeland en de binnenvaartsector over de uitdagingen en positie van de binnenvaart mede in relatie tot modal shift van goederenvervoer over de weg naar binnenvaart.

### **3. Rijk-Regio Gebiedsprogramma Zeeland**

- ❖ Rijk en regio gaan op korte termijn in gesprek over het komen tot een gezamenlijk gebiedsprogramma Zeeland over brede bereikbaarheidsopgaven in relatie tot ruimtelijk-economische en maatschappelijke ontwikkelingen in en om Zeeland en gaan aan de slag om deze gezamenlijk uit te werken.

### **4. Gesprek met België: Rail Gent – Terneuzen**

- ❖ Rijk en regio streven ernaar om spoedig tot een de startbeslissing voor de volledige scope van de MIRT-verkenning Rail Gent – Terneuzen te komen. Het ministerie van IenW en provincie Zeeland blijven hierin samen optrekken richting de Belgische overheid om tot goede bilaterale projectafspraken te komen, waarna een startbeslissing kan worden genomen.

### **5. Capaciteitsuitbreiding aansluiting A4/N211**

- ❖ De minister van IenW reserveert € 35 miljoen vanuit het restbudget van het gepauzeerde wegenproject A4 Haaglanden-N14 voor de capaciteitsuitbreiding van de aansluiting van de N211 op de A4 (Harnaschknoop), conform het ontwerp van deze aansluiting dat is opgenomen in het Ontwerp-Tracébesluit A4 Haaglanden-N14. Het werk betreft met name een extra viaduct in de provinciale N211 over de A4. Met dit extra viaduct is het mogelijk conflicterende verkeersbewegingen op te heffen, waardoor zowel de afstroom van de A4 naar de N211 als de afstroom van de N211 vanuit het Westland/Den Haag/Harnaschpolder naar de A4 zal verbeteren.
- ❖ De minister van IenW besluit tot realisatie van de capaciteitsuitbreiding. De provincie Zuid-Holland zal het werk uitvoeren in opdracht van en voor rekening en risico van de minister van IenW. De gemeente Midden-Delfland zal in samenwerking met de provincie Zuid-Holland de ruimtelijke ordeningsprocedure verzorgen, waarna de provincie Zuid-Holland de realisatiefase start. De minister draagt de kosten van de planuitwerking (inclusief de personele inzet van de provincie Zuid-Holland) en de realisatie. Het voorgaande zal worden vastgelegd in een opdrachtbrief van de minister van IenW aan de Gedeputeerde Verkeer en Vervoer van Zuid-Holland.

### **6. Mitigerende maatregelen A4 Haaglanden – N14**

- ❖ De regio heeft in 2024 een maatregelenpakket opgesteld van totaal € 117 miljoen op basis van het vastgestelde afwegingskader en op basis van het eerder door het Rijk aangegeven restbudget voor de A4 Haaglanden-N14.

- ❖ Voor de A4 Haaglanden-N14 reserveert de minister van IenW € 8,5 miljoen voor de start van een korte termijn aanpak voor 10 jaar tot 2035 en € 7,5 miljoen voor nader te bepalen ondersteunende maatregelen.
- ❖ De regio is teleurgesteld over het niet besteden van € 66 miljoen aan het voorgestelde pakket. Het ministerie van IenW overlegt met de regio over de gevolgen van het besluit.

### **7. Mitigerende maatregelen A15 Papendrecht – Gorinchem**

- ❖ De regio heeft in 2024 een maatregelenpakket opgesteld van totaal € 16 mln. op basis van het vastgestelde afwegingskader. De regio heeft daarop aanbod gedaan voor een aanvullend pakket, wetende dat € 16 miljoen niet afdoende is om de knelpunten op te lossen.
- ❖ Voor de A15 Papendrecht-Gorinchem reserveert de minister van IenW € 8,5 miljoen voor het verlengen van de lopende korte termijn aanpak met 10 jaar tot 2035 en € 7,5 miljoen voor ondersteunende maatregelen (fietsinfrastructuur, hubs, Park & Ride en logistiek).
- ❖ De regio is teleurgesteld over het grotendeels afwijzen van het regionaal aanbod. Het ministerie van IenW overlegt met de regio over de gevolgen van het besluit.

### **8. A20 Nieuwerkerk aan de IJssel – Gouda**

- ❖ In augustus 2024 heeft de minister van IenW aangegeven dat hij, vanwege de financiële situatie, geen bijdrage kan verlenen voor het verbreden van de viaducten in de provinciale wegen N457 en N219 over de A20 ongeacht de oorzaken van de bedoelde aanpassingen.
- ❖ Rijk en regio spreken af, in het kader van het project A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Knooppunt Gouwe, de stappen te zetten naar een wegontwerp van de aansluitingen met de N457 en de N219, dat de verkeerstromen zo goed mogelijk afwikkelt en een toekomstige verbreding van de viaducten in de N457 en de N219 niet onmogelijk of duurder maakt. Rijk en regio spreken af deze besluitvormingsmomenten expliciet vast te leggen.
- ❖ Rijk en regio spreken ten aanzien van de aansluitingen en deze viaducten tevens af, dat Rijk en regio in gesprek treden en besluiten over de verbreding van de viaducten zodra er sprake is van extra benodigde financiële dekking van de meerkosten die gepaard gaan met verbreding van deze viaducten.

### **9. Zuid-Holland Bereikbaar**

- ❖ Zuid-Holland Bereikbaar heeft voor jaar 2025 een totaal tekort van € 1,4 miljoen. Ter oplossing van deze problematiek draagt het rijk éénmalig maximaal € 0,7 miljoen incl. btw bij onder de voorwaarde dat de bij Zuid-Holland Bereikbaar betrokken regionale partijen gezamenlijk eenzelfde bedrag bijdragen. De partijen verdelen hun bijdrage conform de eerder onderling overeengekomen regionale verdelingsafspraken.
- ❖ Rijk en regio streven er naar om uiterlijk in het eerste kwartaal van 2025, voorafgaand aan de voorjaarsnota, in de Stuurgroep ZHB tot een voorstel te komen voor (de verdeling van) de financiering van Zuid-Holland Bereikbaar voor de periode 2026-2030. Daarbij worden tevens de noodzaak en mogelijkheden voor het maken van indexeringsafspraken bezien en worden afspraken gemaakt over de mate waarin partijen invulling geven aan de detachering van personeel aan Zuid-Holland Bereikbaar vanuit de samenwerkende moederorganisaties.
- ❖ IenW zal het voorstel van de stuurgroep ZHB om meerjarig bij te dragen onderdeel uit laten maken van de voorjaarsbesluitvorming 2025.

### **10. Zeeland Bereikbaar**

- ❖ Rijk en regio spreken af om de grote vervangings- en renovatie opgave tijdig en volledig te kunnen uitvoeren en tegelijkertijd Zeeland bereikbaar te houden de samenwerking, te versterken met de gezamenlijke oprichting van "Zeeland Bereikbaar" vanaf 2025. Dit met als doel multimodale coördinatie van de planning en uitvoering van alle werkzaamheden en gezamenlijke inzet op het zo veel mogelijk beperken van hinder en het aanbieden van slimme alternatieve reismogelijkheden voor reiziger en vervoerder;
- ❖ Het Rijk stelt hiervoor in de periode 2025-2028 in totaal maximaal € 875.000,- incl. btw beschikbaar, onder de voorwaarde dat de regionaal betrokken partijen gezamenlijk minimaal eenzelfde bedrag bijdragen. De ontvanger van de Rijksbijdrage is de provincie Zeeland;

- ❖ Rijk en regio leggen in 2025 de afspraken in het kader van de samenwerking vast in een bestuurlijke opdracht/samenwerkingsovereenkomst. De voortgang van samenwerking wordt jaarlijks gemonitord en begin 2028 geëvalueerd.

### **11. Meerjarige Adaptieve Uitvoeringsagenda Fiets (MAUF)**

- ❖ De Metropoolregio Rotterdam-Den Haag ontvangt een bijdrage van € 1,5 miljoen incl. btw van het Rijk voor doorfietsroute Zoetermeer-Rotterdam.
- ❖ De door de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag ingediende doorfietsroute Delft-Rotterdam Alexander is geselecteerd voor een mogelijke financiële bijdrage van het Rijk. Er is nog onduidelijkheid over de realiseerbaarheid en zelfstandige uitvoerbaarheid van het geplande fietsecoduct over de A13. Rijk en regio spreken af dat de regio in gesprek gaat met Rijkswaterstaat over de realiseerbaarheid van het fietsecoduct. Bij een positieve uitkomst kan in 2025 een subsidieverzoek ingediend worden onder de tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur.

### **12. Deelmobiliteitshubs (Rotterdam)**

- ❖ Op het BO MIRT van 2022 heeft het Rijk € 7 miljoen incl. btw gereserveerd voor de regionale implementatie van uniforme deelmobiliteitshubs. Van dit bedrag is op het BO MIRT van 2022 in totaal € 4,175 miljoen incl. btw toebedeeld aan regio's voor de eerste en tweede uitroltranche.
- ❖ Vanuit het resterend deel van de op het BO MIRT 2022 gedane reservering van € 7 miljoen incl. btw investeert het Rijk nu in de derde uitroltranche deelmobiliteitshubs om praktijkervaring op te doen over de effecten van deelmobiliteit en hubs in landelijk gebied en verstedelijkte omgeving.
- ❖ In dit kader reserveert het Rijk 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 150.000 incl. btw voor de realisatie van de derde tranche deelmobiliteitshubs in de gemeente Rotterdam (ontvanger Rijksbijdrage).
- ❖ De reservering wordt omgezet in een definitieve bijdrage onder voorwaarden van een door de gemeente en het ministerie van IenW vastgesteld uitvoeringsplan en een positief bestuurlijk besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten voor de derde tranche.

### **13. Draaiend houden Ringen (Rotterdam/Den Haag)**

- ❖ Rijk en regio hebben in 2023 overeenstemming bereikt over 5 werksporen en een invulling van deze werksporen op hoofdlijnen. Rijk en regio hebben in de afgelopen periode inhoudelijk overeenstemming bereikt over de volgende nadere concrete invulling van de 5 werksporen:
  1. Smart Mobility I/Incidentmanagement: verminderen van de effecten van ongeplande verstoringen door een snellere start en afhandeling van incidentmanagement in combinatie met in-car veiligheidswaarschuwingen (preventie, detectie, diagnose, aanrijden, afhandeling), door te investeren in de volgende systemen en projecten: in-car waarschuwingen voor gevaarlijke situaties, inzet van AI voor snelle analyse van detectiesystemen, ontwikkeling 'common operational picture' voor verbeteren samenwerking met professionele ketenpartners, verminderen 'blind spots' in cameradekking, verbetering van voorspelling restduur incidenten;
  2. Smart Mobility II/Informatie: effectiever informeren van de reiziger pré-trip en on-trip via in-car informatie over met name verkeershinder en routing, door te investeren in de volgende systemen en projecten: smart routing en smart destination (incl. verwijzing naar hubs) voor spreiding van verkeer op de ringen, doorontwikkeling coördinatiestructuur voor publiek-private samenwerking, digitaliseren beleidsinformatie (bijvoorbeeld regionale verkeerscirculatieplannen), en de ontwikkeling van het bijbehorende instrumentarium, vooraankondiging bij wegwerkzaamheden en evenementen;
  3. Verkeersmanagement: betere benutting van het bestaande netwerk met behulp van investeringen in verkeersmanagementsystemen, door te investeren in de volgende systemen en projecten: matrixborden, lussen, camera's, toeritdosering (TDI's), verkeersregelinstallaties (iVRI's), maar ook meer inzetten op digitaal Verkeersmanagement zoals digitaliseren van regelscenario's (Diego) en

- Verkeersmanagement Informatie voor Routeadvies (VM-IVRA) en de bovenliggende afspraken en systemen om vanuit (regionale) verkeerscentrales zorg te dragen voor een optimale inzet van de verkeersmanagementsystemen, inclusief de opzet van een landelijk aanpak;
4. Kleine infrastructurele maatregelen (zoals buffercapaciteit op-/afritten, betere inrichting van knooppunten, verbetering van belijning, verbindingen en aansluitingen en ontwikkelen van mobiliteitshubs): enerzijds ter vergroting van de effecten van Smart Mobility en Verkeersmanagement en anderzijds ter verbetering van kleine onvolkomenheden in het netwerk;
  5. Netwerkoptimalisaties Ring Eindhoven: het pakket waarover met de regio is besloten in het BO MIRT najaar 2022 wordt momenteel stapsgewijs gerealiseerd.
- ❖ Het beschikbare budget van IenW van € 300 miljoen wordt op basis van de hierboven genoemde concrete invulling als volgt over de werksporen verdeeld: werkspoor 1 maximaal € 65,6 miljoen, werkspoor 2 maximaal € 58,6 miljoen, werkspoor 3 maximaal € 49 miljoen en werkspoor 4 maximaal € 76,8 miljoen. Voor werkspoor 5 is reeds eerder € 50 miljoen overeengekomen.
  - ❖ Rijk en regio spreken af dat IenW deze invulling zal verwerken in een opdracht aan Rijkswaterstaat voor de uitvoering, uiterlijk vanaf medio 2025, voor zover in het komende half jaar blijkt dat de maatregelen inpasbaar zijn. Hiermee wordt bedoeld dat de opdracht aan Rijkswaterstaat medio 2025 uitsluitend maatregelen kan en zal bevatten die 1.) kunnen worden ingepast in de werkplanning van Rijkswaterstaat (het geheel van projecten op het gebied van exploitatie, onderhoud, vernieuwing en aanleg), 2.) kunnen worden ingepast in het Basiskwaliteitsniveau voor het Hoofdwegennet (langjarige instandhouding binnen de budgettaire kaders) en 3.) kunnen worden ingepast in de RWS-organisatie (structurele inpassing van fte's binnen de kaders daarvoor). Uiterlijk medio 2025 zal IenW de regio informeren over de opdracht aan Rijkswaterstaat.
  - ❖ Rijk en regio concluderen dat inzet van de regio (onder meer de regionale wegbeheerders) noodzakelijk is en de regio bereid is deze inzet daar waar mogelijk en relevant te leveren. Het betreft op hoofdlijnen de volgende inzet:
    - werkspoor 1: structurele inzet van wegenspecteurs op elkaars wegennet, informatie delen en capaciteit en expertise leveren in de aanpak van de hoogtemeldingen-problematiek;
    - werkspoor 2: stimuleren van digitalisering in de organisatie (onder andere beleidsdata), bijdrage leveren aan pilots en werkgroepen, stimuleren gebruik beschikbare diensten bij projecten, vergroten regionale betrokkenheid, bijdrage leveren aan landelijk diensten (inkoop en kwaliteitszorg);
    - werkspoor 3: langjarige inzet van organisaties zoals het Regieteam Verkeersmanagement Noord-Holland en Zuid-Holland Bereikbaar om maatregelen nader uit te werken in benodigde personele capaciteit en budget als onderdeel van de regionale samenwerking (onder andere regelaanpak), het beschikbaar stellen/delen van relevante informatie, het creëren van draagvlak binnen de eigen organisatie tot en met het opdrachtgeven voor het doorvoeren van aanpassingen aan het eigen instrumentarium;
    - werkspoor 4: inzet voor dan wel uitvoering van maatregelen aan het Onderliggend Wegennet en inzet voor maatregelen aan de Hoofdwegennet voor zover er effecten zijn op het Onderliggend Wegennet.
  - ❖ Rijk en regio spreken af dat de medewerking van externe partijen voor de werksporen 1, 2 en 3 gezamenlijk zal worden georganiseerd, onder leiding van Rijkswaterstaat.
  - ❖ Rijk en regio stellen vast dat de volgende kleine infrastructurele maatregelen (werkspoor 4) in aanmerking (kunnen) komen voor een bijdrage uit het beschikbare Rijksbudget voor het draaiend houden van de Ringen:
  - ❖ *Ring Rotterdam/Den Haag:*
    - doorvoeren van kleine infrastructurele aanpassingen, met name op het gebied van wegmartering, bewegwijzering en toe- en afritten, ten behoeve van verbetering van verkeersgedrag en verkeersdoorstroming op diverse punten op de Ringwegen van Rotterdam en Den Haag en toeleidende wegen naar deze Ringwegen (A4, A12, A13, A15, A16, A20 en A29).

- ❖ Rijk en regio spreken ten aanzien van de hub Muiden, de hub Vianen, de DDI A2-N230 en de aansluiting A2 op de hub Papendorp af dat de budgetreservering wordt gemaakt onder voorbehoud van 1.) overeenstemming over de concrete uitwerking en effectbeoordeling van de voorgestelde maatregelen, 2.) de regio de maatregelen zal realiseren in afstemming met Rijkswaterstaat en waar nodig met medewerking van Rijkswaterstaat vóór 2030 en 3.) de maatregelen worden gerealiseerd met de hierboven beschreven taakstellende bijdrage van IenW.
- ❖ Rijk en regio realiseren zich dat het draaiend houden van de Ringen een forse opgave blijft, ondanks de hierboven beschreven inzet. Rijk en regio zullen in het kader van de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's (SBAB, U NED en MoVe) in gesprek blijven over deze opgave.

#### **14. Bodegravenboog**

- ❖ In de Tweede Kamer is de Motie routekaart Bodegravenboog (regio en Rijkswaterstaat aan zet) van 28 november 2022 met nummer 36200-A-31 aangenomen. De motie roept op om een bod van de regio voor de Bodegravenboog (het volledig maken van de aansluiting A12/N11) serieus te bezien. En in overleg met de provincie en gemeente een routekaart op te stellen om binnen drie jaar een veilige ongelijkvloerse fietsoversteek over of onder de op- en afritten van de N11 bij Bodegraven te realiseren.
- ❖ Rijk en regio erkennen dat de financiële middelen voor het realiseren van de Bodegravenboog bij beiden ontbreken.
- ❖ De regio ontwikkelt momenteel, met betrokkenheid van IenW, het gewenste wegontwerp (eindbeeld) van de aansluiting. Daarbij toetst IenW het wegontwerp en de kostenraming. De regio streeft ernaar dit eindbeeld medio november op te leveren. Op basis van het eindbeeld kan de provincie een veilige fietsverbinding/-oversteek ter plaatse laten ontwerpen, passend binnen dit eindbeeld.

#### **15. N57 Voorne-Putten**

- ❖ De regio continueert uitvoering van de maatregelen uit de gebiedsuitwerking Aanpak Bereikbaarheid Voorne Putten en Haven Rotterdam waarvoor de regio verantwoordelijk is zoals afgesproken in de BO-MIRT 2022.
- ❖ De regio heeft haar deel van het benodigd budget voor maatregel 3 'Ongelijkvloerse kruising N57 – Nieuweweg' gereserveerd, onderzoekt mogelijkheden deze maatregel efficiënter uit te voeren, brengt kosten prijspeil 2024 in kaart en verkent mogelijkheden een start te maken met uitvoering en realisatie van de ongelijkvloerse kruising vooruitlopend op een MIRT-verkenning N57. Dit alles uiterlijk per 31-01-2025.
- ❖ Daarna treedt de regio in gesprek met het Rijk om te kijken of er binnen het Rijk prioriteit gegeven kan worden aan de MIRT-verkenning N57 of – vooruitlopend daarop – de realisatie van de ongelijkvloerse kruising N57-Nieuweweg, en hiervoor middelen vrijgemaakt kunnen worden.
- ❖ De regio onderstreept het belang en urgentie (gezien ook de aanstaande opening van de Blankenburgverbinding) om op korte termijn een MIRT-verkenning voor de N57-maatregelen op te starten.

#### **16. Bereikbaarheid Zuidwest Walcheren Vlissingen (A58-N288 Sloeweg)**

- ❖ In het BO MIRT van 2023 is afgesproken om op het DO MIRT en BO MIRT van 2024 de problematiek van de bereikbaarheid van Zuidwest Walcheren te bespreken. Dit betreft het vraagstuk bij Vlissingen van de locatie waar de A58 eindigt, aansluit op de Sloeweg en direct de spoorwegovergang en het Kanaal door Walcheren kruist. Eerste gesprekken hebben plaatsgevonden om het vraagstuk te verkennen.
- ❖ Rijk en regio doorlopen in 2025 gezamenlijk een verdiepende probleemanalyse rond de bereikbaarheid van Zuidwest Walcheren en gaan in gesprek om te komen tot een gedragen probleemstelling en gedragen oplossingsrichtingen gegeven de probleemstelling.

### **17. Ronde Serooskerke N57**

- ❖ De rotonde in de N57 ten zuiden van Serooskerke levert in toenemende mate filevorming op de N57 ter plaatse op. Daarbij neemt de regionale bereikbaarheidsproblematiek op Walcheren, met name rond de N57, toe.
- ❖ Ombouwen van de huidige rotonde, die als gevolg van eerdere keuzes ondergedimensioneerd is, naar een turbotronde verhelpt de filevorming.
- ❖ De N57 is een Rijksweg. Rijkswaterstaat heeft echter geen capaciteit beschikbaar voor de ombouw. De Provincie Zeeland zal daarom de ombouw van deze rotonde op zich gaan nemen, nadat hiervoor aanvullende uitvoeringsafspraken zijn gemaakt (onder andere risicoverdeling, uitvoeringskosten, uitvoeringskwaliteit).
- ❖ De minister van IenW zal het verzoek van de Provincie Zeeland, om € 3,7 miljoen incl. btw taakstellend te reserveren voor de ombouw van de rotonde in de N57, betrekken bij de te maken financiële keuzes voor Voorjaarsnota 2025. Dan wel bij de begroting voor 2026. Dit onder de voorwaarden dat de Provincie Zeeland de ombouw zal realiseren en dat hiervoor voldoende stikstofruimte beschikbaar is
- ❖ De minister van IenW zal de Provincie Zeeland daarna informeren over zijn besluit op dit verzoek van de Provincie Zeeland.

### **18. A4 Burgerveen – N14 Fietsroute**

- ❖ Rijk en regio herbevestigen de afspraak uit het BO MIRT 2022 om in het kader van Minder Hinder gezamenlijk te investeren in de fietsverbinding tussen Leidschendam-Voorburg en Leiden.
- ❖ Partijen komen overeen dat de regio gezamenlijk het Rijksdeel begin 2025 zal aanvragen en daarmee verantwoordelijk wordt voor de verdeling van de bijdragen aan de diverse deelprojecten. Eventuele wijzigingen binnen het project worden alleen goedgekeurd wanneer alle partijen akkoord zijn.

### **19. BRT Breda-Gorinchem-Utrecht**

- ❖ Rijk en regio constateren dat er een breed gedragen ambitie is voor een kwaliteitsverbetering in het OV op de corridor Breda-Gorinchem-Utrecht. Rijk en provincies Utrecht, Zuid-Holland en Noord-Brabant besluiten om de hoofdlijnen uit het bestuurlijk vastgestelde rapportage 'Hinkstap-sprong naar Bus Rapid Transit op Breda-Gorinchem-Utrecht' uit april 2022 als uitgangspunt te nemen voor de te nemen maatregelen op deze corridor. De gewenste kwaliteitsprong in het OV zal via een adaptieve en samenhangende strategie bereikt worden.
- ❖ Concreet betekent dit dat over onderstaande maatregelen in dit BO MIRT besluiten worden genomen, omdat deze prioriteit hebben en dat de overige gewenste maatregelen voor de verbeterstap op korte termijn niet verder worden uitgewerkt.
- ❖ Voor de opgaven Hub Vianen en busaansluiting op de A2 bij Papendorp is onder voorwaarden besloten tot een financiële bijdrage vanuit het Rijk in het kader van het project "Draaiend houden Ringen (kleine infrastructurele maatregelen (werkspoor 4): Ring Utrecht)" (Zie BO MIRT besluit Draaiend houden Ringen BO MIRT Noordwest).
- ❖ Rijk en regio stellen vast dat voor de Hub Sleeuwijk De Tol enkele dilemma's op tafel liggen en dat een verdiepende uitwerking nodig is. Hiervoor spreken Rijk en de provincie Noord-Brabant af dat:
  - Zij gezamenlijk en met prioriteit de 'basis op orde'-maatregel uitwerken om daarmee de kwaliteitsverslechtering voor het OV, ten gevolge van de ombouw A27 Houten-Hoopolder bij de oostelijke aansluiting Werkendam te kunnen mitigeren.
  - Hierop voortbouwend zij gezamenlijk een ontwerp maken voor een 'BRT-waardige hub' met snelle halteertijden en voldoende voorzieningen, rekening houdend met ieders rol en verantwoordelijkheid.
  - Als dit leidt tot gedragen ontwerpen, Rijk en de provincie Noord-Brabant een risicoanalyse uitvoeren, onder andere om te voorkomen dat het realiseren van deze maatregelen de voortvarende uitvoering van de ombouw van de A27 conform het huidige Tracébesluit A27 Houten – Hoopolder in gevaar brengt. Dit resulteert in een advies aan de bestuurders om hier op het BOL 2025 over te besluiten.

- Bij positieve beoordeling zij gezamenlijk overgaan tot het opstellen van een kostenraming en realisatiestrategie (in samenwerking met de projectorganisatie A27 Houten – Hooipolder) van eerst de 'basis op orde'-maatregel en daarna de 'BRT-waardige'-maatregel.
- Op basis van de resultaten én een aanvullende maatschappelijke onderbouwing Rijk en regio een definitief besluit nemen over ontwerp, kostenverdeling, realisatie en realisatiestrategie, uiterlijk voordat de aannemer dit nodig heeft om OV-maatregelen nog te kunnen meenemen in de realisatie van project A27 Houten-Hooipolder.
- ❖ Rijk en provincies Utrecht, Zuid-Holland en Noord-Brabant spreken af om de komende jaren (bestuurlijk) in gesprek te blijven over het adaptief uitwerken en tot besluitvorming overgaan van de overige (doorstromings)maatregelen die stapsgewijs leiden tot de geambieerde kwaliteitssprong c.q. uitbouw naar BRT-verbindingen op de corridor.

# **Regio Zuid-Nederland**

## **1. SmartwayZ.NL**

### Meerjarige Multimodale Agenda Zuid-Nederland:

- ❖ In het BO MIRT van 2023 hebben Rijk en regio afgesproken om gezamenlijk een gebiedsgerichte multimodale agenda (MMA) te ontwikkelen voor Zuid-Nederland. Deze agenda moet leiden tot een gedeeld beeld tussen Rijk en regio over de urgentie, aard, omvang, onderbouwing en (gefaseerde) aanpak van de samenhangende opgaven op het gebied van bereikbaarheid gericht op het bevorderen van de brede welvaart.
- ❖ De MMA is het gezamenlijk uitgangspunt van Rijk en regio voor het vinden van bereikbaarheidsoplossingen in samenhang met de ruimtelijke strategie in Zuid-Nederland.
- ❖ Het streven was om tijdens het BO MIRT van 2024 besluiten te nemen over een adaptief Ontwikkelpad inclusief eerste maatregelen. Rijk en regio constateren dat het toewerken naar een gezamenlijke MMA een stapsgewijze aanpak vraagt. Als eerste stap is nu een gedeeld beeld opgesteld van de samenhangende opgaven op het gebied van bereikbaarheid voor personen- en goederenvervoer (2025-2040) gericht op het bevorderen van de brede welvaart in Zuid-Nederland. Vanuit het kompas brede welvaart, de dominante ontwikkelingen (verstedelijking en economische ontwikkelingen) die impact hebben op het mobiliteitssysteem én de context van de bestaande (en nog te maken) afspraken, zijn er zes hoofdopgaven gedefinieerd, te weten:
  - bereikbaarheid voor stad en dorp;
  - stevig verbeteren brede welvaartsaspecten veiligheid, leefomgeving en gezondheid;
  - benutten kansen grensoverschrijdend;
  - multimodale goederenaanpak;
  - kwaliteitsopgave Spoor en BRT/HOV;
  - weg: brede aanpak bereikbaarheid hoofdnetwerk.
- ❖ Rijk en regio spreken af deze hoofdopgaven als vertrekpunt te nemen bij de verdere gezamenlijke uitwerking van de MMA om te komen tot een passend maatregelenpakket voor de genoemde opgaven uitgezet in een agenda voor de korte, middellange en lange termijn (geprioriteerde/gefaseerde aanpak 2025-2040). Op basis hiervan maken Rijk en regio in het BO MIRT van 2025 nadere (uitvoerings)afspraken, rekening houdend met ieders rol en verantwoordelijkheid;
- ❖ In de uitwerking wordt aandacht besteed aan onderstaande samenhangende thema's, waarbij Rijk en regio binnen SmartWayZ.NL nog nadere afspraken maken over de wijze van uitwerking van deze thema's inclusief rol- en verantwoordelijkheden:
  - het prioriteren en faseren van een mobiliteitsaanpak voor de Daily Urban Systems;
  - het opstellen van een robuuste aanpak voor leefomgeving, klimaatadaptiviteit van infrastructuur, duurzame mobiliteit, veiligheid en leefbaarheid;
  - het uitwerken van een strategie voor grensoverschrijdende mobiliteit op het schaalniveau van de Daily Urban Systems en de internationale connectiviteit;
  - het in beeld brengen, en vanuit samenhang agenderen en prioriteren van een multimodale goederenaanpak;
  - het herijken, prioriteren faseren van het toekomstbeeld-OV voor Zuid-Nederland gekoppeld aan het landelijk OV Toekomstbeeld;
  - het concretiseren van een brede aanpak voor de bereikbaarheid via de hoofdwegenstructuur.
- ❖ Nadere afspraken in het kader van Meerjarige Multimodale Mobiliteitspakketten (MMMP) in Brabant, afspraken voor de MRE met betrekking tot het korte termijn pakket (Beethoven), die in het BO MIRT van 2024 tussen Rijk en regio worden gemaakt, worden meegenomen in de verdere uitwerking van de MMA.
- ❖ In de Programmaraad SmartwayZ.NL d.d. 14 december 2023 is besloten dat Rijk en regio de onderzoekskosten voor het opstellen van de MMA gezamenlijk financieren. Deze onderzoekskosten bedragen € 200.000 (excl. btw). Rijk (IenW) en regio dragen beiden 50% van de kosten, te weten € 100.000 (excl. btw). SmartwayZ.NL is opdrachtgever voor de MMA.

- ❖ De Rijksmiddelen worden door IenW excl. btw middels een SPUK-regeling overgemaakt naar de provincie Noord-Brabant als penvoerder van het programma SmartwayZ.NL en opdrachtgever voor de MMA. De btw wordt door IenW in het btw-compensatiefonds gestort.

#### Werkprogramma SmartwayZ.NL 2025-2027:

- ❖ Rijk en regio bevestigen dat SmartwayZ.NL de integrale tafel is voor het strategisch gesprek over bereikbaarheid in Zuid-Nederland.
- ❖ Rijk en regio hebben in de programmaraad van 17 oktober 2024 goedkeuring gegeven voor de concretisering werkprogramma SmartwayZ.NL voor de periode van 2025-2027 en daarbij gekozen voor scenario 2 binnen bestaand programmabudget.
- ❖ In de tweede helft van 2027 zal het werkprogramma SmartwayZ.NL worden geëvalueerd en zullen rijk en regio op basis van de uitkomsten van de evaluatie nieuwe afspraken maken over de voortzetting (inclusief de financiële verdeelsleutel).

#### Financiële afspraken:

- ❖ IenW draagt € 45.000 (excl. btw) bij aan de onderzoekskosten voor de verbreding van de tunnel Erica.
- ❖ In de programmaraad zal halfjaarlijks terugkoppeling gegeven worden over de financiële situatie van SmartwayZ.NL en voortgang van het werkprogramma.

#### A58 Breda – Tilburg en InnovA58 Sint Annabosch – Galder:

- ❖ De minister van IenW heeft besloten € 23 miljoen beschikbaar te stellen uit het restbudget van de A58 Tilburg – Breda en InnovA58 St. Annabosch – Galder. De regio stelt eveneens een budget van € 23 miljoen beschikbaar voor het alternatieve maatregelenpakket.
  - Rijk en regio kiezen hiermee voor maatregelen die passen binnen het afgesproken beoordelingskader:
  - Werkgeversaanpak
  - P+R/OV-hub Lage Zwaluwe
  - Door Smart Logistics het aandeel transporteurs op de A58 verminderen (door efficiency) en daarmee de doorstroming verbeteren
  - Anti-sluipverkeer maatregelen dorpskernen: samen de dorpen die sluijverkeer ervaren locatie specifieke maatregelen bedenken. Denk aan: herinrichting van wegen, snelheid remmende maatregelen, geslotenverklaring tijdens spits (borden+camera's), educatie en campagnes.
- ❖ Regio werkt het voorgestelde maatregelenpakket in 2025 nader uit. IenW verkent hoe en op welk moment zij haar bijdrage kan voldoen.

#### A67 Leenderheide – Geldrop:

- ❖ Gezien de afspraken in het Beethovenconvenant krijgt de regio de mogelijkheid om een voorstel voor alternatieve en mitigerende maatregelen in te dienen, met een maximale rijksbijdrage ter hoogte van het restbudget.
- ❖ Bij de beoordeling van dit voorstel zal het Rijk het in het BO MIRT 2023 overeengekomen afweegkader en de daarbij behorende spelregels hanteren.
- ❖ Definitieve besluitvorming zal uiterlijk in het BO MIRT 2025 plaatsvinden.

## **2. Brainport**

#### Convenant Beethoven:

- ❖ In het interbestuurlijk coördinatie-overleg wordt de regie gevoerd op de uitvoering van de gemaakte afspraken. Onder regie van dit coördinatie-overleg stellen Rijk en regio met ingang van 2025 een jaarprogramma op voor de totale opgaven uit de Brainport- en Beethovendeal. Zodat gestuurd kan worden op de uitvoering en/of realisatie van de afgesproken maatregelen. Per jaar wordt concreet omschreven wat partners aan Rijk en Regiozijde (inclusief uitvoeringsorganisaties en andere betrokkenen) willen realiseren. Dit jaarprogramma wordt vastgesteld door het BO Brainport.

- ❖ Als onderlegger voor dit overkoepelende jaarprogramma wordt binnen de pijler Verstedelijking & Mobiliteit (V&M) een (meer)jaarprogramma V&M opgesteld onder regie van het BO V&M.
- ❖ Aanvullend op de in 2022 gemaakte afspraken, spreken Rijk en regio voor de mobiliteitsonderdelen uit Beethoven onderstaande financiële verdeling af:

Project	Totaal	Bijdrage Rijk	Bijdrage regio
MMK Eindhoven	198	145	53
HOV4	157	87	70
HWN/OWN A2/N2 inclusief Brianportlijn en NW ontsluiting	503	415	88
Multimodaal pakket MRE 2024	200	71	129
<b>Totaal mobiliteit (mln. €)</b>	<b>1.058</b>	<b>718</b>	<b>340</b>

- ❖ Rijk en regio hebben de verdeling van financiën en risico's van de Beethovenafspraken nader uitgewerkt. Voor de verdeling en de risico's wordt aangesloten bij de gemaakte afspraken op het BO MIRT van 2022: Rijksinfrastructuur risico Rijk, regionale infrastructuur risico regio.
- ❖ Voor de maakcapaciteit bij Rijkswaterstaat spreken Rijk en regio af:
- ❖ Rijkswaterstaat en de provincie Noord-Brabant trekken samen op om aanvullende capaciteit aan te trekken.
- ❖ De uitvoering van de bus op vluchtstrook en kleine infrastructurale maatregelen zal elkaar opvolgen. In de eerste helft van 2025 kunnen de bussen over de vluchtstrook van de A67 rijden. De andere Bus op Vluchtstrook-trajecten – eerst de A2, dan de A50 – worden met prioriteit daarna gerealiseerd. Waarbij het team dat werkt aan de Bus op Vluchtstrook A67 na afronding van dat project ingezet zal worden om de overige Bus op Vluchtstrook maatregelen uit te voeren.
- ❖ Hetzelfde geldt voor het team dat zich bezighoudt met de voorbereiding voor de Erica tunnel. Dit team zal na deze voorbereiding bijdragen aan de voorbereiding en vervolgens planuitwerking voor de A58 Eindhoven – Tilburg.

#### MIRT-Verkenning OV knoop Brainport Eindhoven:

- ❖ Rijk en regio hebben het plan van aanpak voor de MIRT-verkenning OV-knoop Brainportregio Eindhoven gezamenlijk vastgesteld. De uitvoering van de MIRT-verkenning loopt op schema met het oog op keuze van een voorkeursalternatief voor de Multimodale Knoop (MMK) en Spoorknop Eindhoven (SKE) in 2025 om planstudie en realisatie voorspoedig op te kunnen pakken.
- ❖ Rijk en regio blijven de samenhang tussen de verschillende stappen in de MIRT-verkenning nader bespreken. Uitgaande van de stapsgewijze uitbreidbaarheid en het behoud van inhoudelijke samenhang. Daarmee zal worden bepaald op welke manier de inzichten uit de verkenning voor uitbreidingsstappen 2 en 3 van de Spoorknop Eindhoven in relatie tot stap 1 zo goed mogelijk benut kunnen worden.
- ❖ Ook is, om te komen tot een voorkeursalternatief, het nodig dat de ontwikkeling van de SKE blijvend wordt afgestemd op de ontwikkelingen van de MMK. Conform de in 2022 genomen startbeslissing dient daarbij stap 1 toekomst vast gerealiseerd te worden. Daarvoor wordt onder andere inzichtelijk gemaakt wat de meerwaarde is en in hoeverre het financieel haalbaar is om – eventueel delen van – stap 3 in samenhang met stap 1 te realiseren.
- ❖ In het convenant Beethoven is afgesproken aanvullend € 198 miljoen in de MMK te investeren. Deze middelen zijn beschikbaar gesteld voor het verdiepte voorkeursalternatief dat mogelijk uit de lopende MIRT-verkenning komt.
- ❖ Voor de MIRT-Verkenning wordt integraal naar de verschillende componenten gekeken in relatie tot HOV4 om deze waar mogelijk in onderlinge samenhang uit te voeren.
- ❖ Om de HOV4 op de MMK te laten aansluiten wordt een vijfde tunnelmond toegevoegd aan de scope van de MMK. Deze scopewijziging wordt opgenomen in een aangepaste bestuurlijke opdracht en vastgesteld in de bestuurlijke kerngroep Eindhoven KnoopXL. De meerkosten van deze wijziging, € 66 miljoen, worden gefinancierd uit de Beethoven-gelden.

#### HOV4 (uitgewerkt in samenhang met Ontwikkelas Zuidwest):

- ❖ Op basis van het vastgestelde tracé vindt uitwerking plaats tot een Voorlopig Ontwerp inclusief de bijbehorende inspraak en participatie. Verwachting is dat het voorlopig ontwerp begin 2025 aan gemeenteraden van Eindhoven en Veldhoven kan worden aangeboden.
- ❖ In het convenant Beethoven is afgesproken extra middelen toe te kennen aan HOV4. Dit betreft € 91 miljoen voor de stedelijke inpassing van HOV4 in Eindhoven en Veldhoven. Partijen optimaliseren het ontwerp zodat dit binnen budget kan worden gerealiseerd en maken zo nodig en zo mogelijk aanvullend afspraken op grond van het financiële afsprakenkader dat is opgesteld op basis van de Brainportdeal 2022.
- ❖ De scopewijzing HOV4/ontwikkelas Zuidwest is opgenomen in een aangepaste bestuurlijke opdracht en vastgesteld in de bestuurlijke kerngroep HOV4/ontwikkelas Zuidwest.
- ❖ De regio heeft aangegeven in 2025 tot aanbesteding over te willen en kunnen gaan. Rijk en regio zijn in gesprek om de financiële afspraken tijdig af te ronden. Hiervoor wordt uiterlijk het 1<sup>e</sup> kwartaal van 2025 een Bestuursvereenkomst gesloten.

#### MIRT verkenning HWN/OWN A2/N2, Brainportlijn en noordwestelijke ontsluiting:

- ❖ In het convenant Beethoven is vastgelegd dat Rijk en regio een integrale MIRT-verkenning starten naar het Hoofdwegennet/Onderliggend Wegennet A2/N2, de tangent Brainportlijn (tracé A2/N2) en noordwestelijke ontsluiting. Voor deze verkenning hebben Rijk en regio een startdocument opgesteld, waar de bestuurlijke kerngroep A2N2 Brainportlijn op hoofdlijnen mee ingestemd heeft. In het voorjaar 2025 vindt de formele start van de verkenning plaats via een officiële kennisgeving
- ❖ Het budget voor de verkenning is opgebouwd uit de volgende posten:
  - € 309 miljoen voor oplossingen A2/N2 gebaseerd op het MIRT-onderzoek A2/N2;
  - € 129 miljoen voor de Brainportlijn op basis van de ramingen van de regio voor de Brainportlijn;
  - € 55 miljoen voor de verbreding van de tunnel bij de Erica;
  - € 4 miljoen voor de ontsluiting van de hub A58;
  - € 6 miljoen voor de Noordwestelijke ontsluiting.
- ❖ In de Verkenning worden meerdere oplossingsrichtingen uitgewerkt om te komen tot een integrale oplossing voor het verbeteren van de doorstroming op de A2/N2 (oplossen van het NMCA Knelpunt) en de inpassing van de Brainportlijn tangent.
- ❖ De regio is trekker van de tracé- en inpassingsstudie voor de Brainportlijn, het Rijk trekt de overall MIRT-verkenning.
- ❖ Leidend bij de uitwerking van de scope zijn de netwerkstudie HWN-OWN en de ontwerpstudie naar de tangent Brainportlijn.
- ❖ Voor de MIRT-verkenning A2/N2 wordt integraal naar de verschillende componenten gekeken om deze in onderlinge samenhang (ook financieel) uit te voeren.
- ❖ De onderzoekskosten voor de integrale verkenning worden gedekt uit het totale budget voor de verkenning, zoals dit ook is afgesproken bij de OV Knoop XL.

#### Multimodaal pakket MRE:

- ❖ Conform de afspraken uit het Beethovenconvenant stellen Rijk en Regio het Korte Termijn Maatregelpakket 2 (KTM2) vast.
- ❖ Het KTM2 heeft als doel om de mobiliteitstransitie in de regio te versnellen, het nationale en regionale wegennet te ontlasten en de verstedelijkingsopgave te faciliteren. Het KTM2 bestaat uit een tweede tranche aan maatregelen op het gebied van hubs (Brainporthubs en overige regionale hubs), fiets, openbaar vervoer (bus op vluchtstrook en doorstromingsmaatregelen), gedrag (werkgevers- onderwijsaanpak) en programmavoering.
- ❖ In de verdere uitwerking van het pakket wordt gebruik gemaakt van de gezamenlijk ontwikkelde kennis, uitgangspunten en methodieken. Bijvoorbeeld uit de gezamenlijke trajecten rond de uitwerking programma hubs in het kader ontsluiting woningbouw, landelijke aanpak benutten mobiliteitsnetwerken, landelijke aanpak spits spreiden, actieagenda BRT, etc.

- ❖ Het Rijk draagt € 71 miljoen bij, waarbij uitgangspunt is dat middelen zonder overboeking tussen overheden plaatsvinden. Indien uit de verdere concretisering van het pakket blijkt dat dit deels anders is, treden Rijk en regio via het BO V&M in overleg over de wijze van uitkering.

#### Actualisatie MIRT-onderzoek verstedelijking en bereikbaarheid:

- ❖ De in het convenant Beethoven afgesproken actualisatie van het MIRT-onderzoek uit 2020 moet leiden tot een gezamenlijk beeld van de aanvullende en urgente ruimtelijke opgaven en aanpak van de samenhangende opgaven op het gebied van verstedelijking en bereikbaarheid. Op basis van dit beeld worden strategische hoofdkeuzes gemaakt. De keuzes die gemaakt worden moeten aansluiten bij de keuzes die gemaakt worden in de multimodale agenda voor Zuid-Nederland die binnen SmartwayZ.NL in ontwikkeling is.
- ❖ Het streven is om tijdens het BO Leefomgeving van 2025 een eerste beeld te hebben van de te maken keuzes. Het geactualiseerde MIRT-onderzoek zal op het BO MIRT van 2025 worden geagendeerd.
- ❖ Rijk en regio hanteren het geactualiseerde MIRT-onderzoek voor de Brainport als leidraad voor het gesprek in het BO verstedelijking en mobiliteit. Het is daarmee een hulpmiddel bij het afwegen en prioriteren/faseren van toekomstige (ruimtelijke) en bereikbaarheidskeuzes in relatie tot de benodigde schaa sprong.
- ❖ Scope is het geografisch gebied MRE met aandacht voor aangrenzende regio's met potentie om een deel van de groei te faciliteren. De tijdshorizon betreft 2030-2050.
- ❖ De onderzoekskosten worden gedekt uit aanvullende middelen. Rijk en regio nemen beide de helft van de kosten voor hun rekening.

#### Vorbereidingskosten:

- ❖ Rijk en regio verwachten dat een vaste verdeling van toekomstige voorbereidingskosten kan leiden tot efficiëntie.
- ❖ Rijk en regio gaan hierover in gesprek en agenderen een voorstel in het bestuurlijk overleg Verstedelijking en Mobiliteit Brainport.

### **3. Veilig, Slim en Duurzaam**

#### Regionale bereikbaarheidsaanpak Limburg:

- ❖ Rijk en regio investeren voor het uitvoeringsplan 2025 in totaal € 2,8 miljoen incl. btw. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 1,4 miljoen incl. btw (Ontvanger: Provincie Limburg).
- ❖ De BO MIRT-afspraken 2020 en 2023 bevatten nog onbestede middelen. De middelen worden beschikbaar gesteld op basis van een uitvoeringsplan dat de provincie Limburg uiterlijk 1 maart 2025 indient bij het Rijk. Onderdeel van het plan zijn een praktische beschrijving van de maatregelen, de doelen en te verwachten resultaten (output en outcome), de verdeling van de financiën en de manier waarop aangesloten wordt op de landelijke aanpakken benutten mobiliteitsnetwerken en spits spreiden. Op het eerstvolgende DO MIRT Zuid wordt het plan van aanpak ter accordering voorgelegd.
- ❖ Rijk en regio spreken af dat er minimaal per kwartaal een voortgangsgesprek plaatsvindt om de uitvoering van de maatregelen te monitoren.
- ❖ Rijk en regio investeren specifiek voor de verbreding van de A2 Het Vonderen – Kerensheide van 2026 tot en met 2028 in totaal € 1.920.000 incl. btw in de Limburgse bereikbaarheidsorganisaties. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 960.000 incl. btw. Deze bijdragen zijn bedoeld voor effectieve hindermaatregelen en stellen Rijkswaterstaat in staat dat via de huidige, goed functionerende Limburgse bereikbaarheidsorganisaties te doen.

#### Regionale bereikbaarheidsaanpak Brabant:

- ❖ Rijk en regio investeren voor het uitvoeringsplan 2025 in totaal € 1.200.000 incl. btw. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 600.000,- incl. btw (Ontvanger: Provincie Noord-Brabant).

- ❖ De middelen worden beschikbaar gesteld op basis van een uitvoeringsplan dat de provincie Brabant uiterlijk 1 maart 2025 indient bij het rijk. Onderdeel van het plan zijn een praktische beschrijving van de maatregelen, de doelen en te verwachten resultaten (output en outcome), de verdeling van de financiën en de manier waarop aangesloten wordt op de landelijke aanpakken benutten mobiliteitsnetwerken en spits spreiden. Op het eerstvolgende DO MIRT Zuid wordt het plan van aanpak ter accordering voorgelegd.

#### Deelmobiliteitshubs (Eindhoven):

- ❖ Op het BO MIRT van 2022 heeft het Rijk € 7 miljoen incl. btw gereserveerd voor de regionale implementatie van uniforme deelmobiliteitshubs. Van dit bedrag is op het BO MIRT van 2022 in totaal € 4,175 miljoen incl. btw toebedeeld aan regio's voor de eerste en tweede uitroltranche.
- ❖ Vanuit het resterend deel van de op het BO MIRT 2022 gedane reservering van investeert het Rijk nu in de derde uitroltranche deelmobiliteitshubs om praktijkervaring op te doen over de effecten van deelmobiliteit en hubs in landelijk gebied en verstedelijkte omgeving.
- ❖ In dit kader reserveert het Rijk 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 250.000 incl. btw voor de realisatie van de derde tranche deelmobiliteitshubs in de gemeente Eindhoven (ontvanger rijksbijdrage).
- ❖ De reservering wordt omgezet in een definitieve bijdrage onder voorwaarden van een door de gemeente en het ministerie van IenW vastgesteld uitvoeringsplan en een positief bestuurlijk besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten voor de derde tranche.

#### **4. A2 Deil – Vught**

- ❖ De Minister van IenW heeft besloten € 54 miljoen beschikbaar te stellen uit het restbudget van de A2 Deil – Vught. De regio stelt eveneens een budget van € 54 miljoen beschikbaar voor het adaptieve maatregelenpakket.
- ❖ Rijk en regio kiezen hiermee voor maatregelen die passen binnen het afgesproken beoordelingskader. Het maatregelenpakket bevat onder andere:
  - Voorkomen sluipverkeer: snelheidsremmers aanbrengen en aanpassingen onderliggend wegennet.
  - Investeren in (snel)fietsinfrastructuur
  - Businfrastructuur verbeteren en zorgen voor betere overstapplaatsen (Hubs)
  - Plaatsen van intelligente verkeersregelininstallaties (iVRI's)
  - Verbeteren aansluitingen hoofd- en onderliggend wegennet
  - Fysieke veiligheidsmaatregelen op wegen die drukker worden als gevolg van pauzeren (bv middenbaanscheiding/scheiding snel/langzaam verkeer)
- ❖ Regio werkt het voorgestelde maatregelenpakket in 2025 nader uit. IenW verkent hoe en op welk moment zij haar regionale bijdrage kan voldoen.

#### **5. BRT Breda – Gorinchem – Utrecht**

- ❖ Rijk en Regio constateren dat er een breed gedragen ambitie is voor een kwaliteitsverbetering in het OV op de corridor Breda-Gorinchem-Utrecht. Rijk en provincies Utrecht, Zuid-Holland en Noord-Brabant besluiten om de hoofdlijnen uit het bestuurlijk vastgestelde rapportage 'Hink-stap-sprong naar Bus Rapid Transit op Breda-Gorinchem-Utrecht' uit april 2022 als uitgangspunt te nemen voor de te nemen maatregelen op deze corridor. De gewenste kwaliteitsprong in het OV zal via een adaptieve en samenhangende strategie bereikt worden.
- ❖ Concreet betekent dit dat over onderstaande maatregelen in dit BO MIRT besluiten worden genomen, omdat deze prioriteit hebben en dat de overige gewenste maatregelen voor de verbeterstap op korte termijn niet verder worden uitgewerkt.
- ❖ Voor de opgaven Hub Vianen en busaansluiting op de A2 bij Papendorp is onder voorwaarden besloten tot een financiële bijdrage vanuit het Rijk in het kader van het project "Draaiend houden Ringen (kleine infrastructurele maatregelen (werkspoor 4): Ring Utrecht)" (Zie BO MIRT besluit Draaiend houden Ringen BO MIRT Noordwest).

- ❖ Rijk en Regio stellen vast dat voor de Hub Sleeuwijk De Tol enkele dilemma's op tafel liggen en dat een verdiepende uitwerking nodig is. Hiervoor spreken Rijk en de provincie Noord-Brabant af dat:
  - Zij gezamenlijk en met prioriteit de 'basis op orde'-maatregel uitwerken om daarmee de kwaliteitsverslechtering voor het OV, ten gevolge van de ombouw A27 Houten-Hoopolder bij de oostelijke aansluiting Werkendam te kunnen mitigeren.
  - Hierop voortbouwend zij gezamenlijk een ontwerp maken voor een 'BRT-waardige hub' met snelle halteertijden en voldoende voorzieningen, rekening houdend met ieders rol en verantwoordelijkheid.
  - Als dit leidt tot gedragen ontwerpen, Rijk en de provincie Noord-Brabant een risicoanalyse uitvoeren, onder andere om te voorkomen dat het realiseren van deze maatregelen de voortvarende uitvoering van de ombouw van de A27 conform het huidige Tracébesluit A27 Houten – Hoopolder in gevaar brengt. Dit resulteert in een advies aan de bestuurders om hier op het BOL 2025 over te besluiten.
  - Bij positieve beoordeling zij gezamenlijk overgaan tot het opstellen van een kostenraming en realisatiestrategie (in samenwerking met de projectorganisatie A27 Houten – Hoopolder) van eerst de 'basis op orde'-maatregel en daarna de 'BRT-waardige'-maatregel.
  - Op basis van de resultaten én een aanvullende maatschappelijke onderbouwing Rijk en regio een definitief besluit nemen over ontwerp, kostenverdeling, realisatie en realisatiestrategie, uiterlijk voordat de aannemer dit nodig heeft om OV-maatregelen nog te kunnen meenemen in de realisatie van project A27 Houten-Hoopolder.
- ❖ Rijk en provincies Utrecht, Zuid-Holland en Noord-Brabant spreken af om de komende jaren (bestuurlijk) in gesprek te blijven over het adaptief uitwerken en tot besluitvorming overgaan van de overige (doorstromings)maatregelen die stapsgewijs leiden tot de geambieerde kwaliteitssprong c.q. uitbouw naar BRT-verbindingen op de corridor.

## **6. AROV/Spoorbrug Maastricht**

- ❖ Rijk en provincie Limburg hebben in lijn met – en binnen de gestelde kaders van de Kamerbrief van 20 juni 2024<sup>1</sup> – alsmede binnen het beschikbare budget van € 36,7 miljoen (prijspeil 2024) afspraken gemaakt over de herbestemming van de Rijksbijdrage voor de tram Hasselt – Maastricht, in het kader van het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV) voor het verbeteren van de regionale en internationale bereikbaarheid.
- ❖ De provincie Limburg zal met deze middelen:
  1. Zorgdragen voor het realiseren van het aanpassen van de overwegveiligheid tussen Maastricht en Eijsden zodat de tweede Drielandentrein naar Luik kan gaan rijden. De provincie Limburg zal daartoe aan ProRail de opdracht geven om dat te realiseren en zal daarvoor een bedrag van € 6,5 miljoen reserveren;
  2. Een opdracht verstrekken aan Rijkswaterstaat (RWS) om de spoorbrug te slopen. RWS ontvangt van de provincie de benodigde middelen à € 10 miljoen voor de sloop van de spoorbrug, inclusief de pijlers, waardoor een waterstanddaling van ca. 5 cm kan worden bereikt en een scheepvaart-onveiligheidsprobleem wordt opgelost.
  3. De gronden en assets van het spoor tussen Maastricht en grens overnemen van ProRail voor een bedrag van € 4,5 miljoen. De provincie is voornemens deze gronden door te leveren en met de gemeente Maastricht afspraken te maken over de sanering en gebiedsontwikkeling van deze gronden.
  4. Een afspraak maken met de gemeente Maastricht over de realisatie van langzaam-verkeersbrug met een bijdrage van € 15,7 miljoen, onder de voorwaarde dat de gemeente Maastricht uiterlijk in 2026 de benodigde vergunning voor sloop van de spoorbrug afgeeft.
- ❖ Rijk en regio spreken af dit verder uit te werken in een bestuursovereenkomst, waarmee de AROV-overeenkomst wordt beëindigd.

---

<sup>1</sup> Kamerstuk 36 410-A, nr. 61

## **7. Multimodale Mobiliteitspakketten Brabant**

- ❖ Rijk en regio stellen vast dat de Multimodale Mobiliteitspakketten (MMMP's) voor de vier stedelijke regio's binnen NOVEX Stedelijk Brabant een goede basis vormen voor verdere afspraken tussen Rijk en regio. De MMMP's gaan onder andere in op het belang van mobiliteitshubs en stations, frequentie en kwaliteit van HOV (zoals BRT) en trein, de samenhang tussen hoofd- en onderliggend wegennet en fietsbeleid. Daarbij wordt, net als in de MMA, ook aandacht besteed aan de effecten van mobiliteit op brede welvaart, waaronder barrièrewerking en impact van het spoor.
- ❖ De MMMP's lopen mee in de verdere uitwerking van de Multimodale Mobiliteits Agenda (MMA) voor Zuid Nederland waarover in het BO MIRT 2025 verdere (uitvoerings)afspraken voorgelegd zullen worden, rekening houdend met ieders rol en verantwoordelijkheid.

## **8. OV knoop 's-Hertogenbosch Centraal**

- ❖ Rijk en regio (her)bevestigen de ambities met betrekking tot de OV Knoop Bosch Centraal (zoals opgenomen in de document 'Bosch Centraal, middelpunt van jouw ontmoeting').
- ❖ Rijk en regio spreken af om parallel aan de afronding van het verkenningenrapport een sluitende financieringsstrategie op te stellen, vanwege de constatering dat de huidige varianten niet binnen budget kunnen worden gerealiseerd. De regio is bereid te onderzoeken om hiertoe een extra financiële stap te zetten.
- ❖ Rijk en regio spreken af om hiervoor het restbudget MIRT A2 Deil – Vught als een van de dekkingsbronnen te beschouwen.
- ❖ Rijk en regio onderzoeken of met een aanvullende Rijksbijdrage extra woningen kunnen worden ontsloten en in hoeverre dit kan bijdragen aan de financieringsstrategie. Daarbij wordt ook gekeken naar aanleg van een nieuw busstation (inclusief ontsluiting), verbreding van perron 6/7 en faseringsmogelijkheden voor de bestaande scope. Rijk en regio concluderen dat op basis van de MIRT-verkenning Bosch Centraal een definitief besluit over het voorkeursalternatief mogelijk is, zodra hierover een gezamenlijke financieringsafpraak gemaakt kan worden.
- ❖ Partijen verkennen benodigde aanpassingen aan scope en/of budget vanwege het grote belang van het project voor de mobiliteit en de woningbouwopgave in de regio.
- ❖ Rijk en regio spreken af om begin 2025 tot een voorkeursalternatief inclusief een sluitende financieringsstrategie te komen op basis waarvan alle partijen, in de aanloop naar het BOL van juni 2025, hun interne besluitvorming kunnen regelen, zodat een voorkeursbesluit genomen kan worden en de planuitwerking kan starten.

## **9. Roosendaal – Antwerpen**

- ❖ Rijk en regio nemen kennis van het rapport 'verkennende studie Roosendaal-Antwerpen', die in nauwe samenwerking door Rijk en de Belgische federale overheid tot stand is gekomen. Rijk en regio gaan hierover nader in gesprek, evenals over de mogelijkheden voor vervolgonderzoek.
- ❖ De mogelijkheden voor verbetering in de dienstregeling via station Roosendaal zijn onderzocht. Dit heeft geresulteerd in een verbeterde verbinding tussen Brabant en Zeeland: de sprinter Vlissingen – Roosendaal wordt vanaf dienstregeling 2026 – voor ten minste 3 jaar – gekoppeld aan de IC over de IJssellijn en wordt daarmee een directe trein tussen Vlissingen, Breda en verder naar Zwolle. Daarmee is invulling gegeven aan de afspraak uit het BO MIRT van 2023.
- ❖ Het Handelingsperspectief voor spoorknoop Roosendaal is de afgelopen periode nader uitgewerkt door de regio en spoorpartners, mede in relatie tot de provinciale verstedelijkingsopgave. In de komende periode wordt dit opgevolgd binnen de afspraken voor de verstedelijkingsopgave van Roosendaal.

## **10. A50 Bankhoef – Ewijk – Paalgraven**

- ❖ Rijk en regio blijven vooruitlopend op de planuitwerking A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven in gesprek over de stikstofproblematiek, de vervolgstappen (of uitwerking van) in de

Mobiliteitsaanpak A50, en mogelijke andere maatregelen, die een bijdrage leveren aan het oplossen van de knelpunten op de A50 op het traject Nijmegen-Eindhoven.

### **11. Oss Centraal**

- ❖ De Regio zal in afstemming met het Rijk in de eerste helft van 2025 een quickscan-onderzoek uitvoeren naar maatregelen om de barrièrewerking van het spoor in Oss te verminderen en de kwaliteit van het stationsgebied te verbeteren. Dit als onderdeel van de integrale opgave voor verstedelijking, economische ontwikkeling, woningbouw en mobiliteitstransitie in het stedelijke gebied "Oss Centraal" gelegen tussen de stations Oss en Oss West.
- ❖ De uitkomsten van de quickscan worden geagendeerd in het BO MIRT van najaar 2025.

### **12. Bus Rapid Transit A50 – Meierij**

- ❖ Rijk en regio starten met een pilot Bus Rapid Transit A50 – Meierij. Voor de pilot dragen Rijk en regio ieder maximaal € 1 miljoen (prijspeil 2025), incl. btw, bij op basis van een 50/50 verdeling tussen Rijk en regio. De Rijksbijdrage zal via een SPUK aan de regio worden uitgekeerd.

### **13. N65**

- ❖ De vernietiging van de bestemmingsplannen voor de reconstructie van de N65 heeft ertoe geleid dat IenW, provincie Noord-Brabant en de gemeenten Vught en Oisterwijk de reconstructie van de N65 op een later moment oppakken waarbij realisatie van het VKA+ nog steeds het einddoel is.
- ❖ Om de bestaande problematiek op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid op en rondom de N65 tussentijds te verlichten heeft de Stuurgroep N65 besloten haalbare en gedragen kortetermijnmaatregelen te realiseren waarbij het VKA+ uitgangspunt is. Rijk en regio maken in de Stuurgroep N65 afspraken over een pakket kortetermijnmaatregelen inclusief financiering daarvoor in het voorjaar van 2025.

### **14. PHS Boxtel**

- ❖ Rijk en Regio onderkennen dat de afronding van de PHS-infrastructuur maatregelen in Boxtel vertraging oploopt;
- ❖ Rijk en regio spreken af dat de provincie Noord-Brabant hierover als inspanningsverplichting op zich neemt zo spoedig mogelijk te starten met het proces om tot Wnb vergunningverlening te komen.
- ❖ Rijk en regio bevestigen dat na afronding van de PHS-infrastructuur maatregelen de daaraan gekoppelde productstappen, zoals de 3e en 4e IC Eindhoven – Breda, ingevoerd kunnen worden;
- ❖ Rijk en regio spreken af dat het Rijk hierover als inspanningsverplichting op zich neemt zo spoedig mogelijk met NS het proces te starten om, gegeven de concessieafspraken, te bezien wat nodig is om - direct na afronding van de PHS-infrastructuur maatregelen in Boxtel – tot de productstap 3e en 4e IC Eindhoven – Breda te komen.

### **15. Omleiding Betuweroute**

- ❖ Rijk en regio stellen vast dat alle in dit verband afgesproken maatregelen reeds zijn gerealiseerd of op afzienbare termijn nog worden gerealiseerd.
- ❖ De regio blijft geïnformeerd en betrokken voor, tijdens en na de omleidingen, zoals toegezegd in de stuurgroep. De regio vraagt om proactieve communicatie vanuit de betrokken partijen (zoals ProRail) richting overheden, bedrijven en burgers, zodat er te allen tijde een actueel beeld is van de situatie op en om het spoor.
- ❖ Rijk en regio spreken af dat specifiek wordt gemonitord of er een toename is in het aantal en soort meldingen van omwonenden, zoals dat sinds de start van de omleidingen ook is gedaan. Met deze monitoring wordt specifiek data verzameld ten aanzien van de hinder ten aanzien van onder meer geluid en trillingen, ten gevolge van de toename van het spoorgoederenvervoer op de omleidingsroutes.

- ❖ Rijk en regio herbevestigen dat lopende die omleidingsperiode het incident-management op het spoor stand-by staat, zodat verstoringen snel worden verholpen en de bereikbaarheid van Zuid-Nederland op niveau blijft.

### **16. Eindhoven – Düsseldorf**

- ❖ In Venlo is de voor de IC Eindhoven – Düsseldorf benodigde perronverlenging voorzien in 2028.
- ❖ Rijk en regio achten het halen van de overeengekomen indiensttreding van die IC per eind 2026, al dan niet in combinatie met tijdelijke maatregelen, van groot belang.
- ❖ ProRail voert momenteel een analyse uit naar mogelijkheden voor een tijdelijke oplossing (tot eind 2028) om de overeengekomen dienstregeling te halen.

### **17. Venlo Integraal**

- ❖ Rijk en regio hebben kennis genomen van de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen van de integrale uitwerking van het spooreplacement te Venlo.
- ❖ De integrale oplossingsrichtingen bieden weliswaar maatregelen voor alle opgaven op het emplacement, maar de kosten ervan bedragen een veelvoud van het beschikbare budget.
- ❖ Daarom worden nu alleen de urgentste opgaven verder uitgewerkt. Dat zijn de opstelsporen voor goederentreinen van 740 meter lengte en de vervanging van de spanningssluis.
- ❖ ProRail is gevraagd om voor de uitwerking van deze opgaven een Plan van Aanpak te maken. Opdrachtverlening wordt in het 4<sup>e</sup> kwartaal van 2024 verwacht.

### **18. A67/A73 Zaarderheiken**

- ❖ Regio is inmiddels goed geïnformeerd over de actualisatie van de verkeers- en stikstofberekeningen voor de A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken. De geactualiseerde cijfers komen in het eerste kwartaal van 2025 beschikbaar.
- ❖ Rijk en regio gaan na actualisatie in gesprek over de mogelijke stikstofopgave.
- ❖ Als een stikstofprobleem bestaat en zicht is op een oplossing daarvoor, spreken Rijk en regio af het tracébesluit zo spoedig mogelijk te actualiseren, om ook eventuele geluidshinder rondom het traject te verminderen.
- ❖ Het Rijk spant zich dan in spoedig de maakbaarheidscapaciteit beschikbaar te stellen, teneinde de stappen naar realisatie te zetten.
- ❖ Mocht het project binnen afzienbare termijn geen doorgang vinden, gaan IenW en Limburg in gesprek om geluidshinder voor de omgeving tot realisatie van het project tot aan de wettelijke normen te verminderen.

### **19. Wilhelminakanaal**

- ❖ De minister van IenW heeft de MIRT-3 projectbeslissing genomen voor het project "Wilhelminakanaal Sluis II" waardoor de realisatiefase kan worden gestart.
- ❖ Nadere afspraken over onder andere de cofinanciering van het project door Noord-Brabant en Tilburg zullen uiterlijk begin 2025 in een bestuursovereenkomst worden vastgelegd.
- ❖ Met zicht op de realisatie van Sluis II kan het aansluitende regionaal geïnitieerde project "Optimalisatie WHK Kraaiven-Loven" eveneens een vervolg krijgen. Voor dit laatste project is geconstateerd dat de eerder door de provincie en gemeente vrijgemaakte middelen inclusief de toegekende Rijksbijdrage van € 4,75 miljoen ontoereikend zijn om de bijgestelde projectkosten als gevolg van onder andere vertraging rondom het project Sluis II te dekken.
- ❖ Gegeven het logistieke belang van knooppunt Tilburg voor de Goederenvervoer Corridors spannen partijen zich gezamenlijk in om na te gaan of, en in welke mate er dekking voor dit tekort kan worden gevonden en streven dit in 2025 in een bestuursovereenkomst vast te leggen.
- ❖ Tot slot zal de gemeente Tilburg met het perspectief op betere bereikbaarheid van Tilburg, vanuit de samenwerking met Rijk en provincie in het Realisatiepact, zich inspannen om met het bedrijfsleven afspraken te maken om meer gebruik te gaan maken van het kanaal en aanvullende investeringen te doen in kadevoorzieningen, een trimodale containerterminal en zero-emissie varen.

## **20. Weert – Hamont – Antwerpen**

- ❖ Rijk en regio werken aan het onderzoeken van de mogelijkheden voor een directe reizigerstrein Weert-Hamont-Antwerpen. Daartoe zijn vooral op het Nederlandse trajectdeel tussen Weert-Hamont infrastructurele aanpassingen nodig. Deze aanpassingen zijn in 2023 in een studie uitgewerkt. De kosten hiervoor zijn geraamd tussen de € 47 en € 88 miljoen (incl. btw).
- ❖ In de studie zijn de benodigde inpassingsmaatregelen nog niet meegenomen. Deze worden in opdracht van IenW nader onderzocht.
- ❖ Op verzoek van de Nederlandse partners en in opdracht van de Belgische overheid voert Infrabel een expert opinion uit bovengenoemde studie uit 2023.
- ❖ Aan de hand van beide onderzoeken worden volgende stappen besproken in overleg tussen betrokken overheden.

## **21. VDL Nedcar**

- ❖ In het BO MIRT van 2020 is door IenW een financiële bijdrage toegezegd aan de aanpassing van de infrastructuur bij VDL Nedcar. De bijdrage is in het BO MIRT van 2023 verlengd tot eind 2025.
- ❖ De gewijzigde situatie van VDL Nedcar heeft impact op de beoogde gebiedsontwikkeling en bijbehorende bereikbaarheidsvraagstukken. De regio bespreekt in 2025 de plannen voor een alternatieve invulling in afstemming met VDL Nedcar en daarna met EZ en IenW. Over de IenW bijdrage van € 5 miljoen (incl. btw) kan vervolgens in het BO MIRT 2025 een geactualiseerd en passend besluit worden genomen.

## **22. IC naar Aken**

- ❖ Rijk en regio concluderen dat spoorprojecten als de Maaslijn, IC Eindhoven – Düsseldorf, IC Eindhoven – Aken en de Drielandentrein onlosmakelijk verbonden zijn met het ontsluiten van (nieuwe) woningbouw- en werkgelegenheidslocaties in Zuidoost-Nederland (onder andere Limburg Centraal).
- ❖ Voor de spoorse bereikbaarheid van heel Zuidoost-Nederland zijn aanpassingen nodig aan de OV-knoop Eindhoven, zoals onderzocht wordt in de MIRT-verkenning OV-knoop Brainport Eindhoven. In het komen tot een voorkeursalternatief voor de OV-knoop Eindhoven in 2025 wordt meegenomen wat de stand van zaken is, wat de noodzaak is van investeringen en hoeveel financiële ruimte partijen hebben. Tijdens het BO-MIRT 2025 wordt geagendeerd wat de stand van zaken is en wat de mogelijkheden en termijnen zijn om maatregelen te nemen die een volwaardige IC naar Aken mogelijk maken.
- ❖ Vooruitlopend op de volwaardige IC naar Aken werd er onder leiding van de provincie Limburg onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om in de dagranden alvast een IC-verbinding tussen Eindhoven en Aken op te starten. Dat blijkt juridisch en financieel ingewikkelder dan gedacht, daarom is op voorspraak van de provincie Limburg in de stuurgroep IC Aken besloten om de aandacht primair te richten op een volwaardige IC-verbinding, in lijn met het eerdere besluit in 2020 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, 29 984, nr. 897).
- ❖ Sinds begin 2023 hebben OV-reizigers de mogelijkheid om in Heerlen twee keer per uur cross-platform over te stappen van de IC uit Eindhoven naar de Drielandentrein naar Aken (en omgekeerd). Diverse acties van de betrokken stakeholders zijn ingezet op verbeteren van het functioneren van de Drielandentrein.

## **23. Transferknelpunt Maastricht**

- ❖ Rijk en regio nemen kennis van de resultaten van de verkenning naar het transferknelpunt bij station Maastricht, in combinatie met de mogelijkheden voor een interwijkverbinding voor fietsers en voetgangers ter hoogte van het stationsgebouw, als onderdeel van de ambitie 'Stad en Spoor'.
- ❖ Rijk en regio concluderen dat het knelpunt aanpakken relatief grote technische ingrepen en investeringen vereist, die niet opwegen tegen de ernst van het knelpunt. ProRail stelt namelijk vast dat het een comfortknelpunt betreft, en geen veiligheidsissue.

- ❖ Rijk en regio concluderen daarnaast dat er geen goede, kostenefficiënte oplossingen zijn gevonden voor de interwijkverbinding.
- ❖ Daarom besluiten Rijk en regio om de oplossingsrichtingen voor het transferknelpunt nu niet nader te onderzoeken. Wel zal het knelpunt zal de komende jaren blijven worden gemonitord.

#### **24. Decentralisatie Sprinterdiensten Limburg**

- ❖ Provincie Limburg en IenW hebben in 2014 in het convenant decentralisatie stoptreindiensten afspraken gemaakt over onder meer de exploitatiebijdragen voor de regionale treinverbindingen Roermond-Maastricht Randwyck en Sittard-Heerlen. Deze financiële afspraak loopt eind 2024 af.
- ❖ In het convenant is vastgelegd dat voor de periode 2025 tot het einde van de regionale concessie in 2031 het rijk de intentie heeft tot passende afspraken over de exploitatiebijdrage te komen.
- ❖ De komende periode zullen de Provincie Limburg en het ministerie van IenW gezamenlijk werken aan de wijze waarop invulling kan worden gegeven aan deze afspraak uit 2014. De inzet van partijen is erop gericht om dit traject voor de zomer van 2025 af te ronden.

#### **25. Brug bij Itteren**

- ❖ Afgelopen periode is de renovatievariant nader uitgewerkt en vergeleken met de kosten van een nieuwe brug. Hieruit is gebleken dat de kosten dusdanig dicht bij elkaar liggen dat door IenW alsnog besloten wordt tot een nieuwe brug.
- ❖ De scope betreft het in 2020 overeengekomen en in een uitvoeringsovereenkomst vastgelegde plan.
- ❖ Rijkswaterstaat stemt de vervolgaanpak en planning af met de gemeente Maastricht.

#### **26. Meerjarige Adaptieve Uitvoeringsagenda Fiets (MAUF)**

- ❖ De provincie Limburg ontvangt een bijdrage van € 1,5 miljoen incl. btw van het Rijk voor doorfietsroute Weert-Nederweert.
- ❖ De provincie Limburg ontvangt een bijdrage van € 1,5 miljoen incl. btw van het Rijk voor doorfietsroute Sittard-Avantis.
- ❖ De provincie Noord-Brabant ontvangt een bijdrage van € 1,5 miljoen incl. btw van het Rijk voor doorfietsroute Helmond-Deurne.
- ❖ De doorfietsroute Eindhoven-Gemert, ingediend door de provincie Noord-Brabant, is geselecteerd voor een mogelijke financiële bijdrage van het Rijk. Er is nog onduidelijkheid over de realiseerbaarheid en zelfstandige uitvoerbaarheid van de routedelen die raken aan het areaal van Rijkswaterstaat. Rijk en regio spreken af dat de regio in gesprek gaat met Rijkswaterstaat over de realiseerbaarheid van de route. Bij een positieve uitkomst kan in 2025 een subsidieverzoek ingediend worden onder de tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur.

## **Regio Noord-Nederland**

### **1. Deltaplan voor het Noorden**

- ❖ Rijk en Regio stellen het rapport 'Perspectief 2050, het integrale toekomstbeeld voor Noordelijk Nederland' vast.
- ❖ Rijk en Regio zetten hun samenwerking op het niveau van het Deltaplan voor Noordelijk Nederland voort, maken gezamenlijk afspraken over de scope hiervan en stellen deze vast in het Bestuurlijk Overleg Deltaplan.

### **2. MIRT-onderzoek Lelylijn, Novex-gebied Lelylijn en MIRT-onderzoek Nedersaksenlijn**

- ❖ De afgelopen twee jaar is door Rijk en regio, in het kader van het Deltaplan voor Noordelijk Nederland, constructief samengewerkt aan de MIRT-onderzoeken Lelylijn en Nedersaksenlijn.
- ❖ Rijk en regio besluiten om de rapportages uit deze MIRT-onderzoeken vast te stellen en te constateren dat beide lijnen en de daarmee samenhangende gebiedsontwikkeling inhoudelijk de moeite waard zijn om een vervolgstap te zetten.
- ❖ De regio wil graag voor beide trajecten een stap naar MIRT-verkenning zetten. Het Rijk constateert dat dit nu nog niet kan, vanwege het ontbreken van het benodigde zicht op 75% van de financiering.
- ❖ Rijk en regio spreken af om voor het einde van dit jaar verder te praten over een vervolgstap voor zowel Lelylijn als Nedersaksenlijn.

### **3. Sluiscomplex Kornwerderzand (Regiosluis)**

- ❖ Rijk en regio maken de afspraak om op korte termijn het eens worden over een financiële oplossing voor het tekort KWZ en te komen tot een oplossing/voorkeursvariant. De regio is uitgenodigd om met een alternatief te komen.

### **4. Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl: Friese bruggen**

- ❖ Provincie en Rijk spreken af om uiterlijk december 2024 tot bestuurlijke afspraken te komen over de bruggen Spannenburg en Kootstertille.

### **5. Bereikbaarheid Ameland**

- ❖ Provincie en Rijk spreken af om op korte termijn in een apart bestuurlijk overleg over de bereikbaarheid van Ameland te praten.

### **6. Ontsluiting Groningen Airport Eelde**

- ❖ Tijdens het BO MIRT van 2023 hebben het Rijk en de provincie Drenthe afspraken gemaakt over het taakstellend budget van € 6,5 miljoen (incl. btw) voor de realisatie van weginfrastructuur rondom Groningen Airport Eelde (GAE). De middelen zijn beschikbaar gesteld op basis van het amendement van de leden Koerhuis en Van der Molen.<sup>2</sup>
- ❖ Rijk en regio hebben kennisgenomen van de gefaseerde realisatie van (infrastructuur)plannen door GAE.
- ❖ De Rijksbijdrage wordt ingezet voor de realisatie van een verkeersveilige ontsluitingsweg voor het nieuwe Business Park Bravo die naar verwachting eind 2026 start.
- ❖ De provincie Drenthe ziet toe op een doelmatige besteding van de taakstellende Rijksbijdrage. De bijdrage wordt in 2025 uitgekeerd aan de provincie Drenthe.

### **7. Knelpunten hoofdwegennet en onderliggend wegennet: A7 afrit 34 Leek**

- ❖ Rijk en de provincie Groningen hebben tijdens het BO MIRT van 2023 afgesproken in overleg te treden over de aanpak zowel de noordelijke als de zuidelijke afrit op de A7 afrit 34 Leek in de plaats van het knelpunt A28 afrit 38 Haren.

---

<sup>2</sup> Kamerstuk 36 200 A nr. 54

- ❖ De provincie Groningen, Gemeente Westerkwartier en het Rijk zijn tot overeenstemming gekomen gezamenlijk te investeren in de veiligheid en doorstroming van het knelpunt A7 afrit 34 Leek. Hiertoe stelt het Rijk taakstellend € 1 miljoen (incl. btw) beschikbaar, ook de regio stelt € 1 miljoen beschikbaar.
- ❖ Het totaalbudget van € 2 miljoen zal gebruikt worden voor het realiseren van infrastructurele maatregelen gericht op voorkomen van terugslag op de A7 en bevorderen van de veiligheid en afwikkeling van het lokale verkeer. Maatregelen worden uitgevoerd onder regie van de provincie Groningen. Het streven is om de maatregelen uiterlijk medio 2027 gereed te hebben.

### **8. Knelpunten hoofdwegennet en onderliggend wegennet: Drenthe**

- ❖ Het Rijk neemt kennis het verzoek van de provincie Drenthe om de beschikbaar gestelde taakstellende rijksbijdrage van € 3 miljoen (incl. btw) voor knelpunten HWN/OWN, zoals afgesproken tijdens het BO MIRT van 2023, anders te besteden.
- ❖ Tijdens het BO MIRT van 2023 hebben partijen afgesproken de rijksbijdrage te besteden aan het oplossen van de HWN/OWN knelpunten:
  - Rotonde westelijke kruising A28 aansluiting 37 en de Groningerstraat;
  - Rotondes bij de kruisingen A28 aansluiting 29 en de N855;
  - Rotonde zuidelijke kruising A37 aansluiting 4 en de N376.
- ❖ Vanwege herprioritering bij de Provincie Drenthe is de realisatie van de voorgenomen maatregelen bij de knelpunten A28/N855 en A37/N376 op korte termijn niet realiseerbaar.
- ❖ Rijk en regio hechten belang aan de aanpak van HWN/OWN knelpunten en zijn in overleg getreden over een alternatieve bestemming.
- ❖ Partijen herbevestigen dat deze middelen besteed zullen worden aan de uitvoering van maatregelen die bijdragen aan doorstroming of verbetering van verkeersveiligheid op het raakvlak van het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet. Dat de regio hetzelfde bedrag beschikbaar stelt als cofinanciering en de maatregelen snel uitvoerbaar zijn.
- ❖ Op basis hiervan spreken partijen af in totaal € 6 miljoen (incl. btw), waarvan € 3 miljoen (incl. btw) rijksbijdrage, aan te wenden aan de volgende drie maatregelen:
  - Rotonde westelijke kruising A28 aansluiting 37 en de Groningerstraat;
  - Korte termijn maatregelen N33/N34 knooppunt Gieter;
  - Rotonde kruising A32 aansluiting 4.
- ❖ De provincie Drenthe draagt zorg voor de uitvoering van de maatregelen. De maatregelen zijn uiterlijk eind 2026 gereed.

### **9. Programmatische benadering N33 Midden (Zuidbroek – Appingedam) en N33 Noord (Appingedam – Eemshaven) en gefaseerde herstart N33 Midden**

- ❖ Met de kabinetsreactie 'Nij Begun' heeft het Rijk in totaal € 395 miljoen (incl. btw) taakstellend beschikbaar gesteld voor de verbreding de N33 tussen Zuidbroek- Eemshaven.<sup>3</sup> Hiervan is € 145 miljoen beschikbaar voor de N33 Midden van Zuidbroek – Appingedam en € 250 miljoen voor de verbreding van de N33 Noord van Appingedam – Eemshaven inclusief realisatie van een oeververbinding.
- ❖ Rijk en de provincie Groningen spreken af tot één programmatische benadering voor de N33 Midden en Noord te komen. Met als uitgangspunt samenhang in verkeerskundige en technische keuzes, financiën, organisatie en communicatie.
- ❖ Tijdens het BO MIRT van 2023 hebben partijen besloten tot het starten van een MIRT onderzoek voor de N33 Noord inclusief oeververbinding. De uitkomsten hiervan worden tijdens het BO MIRT van 2025 geagendeerd.
- ❖ Voor de gefaseerde herstart van de N33 Midden (Zuidbroek – Appingedam) stellen partijen een kwartiermakersfase in. Het uitgangspunt is dat dit zo snel als mogelijk in 2025 plaatsvindt, zodra er voldoende zicht is op de benodigde stikstofruimte, (personele)capaciteit en financiën.

---

<sup>3</sup> Kamerstuk 35 561, nr. 17

- ❖ Partijen spreken af om gezamenlijk met prioriteit de benodigde capaciteit op orde te brengen voor de herstart van de N33 Midden en hierbij te kijken naar diverse mogelijkheden.
- ❖ Voorts treden Rijk en regio met elkaar in overleg over de financiële bijdrage vanuit de regio voor de N33 Midden.
- ❖ Realisatie van het Ontwerp Tracébesluit (OTB) van de N33 Midden blijft het uitgangspunt. De inzet van partijen is om voor de N33 Midden toe te werken naar een Ontwerp Projectbesluit (onder de Omgevingswet).
- ❖ Partijen spreken af om in 2025 toe te werken naar de actualisatie van benodigde onderzoeken en hernieuwde afspraken die zullen resulteren in een nieuwe Bestuursovereenkomst voor de N33 Midden.

#### **10. Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl: Paddepoelsterbrug (Gr)**

- ❖ Voor de aanleg van de Paddepoelsterbrug heeft het Rijk een extra taakstellende bijdrage van € 9,54 miljoen aan de gemeente Groningen toegezegd, zodat de bouw van een nieuwe brug door kan gaan. De gemeente is verantwoordelijk voor het ontwerp en de realisatie van de nieuwe oeververbinding Paddepoelsterbrug en treedt op als opdrachtgever van de werkzaamheden. Streven van de Gemeente is om in 2026 te starten met de realisatie en openstelling in 2027. Rijk en Gemeente zullen deze afspraak nader uitwerken in een Bestuursovereenkomst.

#### **11. Vaarweg IJsselmeer - Meppel**

- ❖ In voorjaar 2023 is het project Vaarweg IJsselmeer – Meppel (VIJM) als onderdeel van de herprioritering op het Mobiliteitsfonds gepauzeerd.
- ❖ Rijk en Regio hebben daarna afgesproken om met het waterschap Zuiderzeeland de meekoppelkansen met het project Versterking IJsselmeerdijk te onderzoeken. Dit bleek echter niet haalbaar gelet op de planning en marktbenadering van dat project.
- ❖ Vervolgens is de blik verlegd naar mogelijkheden voor het meekoppelen van de opgave voor de VIJM met 3e tranche Kaderrichtlijn Water (KRW) en/ of Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) projecten. Dit lijkt meer perspectief te bieden, mits de kwaliteit van de bodem in de VIJM geschikt is.
- ❖ Rijkswaterstaat heeft daarom afgelopen juli opdracht gekregen om de bodemkwaliteit te onderzoeken en zij is gevraagd om een offerte op te stellen voor de meekoppeling met KRW en/ of PAGW projecten.
- ❖ Naar verwachting zal begin 2025 duidelijk worden of en onder welke voorwaarden de projectopgave van de VIJM via deze route kan worden gerealiseerd.

#### **12. Deltaplan voor het Noorden: Verbeteringen Bestaand Spoor**

- ❖ Rijk en regio nemen kennis van de eindrapportage en de inzichten en aanbevelingen uit het onderzoek Verbetering Bestaand Spoor.
- ❖ Rijk en regio spreken af de nuttige inzichten uit dit onderzoek te betrekken bij lopende spoorprojecten in Noord-Nederland.
- ❖ Rijk en regio gaan nader in overleg over de potentie van autonoom rijden op het spoor en de ambities van Noord-Nederland op dit vlak, met als doel een duidelijk uitgangspunt voor de volgende regionale concessies vast te kunnen stellen.
- ❖ Rijk en regio blijven in gesprek over de marktordening in relatie tot het treinaanbod in Noord-Nederland.
- ❖ Rijk en regio werken ernaar toe om tijdig, dus ruim voor de eerstvolgende aanbestedingen in de regio, afspraken te maken over onder andere de financiering van zero emissie treinvervoer.

#### **13. Spooknooppunt Zwolle – Meppel**

- ❖ Rijk en regio nemen kennis van de resultaten van de preverkenning “Maatregelen rondom Meppel” en constateren dat het huidige budget niet genoeg is om alle geadviseerde maatregelen uit te kunnen voeren.
- ❖ Rijk en regio komen overeen het huidige budget hoofdzakelijk (€ 60,5 miljoen) in te zetten voor een toekomstvaste aanpassing van emplacement Meppel waarbij er een 4e perronspoor

wordt aangelegd (oplevering 2030). Daarnaast wordt gekozen voor verscheidene maatregelen die op de korte termijn (oplevering 2027) de robuustheid verhogen en reistijdwinst opleveren.

- ❖ Rijk en regio constateren dat de aanpak van overwegen zorgt voor een verbetering van de robuustheid en overwegveiligheid die ook nodig is voor frequentieverhogingen. Op dit moment zijn er onvoldoende middelen beschikbaar voor de aanpak van overwegen.
- ❖ Rijk en regio spreken af nader onderzoek te doen naar de aanpak van overwegen en de maatregelen die nodig zijn voor frequentieverhoging (zoals een derde en vierde IC van en naar Groningen, meer sneltreinen c.q. stoptreinen conform moties Van der Graaf c.s.<sup>4</sup> en motie Eppink c.s.<sup>5</sup>). Uiterlijk in het tweede kwartaal van 2025 zijn de resultaten beschikbaar, zodat in het BO MIRT van 2025 nadere afspraken gemaakt kunnen worden. Voor dit onderzoek wordt een budget van maximaal € 500.000,- gereserveerd uit de huidige gereserveerde middelen.
- ❖ De resultaten van de recente studie naar de verbetering van bestaand spoor, onderdeel van het Deltaplan Noordelijk Nederland, worden hierin meegenomen.

#### **14. Vervanging HRMK-Spoorbrug**

- ❖ Rijk en regio nemen kennis van de conclusies van het onderzoek naar de technische en functionele uitgangspunten, het ontwerp en de kosten van een spooraquaduct.
- ❖ Rijk en regio stellen vast dat er nu geen zicht is op 75% financiering. Om deze reden stelt het Rijk vast dat het nu niet mogelijk is om een startbeslissing te nemen voor het uitvoeren van een MIRT-verkenning.
- ❖ Rijk en regio brengen de mogelijkheden voor aanvullende financiering in beeld om voor eind 2025 een startbeslissing te kunnen nemen en kijken daarbij naar Europese, nationale, regionale en private middelen. Hierbij wordt door de regio nadere uitwerking gegeven aan de meerwaarde van een spooraquaduct voor de omgeving en de woningbouwopgave.
- ❖ Rijk en regio bezien welke stappen al nader in beeld gebracht zouden kunnen worden vooruitlopend op een startbeslissing.

#### **15. Meerjarig Adaptieve Uitvoeringsagenda Fiets (MAUF)**

- ❖ De provincie Groningen ontvangt een bijdrage van € 1,5 miljoen incl. btw van het Rijk voor doorfietsroute Assen-Groningen.
- ❖ De provincie Drenthe ontvangt een bijdrage van € 1,5 miljoen incl. btw van het Rijk voor doorfietsroute Emmen-Klazienaveen.

#### **16. MIRT-onderzoek Westflank Groningen**

- ❖ Rijk en Regio melden dat het MIRT onderzoek gebiedsgerichte ontsluiting Westflank Groningen nagenoeg is afgerond. Het onderzoek geeft aan dat, als gevolg van de grootschalige woningbouwopgave, er een integrale bereikbaarheidsopgave in de Westflank van Groningen ligt.
- ❖ Rijk en Regio bevestigen afspraken van het BO MIRT van november 2022 met betrekking tot de opgave en financiële reserveringen.
- ❖ Als vervolgstap zetten Rijk en Regio de constructieve gesprekken over de deelopgaven en mogelijke oplossingsrichtingen de komende tijd voort om te komen tot een evenwichtige en gedragen ontwikkelagenda voor de Westflank. Passend bij de woningbouwopgave zal de ontwikkelagenda ter besluitvorming worden voorgelegd in het BO Leefomgeving van 2025.

#### **17. Deelmobiliteitshubs (Groningen – Assen)**

- ❖ Op het BO MIRT van 2022 heeft het Rijk € 7 miljoen incl. btw gereserveerd voor de regionale implementatie van uniforme deelmobiliteitshubs. Van dit bedrag is op het BO MIRT van 2022 in totaal € 4,175 miljoen incl. btw toebedeeld aan regio's voor de eerste en tweede uitroltranche.
- ❖ Vanuit het resterend deel van de op het BO MIRT 2022 gedane reservering van € 7 miljoen incl. btw investeert het Rijk nu in de derde uitroltranche deelmobiliteitshubs om praktijkervaring

---

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 1162

<sup>5</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 1155

op te doen over de effecten van deelmobiliteit en hubs in landelijk gebied en verstedelijkte omgeving.

- ❖ In dit kader reserveert het Rijk 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 200.000 incl. btw voor de realisatie van de derde tranche deelmobiliteitshubs in de Regio Groningen-Assen (ontvanger rijksbijdrage: Provincie Groningen).
- ❖ De reservering wordt omgezet in een definitieve bijdrage onder voorwaarden van een door de regio en het ministerie van IenW vastgesteld uitvoeringsplan en een positief bestuurlijk besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten voor de derde tranche.

### **18. Regionale bereikbaarheidsaanpak**

- ❖ Rijk en regio investeren € 5 miljoen incl. btw voor 2025 in het integrale maatregelenpakket. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 2,5 miljoen incl. btw (Ontvanger: Provincie Groningen).
- ❖ De middelen worden beschikbaar gesteld op basis van een samenhangend uitvoeringsplan dat de regio uiterlijk 1 maart 2025 indient bij het rijk. Onderdeel van het plan zijn een praktische beschrijving van de maatregelen, de doelen en resultaten (output en outcome), de verdeling van de financiën en de manier waarop aangesloten wordt op de landelijke aanpakken benutten mobiliteitsnetwerken en spits spreiden.
- ❖ Rijk en regio spreken af dat er minimaal per kwartaal een voortgangsgesprek plaatsvindt om de uitvoering van de maatregelen te monitoren.

## **Regio Noordwest-Nederland**

### **1. Regionaal trendonderzoek stedelijke gebieden**

- ❖ Rijk en regio onderschrijven dat de conclusies van het door de Metropoolregio Amsterdam en de G4 uitgevoerde verdiepend trendonderzoek naar (stedelijke) mobiliteit van toegevoegde waarde zijn als bouwsteen voor de uitwerking van de bereikbaarheidsdoelen en voor de Welvaart- en leefomgevingsscenario's (PBL) en Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA).
- ❖ Rijk en regio spreken af om samen de kansen van deze nieuwe perspectieven te onderzoeken voor de regionale opgave in het gebiedsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en een voorstel voor vervolg af te spreken in het BO MIRT 2025.

### **2. A28/A1 Hoevelaken**

- ❖ Rijk en regio herbevestigen de urgentie van een snelle realisatie van het project A1/A28 knooppunt Hoevelaken en het belang van een goed functionerende knooppunt voor de landelijke en regionale bereikbaarheid en de realisatie van 40.000 woningen en 32.000 arbeidsplaatsen tot 2040 in de Regio Amersfoort;
- ❖ Op dit moment is er geen zicht op de volledige herstart van het project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken.
- ❖ Het Rijk onderzoekt in samenspraak met de regio voor BO MIRT 2025 of het mogelijk is om het MIRT-project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken in kleinere projecten op te delen en te faseren;
- ❖ Bij gehele of eventueel gedeeltelijke herstart van project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken vormen het Ontwerp-Tracébesluit van 2018 en de gemaakte bestuurlijke afspraken het vertrekpunt;
- ❖ Rijk en regio hebben het afgelopen jaar binnen het programma U Ned de Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040 opgesteld.
- ❖ De Minister van IenW heeft besloten € 50 miljoen (incl. btw) beschikbaar te stellen. De regio stelt eveneens een budget van € 50 miljoen beschikbaar voor het maatregelenpakket.
- ❖ Rijk en regio kiezen hiermee voor maatregelen die passen binnen het afgesproken beoordelingskader:
  - a) Doorfietsroute Amersfoort – Soesterberg – Zeist – Utrecht Science Park;
  - b) Doorfietsroute Baarn – Soest – Bilthoven – Utrecht CS;
  - c) Doorfietsroute Amersfoort – Veenendaal;
  - d) Aanpak sluipverkeer rondom knooppunt Hoevelaken (inclusief verkeersmanagement, VRI's aanpassen)
  - e) Pre-verkenning BRT Amersfoort – Utrecht Science Park;
  - f) A1 kunstwerk 500, fietstunnels en aanpassen kruispunten A1 aansluiting 14 / Amersfoortsestraat
  - g) Aansluiting A1 – N199 – Ontsluitingsweg Bovenduist;
  - h) A30 – aansluiting Barneveld Zuid.
- ❖ Voor de pre-verkenning BRT (e) zal bij het BO MIRT 2025 op basis van de resultaten bekeken worden hoe deze maatregelen gefinancierd kunnen worden.
- ❖ De maatregelen (f,g,h) zijn opgenomen in het pakket onder voorwaarde van het Rijk dat vanwege schaarse RWS-capaciteit, de gemeente / regio Amersfoort de realisatie (incl. planuitwerking) van deze aansluitingen op zich neemt.
- ❖ Rijk en regio werken het voorgestelde maatregelenpakket in 2025 nader uit. Rijk en regio verkennen hoe en op welk moment zij hun bijdrage kunnen voldoen.
- ❖ Rijk en regio gaan in 2025 met elkaar in gesprek over de aanvullende financiering van de quick win aansluiting bij Eemnes (A27).

### **3. Programma U Ned**

Groot Merwede: MIRT Verkenning OV en Wonen, MIRT Onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnenburg

Rijk en regio stellen op basis van de tot nu toe bekende resultaten het volgende vast:

- ❖ Om de ruimtelijke ontwikkelingen Groot Merwede (inclusief A12-zone) en Rijnenburg mogelijk te maken én de verkeersdoorstroming op de Ring Utrecht als (inter)nationale draaischijf te waarborgen er inzet nodig is op nabijheid, vraagbeïnvloeding, en fiets en OV als dragende modaliteiten, om de groei van automobilititeit als gevolg van de ontwikkeling van de A12-zone en Rijnenburg te beperken. Daarnaast zijn er (uitgaande van realisatie van het Tracébesluit A12/A27 Ring Utrecht) ingrepen voor het Hoofdwegennet (Ring Utrecht, A2 én A12) en in het Onderliggend Wegennet nodig om te voorkomen dat de knelpunten op de Ring Utrecht groter worden als gevolg van de autonome groei van het autoverkeer, waardoor de bereikbaarheid van de regio verminderd wordt.
- ❖ In fase 2 van het MIRT-onderzoek onderzoeken Rijk en regio de effecten van een pakket van diverse maatregelen op het gebied van bereikbaarheid (A2, A12, OWN, Merwedelijk en fiets), waarbij onder andere kosten en de ruimtelijke impact worden uitgewerkt.
- ❖ Om verstedelijking in Groot Merwede (incl. A12 zone) en Rijnenburg mogelijk te maken is voor de ov-component duidelijk dat hoogwaardig OV nodig is voor verstedelijking; een snelle en hoogfrequente Merwedelijk (Hoogwaardig OV, HOV) is randvoorwaardelijk voor de ontwikkeling van de A12-zone en Rijnenburg.
- ❖ De onderzochte maatregelen in de MIRT-verkenning OV en Wonen moeten een schaa sprong in het OV voor Groot Merwede en Rijnenburg mogelijk maken.
- ❖ Rijk en regio stellen voor de MIRT-verkenning OV en Wonen vast dat:
  - De MIRT-verkenning OV en Wonen op basis van de huidige inzichten nog geen voorkeursalternatief kan worden vastgesteld waarbij maakbaarheid, voldoende doelbereik en (financiële) randvoorwaarden bij elkaar komen.
  - Er voor de MIRT-verkenning OV en Wonen een verdiepingsfase wordt gedaan om besluitvorming over een (voorlopig) voorkeursalternatief tijdens het BO MIRT 2025 mogelijk te maken.
  - De onderzochte Papendorplijn geen onderdeel gaat uitmaken van het Voorkeursalternatief van de MIRT-verkenning OV en Wonen.
- ❖ Rijk en Regio zetten zich in om in het BO MIRT 2025 op basis van de resultaten toe te werken naar een (voorlopig) voorkeursbesluit voor de Merwedelijk (MIRT-verkenning OV en Wonen) in combinatie met vervolgstap(pen) voor het HWN, OWN en fietsnetwerk (MIRT-onderzoek).
- ❖ Rijk en regio stellen vast dat onderdelen van besluitvorming daarbij zijn:
  - Een (voorlopig) voorkeursalternatief voor de MIRT-verkenning OV en Wonen, met een richtinggevend besluit over de wijze van OV-ontsluiting van de A12-zone in samenhang met de OV-ontsluiting van Rijnenburg.
  - Een richtinggevend besluit ten aanzien van woningbouw in Groot Merwede en Rijnenburg, in combinatie met werkgelegenheid en samenhangende en randvoorwaardelijke aspecten en thema's als energie, groen en grondverwerving.
  - Vervolgstappen ten aanzien van het benodigde pakket van multimodale maatregelen voor zowel de doorstroming op de Ring Utrecht als voor de verstedelijking in de A12-zone en Rijnenburg mogelijk te maken. Het gaat hierbij onder andere om;
    - het daarvoor benodigde fietsnetwerk;
    - de daarvoor benodigde ingrepen in het Hoofdwegennet;
    - de daarvoor benodigde ingrepen in het Onderliggende Wegennet.
  - Afspraken over toekomstige organisatie voor gebiedssamenwerking en bijbehorende ontwikkelstrategie inclusief fasering.
- ❖ Rijk en regio zetten zich in om voor BO MIRT 2025 stappen te zetten op het gebied van programmering in tijd en financiën van bovenstaande bouwstenen, om tot uitvoering van de opgaven te komen.

#### **4. Oostflank Metropoolregio Amsterdam**

##### Algemeen

- ❖ In lijn met de afspraken in de Rijkstructuurvisie RRAAM (2013) en herbevestigd in het Perspectief Oostflank MRA (2020) hebben Rijk en Flevoland een opgave om grootschalig woningen te bouwen. In Flevoland is nog voldoende ruimte om op rijksgronden een substantieel aantal woningen toe te voegen. Flevoland levert daarmee een essentiële bijdrage

aan de woningnood van de huidige inwoners en aan nationale woningproductie. In dat licht zal Almere zich inspannen om de woningbouwproductie te verhogen om meer woningen te realiseren met als streefgetal tenminste 2.000 – 3.000 woningen per jaar. De groei van het aantal woningen moet in evenwicht zijn met werklocaties, de ontwikkeling van mobiliteitsinfrastructuur en stedelijke voorzieningen.

- ❖ In de Rijkstructuurvisie van 2013 is afgesproken dat een vervolgonderzoek (MIRT-verkenning) naar verdere infrastructuurmaatregelen voor de ontsluiting van Almere Pampus wordt gestart wanneer ten opzichte van 2010 circa 25.000 woningen zijn gebouwd en er zicht is op afronding van de tweede fase van Amsterdam IJburg. Daarvan hoeven nog minder dan 7.000 woningen worden gebouwd en het finaliseren van IJburg is nabij. De verdere concretisering van de toekomstige bereikbaarheid van Pampus/Flevoland (IJmeerverbinding) wordt met het voortvarend doorbouwen van woningen urgent. Onderstaande afspraken moeten aan deze urgentie invulling geven.

#### Almere Pampus

- ❖ De ruimtelijk strategische verkenning voor de grootschalige woningbouw Almere Pampus wordt vastgesteld. Het Masterplan Almere Pampus vormt het uitgangspunt voor de ontwikkeling van dit nieuwe stadsdeel. Waarbij Rijk en regio zich realiseren dat een langjarige samenwerking van alle betrokken partijen nodig is om tot grootschalige woningbouwontwikkeling in Almere Pampus te komen.

#### Status IJmeerverbinding bij ontwikkeling Pampus

- ❖ Bij een volledige ontwikkeling van Almere Pampus naar een hoog stedelijk woonmilieu is een goede ontsluiting door middel van een IJmeerverbinding noodzakelijk waarbij de bereikbaarheid van heel Almere blijvend aandacht verdient.
- ❖ Gezien het grote belang van een goede ontsluiting van de grootschalige woningbouwlocatie Pampus binnen de MRA en de regio Flevoland is het daarom noodzakelijk een concreter beeld te krijgen van de kansen op private en publieke financiering van een IJmeerverbinding tussen Almere en Amsterdam. De bereikbaarheid van Almere en Flevoland is randvoorwaardelijk voor de groei van wonen en werken. Hiermee wordt de grootste - nog beschikbare Rijks - ontwikkellocatie in de Randstad ontsloten en het vestigingsklimaat verbeterd.

#### Vervolgonderzoek

- ❖ Parallel aan de voorbereiding van de bouw van de 1<sup>e</sup> fase Pampus met 7.500 woningen en 4.000 arbeidsplaatsen wordt op initiatief van de regio een gezamenlijke 'P-verkenning' gestart. Deze P-verkenning onderzoekt de mogelijkheden en kansrijkheid van alternatieve bekostiging van een IJmeerverbinding. Dit onderzoek is een alternatieve route naar de start van een MIRT verkenning.
- ❖ Hiervoor wordt een integrale businesscase opgesteld voor de bereikbaarheidsopgave van Almere, waarvan de bekostiging van de IJmeerlijn onderdeel is, inclusief een investeringsfonds voor sociale en leefbare ontwikkeling van Pampus en de stad. De resultaten van het onderzoek worden geagendeerd voor het BO MIRT Noordwest 2026. De kosten van dit onderzoek worden 50/50 door Rijk en regio gedragen waarbij de ministeries van VRO en IenW gezamenlijk de opdrachtgevers zijn en dit onderzoek in overleg met de gemeente Almere en de provincie Flevoland wordt opgezet en (tussen)resultaten worden gepresenteerd.
- ❖ Te starten met de uitwerking van de gebiedsontwikkeling van de eerste fase van de grootschalige woningbouw in Almere Pampus, bestaande uit circa 7.500 woningen, 4.000 arbeidsplaatsen en bijbehorende voorzieningen. Uit de beschikbare middelen van € 54 miljoen uit het BO MIRT 2022 voor een HOV-verbinding Pampus en/of Oosterwold wordt € 54 miljoen gereserveerd voor een HOV-verbinding Almere Pampus. De hoogte van de rijksbijdrage wordt na nader onderzoek (investering, beheer, onderhoud en exploitatie) bepaald.
- ❖ Door middel van parallel plannen streven partijen ernaar om ruim eerder dan 2030 te starten met de woningbouw van de eerste fase Almere Pampus waarbij een actueel woningbouwprogramma dat aansluit bij de woningbehoefte leidend is.

- ❖ De afspraken voor de vervolgfase worden vastgelegd in een nader op te stellen bestuursovereenkomst Pampus waarvan het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening het coördinerende departement zal zijn. Bij de uitwerking is het uitgangspunt dat de ontwikkeling van Almere Pampus minimaal financieel neutraal verloopt voor partijen en er 2/3 betaalbare woningen worden gerealiseerd. Het Rijk beoogt geen winst te maken op deze ontwikkeling.
- ❖ Voor de stedelijke ontwikkeling van Almere wordt de Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0 geactualiseerd naar een Uitvoeringsovereenkomst 3.0. Daarin worden nieuwe (financiële) afspraken gemaakt voor de integrale stedelijke ontwikkeling van de gebieden Oosterwold, Almere Centrum, Weerwater, Almere Pampus alsmede in relatie met sociale en leefbare ontwikkeling van de stad.

#### Autobereikbaarheid

- ❖ De uitspraak over de (on)mogelijkheid van een wegverbinding (IJmeerweg) gekoppeld aan de IJmeerverbinding vloeit voort uit de uitkomsten van de integrale business case.

#### Almere/Zeevolde Oosterwold/A27

- ❖ Partijen spreken af dat in fase 2 Almere/Zeevolde Oosterwold op basis van bestaande afspraken meer woningen in hogere dichtheden worden toegevoegd. Daarmee wordt invulling gegeven aan de gewenste versnelling van de woningbouw. Partijen verkennen verder op welke wijze een effectieve samenwerking van publieke en private partijen hier een bijdrage kan leveren in het realiseren van deze opgave. Na besluit over de mogelijke komst van een defensiekazerne in Flevoland worden in 2025 nadere afspraken gemaakt over de verdere ontwikkeling van Oosterwold.
- ❖ De monitor naar de doorstroming op de A27 laat in toenemende mate zien dat er filevorming plaatsvindt en dat het perspectief van een ingrijpend mobiliteitsknelpunt toeneemt. De A27 is van vitaal belang voor de bereikbaarheid van grote woningbouwlocaties in Flevoland (Oosterwold, Lelystad Zuider-C). Rijk en Regio onderschrijven dit.
- ❖ In combinatie met de ambitie om de woningbouw in Flevoland te versnellen en de mogelijke komst van een kazerne worden de knelpunten op de A27 nog urgenter. Rijk en regio onderschrijven dat.

#### Lelystad Zuiderhage

- ❖ De Mastervisie ZuiderC vormt het kader voor grootschalige woningbouw in Lelystad Zuiderhage met 15.000 woningen.
- ❖ In het BO MIRT Noordwest 2025 worden de resultaten geagendeerd van het lopende onderzoek naar de bereikbaarheid van Lelystad Zuiderhage.

#### A6 Almere Oostvaarders – Lelystad

- ❖ Toenemende congestie op de A6 is een probleem voor de woningbouw, de economische ontwikkeling en de onderliggende infrastructuur in Flevoland. Maximale capaciteit voor betreffende deel A6 is voor de spitsperiodes reeds bereikt. Er zijn meermalen extra middelen toegevoegd voor de realisatie. Vanaf 2019 worden belemmeringen gesignaleerd door beperkte stikstofruimte. Rijk en regio werken samen om deze belemmeringen in kaart te brengen en op te lossen.
- ❖ Inmiddels is met een quickscan stikstof duidelijk geworden dat de beperkingen rondom stikstof niet van dermate omvang zijn, dat dit een doorstart van het project in de weg staat.
- ❖ Rijk en regio hebben overeenstemming over de verbreding van de A6 in Flevoland en het rijk zal zich inspannen om de uitvoering van dit project op een gepast moment en binnen afzienbare tijd te laten plaats vinden.

#### Hightech Ecosysteem Almere

- ❖ Almere wordt binnen het programma "Ruimtelijk Programmeren voor de Nederlandse kennisindustrie" van het ministerie van Economische Zaken beschouwd als een toekomstig

hightech brandpunt en zal meedraaien binnen dit programma. Horizon Flevoland zal hierin een belangrijke rol spelen.

#### **5. Multimodale Ring Alkmaar (spoorzone – N9 – N242)**

- ❖ Rijk en regio spreken af dat onder verantwoordelijkheid van de regio en met medewerking van het Rijk een onderzoek wordt gedaan naar de bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsopgaven van de multimodale Ring Alkmaar (waaronder Spoorzone Heerhugowaard – N9 – N242). Dit in relatie tot de afspraak van een continue, hoge bouwstroom van 42.500 woningen tot en met 2030 en de ambitie van 62.500 woningen tot 2040, ontwikkeling van het Maritiem Cluster met Defensie in Den Helder en bereikbaarheid Greenport NHN. Bij het onderzoek worden alle modaliteiten betrokken en rollen en verantwoordelijkheden van partijen in de uitvoering van projecten in kaart gebracht. Voor de uitvoering van dit onderzoek (maximaal € 120.000) dragen Rijk en regio gezamenlijk 50% van de kosten. De Rijksbijdrage zal aan de regio worden uitgekeerd.
- ❖ De resultaten en aanbevelingen van het onderzoek worden geagendeerd in het BO Leefomgeving 2025 en vormen de basis voor vervolgspraken in opmaat richting BO MIRT Noordwest 2025, als uit het onderzoek een heldere bereikbaarheidsopgave voor het Rijk blijkt. De resultaten zijn mede input voor voorstellen vanuit de regio bij de afweging en besluitvorming in 2025 voor de verdeling van de extra middelen die door het kabinet zijn gereserveerd voor mobiliteit in het kader van woningbouw.

#### **6. Pakket projecten Zuidasdok, OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer, knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, derde perron Amsterdam Zuid, OV-verbinding Sloterdijk – Amsterdam Centrum**

- ❖ Rijk en regio werken hard aan de projecten Zuidasdok, OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer, knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, derde perron Amsterdam Zuid en OV-verbinding Sloterdijk-Amsterdam Centrum. Daarbij zijn belangrijke stappen gezet. De projecten hebben niet alleen importantie voor de bereikbaarheid van de regio, maar ook voor het verdere OV-netwerk.
- ❖ Projecten kennen ook de nodige uitdagingen, zowel inhoudelijk als financieel. Rijk en regio zijn hierover in gesprek en blijven deze gesprekken doorzetten, waarbij de samenhang tussen de gemaakte afspraken steeds in ogenschouw wordt genomen.
- ❖ IenW en regio spreken af voor de zomer van 2025 een goed voorbereid bestuurlijk overleg te organiseren over de zorgen over de samenhangende projecten uit het pakket. Daarbij wordt de minister van VRO uitgenodigd.

#### **7. OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer**

- ❖ Beoogde planning was om eind 2025 te komen tot een voorkeursbeslissing. Dit blijkt te ingewikkeld te zijn.
- ❖ Op basis van actuele inzichten is het wel haalbaar dat eind 2025 het belangrijkste deel van de beslisinformatie beschikbaar is, waarbij gezamenlijk een richtinggevend concept besluit genomen kan worden voor een voorkeursalternatief.
- ❖ Daarna is er nog circa een jaar nodig om dit voorkeursalternatief verder uit te werken. De hernieuwde planning is dat eind 2026 de beslisinformatie gereed is voor het kunnen nemen van de voorkeursbeslissing.
- ❖ Rijk en spreken af om gezamenlijk te streven naar het kunnen nemen van een voorkeursbeslissing eind 2026.

#### **8. OV Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad**

- ❖ Rijk en regio constateren dat de OV-bereikbaarheid van (nieuwe) woon- en werklocaties in de MRA van belang is. Om die bereikbaarheid te faciliteren, is beoogd om meer treinen op de Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL) corridor te gaan rijden vanaf dienstregeling 2033.

- ❖ Rijk en regio spreken af om een bestuurlijk overleg te organiseren voor de zomer van 2025, er van uitgaande dat de beslisinformatie over de herijking ERTMS en Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)/SAAL dan beschikbaar is.

### **9. Poort van Hoorn**

- ❖ Rijk en regio spreken de intentie uit gezamenlijk tot een oplossing te komen voor het tekort op de spoor gerelateerde onderdelen binnen de gebiedsontwikkeling Poort van Hoorn van € 25,4 miljoen (incl. btw, prijspeil 2024). Daarbij wordt afgesproken deze casus te betrekken bij de landelijke afweging voor de verdeling van de € 2,5 miljard die door het kabinet is gereserveerd voor de ontsluiting van nieuwe woningbouw en van de € 5 miljard voor woningbouw.
- ❖ De provincie Noord-Holland spant zich in om (onder voorbehoud goedkeuring van Gedeputeerde Staten), en onder voorwaarde dat het rijk het resterende financiële tekort dekt, een extra bijdrage te doen van € 3 miljoen (excl. btw).
- ❖ Rijk en regio beogen om in het BO Leefomgeving van voorjaar 2025 hierover een besluit te nemen of zoveel eerder als mogelijk, omdat de realisatie van het project anders vertraging oploopt. De regio is teleurgesteld dat een besluit hierover niet snel kan worden genomen. Het ministerie overlegt met de regio over de gevolgen.

### **10. OV-knoop Haarlem Nieuw-Zuid**

- ❖ Het ministerie van IenW heeft besloten het restbudget van de A9 Rotterdamplein niet in te zetten voor de OV-knoop Haarlem Nieuw-Zuid.
- ❖ Rijk en regio spreken de intentie uit gezamenlijk tot een oplossing te komen voor het resterende tekort op het project mobiliteitshub Haarlem Nieuw Zuid van € 11,7 miljoen. Daarbij wordt afgesproken deze casus te betrekken bij de landelijke afweging voor de verdeling van de € 2,5 miljard die door het kabinet is gereserveerd voor de ontsluiting van nieuwe woningbouw en van de € 5 miljard voor woningbouw.
- ❖ Rijk en regio beogen om in het BO Leefomgeving van voorjaar 2025 hierover een besluit te nemen of zoveel eerder als mogelijk, omdat de realisatie van het project anders vertraging oploopt. De regio is teleurgesteld dat een besluit hierover niet snel kan worden genomen. Het ministerie overlegt met de regio over de gevolgen.

### **11. Programma U Ned: Mobiliteitsbouwstenen in NOVEX-gebied Utrecht Amersfoort**

#### Aanpak 2030:

- ❖ Rijk en regio hebben een overzicht vastgesteld van potentiële mobiliteitsmaatregelen welke het NOVEX gebied Utrecht-Amersfoort beter bereikbaar maken én verdere verstedelijking mogelijk maakt.
- ❖ Rijk en regio zetten zich in om voor BO MIRT 2025 stappen te zetten op het gebied van programmering in tijd en financiën van bovenstaande bouwstenen, om tot uitvoering van de opgaven te komen.

#### Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040:

- ❖ Rijk en regio onderschrijven de Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040 en spannen zich gezamenlijk in om de hierin genoemde maatregelen nader uit te werken.
- ❖ Rijk en regio spreken af de volgende maatregelen uit de Mobiliteitsagenda met voorrang uit te werken:
  - Aansluiting A1 – Bunschoten/ Bovenduist (grootschalige woningbouw Bovenduist)
  - Aansluiting A1 – Hoevelaken (grootschalige woningbouw Hoevelaken)
  - Regionaal Verkeersmanagement met het doel slim, duurzaam en veilig te sturen op toenemende druk op het hoofd en onderliggend wegennet
  - BRT tussen Amersfoort en het Utrecht Science Park
  - Verkeersveiligheidsmaatregel A1/A30
  - Veluwelijn (verhoging treinfrequentie Amersfoort – Harderwijk)
- ❖ Rijk en regio zetten zich in om voor BO MIRT 2025 stappen te zetten op het gebied van programmering in tijd en financiën van bovenstaande bouwstenen, om tot uitvoering van de opgaven te komen.

#### Korte termijn aanpak 2025-2030/Goedopweg:

- ❖ In aanvulling op de vorig jaar op het BO MIRT in het kader van de "korte termijn aanpak (Goedopweg) Uned 2025-2030" gemaakte financieringsafspraken draagt het Rijk voor het jaar 2026 maximaal € 2,4 miljoen incl. btw bij, op basis van een gelijke financiële bijdrage vanuit de regio (verdeelsleutel van 50/50). Ontvanger van de Rijksbijdrage is de provincie Utrecht.
- ❖ Rijk en regio streven ernaar om uiterlijk op het BO MIRT 2025 vervolgspraken over Goedopweg te maken voor de resterende periode tot en met 2030. Daarbij wordt ook de samenhang met, en de regionale vertaling van, de landelijke aanpak spits spreiden meegenomen.

### **12. Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid**

#### Jaarplan Mobiliteitsgedrag SBaB 2025

Rijk en regio spreken af om:

- ❖ In het kader van de Meerjarenaanpak Mobiliteitsgedrag SBaB 2024-2030 samen met andere partners zoals werkgevers en vervoerbedrijven invulling te geven aan gedragsprincipes van het MTB.
- ❖ Daarbij € 3.930.000 ter beschikking te stellen voor de uitvoering van activiteiten in 2025. Dit bedrag bestaat uit een maximale Rijksbijdrage van € 1.050.000 (ontvanger: provincie Noord-Holland) ten behoeve van de werkgeversaanpak (Breikers en IJmond Bereikbaar) en een maximale regiobijdrage van € 1.840.000. Alle bedragen zijn inclusief btw, zowel van het Rijk als de regio. Het resterende budget van € 1.040.000 wordt gedekt vanuit de programmabegroting van SBaB.
- ❖ De Programmaraad SBaB te mandateren voor de daadwerkelijke toekenning van middelen naar projecten en start uitvoering. Dit op basis van overeenstemming tussen rijk en regio over het Jaarplan Mobiliteitsgedrag SBaB 2025 en de definitieve opdracht aan de uitvoerende partijen voor gedragsmaatregelen in 2025.

#### Bereikbaarheidsmaatregelen SBaB voor Uitvoeringsagenda NOVEX-gebied MRA

Rijk en regio spreken af om:

- ❖ De rapportage 'Overzicht benodigde bereikbaarheidsmaatregelen SBaB voor NOVEX MRA' vast te stellen.
- ❖ Het overzicht te beschouwen als een momentopname en daarom jaarlijks te actualiseren.
- ❖ Te starten met het vanuit mobiliteitsperspectief (SBaB) toe te werken naar een advies over fasering aan NOVEX MRA. Dit gebeurt aan de hand van nog te definiëren criteria. Uitgangspunt daarbij is het nakomen en uitvoeren van bestaande MIRT 2022 afspraken.

### **13. Draaiend houden Ringen (Amsterdam en Utrecht)**

- ❖ Rijk en regio hebben in 2023 overeenstemming bereikt over 5 werksporen en een invulling van deze werksporen op hoofdlijnen. Rijk en regio hebben in de afgelopen periode inhoudelijk overeenstemming bereikt over de volgende nadere concrete invulling van de 5 werksporen:
  1. Smart Mobility I/Incidentmanagement: verminderen van de effecten van ongeplande verstoringen door een snellere start en afhandeling van incidentmanagement in combinatie met in-car veiligheidswaarschuwingen (preventie, detectie, diagnose, aanrijden, afhandeling), door te investeren in de volgende systemen en projecten: in-car waarschuwingen voor gevaarlijke situaties, inzet van AI voor snelle analyse van detectiesystemen, ontwikkeling 'common operational picture' voor verbeteren samenwerking met professionele ketenpartners, verminderen 'blind spots' in cameradekking, verbetering van voorspelling restduur incidenten;
  2. Smart Mobility II/informatie: effectiever informeren van de reiziger pré-trip en on-trip via in-car informatie over met name verkeershinder en routing, door te investeren in de volgende systemen en projecten: smart routing en smart destination (incl. verwijzing naar hubs) voor spreiding van verkeer op de ringen, doorontwikkeling coördinatiestructuur voor publiek-private samenwerking, digitaliseren beleidsinformatie (bijvoorbeeld regionale

- verkeerscirculatieplannen), en de ontwikkeling van het bijbehorende instrumentarium, vooraankondiging bij wegwerkzaamheden en evenementen;
3. Verkeersmanagement: betere benutting van het bestaande netwerk met behulp van investeringen in verkeersmanagementsystemen, door te investeren in de volgende systemen en projecten: matrixborden, lussen, camera's, toeritdosering (TDI's), verkeersregelinstallaties (iVRI's), maar ook meer inzetten op digitaal Verkeersmanagement zoals digitaliseren van regelscenario's (Diego) en Verkeersmanagement Informatie voor Routeadvies (VM-IVRA) en de bovenliggende afspraken en systemen om vanuit (regionale) verkeerscentrales zorg te dragen voor een optimale inzet van de verkeersmanagementsystemen, inclusief de opzet van een landelijk aanpak;
  4. Kleine infrastructurele maatregelen (zoals buffercapaciteit op-/afritten, betere inrichting van knooppunten, verbetering van belijning, verbindingen en aansluitingen en ontwikkelen van mobiliteitshubs): enerzijds ter vergroting van de effecten van Smart Mobility en Verkeersmanagement en anderzijds ter verbetering van kleine onvolkomenheden in het netwerk;
  5. Netwerkoptimalisaties Ring Eindhoven: het pakket waarover met de regio is besloten in het BO MIRT najaar 2022 wordt momenteel stapsgewijs gerealiseerd.
- ❖ Het beschikbare budget van IenW van € 300 miljoen wordt op basis van de hierboven genoemde concrete invulling als volgt over de werksporen verdeeld: werkspoor 1 maximaal € 65,6 miljoen, werkspoor 2 maximaal € 58,6 miljoen, werkspoor 3 maximaal € 49 miljoen en werkspoor 4 maximaal € 76,8 miljoen. Voor werkspoor 5 is reeds eerder € 50 miljoen overeengekomen.
  - ❖ Rijk en regio spreken af dat IenW deze invulling zal verwerken in een opdracht aan Rijkswaterstaat voor de uitvoering, uiterlijk vanaf medio 2025, voor zover in het komende half jaar blijkt dat de maatregelen inpasbaar zijn. Hiermee wordt bedoeld dat de opdracht aan Rijkswaterstaat medio 2025 uitsluitend maatregelen kan en zal bevatten die 1.) kunnen worden ingepast in de werkplanning van Rijkswaterstaat (het geheel van projecten op het gebied van exploitatie, onderhoud, vernieuwing en aanleg), 2.) kunnen worden ingepast in het Basiskwaliteitsniveau voor het Hoofdwegennet (langjarige instandhouding binnen de budgettaire kaders) en 3.) kunnen worden ingepast in de RWS-organisatie (structurele inpassing van fte's binnen de kaders daarvoor). Uiterlijk medio 2025 zal IenW de regio informeren over de opdracht aan Rijkswaterstaat.
  - ❖ Rijk en regio concluderen dat inzet van de regio (onder meer de regionale wegbeheerders) noodzakelijk is en de regio bereid is deze inzet daar waar mogelijk en relevant te leveren. Het betreft op hoofdlijnen de volgende inzet:
    - werkspoor 1: structurele inzet van wegininspecteurs op elkaars wegennet, informatie delen en capaciteit en expertise leveren in de aanpak van de hoogtemeldingen-problematiek;
    - werkspoor 2: stimuleren van digitalisering in de organisatie (onder andere beleidsdata), bijdrage leveren aan pilots en werkgroepen, stimuleren gebruik beschikbare diensten bij projecten, vergroten regionale betrokkenheid, bijdrage leveren aan landelijk diensten (inkoop en kwaliteitszorg);
    - werkspoor 3: langjarige inzet van organisaties zoals het Regieteam Verkeersmanagement Noord-Holland en Zuid-Holland Bereikbaar om maatregelen nader uit te werken in benodigde personele capaciteit en budget als onderdeel van de regionale samenwerking (onder andere regelaanpak), het beschikbaar stellen/delen van relevante informatie, het creëren van draagvlak binnen de eigen organisatie tot en met het opdrachtgeven voor het doorvoeren van aanpassingen aan het eigen instrumentarium;
    - werkspoor 4: inzet voor dan wel uitvoering van maatregelen aan het Onderliggend Wegennet en inzet voor maatregelen aan de Hoofdwegennet voor zover er effecten zijn op het Onderliggend Wegennet.
  - ❖ Rijk en regio spreken af dat de medewerking van externe partijen voor de werksporen 1, 2 en 3 gezamenlijk zal worden georganiseerd, onder leiding van Rijkswaterstaat.

- ❖ Rijk en regio stellen vast dat de volgende kleine infrastructurele maatregelen (werkspoor 4) in aanmerking (kunnen) komen voor een bijdrage uit het beschikbare Rijksbudget voor het draaiend houden van de Ringen:
- ❖ *Ring Amsterdam:*
  - doorvoeren van kleine infrastructurele maatregelen in de vorm van aanpassingen in wegmarkering, herinrichting van een dienstweg, vergroting van de capaciteit van een tunnelgemaal en optimalisatie van toe- en afritten ten behoeve van verbetering van verkeersgedrag en verkeersdoorstroming op diverse punten op de Ringwegen van Amsterdam (A2, A5, A10);
  - een budgetreservering van maximaal € 7 miljoen incl. btw ter dekking van kosten van auto-gerelateerde investeringen voor uitbreiding van de P+R-locatie/hub Muiden van 170 naar ten minste 700 parkeerplekken;
- ❖ *Ring Utrecht:*
  - capaciteitstoevoegingen aan twee verbindingbogen in Knooppunt Lunetten;
  - een budgetreservering van maximaal € 9 miljoen incl. btw voor de realisatie van een zogenoemde divergerende diamant aansluiting (DDI) A2-N230;
  - een budgetreservering van maximaal € 12,5 miljoen incl. btw ter (stapsgewijze) dekking van kosten van auto-gerelateerde investeringen voor de realisatie van de P+R-locatie/hub Vianen, uitgaande van het bereiken van overeenstemming binnen de regio dat bij goede benutting van deze hub, de hub (stapsgewijs) wordt uitgebreid naar minimaal 1.000 parkeerplaatsen;
  - een budgetreservering van maximaal € 7,5 miljoen incl. btw voor de aanpassing van de aansluiting A2 op de hub Papendorp, indien overeenstemming wordt bereikt over de hub Vianen (met minimaal 1.000 parkeerplekken) zoals hierboven beschreven, ter verdere verbetering van de BRT-verbinding Breda-Gorinchem-Utrecht;
- ❖ Rijk en regio spreken ten aanzien van de hub Muiden, de hub Vianen, de DDI A2-N230 en de aansluiting A2 op de hub Papendorp af dat de budgetreservering wordt gemaakt onder voorbehoud van 1.) overeenstemming over de concrete uitwerking en effectbeoordeling van de voorgestelde maatregelen, 2.) de regio de maatregelen zal realiseren in afstemming met Rijkswaterstaat en waar nodig met medewerking van Rijkswaterstaat vóór 2030 en 3.) de maatregelen worden gerealiseerd met de hierboven beschreven taakstellende bijdrage van IenW.
- ❖ Rijk en regio realiseren zich dat het draaiend houden van de Ringen een forse opgave blijft, ondanks de hierboven beschreven inzet. Rijk en regio zullen in het kader van de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's (SBAB, U NED en MoVe) in gesprek blijven over deze opgave.

#### **14. Overdracht Merwedekanaal Utrecht – Vaartsche Rijn – Catharijnesingel Zuid**

- ❖ Rijk en regio streven naar een overdracht in het voorjaar van 2027. Het Rijk stelt een budget van ten hoogste € 125 miljoen beschikbaar voor de overdracht en zal deze afspraak opnemen in de financiële programmering van Rijkswaterstaat.
- ❖ De komende twee jaar worden gebruikt om een conceptovereenkomst uit te werken met daarin afspraken over onder andere de assets, beheer en onderhoudstaken, overdrachtsdatum, overdrachtsvergoeding en resterende risicoverdeling. Mocht het budget van € 125 miljoen voor de overdracht ontoereikend blijken, dan gaan partijen opnieuw in gesprek.
- ❖ Deze overeenkomst wordt ter goedkeuring aangeboden aan het bestuur van gemeente Utrecht, het algemeen bestuur van HDSR en het Rijk.

#### **15. Veluwelijn**

- ❖ Rijk en regio concluderen dat frequentieverhoging op de Veluwelijn sterk verbonden is met het ontsluiten van (nieuwe) woningbouw- en werkgelegenheidslocaties in de (NOVEX-) regio's Utrecht, Amersfoort, Foodvalley en Noord-Veluwe.
- ❖ Rijk en regio vinden het belangrijk om de voorgestelde oplossingsrichtingen uit de préverkenning op korte termijn nader uit te werken, zodat er voldoende beslisinformatie beschikbaar is op het moment dat de middelen eventueel beschikbaar zijn.

- ❖ De regio geeft, met steun van het Rijk, opdracht aan ProRail om de eerste fase van de alternatievenstudie keervoorziening Harderwijk conform het proces derdenwerken uit te voeren. Hierin worden ook de overwegveiligheidsmaatregelen onderzocht die nodig zijn voor zowel de frequentieverhoging als de woningbouwontwikkeling.
- ❖ De regio (provincies Gelderland en Utrecht, regio's Noord-Veluwe en Amersfoort en gemeente Nijkerk) maakt € 650.000 vrij voor de studie. Het Rijk draagt via het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat maximaal € 300.000 bij aan de studie.

### **16. Samenhang spoorprojecten ruit Amsterdam**

- ❖ Rijk en regio nemen kennis van de conclusies uit de rapportage liaisons Samenhang spoorwerkzaamheden en productstappen Ruit Amsterdam:
- ❖ Voor het tijdig kunnen uitbreiden van de dienstregeling volgens de PHS-afspraken en de hoofdrailnetconcessie van IenW en NS (meer IC's en meer sprinters) zijn er drie risico's die uw aandacht vragen:
  - Risico 1: Risico dat projecten langer duren of te maken krijgen met lastige keuzes voor de scope vanwege beperkte beschikbaarheid van personeel, materiaal en materieel (in de gehele keten), alsmede marktwerking en beperkte financiële middelen bij opdrachtgevers, zoals Rijk en regio. Als dit risico optreedt, dan kunnen productstappen vertragen en/of stationsprojecten niet (volledig) gerealiseerd worden.
  - Risico 2: Risico op significante extra reizigershinder de komende jaren door de grote hoeveelheid complexe werkzaamheden en buitendienststellingen in de Ruit van Amsterdam. Dit risico is actueel op Amsterdam Centraal; een expertteam onderzoekt de mogelijkheden voor de dienstregeling vanaf medio 2025. Het vraagt veel van reizigers om te kunnen bouwen met de 'winkel open' en dit heeft mogelijk impact op de reizigersontwikkeling. Hierbij is het van groot belang om zowel op landelijk als regionaal niveau de gedragsaanpak 'spreiden en mijden' uit te dragen, bijvoorbeeld in SBAB en hierbij te starten met het initiatief 'Overheden geven het goede voorbeeld'.
  - Risico 3: Risico dat de bereikbaarheid op de SAAL-corridor onder druk komt, doordat de beoogde productstap later gerealiseerd wordt vanwege het niet tijdig gereed zijn van de randvoorwaarden van PHS en ERTMS. Nu reizigersprognoses lager zijn, is voornamelijk het risico minder groot dat hierdoor een vervoersknelpunt ontstaat. Desondanks blijft het vanwege geplande woningbouw langs de SAAL-corridor belangrijk om in 2025 meer duidelijkheid te krijgen over bovengenoemde randvoorwaarden.
- ❖ De samenhang in de ruit Amsterdam vraagt om urgentie, afstemming en flexibiliteit vanuit ieders betrokkenheid bij de spoorprojecten.

### **17. MIRT-onderzoek Lelylijn, Novex-gebied Lelylijn en MIRT-onderzoek Nedersaksenlijn**

- ❖ De afgelopen twee jaar is door Rijk en regio, in het kader van het Deltaplan voor Noordelijk Nederland, constructief samengewerkt aan de MIRT-onderzoeken Lelylijn en Nedersaksenlijn.
- ❖ Rijk en regio besluiten om de rapportages uit deze MIRT-onderzoeken vast te stellen en te constateren dat beide lijnen en de daarmee samenhangende gebiedsontwikkeling inhoudelijk de moeite waard zijn om een vervolgstap te zetten.
- ❖ De regio wil graag voor beide trajecten een stap naar MIRT-verkenning zetten. Het Rijk constateert dat dit nu nog niet kan, vanwege het ontbreken van het benodigde zicht op 75% van de financiering.
- ❖ Rijk en regio spreken af om voor het einde van dit jaar verder te praten over een vervolgstap voor zowel Lelylijn als Nedersaksenlijn.

### **18. Pilot Bus Rapid Transit (BRT) Haarlem-Schiphol-Amsterdam**

Rijk en regio starten met een pilot Bus Rapid Transit Haarlem-Schiphol-Amsterdam (BRT HSA). Voor de pilot dragen Rijk en regio ieder maximaal € 1 miljoen bij (prijspeil 2025, incl. btw), op basis van een 50/50 verdeling Rijk-regio. De Rijksbijdrage zal via een SPUK aan de regio worden uitgekeerd.

### **19. Pilot Bus Rapid Transit (BRT) Breda – Gorinchem – Utrecht**

- ❖ Rijk en Regio constateren dat er een breed gedragen ambitie is voor een kwaliteitsverbetering in het OV op de corridor Breda-Gorinchem-Utrecht. Rijk en provincies Utrecht, Zuid-Holland en Noord-Brabant besluiten om de hoofdlijnen uit het bestuurlijk vastgestelde rapportage 'Hink-stap-sprong naar Bus Rapid Transit op Breda-Gorinchem-Utrecht' uit april 2022 als uitgangspunt te nemen voor de te nemen maatregelen op deze corridor. De gewenste kwaliteitssprong in het OV zal via een adaptieve en samenhangende strategie bereikt worden.
- ❖ Concreet betekent dit dat over onderstaande maatregelen in dit BO MIRT besluiten worden genomen, omdat deze prioriteit hebben en dat de overige gewenste maatregelen voor de verbeterstap op korte termijn niet verder worden uitgewerkt.
- ❖ Voor de opgaven Hub Vianen en busaansluiting op de A2 bij Papendorp is onder voorwaarden besloten tot een financiële bijdrage vanuit het Rijk in het kader van het project "Draaiend houden Ringen (kleine infrastructurele maatregelen (werkspoor 4): Ring Utrecht)" (Zie BO MIRT besluit Draaiend houden Ringen BO MIRT Noordwest).
- ❖ Rijk en Regio stellen vast dat voor de Hub Sleeuwijk De Tol enkele dilemma's op tafel liggen en dat een verdiepende uitwerking nodig is. Hiervoor spreken Rijk en de provincie Noord-Brabant af dat:
  - Zij gezamenlijk en met prioriteit de 'basis op orde'-maatregel uitwerken om daarmee de kwaliteitsverslechtering voor het OV, ten gevolge van de ombouw A27 Houten-Hooipolder bij de oostelijke aansluiting Werkendam te kunnen mitigeren.
  - Hierop voortbouwend zij gezamenlijk een ontwerp maken voor een 'BRT-waardige hub' met snelle halteertijden en voldoende voorzieningen, rekening houdend met ieders rol en verantwoordelijkheid.
  - Als dit leidt tot gedragen ontwerpen, Rijk en de provincie Noord-Brabant een risicoanalyse uitvoeren, onder andere om te voorkomen dat het realiseren van deze maatregelen de voortvarende uitvoering van de ombouw van de A27 conform het huidige Tracébesluit A27 Houten – Hooipolder in gevaar brengt. Dit resulteert in een advies aan de bestuurders om hier op het BOL 2025 over te besluiten.
  - Bij positieve beoordeling zij gezamenlijk overgaan tot het opstellen van een kostenraming en realisatiestrategie (in samenwerking met de projectorganisatie A27 Houten – Hooipolder) van eerst de 'basis op orde'-maatregel en daarna de 'BRT-waardige'-maatregel.
  - Op basis van de resultaten én een aanvullende maatschappelijke onderbouwing Rijk en regio een definitief besluit nemen over ontwerp, kostenverdeling, realisatie en realisatiestrategie, uiterlijk voordat de aannemer dit nodig heeft om OV-maatregelen nog te kunnen meenemen in de realisatie van project A27 Houten-Hooipolder.
- ❖ Rijk en provincies Utrecht, Zuid-Holland en Noord-Brabant spreken af om de komende jaren (bestuurlijk) in gesprek te blijven over het adaptief uitwerken en tot besluitvorming overgaan van de overige (doorstromings)maatregelen die stapsgewijs leiden tot de geambieerde kwaliteitssprong c.q. uitbouw naar BRT-verbindingen op de corridor.

### **20. Meerjarige Adaptieve Uitvoeringsagenda Fiets (MAUF)**

- ❖ De provincie Utrecht ontvangt een bijdrage van € 1,5 miljoen incl. btw van het Rijk voor doorfietsroute IJsselstein – Nieuwegein – Utrecht.
- ❖ De provincie Utrecht ontvangt een bijdrage van € 1,5 miljoen incl. btw van het Rijk voor doorfietsroute Houten – Bunnik – Utrecht Science Park.
- ❖ De provincie Noord-Holland ontvangt een bijdrage van € 1,5 miljoen incl. btw van het Rijk voor doorfietsroute Schagen – Warmenhuizen-Alkmaar.
- ❖ In het CD MIRT van 5 juli 2023 is toegezegd om zich in te zetten dat eind 2024 besluiten genomen kunnen worden over het al dan niet realiseren van de Dom tot Dam doorfietsroute. Deze zomer is gestart met een werkgroep van alle vertegenwoordigde wegbeheerders ten behoeve van het opstellen van het voorlopig ontwerp. De benodigde beslisinformatie is daardoor niet eind 2024 gereed, maar naar verwachting bij het MIRT van 2025.

### **21. Deelmobiliteitshubs (Noord Holland, Amsterdam, Utrecht)**

- ❖ Op het BO MIRT van 2022 heeft het Rijk € 7 miljoen incl. btw gereserveerd voor de regionale implementatie van uniforme deelmobiliteitshubs. Van dit bedrag is op het BO MIRT van 2022 in totaal € 4,175 miljoen incl. btw toebedeeld aan regio's voor de eerste en tweede uitroltranche.
- ❖ Vanuit het resterend deel van de op het BO MIRT 2022 gedane reservering van € 7 miljoen incl. btw investeert het Rijk nu in de derde uitroltranche deelmobiliteitshubs om praktijkervaring op te doen over de effecten van deelmobiliteit en hubs in landelijk gebied en verstedelijkte omgeving.
- ❖ In dit kader reserveert het Rijk:
  - 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 375.000 incl. btw bij voor de realisatie van de derde tranche deelmobiliteitshubs in de provincie Noord-Holland (ontvanger rijksbijdrage);
  - draagt 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 350.000 incl. btw voor de realisatie van de derde tranche deelmobiliteitshubs in de Gemeente Amsterdam (ontvanger rijksbijdrage);
  - 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 350.000 incl. btw voor de realisatie van de derde tranche deelmobiliteitshubs (Provincie Utrecht).
- ❖ Bovenstaande reserveringen worden omgezet in een definitieve bijdrage onder voorwaarden van een door de betreffende provincie respectievelijk gemeente en het ministerie van IenW vastgesteld uitvoeringsplan en een positief bestuurlijk besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten.

### **22. Brief MRA Onderuitputting Rijksbegroting**

- ❖ De MRA heeft aan de bewindspersonen van IenW een brief gestuurd over de onderuitputting van Rijksbegroting in relatie tot het mobiliteitsfonds. Deze brief wordt betrokken in de gesprekken over de Voorjaarsnota 2025.

### **23. Schaalsprongen mobiliteit in relatie tot woningbouw**

- ❖ Rijk en regio hebben oog voor projecten van grote omvang (schaalsprongen), zoals in Groot Merwede en Rijnenburg, en daarmee gemoeide investeringen.
- ❖ Rijk en regio bezien hoe met deze projecten moet worden omgegaan en welke stappen met de huidige beschikbare middelen wel gezet kunnen worden.
- ❖ De uitkomsten hiervan worden betrokken bij de systematiek in de verdeling van de € 5 miljard voor woningbouw en de € 2,5 miljard voor ontsluiting woningbouw.
- ❖ Het ministerie van VRO neemt initiatief om het gesprek hierover te organiseren.

### **24. Regio Alternatief Ring Utrecht en NRU**

- ❖ Rijk en regio treden ambtelijk en bestuurlijk in gesprek over het Regioalternatief Ring Utrecht naar aanleiding van de brief van de minister van IenW aan de Tweede Kamer over dit onderwerp.
- ❖ Daarbij wordt de voortgang van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) betrokken.

## **Regio Oost-Nederland**

### **1. Knooppunt A1-A30 Barneveld, mitigerende maatregelen (verbeteren verkeersveiligheid)**

- ❖ Voor de belangrijke maatregel verbindingsboog A1/A30 reserveert IenW € 12 miljoen. Hiermee wordt een deel van het project A1/A30 Barneveld gerealiseerd.
- ❖ De regio (provincie Gelderland) werkt, in overleg met het Rijk, de voorkeursvariant inzake het verbeteren van de verkeersveiligheid in de aansluiting A1-A30 uit tot een uitvoeringsbesluit voor het realiseren van een verkeersveilige verbindingsboog van de A1 vanuit Amersfoort naar A30 richting Ede alsmede de bijbehorende maatregelen zoals een aanpassing van de verbinding van de A30 richting A1 Voorthuizen / Apeldoorn.
- ❖ Het Rijk en de regio spreken af om de realisatie van deze maatregel te koppelen aan de uitvoering van het groot onderhoud van de A30 Ede – Barneveld door Rijkswaterstaat, naar verwachting in de periode 2027 / 2028.
- ❖ Kosten voor de planuitwerking en de realisatie worden betaald uit het restbudget van het Rijk voor de aanpak van het MIRT-project A1-A30 Barneveld.
- ❖ Rijk en regio werken bovenstaande afspraken voor BO MIRT 2025 uit en leggen deze vast in een brief.
- ❖ Het Rijk start het MIRT project A1-A30 Barneveld zo snel als mogelijk weer op in afstemming met het MIRT project A1-A28 knooppunt Hoevelaken.

### **2. Aanpak verkeersveiligheid N36**

- ❖ Rijk en regio vinden het belangrijk dat het gehele traject van de N36 van Almelo tot Ommen veilig wordt ingericht.
- ❖ Rijk en regio constateerden in 2023 dat het beschikbare budget onvoldoende is om de gehele N36 te voorzien van fysieke rijbaanscheiding. Met het taakstellende budget van € 125 miljoen wordt ingezet op realiseren van een standaard wegprofiel met fysieke rijbaanscheiding in de middenberm, over een zo groot mogelijk aantal kilometers.
- ❖ Rijk en regio spreken af in gesprek te blijven over de aanpak van het resterende deel van de N36.

### **3. Verkenning keervoorziening Veluwelijn, inclusief veiligheid**

- ❖ Rijk en regio concluderen dat frequentieverhoging op de Veluwelijn sterk verbonden is met het ontsluiten van (nieuwe) woningbouw- en werkgelegenheidslocaties in de (NOVEX-) regio's Utrecht, Amersfoort, Foodvalley en Noord-Veluwe;
- ❖ Rijk en regio vinden het belangrijk om de voorgestelde oplossingsrichtingen uit de préverkenning op korte termijn nader uit te werken, zodat er voldoende beslisinformatie beschikbaar is op het moment dat de middelen eventueel beschikbaar zijn;
- ❖ De regio geeft, met steun van het Rijk, opdracht aan ProRail om de eerste fase van de alternatievenstudie keervoorziening Harderwijk conform het proces derdenwerken uit te voeren. Hierin worden ook de overwegveiligheidsmaatregelen onderzocht die nodig zijn voor zowel de frequentieverhoging als de woningbouwontwikkeling;
- ❖ De regio (provincies Gelderland en Utrecht, regio's Noord-Veluwe en Amersfoort en gemeente Nijkerk) maakt € 650.000 vrij voor de studie. Het Rijk draagt via het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat maximaal € 300.000 bij aan de studie.

### **4. A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven**

- ❖ Rijk en regio blijven vooruitlopend op de planuitwerking A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven in gesprek over de stikstofproblematiek, de vervolgstappen (of uitwerking van) in de Mobiliteitsaanpak A50, en mogelijke andere maatregelen, die een bijdrage leveren aan het oplossen van de knelpunten op de A50 op het traject Nijmegen-Eindhoven.

### **5. N50 Kampen-Kampen Zuid**

- ❖ Provincie Overijssel en het ministerie van IenW onderstrepen het belang van de aanpak van de N50 tussen Kampen en Kampen Zuid.

- ❖ Provincie Overijssel en ministerie van IenW constateren dat de verkeers- en stikstofberekeningen voor de N50 Kampen-Kampen Zuid momenteel worden geactualiseerd. Na deze actualisatie wordt de stikstofopgave besproken met de provincie Overijssel.
- ❖ Als hieruit blijkt dat er zicht is op een oplossing voor de stikstofopgave, spreken IenW en de provincie Overijssel af de planstudie zo spoedig mogelijk te hervatten. IenW spant zich dan in om de capaciteit beschikbaar te stellen.
- ❖ De geactualiseerde cijfers komen in het eerste kwartaal van 2025 beschikbaar, waarna de het ministerie van IenW en de provincie Overijssel in het tweede kwartaal van 2025 de stikstofopgave bespreken en bezien of er zicht is op een oplossing voor de stikstofproblematiek. Ministerie van IenW en Overijssel adresseren beiden de stikstofopgave vanuit hun eigen verantwoordelijkheid. Deze resultaten worden uiterlijk in het derde kwartaal van 2025 besproken in een Rijk-regio stuurgroep N50 Kampen-Kampen Zuid, waarna (bij positief besluit) uiterlijk voor het BO MIRT 2025 de planuitwerking wordt hervat.

## **6. A28/A1 Hoevelaken**

- ❖ Rijk en regio herbevestigen de urgentie van een snelle realisatie van het project A1/A28 knooppunt Hoevelaken en het belang van een goed functionerende knooppunt voor de landelijke en regionale bereikbaarheid en de realisatie van 40.000 woningen en 32.000 arbeidsplaatsen tot 2040 in de Regio Amersfoort;
- ❖ Op dit moment is er geen zicht op de volledige herstart van het project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken.
- ❖ Het Rijk onderzoekt in samenspraak met de regio voor BO MIRT 2025 of het mogelijk is om het MIRT-project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken in kleinere projecten op te delen en te faseren;
- ❖ Bij gehele of eventueel gedeeltelijke herstart van project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken vormen het Ontwerp-Tracébesluit van 2018 en de gemaakte bestuurlijke afspraken het vertrekpunt;
- ❖ Rijk en regio hebben het afgelopen jaar binnen het programma U Ned de Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040 opgesteld.
- ❖ De Minister van IenW heeft besloten € 50 miljoen (incl. btw) beschikbaar te stellen. De regio stelt eveneens een budget van € 50 miljoen beschikbaar voor het maatregelenpakket.
- ❖ Rijk en regio kiezen hiermee voor maatregelen die passen binnen het afgesproken beoordelingskader:
  - a) Doorfietsroute Amersfoort – Soesterberg – Zeist – Utrecht Science Park;
  - b) Doorfietsroute Baarn – Soest – Bilthoven – Utrecht CS;
  - c) Doorfietsroute Amersfoort – Veenendaal;
  - d) Aanpak sluipverkeer rondom knooppunt Hoevelaken (inclusief verkeersmanagement, VRI's aanpassen)
  - e) Pre-verkenning BRT Amersfoort – Utrecht Science Park;
  - f) A1 kunstwerk 500, fietstunnels en aanpassen kruispunten A1 aansluiting 14 / Amersfoortsestraat
  - g) Aansluiting A1 – N199 – Ontsluitingsweg Bovenduist;
  - h) A30 – aansluiting Barneveld Zuid.
- ❖ Voor de pre-verkenning BRT (e) zal bij het BO MIRT 2025 op basis van de resultaten bekeken worden hoe deze maatregelen gefinancierd kunnen worden.
- ❖ De maatregelen (f,g,h) zijn opgenomen in het pakket onder voorwaarde van het Rijk dat vanwege schaarse RWS-capaciteit, de gemeente / regio Amersfoort de realisatie (incl. planuitwerking) van deze aansluitingen op zich neemt.
- ❖ Rijk en regio werken het voorgestelde maatregelenpakket in 2025 nader uit. Rijk en regio verkennen hoe en op welk moment zij hun bijdrage kunnen voldoen.
- ❖ Rijk en regio gaan in 2025 met elkaar in gesprek over de aanvullende financiering van de quick win aansluiting bij Eemnes (A27).

## **7. A2 Deil – Vught**

- ❖ De Minister van IenW heeft besloten € 54 miljoen beschikbaar te stellen uit het restbudget van de A2 Deil – Vught. De regio stelt eveneens een budget van € 54 miljoen beschikbaar voor het adaptieve maatregelenpakket.
- ❖ Rijk en regio kiezen hiermee voor maatregelen die passen binnen het afgesproken beoordelingskader. Het maatregelenpakket bevat onder andere:
  - Voorkomen sluipverkeer: snelheidsremmers aanbrengen en aanpassingen onderliggend wegennet.
  - Investeren in (snel)fietsinfrastructuur
  - Businfrastructuur verbeteren en zorgen voor betere overstapplaatsen (Hubs)
  - Plaatsen van intelligente verkeersregelinstanties (iVRI's)
  - Verbeteren aansluitingen hoofd- en onderliggend wegennet
  - Fysieke veiligheidsmaatregelen op wegen die drukker worden als gevolg van pauzeren (bv middenbaanscheiding/scheiding snel/langzaam verkeer)
- ❖ Regio werkt het voorgestelde maatregelenpakket in 2025 nader uit. IenW verkent hoe en op welk moment zij haar regionale bijdrage kan voldoen.

### **8. MIRT-onderzoek Lelylijn, Novex-gebied Lelylijn en MIRT-onderzoek Nedersaksenlijn**

- ❖ De afgelopen twee jaar is door Rijk en regio, in het kader van het Deltaplan voor Noordelijk Nederland, constructief samengewerkt aan de MIRT-onderzoeken Lelylijn en Nedersaksenlijn.
- ❖ Rijk en regio besluiten om de rapportages uit deze MIRT-onderzoeken vast te stellen en te constateren dat beide lijnen en de daarmee samenhangende gebiedsontwikkeling inhoudelijk de moeite waard zijn om een vervolgstap te zetten.
- ❖ De regio wil graag voor beide trajecten een stap naar MIRT-verkenning zetten. Het Rijk constateert dat dit nu nog niet kan, vanwege het ontbreken van het benodigde zicht op 75% van de financiering.
- ❖ Rijk en regio spreken af om voor het einde van dit jaar verder te praten over een vervolgstap voor zowel Lelylijn als Nedersaksenlijn.

### **9. Sluiscomplex Kornwerderzand (Regiosluis)**

- ❖ Rijk en regio maken de afspraak om op korte termijn het eens worden over een financiële oplossing voor het tekort KWZ en te komen tot een oplossing/voorkeursvariant. De regio is uitgenodigd om met een alternatief te komen.

### **10. Vaarweg IJsselmeer – Meppel**

- ❖ In voorjaar 2023 is het project Vaarweg IJsselmeer – Meppel (VIJM) als onderdeel van de herprioritering op het Mobiliteitsfonds gepauzeerd.
- ❖ Rijk en Regio hebben daarna afgesproken om met het waterschap Zuiderzeeland de meekoppelkansen met het project Versterking IJsselmeerdijk te onderzoeken. Dit bleek echter niet haalbaar gelet op de planning en marktbenadering van dat project.
- ❖ Vervolgens is de blik verlegd naar mogelijkheden voor het meekoppelen van de opgave voor de VIJM met 3e tranche Kaderrichtlijn Water (KRW) en/ of Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) projecten. Dit lijkt meer perspectief te bieden, mits de kwaliteit van de bodem in de VIJM geschikt is.
- ❖ Rijkswaterstaat heeft daarom afgelopen juli opdracht gekregen om de bodemkwaliteit te onderzoeken en zij is gevraagd om een offerte op te stellen voor de meekoppeling met KRW en/ of PAGW projecten.
- ❖ Naar verwachting zal begin 2025 duidelijk worden of en onder welke voorwaarden de projectopgave van de VIJM via deze route kan worden gerealiseerd.

### **11. Spoorknooppunt Zwolle – Meppel**

- ❖ Rijk en regio nemen kennis van de resultaten van de preverkenning "Maatregelen rondom Meppel".
- ❖ Rijk en regio constateren dat huidige budget niet genoeg is om alle geadviseerde maatregelen uit te kunnen voeren.

- ❖ Rijk en regio komen overeen het huidige budget in te zetten voor aanpassing van emplacement Meppel waarbij er een 4e perronspoor wordt aangelegd (2030). Daarnaast wordt gekozen voor verscheidene maatregelen die op de korte termijn (2027) de robuustheid verhogen.
- ❖ Rijk en regio constateren dat de aanpak van overwegen zorgt voor een verbetering van de robuustheid en overwegveiligheid die ook nodig is voor frequentieverhogingen. Op dit moment zijn er onvoldoende middelen beschikbaar voor de uitvoering van maatregelen in dit kader.
- ❖ Rijk en regio spreken af dat nader onderzoek wordt gedaan naar de aanpak van overwegen en de maatregelen die nodig zijn voor frequentieverhoging (zoals een derde en vierde IC van en naar Groningen conform motie Van der Graaf of extra treinen in open toegang conform motie Eppink). Hiervoor wordt een budget van maximaal € 500.000,- gereserveerd uit de huidige gereserveerde middelen.
- ❖ De resultaten van de studie naar de verbetering van Bestaand Spoor, onderdeel van het Deltaplan Noordelijk Nederland, worden hierin meegenomen.

## **12. Elektrificatie spoor Almelo-Mariënberg en Zutphen-Hengelo-Oldenzaal**

- ❖ Het Rijk en de provincies Overijssel en Gelderland hechten veel waarde aan de elektrificatie van de diesel-spoorlijnen Almelo-Mariënberg (ALMA) en Zutphen-Hengelo-Oldenzaal (ZHO) in hun provincies.
- ❖ Met de Voorjaarsnota is vanuit het Klimaatfonds maximaal € 98 miljoen incl. btw beschikbaar gesteld voor de elektrificatie van de betreffende spoorlijnen, zijnde een bijdrage van 50 procent van de realisatiekosten van elektrificatie (prijspeil 2023).
- ❖ De provincie Overijssel heeft de intentie uitgesproken bij te dragen aan de elektrificatie van ALMA en ZHO. De eerder door de provincie Overijssel gereserveerde middelen voor haar aandeel in de elektrificatie van Almelo-Mariënberg en Zutphen-Oldenzaal zullen na instemming van Provinciale Staten op een later moment definitief beschikbaar worden gesteld.
- ❖ De provincie Gelderland spreekt, onder voorbehoud instemming van haar Provinciale Staten, de intentie uit bij te dragen aan de elektrificatie van ZHO. Gelderland werkt naar een besluit toe voor een nader te bepalen bedrag, naar verwachting zal dit besluit met de Voorjaarsnota 2025 genomen worden.
- ❖ Momenteel stellen Rijk en regio bestuursovereenkomsten op, passend bij het afsprakenkader derdenwerken. Partijen streven daarbij na om zo snel mogelijk tot afspraken te komen over de financiering van de kosten, opdat de planuitwerking gestart kan worden en de bestuursovereenkomsten ondertekend.
- ❖ In de bestuursovereenkomsten zullen de partijen nadere bestuurlijke afspraken vastleggen voor de planuitwerkings-, realisatie- en gebruiksfase, over onder andere:
  - Het opdrachtgeverschap richting ProRail en overige governance van beide projecten,
  - De bijdrage van de verschillende partijen aan de planuitwerkingskosten, realisatiekosten en Beheer-, Onderhoud- en Vervangings-(BOV)kosten,
  - Moment van verrekening van de verschillende kosten tussen de partijen,
  - De verdeling van de risico's gedurende de verschillende fases.

## **13. Station Nijmegen**

- ❖ Als vervolg op de BO MIRT (2020) afspraken over stationsproject Nijmegen Centrumzijde is het verkenningenrapport in het Bestuurlijk Overleg Nijmegen vastgesteld. Het rapport laat een geraamd financieel tekort zien.
- ❖ Vanwege het grote belang van het project voor de mobiliteit en woningbouwopgave in de regio zullen partijen (Gemeente, Provincie, Rijk, NS Stations) benodigde aanpassingen aan scope en/of budget verkennen. Ambitie is medio 2025 een voorkeursbesluit te kunnen nemen zodat de planuitwerking onverwijld kan starten.

## **14. MIRT-onderzoek spoorcorridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens**

- ❖ Rijk en regio zijn verheugd te melden dat zij inmiddels tot een gezamenlijk plan van aanpak zijn gekomen voor het MIRT-onderzoek naar de spoorcorridor Utrecht-Foodvalley-Arnhem-Duitse grens.

- ❖ Partijen zijn hier nu voortvarend mee aan de slag.

### **15. Starten Netwerkanalyse Arnhem-Nijmegen-Foodvalley**

- ❖ In 2022 is afgesproken dat Rijk en regio een netwerkanalyse 2030-2040 Arnhem-Nijmegen-Foodvalley starten na ontstaan van capaciteit na afronding van andere onderzoeken in deze regio. Deze onderzoeken zijn inmiddels afgerond.
- ❖ Rijk en regio zijn daarop gestart met de voorbereidingen van dit onderzoek. Resultaten worden verwacht medio 2025.

### **16. Deelmobiliteitshubs (Steenwijkerland, Apeldoorn, Ede)**

- ❖ Op het BO MIRT van 2022 heeft het Rijk € 7 miljoen incl. btw gereserveerd voor de regionale implementatie van uniforme deelmobiliteitshubs. Van dit bedrag is op het BO MIRT van 2022 in totaal € 4,175 miljoen incl. btw toebedeeld aan regio's voor de eerste en tweede uitroltranche.
- ❖ Vanuit het resterend deel van de op het BO MIRT 2022 gedane reservering van € 7 miljoen incl. btw investeert het Rijk nu in de derde uitroltranche deelmobiliteitshubs om praktijkervaring op te doen over de effecten van deelmobiliteit en hubs in landelijk gebied en verstedelijkte omgeving.
- ❖ In dit kader reserveert het Rijk:
  - 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 325.000 incl. btw voor de realisatie van de derde tranche deelmobiliteitshubs in de gemeente Steenwijkerland (ontvanger rijksbijdrage);
  - draagt 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 350.000 incl. btw voor de realisatie van de derde tranche deelmobiliteitshubs in de gemeente Apeldoorn (ontvanger rijksbijdrage);
  - draagt 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 150.000 incl. btw voor de realisatie van de derde tranche deelmobiliteitshubs in de gemeente Ede (ontvanger rijksbijdrage).
- ❖ Bovenstaande reserveringen worden omgezet in een definitieve bijdrage onder voorwaarden van een door betreffende gemeente en het ministerie van IenW vastgesteld uitvoeringsplan en een positief bestuurlijk besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten.

### **17. Regionale bereikbaarheidsaanpak**

- ❖ Rijk en provincie Gelderland investeren € 5,5 miljoen incl. btw voor 2025 in het integrale maatregelenpakket van de provincie Gelderland. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 2,25 miljoen incl. btw (Ontvanger: provincie Gelderland).
- ❖ De middelen worden beschikbaar gesteld op basis van een uitvoeringsplan dat de provincie Gelderland uiterlijk 1 maart 2025 indient bij het rijk. Onderdeel van het plan zijn een praktische beschrijving van de maatregelen, de doelen en te verwachten resultaten (output en outcome), de verdeling van de financiën en de manier waarop aangesloten wordt op de landelijke aanpakken benutten mobiliteitsnetwerken spits spreiden.
- ❖ Rijk en provincie Overijssel investeren de op het BO MIRT 2023 afgesproken middelen volgens het uitvoeringsplan dat begin 2024 door het rijk is geaccordeerd.
- ❖ Rijk en regio spreken af dat er minimaal per kwartaal een voortgangsgesprek plaatsvindt om de uitvoering van de maatregelen te monitoren.

### **18. Meerjarige Adaptieve Uitvoeringsagenda Fiets (MAUF)**

- ❖ De provincie Gelderland ontvangt een bijdrage van € 1.308.615 incl. btw van het Rijk voor doorfietsroute Ede-Wageningen (Picobellopad).

## **Programma Goederenvervoercorridors**

### **1. Vervolg nachtelijke weekendbediening Maas en Brabantse kanalen**

- ❖ De corridorpartners hechten belang aan goede bereikbaarheid over het water van Brabantse en Limburgse verladers, ook in de nacht. Om 7x24 bereikbaar te zijn over het water is nachtelijke weekendbediening van sluizen en bruggen van belang. Hierdoor zijn de inland terminals in staat om optimale binnenvaartdiensten te blijven uitvoeren van en naar de deep sea terminals in de zeehavens. Hiermee kan eventuele congestie in de zeehavens beter in het achterland worden opgevangen waarmee de integrale ketenoptimalisatie in de containerbinnenvaart kan worden versterkt.
- ❖ Voor het bekostigen van de meerkosten voor de nachtelijke weekendbediening van sluizen en bruggen op de Maas en Brabantse kanalen voor de periode tot en met 2030 is een maatwerkoplossing gevonden.
- ❖ Het Ministerie van IenW financiert de totale meerkosten van deze maatwerkoplossing van € 900.000 incl. btw. Met deze maatwerkoplossing accepteren de corridorpartijen dat de kwaliteit van de dienstverlening door het efficiënter inzetten van sluisbedienaars in de nachtelijke uren voor de periode 2025-2030 in bijzondere gevallen kan afnemen.
- ❖ Corridorpartijen besluiten tot een gezamenlijke monitoring gedurende de periode 2025-2030 zodat er op basis van feitelijk vraag en aanbod gezamenlijk in corridorverband nieuwe afspraken kunnen worden gemaakt voor na 2030.
- ❖ Ook is besloten om met de aan de corridor gelieerde brancheorganisatie MCA Brabant verdere invulling te geven aan eerder gemaakte modal shift afspraken op het Maximakanaal, de Zuid-Willemsvaart en het Wilhelminakanaal waardoor de maatschappelijke meerwaarde van de continuering van de nachtelijke weekendbediening verder kan worden vergroot. Hiervoor financieren IenW en de provincie Noord-Brabant voor de jaren 2025 en 2026 jaarlijks ieder € 7.000 incl. btw, waarbij deze opdracht aan MCA Brabant in een bestaande samenwerkingsovereenkomst tussen RWS ZN en MCA Brabant wordt ingepast.

### **2. Optimalisatie wegtransport: hubfunctie achterland**

- ❖ Een regiohub is kansrijk om congestie op de weg te verminderen en de betrouwbaarheid van het logistieke proces te verhogen zonder negatieve effecten op de bedrijfsvoering. In 2024 is een pilot uitgevoerd met een regiohub in Moerdijk. Aanvullend onderzoek is nodig om een positieve businesscase aan te kunnen tonen.
- ❖ Provincies Noord-Brabant en Zuid-Holland, IenW/RWS en Havenbedrijf Rotterdam besluiten om in de eerste helft van 2025 de uitgevoerde pilot in een aangepaste vorm door te zetten. De bedrijven Vepco en DLG-Logistics blijven betrokken.
- ❖ Voor het doorzetten van de pilot is € 50.000 incl. btw bijeengebracht, waarbij de volgende verdeling is gehanteerd: Provincie Noord-Brabant, provincie Zuid-Holland en Havenbedrijf Rotterdam dragen ieder € 10.000 incl. btw bij. IenW draagt € 20.000 incl. btw bij. Aanvullend dragen Vepco en DLG en het Havenbedrijf Rotterdam in kind bij voor additionele analyses.
- ❖ Projectmanagement wordt ingevuld door het Havenbedrijf Rotterdam.

### **3. Truckparkings**

- ❖ Om het tekort aan vrachtwagenparkeerplekken op de Goederenvervoercorridors te verminderen werken partijen samen aan oplossingen in de werkgroep Truckparkings.
- ❖ In de jaaragenda voor 2025 worden de volgende acties opgenomen:
  - Voortzetten van de realisatie van de beveiligde truckparkings op kansrijke locaties, zoals Moerdijk en Nieuw Reijerwaard.
  - Provincie Limburg en het Rijk werken gezamenlijk de pilot uit voor een truckparking aan een verzorgingsplaats uit, zodat medio 2025 een gezamenlijk besluit genomen kan worden over het al dan niet starten van de pilot op een daarvoor geschikte locatie (Midden- of Zuid-Limburg).
  - Ministerie van IenW houdt de werkgroep op de hoogte van de pilots uit het handavingsplan. Hieronder vallen de pilot dynamische informatievoorziening en de pilot parkeerduurbepaling.

- Quicksan en analyse instrument haalbaarheid voor publiek toegankelijk vrachtwagen-parkeren op bestaande bedrijventerreinen. De resultaten van dit onderzoek worden in november van 2024 verwacht. De werkgroep werkt vervolgens een aanpak uit om het aantal parkeerplekken op bedrijventerreinen te vergroten.
- Doorontwikkeling van de werkgroep Truckparkings, waarbij zal worden gekeken naar nieuwe initiatieven en andere organisatievormen binnen de werkgroep.
- ❖ De financiering van de samenwerking in de werkgroep Truckparkings wordt ongewijzigd voortgezet met een bijdrage voor 2025 van de provincies Zuid-Holland, Limburg en Noord-Brabant van ieder € 25.000 incl. btw en een bijdrage van het ministerie van IenW van € 75.000 incl. btw, totaal € 150.000 incl. btw.
- ❖ IenW stelt in twee fases een totaalbudget van € 2,5 miljoen beschikbaar voor de pilot 'beveiligde truckparkeerplaatsen aan een verzorgingsplaats'. In de eerste fase worden uit dit budget de kosten betaald voor een gezamenlijke projectorganisatie om de pilot voor de locaties 'midden' en 'zuid' concreet uit te werken in een aanpak voor de realisatie van de pilot. Bij deze uitwerking zijn onder andere de geschiktheid van de locaties, de kosten, de opschaalbaarheid van de pilot en consistentie met overig beleid relevant. Op basis van deze uitwerking nemen het Rijk en de Provincie Limburg medio 2025 op bestuurlijk niveau een go/no go beslissing over het starten van de pilot. Dan wordt ook een besluit genomen over de kosten. In geval van een go stelt IenW het resterende deel van het budget beschikbaar voor de tweede fase waarin de pilot gerealiseerd wordt.

#### **4. Internationale pilot Vers-op-Spoor**

- ❖ Om een belangrijke deel van de versstromen uit Zuid-Europa naar Rotterdam en vandaaruit naar Scandinavië (en vice versa) per trein te vervoeren werken enkele grote versverladere samen aan het ontwikkelen van een internationale *dedicated* verstrein. Bij voldoende succes kan de pilot een aanjager zijn voor verplaatsing van internationale stromen van weg naar spoor (*modal shift*).
- ❖ Als onderdeel van dit initiatief wordt voor 2025 een deelproject ingericht om (tussentijds) resultaten te meten en te monitoren en waar mogelijk bij te sturen om de kans op succes te vergroten.
- ❖ De kosten voor dit monitoringsproject bedragen in totaal € 130.000 incl. btw. Het Ministerie van IenW draagt hiervoor € 80.000 incl. btw bij, de provincie Zuid-Holland € 50.000 incl. btw. De verladere dragen in-kind bij.

#### **5. Grijs Machinistenpool voor verhogen veerkracht Brabantroute**

- ❖ Om tijdens dubbelsporige buitendienststellingen van het traject Emmerich-Oberhausen (ten behoeve van de bouw van het derde spoor in Duitsland) de impact van verstoringen op het grensstation Venlo te minimaliseren en het gebruik van de beschikbare goederenpaden te maximaliseren, gaan de spoorgoederenvervoerders een gezamenlijke pool van machinisten inzetten. Hierbij wordt één machinist (een zogenaamde grijze machinist) per dienst in Venlo en één in Rotterdam gestationeerd.
- ❖ Deze maatregel draagt bij aan het verhogen van de veerkracht tijdens de periode van werkzaamheden aan het derde spoor en het daardoor voorkomen van (extra) economische schade.
- ❖ De inzet van een grijze machinistenpool betreft in totaal 20 weken dubbelsporige onttrekkingen (niet aaneengesloten) ten tijde van de in totaal 80 weekse werkzaamheden Emmerich-Oberhausen in de periode van november 2024 tot en met mei 2026. Het betreft de inzet van zes machinistendiensten per etmaal, in totaal 20 weken lang. De totale kosten hiervoor bedragen € 820.000 (incl. btw). De gezamenlijke spoorgoederenvervoerders nemen de kosten voor veiligheid, technische borging en operationalisering voor hun rekening (€ 255.000 incl. btw). Het ministerie van IenW draagt € 565.000 (incl. btw) bij.
- ❖ Vervoerders/ machinistenleveranciers krijgen vanuit het beschikbaar gestelde budget een subsidie in de vorm van een vast bedrag per gestelde machinistendienst.

#### **6. Optimalisatie spoor Port of Moerdijk**

- ❖ Port of Moerdijk vormt als extended gate en short sea haven een toegangspunt voor de gehele corridor. De verbinding via de verschillende modaliteiten met het achterland is daarvoor cruciaal. Om de verdere ontwikkeling en verduurzaming in de haven te stimuleren zijn de volgende investeringen voorzien.
- ❖ Het verbeteren van de spoorzijdige bereikbaarheid om daarmee de extended gate toegangspoort Moerdijk ook via spoor met de corridor te verbinden. De projecten behelzen 1) het beter benutten van bestaand spoor (eindspoor Middenweg), 2) het uitvoeren van een capaciteitsvergrotingsplan emplacement Moerdijk en havenspoorlijn, en 3) onderzoek naar het vergroten van de trimodale overslagcapaciteit. Deze projecten dragen bij aan een duurzame verbinding met het achterland.
- ❖ Partijen besluiten om voor deze spoorprojecten en maatregelen rondom Moerdijk een budget van € 1.161.600 (incl. btw) beschikbaar te stellen. Het ministerie van IenW draagt € 580.800 (incl. btw) bij, de regio draagt eenzelfde bedrag bij waarvan € 474.925 (incl. btw) door havenbedrijf Moerdijk en € 105.875 (incl. btw) door Provincie Noord-Brabant. Om verrekeringen te minimaliseren wordt de Rijksbijdrage zoveel mogelijk aangewend voor de ProRail opdrachten.
- ❖ De verdere uitvoering wordt verzorgd onder coördinatie van Havenbedrijf Moerdijk.

## **7. Realisatiepact Rotterdam**

- ❖ In het Uitvoeringsplan Realisatiepact Rotterdam en omgeving (ReaReo), startend 1 januari 2025, werken de pactpartners (Ministerie van IenW, Provincie Zuid-Holland en het Havenbedrijf Rotterdam samen met het regionale bedrijfsleven en publieke partijen aan een programma van studies naar de haalbaarheid en het uitwerken van value cases van prioritaire projecten rondom hubvorming, digitalisering en modal shift.
- ❖ Op grond hiervan wordt vervolgens op een later moment op het landsdelige BO MIRT (of ander geëigend besluitvormingsproces) een eventueel besluit over bijbehorende publieke investeringen. Vanuit het Uitvoeringsplan worden ook op kleine schaal al investeringen uitgevoerd.
- ❖ Het Uitvoeringsplan kent een significante inbreng vanuit het bedrijfsleven en lokale publieke partijen en er worden bestaande stimuleringsinstrumenten voor het versterken van de multimodaliteit, het verduurzamen van de transportketen en de digitalisering van het goederenvervoer maximaal benut. Daarnaast brengen de pactpartners een bijdrage in:
  - Het additionele bedrag dat IenW hierbij beschikbaar stelt, bedraagt maximaal € 2,5 miljoen (incl. btw).
  - Het Havenbedrijf Rotterdam en de provincie Zuid-Holland dragen ieder maximaal € 2 miljoen (incl. btw) bij.
- ❖ Voor de uitvoering wordt een programmabureau ingericht. De provincie Zuid-Holland, het Havenbedrijf Rotterdam en het Rijk brengen hiervoor elk 0,2 fte aan eigen bijdrage in de ondersteuning van het programmabureau in en het budget voor een (externe) programmamanager.

## **8. Realisatiepact Venlo**

- ❖ Partijen hebben bij vaststelling van het Realisatiepact Venlo in 2023 afspraken gemaakt over de uitwerking van vier projecten die vervolgens het afgelopen jaar zijn opgepakt. Betrokken partijen hebben hiervoor destijds € 980.000 (50% Rijk, 50% Regio) beschikbaar gesteld. Tevens is op dat moment besloten om op een later moment afspraken te maken over de resterende € 1.020.000 afhankelijk van de voortgang.
- ❖ De voortgang die inmiddels bij de uitwerking van deze vier projecten is geboekt heeft partijen doen besluiten om de resterende € 1.020.000 (incl. btw) (50% Rijk, 25% gemeente Venlo en 25% provincie Limburg) in te zetten voor de periode 2024-2027. Dit budget is evenals het eerder toegekende budget gericht op onderzoek, voorbereiding en procesondersteuning voor de projecten die in het BO MIRT 2023 zijn vastgesteld. Vervolgens worden projecten en investeringen voortkomend uit het Realisatiepact elders geagendeerd of ingebracht. Hierbij kan worden gedacht aan landsdelige MIRT-programma's, regiodeals en EU-middelen.

## **9. Last Mile Spoor**

- ❖ Het project Last Mile Spoor is gericht op het beter benutten van bestaande capaciteit op emplacementen Botlek, Moerdijk, Houtrak en Maasvlakte West/ Westwest en het genereren tot 25% extra planbare capaciteit op het spoor.
- ❖ Samen met IenW en de (zee)havens wordt getracht om structurele financiering te organiseren voor een bredere landelijke uitrol.
- ❖ Samen met de havens van Amsterdam, Moerdijk en Rotterdam en de andere knooppunten op de Goederenvervoercorridors wordt gewerkt aan het doorontwikkelen van de tools Last Mile Spoor, het verdiepen van Last Mile Spoor fase 2 op de emplacement Houtrak (Aziëhaven) en de stamlijnen van Botlek, het uitwerken van het bestendigen van de bestaande pilotlocaties en het uitwisselen van data met PortBase.
- ❖ Voor deze aanvullende acties in 2025 is een extra budget benodigd van € 2.634.229 incl. btw. Dit budget wordt opgebracht door Rijk en regio, waarbij het Ministerie van IenW € 2.115.497 incl. btw bijdraagt, aangevuld met een in kind bijdrage van ProRail en de havenbedrijven gezamenlijk van € 518.731 (met een vergelijkbare verdeling cash en in kind als in 2024 zoals vastgesteld in BO MIRT 2023).

## **10. Reservering Uitvoeringsmiddelen Realisatiepacten**

- ❖ De uitvoering van Realisatiepacten op de multimodale knooppunten is van belang voor een efficiënte, duurzame en toekomstbestendige uitvoering van het goederenvervoer over de (inter)nationale goederencorridors en de koppeling met de regionale logistiek.
- ❖ Voor de ontwikkeling van de Realisatiepacten North Sea Port/ Zeeland, Moerdijk, Amsterdam/ Noord-Holland, Sittard-Geleen/ Stein, Nijmegen en Tiel reserveert het Rijk een bijdrage van € 1 miljoen (incl. btw) per Realisatiepact als bijdrage aan de uitvoering.
- ❖ De bijdrage komt beschikbaar bij het sluiten van het realisatiepact in het BO MIRT GVC 2025 en onder voorwaarde van cofinanciering van gelijke omvang door de regionale partners. De regionale partners geven bij de Programmaraad GVC van juni 2025 inzicht in de cofinanciering.

## **11. Clean Energy Hubs**

- ❖ Voor de verduurzaming van goederentransport over weg en water is een landelijk dekkend netwerk van Clean Energy Hubs noodzakelijk. Door samenwerking tussen Rijk en regio en het beschikbaar stellen van subsidies willen betrokken partijen de aanleg van Clean Energy Hubs versnellen.
- ❖ Het continueren van de samenwerking Clean Energy Hubs voor de jaren 2025, 2026 en 2027. Waarbij de GVC-provincies Limburg, Noord-Brabant, Zeeland, Zuid-Holland, Noord-Holland, Gelderland en de provincies Utrecht, Overijssel, Flevoland, Drenthe, Friesland en Groningen jaarlijks € 30.250 incl. btw per partner bijdragen in de organisatiekosten van de Clean Energy Hubs. Het Ministerie van IenW draagt voor de jaren 2025 tot en met 2027 jaarlijks € 150.000 incl. btw bij.
- ❖ De jaarlijkse kosten voor de Locatietool en de inhuur van de voorzitter van de Learning Community Clean Energy Hubs worden door het Ministerie van IenW in mindering gebracht op de Rijksbijdrage aan de provincie Gelderland, omdat de jaarlijkse kosten rechtstreeks door het Ministerie van IenW worden betaald.
- ❖ Het Ministerie van IenW stelt in 2025 0,2 FTE vanuit RWS beschikbaar voor het continueren van de Locatietool Clean Energy Hubs en de deelname aan het Kernteam CEH.

## **12. Autonoom rijden en varen (Z)**

- ❖ Om de meerwaarde van autonoom transport binnen de logistieke keten te bewerkstelligen is adoptie van autonome voer- en vaartuigen en de integratie met relevante processen in de logistieke omgeving van GVC Zuid benodigd.
- ❖ In het BO MIRT 2023 is het plan van aanpak autonoom rijden en varen vastgesteld. Er is budget beschikbaar gesteld voor werkpakket A t/m C in 2024. Voor werkpakket D was nog geen budget beschikbaar gesteld. Voor 2025 wordt een budget van € 200.000 incl. btw beschikbaar gesteld voor de uitvoering van werkpakket D `standaardisatie, afspraken en

gemeenschappelijke kader' op GVC Zuid, waarbij de havens en provincies € 100.000 incl. btw bijdragen en het Ministerie van IenW ook € 100.000 incl. btw bijdraagt.

- ❖ Het beschikbaar gestelde budget wordt ingezet om:
  - Vier pilotprojecten te identificeren die kansrijk zijn voor GVC Zuid. Van de vier worden tenminste twee pilotprojecten opgewerkt die voldoen aan het gemeenschappelijk vastgestelde kader voor autonoom transport. Dit gebeurt via projecten van GVC- partners met behulp van de corridoraanpak, met inzet van kennis, kunde, draagvlak, het netwerk en de positie van GVC-partners.
  - Een structuur in te richten voor het gezamenlijk aansturen van het programma en delen en borgen van kennis uit de verschillende pilotprojecten (inzet cluster coördinator voor autonoom rijden en voor autonoom varen). Dit in samenhang met SMASH! voor varen en het programma VIAV voor rijden. GVC Zuid richt zich op standaardisatie in de corridor, het programma VIAV van het Ministerie van IenW is geschikt om de uitkomsten in heel Nederland te delen.

### **13. Zero emissie rangers - Pilot Port of Moerdijk**

- ❖ Voor de verduurzaming van last mile spoorgoederenvervoer is zero emissie rangers een belangrijk initiatief. Door uitvoering van de pilot van twee maanden wordt kennis opgedaan met zero emissie rangers en inzichtelijk gemaakt welke uitstootbesparing wordt bereikt.
- ❖ Partijen spreken af dat Havenbedrijf Moerdijk samen met ProRail, het Ministerie van IenW en de andere corridorpartijen zich inzetten om een emissievrije rangeerlocomotief te vinden en het proces te doorlopen dat deze locomotief tijdelijk op het Niet Centraal Beheerd Gebied (NCBG) van Port of Moerdijk toegelaten wordt om testen uit te voeren.
- ❖ Voor uitvoering van de pilot en het (mogelijk) aanpassen van de walstroominstallatie/ tijdelijk hoogvermogen laadstation wordt een budget gereserveerd van € 665.000 (incl. btw). Het Ministerie van IenW draagt hier € 332.500 (incl. btw) aan bij, Havenbedrijf Moerdijk draagt € 207.500 (incl. btw) bij en Provincie Noord-Brabant draagt € 125.000 (incl. btw) bij. ProRail draagt hier in-kind aan bij door de inzet van experts. Eén van de spoorgoederenvervoerders die actief is in Port of Moerdijk voert de pilot uit. De extra kosten die de vervoerder voor de uitvoering van de pilot moet maken, zijn onderdeel van het pilotbudget.
- ❖ Projectmanagement wordt ingevuld door het Havenbedrijf Moerdijk.

### **14. Rail Connected**

- ❖ Het digitaliseren van de berichtenuitwisseling tussen railoperators, terminals, vervoerders en overheden in het spoorgoederenvervoer maakt het spoorgoederenvervoer als modaliteit meer concurrerend. In dit project werken de belangrijkste railoperators, terminals en spoorgoederenvervoerders, Port of Rotterdam, Ministerie van IenW en Portbase samen om nieuwe digitale berichtensets te ontwikkelen en te implementeren.
- ❖ Voor 2025 staan de volgende activiteiten gepland:
  - Doorontwikkeling en implementatie ETA Trein: Het verder ontwikkelen van het ETA Trein-systeem, met specifieke aandacht voor de integratie van datapunten via Portbase. Hierbij wordt gestreefd naar een succesvolle implementatie in de markt.
  - Integraal/ Dynamisch Plannen: De uitvoering van het concrete plan voor de verdere uitrol omvat: (1) De ontwikkeling van een performance dashboard om de voortgang van de bovengenoemde activiteiten te monitoren en te borgen en (2) het ontwikkelen van een planningstool.
  - Aansluiting datadelen ProRail: met name wordt gekeken naar het uitwisselen van data over treinsamenstelling data en wagon/ container-combinatie data ten behoeve van de wagenmeester check.
  - Verkenning toekomstig digitalisering spoor: (1) Samen met DIL en Portbase onderzoeken hoe de federatief data delen gedachte vanuit de BDI toepasbaar is op Rail Connected en (2) onderzoeken samenwerkingsvorm met alle marktpartijen, IenW en Havenbedrijf Rotterdam die toekomstbestendig is.
- ❖ Om de activiteiten uit te voeren wordt een budget ingezet van € 450.000 incl. btw, voor 50% gefinancierd door Ministerie IenW en voor 50% door het Havenbedrijf Rotterdam. Vanuit het

ministerie van IenW betreft dit besluit een reservering vanuit het Ministerie IenW, definitieve toekenning gaat via de reguliere procedures.

### **15. Optimalisatie railvervoer INDIGO+**

- ❖ Het vertrek van goederentreinen op de terminal wordt nu vertraagd doordat handmatig controles moeten plaatsvinden. Dit project is erop gericht om automatisch-digitale controle op remmen, wagons en koppelingen te laten plaatsvinden, waarmee per vertrek een tijdswinst van 30 tot 45 minuten wordt geboekt. Het project bevindt zich nu in de fase van het toewerken naar een operationele pilot met spoorvervoerders.
- ❖ Voor het opstellen van het functioneel ontwerp en de roadmap wordt een budget van € 200.000 beschikbaar gesteld. Met aandacht voor het vaststellen van de technische scenario's en de inrichting van het Living Lab met betrokken partijen als ProRail, technologieleveranciers, spoor- en terminaloperators en wagonleasemaatschappijen.
- ❖ De financiering vindt als volgt plaats: Ministerie IenW € 100.000 incl. btw, Provincie Zuid-Holland € 50.000 incl. btw en vanuit het Realisatiepact Knooppunt Venlo € 50.000 incl. btw. Daarnaast leveren de volgende partijen een in-kind bijdrage: ProRail, Havenbedrijf Rotterdam, RtB Cargo, DB Cargo, RSC, Voith en VTG.

### **16. Werkgroep digitalisering ketens**

- ❖ In deze werkgroep bundelen de opdrachtgevers binnen het MIRT GVC Oost en Zuidoost programma hun krachten om nieuwe digitaliseringprojecten met marktpartijen en overheden op de corridors te formuleren, te starten en uit te voeren.
- ❖ Continueren van de werkgroep voor 2025. De provincies Noord-Brabant, Zuid-Holland, Limburg en Gelderland dragen elk € 40.000 incl. btw bij. Ministerie IenW draagt € 160.000 incl. btw bij.

### **17. Living Labs Digitalisering Binnenhavens**

- ❖ De digitalisering van de berichtenuitwisseling tussen gemeentelijke binnenhavens en binnenvaartoperators stimuleert het gebruik van binnenvaartvoorzieningen en maakt het mogelijk om efficiënter te werken en kosten te besparen. Deze digitalisering omvat onder andere de communicatie over walstroom, ligplaatsmanagement en inning havengelden.
- ❖ De projectpartners spreken af om in 2025 € 250.000 en in 2026 € 250.000 te investeren in het doorontwikkelen en verder adopteren van twee 'use cases', walstroom en inning. Daarbij het opstarten van een derde 'use case' ligplaatsmanagement. De toepassingen worden ontwikkeld met de binnenhavenorganisaties en havengebruikers, waarbij de eerste wordt gezien als toekomstig beheerder van digitale voorzieningen. De provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant, Gelderland, Limburg en Havenbedrijf Rotterdam stellen elk € 25.000 incl. btw per jaar beschikbaar en IenW draagt per jaar € 125.000 incl. btw bij.
- ❖ Vanwege regie op het digitale transitie proces van de binnenhavens, worden de diverse binnenhaven 'use cases' als één geheel via een stuurgroep bestuurd. In de stuurgroep zijn de binnenhavenorganisaties als toekomstige beheerders van de fysieke en digitale haveninfrastructuur vertegenwoordigd alsook de Werkgroep Digitalisering namens de BO MIRT partners naast havengebruikers en softwareleveranciers. Het gehele pakket van living lab en dienstenontwikkeling wordt zoveel mogelijk als één geheel aanbesteed.

### **18. Living Labs Digitalisering Verslogistiek**

- ❖ De verdere digitalisering van de berichtenuitwisseling tussen marktpartijen en overheden in de verslogistiek op GVC maakt het mogelijk om efficiënter en duurzamer te werken en kosten te besparen. Digitalisering maakt het ook mogelijk om de lastendruk voor het bedrijfsleven in de verslogistiek te verlagen.
- ❖ De projectpartners spreken af om in het Living Lab Digitalisering Verslogistiek voor een budget van € 300.000 incl. btw in 2025 drie activiteiten uit te voeren: (1) Faciliteren van meerdere 'use cases' voor digitalisering verslogistiek via federatief datadelen, waaronder a) inzicht in vervoersbewegingen, b) slimmere inspectieprocessen, c) ondersteuning van containerhubs, (2)

samenbrengen van de digitale versketen communities door aansluiting op de basisprincipes van de Basis Data Infrastructuur (BDI); (3) opstellen van een routekaart digitalisering Verslogistiek.

- ❖ Ministerie IenW stelt voor 2025 € 150.000 incl. btw beschikbaar. De provincies Zuid-Holland, Limburg, Noord-Holland en het Havenbedrijf Rotterdam stellen elk € 37.500 incl. btw ter beschikking.

### **19. Supply Network Visibility & D07 Informatie- en dienstencatalogus**

- ❖ Met dit project krijgen overheden en bedrijven meer inzicht in de beschikbaarheid en benutting van de multimodale infrastructuur over de hele GVC en knooppunten in het bijzonder, zodat het eenvoudiger wordt om enerzijds multimodale diensten te plannen en uit te voeren, en anderzijds betere knooppunt besturing mogelijk te maken (ruimte, benutting, footprint).
- ❖ Als eerste wordt ingezet op opschaling en adoptie van de Digitale Atlas met kaarten, data en informatievoorziening naar andere knooppunten in de corridors, na tijdelijke inbeheername door de Provincie Noord-Brabant.
- ❖ Als tweede wordt ingezet op het creëren van een basis voor een ontwikkelroadmap voor producten voor corridorgebruikers, een strategisch portfolio en in scenario-planning tools. Resultaat is een ontwikkelplan voor SNV.
- ❖ Als derde wordt ingezet op het borgen van beheer, verhogen van datakwaliteit en beschikbaar stellen van brondatasets inclusief een vorm van een producten en dienstencatalogus, zoveel als mogelijk via de bestaande (overheids)kanalen.
- ❖ Voor het doorzetten en versterken van SNV wordt een budget beschikbaar gesteld van € 125.000 incl. btw, waarvan Ministerie IenW € 25.000 bijdraagt en de provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant, Limburg en Gelderland, en Havenbedrijf Rotterdam elk € 20.000 bijdragen.

### **20. Digitaal transitieteam GVC Zuid (Z)**

- ❖ In de werkgroep digitaal transitieteam bundelen de opdrachtgevers hun krachten om nieuwe digitaliseringprojecten met marktpartijen en overheden op de corridors te formuleren, te starten en uit te voeren.
- ❖ In het BO MIRT van 2023 hebben de corridorpartners in GVC Zuid de intentie uitgesproken om ook voor 2025 een bedrag van € 100.000 beschikbaar te stellen.
- ❖ De corridorpartners zetten de intentie om in een besluit en stellen voor 2025 een bedrag van € 100.000 incl. btw beschikbaar voor verdere digitalisering van de binnenvaart, met de verdeelsleutel 50% Ministerie IenW en 6,25% per provincie en zeehaven.
- ❖ De corridorpartners zetten zich samen met ProRail in voor de verdere ontwikkeling van Last Mile Spoor. Hiervoor is voor 2025 een additioneel budget gevraagd in project B09. Dit budget is mede bedoeld om de huidige locaties te kunnen optimaliseren voor doelen in dit project.

### **21. Verrijken MELVIN-systeem voor brede mobiliteitsafstemming**

- ❖ De informatievoorziening over de afsluiting van spooroverwegen voor wegverkeer en beperkingen van spoorbrugopeningen voor vaarwegverkeer verloopt niet optimaal.
- ❖ Dit project is gericht op het verrijken van het systeem Melvin (samenwerkingsverband Nationaal Dataportaal Wegverkeer) met informatie over gestremde overwegen en beperkingen van spoorbrugopeningen en daarmee bijdragen aan de brede mobiliteitsafstemming bij werkzaamheden en het verhogen van de veerkracht van het goederenvervoersysteem.
- ❖ De financiële bijdrage voor de uitbreiding van Melvin, zijnde € 302.500 incl. btw, wordt gedaan door Ministerie van IenW voor € 181.500 en ProRail voor € 121.000.

## **Generieke, nationale afspraken**

### **1. Inzet restbudgetten**

- ❖ IenW reserveert € 200 miljoen voor het opstarten van gepauzeerde projecten. Voornemen is om voorjaar 2025 een besluit te nemen welk project dit betreft. Voorwaardelijk bij de keuze is dat de budgettaire reservering qua omvang past bij de MIRT-spelregels, er geen acuut stikstofprobleem is in de eerste te doorlopen MIRT-fase en geen personele inzet van RWS nodig is voor de eerste te doorlopen MIRT-fase.
- ❖ IenW reserveert de resterende middelen, circa € 290 miljoen, voor kleine maatregelen, gericht op het verbeteren van de weginfrastructuur (op OWN of HWN) of de doorstroming van automobilititeit op het nationale netwerk:
  - Alle regio's is gevraagd met voorstellen te komen die op korte termijn te realiseren zijn.
  - Besluitvorming over de deze maatregelen loopt mee met de integrale besluitvorming rond het MF in het kader van de Voorjaarsbesluitvorming 2025.
  - De exacte criteria aan de hand waarvan deze maatregelen worden getoetst, zullen dit najaar, na overleg met de regio's door IenW worden vastgesteld. Te denken valt onder meer aan cofinanciering door de regio en snelheid van realisatie.
  - Anders dan de besluiten voor de gepauzeerde projecten hoeft er geen directe koppeling te zijn met de opgaven waarvoor de gepauzeerde projecten een oplossing bieden. Voorwaardelijk is wel dat de maatregelen maakbaar moet zijn (onder andere stikstof) en er geen personele inzet van Rijkswaterstaat voor de realisatie van de maatregelen nodig is.

### **2. Vernieuwing MIRT**

- ❖ Het MIRT houdt Nederland in beweging. Tegelijk is de wereld rondom het MIRT aan verandering onderhevig.
- ❖ IenW is daarom een traject gestart samen met de koepels IPO en VNG en de decentrale overheden om het MIRT-proces toekomstbestendig te houden.
- ❖ Rijk en regio hebben de afgelopen periode aandachtspunten geïdentificeerd voor de doorontwikkeling van het MIRT:
  - Behoud van de sterke elementen uit het MIRT-proces, zoals het besluitvormende karakter van het BO MIRT, het kernachtig vastleggen van gemaakte afspraken en het direct informeren van de Tweede Kamer.
  - De positie van het (BO) MIRT in het ruimtelijk domein ten opzichte van andere bestuurlijke tafels, waaronder het BO Leefomgeving en BO Mobiliteit.
  - De noodzaak tot borging van de congruentie van het MIRT met andere beleidsvelden om de samenhang in de Rijk-regio besluitvorming in het ruimtelijk domein te versterken
  - De focus van afspraken in het MIRT met aandachtspunten als: korte/middellange/ lange termijn, type afspraken (aanleg/breed instrumentarium), landelijke/regionale afspraken.
  - Hoe de opgave meer centraal stellen in verbinding met de Mobiliteitsvisie 2050 en de verdere uitwerking van verschillende onderdelen daarvan.
  - Gemeenten hebben het signaal afgegeven beter betrokken te willen worden bij het MIRT. De VNG neemt het initiatief om hierover in gesprek te gaan met de betrokken partijen.
- ❖ In 2025 gaat het ministerie van IenW in samenwerking met de koepels IPO en VNG, provincies, gemeenten en vervoerregio's en de bij het MIRT betrokken ministeries (VRO en KGG) verder aan de slag met de uitwerking van een aantal denkrichtingen, zodat in het BO Mobiliteit en/of de BO's MIRT 2025 hier de eerste richtinggevende besluiten op kunnen worden genomen.

### **3. Landelijke aanpak benutten mobiliteitsnetwerken**

- ❖ Rijk en regio blijven samenwerken aan de thema's zoals genoemd in het plan van aanpak, onder meer: Hubs, Deelmobiliteit, Publiek Vervoer, Digitalisering en Spits spreiden.
- ❖ Rijk en regio passen de binnen bovenstaande thema's en programmering ontwikkelde kennis, uitgangspunten en methodieken, waar aan de orde, toe bij de besluitvorming en uitwerking

van andere gezamenlijke trajecten (bijvoorbeeld in de uitwerking programma hubs in het kader ontsluiting woningbouw en binnen gezamenlijke Gebiedsprogramma's).

- ❖ Rijk en regio richten uiterlijk in Q2 2025 een landelijke overlegstructuur in ten behoeve van het versterken van de samenhang, samenwerking en effectieve implementatie en uitvoering.
- ❖ Rijk en regio inventariseren per MIRT regio in welke (regionale) verbanden samenhangende mobiliteitsvragen worden besproken/opgepakt. Rijk en regio bezien samen of deze structuur moet worden versterkt, veranderd en/of vereenvoudigd kan worden, gericht op een goede afstemming tussen Rijk en regio in de betreffende regio. Uitgangspunt daarbij is dat zoveel als mogelijk gebruik wordt gemaakt van bestaande structuren en gremia in de betreffende regio (bijvoorbeeld de Rijk-regio Gebiedsprogramma's).
- ❖ Rijk en regio brengen in beeld welke kennis en best practices beschikbaar zijn en hoe deze effectief kunnen worden gedeeld en toegepast om de landelijke aanpak in de verschillende typen gebieden (verstedelijkt, suburbaan en landelijk) volgens het principe 'de juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd' concreet vorm te geven.
- ❖ Rijk en regio onderzoeken mogelijke knelpunten die reizigers ervaren in hun mobiliteitskeuzes en bezien welke mogelijkheden er zijn om hierin stappen te zetten.
- ❖ Rijk en regio werken in 2025 een gezamenlijke werkwijze uit voor de monitoring en evaluatie van de landelijke aanpak.
- ❖ Op het BO MIRT 2025 zal de voortgang van deze aanpak worden besproken.

#### **4. Landelijke aanpak spits spreiden**

- ❖ Het Rijk reserveert in 2025 € 16 miljoen voor de uitwerking van de landelijke aanpak. Deze investering is onder meer voor het landelijke werkprogramma, voor de rol van de Rijksoverheid als werkgever, en om in samenwerking met regio's de regionale aanpakken voor te bereiden. Wanneer regionale maatregelen worden ingezet, wordt dit in cofinanciering door Rijk en regio gedaan.
- ❖ Rijk en regio spreken af om in 2025 de regiospecifieke aanpak uit te werken in een plan. De inzet van de regionale samenwerkingsorganisaties en bereikbaarheidsaanpakken wordt bij deze uitwerking betrokken. In het plan wordt ook aangegeven hoe de aanpak spits spreiden input levert aan de landelijke aanpak multimodale bereikbaarheid en gebruik maakt van de daar gehanteerde landelijke overlegstructuur.
- ❖ Uiterlijk op het BO MIRT van 2025 bespreken Rijk en regio de voortgang en, afhankelijk van de regionale opgaven, een plan van aanpak, met het streven het regionale plan en eventuele financiering vast te stellen.

#### **5. Talking Traffic / iVRI's**

- ❖ IenW reserveert in totaal € 2 miljoen incl. btw om eenmalig ondersteuning te bieden op basis van de vereisten zoals vastgelegd in de SPUK "Tijdelijke regeling specifieke uitkeringen intelligente verkeersregelinstallaties" (2de tranche iVRI).
- ❖ Deze IenW bijdrage is een laatste financiële bijdrage om het ontwikkelproces dat gestart is met Talking Traffic af te ronden en het iVRI areaal op het gewenste kwaliteitsniveau te krijgen en te houden.
- ❖ Om versneld ook een groter aandeel Brandweervoertuigen onderdeel te maken van de dataketen en daarmee de veiligheid op het wegennet te vergroten door betere digitale zichtbaarheid, stelt IenW separaat € 1 miljoen incl. btw beschikbaar onder de voorwaarden van gelijke financiële inspanning.

#### **6. Publieke Mobiliteit**

- ❖ IenW ontwikkelt met de koploperregio's (Achterhoek, Drechtsteden, Friesland, Groningen/Drenthe, Limburg, Midden-Nederland en Zeeland) een Plan van Aanpak (PvA) om de transitie naar Publieke Mobiliteit vorm te geven. Ten behoeve van de realisatie van dit PvA, reserveert IenW € 5 miljoen incl. btw om in cofinanciering te investeren in de transitie naar Publieke Mobiliteit. Deze reservering wordt omgezet in een definitieve bijdrage op basis van de in het op te stellen PvA te maken financiële (verdelings) afspraken.

- ❖ De koploperregio's zeggen toe om in 2025 alle benodigde beschikbare informatie bij elkaar te brengen om zo spoedig mogelijk de transitie naar Publieke Mobiliteit in gang te zetten.