Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT 2024
6 en 7 november 2024

Inhoudsopgave

Regio Zuidwest-Nederland **2**
Regio Zuid-Nederland **9**
Regio Noord-Nederland **21**
Regio Noordwest-Nederland **26**
Regio Oost-Nederland **38**
Programma Goederenvervoercorridors **43**
Generieke, nationale afspraken **50**

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 deelmobiliteithubs. 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 deelmobiliteithubs 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 deelmobiliteithubs 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 routering, 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 hooflijnen de volgende inzet:
  - werkspoor 1: structurele inzet van weginspecteurs 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 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).

- 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. Rotonde 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 turborotonde 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 '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.

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 maatregelpakket 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 schaalniveaus 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 sluipverkeer 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
Totaal mobiliteit (mln. €)	**1.058**	**718**	**340**

- 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 infrastructurele 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.

<u>MIRT-Verkenning OV knoop Brainport Eindhoven:</u>

- 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 Spoorknoop 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 Spoorknoop 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 1e kwartaal van 2025 een Bestuursovereenkomst 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 hebben 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 schaalsprong.
- 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.

Voorbereidingskosten:
- 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 verkeersregelinstallaties (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 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.

6. AROV/Spoorbrug Maastricht

- ❖ Rijk en provincie Limburg hebben in lijn met – en binnen de gestelde kaders van de Kamerbrief van 20 juni 2024[1] – 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 spoorburg 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.

[1] 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 financieringsafspraak 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 – Meijerij

- 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 spooremplacement 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 4e 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.[2]
- 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.

[2] 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 Gieten;
  - 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.[3] 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.

[3] 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 oeverbinding 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. Spoorknooppunt 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.[4] en motie Eppink c.s.[5]). 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 deelmobiliteithubs. 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 deelmobiliteithubs om praktijkervaring

[4] Kamerstuk 29 984, nr. 1162
[5] 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 deelmobiliteithubs 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 leefomgevingscenario'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

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

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 automobiliteit 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, Merwedelijn 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 Merwedelijn (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 schaalsprong 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 Merwedelijn (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

<u>Algemeen</u>

- ❖ 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.

<u>Almere Pampus</u>

- 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.

<u>Status IJmeerverbinding bij ontwikkeling Pampus</u>

- 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.

<u>Vervolgonderzoek</u>

- Parallel aan de voorbereiding van de bouw van de 1e 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/Zeewolde Oosterwold/A27
- Partijen spreken af dat in fase 2 Almere/Zeewolde 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 spitsperioden 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 vervolgafspraken 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 Rotterpolderplein 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

<u>Aanpak 2030:</u>

- 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.

<u>Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040:</u>

- 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 termijnaanpak 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 financieringsafspraak 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 vervolgafspraken 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 routering, 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 hooflijnen de volgende inzet:
  - werkspoor 1: structurele inzet van weginspecteurs 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 verbindingsbogen 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 vooralsnog 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 deelmobiliteithubs. 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 deelmobiliteithubs 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 deelmobiliteithubs 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 deelmobiliteithubs 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 deelmobiliteithubs (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 neem 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 verkeersregelinstallaties (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 deelmobiliteithubs. 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 deelmobiliteithubs 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 deelmobiliteithubs 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 deelmobiliteithubs 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 deelmobiliteithubs 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 handhavingsplan. Hieronder vallen de pilot dynamische informatievoorziening en de pilot parkeerduurbeperking.

- Quickscan 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 versverladers 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 verladers dragen in-kind bij.

5. Grijze 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 verrekeningen 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 rangeren - Pilot Port of Moerdijk

- Voor de verduurzaming van last mile spoorgoederenvervoer is zero emissie rangeren een belangrijk initiatief. Door uitvoering van de pilot van twee maanden wordt kennis opgedaan met zero emissie rangeren 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-digitaal 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 binnenhavenvoorzieningen 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 haveninfrastructuren 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 automobiliteit 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 aangeven 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.