

Aan:  
de voorzitter en leden van  
Provinciale Staten van Drenthe

Assen, 14 november 2023  
Ons kenmerk 46/5.14/2023001554  
Behandeld door thema Verkeer & Vervoer  
Onderwerp: Uitkomsten Bestuurlijk Overleg MIRT 2023 voor Drenthe  
Status: Ter informatie

Geachte voorzitter/leden,

Hierbij informeren wij u over de gemaakte afspraken in het bestuurlijk overleg MIRT. Tijdens dit overleg hebben Noord-Nederlandse bestuurders afspraken gemaakt met minister Harbers en staatssecretaris Heijnen van Infrastructuur en Waterstaat. Commissaris van de Koning, mevrouw Klijnsma was delegatieleider namens Noord-Nederland. De provincie Drenthe werd vertegenwoordigd door gedeputeerde Jumelet.

### Algemene toelichting

Via het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) werkt de rijksoverheid samen met decentrale overheden aan ruimtelijke projecten en programma's. Twee keer per jaar vindt hierover een bestuurlijk overleg plaats met de vijf regio's (Noordwest-, Zuidwest-, Zuid-, Oost- en Noord-Nederland). In Landsdeel Noord-Nederland bestaat de regionale vertegenwoordiging uit de provincies Drenthe, Fryslân en Groningen en de gemeenten Assen, Emmen, Groningen, Leeuwarden en Súdwest-Fryslân.



Op 6 november 2023 vond het Bestuurlijk Overleg (BO) MIRT Noord-Nederland plaats. De bewindspersonen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat informeren na afloop van alle vijf bestuurlijke MIRT-overleggen de Tweede Kamer over de uitkomsten en gemaakte afspraken. Ter informatie vindt u in de bijlagen deze brief en de afsprakenlijst. Hierover vindt op 22 januari 2024 het Commissiedebat MIRT plaats met de Tweede Kamer.

Het SNN heeft een brief opgesteld waarin op hoofdlijnen is weergegeven wat op 6 november 2023 in het BO MIRT tussen Rijk en Regio Noord-Nederland besproken is. Deze brief is ter informatie bijgevoegd. De belangrijkste punten waren het spoorknelpunt Zwolle-Meppel, de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl en de grensoverschrijdende spoorverbinding Emmen-Rheine. In aanvulling op deze SNN-brief informeren wij u over de uitkomsten specifiek voor Drenthe.

#### *Spoorknelpunt Zwolle-Meppel*

Wie hebben met het Rijk gesproken over de 'flessenhals' tussen Zwolle en Meppel. Dit vormt een knelpunt voor meer, snellere en betrouwbare treinen tussen Zwolle en Groningen/Leeuwarden.

De bewindspersonen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zijn het met ons eens dat het knelpunt op korte termijn aangepakt moet worden.

#### *Grensoverschrijdende spoorverbinding Emmen – Rheine*

In september 2022 hebben betrokken partijen uit Nederland en Duitsland een Intentieovereenkomst voor de spoorverbinding Emmen-Rheine ondertekend. Bij nadere uitwerking van de plannen blijkt dat de kosten hoger uitvallen vanwege algemene kostenstijgingen, complexiteit van een grensoverschrijdende verbinding en het toevoegen van extra maatregelen op station Coevorden in verband met een robuuste samenloop met de treindienst Emmen-Zwolle. Wij zijn met het Rijk in gesprek over de financiering van Emmen-Rheine. U wordt binnenkort nader geïnformeerd over het project Emmen-Rheine.

#### *Vaarweg IJsselmeer-Meppel*

In het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving 2023 hebben wij kennis genomen dat het Rijk het project Vaarweg IJsselmeer-Meppel tot nader order pauzeert als gevolg van de herprioritering van het Mobiliteitsfonds. Er is afgesproken dat Rijk en regio gaan onderzoeken of gedeeltelijke uitvoering mogelijk is in combinatie met zand benodigd voor het project Dijkversterking IJsselmeerdijk. Het Rijk heeft op dit moment nog geen afspraken gemaakt met het Waterschap Zuiderzeeland, de opdrachtgever van het project Dijkversterking IJsselmeerdijk.

#### *Programma Veilig, Slim en Duurzaam*

Rijk en regio zetten gezamenlijk in op een integraal maatregelenpakket om de transitie naar een veiliger, slimmer en duurzamer mobiliteitssysteem te stimuleren. Voor Drenthe komen de volgende onderdelen in aanmerking voor een Rijksbijdrage van in totaal € 400.000,-- inclusief btw:

- stakeholdersaanpak (werkgevers- en onderwijsaanpak binnen Drenthe Reist Duurzaam)
- fietsstimulering (Regionaal Mobiliteitsprogramma/ Uitvoeringsprogramma Fiets)

- deelmobiliteit (Uitvoeringsprogramma Mobiliteit op Maat)
- logistiek (Regionaal Mobiliteitsprogramma)

*Alternatieve inzet Rijksbijdrage Transferium de Punt*

In het BO MIRT 2020 hebben wij afspraken gemaakt over het op korte termijn aanpakken van twee infrastructuurknelpunten ten aanzien van verkeersveiligheid en doorstroming op de kruising van het hoofdwegennet en onderliggend wegennet. Er is door het Rijk onder andere € 3 miljoen gereserveerd voor het knelpunt op de A28 ter hoogte van aansluiting 37. Dit knelpunt maakte deel uit van het project Transferium De Punt. Naar aanleiding van uw besluit om dit project te stoppen ([Statenstuk 2023-94](#)) valt de Rijksbijdrage vrij.

Wij hebben met Rijk afgesproken dat deze bijdrage wordt ingezet op andere Drentse projecten:

- rotonde westelijke kruising A28 aansluiting 37 (Eelde) en de Groningerstraat
- rotondes beide kruisingen A28 aansluiting 29 (Dwingeloo) en de N855
- rotonde zuidelijke kruising A37 aansluiting 4 (Veenoord) en de N376

*Verkeersveilige ontsluiting Groningen Airport Eelde*

Bij de vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2023 is het amendement van de leden Koerhuis en Van der Molen (Kamerstuk 36 200 A nr. 54) aangenomen en heeft het Rijk taakstellend € 6,5 miljoen inclusief btw beschikbaar gesteld voor de ontsluiting van Groningen Airport Eelde. Wij hebben met Rijk nadere afspraken gemaakt over besteding van deze middelen door Groningen Airport Eelde.

*A28 Amersfoort-Hoogeveen*

Op basis van het MIRT onderzoek A28 Amersfoort-Hoogeveen hebben wij in 2020 afspraken gemaakt over een pakket kortetermijnmaatregelen gericht op verbetering van verkeersveiligheid en doorstroming. Voor Drenthe zijn het aanpassen van de noordzijde van knooppunt Hoogeveen en het verruimen van de samenvoeging van de A28 en de A32 richting Zwolle relevant. In 2022 melde het Rijk dat het project vanwege capaciteitstekort niet kon worden gestart. Provincie Drenthe heeft geholpen dit probleem weg te nemen. Met het Rijk is afgesproken dat de realisatie van de maatregelen in Q4 2026 start.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,



, voorzitter



, secretaris

Bijlagen:

1. Afsprakenlijst BO MIRT 2023
2. Kamerbrief BO's MIRT november 2023
3. SNN-brief

**Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT  
6 , 7 en 9 november 2023**

Generieke, nationale afspraken .....	2
Regio Noord-Nederland.....	6
Regio Zuidwest-Nederland.....	11
Regio Noordwest-Nederland .....	18
Regio Zuid-Nederland.....	26
Regio Oost-Nederland.....	36
Goederenvervoercorridors .....	42

## Generieke, nationale afspraken

<b>1.</b>	<b>Herprioritering Mobiliteitsfonds</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Rijk bevestigt de ambitie om de gepauzeerde projecten te herstarten als aan de condities voor voldoende financiële ruimte, stikstofruimte en uitvoeringscapaciteit wordt voldaan.</li><li>❖ Rijk en regio werken hier voor het BO MIRT 2024 een gezamenlijke strategie uit. Als onderdeel hiervan wordt verkend waar ruimte kan worden gezocht rond stikstofopgaven en slimme oplossingen met capaciteit uit regio, de markt, of (inhuur door) Rijkswaterstaat.</li><li>❖ De projecten en bijbehorende opgaven worden jaarlijks gemonitord en op de BO's MIRT geagendeerd.</li><li>❖ Op korte termijn zijn de resultaten van de doorrekening in het verlengde van de Integrale Mobiliteitsanalyse beschikbaar. De analyse maakt de gevolgen van het pauzeren van aanlegprojecten op de landelijke netwerken inzichtelijk en vormt de basis voor een regiospecifieke inhoudelijke verdieping. Over deze analyse wordt de Kamer naar verwachting in december geïnformeerd. Voorafgaand daaraan bespreekt IenW de analyse met de regio's.</li><li>❖ Rijk en regio werken de verdieping samen uit per MIRT landsdeel om zo tot een landsdekkend beeld te komen. In de verdieping is aandacht voor:<ul style="list-style-type: none"><li>○ de vraagstukken per regio op de lange termijn (als de gepauzeerde projecten wel zijn gerealiseerd) en middellange termijn (tijdens de pauzestand) alsmede de conform (MIRT) afspraken doorlopende projecten en maatregelen voor de verbetering van mobiliteit;</li><li>○ impact op de toekomstige bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid;</li><li>○ woningbouw, verstedelijking, economie en op sociaal-maatschappelijk vlak;</li><li>○ de mogelijke oplossingsrichtingen die daarbij horen, passend binnen het brede gedachtegoed van de Mobiliteitsvisie 2050;</li><li>○ financiële kaders (voor het Rijk de resterende projectbudgetten het financiële kader, voor de regio betreft dit de regionale bijdrage aan de gepauzeerde projecten).</li></ul></li><li>❖ De landsdelige verdieping krijgt vorm via een zo eenduidig mogelijke aanpak. Hier wordt een ambtelijke werkgroep "mobiliteits- en bereikbaarheidsvraagstukken" voor gestart met vertegenwoordigers van Rijk en de vijf MIRT landsdelen. Waar mogelijk worden bestaande rijk-regio structuren (SBAB, Move, U-Ned, SmartwayZ, directeuren overleggen MIRT) benut voor de regionale verdieping.</li><li>❖ De resterende rijksmiddelen blijven in beginsel beschikbaar op het Mobiliteitsfonds voor de herstart van het project.</li><li>❖ Voor een eventuele inzet van resterende rijksmiddelen voor mitigerende maatregelen bij de projecten ontwikkelt het Rijk een afweegkader. Het afweegkader bevat in ieder geval criteria als volgt:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Levert de mitigerende maatregel een significante bijdrage aan de oorspronkelijke opgave van het project?</li><li>○ Is het effect van de maatregel structureel en kosteneffectief?</li><li>○ Draagt de regio zelf bij aan de betreffende maatregel?</li></ul></li><li>❖ Het Rijk betreft daarbij ook de Mobiliteitsvisie 2050 en de landelijke aanpak Mobiliteitstransitie, de regio haar best practices.</li><li>❖ Rijk en regio houden daarbij zeggenschap over hun eigen middelen, conform afspraak op het BO Leefomgeving.</li><li>❖ Indien een maatregel voldoet aan het afweegkader, is het aan de regio of het budget van het project daarvoor wordt ingezet. Consequentie is dat minder middelen beschikbaar zijn voor een herstart van het betreffende project.</li></ul>
<b>2.</b>	<b>Herprioritering Mobiliteitsfonds vervolg Rijk-regio proces</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Het gezamenlijke Rijk-regio proces voor de herprioritering wordt gecontinueerd zoals dit de afgelopen maanden is ingericht.<ul style="list-style-type: none"><li>○ eens per kwartaal een bestuurlijk overleg herprioritering (BOH) met alle regio's;</li><li>○ voorbereiding door een directeurenoverleg herprioritering en;</li></ul></li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ een informele bestuurlijke kopgroep zorgt voor de kritische reflectie op proces en samenwerking.</li> <li>❖ De voorbereiding van deze overleggen vindt plaats in de Rijk-regio werkgroepen. Naast die voor mobiliteits- en bereikbaarheidsvraagstukken is die er ook voor de projecten en instandhouding.</li> <li>❖ Besluitvorming vindt plaats in de Bestuurlijk Overleggen Leefomgeving in het voorjaar en de Bestuurlijk Overleggen MIRT in het najaar. De Kamer wordt vervolgens over de uitkomsten geïnformeerd in de reguliere MIRT-brieven.</li> <li>❖ Voor het spoornetwerk wordt de instandhoudingsopgave in kaart gebracht en gevalideerd. Dat is de basis voor besluitvorming in het voorjaar 2024 over de instandhoudingsbudgetten vanaf 2026. Vervolgens wordt dit met de regio besproken.</li> </ul>
<p><b>3.</b></p>	<p><b>Landelijke aanpak mobiliteitstransitie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Om de bereikbaarheid voor huidige en toekomstige generaties op orde te kunnen houden, onderschrijven Rijk en regio het belang van een gezamenlijke, en op elkaar afgestemde, inzet op het gebied van integraal bereikbaarheidsbeleid. In dit kader hebben Rijk en regio op het BO Leefomgeving van juni 2023 met elkaar afgesproken om in nauwe samenwerking, en met oog voor gebiedspecifieke kenmerken, te komen tot een gezamenlijke landelijke aanpak voor mobiliteitstransitie. De basis hiervoor is de Hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050.</li> <li>❖ Rijk en regio zien dat de gezamenlijke aanpak voor mobiliteitstransitie vaak vraagt om bovenregionale sturing met op elkaar afgestemde landelijke, regionale en lokale activiteiten en een gezamenlijke sturing om een zo groot mogelijke impact te realiseren en mobiliteitstransitie te verankeren.</li> <li>❖ Het Rijk neemt daarom het initiatief om regie te zetten op zowel inhoud als proces en dit samen met de regio vorm te geven. Dit met oog voor de onderscheiden wederzijdse rollen, taken en verantwoordelijkheden. Daartoe zullen Rijk en regio uiterlijk op het BO MIRT van 2024 een uitgewerkt Plan van Aanpak vaststellen. Op het BO Leefomgeving wordt tussentijds de voortgang en stand van zaken besproken.</li> <li>❖ De totstandkoming van dit Plan van Aanpak wordt onder regie van het ministerie van IenW opgepakt in samenwerking met het IPO, de VNG en vertegenwoordigers van de regio's. Het Plan van Aanpak beschrijft hoe Rijk en regio gezamenlijk (gaan) werken aan al lopende projecten en programma's, te ontwikkelen en te hanteren transitiepaden, principes, sturing, bekostiging, uitgangspunten, kaders en best practices die bijdragen aan efficiënte inzet van middelen en een succesvolle, toekomstbestendige uitvoering van maatregelen. De aanpak bevat in elk geval de volgende onderdelen en acties: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Rijk en regio brengen routes en tussentijdse mijlpalen (bijv. 2025 en 2030) in kaart om zo de verbinding aan te brengen tussen de lange termijn van de Mobiliteitsvisie en de korte termijn van de landelijke aanpak. Daarbij zal ook worden aangegeven op welke wijze rijk en regio's binnen lopende projecten en (gebieds)programma's invulling geven aan mobiliteitstransitie.</li> <li>○ Rijk en regio komen tot een voorstel voor de sturing van de landelijke aanpak. Dit mede op basis van bestaande afspraken en ervaringen met huidige samenwerkingsverbanden in het kader van de G40, Regionale Mobiliteitsprogramma's, regionale bereikbaarheidstafels en de gebiedsprogramma's rondom de grote steden.</li> <li>○ Rijk en regio brengen de implicaties (inclusief financiën) gekoppeld aan de uitwerking van de mobiliteitstransitie in beeld.</li> <li>○ Het ontwikkelen van afweegkaders op het gebied van deelmobiliteit (als onderdeel van het Samenwerkingsprogramma Natuurlijk! Deelmobiliteit) en mobiliteitshubs maakt onderdeel uit van de landelijk aanpak mobiliteitstransitie. In dit kader starten Rijk en regio met een meerjarig, landelijk samenwerkingsprogramma mobiliteitshubs met als doel om systematisch te leren en een samenhangende aanpak op mobiliteitshubs te realiseren. De focus ligt daarbij in eerste instantie op de hubs gefinancierd in het kader van de ontsluiting woningbouw. Het samenwerkingsprogramma is daarnaast gericht op het coördineren van de</li> </ul> </li> </ul>

	<p>verschillende hubs-initiatieven en op de afstemming met het samenwerkingsprogramma deelmobiliteit.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Daarnaast wordt binnen de landelijke aanpak mobiliteitstransitie ingezet op het ontwikkelen van gezamenlijke uitgangspunten voor gedragsaanpakken en de digitale ontsluiting van datagedreven diensten en toepassingen die bijdragen aan optimalisaties in het mobiliteitssysteem. Dit laatste in verbinding met de separate uitwerking van het Dutch Metropolitan Innovations (DMI) en in samenhang met de afspraken tussen Rijk en G40-gemeenten over de uitwerking van het door de G40 aangeboden 'uitvoeringsprogramma mobiliteitsvernieuwing voor slimme, duurzame verstedelijking').</li> <li>○ IenW onderzoekt tevens samen met de regio, met de ervaringen uit de provincie Zeeland, de mogelijkheden om publiek vervoer landelijk te introduceren.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Tevens neemt het Rijk in het kader van de landelijke aanpak mobiliteitstransitie het initiatief om te komen tot een raamwerk voor monitoring en evaluatie van de maatregelen/thema's om zo meer zicht te krijgen op de (structurele) effecten. Ook de kennis over kansen en effectiviteit, opgedaan in eerdere programma's, wordt ingezet.</li> <li>❖ De binnen de landelijke aanpak mobiliteitstransitie ontwikkelde principes en uitgangspunten kunnen, waar aan de orde, worden toegepast bij de uitwerking van en besluitvorming over (toekomstige) afspraken tussen Rijk en regio. Bijvoorbeeld bij de uitwerking van de gemaakte afspraken over de mobiliteitspakketten in het kader van de ontsluiting woningbouw, de opgaven voor de vervoerssector, en bij de besluitvorming over de eventuele alternatieve aanwending van restbudgetten in het kader van de Herprioritering MF.</li> </ul>
<b>4.</b>	<p><b>Programma Woningbouw en Mobiliteit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio stellen vast dat het programma Woningbouw en Mobiliteit, zoals afgesproken in het BO Leefomgeving 2022, BO MIRT 2022 en BO Leefomgeving 2023 op schema ligt.</li> <li>❖ Conform het Plan van Aanpak Beheersing programma Woningbouw en Mobiliteit vindt vanaf 2024 jaarlijks een voortgangsrapportage plaats. Deze maakt zoveel mogelijk gebruik van bestaande informatiestromen.</li> <li>❖ Rijk en regio stemmen de opzet van de voortgangsrapportage de komende maanden verder af.</li> </ul>
<b>5.</b>	<p><b>Meerjarige Adaptieve Uitvoeringsagenda Fiets (MAUF)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio spreken af de Meerjarige Adaptieve Uitvoeringsagenda Fiets (MAUF) in het vervolg als basis/kapstok te gebruiken voor de nadere uitwerkingen van criteria voor de selectie van fietsprojecten (afweegkader).</li> <li>❖ Het afweegkader zal door het Rijk gebruikt worden voor de verdeling van de per 2024 beschikbare structurele rijksmiddelen om bij te dragen aan een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes.</li> <li>❖ Rijk en regio streven naar een eerste besluitvorming in de Bestuurlijke Overleggen MIRT van 2024 op basis van het afweegkader over welke fietsprojecten wel/niet cofinanciering krijgen.</li> <li>❖ Het Rijk bereidt daarom een traject voor ter waarde van vooralsnog € 18 mln. om in 2024 te investeren in de cofinanciering in doorfietsroutes.</li> <li>❖ Het is goed om besluitvorming over projecten, vanwege de administratieve lasten, niet ieder jaar voor € 6 mln. te laten plaatsvinden, daarom is het streven iedere drie jaar voor een bedrag van vooralsnog € 18 mln. vanuit het Rijk in doorfietsroutes te investeren.</li> </ul>
<b>6.</b>	<p><b>Smart Mobility</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Vanuit meerwaarde voor verkeersveiligheid, duurzaamheid en bereikbaarheid en de verplichting via Europese wetgeving is structurele inzet op smart mobility urgent en noodzakelijk voor het rijk, de provincies, gemeentes en waterschappen. We zitten in een overgangsfase van incidentele financiering naar een noodzaak tot structurele financiering. Het rijk, provincies, gemeentes en waterschappen spreken af: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Dat ieder vanuit de eigen rol en verantwoordelijkheid structureel de benodigde middelen inzet voor beheer en exploitatie vanaf 2025. Voor nieuwe taken en rollen</li> </ul> </li> </ul>

	<p>treden rijk, provincies, gemeenten en waterschappen in overleg over de inzet en verdeling van middelen. Op het MF zijn geen vrije middelen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ De ambitie is om dit voorstel uiterlijk in het voorjaar van 2024 gereed te hebben zodat hierover voor wat betreft de middelen voor IenW bij de voorjaarsbesluitvorming 2024 definitief besloten kan worden.</li> <li>○ Gezamenlijk incidenteel middelen in te zetten voor innovatie en onderzoek vanaf 2025.</li> <li>○ Voor overbruggingsjaar 2024 verkennen we de doelmatige inzet van resterende middelen voor Smart Mobility uit de afspraken van het BO MIRT 2022.</li> <li>○ Dat bestaande financiële afspraken over hubs en deelmobiliteit hiermee niet worden aangepast of ter discussie gesteld.</li> <li>○ Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat organiseert een bestuurlijke bijeenkomst om samen met provincies, gemeenten en waterschappen sturing te geven aan Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata (DSM).</li> </ul> <p>❖ Bovenstaande afspraken gelden voor de volgende thema's en om ook in de toekomst op samen te werken:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Verantwoorde Introductie Automatisch Vervoer, zowel ADS (automated driving systems) als ADAS (advanced driver assistance systems);</li> <li>○ Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata (DSM). Het DSM zorgt voor een geordend en samenhangend systeem van landelijke en lokale digitale voorzieningen, standaarden, gegevens, databronnen en afspraken over (gebruik van) mobiliteitsdata. Het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM) speelt hierin een faciliterende rol, zowel in het faciliteren van de structurele samenwerking tussen de verschillende overheden alsook in het faciliteren van de samenwerking tussen overheid en markt te faciliteren om tot goede reis-, route- en beleidsinformatie te komen.</li> <li>○ Opschalen deelmobiliteit, voor de diverse modaliteiten;</li> <li>○ Opschalen mobiliteitshubs om o.a. de ketenverplaatsingen te faciliteren.</li> </ul>
<p><b>7.</b></p>	<p><b>Milieueffectrapportage</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Conform de toezegging aan de Eerste Kamer, is het instrument milieueffectrapportage geagendeerd in de BO's MIRT 2023.<sup>1</sup></li> <li>❖ Rijk, waterschappen en regio onderschrijven het belang van de milieueffectrapportage als waardevol instrument in de besluitvorming over ruimtelijke projecten.</li> <li>❖ Informatiebehoefte op het gebied van milieueffectrapportage kan worden ingebracht bij IenW.</li> </ul>

<sup>1</sup> Kamerstuk 34 287, R



## Regio Noord-Nederland

<b>1.</b>	<b>Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl: Friese bruggen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Rijk en de provincie Fryslân streven ernaar om eind 2023 voor de 5 Friese bruggen een maatwerk aanpak per brug te hebben.</li><li>❖ Het streven is om eind 2023 de verkenning voor Oude Schouw en Uitwellingerga af te ronden met een voorkeursalternatief (draaibrug 7.40m met twee doorvaartopeningen) en deze zo snel als mogelijk te realiseren.</li><li>❖ Rijk en regio spreken af om voor beide bruggen scenario's op te stellen voor het geval de bruggen vooruitlopend op de vervanging verder moeten worden afgeschaald en bespreken deze scenario's met de Omgeving.</li><li>❖ De gemeente Súdwest-Fryslân overweegt het indienen van een financieringsvoorstel voor een aquaduct voor Uitwellingerga.</li><li>❖ Indien voor eind 2023 dit financieringsvoorstel door de gemeente wordt ingediend dan maken Rijk en regio afspraken over het vervolgproces.</li><li>❖ Het streven is om eind 2023 zicht te hebben op de uitkomst van de onderhandelingen over het financieringsvoorstel en het overdragen van de bruggen Spannenburg, Kootstertille en Schuilenburg aan de provincie Fryslân.</li></ul>
<b>2.</b>	<b>Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl: Groningse bruggen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Het Rijk en gemeente Groningen streven ernaar om eind 2023 een gedeeld beeld te hebben over de hoogte en oorzaak van de kostenstijging voor het aanleggen van de Paddepoelsterbrug.</li><li>❖ Vervolgens kan vanuit een gezamenlijk inzicht een kostenverdeling worden gemaakt, waarbij de motie van de gemeenteraad van Groningen wordt betrokken. Partijen streven ernaar dit in het voorjaar 2024 te hebben afgerond.</li><li>❖ Rijk en de gemeente herbevestigen de afspraak onderzoek te doen naar een alternatieve verbinding tijdens de bouw van de nieuwe Gerrit Krolbrug (waarbij zowel de mogelijkheden van de bouw van een tijdelijke brug als tijdelijke aanpassing van de Busbaanbrug worden onderzocht).</li><li>❖ Rijk en de gemeente Groningen herbevestigen de afspraken uit het BO Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl van 13 december 2021 over de prioriteitsvolgorde van de aanpak van bruggen. Bij de begrotingsbehandeling in 2023 zijn daar middelen voor drie Friese bruggen aan toegevoegd. Dit betekent dat de Busbaanbrug in de prioriteitsvolgorde als laatste van de 8 bruggen uit fase 2 wordt aangepakt als er nieuwe middelen beschikbaar zijn voor de Hoofdvaarweg.</li></ul>
<b>3.</b>	<b>Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl: sluiscomplex Farmsum</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ In het kader van het programma Vervanging en Renovatie is door RWS een Regioanalyse voor het Sluiscomplex Farmsum uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het vanwege veiligheid noodzakelijk is om op korte termijn enkele zaken op te pakken. Hiervoor wordt een zogenaamde planfasestudie uitgevoerd.</li><li>❖ In de planfase wordt onderzoek gedaan naar de technische en functionele aspecten, naar de toekomstbestendigheid, naar welke regionale ontwikkelingen relevant zijn om mee te nemen en of het nodig is om de vervanging naar voren te halen.</li><li>❖ Rijk en de provincie Groningen spreken af dat RWS de provincie en de omgeving bij onderdelen van de planfase van sluiscomplex Farmsum betreft.</li><li>❖ Deze planfase wordt naar verwachting in 2025 afgerond waarna het Rijk een besluit neemt over het vervolg.</li></ul>
<b>4.</b>	<b>Start MIRT onderzoek N33 Appingedam – Eemshaven, incl. oeververbinding</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Met de kabinetsreactie "Nij Begun" stelt het Rijk in totaal € 395 mln. (incl. btw) taakstellend beschikbaar voor de verbreding van de N33 Midden van Zuidbroek –</li></ul>

	<p>Appingedam (€ 145 mln.) en de verbreding van de N33 Noord van Appingedam – Eemshaven inclusief realisatie van een oeververbinding (€ 250 mln.).<sup>2</sup></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio constateren dat het borgen van samenhang tussen deze twee projecten en de studie in het kader van vervanging en renovatie van de Eelwerderbrug essentieel is.</li> <li>❖ Partijen zijn het erover eens, dat voor een doorstart van de N33 Midden inzicht in de verkeerskundige aspecten van de N33 Noord, waaronder de relatie hoofdwegennet (HWN) en onderliggend wegennet (OWN) alsook invulling van de oeververbinding (beweegbare brug of een 2 keer 2 rijstroken aquaduct) randvoorwaardelijk is.</li> <li>❖ Rijk en regio besluiten daarom tot het starten van een MIRT-onderzoek voor de N33 Noord incl. oeververbinding en spreken af om zo snel als mogelijk toe te werken naar een doorstart van de N33 Midden.</li> <li>❖ Binnen het MIRT-onderzoek wordt in ieder geval onderzoek gedaan naar de opgave, de ruimtelijke economische ontwikkeling, meerdere alternatieven en oplossingen alsook verkeerskundige inzichten, relatie HWN/OWN, inzicht in de totale kosten alsook de kosten voor een aquaduct en een beweegbare brug, samenhang met de Eelwerderbrug alsook andere infrastructuur (o.a. buisleidingen). Daarnaast zal het MIRT-onderzoek ook ingaan op de stikstofopgave, duurzaamheidskansen, maatschappelijke kosten/baten, het principe bodem en water sturend, kansen en risico's inclusief het in beeld brengen van versnellingsopties voor het vervolg.</li> <li>❖ Partijen spreken af dat waar mogelijk de verkregen informatie en inzichten uit het MIRT-onderzoek benut zullen worden in de vervolgfase(n).</li> <li>❖ Rijk en regio maken nog nadere afspraken over de governance, invulling van de projectorganisatie, planning, fasering en participatie. Deze vormen onderdeel van een gezamenlijk op te stellen plan van aanpak. Partijen streven ernaar het plan van aanpak uiterlijk het eerste kwartaal van 2024 vast te stellen. Hiertoe maken partijen mensen en middelen vrij.</li> <li>❖ De studiekosten voor het MIRT-onderzoek worden door het Rijk bekostigd.</li> <li>❖ Het MIRT-onderzoek dient te resulteren in het opleveren van een rapport alsook de benodigde beslisinformatie, zodat partijen tijdens het BO MIRT van 2025 een startbeslissing kunnen nemen.</li> </ul>
<p><b>5.</b></p>	<p><b>Spoorknooppunt Zwolle – Meppel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio erkennen het belang en de urgentie van de aanpak van het spoorknooppunt Zwolle – Meppel, en erkennen dat de bij amendement in 2023 beschikbaar gestelde € 35 mln. incl. btw niet voldoende is om alle door de regio gewenste maatregelen voor de robuustheid van het spoor tussen Zwolle en Meppel aan te pakken, in het bijzonder met betrekking tot de overwegen.</li> <li>❖ Afsproken is dat ProRail in een brede verkenning de versnellingsmogelijkheden inzichtelijk maakt en in beeld brengt wat al op korte termijn zou kunnen worden gedaan om de robuustheid van het netwerk te verbeteren.</li> <li>❖ In opdracht van het Rijk brengt ProRail ook in kaart wat nodig is voor het laten rijden van een 3e en 4e intercity om invulling te geven aan de onlangs aangenomen motie Van der Graaf c.s.<sup>3</sup></li> <li>❖ Onderzocht wordt onder andere of de 3e en 4e intercity's technisch en qua infrastructuur inpasbaar zijn.</li> <li>❖ Rijk en regio spreken af in het eerste kwartaal van 2024 door te spreken over de onderzoeken en de mogelijke inpassing van de 3e en 4e intercity's. Besluitvorming is voorbehouden aan het volgende kabinet.</li> <li>❖ In het kader van de nieuwe Hoofdrailnetconcessie zegt het Rijk toe dat de doelen uit de ontwerpconcessie over de voorwaarden die betrekking hebben op: 'de frequentie en het afstemmen van het volume op de vervoervraag door de concessiehouder' voorafgaand aan gunning wordt besproken met de regio.</li> </ul>

<sup>2</sup> Kamerstuk 35 561, nr. 17

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 1162

6.	<p><b>MIRT-onderzoek HRMK-brug</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio nemen kennis van de conclusies van het voorbereidend onderzoek naar vervanging van de HRMK-spoorbrug.</li> <li>❖ Rijk en regio spreken af aanvullend en verdiepend onderzoek te doen naar vervanging van de HRMK-spoorbrug door een spooraquaduct, alvorens een startbeslissing te kunnen nemen.</li> <li>❖ Rijk en regio spreken een verdeelsleutel af voor de kosten van het aanvullende en verdiepende onderzoek naar analogie van de momenteel gereserveerde budgetten bij Rijk en regio, waarbij het Rijk 75% en de regio 25% voor haar rekening neemt.</li> <li>❖ Op basis van de uitkomsten van het verdiepend onderzoek worden er in het BO MIRT 2024 nadere afspraken gemaakt over het al dan niet nemen van een startbeslissing.</li> </ul>
7.	<p><b>Regionaal grensoverschrijdend spoor: Emmen – Rheine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het Rijk en de provincie Drenthe onderschrijven de ambitie tot realisatie van een reizigersdienst tussen Coevorden en Neuenhaus, zoals afgesproken in het BO MIRT van 2020 en de internationale intentieverklaring die op 26 september 2022 is ondertekend.</li> <li>❖ Rijk en provincie concluderen dat de kosten van het project hoger uitvallen dan destijds voorzien.</li> <li>❖ Rijk en provincie spreken af de gestegen kosten in beeld te brengen en zetten zich in voor een gezamenlijke oplossing voor eind 2023.</li> </ul>
8.	<p><b>Ontwikkelperspectief NOVEX-gebied Regio Groningen – Assen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio hebben het ontwikkelperspectief Groningen – Assen besproken en voorzien dat het ontwikkelperspectief in de eerstvolgende stuurgroep Groningen-Assen ter definitieve instemming wordt geagendeerd. Provincies en gemeenten leggen het ontwikkelperspectief desgewenst daaraan voorafgaand ter instemming voor aan hun colleges. Na instemming dragen partijen zorg voor het informeren van raden en staten.</li> <li>❖ Rijk en regio nemen kennis van de in de stuurgroep Groningen – Assen van 20 oktober 2023 gemaakte afspraak dat in het proces van toewerken naar de uitvoeringsagenda voor het NOVEX-gebied wordt bezien in hoeverre ruimtelijke voorstellen en de daaruit voortvloeiende ruimtelijke arrangementen tussen provincie en Rijk aanleiding geven voor actualisatie van het ontwikkelperspectief.</li> </ul>
9.	<p><b>Programma Veilig, Slim en Duurzaam: Noord-Nederland</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio investeren € 5 mln. incl. btw voor 2024 in het integrale maatregelenpakket in het kader van het programma Veilig, Slim en Duurzaam. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 2,5 mln. incl. btw (ontvanger: RGA). Hiermee geven rijk en regio invulling aan de reservering die zij op het BO MIRT van 2022 gemaakt hebben. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Rijk en regio werken samen aan de stakeholdersaanpak (onderwijs-, werkgevers- en hinderaanpak) t.b.v. het verlichten van de hyperspits door samenwerking met onderwijsinstellingen, onder andere door inzet op e-learning, spreiden van onderwijstijden en slim roosteren. Rijk en regio blijven investeren in het stimuleren en helpen van werkgevers om de werkgerelateerde mobiliteit te verduurzamen (in het kader van het Besluit CO2-reductie werkgebonden personenmobiliteit) en op rustigere tijden te reizen door meer thuiswerken en beter spreiden van reizen over de dag en over de week en door gebruik te maken van deelmobiliteit. Rijk en regio reserveren € 3.690.780 incl. btw in de stakeholdersaanpak. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 1.845.390 incl. btw (voor maatregelen provincies Drenthe, Fryslân, Groningen Bereikbaar, Campus Groningen en gemeente Achterkarspelen (namens ANNO-gemeenten).</li> <li>○ Rijk en regio zetten in op fietsstimulering en dragen daarmee bij aan het landelijke doel om 100.000 extra forenzen op de fiets te krijgen. Rijk en regio reserveren € 661.870 incl. btw (voor de provincies Drenthe, Fryslân, Groningen) voor fietsstimulering. Het Rijk draagt hiervoor 50% van de kosten met een maximum van € 330.935 incl. btw.</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Rijk en regio investeren € 381.150 incl. btw voor de logistieke aanpak. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 190.575 incl. btw. (voor provincies Groningen, Drenthe, Fryslân en gemeente Leeuwarden)</li> <li>○ Rijk en regio investeren € 266.200 incl. btw voor deelmobiliteit in Noord Nederland. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 133.100 incl. btw (voor de provincies Groningen, Drenthe, Fryslân).</li> </ul> <p>❖ Rijk en regio spreken af dat er minimaal eens per kwartaal een voortgangsgesprek plaatsvindt om de uitvoering van de maatregelen te monitoren.</p>
<b>10.</b>	<p><b>Knelpunten hoofdwegennet en onderliggend wegennet: A28 afrit 37 De Punt</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het Rijk heeft kennisgenomen van het verzoek van de provincie Drenthe om de beschikbaar gestelde € 3 mln. (incl. btw) voor aanpak van het knelpunt A28, afrit 37 De Punt anders te besteden. Partijen zijn hiertoe in overleg getreden.</li> <li>❖ Partijen spreken gezamenlijk af 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.</li> <li>❖ Op basis hiervan spreken partijen af in totaal € 6 mln. (incl. btw), waarvan € 3 mln. (incl. btw) rijksbijdrage, aan te wenden aan de volgende drie maatregelen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Rotonde westelijke kruising A28 aansluiting 37 en de Groningerstraat;</li> <li>○ Rotondes bij de kruisingen A28 aansluiting 29 en de N855;</li> <li>○ Rotonde zuidelijke kruising A37 aansluiting 4 en de N376.</li> </ul> </li> <li>❖ De provincie Drenthe draagt zorg voor de uitvoering van de maatregelen. Naar verwachting zijn de maatregelen eind 2025 gereed.</li> </ul>
<b>11.</b>	<p><b>Knelpunten hoofdwegennet en onderliggend wegennet: A28 afrit 38 Haren</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio constateren dat het gezamenlijke budget van € 2 mln. onvoldoende is om een toekomst vaste oplossing te realiseren bij het knelpunt A28 afrit 38 Haren.</li> <li>❖ Partijen hebben andere alternatieve knelpunten in beeld gebracht op het raakvlak van het hoofdwegennet en onderliggend wegennet. Gelet op de beschikbare middelen en tijdige realisatie lijkt de aanpak van zowel de noordelijke als de zuidelijke afrit op de A7 afrit 34 Leek het meest kansrijk.</li> <li>❖ De provincie Groningen neemt het voortouw om partijen waaronder de gemeente Westerkwartier en Rijkswaterstaat te betrekken bij de verdere uitwerkingen van de plannen voor het knelpunt A7 afrit 34.</li> <li>❖ Rijk en de provincie Groningen spreken af om uiterlijk tijdens het BO MIRT van 2024 tot definitieve afspraken te komen over de inzet van de taakstellende rijksbijdrage van € 1 mln. (incl. btw). De regio stelt voor de aanpak van dit knelpunt minimaal dezelfde omvang cofinanciering beschikbaar.</li> <li>❖ Rijk, provincie en de gemeente Groningen spreken af om met elkaar in overleg te treden om andere kansrijke en toekomstvaste maatregelen in beeld te brengen voor de aanpak van knelpunt A28 afrit 38 Haren.</li> </ul>
<b>12.</b>	<p><b>Ontsluiting Groningen Airport Eelde</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Bij de vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2023 is het amendement van de leden Koerhuis en Van der Molen aangenomen en is taakstellend € 6,5 mln. incl. btw beschikbaar voor de ontsluiting van Groningen Airport Eelde.<sup>4</sup></li> <li>❖ Rijk en de provincie Drenthe zijn in overleg getreden over de beschikbaar gestelde € 6,5 mln. (incl. btw) voor de realisatie van weginfrastructuur rondom Groningen Airport Eelde.</li> <li>❖ Het budget voorziet in de aanleg van een verkeersveilige ontsluitingsweg voor het nieuwe Business Park Bravo en een verkeersveilige aansluiting op de Burgemeester J.G. Legroweg door middel van een rotonde.</li> </ul>

<sup>4</sup> Kamerstuk 36 200-A, nr. 54

	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De provincie Drenthe ziet toe op de uitwerking van de plannen waaronder een doelmatige besteding van de taakstellende Rijksbijdrage. De verwachting is dat rond de zomer van 2024 de plannen verder zijn uitgewerkt, op basis waarvan partijen verdere afspraken kunnen maken tijdens het BO MIRT van 2024.</li> </ul>
<b>13.</b>	<p><b>A28 Amersfoort – Zwolle – Hoogeveen pakket Rijksmaatregelen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In het BO MIRT 2020 hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over een maatregelenpakket voor verbetering van de verkeersveiligheid en daarmee ook de doorstroming op de A28 Amersfoort – Zwolle en Zwolle – Hoogeveen.</li> <li>❖ Door capaciteitstekort bij RWS is het projectteam pas onlangs gestart met de uitwerking van de Rijksmaatregelen, gebruik makend van door de provincie Drenthe aangeboden personele capaciteit tegen vergoeding van de kosten.</li> <li>❖ Door de opgetreden vertraging in de uitwerking van de maatregelen wordt in het vierde kwartaal van 2026 gestart met de realisatie.</li> </ul>
<b>14.</b>	<p><b>Station Groningen Suiker</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In het BO MIRT 2022 is door het Rijk vanuit het Programma Woningbouw en Mobiliteit een maximum van € 88,6 mln. incl. btw gereserveerd voor de BOV- en investeringskosten voor de realisatie van Station Suiker en de benodigde spoormaatsregelen.</li> <li>❖ De regio draagt als initiatiefnemer € 43,1 mln. excl. btw bij.</li> <li>❖ De regio heeft ProRail opdracht gegeven een projectplan op te stellen voor een verkenning.</li> <li>❖ Rijk en regio zijn in gesprek om nadere afspraken te maken over de governance en het dagelijks opdrachtgeverschap van ProRail voor de verkenningsfase.</li> <li>❖ De kosten van de verkenning neemt het Rijk voor haar rekening en deze zullen worden bekostigd uit de gereserveerde € 88,6 mln. De kosten zullen op een later moment worden verrekend met de regio. Hierbij wordt een verdeelsleutel naar analogie van de momenteel gereserveerde budgetten aangehouden.</li> </ul>
<b>15.</b>	<p><b>NOVEX-gebied Regio Zwolle</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In 2022 hebben Rijk en regio ingestemd met de koers en ontwikkelprincipes van de verstedelijkingsstrategie “Warme Harten in een Klimaatadaptieve Delta”. Afsproken is deze verstedelijkingsstrategie te hanteren als richtinggevend kader voor de integrale verstedelijkingsopgave van de regio Zwolle tot 2040. De strategie borgt dat de opgave van ten minste 50.000 nieuwe woningen tot 2040 integraal wordt opgepakt met de randvoorwaardelijke opgaven voor klimaatadaptatie, bereikbaarheid, economie, energie, natuur en leefbaarheid.</li> <li>❖ In het NOVEX-gebied regio Zwolle bouwen Rijk en regio in 2023 en de jaren erna voort op de uitwerking van de regionale sponsstrategie, de mobiliteitsstrategie, Stedelijk Zwolle, de stationsomgevingen middelgrote kernen.</li> <li>❖ De Ruimtelijk-Economische Bouwsteen Regio Zwolle is eind 2023 gereed voor besluitvorming in de regio en vormt samen met de Verstedelijkingsstrategie (aangevuld met mogelijke dilemma’s voor de toekomst) het Ontwikkelperspectief voor de Regio Zwolle tot 2040.</li> </ul>

## Regio Zuidwest-Nederland

<b>1.</b>	<p><b>Herprioritering Mobiliteitsfonds – Projecten regio Zuidwest</b></p> <p><i>A4 Haaglanden – N14</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Partijen erkennen het nationale en regionale belang van het project A4 Haaglanden – N14, spreken af dat het project gehandhaafd blijft in het MIRT-overzicht en zullen in 2024 met elkaar in gesprek gaan over wat er nodig is voor het herstarten van het project (in elk geval stikstofruimte, budget en personele capaciteit bij Rijkswaterstaat) en wat partijen hiervoor zullen ondernemen.</li><li>❖ Het feit dat de provincie momenteel de N211 verbreedt naar 2x3 rijstroken, terwijl de verbreding van de A4 ter plaatse wordt gepauzeerd, maakt dat partijen – op grond van de eerder gemaakte afspraken over deze aansluiting en in lijn met het Bestuursakkoord van 2012 – in gesprek treden over de vraag welke maatregelen getroffen moeten worden om de verkeersdoorstroming op de N211, de A4 en de aansluiting van de N211 op de A4 (Harnaschknoop) te waarborgen. Partijen realiseren zich daarbij dat budget, stikstofruimte en personele capaciteit bij Rijkswaterstaat beperkende factoren zijn.</li><li>❖ Rijk en regio zullen in de eerste helft van 2024 afspraken maken over de hoogte van het restbudget A4 Haaglanden – N14 en de aanwending daarvan voor mitigerende maatregelen op basis van een afweegkader. Daarbij zullen ook de thema's sluisverkeer en mobiliteitstransitie betrokken worden.</li><li>❖ In relatie tot mobiliteitstransitie spreken partijen af dat de plannen op en rond de Oude Lijn (vallend onder MoVe) onverminderd doorgang zullen vinden, omdat de Oude Lijn in dezelfde corridor ligt als de gepauzeerde A4 Haaglanden – N14.</li></ul> <p><i>A15 Papendrecht – Gorinchem</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Partijen – de minister van IenW en de gedeputeerde van Zuid-Holland, mede namens de gemeenten grenzend aan het tracé en waterschap Rivierenland – spreken in het kader van het door de minister genomen besluit tot het tijdelijk 'pauzeren' van de MIRT-verkenning A15 Papendrecht – Gorinchem (A15 PaGo) het volgende af:</li><li>❖ Partijen erkennen het nationale en regionale (waaronder de Drechtsteden, Alblasserwaard, Gorinchem en de wijde omgeving daarvan) belang van de A15, beseffen dat de regionale bereikbaarheid, gezondheidssituatie, economie, werkgelegenheid, maatschappelijke voorzieningen en sociale verbanden verstrengeld zijn met deze levensader en zijn ervan doordrongen, dat de A15 een onmisbare corridorsfunctie vervult door de directe verbinding tussen de Rotterdamse en het Duitse (en Europese) achterland. De MIRT-verkenning A15 PaGo blijft gehandhaafd in het MIRT-overzicht.</li><li>❖ Partijen concluderen op basis van de uitkomsten van de MIRT-verkenning tot op heden, dat er sprake zal zijn van negatieve effecten, als extra capaciteit op de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem wordt toegevoegd zonder maatregelen te nemen aan knooppunt Gorinchem. Partijen concluderen tevens dat deze negatieve effecten tot een aanvaardbaar niveau kunnen worden teruggebracht. Hiervoor is echter aanvullend onderzoek nodig. Knooppunt Gorinchem wordt om die reden toegevoegd aan het projectgebied van de MIRT-verkenning A15 PaGo.</li><li>❖ Partijen zijn van mening dat zij in voldoende mate zijn meegenomen in de resultaten onderliggende onderzoeken, die tot nu toe in het kader van de MIRT-verkenning zijn uitgevoerd, waaronder ook de haalbaarheidsonderzoeken naar de N216, het Kanaal van Steenenhoek en de zuidelijke ligging bij Hardinxveld-Giessendam, alsmede het aanvullend onderzoek naar het knooppunt Gorinchem. De uitkomsten van deze onderzoeken zullen bij de toekomstige herstart van de MIRT-verkenning A15 PaGo dienen als vertrekpunt.</li><li>❖ Partijen spreken – onder voorbehoud van uitkomsten van toekomstig onderzoek bij herstart van de MIRT-verkenning – op basis van de huidige inzichten uit de MIRT-verkenning A15 PaGo een bestuurlijke voorkeur uit voor het volgende tracé: verbreding van het tracé naar 2x3 rijstroken met vluchstroken, in combinatie met het realiseren van een weefvak (in beide richtingen) tussen Papendrecht en Sliedrecht en nog nader te bepalen maatregelen aan knooppunt Gorinchem, eventueel aangevuld maatregelen op het vlak van Smart Mobility en/of Mobiliteitsmanagement (variant 3++). Deze bestuurlijke</li></ul>
-----------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

afspraken kunnen worden aangevuld met nog nader te bepalen maatregelen ten behoeve van besluitvorming in het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving van 2024 op het gebied van Smart Mobility, Verkeersmanagement en/of Mobiliteitsmanagement, binnen de budgettaire kaders (het deel van het restbudget dat kan worden ingezet hiervoor).

Partijen realiseren zich daarbij dat er geen sprake is van een voorkeursbeslissing in de zin van de Tracéwet (na het doorlopen van de voorgeschreven inspraakprocedure), maar dat er sprake is van een bestuurlijke voorkeur, omdat er niet voldoende budget en stikstofruimte beschikbaar is om de voorkeursbeslissing te kunnen nemen en de MIRT-planuitwerking te starten.

- ❖ Partijen – de minister van IenW en de gedeputeerde van Zuid-Holland, mede namens de gemeenten grenzend aan het tracé – zijn voornemens om op basis van de bovenbeschreven bestuurlijke afspraken de benodigde ruimte voor de ingrepen aan A15 als uitgangspunt te nemen voor verdere planvorming. Partijen zullen op korte termijn overleg voeren over de mogelijkheden hiertoe en zullen op basis daarvan afspraken maken over het vrij houden van de waarschijnlijk benodigde ruimte voor de A15, waaronder de maximale duur van de ruimtereservering. Partijen hebben de ambitie dat deze bestuurlijke voorkeur voor variant 3++ zoals hiervoor genoemd niet wordt belemmerd door realisatie van de opgaven voor vervanging en renovatie zoals hierna genoemd.
- ❖ Partijen realiseren zich dat het Kanaal van Steenenhoek een dwangpunt is dat bij elk alternatief opgelost moet worden, omdat voor de realisatie van de 3e rijstrook in de A15 ter plaatste dit kanaal zal moeten worden versmald. Het Kanaal van Steenenhoek is het meest benedenstrooms gelegen gedeelte van het Lingesysteem. Door de versmalling ontstaat een wateraanvoer- en waterafvoerprobleem, als gevolg van de verbreding van de A15. Tegelijkertijd is er sprake van een opgave bij het waterschap Rivierenland als het gaat om de waterafvoer in het gehele Lingesysteem voor de toekomst. Hier zal bij voorkeur voorafgaand aan de herstart van de MIRT-verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem aanvullend onderzoek naar moeten plaatsvinden. Enerzijds om te voorkomen dat dit onderzoek de planning van deze MIRT-verkenning na het herstarten gaat beïnvloeden. Anderzijds om de informatie te vergaren om de opgaven te combineren en het kunnen overeenkomen van een billijke kostenverdeling tussen IenW en het waterschap als de opgaven gecombineerd kunnen worden. Het waterschap zal dit onderzoek in de komende jaren gaan uitvoeren en zal hiervoor de benodigde personele capaciteit ter beschikking stellen (inclusief externe inhuur). De minister van IenW zal de externe onderzoekskosten (inhuur adviesbureaus) dragen tot een maximum van € 2 mln.
- ❖ De gedeputeerde van Zuid-Holland zal het provinciaandeel van € 28 mln. van de totale regionale bijdrage van € 30 mln., zoals verwoord in de BO MIRT afspraak van 7 december 2017, niet inzetten voor mitigerende maatregelen en behoudt zich tevens de mogelijkheid voor deze middelen anders in te zetten, om te voorkomen dat gelden op de plank blijven liggen die mogelijk elders wel effect kunnen resulteren in permanente oplossingen.
- ❖ De minister van IenW zal van het restbudget van € 104 mln. (beschreven in de Kamerbrief 'Herprioritering Mobiliteitsfonds/MIRT' van 19 september 2023) in principe € 88 mln. aanwenden voor het toekomstvast realiseren van de opgaven op het gebied van vervanging en renovatie op het tracé, die deel uitmaakten van de scope van de MIRT-verkenning A15 Papendrecht – Gorinchem. Het resterende bedrag van in principe € 16 mln. kan worden aangewend voor mitigerende maatregelen met het doel de bereikbaarheid en verkeersdoorstroming op peil te houden aan de hand van een afweegkader en een groslijst. Over de inhoudelijke invulling hiervan maken partijen nadere afspraken aan de hand van de groslijst die provincie en regiopartijen hebben opgesteld.
- ❖ Partijen erkennen dat hiermee niet voldoende impact zal kunnen worden gegenereerd om de bereikbaarheid en verkeersdoorstroming op peil te houden. Mede in het licht van de zeer forse filedruk die, vanwege de renovatie van de Van Brienoordbrug in de A16, op korte termijn voor de gehele regio dreigt te ontstaan, spreken partijen af om, aan de hand van de groslijst die provincie en regiopartijen hebben opgesteld, een aanvullend pakket samen te stellen, waarvan naar oordeel van partijen een substantieel effect op bereikbaarheid en de verkeersdoorstroming mag worden verwacht. Het nieuwe kabinet

	zal moeten besluiten over enerzijds de verdeling van het restbudget van € 104 mln. en anderzijds het aanvullende pakket.
<b>2.</b>	<p><b>Zuid-Holland Bereikbaar</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio spreken af dat alle bij Zuid-Holland Bereikbaar (ZHB) betrokken partijen zich inspannen om de financiële problematiek van Zuid-Holland voor het jaar 2024 (zo veel als mogelijk) éénmalig gezamenlijk op te lossen.</li> <li>❖ Het Rijk reserveert hiervoor maximaal € 1 mln. incl. btw, onder de voorwaarde van een financiële bijdrage vanuit de regio conform de voor de budgetten van 2024 overeengekomen verdelingsafspraken.</li> <li>❖ Definitieve vaststelling van de omvang van het voor 2024 extra bij te passen bedrag alsmede de verdeling hiervan over de betrokken partijen vindt plaats in de bestuurlijk Stuurgroep ZHB van 16 november 2023.</li> <li>❖ Rijk en regio zullen in 2024 het functioneren van ZHB evalueren. Daarbij wordt ook de noodzaak en mogelijkheden voor het maken van indexeringsafspraken en de mate waarin invulling kan worden gegeven aan detachering vanuit de samenwerkende moederorganisaties gezien. Op basis hiervan maken Rijk en regio op het BO MIRT van 2024 nadere afspraken over (de verdeling van) de financiering van Zuid-Holland Bereikbaar vanaf 1 januari 2025.</li> </ul>
<b>3.</b>	<p><b>Midden-Zeelandroute</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het Rijk neemt interdepartementaal (BZK, EZK, LNV en IenW) deel aan de scenariostudie 'Toekomstvisie Midden-Zeelandroute' en het vervolg erop. De resultaten van deze studies worden geagendeerd voor het BO MIRT 2024 ter besluitvorming over het vervolgtraject. Afhankelijk van de resultaten kan het starten van een MIRT-onderzoek een optie zijn.</li> </ul>
<b>4.</b>	<p><b>Bereikbaarheid Zuidwest Walcheren Vlissingen (A58 – N288 Sloeweg)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio bespreken de resultaten van de studie naar de bereikbaarheidsopgave Zuidwest Walcheren Vlissingen (A58 – N288 Sloeweg) eerst in het DO MIRT van 2024 en daarna in het BO MIRT van 2024.</li> </ul>
<b>5.</b>	<p><b>Gezamenlijke hinderaanpak Zeeland</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio spannen zich het komende jaar in om tot een concreet voorstel te komen voor de inrichting van de gezamenlijke regionale hinderaanpak, passend bij de regionale vervangings- en renovatieopgave aan de hoofd(vaar)wegeninfrastructuur in en rondom Zeeland en bespreken de resultaten op het BO MIRT 2024.</li> </ul>
<b>6.</b>	<p><b>A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Knooppunt Gouwe</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De minister van IenW en de gedeputeerde van Zuid-Holland spreken af dat zij in gesprek treden zodra de eerste resultaten van het stikstofonderzoek voor de A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Knooppunt Gouwe (de benodigde stikstofruimte voor dit project en het verkrijgen daarvan) beschikbaar zijn.</li> <li>❖ Partijen spreken af dat zij onder andere op basis van de definitieve resultaten van het stikstofonderzoek, de benodigde stikstofreductie voor natuurverbetering en het verkrijgen van de benodigde stikstofruimte voor andere urgente opgaven in Zuid-Holland (waaronder de PAS-melders) bespreken vanuit ieders bevoegdheden en plichten. In de afweging worden ook de projecteffecten op het onderliggend wegennet (o.a. N219/N457) meegenomen.</li> </ul>
<b>7.</b>	<p><b>Programma Woningbouw en Mobiliteit – Projecten regio Zuidwest</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio stellen vast dat de MIRT-verkenning Oude Lijn, MIRT-project Stadsbrug Rotterdam, MIRT-project CID Binckhorst, de regionale planuitwerking RandstadRail Metronet en de regionale verkenning Bus Rapid Transit Leiden-Zoetermeer op schema liggen.</li> <li>❖ Rijk en regio stellen vast dat ze samen moeten blijven werken aan deze complexe opgave met de wederkerigheid tussen de bouw van de grootschalige NOVEX woningbouwlocaties</li> </ul>



	<p>in bestaande leefomgeving en de schaa sprong in mobiliteit om de bereikbaarheid van de nieuwe en bestaande locaties op orde te houden.</p>
<b>8.</b>	<p><b>NOVEX Zuidelijke Randstad</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio nemen kennis van de tussenversie van het ontwikkelperspectief NOVEX Zuidelijke Randstad, dat uitwerking geeft aan de opgave om te komen tot een toekomstbestendige ontwikkeling van de Zuidelijke Randstad als metropool. Deze ontwikkeling is gericht op het maken van een kwaliteitssprong voor het gebied, waarbij groei wordt benut om binnenstedelijk een kwaliteitssprong te maken. Deze tussenversie omvat een aanzet tot gezamenlijke opgaven voor de volgende thema's: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ leefbare woonmilieus;</li> <li>○ duurzaam bereikbaar;</li> <li>○ groen in en om de stad;</li> <li>○ toekomstbestendige economie;</li> <li>○ energietransitie;</li> <li>○ klimaatadaptatie.</li> </ul> </li> <li>❖ Rijk en regio spreken af dat zij toewerken naar een vastgesteld ontwikkelperspectief met een bijbehorende uitvoeringsagenda bij het BOL 2024, en dat zij in de vervoluitwerking naar het definitieve ontwikkelperspectief de onderwerpen gezondheid, groen in en om de stad en economie nog verder uitwerken en een (stevigere) plek geven in het ontwikkelperspectief.</li> </ul>
<b>9.</b>	<p><b>NOVEX Rotterdamse Haven</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De in NOVEX-verband samenwerkende partijen spreken af:</li> <li>❖ Samen te blijven optrekken om de transitie van de Rotterdamse haven vorm te geven, met elk een eigen verantwoordelijkheid en eigen sturingsinstrumenten.</li> <li>❖ Het ontwikkelperspectief NOVEX-gebied Rotterdamse haven eind 2023/begin 2024 door de partners in het NOVEX-gebied vast te laten stellen als richtinggevend voor de verdere uitwerking in een uitvoerings- en investeringsagenda.</li> <li>❖ Het in 2023 ingerichte strategisch omgevingsmanagement, om omgevingspartijen (gemeenten, maar ook het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties) zo goed mogelijk te betrekken, en in 2024 voort te zetten.</li> <li>❖ Het ontwikkelperspectief in enkele vervoltrajecten verder uit te werken zoals onder andere: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Een uitwerking van de benodigde fysieke- en milieuruimte en anderzijds de sturing op het gebruik van deze schaarse (milieu)ruimte tegen de achtergrond van de beperkt beschikbare ruimte in de Rotterdamse haven en de ruimte vraag die de transitie vraagt.</li> <li>○ De ammoniakketen (transport, opslag, overslag, kraken) in relatie tot veiligheid, stikstofdeposities, en andere ruimte vragende opgaven zoals de woningbouw.</li> <li>○ Een gebiedsgerichte oplossing voor de stikstofproblematiek die momenteel een knelpunt vormt voor de versnelling van de transitie van de haven.</li> <li>○ Een oplossing voor de netcongestie in de haven, wat nu een rem zet op de verduurzaming van industrie en logistiek.</li> <li>○ De relatie tussen een aantrekkelijk woon- en leefklimaat en de (milieu)ruimte voor de haven.</li> </ul> </li> <li>❖ De partners in het NOVEX gebied brengen de komende periode gezamenlijk de financiële gevolgen van het ontwikkelperspectief in beeld om te komen tot een juiste balans in de opgaven van het NOVEX gebied. Dit zal de basis vormen voor de investeringsagenda die voor het NOVEX-gebied zal worden opgesteld.</li> </ul>

<b>10.</b>	<p><b>Regionale Mobiliteitsstrategie Zeeland</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Per 1 januari 2024 start Zeeland met de voorbereiding van een pilot publiek vervoer in Zeeland die volledig operationeel wordt op 15 december 2024. De basis hiervoor zijn de Regionale Mobiliteitsstrategie en het implementatieplan publiek vervoer Zeeland.</li> <li>❖ Vanwege de landelijke reikwijdte investeert IenW € 6 mln. incl. btw in een systeem om publiek vervoer in Zeeland én landelijk mogelijk te maken. Zeeland investeert hiernaast minimaal hetzelfde bedrag in publiek vervoer.</li> </ul>																																				
<b>11.</b>	<p><b>Rotonde N57 – Gapingseweg Serooskerke</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ RWS Zee en Delta voert samen met de regio een herijking uit van het in 2018 uitgevoerde onderzoek op basis van huidige intensiteiten en raming op basis van huidige prijspeil. De uitkomsten daarvan worden door Rijk en regio besproken. Vervolgafspraken worden voorgelegd in het DO MIRT van 2024.</li> </ul>																																				
<b>12.</b>	<p><b>Voorne-Putten en Havens</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Tijdens het BO MIRT 2022 zijn afspraken gemaakt tussen Rijk en regio over realisatie van 14 maatregelen op en om Voorne-Putten Haven Rotterdam, waarbij de financiering grofweg gelijkelijk verdeeld is tussen Rijk en regio.</li> <li>❖ Regio is druk doende de gemaakte afspraken na te komen, zowel qua financiering als qua realisatie.</li> <li>❖ Aan Rijkszijde is vooralsnog geen zicht op financiering en (stikstof)capaciteit en daarmee realisatie.</li> <li>❖ Partijen wijzen nogmaals op de onderzochte en bewezen verkeersdruk van en naar het gebied. De omvangrijke VenR-opgave in de regio zorgt nu reeds voor een zware verkeersdruk in het gebied en de naderende openstelling van de Blankenburgverbinding zal de druk op het netwerk in dit gebied verhogen.</li> <li>❖ Daarom wordt door alle partijen opnieuw gewezen op de urgentie van uitvoering van het bewezen kosten- en resultaat-efficiënte maatregelenpakket.</li> <li>❖ Partijen blijven de voortgang monitoren.</li> </ul> <table border="1" data-bbox="288 1173 1410 2056"> <thead> <tr> <th data-bbox="288 1173 852 1346"><b>Maatregel</b></th> <th data-bbox="852 1173 1034 1346"><b>Ingeschatte kosten (prijspeil 2020)</b></th> <th data-bbox="1034 1173 1410 1346"><b>Verantwoordelijke partij(en) voor financiering</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="288 1346 852 1413">1. Aanpassen Harmsenknoop met tapersamenvoeging A15</td> <td data-bbox="852 1346 1034 1413">€ 12 mln.</td> <td data-bbox="1034 1346 1410 1413">Rijk</td> </tr> <tr> <td data-bbox="288 1413 852 1447">2. Verbreding N57 tot aan Nieuweweg</td> <td data-bbox="852 1413 1034 1447">€ 28,1 mln.</td> <td data-bbox="1034 1413 1410 1447">Rijk</td> </tr> <tr> <td data-bbox="288 1447 852 1514">3. Ronde N57/Nieuweweg ongelijkvloers (incl. extra poot kruising N57/Nieuweweg)</td> <td data-bbox="852 1447 1034 1514">€ 22,7 mln.</td> <td data-bbox="1034 1447 1410 1514">Rijk, gem. Hellevoetsluis,<sup>2</sup> gem. Brielle,<sup>2</sup> (waterschap)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="288 1514 852 1547">4. Bypass rotonde N57/N497</td> <td data-bbox="852 1514 1034 1547">€ 0,4 mln.</td> <td data-bbox="1034 1514 1410 1547">Rijk</td> </tr> <tr> <td data-bbox="288 1547 852 1581">5. Kruispunt N218/N494 aanpassen</td> <td data-bbox="852 1547 1034 1581">€ 8 mln.<sup>1</sup></td> <td data-bbox="1034 1547 1410 1581">PZH</td> </tr> <tr> <td data-bbox="288 1581 852 1648">6. Hartelkruis 2 rijstroken richting A15 Botlek-tunnel</td> <td data-bbox="852 1581 1034 1648">€ 1,5 mln.</td> <td data-bbox="1034 1581 1410 1648">PZH</td> </tr> <tr> <td data-bbox="288 1648 852 1715">7. Kruispunt Hartelweg/N218 extra opstelstroken</td> <td data-bbox="852 1648 1034 1715">€ 9,3 mln.</td> <td data-bbox="1034 1648 1410 1715">PZH</td> </tr> <tr> <td data-bbox="288 1715 852 1783">8. Doortrekken fietsroute langs Hartelweg (incl. fietsbrug)</td> <td data-bbox="852 1715 1034 1783">€ 9,6 mln.<sup>1</sup></td> <td data-bbox="1034 1715 1410 1783">MRDH, gem. Nissewaard, PZH</td> </tr> <tr> <td data-bbox="288 1783 852 1850">9. Groene Kruisweg richting Spijkenisse 3 rijstroken</td> <td data-bbox="852 1783 1034 1850">€ 1,7 mln.</td> <td data-bbox="1034 1783 1410 1850">PZH</td> </tr> <tr> <td data-bbox="288 1850 852 1951">10. Opwaarderen fietsroute Hellevoetsluis - Zuidland - Spijkenisse</td> <td data-bbox="852 1850 1034 1951">€ 8 mln.</td> <td data-bbox="1034 1850 1410 1951">MRDH, PZH, gem. Nissewaard, gem. Hellevoetsluis,<sup>2</sup> (waterschap)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="288 1951 852 2056">10. Opwaarderen fietsroute Hellevoetsluis - Zuidland - Spijkenisse</td> <td data-bbox="852 1951 1034 2056">€ 8 mln.</td> <td data-bbox="1034 1951 1410 2056">MRDH, PZH, gem. Nissewaard, gem. Hellevoetsluis,<sup>2</sup> (waterschap)</td> </tr> </tbody> </table>	<b>Maatregel</b>	<b>Ingeschatte kosten (prijspeil 2020)</b>	<b>Verantwoordelijke partij(en) voor financiering</b>	1. Aanpassen Harmsenknoop met tapersamenvoeging A15	€ 12 mln.	Rijk	2. Verbreding N57 tot aan Nieuweweg	€ 28,1 mln.	Rijk	3. Ronde N57/Nieuweweg ongelijkvloers (incl. extra poot kruising N57/Nieuweweg)	€ 22,7 mln.	Rijk, gem. Hellevoetsluis, <sup>2</sup> gem. Brielle, <sup>2</sup> (waterschap)	4. Bypass rotonde N57/N497	€ 0,4 mln.	Rijk	5. Kruispunt N218/N494 aanpassen	€ 8 mln. <sup>1</sup>	PZH	6. Hartelkruis 2 rijstroken richting A15 Botlek-tunnel	€ 1,5 mln.	PZH	7. Kruispunt Hartelweg/N218 extra opstelstroken	€ 9,3 mln.	PZH	8. Doortrekken fietsroute langs Hartelweg (incl. fietsbrug)	€ 9,6 mln. <sup>1</sup>	MRDH, gem. Nissewaard, PZH	9. Groene Kruisweg richting Spijkenisse 3 rijstroken	€ 1,7 mln.	PZH	10. Opwaarderen fietsroute Hellevoetsluis - Zuidland - Spijkenisse	€ 8 mln.	MRDH, PZH, gem. Nissewaard, gem. Hellevoetsluis, <sup>2</sup> (waterschap)	10. Opwaarderen fietsroute Hellevoetsluis - Zuidland - Spijkenisse	€ 8 mln.	MRDH, PZH, gem. Nissewaard, gem. Hellevoetsluis, <sup>2</sup> (waterschap)
<b>Maatregel</b>	<b>Ingeschatte kosten (prijspeil 2020)</b>	<b>Verantwoordelijke partij(en) voor financiering</b>																																			
1. Aanpassen Harmsenknoop met tapersamenvoeging A15	€ 12 mln.	Rijk																																			
2. Verbreding N57 tot aan Nieuweweg	€ 28,1 mln.	Rijk																																			
3. Ronde N57/Nieuweweg ongelijkvloers (incl. extra poot kruising N57/Nieuweweg)	€ 22,7 mln.	Rijk, gem. Hellevoetsluis, <sup>2</sup> gem. Brielle, <sup>2</sup> (waterschap)																																			
4. Bypass rotonde N57/N497	€ 0,4 mln.	Rijk																																			
5. Kruispunt N218/N494 aanpassen	€ 8 mln. <sup>1</sup>	PZH																																			
6. Hartelkruis 2 rijstroken richting A15 Botlek-tunnel	€ 1,5 mln.	PZH																																			
7. Kruispunt Hartelweg/N218 extra opstelstroken	€ 9,3 mln.	PZH																																			
8. Doortrekken fietsroute langs Hartelweg (incl. fietsbrug)	€ 9,6 mln. <sup>1</sup>	MRDH, gem. Nissewaard, PZH																																			
9. Groene Kruisweg richting Spijkenisse 3 rijstroken	€ 1,7 mln.	PZH																																			
10. Opwaarderen fietsroute Hellevoetsluis - Zuidland - Spijkenisse	€ 8 mln.	MRDH, PZH, gem. Nissewaard, gem. Hellevoetsluis, <sup>2</sup> (waterschap)																																			
10. Opwaarderen fietsroute Hellevoetsluis - Zuidland - Spijkenisse	€ 8 mln.	MRDH, PZH, gem. Nissewaard, gem. Hellevoetsluis, <sup>2</sup> (waterschap)																																			

	11. (Studie naar) rechtstreeks fietspad Hellevoetsluis - Rockanje/Brielle - Maasvlakte	€ 13 mln.	MRDH, gem. Hellevoetsluis, <sup>2</sup> gem. Brielle, <sup>2</sup> gem. Westvoorne, <sup>2</sup> (waterschap)
	12. Extra vrijliggende busbanen Spijkenisse	€ 0,7 mln.	MRDH, gem. Nissewaard
	13. Studie naar verbetering OV tussen Voorne-Putten en Haven Rotterdam (i.r.t. concessie)	beperkt i.r.t. infrakosten	MRDH, (HbR)
	14. Studie naar buslijn via Blankenburgtunnel (pilot, i.r.t. concessie)	beperkt i.r.t. infrakosten	MRDH, (HbR)
	<b>Totaal</b>	<b>€ 115 mln.</b>	
	<p>1 Dimensionering/invulling afhankelijk van nader onderzoek</p> <p>2 De gemeenten Brielle, Hellevoetsluis en Westvoorne zijn op 1-1-2023 gefuseerd tot de gemeente Voorne-aan-Zee</p>		
<b>13.</b>	<p><b>Draaiend houden ringen Rotterdam/Den Haag</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het beschikbare budget van € 300 mln. (middelen voor de ontsluiting van woningbouwlocaties vanuit het Coalitieakkoord) voor het draaiend houden van de ringen wordt conform de afspraken BO's MIRT najaar 2022 ingezet voor de ringen Amsterdam, Utrecht, Rotterdam/Den Haag en Eindhoven. De inzet kent 5 werksporen: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Smart Mobility I/informatie: effectiever informeren van de reiziger pré-trip en on-trip via in-car informatie over met name verkeershinder en routing;</li> <li>2. Smart Mobility II/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);</li> <li>3. Verkeersmanagement: betere benutting van het bestaande netwerk met behulp van investeringen in verkeersmanagementsystemen;</li> <li>4. Kleine infrastructurele maatregelen, zoals buffercapaciteit op-/afritten, betere inrichting van knooppunten en toeritdosering, enerzijds ter vergroting van de effecten van Smart Mobility en Verkeersmanagement en anderzijds ter verbetering van kleine onvolkomenheden in het netwerk;</li> <li>5. De netwerkoptimalisaties ring Eindhoven, conform het pakket waarover met de regio is besloten in het BO MIRT najaar 2022.</li> </ol> </li> <li>❖ Het aantal en soort maatregelen kan verschillen per ring, de regionale verdeling van de gelden in de BO's MIRT najaar 2022 blijft het uitgangspunt.</li> <li>❖ De werksporen 1 t/m 4 worden in de komende maanden met de regio (regionale overheden, regionale wegbeheerders) nader ingevuld en uitgewerkt. Hierbij dient rekening te worden gehouden met het basiskwaliteitsniveau (BKN). Het doel is om te komen tot een pakket van afspraken tijdens het BO Leefomgeving van medio 2024 over de realisatie van concrete maatregelen, passend binnen deze werksporen en de beschikbare capaciteit van RWS.</li> <li>❖ De werksporen 1, 2 en 3 kennen een aanzienlijke landelijke component (veel investeringen in Smart Mobility en Verkeersmanagement dienen landelijk plaats te vinden, ook als regionale effecten worden beoogd), aangevuld met regionale componenten. De invulling van werkspoor 4 is enerzijds afhankelijk van de invulling van de andere werksporen en anderzijds van de lokale situatie.</li> <li>❖ Vooral voor de werksporen 1 en 2 geldt dat ingezet moet worden op intensivering van de publiek-private samenwerking met onder meer de dienstverleners op het gebied van mobiliteit. Vooral voor werkspoor 3 geldt dat ingezet moet worden op intensivering van de publiek-publieke samenwerking (vooral tussen de wegbeheerders), onder meer om te komen tot optimalisatie van de verkeersbegeleiding over de netwerken (landelijk, regionaal en lokaal) met behulp van regelscenario's en de daarvoor benodigde afspraken, data-uitwisseling en investeringen in Verkeersmanagementsystemen.</li> </ul>		

<p><b>14.</b></p>	<p><b>OV-verbinding Breda – Gorinchem – Utrecht</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio constateren dat er nog altijd een breed gedragen ambitie is voor een kwaliteitssprong op de OV-verbinding Breda – Gorinchem – Utrecht. Daarmee bevestigen Rijk en regio de ingezette koers voor zowel de 'hink' (korte termijn tijdens werkzaamheden A27), de 'stap' (middellange termijn; na afronding van de werkzaamheden A27) als de 'sprong' (lange termijn; richting 2040). De uitwerking is ingewikkelder dan gedacht en besluitvorming wordt voorzien bij het BO MIRT 2024.</li> <li>❖ In de uitwerking wordt onderzocht hoe met een adaptieve ontwikkelstrategie de ambities in tijd en regionale samenhang financierbaar en programmeerbaar zijn. Dit resulteert mogelijk ook in het naar voren trekken van een aantal maatregelen zoals bijvoorbeeld de hub langs de A2 bij Vianen.</li> <li>❖ Rijk en regio stellen vast dat er nog geen zicht is op de impact van de werkzaamheden A27 op het huidige OV. Dit inzicht wordt de komende periode verwacht; waarna de Taskforce Minder Hinder OV op de A27 zal bekijken of aanvullende maatregelen ten gunste van het OV nodig en mogelijk zijn.</li> </ul>
<p><b>15.</b></p>	<p><b>Bodegravenboog</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ in de Tweede Kamer is een motie aangenomen die oproept 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.</li> <li>❖ Rijk en regio erkennen het belang van een goede verkeersdoorstroming op de A12, de N11 en de aansluiting A12/N11 en erkennen tevens dat de financiële middelen voor het realiseren van de Bodegravenboog bij beiden ontbreken.</li> <li>❖ Rijk en regio spreken af dat de provincie, met betrokkenheid van IenW, het gewenste wegontwerp van de aansluiting (eindbeeld) zal laten ontwikkelen. De betrokkenheid van IenW betreft met name het toetsen van het wegontwerp en de kostenraming. Op basis van het eindbeeld kan de provincie een veilige fietsverbinding/-oversteek ter plaatse laten ontwerpen, passend binnen dit eindbeeld.</li> </ul>
<p><b>16.</b></p>	<p><b>A4 Burgerveen – N14 Fietsroute</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In het BO MIRT 2022 is in het kader van maatregelen Fiets A4 Burgerveen door het Rijk € 2,67 mln. incl. btw toegekend. De regionale inzet is € 6,46 mln. incl. btw.</li> <li>❖ De start van een deel van de werkzaamheden is uitgesteld naar 2026.</li> <li>❖ Rijk en regio dienen op het BO MIRT 2025 de afspraak uit het BO MIRT 2022 te herbevestigen in verband met de gestelde termijn van de aanvraag voor middelen vanuit het Rijk op grond van de Tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur 2023-2027.</li> <li>❖ Afgezien van de langere looptijd van de uitvoering en betaling verandert de afspraak uit 2022 niet.</li> </ul>

## Regio Noordwest-Nederland

<b>1.</b>	<p><b>Herprioritering Mobiliteitsfonds – Projecten regio Noordwest</b></p> <p><i>A28/A1 knooppunt Hoevelaken</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Rijk en regio herbevestigen de urgentie van een snelle realisatie van het project A28/A1 knooppunt Hoevelaken en het belang voor de landelijke en regionale bereikbaarheid, conform de afspraken uit de bestuursovereenkomst, de aanvullend gemaakte bestuurlijke afspraken in de regio Amersfoort en het Ontwerptractébesluit.</li><li>❖ Het Rijk start het project A28/A1 knooppunt Hoevelaken zo snel mogelijk weer op, gegeven de prioriteit van dit project, zodra er voldoende stikstof-, financiële en personele ruimte voor dit project beschikbaar is.</li><li>❖ Het Rijk blijft gedurende de pauzestand van het project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken verantwoordelijk voor het nakomen van de wettelijke verplichtingen (bijvoorbeeld geluidsscherm Baanweg te Terschuur) en de instandhouding van het hoofdwegennet binnen het projectgebied A28/A1 Knooppunt Hoevelaken (bijvoorbeeld vervanging Arkervaartbrug en kunstwerk A1/Amersfoortsestraat). Het Rijk hanteert als uitgangspunt bij instandhoudings- en vernieuwingsmaatregelen dat deze zoveel als mogelijk conform het Ontwerptractébesluit A28/A1 knooppunt Hoevelaken toekomstvast worden gerealiseerd en onderzoekt met de regio of er meekoppelkansen zijn.</li><li>❖ Rijk en regio treden op korte termijn in overleg over de hoogte van het restbudget van het project A28/A1 knooppunt Hoevelaken.</li><li>❖ De bereikbaarheid, de leefbaarheid en de woningbouwopgave in de regio Amersfoort staat zodanig onder druk dat Rijk en regio zich samen inspannen om te onderzoeken welke maatregelen er vooruitlopend op de realisatie van het project A28/A1 knooppunt Hoevelaken gerealiseerd kunnen worden. In het BO MIRT 2024 wordt het resultaat van dit onderzoek in samenhang met de U Ned Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040 ter besluitvorming voorgelegd.</li><li>❖ Rijk en regio stemmen deze maatregelen concreet af op de mobiliteitsmaatregelen ten behoeve van het realiseren van de woningbouwopgave in de Woondeal regio Amersfoort (waaronder kern Hoevelaken) en NOVEX Spoor- en A1-zone.</li><li>❖ Rijk en regio spreken af om in de komende periode de ontwikkelingen op het gebied van de woningbouw en mobiliteit (auto, OV en fiets) in de regio actief te monitoren en indien nodig maatregelen te definiëren ten dienste van de opgave op bereikbaarheid, leefbaarheid en woningbouw. De rapportages worden jaarlijks gedeeld met de bestuurlijke partners voorafgaand aan het BO MIRT.</li><li>❖ Rijk en regio treden in overleg over het uitvoeren van de maatregelen, de monitoring en de mogelijke inzet van het restbudget voor het project A28/A1 knooppunt Hoevelaken van het Rijk en de regionale bijdrage en maken hierover uiterlijk in het BO MIRT 2024 afspraken. In het BO MIRT 2022 is de afspraak gemaakt dat in de U Ned-programmalijnen Kortetermijnaanpak en Aanpak 2030 No Regret-maatregelen worden gedefinieerd. De afspraken in het BO MIRT 2024 worden afgestemd met de uitkomsten van deze U Ned-studies.</li></ul> <p><i>A27 knooppunt Eemnes-Zeewolde</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Rijk en regio herbevestigen dat het traject A27 Eemnes – Zeewolde in de komende periode en vanaf 2030 een belangrijk mobiliteitsknelpunt vormt mede door de ruimtelijke (waaronder woningbouw) en economische ontwikkelingen in Flevoland. De dorpskernen Blaricum, Eemnes, Laren en Huizen ondervinden hiervan hinder door sluipverkeer.</li><li>❖ Rijk en regio spreken af om in de komende jaren de ontwikkelingen op het gebied van economie en woningbouw en (auto)mobiliteit in en vanuit Almere en Flevoland te blijven volgen. Dit gebeurt via de afgesproken monitor (binnen het MIRT-proces) die in 2024 op het BO MIRT terugkomt en uitgangspunten en mogelijkheden te bespreken van een toekomstige MIRT-verkenning A27 knooppunt Eemnes – Zeewolde en andere oplossingen voor de bereikbaarheidsopgave in Flevoland en ondervonden hinder in Noord-Holland. De staat van onderhoud van de Stichtse bruggen is op dit moment niet urgent in het kader van het programma vervanging en renovatie en wordt gemonitord.</li></ul>
-----------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het Rijk start het project A27 knooppunt Eemnes - Zeewolde richting een MIRT-verkenning zo spoedig mogelijk weer op zodra er voldoende stikstof, financiële en personele ruimte beschikbaar is.</li> </ul>
<b>2.</b>	<p><b>Regio alternatief TB A27/A12 Ring Utrecht</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Zoals eerder aan de Tweede Kamer aangegeven kan, indien het regioalternatief gelijkwaardig is, het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht worden gewijzigd.</li> <li>❖ Rijk en regio spreken af dat besluitvorming over de activering van het in het kader van de Herprioritering Mobiliteitsfonds gepauzeerde project Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) plaatsvindt in samenhang met besluitvorming over het regioalternatief.</li> </ul>
<b>3.</b>	<p><b>NOVEX-gebieden en Economie</b></p> <p><i>NOVEX-gebied Schiphol: luchtruimherziening en 4e naderingspunt Schiphol</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regionale partijen herbevestigen de eerder gemaakte afspraak, dat bespreekpunten die gaan over de relatie Schiphol (luchtvaart) in relatie met de ruimtelijke ontwikkelingen en leefbaarheidseffecten in de Schipholregio worden besproken in de Bestuurlijke Regie Schiphol.</li> <li>❖ Het Rijk is voornemens om, zoals in het Bestuurlijk Overleg Luchtvaart van d.d. 19 juni 2023 besproken, de provincies te vragen een gebiedsadvies uit te brengen. In het gebiedsadvies zal de provincie Utrecht in ieder geval het Ruimtelijk Voorstel Provincie Utrecht en de Ontwikkelperspectieven voor de NOVEX-gebieden Groene Hart, Utrecht-Amersfoort en Arnhem-Nijmegen-Foodvalley (programma NOVEX) meenemen.</li> </ul> <p><i>Adaptief programma (Uitvoeringsagenda NOVEX) en Regionale Investeringsagenda NOVEX-gebied Utrecht – Amersfoort</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio onderschrijven de methode van adaptief programmeren en regionale investeringsagenda en spreken af dit in 2024 verder inhoudelijk te laden en uit te werken.</li> <li>❖ Rijk en regio spreken af twee onderzoeken voor de regio Amersfoort op te starten: Het gebiedsonderzoek 'Spoorzone Amersfoort en Heuvelrugzone' en de 'Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort'. Bij het gebiedsonderzoek zijn de ministeries van BZK, IenW, EZK, LNV en Defensie betrokken.</li> <li>❖ Rijk en regio spreken af om het adaptief programma te benutten voor trajecten in de breedte van de opgaven uit het ontwikkelperspectief zowel binnen als buiten U Ned, zoals trajecten gericht op de programmering van energienetwerk, bedrijventerreinen en de groenblauwe opgave (Groen Groeit Mee).</li> <li>❖ Rijk en regio spreken in het kader van het programma Groen in en om de stad af een onderzoek op te starten voor groen/blauw in het Kromme Rijn Linielandschap, aan de oostkant van Utrecht, in samenhang met de toekomstige ontwikkelingen voor natuur en recreatie. Resultaten van dit onderzoek worden zo mogelijk betrokken bij de op te stellen businesscase Groen in en om de Stad. De uitkomsten van deze businesscase worden gegagendeerd in het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving Noordwest van 2024.</li> </ul> <p><i>Uitvoeringsagenda NOVEX-gebied MRA</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio bevestigen dat groenblauwe structuren een separaat ontwikkeldoel is en onderzoeken hoe dit beter geïntegreerd kan worden en welke (onderzoeks)maatregelen en structurende keuzes hiervoor moeten worden genomen.</li> <li>❖ Rijk en regio werken de groen/blauwe maatregelen verder uit voor de Uitvoeringsagenda NOVEX MRA in het BO Leefomgeving Noordwest 2024 om te komen tot concrete afspraken (financiering, uitvoering).</li> <li>❖ Aan de hand van een redeneerlijn gebaseerd op regionaal en nationaal beleid zal daarbij een keuze worden gemaakt uit deze maatregelen.</li> <li>❖ Regio en Rijk werken samen aan een voorstel voor pilots in zowel de bestaande bebouwde omgeving als nieuwbouw om tot investeringsmodellen te komen voor klimaatadaptatiemaatregelen in zowel de bestaande bebouwde omgeving als bij nieuwbouw. Hierbij wordt aangesloten bij de regionale en nationale trajecten die al lopen en het Nationaal Deltaprogramma.</li> </ul>

	<p><i>Noodzaak versnelde aanpak netcongestie i.v.m. grote impact op wonen, werken, energietransitie en mobiliteitstransitie</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regionale partijen in landsdeel Noordwest spreken af om via de provinciale energyboards en eventueel Bestuurlijk Overleg MIEK uitwerking te geven aan de voorstellen uit de brief van de minister van Economische Zaken en Klimaat van 18 oktober 2023 om de huidige, en vooral ook de vanaf 2026 te verwachten, grote knelpunten op het elektriciteitsnetwerk op te lossen.</li> <li>❖ Utrecht wil graag zo snel mogelijk aan de slag met onorthodoxe maatregelen in de aanpak van netcongestie. Via de relevante Energyboards treden de provincies Utrecht, Flevoland en Gelderland in overleg met het ministerie van EZK over de mogelijkheden om een pilot met deze maatregelen te starten.</li> </ul> <p><i>Nationaal Programma Ruimte voor Economie</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio spreken af dat ze de komende maanden een realistische uitvoeringsagenda voor de NOVEX-gebieden uitwerken en daarin een goede wisselwerking behouden met de verdere inhoudelijke ontwikkeling van het ontwikkelperspectief, inclusief voldoende ruimte voor economie.</li> </ul>
<p><b>4.</b></p>	<p><b>Programma Woningbouw en Mobiliteit – Projecten regio Noordwest</b></p> <p><i>Ruimtelijke Strategische Verkenning (RSV) Almere Pampus</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In het MRA DO Oostflank van 31 maart 2023 is de Propositie Ruimtelijke Strategische Verkenning (RSV) Almere Pampus vastgesteld. Daarmee is draagvlak verkregen voor de gezamenlijke aanpak van gemeente Almere en het Rijksvastgoedbedrijf (RVB) om tot een RSV Almere Pampus te komen en de bekostiging hiervan. De geraamde kosten van € 7 mln. zijn toegezegd door het ministerie van BZK.</li> <li>❖ De gemeente Almere en het RVB hebben daarna de wijze van samenwerken vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst (SOK) die op 19 juli 2023 is ondertekend.</li> <li>❖ De uitdaging om dit te realiseren is groot en vraagt van alle partijen urgentie en inzet. RVB en gemeente Almere werken daarbij gelijkwaardig samen; ieder vanuit zijn eigen rol en taak. In het verlengde hiervan is afgesproken dat het ministerie van BZK, als beleidsopdrachtgever, in samenwerking met de overige rijkspartijen actief zal bijdragen. Doel van het RSV is om een goed beeld te krijgen van de ontwikkelkansen van Almere Pampus en de daarvoor benodigde ontsluiting.</li> <li>❖ Samengevat ligt de focus bij deze overeenkomst op het opstellen van een RSV Almere Pampus dat de afgesproken ambities realiseert, financieel haalbaar is en gereed is voor besluitvorming in zowel de gemeenteraad van Almere als het BO MIRT in het najaar van 2024. Partijen werken daarbij gelijkwaardig samen; ieder vanuit zijn eigen rol en taak.</li> </ul> <p><i>Pakketten maatregelen Ringen Amsterdam en A12 Ring Utrecht</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het beschikbare budget van € 300 mln. (middelen voor de ontsluiting van woningbouwlocaties vanuit het Coalitieakkoord) voor het draaiende houden van de Ringen wordt conform de afspraken uit het BO MIRT 2022 ingezet voor de ringen Amsterdam, Utrecht, Den Haag/Rotterdam en Eindhoven. De inzet kent 5 werksporen: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Smart Mobility I/informatie: effectiever informeren van de reiziger pré-trip en on-trip via in-car informatie over met name verkeershinder en routing;</li> <li>2. Smart Mobility II/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);</li> <li>3. Verkeersmanagement: betere benutting van het bestaande netwerk met behulp van investeringen in verkeersmanagementsystemen;</li> <li>4. Kleine infrastructurele maatregelen, zoals buffercapaciteit op-/afritten, betere inrichting van knooppunten en toeritdosering, enerzijds ter vergroting van de effecten van Smart Mobility en Verkeersmanagement en anderzijds ter verbetering van kleine onvolkomenheden in het netwerk;</li> <li>5. De netwerkoptimalisaties ring Eindhoven, conform het pakket waarover met de regio is besloten in het BO MIRT najaar 2022.</li> </ol> </li> </ul>

	<p>Het aantal en soort mobiliteitsmaatregelen verschilt per ring, de regionale verdeling van de gelden in het BO MIRT 2022 blijft het uitgangspunt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De werksporen 1. t/m 4. worden in de komende maanden met de regio (regionale overheden, regionale wegbeheerders) nader ingevuld en uitgewerkt. Hierbij dient rekening te worden gehouden met het basiskwaliteitsniveau (BKN). Het doel is om te komen tot een pakket van afspraken tijdens het BO Leefomgeving van medio 2024 over de realisatie van concrete maatregelen, passend binnen deze werksporen en de beschikbare capaciteit van Rijkswaterstaat.</li> <li>❖ De werksporen 1, 2 en 3 kennen een aanzienlijke landelijke component (veel investeringen in Smart Mobility en Verkeersmanagement dienen landelijk plaats te vinden, ook als regionale effecten worden beoogd), aangevuld met regionale componenten. De invulling van werkspoor 4 is enerzijds afhankelijk van de invulling van de andere werksporen en anderzijds van de lokale situatie.</li> <li>❖ Vooral voor de werksporen 1 en 2 geldt dat ingezet moet worden op intensivering van de publiek-private samenwerking met onder meer de dienstverleners op het gebied van mobiliteit. Vooral voor werkspoor 3 geldt dat ingezet moet worden op intensivering van de publiek-publieke samenwerking (vooral tussen de wegbeheerders), onder meer om te komen tot optimalisatie van de verkeersbegeleiding over de netwerken (landelijk, regionaal en lokaal) met behulp van regelscenario's en de daarvoor benodigde afspraken, data-uitwisseling en investeringen in Verkeersmanagementsystemen.</li> </ul>
<p><b>5.</b></p>	<p><b>NOVEX-gebied MRA/Programma SBaB</b>  <i>Ruimtelijk economische aanpak Almere/Oostflank</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio spreken af voor de langjarige Rijk-regio samenwerking op de Ruimtelijk Economische Aanpak Almere/Oostflank de volgende gremia te benutten: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Voor de triple helix-samenwerking op de Groeiagenda Tech &amp; Transitie het periodieke Rijk-regio overleg van de Regio Deal Nieuw Land, waarbij naast sturing op de uitvoering van de Regio Deal dit overleg ook de aanvraag via de departementale route voor de volgende ronde van het Groeifonds voorbereidt.</li> <li>○ Voor Rijk-regiosamenwerking inzake bedrijventerreinen het Rijk-regio overleg NOVEX MRA en het Programma Ruimte voor Economie.</li> <li>○ Voor Rijk-regiosamenwerking inzake de huisvesting van rijksinstellingen het Bestuurlijk Overleg Rijk-regio Strategische Agenda Flevoland.</li> </ul> </li> <li>❖ De resultaten van de Ruimtelijk Economische Aanpak Almere/Oostflank zullen als onderdeel van integrale verstedelijking verder aan bod komen in de rijk-regio samenwerking in Programma Almere 2.0 en NOVEX MRA. Ook wordt verbinding gelegd met de Strategische Innovatie Agenda MRA en de Strategische Agenda Flevoland.</li> </ul> <p><i>Meerjarenprogramma Mobiliteitsgedrag SBaB 2024-2030</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Op basis van de in de Programmaraad gemaakte afspraken in het kader van het Meerjarenprogramma Mobiliteitsgedrag SBaB 2024-2030 samen met andere partners zoals werkgevers, onderwijsinstellingen en vervoerbedrijven invulling te geven aan gedragsprincipes van het MTB. Met als doel het optimaal en duurzaam benutten van het hele mobiliteitsstelsel, het afremmen van de mobiliteitsgroei (o.a. thuiswerken) en het spreiden van de mobiliteit over de tijd (spitsmijden) en over de verschillende modaliteiten via een doelgroepenaanpak, waaronder een werkgeversaankpak;</li> <li>❖ Daarbij maximaal € 2,7 mln. ter beschikking te stellen voor de uitvoering van activiteiten in 2024. Dit bedrag bestaat uit een maximale Rijksbijdrage van € 1,35 mln. en een maximale regiobijdrage van € 1,35 mln. Alle bedragen zijn incl. btw, zowel van het Rijk, als de regio.</li> <li>❖ 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 door het betreffende project opgesteld Plan van Aanpak en definitieve opdracht voor gedragsmaatregelen in 2024.</li> </ul>



<p><b>6.</b></p>	<p><b>NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort/Programma U Ned</b>  <i>Kortetermijnaanpak/Goedopweg</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het Rijk draagt voor de Kortetermijnaanpak (Goedopweg) U Ned in het jaar 2025 maximaal € 2,4 mln. incl. btw bij, op basis van een gelijke financiële bijdrage vanuit de regio (verdeelsleutel van 50/50). Dit onder voorbehoud van akkoord van raden en staten.</li> <li>❖ Rijk en regio streven ernaar om uiterlijk bij het BO MIRT 2024 vervolgspraken over Goedopweg te maken voor de periode tot en met 2030.</li> </ul> <p><i>Ontwikkelperspectief 'Gezond groeien in nabijheid'</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio onderschrijven het Ontwikkelperspectief NOVEX-gebied Utrecht – Amersfoort “Gezond groeien in nabijheid” als basis voor verdere uitvoering.</li> </ul> <p><i>MIRT-verkenning OV en Wonen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio nemen kennis van de voortgang van de MIRT-verkenning OV &amp; Wonen en spreken af toe te werken naar een voorkeursbesluit voor de MIRT-verkenning OV &amp; Wonen.</li> </ul> <p><i>MIRT-onderzoek A12 in samenhang met Rijnenburg</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio nemen kennis van de voortgang van het MIRT-onderzoek A12 in samenhang met Rijnenburg en spreken af toe te werken naar structurerende keuzes op het BO MIRT van 2024.</li> </ul> <p><i>Regiopoorten</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio agenderen in 2024 een Ontwikkelstrategie Regiopoorten – regiopoorten zijn locaties welke opgenomen zijn in het Ontwikkelperspectief ‘Gezond groeien in nabijheid’ - op basis waarvan verdere afspraken en vervolgstappen worden gemaakt ten aanzien van verstedelijking, inclusief bijbehorende condities en randvoorwaarden.</li> </ul> <p><i>Regionale parkeerhubs</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio besluiten in het programma U Ned in 2024 te komen tot een voorstel voor circa 2 uitgewerkte regionale parkeerhubs per snelwegcorridor voor het NOVEX-gebied Utrecht – Amersfoort.</li> </ul> <p><i>Aanpak 2030</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio spreken af dat het de inzet is om op het BO MIRT 2024 over de meest effectieve maatregelen van ‘aanpak 2030’ - kleinschalige multimodale mobiliteitsmaatregelen - afspraken te maken.</li> </ul>
<p><b>7.</b></p>	<p><b>NOVEX-gebied Arnhem-Nijmegen-Food Valley</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het ontwikkelperspectief voor het NOVEX gebied Arnhem Nijmegen Foodvalley, vastgesteld op het BO NOVEX ANF op 28 september jl., ligt nu en de komende weken voor bij de betrokken colleges. Rijk en regio spreken af dat dit de basis is voor verdere uitwerking naar een completere versie in 2024. Specifiek de transitie voor het landelijk gebied en natuurherstel zal de komende periode (op basis van onder andere structurerende keuzes van VLGG en UPLG) nog verder worden uitgewerkt. Hierbij wordt ook gekeken naar de keuzes die gemaakt moeten worden om de groen/blauwe verbindingen tussen stad en land te versterken ten behoeve van recreatie en klimaatadaptatie. Op het BO Leefomgeving van 2024 bespreken we de voortgang. Hierbij is het belangrijk om de wisselwerking en onderlinge afhankelijkheden tussen opgaven en keuzes in het landelijk gebied en verstedelijking (inclusief o.a. de programma’s Ruimte voor economie en Ruimte voor Defensie) te benoemen.</li> <li>❖ Rijk en regio spreken af dat ze de komende maanden de uitvoeringsagenda verder uitwerken (en daarmee input leveren voor het opstellen van het ruimtelijk arrangement tussen Rijk en provincies) en daarin een goede wisselwerking behouden met de verdere inhoudelijke ontwikkeling van het ontwikkelperspectief. Daarvoor wordt het BO Leefomgeving in 2024 benut.</li> </ul>

<p><b>8.</b></p>	<p><b>NOVEX-gebied Regio Zwolle</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In 2022 hebben Rijk en regio ingestemd met de koers en ontwikkelprincipes van de verstedelijkingsstrategie "Warme Harten in een Klimaatadaptieve Delta". Afsproken is deze verstedelijkingsstrategie te hanteren als richtinggevend kader voor de integrale verstedelijkingsopgave van de regio Zwolle tot 2040. De strategie borgt dat de opgave van ten minste 50.000 nieuwe woningen tot 2040 integraal wordt opgepakt met de randvoorwaardelijke opgaven voor klimaatadaptatie, bereikbaarheid, economie, energie, natuur en leefbaarheid.</li> <li>❖ In het NOVEX-gebied regio Zwolle bouwen Rijk en regio in 2023 en de jaren erna voort op de uitwerking van de regionale sponsstrategie, de mobiliteitsstrategie, Stedelijk Zwolle, de stationsomgevingen middelgrote kernen.</li> <li>❖ De Ruimtelijk-Economische Bouwsteen Regio Zwolle is eind 2023 gereed voor besluitvorming in de regio en vormt samen met de Verstedelijkingsstrategie (aangevuld met mogelijke dilemma's voor de toekomst) het Ontwikkelperspectief voor de regio Zwolle tot 2040.</li> </ul>
<p><b>9.</b></p>	<p><b>Derde perron Amsterdam Zuid</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk, gemeente en vervoerregio hebben sinds het BO MIRT 2022 samen met ProRail en het NS-concern gewerkt aan afronding van de voorkeursbeslissing derde perron Amsterdam Zuid. Deze beslissing is door alle partijen samen opgesteld.</li> <li>❖ De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat heeft de voorkeursbeslissing derde perron Amsterdam Zuid vastgesteld.</li> <li>❖ De gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam streven ernaar nog in november op bestuurlijk niveau hun instemming met deze beslissing te betuigen.</li> <li>❖ Prorail zal nog in 2023 opdracht verleend worden de volgende MIRT-fase, de planning- en studiefase, uit te voeren. Voor deze fase stellen de overheden € 22 mln. (prijspeil 2023, incl. btw) beschikbaar. De planning is dat in 2027 samen met het programma Zuidasdok afspraken gemaakt kunnen worden over inpassing van het project derde perron in de bouwstroom van Zuidasdok.</li> </ul>
<p><b>10.</b></p>	<p><b>OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio constateren dat: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ partijen in het BO MIRT Noordwest 2022 afspraken hebben gemaakt over het investeringspakket projecten Zuidasdok, Noord/Zuidlijn (OVAH), knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, derde perron Amsterdam Zuid, metroringlijn Amsterdam;</li> <li>○ partijen beogen in 2025 een voorkeursbeslissing voor de OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH) te nemen;</li> <li>○ de MIRT spelregels voorschrijven dat een planuitwerking enkel kan starten met voldoende zicht op financiering (van de Voorkeursbeslissing);</li> <li>○ er sprake is van uitnames in verband met de Rijksbrede opgave en het project ZuidasDok, en de aanneming is dat het project in de MIRT-verkenning zich ook nog nader ontvouwt;</li> <li>○ de bewindspersonen van IenW gaan over de MIRT spelregels, en voorafgaand aan de voorkeursbeslissing, nu voorzien in 2025, bepalen of zij daarvan af willen wijken.</li> </ul> </li> <li>❖ Rijk en regio spreken af dat zij in gesprek blijven hoe om te gaan met het proces richting een voorkeursbeslissing in 2025 om ervoor te zorgen dat zij tijdig gezamenlijk duidelijkheid hebben over de volgende MIRT stap en hoe daarmee om te gaan. Dit gesprek zal spelen na de installatie van nieuwe bewindspersonen.</li> </ul>
<p><b>11.</b></p>	<p><b>Samenhang spoorprojecten ruit Amsterdam</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio constateren dat een aantal ontwikkelingen, zoals kostenstijgingen voor projecten, financiële opgaven bij het Rijk, achterblijvende reizigersgroei en personeelstekorten, de (tijdige) uitvoering van projecten onder druk zet.</li> <li>❖ Voor het tijdig kunnen uitbreiden van de dienstregeling, waaronder de PHS-afspraken vragen drie hoofd risico's de aandacht: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Er is sprake van grote prijs- en markteffecten die onder andere veroorzaakt worden door tekorten aan personeel, materiaal en materieel bij NS, ProRail en/of bij</li> </ol> </li> </ul>

	<p>aannemers. De komende periode wordt een tijd van financiële krapte voorzien, die al zichtbaar is geworden in de Rijksbrede financiële opgave die is grotendeels gedekt met een uitname uit de budgetreservering voor de OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer (OVAH / “doortrekken Noord/Zuidlijn”).</p> <p>2. De risico’s op vertraging van projecten blijven aan de orde en worden vergroot door de financiële krapte. Tegelijk is sprake van achterblijvende reizigersgroei. Enerzijds geeft dit het risico dat wanneer de infrastructuur gereed is, de vervoerder alsnog geen extra treinen rijdt en de afgesproken productstap dus vertraagt. Anderzijds betekent die achterblijvende reizigersgroei dat er minder druk kan zitten op de oplevering van een enkele infrastructurele maatregelen als de productstap uitgesteld wordt, dit geldt voor de meeste maatregelen niet.</p> <p>3. Inhoudelijk blijft de complexiteit van de opgaven op Amsterdam Centraal en in de hele regio onverminderd groot. De werkzaamheden voor de instandhouding en uitbreiding van de functionaliteit zijn voorzien terwijl de dagelijkse operatie doorgaat. Dit vraagt veel van vervoerders, beheerders en aannemers, maar betekent ook voor de reizigers dat zij met forse hinder rekening moeten houden.</p>
<b>12.</b>	<p><b>Programma Hoogfrequent Spoor Alkmaar – Amsterdam, spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg Castricum</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio spreken af om gezamenlijk de spoorwegovergang Beverwijksestraatweg Castricum op termijn ongelijkvloers te maken, wanneer hiervoor voldoende juridisch en financieel perspectief is. In de tussentijd wordt Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) ingevoerd met een alternatief dienstregeling model. Dit wordt beschreven in het Tracébesluit PHS Alkmaar – Amsterdam.</li> <li>❖ Rijk en regio constateren dat het niet gelukt is om voldoende maatregelen te vinden die extra treinen over de huidige gelijkvloerse spoorwegovergang mogelijk maken met voldoende veiligheids garanties. Voor een ongelijkvloerse oplossing zijn eerste ontwerpen gemaakt die maatschappelijk gevoelig liggen. Verder zijn de kostenramingen voor nu te hoog en zijn de varianten binnen de huidige context van het stikstofdossier niet uitvoerbaar.</li> </ul>
<b>13.</b>	<p><b>Spoorcorridor Utrecht – Foodvalley – Arnhem</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio zullen het MIRT-onderzoek corridor Utrecht – Foodvalley – Arnhem zo spoedig mogelijk opstarten, waarbij het door de provincies Gelderland en Utrecht en de rijksoverheid gezamenlijk opstellen van een Plan van Aanpak in lijn met de BO MIRT-afspraken 2022 de eerste stap is.</li> </ul>
<b>14.</b>	<p><b>Bus Breda Gorinchem Utrecht</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en Regio constateren dat er nog altijd een breed gedragen ambitie is voor een kwaliteitssprong op de OV-verbinding Breda-Gorinchem-Utrecht. Daarmee bevestigen Rijk en regio de ingezette koers voor zowel de ‘hink’ (korte termijn tijdens werkzaamheden A27), de ‘stap’ (middellange termijn; na afronding van de werkzaamheden A27) als de ‘sprong’ (lange termijn; richting 2040). De uitwerking is ingewikkelder dan gedacht en besluitvorming wordt voorzien bij het BO MIRT 2024.</li> <li>❖ In de uitwerking wordt onderzocht hoe met een adaptieve ontwikkelstrategie de ambities in tijd en regionale samenhang financierbaar en programmeerbaar zijn. Dit resulteert mogelijk ook in het naar voren trekken van een aantal maatregelen zoals bijvoorbeeld de hub langs de A2 bij Vianen.</li> <li>❖ Rijk en Regio stellen vast dat er nog geen zicht is op de impact van de werkzaamheden A27 op het huidige OV. Dit inzicht wordt de komende periode verwacht; waarna de Taskforce Minder Hinder OV op de A27 zal bekijken of aanvullende maatregelen ten gunste van het OV nodig en mogelijk zijn.</li> </ul>

15.	<p><b>Merwedekanaal Utrecht, Vaartsche Rijn en Catharijnesingel-Zuid</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk, gemeente Utrecht en Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden spreken af:</li> <li>❖ Het gezamenlijke traject voort te zetten om te komen tot een overeenkomst over de overdracht van het eigendom, onderhoud en beheer van het Merwedekanaal, haar oevers en aangrenzende Rijkseigendommen binnen de gemeente Utrecht en de overdracht van het beheer van Vaartsche Rijn en Catharijnesingel-Zuid van het Rijk naar de gemeente en het waterschap. Uitgangspunt van de overdracht is dat deze plaats vindt in de huidige staat tegen een daarvoor nog vast te stellen overdrachtsvergoeding ter compensatie van het noodzakelijke en toekomstige onderhoud en de waarde van de over te dragen gronden en een vergoeding voor de over te dragen gebruiksrechten.</li> <li>❖ Voor het bepalen van de overdrachtsvergoeding uit te gaan van de landelijk hiervoor vastgestelde methodes voor Brokx-nat, Brokx-droog en overige gronden met commerciële bestemming.</li> <li>❖ Zich gezamenlijk in te spannen om conform het afgesproken stappenplan uiterlijk bij het BO MIRT 2024 te komen tot een afgewogen besluit over de overdracht van het Merwedekanaal, Vaartsche Rijn en Catharijnesingel-Zuid.</li> </ul>
16.	<p><b>Klimaatbestendige regio Amsterdam-Rijnkanaal – Noordzeekanaal</b></p> <p>❖ Rijk en regio spreken af voor de governance van een klimaatbestendige regio Amsterdam-Rijnkanaal – Noordzeekanaal (ARK/NZK) op directeureniveau het "afstemmingsnetwerk Centraal Holland" te gebruiken. Zo leggen Rijk en regio op het schaalniveau van ARK/NZK de juiste koppeling tussen de al beschikbare informatie over de werking van het watersysteem van ARK/NZK en de strategische, ruimtelijke of technische vraagstukken vanuit de bestaande besluitvormingsgremia en ruimtelijke processen.</p>
17.	<p><b>Dom-tot-Dam doorfietsroute</b></p> <p>❖ Rijk en regio spreken, conform de toezegging van de staatssecretaris van IenW in het Commissiedebat MIRT van 5 juli 2023, af, dat op basis van een nadere uitwerking van het plan eind 2024 een besluit wordt genomen over het al dan niet realiseren van de Dom-tot-Dam doorfietsroute.</p>

## Regio Zuid-Nederland

<b>1.</b>	<p><b>Brainport Eindhoven</b></p> <p><i>Multimodale Knoop</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Met de afspraken voor de Ruimtelijke Schaa sprong voor de Brainport in het BO MIRT van 2022 erkent het Rijk de unieke positie van de Brainportregio in Nederland.</li><li>❖ Dit onder meer door de substantiële bijdragen van private partijen aan die ruimtelijke schaa sprong, zowel voor extra woningbouw als een brede inzet op mobiliteit.</li><li>❖ Sinds het BO MIRT 2022 is door de regio en het Rijk overleg gevoerd over de gemaakte afspraken in het BO, specifiek ten aanzien van het in het BO MIRT 2022 beschreven bedrag van € 48 mln. voor de Multimodale Knoop. Die Multimodale Knoop is onderdeel van de MIRT-verkenning OV Knoop Brainport, waarin ook het verbeteren van de spoorse opgave wordt onderzocht. In het gevoerde overleg is duidelijk geworden dat private en publieke partijen in de regio een extra stap van het Rijk verwachten.</li><li>❖ IenW zal het verzoek van de regio om € 48 mln. bij te dragen nadrukkelijk onderdeel uit laten maken van de begrotingsvoorbereiding 2025.</li></ul> <p><i>MIRT-verkenning OV Knoop Brainportregio</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Om de mobiliteitsgroei in het OV in de Brainportregio op te vangen zijn vorig jaar middelen vrijgemaakt voor de MIRT-verkenning OV-knoop Brainportregio Eindhoven.</li><li>❖ Rijk en regio hebben het plan van aanpak voor de MIRT-verkenning OV-knoop Brainportregio Eindhoven gezamenlijk vastgesteld. De uitvoering van de MIRT-verkenning is daarmee gestart.</li></ul> <p><i>Programmafonds Brainport Eindhoven</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Rijk en regio hebben de afgelopen maanden gewerkt aan de uitwerking van de BO MIRT afspraak uit 2022 over het programmafonds Eindhoven. De regio heeft parallel daaraan gewerkt aan het beschikbaar krijgen van de toegezegde private bijdragen.</li><li>❖ Voor het programmafonds Eindhoven is een notitie opgesteld waarin de uitwerking van de financiële afspraken en de doorwerking van het Plan van Aanpak Beheersing Programma Woningbouw en Mobiliteit staan beschreven.</li><li>❖ Rijk en regio spreken af de notitie over het programmafonds dit jaar af te ronden en aansluitend bestuurlijk afspraken met elkaar te maken over het programmafonds.</li></ul> <p><i>Mobiliteitstransitie</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ De afspraken in het kader van de mobiliteitstransitie uit de Brainportdeal worden voortgezet en verbreed naar de hele regio als uitwerking van samenhangende gebiedsgerichte meerjarige mobiliteitspakketten op basis van de ontwerpprincipes en uitgangspunten die zijn afgesproken in het Ontwikkelperspectief NOVEX stedelijk Brabant. Dit pakket wordt in 2024 geagendeerd op het BO MIRT (voor de verbreding van de A67 Leenderheide-Geldrop (zuid) heeft IenW € 24 mln. restbudget op de begroting staan).</li><li>❖ Voor het mobiliteitstransitiepakket worden stappen gezet in de voorbereiding en realisatie van fietsinfrastructuur, locatiekeuzes, eigenaarschap en ontsluiting van de hubs. Er zijn diverse interventies ingezet om het gebruik van de fiets en OV te stimuleren via werkgevers.</li><li>❖ Op een drietal trajecten wordt gestart met het mogelijk maken van Bus op de Vluchtstrook. Een definitief ontwerp voor de kleine in framaatregelen op de A2/N2 en A50 wordt voorbereid. IenW, Rijkswaterstaat en de regio zijn in gesprek over de prioriteit die nodig is in de werkplanning, om uitvoering te geven aan de uitrol van 'Bus op Vluchtstrook' die de verkeersdrukke naar de campus van ASML zal verminderen. Vanuit IenW wordt hiervoor een separate opdrachtbrief aan Rijkswaterstaat verstrekt.</li></ul> <p><i>HOV4</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ De raad van Eindhoven en het college van Veldhoven hebben het voorkeurstracé vastgesteld voor HOV4. Medio 2024 volgt er een inpassingsbesluit en een Voorlopig Ontwerp. Voor de studie naar de gebiedsvisie HOV4 vindt een gezamenlijke verkenning</li></ul>
-----------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

plaats. Op basis van de resultaten van de studie wordt het participatietraject met de omgeving en belanghebbenden gestart.

#### *Tangent Brainportlijn*

- ❖ De ontwerpstudie voor de Tangent Brainportlijn is afgerond. De aanbevelingen uit ontwerpstudie kunnen meegenomen worden in Netwerkstrategie Brainport Eindhoven (HWN/OWN), InnovA58 Tilburg – Eindhoven, de mobiliteitshubs en de planuitwerking HOV4. De ontwerpstudie is tevens basis voor een schetsontwerp van de infrastructuur (tracé) voor de tangent.

#### *Netwerkstrategie HWN/OWN*

- ❖ De actualisatie van de netwerkstrategie Brainport HWN/OWN is gestart en de resultaten eind 2023 worden opgeleverd. Een besluit wordt voorbereid voor het BO MIRT 2024.

#### *Woningbouw Fellenoord*

- ❖ De gemeente Eindhoven dient de aanvraag voor de regeling specifieke uitkering woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur voor Fellenoord uiterlijk 10 december in.
- ❖ Voor de eerste ontwikkelende partijen zijn clusterpaspoorten uitgewerkt en deze worden de komende maanden vastgesteld. Werving van een directeur en leden RvC voor de entiteit gebiedsontwikkeling wordt momenteel afgerond.

#### *Helmond*

- ❖ Voor het Ontwikkelplan Helmond Centrum+ (verstedelijkingsakkoord) wordt op basis van de uitkomsten het concept Ontwikkelperspectief met de partners toegewerkt naar (proces)afspraken in 2024.
- ❖ Zoals afgesproken in het Verstedelijkingsakkoord SGE stelt Helmond samen met Rijk (BZK, IenW) en in samenspraak met de provincie een visie en ontwikkelplan Helmond Centrum+ op om Helmond Centrum te ontwikkelen tot een natuurinclusief, klimaatadaptief, energieneutraal, bruisend en waar mogelijk gemengd centrummilieu, inclusief een aantrekkelijk voorzieningenniveau, een stedelijk werkmilieu (economische toplocatie) en een impuls te voorzien op sociaal gebied om de leefbaarheid te verbeteren en sociale tweedeling tegen te gaan.
- ❖ Voor het opstellen van de visie en ontwikkelplan Helmond Centrum+ zegt het ministerie van BZK een eenmalige bijdrage toe van € 100.000 (incl. btw).
- ❖ Voor de Zuidelijke ontsluiting Helmond vindt een update plaats van eerder onderzoek.
- ❖ Er wordt toegewerkt naar besluitvorming in 2024 over een maatregelenpakket Mobiliteitstransitie Helmond, oplossingsrichtingen en aanbevelingen voor lokale en provinciale wegen zoals N612, aansluiting Rochadeweg, N279, Houtsdonktracé, Kasteeltraverse, N270.

#### *Onderzoekskosten*

- ❖ Op het BO MIRT van 2020 hebben Rijk (IenW en BZK), provincie Noord-Brabant en Eindhoven afgesproken om voor de uitwerkingen van het in 2020 opgeleverde MIRT-onderzoek gezamenlijk € 3 mln. beschikbaar te stellen.
- ❖ Het Rijk draagt 33,3% van de kosten met een maximum van € 1 mln. (incl. btw).
- ❖ De IenW bijdrage is vastgesteld op €1.016.542 incl. btw.
- ❖ Rijk en regio spreken af dat:
  - IenW haar bijdrage middels de SPUK-regeling aan de gemeente Eindhoven zal uitkeren in 2024.
  - De provincie Noord-Brabant de overige bedragen via het Regio Mobiliteitsprogramma verrekent.
  - Rijk en regio bij het BO MIRT in 2024 nadere afspraken maken over de kosten en de verdeling hiervan voor de onderzoeken die plaatsvinden na het BO MIRT 2022.

2.

## **Programma SmartwayZ.NL**

### *Strategische heroriëntatie SmartwayZ*

- ❖ Rijk en regio herbevestigen het door de Programmaraad SmartwayZ.nl op 5 oktober 2023 genomen besluit om het proces van heroriëntatie af te ronden.
- ❖ Rijk en regio bevestigen de koers dat SmartwayZ.nl de integrale tafel is voor het strategisch gesprek over bereikbaarheid in Zuid Nederland. Daarnaast werkt SmartwayZ.nl aan een multimodale agenda en werken Rijk en regio toe naar een nieuw werkprogramma 2024-2027 ter besluitvorming in de programmaraad december.
- ❖ Voor het jaarplan 2024 kan gebruik gemaakt worden van het beschikbare restbudget in het programma SmartwayZ.nl. Besluitvorming over scope, inrichting en benodigde financiering van het programma zal plaatsvinden najaar 2024.

### *Multimodale agenda*

- ❖ Rijk en regio spreken af om gezamenlijk een gebiedsgerichte multimodale agenda 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 multimodale agenda zal voortbouwen op de Mobiliteitsvisie 2050, de NOVEX-aanpak met multimodale pakketten, het ruimtelijke voorstel van beide provincies en de contourennotitie nota ruimte van het Rijk.
- ❖ De multimodale agenda is het uitgangspunt voor het vinden van bereikbaarheidsoplossingen in samenhang met de ruimtelijke strategie in Zuid-Nederland. Het streven is om tijdens het BO MIRT van 2024 besluiten te nemen over een adaptief ontwikkelpad inclusief eerste maatregelen.
- ❖ Rijk en regio hanteren de multimodale agenda voor Zuid-Nederland als leidraad voor het gesprek in de programmaraad SmartwayZ.nl. Het is daarmee een hulpmiddel bij het afwegen en prioriteren/faseren van toekomstige (ruimtelijke) en bereikbaarheidskeuzes op verschillende schaalniveaus.
- ❖ De agenda heeft de volgende contouren:
  - impact op brede welvaart: bereikbaarheid, leefomgeving, gezondheid, veiligheid;
  - focus op samenhang ruimtelijke strategie, verstedelijking en bereikbaarheid;
  - aandacht voor de gevolgen voor de bereikbaarheid als gevolg van het pauzeren grote infraprojecten (uitkomst impactanalyse) en een verdiepende gebiedsanalyse naar effecten op landsdeel, op corridorniveau en op het niveau van de subregio's;
  - aandacht voor alle modaliteiten in hun onderlinge samenhang (op basis van actualisatie van bestaande bouwstenen als TBOV en TBF);
  - aandacht voor het versnellen van de mobiliteitstransitie en nieuwe vormen van (duurzame) mobiliteit, slimme oplossingen, flankerende maatregelen (bijv. parkeerbeleid, fiscaliteit) en innovaties;
  - het geografisch gebied Zuid-Nederland met aandacht voor grensoverschrijdende verbindingen;
  - tijdshorizon 2025-2040;
  - verbindingen leggen met NOVEX stedelijk Brabant/NOVEX Zuid-Limburg, goederenvervoercorridors, lopende MIRT projecten/studies van Rijk en regio, TEN-T en kansen verkennen naar Europese middelen en private bijdragen.

### *Financiële afspraken 2023*

- ❖ In de programmaraad SmartwayZ van 2 maart 2023 is afgesproken dat IenW een bijdrage aan het programma SmartwayZ overmaakt aan de provincie Noord-Brabant van totaal € 7.128.999 excl. btw, bestaande uit de volgende componenten:
  - werkbudget programma SmartwayZ.NL 2023 à € 800.000 excl. btw;
  - restant Smart Mobility à € 5.855.445 excl. btw;
  - restant de Run à € 473.554 excl. btw.
- ❖ De middelen door IenW excl. btw worden overgemaakt naar de provincie Noord-Brabant als penvoerder van het programma. De btw wordt door IenW in het btw-compensatiefonds gestort.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Na vaststelling in het BO MIRT 2023 IenW de bijdrage vervolgens zal overmaken via een regeling die momenteel door IenW wordt opgesteld en waarmee bijdragen, gemaakt via afspraken in het BO(L) MIRT, aan andere overheden kunnen worden overgeboekt.</li> </ul>
<p><b>3.</b></p>	<p><b>Mobiliteitstransitie – Afspraken Zuid-Nederland</b></p> <p><i>Stedelijke Regio Breda – Tilburg</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk, provincie Noord-Brabant en de stedelijke regio Breda-Tilburg werken met elkaar verder aan een afgerond Meerjarig Multimodaal Mobiliteitspakket SRBT, ter vaststelling in het BO MIRT 2024.</li> <li>❖ Rijk, provincie Noord-Brabant en de stedelijke regio zijn voornemens met elkaar nadere afspraken voor uitvoering van een aantal no-regret maatregelen te maken. Een van de mogelijke financieringsbronnen is de inzet van de restbudgetten van de verbredingen van de A58 (Tilburg – Breda en Sint Annabosch – Galder. IenW heeft voor beide samen € 14 mln. restbudget op de begroting staan, alsmede € 8 mln. voor innovaties in Innova58). Daarbij geldt als voorwaarde dat inzet van deze restbudgetten een directe relatie moet hebben met de opgave van deze beide projecten.</li> <li>❖ Rijk, provincie en regio spreken af dat voor het uitvoeren van eventuele aanvullende onderzoeken een Plan van Aanpak (PvA) wordt opgesteld dat ter goedkeuring aan de betrokken partijen wordt voorgelegd. Het is de intentie de met dit PvA samenhangende financiën worden voor 50% door het Rijk en 50% door de regio (provincie Noord-Brabant en gemeenten Breda en Tilburg) bekostigd. Dit hangt echter af van het beschikbaar zijn van financiële middelen bij elk van de partijen.</li> <li>❖ Rijk en regio hebben in het BO MIRT najaar 2022 afgesproken om voor de Stedelijke Regio Breda Tilburg (SRBT) een Multimodaal Mobiliteitsplan op te stellen, waarbij het ministerie van IenW, de provincie Noord-Brabant, de gemeenten Breda en Tilburg en de regio's West-Brabant en Hart van Brabant betrokken zijn.</li> <li>❖ Ook is in BO MIRT 2022 afgesproken om in de Programmaraad SmartwayZ.NL nadere afspraken te maken over de onderzoekskosten voor het pakket waarbij uitgangspunt is dat rijk en regionale partners deze kosten gezamenlijk dragen.</li> <li>❖ In de programmaraad SmartwayZ.NL d.d. maart 2023 is besloten om de onderzoekskosten dat 50% door het Rijk te laten betalen en 50% door de regio (provincie en gemeenten Breda en Tilburg).</li> <li>❖ Rijk en regio spreken af dat het Rijk dat Tilburg en Breda bij het Rijk in het kader van de regeling Specifieke Uitkering "BO MIRT" voor de in 2023 doorlopen eerste onderzoeksfase een gezamenlijke aanvraag indienen voor een bijdrage van € 134.000 (excl. btw).</li> </ul> <p><i>Breed Mobiliteitspakket A2 (Programma A2 Deil – Vught)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio stellen vast dat het samenstellen van het Breed Mobiliteitspakket A2 -Deil-Vught door de herprioritering mobiliteitsfonds een vervolgstap behoeft.</li> <li>❖ Rijk en regio spreken af in het BO MIRT 2024 deze vervolgstappen te zetten en afspraken te maken over uitvoering en financiering van diverse maatregelen (voor de A2 Deil – Vught heeft IenW € 122 mln. restbudget op de begroting staan).</li> </ul> <p><i>Multimodaal Mobiliteitspakket Stedelijke Regio 's-Hertogenbosch</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio stellen vast dat de voortgang van het multimodaal mobiliteitspakket voor de stedelijke regio 's-Hertogenbosch op schema ligt.</li> <li>❖ Rijk en regio spreken af in het BO MIRT 2024 vervolgstappen te zetten en afspraken te maken over uitvoering en financiering van diverse maatregelen.</li> <li>❖ Voor de maatregelen in dit multimodale mobiliteitspakket geldt dat de mobiliteitseffecten toekomstvast zijn en dat maatregelen aanvullend en waar mogelijk versterkend zijn op de maatregelen voor de ontsluiting van de grootschalige woningbouwlocaties. Het samenhangend mobiliteitspakket richt zich op: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Het accommoderen van de verstedelijkingsopgave van de stedelijke regio 's-Hertogenbosch door onder meer het creëren van meer nabijheid en daardoor het verminderen van vraag naar mobiliteit.</li> </ul> </li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Het versnellen van de mobiliteitstransitie door onder meer het stimuleren en realiseren van ruimte-efficiënte en duurzame vervoerswijzen (lopen, fietsen, deelmobiliteit en flexibel vervoer), het realiseren van een schaalessprong in het openbaar vervoersysteem (spoor, BRT/HOV) en het fietssysteem, het autolouwer maken van stadcentra en het verduurzamen van mobiliteit (zero-emissie).</li> <li>○ Het verminderen van bijvoorbeeld de gevolgen van het tijdelijk aanhouden van de A2 Deil – Vught door middel van bijvoorbeeld benuttingsmaatregelen, herinrichting, verkeersmaatregelen en geleidingsmaatregelen.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Binnen dit mobiliteitspakket maken regio en Rijk gezamenlijk afwegingen over welke mobiliteitsprojecten het meest bijdragen aan Brede Welvaartsdoelen.</li> <li>❖ Hiermee wordt aangesloten bij de verstedelijkingsopgave 's-Hertogenbosch NOVEX Stedelijk Brabant.</li> <li>❖ Het multimodale mobiliteitspakket is een uitwerking van het ruimtelijk voorstel Brabant als opmaat naar de Nota Ruimte en faciliteert de Regionale Woondeal.</li> <li>❖ Het pakket is naar verwachting medio 2024 gereed.</li> </ul>
<b>4.</b>	<p><b>Woon- en leefbaarheidsopgave Limburg in aanloop richting het ruimtelijk voorstel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio maken de procesafspraken om samen de mogelijkheden van een Grootchalige Woningbouw Locatie Limburg rondom de OV knooppunten (IC) te onderzoeken en uit te werken en de uitkomsten te bespreken tijdens het BO Leefomgeving 2024 en te bepalen hoe deze in te bedden in het Ruimtelijk Arrangement en het traject herijking Woondeals.</li> </ul>
<b>5.</b>	<p><b>Programma Veilig, Slim en Duurzaam 2024 – Afspraken Zuid-Nederland</b></p> <p><i>Afspraken Brabant</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio reserveren € 640.000 incl. btw voor de werkgeversaanpak welke als onderdeel van de doelgroepenbenadering zal worden uitgevoerd in 2024 in Brabant.</li> <li>❖ Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 320.000 incl. btw (ontvanger provincie Noord-Brabant). Voorwaarden hierbij zijn dat conform de BO MIRT-afspraken uit 2022 de werkgeversaanpak als integraal onderdeel van de bredere doelgroepenbenadering wordt meegenomen en dat de provincie een plan van aanpak opstelt. Het plan van aanpak gaat in op het doelbereik, te ondernemen activiteiten, en monitoring van de effecten en moet uiterlijk 1 maart 2024 worden ingediend bij het Rijk. Indien het plan niet op die datum is aangeleverd vervalt de reservering van de middelen. Op het DO MIRT (na de deadline van 1 maart 2024) wordt het plan van aanpak ter vaststelling voorgelegd. Op basis van het vastgestelde plan van aanpak worden de middelen omgezet in een toekenning. De afspraak werkgeversbenadering uit de BO MIRT afspraken 2019 heeft nog te specificeren onbestede gelden. Deze onbestede gelden moeten worden meegenomen in het plan van aanpak.</li> </ul> <p><i>Afspraken Limburg</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio zetten de reservering voor het uitvoeringsplan 2024 in totaal € 3 mln. incl. btw om in een definitieve toezegging. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 1,5 mln. incl. btw (ontvanger: provincie Limburg). Hiermee geven rijk en regio invulling aan de reservering die zij op het BO MIRT van 2022 gemaakt hebben. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Rijk en regio werken samen aan de werkgeversaanpak. Rijk en regio blijven investeren in het stimuleren en helpen van werkgevers om de werkgerelateerde mobiliteit te verduurzamen (in het kader van het Besluit CO<sub>2</sub>-reductie werkgebonden personenmobiliteit) en op rustigere tijden te reizen door meer thuiswerken en beter spreiden van reizen over de dag en over de week. Rijk en regio investeren € 1,5 mln. incl. btw in de werkgeversaanpak. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 750.000 incl. btw.</li> <li>○ Rijk en regio zetten in op fietsstimulering en dragen daarmee bij aan het landelijke doel om 100.000 extra forenzen op de fiets te krijgen. Rijk en regio investeren € 650.000 incl. btw voor fietsstimulering. Het Rijk draagt hiervoor 50% van de kosten met een maximum van € 325.000 incl. btw.</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Rijk en regio investeren € 400.000 incl. btw voor de logistieke aanpak. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 200.000 incl. btw.</li> <li>○ Rijk en regio investeren € 150.000 incl. btw voor deelmobiliteit in Limburg. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 75.000 incl. btw. Voorwaarde hierbij is dat de opgedane kennis en documentatie beschikbaar gesteld worden aan het samenwerkingsprogramma deelmobiliteit.</li> <li>○ Rijk en regio investeren € 300.000 aan programmasturing en monitoring en evaluatie. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 150.000 incl. btw. Voorwaarde hierbij is dat er per kwartaal een gesprek plaatsvindt om de voortgang (inhoud, proces en financiën) van de afspraken en uit te voeren maatregelen te monitoren.</li> <li>○ Rijk en regio investeren € 178.736 incl. btw voor de onderwijsaanpak. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 89.368 incl. btw. Van de Rijksbijdrage wordt € 89.368 gefinancierd uit onbestede gelden van de BO MIRT-afspraken uit 2020 over de onderwijsaanpak. De BO MIRT-afspraken uit 2020 is daarmee volledig ingevuld.</li> <li>○ De afspraken digitalisering overheden uit de BO MIRT-afspraken 2019 en 2020 heeft nog onbestede gelden. Voor deze onbestede gelden zal er uiterlijk 1 maart 2024 een plan van aanpak worden ingediend. Op het eerstvolgende DO MIRT Rijk - regio (eerste kwartaal van 2024) wordt het plan van aanpak ter accordering voorgelegd.</li> </ul>
<b>6.</b>	<p><b>MIRT-verkenning A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio hebben in een MIRT-verkenning de voorkeursbeslissing A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven uitgewerkt. Op 26 oktober 2023 heeft de minister de Ontwerp-Structuurvisie A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven met achterliggende documenten vastgesteld waarin deze voorkeursbeslissing is opgenomen.</li> <li>❖ Het Rijk heeft bij de start van de verkenning, in 2020, € 75 mln. gereserveerd. Tijdens de MIRT-verkenning is voor het voorkeursalternatief een financiële raming opgesteld. Op basis van deze raming heeft Rijk vanuit de Woningbouwmiddelen uit het regeerakkoord Rutte III een aanvullend bedrag van € 360 mln. toegevoegd aan het projectbudget. De totale kosten voor het Rijk bedragen € 435 mln.</li> <li>❖ De regio heeft parallel aan de MIRT-verkenning een strategische agenda met een mobiliteitsaanpak voor de A50 corridor Nijmegen – Eindhoven opgesteld. De regio heeft voor deze agenda een budget van € 34 mln. gereserveerd.</li> </ul>
<b>7.</b>	<p><b>Ontsluiting Maastricht Aken Airport</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Bij de vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2023 is het amendement van de leden Koerhuis en Van der Molen aangenomen en is taakstellend € 3,5 mln. incl. btw beschikbaar voor de ontsluiting van Maastricht Aachen Airport.<sup>5</sup></li> <li>❖ Rijk en de provincie Limburg zijn in overleg getreden over de beschikbaar gestelde € 3,5 mln. voor de realisatie van weginfrastructuur rondom Maastricht Aachen Airport. Het budget voorziet in de aanpak van de verkeersonveilige en onoverzichtelijke situatie voor de passagiersterminal, de parkeerterreinen, het hotel en vier MKB-bedrijven aan de Vliegveldweg.</li> <li>❖ De provincie Limburg ziet toe op de uitwerking van de plannen waaronder een doelmatige besteding van de taakstellende Rijksbijdrage.</li> <li>❖ Het Rijk stemt in met het plan van aanpak voor de ontsluiting van MAA. De bijdrage wordt begin 2024 uitgekeerd aan de provincie Limburg.</li> </ul>
<b>8.</b>	<p><b>Brug Itteren</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In lijn met de afspraak uit het BO Leefomgeving van juni 2023 en recente overleggen maken Rijk en regio de procesafspraken om in gesprek te blijven over de uitwerking van de renovatie van de brug. Hierbij betrekken Rijk en regio ook de mogelijkheden van de Connecting Europe Facility (CEF).</li> <li>❖ Rijkswaterstaat is momenteel nog bezig met een nadere uitwerking waarbij ook diverse zaken in de bestaande uitvoeringsovereenkomst worden meegenomen. Pas na uitwerking</li> </ul>

<sup>5</sup> Kamerstuk 36 200-A, nr. 54

	<p>hiervan, en dit besproken te hebben met de regio, volgt een definitief besluit over de scope van het project.</p>
<b>9.</b>	<p><b>Transferknooppunt Maastricht</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Vanwege de extra woningbouw rond het station Maastricht delen Rijk, gemeente Maastricht en provincie Limburg (hierna: regio) de ambitie voor het oplossen van het transferknooppunt bij station Maastricht en leggen hierbij de relatie met 'stad en spoor'. Dit conform MIRT afspraken 2020 en 2022.</li> <li>❖ Rijk en regio nemen kennis van de tussenresultaten van ProRail waarbij diverse oplossingsrichtingen zijn verkend met een bandbreedte van € 69 tot 125 mln. voor de transferopgave en € 28 tot 231 mln. voor de interwijkverbinding. De bedragen zijn incl. btw en prijspeil 2023.</li> <li>❖ Op basis van de tussenresultaten lijkt een befietsbare interwijkverbinding in het verlengde van de Sint Maartenslaan op dit moment niet haalbaar vanwege de hoge kosten en slechte inpasbaarheid.</li> <li>❖ Daarom besluiten Rijk en regio om nader te verdiepen op een mogelijke gecombineerde stations- en interwijkverbinding ter hoogte van het stationsgebouw, alsmede op een reizigerstunnel zonder formele interwijkverbinding en een nulplusvariant voor het oplossen van het transferknooppunt.</li> <li>❖ Ook vragen Rijk en regio aan ProRail om in kaart te brengen wanneer groot onderhoud c.q. vervangingsinvestering van de Passerelle in de meerjarenplanning is voorzien.</li> <li>❖ In het derde kwartaal van 2024 zullen de verschillende uitgewerkte varianten tegen elkaar worden afgewogen op basis van onder andere nut, noodzaak, betaalbaarheid en faseerbaarheid en bezien Rijk en regio de mogelijke vervolgstappen.</li> </ul>
<b>10.</b>	<p><b>Heerlen – West</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en de provincie Limburg concluderen de noodzakelijkheid van het aanpassen emplacement Heerlen West voor een efficiënte dienstregeling en voortbouwend op de spoorverdubbeling Heerlen Landgraaf.</li> <li>❖ De kosten voor het emplacement aanpassen bedragen maximaal € 3,25 mln. (excl. btw, prijspeil 2021). Rijk en regio spreken af respectievelijk 43% en 57% te financieren. De overgebleven middelen van de spoorverdubbeling Heerlen – Landgraaf wenden Rijk en regio aan voor de benutting.</li> <li>❖ Het Rijk financiert beheer, onderhoud en vervangingskosten.</li> <li>❖ De provincie Limburg is opdrachtgever van de infrawerken en stuurt aan op realisatie. De gestreefde opleverdatum is 2026.</li> </ul>
<b>11.</b>	<p><b>Maaslijn</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio benadrukken het belang van het opwaarderen van de Maaslijn.</li> <li>❖ Eind oktober heeft ProRail de realisatiewerkzaamheden gegund aan een aannemer. Daarmee is een belangrijke stap gezet voor de oplevering van de maatregelen uiterlijk 2027.</li> <li>❖ De provincie Limburg heeft de wens geuit om het project Maaslijn in zijn geheel over te dragen aan het Rijk. Rijk en Provincie Limburg spreken af om te verkennen of en hoe organisatie, aansturing en financiële afspraken van het project Maaslijn opnieuw kunnen worden vormgegeven en wat dit mogelijk betekent voor bestaande afspraken.</li> </ul>
<b>12.</b>	<p><b>Sluis II Wilhelminakanaal</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio onderschrijven dat Sluis II een randvoorwaarde is voor de verdere ontwikkelingen van multimodaal bovengemiddeld knooppunt Tilburg, zoals dat gezamenlijk aan de hand van het binnen het BO MIRT GVC vastgestelde realisatiepact verder zal worden ontwikkeld.</li> <li>❖ In lijn met afspraken uit het BO Leefomgeving 2023 wordt daarom onverminderd verder gewerkt richting uitvoering van Sluis II. Hiervoor wordt komende periode aan 3 pijlers gewerkt: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Stikstof: de verwachting is dat het project zonder Wnb-vergunning worden gerealiseerd. Hierdoor is de uitvoerbaarheid van het Ontwerp-Projectplan Waterwet</li> </ul> </li> </ul>

	<p>voldoende zeker gesteld en kan het Ontwerp-Projectplan nog dit jaar gepubliceerd worden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Financiën: er wordt een CEF-aanvraag voorbereid en ingediend bij Europa voor de realisatiefase. Daarnaast wordt er in verband met de gestegen bouwkosten door emissiearm bouwen een beroep gedaan op de SEB-regeling van Rijkswaterstaat. Op basis van duidelijkheid over deze additionele dekking in combinatie met een actualisering van de raming, spannen partijen zich in om -zo nodig- aanvullend krediet beschikbaar te stellen.</li> <li>○ Capaciteit: partijen spannen zich in dat er vanaf Q1 2024 voldoende capaciteit beschikbaar is om het projectteam te laten doorstarten, conform eerdere afspraken over capaciteitsverdeling tussen partijen</li> </ul> <p>❖ Vanuit het belang van de ontwikkeling van bovengemiddeld knooppunt Tilburg spant IenW zich op verzoek van de regionale partijen in om de rijksbijdrage voor de ontwikkeling van het Wilhelminakanaal tussen Sluis III en de Haven van Loven € 4,75 mln. (incl. btw) ook voor de periode na 2024 te blijven reserveren.</p>
<p><b>13.</b></p>	<p><b>OV-verbinding Breda – Gorinchem – Utrecht</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en Regio constateren dat er nog altijd een breed gedragen ambitie is voor een kwaliteitssprong op de OV-verbinding Breda-Gorinchem-Utrecht. Daarmee bevestigen Rijk en regio de ingezette koers voor zowel de 'hink' (korte termijn tijdens werkzaamheden A27), de 'stap' (middellange termijn; na afronding van de werkzaamheden A27) als de 'sprong' (lange termijn; richting 2040). De uitwerking is ingewikkelder dan gedacht en besluitvorming wordt voorzien bij het BO MIRT 2024.</li> <li>❖ In de uitwerking wordt onderzocht hoe met een adaptieve ontwikkelstrategie de ambities in tijd en regionale samenhang financieerbaar en programmeerbaar zijn. Dit resulteert mogelijk ook in het naar voren trekken van een aantal maatregelen zoals bijvoorbeeld de hub langs de A2 bij Vianen.</li> <li>❖ Rijk en regio stellen vast dat er nog geen zicht is op de impact van de werkzaamheden A27 op het huidige OV. Dit inzicht wordt de komende periode verwacht; waarna de Taskforce Minder Hinder OV op de A27 zal bekijken of aanvullende maatregelen ten gunste van het OV nodig en mogelijk zijn.</li> </ul>
<p><b>14.</b></p>	<p><b>Roosendaal – Antwerpen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ IenW (hierna Rijk), regio West-Brabant, provincie Noord-Brabant en gemeente Roosendaal (hierna regio) zetten zich in lijn met de afspraak uit het BO MIRT 2022 in om de grensoverschrijdende en gebiedsgerichte aanpak voor Roosendaal – Antwerpen de komende periode nader te concretiseren. Hierbij worden in de komende periode de volgende stappen gezet: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Het verkennend onderzoek naar mogelijke varianten tot frequentieverhoging en/of versnelling van de internationale treinverbinding Roosendaal – Antwerpen leidt in het voorjaar 2024 tot eerste resultaten en een voorstel voor vervolgstappen.</li> <li>○ Rijk en regio hebben de ambitie om de verbinding tussen Zeeland en Noord-Brabant via station Roosendaal te verbeteren en voorjaar 2024 meer duidelijkheid te hebben over de mogelijkheden en randvoorwaarden. Samen met de provincie Zeeland wordt met de betrokken partijen bezien op welke wijze de spoorse verbetering gerealiseerd kan worden.</li> <li>○ Daarnaast wordt het in 2023 vastgestelde Handelingsperspectief voor spoorknop Roosendaal de komende periode uitgewerkt door de regio en spoorpartners. Het Handelingsperspectief is gericht op een kwaliteitssprong voor station en stationsomgeving Roosendaal.</li> <li>○ In samenhang met de realisatie van de 3.000 woningen in Roosendaal, zoals voorzien in de regionale Woondeal West-Brabant West, wordt gewerkt aan beleid en maatregelen gericht op het stimuleren van OV-gebruik. Daarmee zal de verstedelijkingsopgave mede bijdragen aan een toenemend reizigerspotentieel en kan daarmee het gebruik van de spoorverbinding(en) verder stimuleren.</li> </ul> </li> </ul>

15.	<p><b>MIRT onderzoek Alem – Sint Andries</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio nemen kennis van de onderzoeksresultaten 'IRM pilot Alem – Sint Andries'. Het onderzoek brengt de potenties voor het voetlicht die er in het gebied zijn voor het ontwikkelen van riviernatuur, voor zandwinning en voor het verbeteren van de Maasafvoercapaciteit. Dit biedt mogelijkheden voor behoud en versterking van ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid en recreatie. Het belang van een integrale gebiedsgerichte aanpak wordt door partijen onderschreven.</li> <li>❖ Rijk en regionale partners waaronder de provincie Gelderland, de gemeente Maasdriel, de waterschappen Rivierenland en Aa en Maas, en Rijkswaterstaat werken toe naar vervolgsafspraken in 2024. Vervolgsafspraken worden bezien in samenhang met IRM en PAGW. De route voor besluitvorming en het leveren van uitvoeringscapaciteit door de partners maken deel uit van deze afspraken.</li> </ul>
16.	<p><b>Venlo Integraal</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Over het Realisatiepact Venlo zijn afspraken gemaakt in het BO MIRT Goederenvervoercorridor.</li> <li>❖ In aanvulling hierop kijken Rijk en regio uit naar het resultaat van de ProRail-Verkenning 'Venlo Integraal Toekomstvast'. Deze is gepland begin 2024. Onderdeel van de verkenning is onder andere de vervanging van de spanningssluis waarvoor in het kader van 'Toekomstvast spoor Zuidoost Nederland' in het BO MIRT 2020 € 25 mln. is vrijgemaakt en de 740 wachsporen voor goederentreinen. Een raakvlak van de verkenning is de infrawerken die nodig zijn voor de treinverbinding Eindhoven – Düsseldorf, waaronder een perronuitbreiding op Venlo.</li> </ul>
17.	<p><b>A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en provincie Limburg veronderstellen thans op basis van de ingeschatte deposities in de N2000 gebieden die naar verwachting geraakt worden reële mogelijkheden voor verkrijgen en inzetten van stikstofruimte ten behoeve van het project A67/A73 knooppunt Zaarderheiken.</li> <li>❖ Rijkswaterstaat werkt aan programmering van het totale werkpakket op basis van de gemaakte schuif van aanleg naar instandhouding, waarbij eerste prioriteit ligt bij de productieverhoging op instandhouding tot het gewenste niveau.</li> <li>❖ Rijkswaterstaat kijkt daarbij tegelijkertijd hoe en wanneer dit project in de programmering ingepland kan worden. Bij de volgorde zal de mate van kansrijkheid worden betrokken dat voldoende stikstofruimte daadwerkelijk kan worden ingezet ten behoeve van het project. Deze eerste stap zal de komende maanden voor de 8 (kansrijke) projecten verder worden uitgewerkt.</li> <li>❖ Het streven is hier voor het einde van 2023 duidelijkheid over te hebben, maar in elk geval voor het BO Leefomgeving van 2024.</li> <li>❖ Zodra de duidelijkheid er is over de beschikbare maakcapaciteit vanuit Rijkswaterstaat voor dit project, verkent de regio haar mogelijkheden om aan die capaciteit bij te dragen</li> </ul>
18.	<p><b>VDL Nedcar</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In het BO MIRT 2022 is de door IenW toegezegde financiële bijdrage in het BO MIRT 2020 van € 5 mln. (incl. btw) als bijdrage aan de aanpassing van de infrastructuur bij VDL verlengd tot eind 2023.</li> <li>❖ Onder dezelfde voorwaarden van het BO MIRT 2020 wordt ingestemd met een termijnverlenging van twee jaar van deze IenW bijdrage van € 5 mln. (incl. btw) tot einde 2025.</li> </ul>
19.	<p><b>NOVEX-gebied Stedelijk Brabant</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio zullen samen een realistische uitvoeringsagenda voor NOVEX Stedelijk Brabant opstellen conform de in de toelichting geschetste indeling, waarbij een goede wisselwerking behouden wordt met de lopende nationale programma's, waaronder het Nationaal Programma Ruimte voor Economie.</li> </ul>

<b>20.</b>	<p><b>NOVEX-gebied Zuid Limburg</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Voor het ontwikkelperspectief NOVEX Zuid-Limburg zijn drie themalijnen benoemd. Voor deze drie themalijnen vinden verkennende inventarisaties plaats. Rijk en regio stellen vast dat: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Op themalijn "groen/blauwe opgaven" de uitwerking thans ter hand wordt genomen.</li> <li>2. Op de themalijn "Verstedelijkingsopgave in relatie tot mobiliteitsknooppunten" progressie is geboekt en wordt onder meer via de Aanpak Limburgse woonopgave een belangrijke stap gezet.</li> <li>3. Op de themalijn "Circulaire economie" meer nodig is. Geconcludeerd is dat een overkoepelende ruimtelijke strategie voor circulaire economie voor Limburg ontbreekt. Hoe dit wordt opgepakt wordt de komende tijd verder uitgewerkt. De aandacht bij de uitwerking hierbij ligt om enerzijds het ruimtelijk voorstel de juiste scherpte te kunnen geven (regionale pendant). Maar anderzijds zal ook gekeken worden naar de (inter)nationale pendant voor wat betreft barrières.</li> </ol> </li> </ul>
<b>21.</b>	<p><b>NOVEX-gebied de Peel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De staatssecretaris van Defensie heeft inmiddels overleg gevoerd met de regio. De staatssecretaris is voornemens het besluit over reactivering van vliegbasis de peel onderdeel te maken van het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie (NPRD), dat op haar beurt onderdeel gaat uitmaken van de nieuwe Nota Ruimte.</li> </ul>
<b>22.</b>	<p><b>Oeffelt</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Partijen onderstrepen nut en noodzaak van het hoogwaterveiligheidsproject 'Ruimte voor de Maas bij Oeffelt'.</li> <li>❖ Partijen hebben hun inhoudelijke voorkeur uitgesproken voor de voorkeursvariant (versoerd tot één doorstroomopening, met behoud van ruimtelijke inpassing), in de wetenschap dat de financiering nog niet rond is.</li> <li>❖ Partijen streven ernaar op korte termijn te komen tot afspraken over scope en financiële dekking, risicoverdeling in de realisatiefase en beheer en onderhoud van het toekomstige nieuwe deel uiterwaard en nieuwe brugdeel en deze vast te leggen in een realisatieovereenkomst.</li> <li>❖ Rijk en regio bevestigen dat zij het reeds toegezegde budget beschikbaar houden voor het project tot en met een realisatiebesluit in uiterlijk najaar 2024.</li> </ul>

## Regio Oost-Nederland

<b>1.</b>	<p><b>Herprioritering Mobiliteitsfonds – Projecten regio Oost</b></p> <p><i>Aanpak verkeersveiligheid knooppunt A1/A30 Barneveld</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ De verkeersveiligheid binnen de aansluiting A1/A30 is ondermaats; het Rijk onderzoekt daarom samen met de regio welke maatregelen er vooruitlopend op planuitwerking en realisatie van het project A1/A30 Barneveld op korte termijn uitgevoerd kunnen worden. Focus ligt daarbij op de verbindingsboog van de A1 vanuit Amersfoort naar de A30 richting Ede.</li><li>❖ Het Rijk neemt het initiatief voor dit onderzoek. Rijk en regio treden in overleg over de resultaten, de haalbaarheid en maakbaarheid en de mogelijke inzet van het restbudget voor de A1/A30 van het Rijk en de regionale bijdrage voor de A1/A30.</li><li>❖ Planning onderzoek: oktober 2023 – april 2024</li><li>❖ Het Rijk start het project A1/A30 Barneveld zo snel als mogelijk weer op zodra er voldoende stikstof-, financiële en personele ruimte beschikbaar is.</li></ul> <p><i>N35 Wijthmen-Nijverdal</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Rijk en regio constateren dat er door de Tweede Kamer twee moties zijn ingediend die vragen om te onderzoeken welke maatregelen wel mogelijk zijn én vragen om het vertrouwen te herstellen. Daarnaast constateren Rijk en regio dat de oorspronkelijke bijdrage (€ 100 mln.) van de provincie gebaseerd is op een 50/50 financiële dekking en op de realisatie van zogenaamde BO MIRT alternatief.</li><li>❖ Rijk en regio delen het belang van de verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid op de N35 en dat herstart van dit project binnen de lijst van de landelijk gepauzeerde projecten met voorrang moet worden opgepakt wanneer weer financiële middelen, personele capaciteit en stikstofruimte beschikbaar komen.</li><li>❖ Het Rijk neemt het initiatief om samen met en in de regio het gesprek aan te gaan over mogelijke ander soortige acties en verbetermaatregelen die kunnen worden uitgevoerd vanuit de resterende € 15 mln. Rijksmiddelen voor de kortere termijn. Tevens spant het Rijk zich in om het oorspronkelijke bedrag van € 100 mln. spoedig weer beschikbaar te stellen voor het project, zodat onder andere de rondweg Mariënheem gerealiseerd kan worden. Dit ook gezien het belang dat de Tweede Kamer hecht aan dit project. Het besluit hierover is aan een nieuw kabinet.</li></ul> <p><i>N35 knooppunt Raalte</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Voor knooppunt Raalte is een budgettekort gesignaleerd van € 35 mln. Rijk en regio (provincie Overijssel en gemeente Raalte) indexeren de bijdragen op basis van de originele verdeling. Na het indexeren van deze bijdragen resteert een budgettekort van € 21,5 mln. en de intentie is om dit bedrag 50/50 te verdelen tussen Rijk en regio. Met de begrotingsbehandeling voorjaar 2024 zal dit geformaliseerd worden.</li></ul> <p><i>A28/A1 knooppunt Hoevelaken</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Rijk en regio herbevestigen de urgentie van een snelle realisatie van het project A28/A1 knooppunt Hoevelaken en het belang voor de landelijke en regionale bereikbaarheid, conform de afspraken uit de bestuursovereenkomst, de aanvullend gemaakte bestuurlijke afspraken in de regio Amersfoort en het Ontwerptractébesluit.</li><li>❖ Het Rijk start het project A28/A1 knooppunt Hoevelaken zo snel mogelijk weer op, gegeven de prioriteit van dit project, zodra er voldoende stikstof-, financiële en personele ruimte voor dit project beschikbaar is.</li><li>❖ Het Rijk blijft gedurende de pauzestand van het project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken verantwoordelijk voor het nakomen van de wettelijke verplichtingen (bijvoorbeeld geluidsscherm Baanweg te Terschuur) en de instandhouding van het hoofdwegennet binnen het projectgebied A28/A1 Knooppunt Hoevelaken (bijvoorbeeld vervanging Arkervaartbrug en kunstwerk A1/Amersfoortsestraat). Het Rijk hanteert als uitgangspunt bij instandhoudings- en vernieuwingsmaatregelen dat deze zoveel als mogelijk conform</li></ul>
-----------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>het Ontwerptractébesluit A28/A1 knooppunt Hoevelaken toekomstvast worden gerealiseerd en onderzoekt met de regio of er meekoppelkansen zijn.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio treden op korte termijn in overleg over de hoogte van het restbudget van het project A28/A1 knooppunt Hoevelaken.</li> <li>❖ De bereikbaarheid, de leefbaarheid en de woningbouwopgave in de regio Amersfoort staat zodanig onder druk dat Rijk en regio zich samen inspannen om te onderzoeken welke maatregelen er vooruitlopend op de realisatie van het project A28/A1 knooppunt Hoevelaken gerealiseerd kunnen worden. In het BO MIRT 2024 wordt het resultaat van dit onderzoek in samenhang met de U Ned Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040 ter besluitvorming voorgelegd.</li> <li>❖ Rijk en regio stemmen deze maatregelen concreet af op de mobiliteitsmaatregelen ten behoeve van het realiseren van de woningbouwopgave in de Woondeal regio Amersfoort (waaronder kern Hoevelaken) en NOVEX Spoor- en A1-zone.</li> <li>❖ Rijk en regio spreken af om in de komende periode de ontwikkelingen op het gebied van de woningbouw en mobiliteit (auto, OV en fiets) in de regio actief te monitoren en indien nodig maatregelen te definiëren ten dienste van de opgave op bereikbaarheid, leefbaarheid en woningbouw. De rapportages worden jaarlijks gedeeld met de bestuurlijke partners voorafgaand aan het BO MIRT.</li> <li>❖ Rijk en regio treden in overleg over het uitvoeren van de maatregelen, de monitoring en de mogelijke inzet van het restbudget voor het project A28/A1 knooppunt Hoevelaken van het Rijk en de regionale bijdrage en maken hierover uiterlijk in het BO MIRT 2024 afspraken. In het BO MIRT 2022 is de afspraak gemaakt dat in de U Ned-programmalijnen Kortetermijnaanpak en Aanpak 2030 No Regret-maatregelen worden gedefinieerd. De afspraken in het BO MIRT 2024 worden afgestemd met de uitkomsten van deze U Ned-studies.</li> </ul>
<p><b>2.</b></p>	<p><b>MIRT-verkenning A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio hebben in een MIRT-verkenning de voorkeursbeslissing A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven uitgewerkt. Op 26 oktober 2023 heeft de minister de Ontwerp-Structuurvisie A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven met achterliggende documenten vastgesteld waarin deze voorkeursbeslissing is opgenomen.</li> <li>❖ Het Rijk heeft bij de start van de verkenning, in 2020, € 75 mln. gereserveerd. Tijdens de MIRT-verkenning is voor het voorkeursalternatief een financiële raming opgesteld. Op basis van deze raming heeft Rijk vanuit de Woningbouwmiddelen uit het regeerakkoord Rutte III een aanvullend bedrag van € 360 mln. toegevoegd aan het projectbudget. De totale kosten voor het Rijk bedragen € 435 mln.</li> <li>❖ De regio heeft parallel aan de MIRT-verkenning een strategische agenda met een mobiliteitsaanpak voor de A50 corridor Nijmegen – Eindhoven opgesteld. De regio heeft voor deze agenda een budget van € 34 mln. gereserveerd.</li> </ul>
<p><b>3.</b></p>	<p><b>Verduurzaming dieseltreinen Almelo-Hardenberg en Zutphen-Oldenzaal</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Conform afspraken uit het vorige BO MIRT zijn de partijen op 5 april 2023 tot een gezamenlijke techniekeuze voor verduurzaming van het spoor Almelo-Mariënberg en Zutphen-Oldenzaal gekomen, te weten volledige elektrificatie.</li> <li>❖ Op dit moment is het, bij gebrek aan beschikbaar budget bij meerdere partijen, niet mogelijk om tot verdere afspraken te komen om gezamenlijk de planuitwerking te starten voor beide trajecten, zodat de elektrificatie gereed kan zijn bij de start van de nieuwe concessie(s) met nieuw zero-emissie materieel.</li> <li>❖ Partijen blijven zich gezamenlijk inzetten om additionele, Rijksbrede en Europese financieringsbronnen aan te wenden om op tijd volledige elektrificatie van beide trajecten te realiseren.</li> <li>❖ Indien (een van) de provincies besluit(en) om zelf (een van) de planuitwerkingen te starten en de voorfinanciering van deze studie op zich te nemen, zal IenW hier als verantwoordelijke partij voor de hoofdspoorweginfrastructuur bij betrokken worden.</li> </ul>



<p><b>4.</b></p>	<p><b>Spoorzone Ede</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio werken samen aan het project Spoorzone Ede dat voorziet in een belangrijk regionaal multimodaal knooppunt en mede de naastgelegen woningbouwlocatie ontsluit.</li> <li>❖ Het project is op dit moment volop in uitvoering. Oplevering van de lopende deelprojecten is voorzien in 2025. Dit is volgens planning ondanks dat het project de afgelopen diverse tegenvallers heeft gehad.</li> <li>❖ Het project kent een totaal tekort van € 32 mln. Het Rijk heeft hiervan € 12 mln. gedekt vanuit het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Voor de resterende € 20 mln. is de gemeente risicodragend financier met vaste bijdragen van provincie en Rijk. Gegeven de bijzondere omstandigheden in het project doet de gemeente – mede in het licht van de verplichting tot samenwerking in de beschikking – een moreel appèl op de andere stakeholders. De andere stakeholders (naast het Rijk) zijn ook bereid om in gezamenlijkheid een bijdrage te doen om de oorspronkelijk geplande parkeergarage alsnog te realiseren voor het verlopen van de afgegeven milieuvergunning eind 2025.</li> <li>❖ Rijk en regio spreken af op korte termijn bestuurlijk te overleggen over wederzijdse mogelijkheden om met het tekort om te gaan.</li> </ul>
<p><b>5.</b></p>	<p><b>NOVEX-gebied Arnhem – Nijmegen – Foodvalley</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het ontwikkelperspectief voor het NOVEX gebied Arnhem Nijmegen Foodvalley, vastgesteld op het BO NOVEX ANF op 28 september jl., ligt nu en de komende weken voor bij de betrokken colleges. Rijk en regio spreken af dat dit de basis is voor verdere uitwerking naar een completere versie in 2024. Specifiek de transitie voor het landelijk gebied en natuurherstel zal de komende periode (op basis van onder andere structurende keuzes van VLG en UPLG) nog verder worden uitgewerkt. Hierbij wordt ook gekeken naar de keuzes die gemaakt moeten worden om de groen/blauwe verbindingen tussen stad en land te versterken ten behoeve van recreatie en klimaatadaptatie. Op het BO Leefomgeving van 2024 bespreken we de voortgang. Hierbij is het belangrijk om de wisselwerking en onderlinge afhankelijkheden tussen opgaven en keuzes in het landelijk gebied en verstedelijking (inclusief o.a. de programma's Ruimte voor economie en Ruimte voor Defensie) te benoemen.</li> <li>❖ Rijk en regio spreken af dat ze de komende maanden de uitvoeringsagenda verder uitwerken (en daarmee input leveren voor het opstellen van het ruimtelijk arrangement tussen Rijk en provincies) en daarin een goede wisselwerking behouden met de verdere inhoudelijke ontwikkeling van het ontwikkelperspectief. Daarvoor wordt het BO Leefomgeving in 2024 benut.</li> </ul>
<p><b>6.</b></p>	<p><b>Nationaal Programma Ruimte voor Economie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio spreken af dat ze de komende maanden een realistische uitvoeringsagenda voor de NOVEX-gebieden uitwerken en daarin een goede wisselwerking behouden met de verdere inhoudelijke ontwikkeling van het ontwikkelperspectief, inclusief voldoende ruimte voor economie.</li> </ul>
<p><b>7.</b></p>	<p><b>Noodzaak versnelde aanpak netcongestie i.v.m. grote impact op wonen, werken, energietransitie en mobiliteitstransitie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regionale partijen in landsdeel Noordwest spreken af om via de provinciale energyboards en eventueel Bestuurlijk Overleg MIEK uitwerking te geven aan de voorstellen uit de brief van de minister van Economische Zaken en Klimaat van 18 oktober 2023 om de huidige, en vooral ook de vanaf 2026 te verwachten, grote knelpunten op het elektriciteitsnetwerk op te lossen.</li> <li>❖ Utrecht wil graag zo snel mogelijk aan de slag met onorthodoxe maatregelen in de aanpak van netcongestie. Via de relevante Energyboards treden de provincies Utrecht, Flevoland en Gelderland in overleg met het ministerie van EZK over de mogelijkheden om een pilot met deze maatregelen te starten.</li> </ul>

8.	<p><b>Breed Mobiliteitspakket A2 (Programma A2 Deil – Vught)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio stellen vast dat het samenstellen van het Breed Mobiliteitspakket A2 Deil – Vught door de herprioritering mobiliteitsfonds een vervolgstap behoeft.</li> <li>❖ Rijk en regio spreken af in het BO MIRT 2024 deze vervolgstappen te zetten en afspraken te maken over uitvoering en financiering van diverse maatregelen (voor de A2 Deil – Vught heeft IenW € 122 mln. restbudget op de begroting staan).</li> </ul>
9.	<p><b>A28 Amersfoort – Zwolle – Hoogeveen pakket Rijksmaatregelen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In het BO MIRT 2020 hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over een maatregelenpakket voor verbetering van de verkeersveiligheid en daarmee ook de doorstroming op de A28 Amersfoort – Zwolle en Zwolle – Hoogeveen.</li> <li>❖ Door capaciteitstekort bij RWS is het projectteam pas onlangs gestart met de uitwerking van de Rijksmaatregelen, met gebruikmaking van door de provincie Drenthe tegen vergoeding van de kosten aangeboden personele capaciteit. Door de opgetreden vertraging in de uitwerking van de maatregelen wordt in het vierde kwartaal van 2026 gestart met de realisatie.</li> </ul>
10.	<p><b>Programma Veilig, Slim, Duurzaam Oost-Nederland</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio investeren € 4.267.560 incl. btw voor 2024 in het integrale maatregelenpakket van Gelderland. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 2.133.780 incl. btw (ontvanger: provincie Gelderland). Hiermee geven Rijk en regio invulling aan de reservering die zij op het BO MIRT van 2022 gemaakt hebben. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Rijk en regio werken samen aan de stakeholdersaanpak (onderwijs- en werkgeversaanpak) t.b.v. het verlichten van de hyperspits door samenwerking met onderwijsinstellingen, onder andere door inzet op e-learning, spreiden van onderwijstijden en slim roosteren. Rijk en regio blijven investeren in het stimuleren en helpen van werkgevers om de werkgerelateerde mobiliteit te verduurzamen (in het kader van het Besluit CO2-reductie werkgebonden personenmobiliteit) en op rustigere tijden te reizen door meer thuiswerken en beter spreiden van reizen over de dag en over de week. Rijk en regio reserveren € 3.393.668 incl. btw in de stakeholdersaanpak in de Stedendriehoek, Groene Metropoolregio, Foodvalley (incl. deelmobiliteit), Noord Veluwe, Achterhoek, Rivierenland en de corridor A12. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 1.696.834 incl. btw (ontvanger: provincie Gelderland).</li> <li>○ Rijk en regio zetten in op fietsstimulering en dragen daarmee bij aan het landelijke doel om 100.000 extra forenzen op de fiets te krijgen. Rijk en regio reserveren € 873.892 incl. btw voor fietsstimulering. Het Rijk draagt hiervoor 50% van de kosten met een maximum van € 436.946 incl. btw. (ontvanger: provincie Gelderland).</li> </ul> </li> <li>❖ Rijk en regio spreken af dat er minimaal eens per kwartaal een voortgangsgesprek plaatsvindt om de uitvoering van de maatregelen te monitoren.</li> <li>❖ Rijk en regio reserveren € 3.860.700 incl. btw voor 2024 in het integrale maatregelenpakket van Overijssel. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 1.930.350 incl. btw (ontvanger: provincie Overijssel). Hiermee geven Rijk en regio invulling aan de reservering die zij op het BO MIRT van 2022 gemaakt hebben. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Rijk en regio werken samen aan de stakeholdersaanpak (onderwijs- en werkgeversaanpak) t.b.v. het verlichten van de hyperspits door samenwerking met onderwijsinstellingen, onder andere door inzet op e-learning, spreiden van onderwijstijden en slim roosteren. Rijk en regio blijven investeren in het stimuleren en helpen van werkgevers om de werkgerelateerde mobiliteit te verduurzamen (in het kader van het Besluit CO2-reductie werkgebonden personenmobiliteit) en op rustigere tijden te reizen door meer thuiswerken en beter spreiden van reizen over de dag en over de week. Rijk en regio reserveren € 2.867.700 incl. btw in de stakeholdersaanpak. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 1.433.850 incl. btw (ontvanger: provincie Overijssel)</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Rijk en regio zetten in op fietsstimulering en dragen daarmee bij aan het landelijke doel om 100.000 extra forenzen op de fiets te krijgen. Rijk en regio reserveren € 847.800 incl. btw (ontvanger: provincie Overijssel) voor fietsstimulering. Het Rijk draagt hiervoor 50% van de kosten met een maximum van € 423.900 incl. btw.</li> <li>○ Rijk en regio investeren € 145.200 incl. btw in het Loket Deelmobiliteit. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 72.600 incl. btw (ontvanger: provincie Overijssel).</li> <li>❖ Rijk en regio spreken af dat er minimaal eens per kwartaal een voortgangsgesprek plaatsvindt om de uitvoering van de maatregelen te monitoren.</li> </ul>
<b>11.</b>	<p><b>Goederenvervoer Noordoost-Europa (GNOE)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio Oost en West hebben in september 2023 in een BO GNOE het plan van aanpak voor het nut en noodzaak onderzoek naar GNOE besproken en afgesproken dat het Rijk in afstemming met betrokken partijen tot uitvoering van dit plan over zal gaan. Verwachting is dat dit onderzoek eind 2024 kan worden afgerond.</li> </ul>
<b>12.</b>	<p><b>Spoorcorridor Utrecht – Foodvalley – Arnhem</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio zullen het MIRT-onderzoek corridor Utrecht – Foodvalley – Arnhem zo spoedig mogelijk opstarten, waarbij het door de provincies Gelderland en Utrecht en de Rijksoverheid gezamenlijk opstellen van een Plan van Aanpak in lijn met de BO MIRT-afspraken 2022 de eerste stap is.</li> </ul>
<b>13.</b>	<p><b>Station Deventer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Eind september hebben Rijk en regio gezamenlijk het stationsgebied van Deventer bezocht; hier spelen vele ontwikkelingen zoals een versnellingsafspraken, de (nog niet robuuste) aanlanding van de versnelde Berlijntrein en verschillende ruimtelijke ontwikkelingen op het gebied van woningbouw.</li> <li>❖ Naar aanleiding daarvan gaan Rijk en regio in overleg over de samenloop van de diverse opgaven die spelen en geven richting het BO Leefomgeving van 2024 een beeld van de samenloop en mogelijke manier om hierop in de programmering van partijen op in te spelen.</li> </ul>
<b>14.</b>	<p><b>NOVEX-gebied Regio Zwolle</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In 2022 hebben Rijk en regio ingestemd met de koers en ontwikkelprincipes van de verstedelijkingsstrategie "Warme Harten in een Klimaatadaptieve Delta". Afgesproken is deze verstedelijkingsstrategie te hanteren als richtinggevend kader voor de integrale verstedelijkingsopgave van de regio Zwolle tot 2040. De strategie borgt dat de opgave van ten minste 50.000 nieuwe woningen tot 2040 integraal wordt opgepakt met de randvoorwaardelijke opgaven voor klimaatadaptatie, bereikbaarheid, economie, energie, natuur en leefbaarheid.</li> <li>❖ In het NOVEX-gebied regio Zwolle bouwen Rijk en regio in 2023 en de jaren erna voort op de uitwerking van de regionale sponsstrategie, de mobiliteitsstrategie, Stedelijk Zwolle, de stationsomgevingen middelgrote kernen.</li> <li>❖ De Ruimtelijk-Economische Bouwsteen Regio Zwolle is eind 2023 gereed voor besluitvorming in de regio en vormt samen met de Verstedelijkingsstrategie (aangevuld met mogelijke dilemma's voor de toekomst) het Ontwikkelperspectief voor de regio Zwolle tot 2040.</li> </ul>
<b>15.</b>	<p><b>Starten aanpak Netwerkanalyse 2030-2040 NOVEX-gebied Regio Foodvalley &amp; Groene Metropoolregio Arnhem – Nijmegen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In het Bestuurlijk Overleg MIRT Oost 2022 is afgesproken dat Rijk en regio samen het proces starten om te komen tot een regionale netwerkanalyse 2030-2040 voor het gebied Arnhem-Nijmegen-Foodvalley.</li> <li>❖ Rijk en Regio zijn het proces gestart van de Netwerkanalyse 2030-2040 NOVEX-gebied Regio Foodvalley &amp; Groene Metropoolregio Arnhem – Nijmegen en werken de aanpak verder uit (scope en opdracht, organisatie en planning).</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het doel van de netwerkanalyse mobiliteit is om inzicht te krijgen in de effecten van verstedelijking (wonen en economische ontwikkelingen) op de huidige en geplande mobiliteitsnetwerken (multimodaal), bereikbaarheid en leefbaarheid in de regio's Arnhem – Nijmegen en Foodvalley. Deze analyse dient als basis om mogelijke opgaven in beeld te brengen.</li> </ul>
<b>16.</b>	<p><b>Spooemplacement Arnhem-Oost</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In het licht van de Verstedelijkingsstrategie Arnhem, Nijmegen, FoodValley en op basis van de afspraken vanuit Woningbouw &amp; Mobiliteit (BO MIRT 2022 en BOL 2023), werken Rijk en regio aan een haalbaarheidsstudie naar de (gefaseerde) uitplaatsing van het spooemplacement 'Arnhem Goederen' en mogelijke alternatieve locaties. Daarnaast is een Omgevingsvisie en integrale business case voor de ontwikkeling van deelgebied Rijnpark opgesteld en heeft de gemeente Arnhem een substantiële bijdrage gereserveerd.</li> <li>❖ De partners (Rijk, gemeente Arnhem, provincie Gelderland en Groene Metropoolregio) maken in een separaat Bestuurlijk Overleg concrete procesafspraken over het vervolgtraject richting het BO Leefomgeving 2024.</li> </ul>
<b>17.</b>	<p><b>MIRT onderzoek Alem – Sint Andries</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio nemen kennis van de onderzoeksresultaten 'IRM pilot Alem – Sint Andries'. Het onderzoek brengt de potenties voor het voetlicht die er in het gebied zijn voor het ontwikkelen van riviernatuur, voor zandwinning en voor het verbeteren van de Maasafvoercapaciteit. Dit biedt mogelijkheden voor behoud en versterking van ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid en recreatie. Het belang van een integrale gebiedsgerichte aanpak wordt door partijen onderschreven.</li> <li>❖ Rijk en regionale partners waaronder de provincie Gelderland, de gemeente Maasdriel, de waterschappen Rivierenland en Aa en Maas, en Rijkswaterstaat werken toe naar vervolgsafspraken in 2024. Vervolgsafspraken worden gezien in samenhang met IRM en PAGW. De route voor besluitvorming en het leveren van uitvoeringscapaciteit door de partners maken deel uit van deze afspraken.</li> </ul>
<b>18.</b>	<p><b>Voortgang interbestuurlijke aanpak Veluwe</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Gemeenten, waterschap, provincie en Rijk actief op de Veluwe, constateren dat de tijdens het BO Leefomgeving 2023 gemaakte afspraken over een interbestuurlijke Aanpak Veluwe in de gewenste richting gestalte krijgen. Namelijk, duidelijker maken van wat de sociaaleconomische impact van de transitie van het landelijk gebied is en welke mogelijkheden er zijn voor nieuwe economische dragers die passen op de Veluwe, door lering te trekken uit concrete ervaringen in de praktijk.</li> <li>❖ De nadruk ligt op een gezamenlijke werkwijze met als prioriteiten: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Beweging helpen creëren door gebiedsprocessen te identificeren en bevorderen. Bijvoorbeeld waar piekbelasters zijn of waar specifieke woon-, water- of andere vragen spelen.</li> <li>○ Een gezamenlijk onderzoekstraject naar de sociaaleconomische impact van de transities en welke ruimtelijk-economische perspectieven daarbij passen voor de Veluwe.</li> <li>○ Het uit de weg helpen van obstakels in de uitvoering (doorbraken).</li> </ul> </li> <li>❖ Bij deze aanpak sluiten we aan en maken we daar waar het kan gebruik van bestaande trajecten in het gebied, zoals het Vitaal Landelijk Gebied Gelderland (VLGG), programma NOVEX (ruimtelijk voorstel en arrangement), NOVEX gebied Arnhem – Nijmegen – Foodvalley en de bestaande Regiodeals in het gebied.</li> </ul>

## Goederenvervoercorridors

<p><b>1.</b></p>	<p><b>Realisatiepact Tilburg</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Partijen spreken af conform het project Realisatiepact knooppunt Tilburg en onderliggend meerjarig Uitvoeringsplan om bij de implementatie hiervan samen op te trekken.</li> <li>❖ Partijen constateren allereerst dat de realisatie van Sluis II (onderdeel uitmakende van het MIRT Zuid-Nederland), maar ook het bedrijfsleven die als eindgebruikers verantwoordelijk zijn voor het duurzaam gebruik van de vaarweg, cruciaal zijn voor de multimodale groei van het bovengemiddelde knooppunt Tilburg.</li> <li>❖ Op basis van het advies van de procesregisseur spreken partijen af om € 2 mln. (50% Rijk, 25% gemeente Tilburg en 25% provincie Noord-Brabant) vrij te maken voor de periode 2024-2027 gericht op onderzoek, voorbereiding en procesondersteuning voor het Realisatiepact Knooppunt Tilburg. Dit om een spoedige en samenhangende implementatie van de 4 geadviseerde concrete projecten mogelijk te maken te weten:             <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Beter benutten en optimalisatie Wilhelminakanaal traject Sluis III-Loven, door toepassing van een enkelstrooks vaarwegprofiel voor klasse IV schepen met diepgangbeperking tot 2,10m (zoals huidig)</li> <li>2. Programma-aanpak verduurzaming en revitalisering bedrijventerreinen met specifieke acties gericht op watergebonden bedrijvigheid en 'het juiste bedrijf op de juiste plek',</li> <li>3. Verduurzaming logistiek middels clean energy hub(s) t.b.v. weg en binnenvaart en walstroom (vaarweg),</li> <li>4. Koppelen van lokale initiatieven aan landelijke projecten om digitalisering te versnellen.</li> </ol> </li> <li>❖ Hoewel het bedrijfsleven geen expliciete partij is in het realisatiepact, mag duidelijk zijn dat de uitwerking van deze acties in nauwe samenspraak met het bedrijfsleven wordt uitgevoerd.</li> <li>❖ Partijen spreken met elkaar af om het bestaande Pact team (bestaande uit ambtelijke vertegenwoordiging van gemeente Tilburg, provincie Noord-Brabant en het ministerie van IenW) voor sturing op afstemmen over en aanjagen van het meerjarig uitvoeringsplan in stand te houden.</li> </ul>
<p><b>2.</b></p>	<p><b>Realisatiepact Venlo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Partijen constateren allereerst dat het verplaatsen van de jachthaven Venlo en de uitvoering van de gefinancierde maatregelen uit de verkenning Venlo Integraal Toekomstvast (VIT) (o.a. 740 meter-goederenopstelsporen en spanningssluis) cruciaal zijn voor het versterken van knooppunt Venlo en daarmee onderdeel moeten uitmaken van het MIRT regio Zuid (respectievelijk de projecten 'Verkenning Vierwaarden' en 'Toekomstvast spoor Zuid-Nederland').</li> <li>❖ De gezamenlijke partijen spreken af om € 980.000 (50% Rijk, 25% gemeente Venlo en 25% provincie Limburg) vrij te maken voor de periode 2024-2027 gericht op onderzoek, voorbereiding en procesondersteuning voor het Realisatiepact knooppunt Venlo. Dit om een spoedige en samenhangende implementatie van de onderstaande projecten mogelijk te maken:             <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Gezamenlijke studie naar de ontwikkelkansen en no regret-mogelijkheden op de as Gekkengraaf-Blerick-Venlo met betrekking tot het spoorgoederenvervoer.</li> <li>2. Gezamenlijke 'Versnellingsaanpak (natte) bedrijventerreinen' voor herstructurering, ontwikkeling en verduurzaming van het gehele havengebied opstellen.</li> <li>3. Onderzoek naar de locaties en (rand)voorwaarden voor de uitrol van Clean Energy Hubs als onderdeel van een local energy hub.</li> <li>4. Aanhaken van de regio bij landelijke initiatieven en pilots op het vlak van digitalisering en monitoring van binnenhavens, spoor en verslogistiek.</li> </ol> </li> <li>❖ De afspraken over de resterende € 1.020.000 worden op een later moment gemaakt, afhankelijk van de voortgang.</li> <li>❖ Partijen spreken met elkaar af om het bestaande Pact team (bestaande uit ambtelijke vertegenwoordiging van gemeente Venlo, provincie Limburg en ministerie van IenW) voor sturing afstemming over en het aanjagen van op het meerjarig uitvoeringsplan in</li> </ul>

	stand te houden en bij de verdere uitwerking en uitvoering van de bovenstaande vier projecten samen te werken met het bedrijfsleven onder andere via Ondernemend Venlo, Supply Chain Valley en Stichting Duurzame Bedrijventerreinen.
<b>3.</b>	<p><b>Realisatiepacten Rotterdam, Moerdijk en North Sea Port / Zeeland</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het Rijk stelt voor de voorbereidingen van het opstellen van de Realisatiepacten Rotterdam, Moerdijk en North Sea Port/Zeeland in totaal € 375.000 beschikbaar (elk € 125.000).</li> <li>❖ Dit bedrag wordt aangevuld met in kind projecturen van regionale overheden (provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant en Zeeland, Havenbedrijven Rotterdam, Moerdijk en North Sea Port, en voor Rotterdam daarnaast de gemeente Rotterdam, MRDH en Greenport West Holland) en waar mogelijk bedrijfsleven, ter waarde van ten minste een vergelijkbaar bedrag van € 125.000 per pact.</li> <li>❖ Het voorbereiden van een realisatiepact vindt plaats op basis van een door de regionale corridorpartners bestuurlijk gedragen knooppuntplan voor de ontwikkeling van het multimodale knooppunt.</li> <li>❖ Start van de werkzaamheden is afhankelijk van besluitvorming in het DO GVC en beschikbaarheid van voldoende personele capaciteit.</li> <li>❖ Via deze financiering zal per knooppunt een onafhankelijke regisseur worden aangesteld, die tot taak heeft de noodzakelijke beslisinformatie te verzamelen en commitment te verwerven om volgens het stappenplan de specifieke onderdelen van het Realisatiepact uit te werken ter besluitvorming door het BO MIRT.</li> </ul>
<b>4.</b>	<p><b>Vorbereidingen Realisatiepacten (Tiel, Sittard-Geleen, Nijmegen, en knooppunt Amsterdam/Noord-Holland</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het Rijk stelt voor alle vier Realisatiepacten samen in totaal € 500.000 beschikbaar. Dit is € 125.000 per Realisatiepact voor Nijmegen, Tiel, Sittard-Geleen en Amsterdam. Dit bedrag wordt aangevuld met de projecturen van regionale partijen (o.a. Provincies en gemeenten), en voor knooppunt Amsterdam daarnaast Havenbedrijf Amsterdam ter waarde van ten minste een vergelijkbaar bedrag van € 125.000 voor elk van de vier.</li> <li>❖ Het voorbereiden van een realisatiepact vindt plaats op basis van een door de regionale corridorpartners bestuurlijk gedragen knooppuntplan.</li> <li>❖ Via deze financiering zal per knooppunt een onafhankelijke regisseur worden aangesteld, die tot taak heeft de noodzakelijke beslisinformatie te verzamelen en commitment te verwerven om volgens het stappenplan de specifieke onderdelen van de Realisatiepacten uit te werken.</li> <li>❖ Start van de werkzaamheden is afhankelijk van besluitvorming in het DO GVC en beschikbaarheid van voldoende personele capaciteit.</li> </ul>
<b>5.</b>	<p><b>Living Labs Digitalisering</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De projectpartners spreken af om binnen het Living Lab Digitalisering binnenhavens voor een budget van € 400.000 de volgende drie activiteiten uit te voeren in 2024: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Uitvoering van de pilot digitalisering inning havengelden in verschillende binnenhavens;</li> <li>2. Faciliteren van meerdere use cases m.b.t. digitalisering binnenhavens via federatief datadelen, waaronder de administratie van walstroom;</li> <li>3. Samenbrengen van de digitale haven/walstroom community door aansluiting bij de basisprincipes van de Basis Data Infrastructuur (BDI).</li> </ol> </li> <li>❖ Het ministerie van IenW stelt voor 2024 € 160.000 beschikbaar voor deze activiteiten binnen het Living Lab Digitalisering binnenhavens; de provincies Limburg, Zuid-Holland en Noord-Brabant stellen elk € 25.000 ter beschikking. Havenbedrijf Rotterdam stelt € 50.000 beschikbaar voor activiteiten die gerelateerd zijn aan walstroom, waarvan de helft in-kind. De in-kind inzet van Havenbedrijf Rotterdam zal bestaan uit de inbreng van inhoudelijke expertise gebaseerd op de meer dan 10 jaar ervaring met walstroom in Rotterdam, recente onderzoeken en pilots voor het ontsluiten van data en het formuleren van standaarden. Er wordt € 35.000 verwacht van deelnemende gemeenten en havens. Het resterend benodigd budget van € 80.000 wordt gefinancierd vanuit het algemene projectbudget.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Voor 2024 is besloten om -naast procesgeld voor digitale transitie en het digitalisering binnenhavens project- verder te investeren in twee projecten. (1) Fresh en Food logistiek voor € 150.000 en (2) Supply Network Visibility voor € 50.000. De provincies Limburg en Zuid-Holland investeren elk € 25.000 in deze beide projecten, Havenbedrijf Rotterdam investeert € 25.000 specifiek in het Fresh en Food project en provincie Noord-Brabant investeert € 25.000 specifiek in het Supply Network Visibility project. Het ministerie van IenW investeert € 100.000.</li> </ul>
<b>6.</b>	<p><b>Walstroom</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ RWS is bezig met een verkenning en inventarisatie naar walstroom op alle Rijksligplaatsen. Eind 2023 levert RWS een adviesrapport op waarmee de verkennende fase wordt afgerond.</li> <li>❖ In aanloop naar de planstudiefase, levert RWS ook eind 2023 een offerte en een plan van aanpak op ten behoeve van de uitrol en beheer en onderhoud van walstroom op alle Rijksligplaatsen in Nederland.</li> <li>❖ Vooruitlopend op de stukken en op de start van de planstudiefase begin 2024, besluit IenW om de gereserveerde € 16 mln. te alloceren naar de implementatie daarvan, waarbij wordt ingezet op werk met werk maken door middel van meekoppelkansen bij lopende instandhoudingsopgaven van ligplaatsen in beheer van RWS.</li> <li>❖ Voor de niet-Rijksligplaatsen verwacht IenW eenzelfde inzet van de decentrale overheden bij de uitrol van Walstroom op alle TEN-T-havens, met eigen capaciteit en middelen van de decentrale overheden.</li> </ul>
<b>7.</b>	<p><b>Last-mile spoor projecten Rotterdam, Moerdijk en Amsterdam</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In navolging van het project Beter benutten Last Mile spoor fase 1, worden er in fase 2 op de MIRT GVC OZO en Zuid corridor drie aanvullende pilots uitgevoerd op de locaties Maasvlakte West/Westwest, Moerdijk en Houtrakpolder. De scope van emplacement Houtrakpolder beperkt zich tot inzicht in bezetting. Voor deze locatie worden geen camera's aangeschaft. Door digitalisering op basis van het gebruik van sensoren en camera's en het aanpassen van werkprocessen wordt de capaciteit van de bestaande infrastructuur beter benut waarmee er tot 25% extra planbare capaciteit kan worden gerealiseerd zonder extra investeringen in de ruimte.</li> <li>❖ De financiële dekking voor Fase 2 wordt gedragen door het ministerie van IenW, zijnde € 4.350.952 incl. btw en in projecturen: ProRail € 866.967 en Havenbedrijf Rotterdam € 99.486, Havenbedrijf Moerdijk € 49.743 en Havenbedrijf Amsterdam € 51.108 (projecturen incl. btw)</li> </ul>
<b>8.</b>	<p><b>Uitvoeren pilot regiohub Moerdijk</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Verschuiven van wegtransport van dag- naar daluren via een regiohub is een effectieve manier om congestie tussen zeehavens en achterland te verminderen.</li> <li>❖ Er zal in 2024 een pilot worden gedraaid in Moerdijk voor een periode van 6 maanden met als doel om deze aanpak breder ingang te doen vinden.</li> <li>❖ De totale kosten bedragen € 191.000 incl. btw. De provincies Noord-Brabant en Zuid-Holland en het Havenbedrijf Rotterdam zullen elk € 25.000 incl. btw bijdragen. Vepco draagt € 41.000 bij in-kind, incl. btw. IenW draagt bij € 75.000 incl. btw.</li> </ul>
<b>9.</b>	<p><b>Vervolg nachtelijke weekendbediening Maas en Brabantse kanalen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Vanwege een positieve MKBA hebben betrokken partijen zich uitgesproken voor een vervolg op de nachtelijke weekendbediening van de sluizen en bruggen op de Maas en Brabantse kanalen.</li> <li>❖ IenW heeft zich bereid verklaard om voor het jaar 2024 100% van de meerkosten van een 7x24 uren bedieningsregime (€ 420.000 op jaarbasis o.b.v. prijspeil 2023) te financieren.</li> <li>❖ Dit geeft de corridorpartijen (ministerie van IenW, Rijkswaterstaat en de provincies Noord-Brabant en Limburg) in samenwerking met het bedrijfsleven de gelegenheid om vóór 1 mei 2024 een meerjarig vervolg op de nachtelijke weekendbediening te bepalen (welke vaarweg en in welke mate) en aansluitend in voorbereiding op het BO MIRT 2024 te kijken naar de bijbehorende financiering.</li> </ul>

10.	<p><b>Railterminal Gelderland</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Provincie Gelderland realiseert de Railterminal Gelderland (RTG) aan de Betuweroute waarmee tri-modaliteit voor de overslag van goederen in knooppunt Nijmegen vanaf 2026 mogelijk wordt met een provinciale investering van € 55,5 mln. Rijk en provincie investeren samen in de aansluiting van de railterminal op de Betuweroute, hierover zijn in 2018 afspraken gemaakt.</li> <li>❖ Rijk en provincie Gelderland constateren dat de uitvoeringskosten voor de aansluiting van de RTG op de Betuweroute zijn gestegen van € 24 mln. prijspeil 2018 (incl. btw) tot afgerond € 28 mln. prijspeil 2022 (incl. btw).</li> <li>❖ Rijk en provincie Gelderland verdelen de meerkosten voor de aansluiting van € 4 mln. (incl. btw) 50/50 voor regio en Rijk, conform de verdeling die bij de eerdere afspraak over de aansluiting van de RTG aan de Betuweroute is gemaakt (BO MIRT 2018).</li> <li>❖ Rijk en provincie indexeren hun deel van de meerkosten tot naar het jaar van uitvoering. De bijdrage van het Rijk wordt direct na aanbesteding aan de provincie overgemaakt.</li> </ul>
11.	<p><b>Faciliteren van 740 meter-spoor voor treinen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De corridorpartijen bevestigen het belang om te investeren in het geschikt maken van het goederenspoornetwerk voor 740 meter lange goederentreinen, zowel vanuit het oogpunt van betere bereikbaarheid van de corridors als duurzaamheid (reductie CO2).</li> <li>❖ Corridorpartijen onderschrijven het advies van ProRail om dit stapsgewijs te doen in twee fasen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Fase A: Eerst de drukste corridors geschikt te maken voor het faciliteren van één goederenpad per uur (één 740 meter-goederentrein per uur)</li> <li>○ Fase B: daarna de stap te maken naar twee goederenpaden per uur (twee 740 meter goederentreinen per uur).</li> <li>○ Met de drukste corridors worden de herkomsten/bestemmingen en het tussenliggende spoornetwerk met het grootste 740 meter-potentieel bedoeld. Dit betreft in volgorde van potentieel: het spoorgoederenvervoer tussen het Rotterdamse havengebied, Venlo, Moerdijk, Tilburg, Sloe en Sittard en de grensovergangen bij Zevenaar, Oldenzaal, Roosendaal en Venlo.</li> </ul> </li> </ul>
12.	<p><b>CEF EU subsidie trajecten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De Werkgroep CEF zal haar succesvolle aanpak voortzetten in 2024 met voorbereiding van nieuwe projectvoorstellen voor CEF EU subsidie. Tot nu toe zijn projecten goedgekeurd ter waarde van € 194 mln. waarvan € 65 mln. aan toegekende CEF-subsidies. Cruciaal daarin zijn de investeringen van bedrijven (ruim € 83 mln.) en regionale partijen, vooral gemeenten (ruim € 44 mln.).</li> <li>❖ Voor 2024 wordt door de werkgroep een aanpak uitgewerkt waarbij ook naar bredere overheidsfinancieringsmogelijkheden voor projecten en initiatieven op de corridors gekeken zal worden (zowel nationaal als Europees). Ook wordt actief met buurlanden contact gezocht om internationale deelnemers die gevestigd zijn langs de TEN-T Corridors in de aanvragen mee te nemen.</li> <li>❖ De corridorpartners spreken af om projectvoorstellen waar mogelijk van positief advies te voorzien zodat indiening kan plaatsvinden bij de betrokken EU-instanties in Brussel.</li> <li>❖ De provincie Zeeland neemt formeel zitting in de werkgroep en draagt hiervoor jaarlijks €10.000 incl. btw bij.</li> </ul>
13.	<p><b>Verslogistiek</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk, Havenbedrijf Rotterdam, Greenports Nederland en provincies Limburg en Zuid-Holland zetten in 2024 in op verdere verduurzaming en efficiëntere afhandeling van verslogistiek van het knooppunt Rotterdam (haven en greenports) naar het achterland</li> <li>❖ Hiervoor komt in 2024 een werkgroep bijeen die een plan van aanpak uitwerkt voor het BO MIRT 2024 met daarbij focus op (1) duurzame trucks en laadinfra voor versvervoer over de weg, (2) reefer(koelcontainer)hubs uitrol en strategie, (3) digitalisering verslogistiek incl. douane en inspecties, (4) vers op het spoor en (5) binnenvaart</li> <li>❖ Voor bovenstaande activiteiten wordt € 120.000 bijeengebracht, waarbij de volgende verdeling gehanteerd wordt: Rijk € 40.000, Havenbedrijf Rotterdam, Greenports Nederland, provincies Limburg en Zuid-Holland, elk € 20.000, alles incl. btw.</li> </ul>



<p><b>14.</b></p>	<p><b>Truckparkings</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De acties uit het werkplan voor 2024 zullen worden uitgevoerd met bijzondere aandacht voor: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Het tegengaan van vluchtstrook parkeren door het verbeteren van de informatievoorziening over beschikbare parkeerplaatsen op private beveiligde Truckparkings;</li> <li>○ Het uitvoeren van een pilot met juridisch afdwingbare parkeerduurbepering voor het vrachtwagens op verzorgingsplaatsen;</li> <li>○ Het onderzoeken of toegang tot een beveiligde Truckparking via een verzorgingsplaats, binnen de door IenW gestelde randvoorwaarden, op 3 locaties in de provincie Limburg haalbaar en realiseerbaar is.</li> </ul> </li> <li>❖ De financiering van de samenwerking Truckparkings wordt ongewijzigd voortgezet met een bijdrage voor 2024 van de provincies Zuid-Holland, Limburg en Noord-Brabant van € 25.000 incl. btw en een bijdrage van IenW van € 75.000 incl. btw.</li> </ul>
<p><b>15.</b></p>	<p><b>Clean Energy Hubs</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De subsidieregeling Clean Energy Hubs zal in 2024 starten op basis van de uitwerking voor de regeling naar het voorbeeld van het SPUK Schone luchtakkoord.</li> <li>❖ Het jaarplan met Deliverables in 2024 door de Learning Community wordt voor 1 januari 2024 vastgesteld. De op te leveren producten in 2024 door de Learning Community worden zoals elk jaar vastgesteld door de betrokken partners in het jaarplan. De uitrolstrategie Clean Energy Hubs voor de binnenvaart zal daar van onderdeel uitmaken.</li> <li>❖ De financiering van de Learning Community Clean Energy Hubs zal vanuit de GVC Oost en Zuidoost voortgezet worden met een bijdrage voor 2024 van de vier betrokken provincies en Havenbedrijf Rotterdam van elk € 25.000, naast de bijdrage van IenW van € 190.000 voor de periode 2022-2024 aan de provincie Gelderland als trekker van de werkgroep Clean Energy Hubs. Daarnaast leveren de andere provincies die deelnemen aan de Learning Community Clean Energy Hubs voor 2024 ook een bijdrage van elk € 25.000.</li> </ul>
<p><b>16.</b></p>	<p><b>Versterken binnenvaartvoorzieningen Goederenvervoercorridor Zuid</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De corridorpartijen besluiten het plan Versterken Binnenvaartvoorzieningen Goederenvervoercorridor Zuid uit te voeren. Dit plan heeft tot doel de benodigde voorzieningen te realiseren voor de Modal Shift-doelen en facilitering van de autonome groei van de binnenvaart. Het plan van aanpak bestaat uit de volgende 3 actielijnen: 1) behouden wat we hebben aan voorzieningen, 2) het beter benutten van bestaande voorzieningen, en 3) het voorbereiden van werkzaamheden voor het faciliteren van de groei van de binnenvaart. Kernonderdelen zijn: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Uitvoeren regionale gebiedsonderzoeken ten aanzien van het benodigde regionale niveau van kern- en faciliterende binnenvaartvoorzieningen en op basis hiervan opstellen van een corridorbrede uitrolstrategie, inclusief voorstellen voor concrete maatregelen, dat ter besluitvorming voorgelegd wordt op het BO MIRT 2024;</li> <li>2. Om het gebruik van de vaarwegen op orde te houden spreken de corridorpartijen af dat de basiskwaliteit van de kernvoorzieningen op de Goederenvervoercorridor Zuid op orde moet komen om knelpunten op te lossen.</li> <li>3. Het onderzoeken waar en hoe watergebonden bedrijventerreinen en binnenvaartvoorzieningen beschermd moeten worden om ze te behouden voor watergebonden activiteiten.</li> </ol> </li> <li>❖ Voor de uitvoering van het plan wordt voor 2024 € 165.000 incl. btw beschikbaar gesteld, waarbij er een verdeling wordt gemaakt tussen Rijk en de regio's van elk 50%. Het besluit over de inzet van middelen ten behoeve van benodigde nieuwe binnenvaartvoorzieningen wordt op een later BO MIRT gemaakt.</li> </ul>
<p><b>17.</b></p>	<p><b>Autonoom rijden en varen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Afgelopen jaar hebben de Corridorpartners gezamenlijk de ambitie bepaald om gezamenlijk stappen te zetten richting het versnellen van het gebruik van autonoom rijden/varen in verschillende pilots op de middellange termijn. Om hier verder stappen in te zetten is een plan van aanpak voor 2024 (met doorkijk 2025) opgesteld met daarin vier werkpakketten. Met dit Plan van aanpak hebben we een concreet kader om op basis</li> </ul>

	<p>van ambitie en aanpak in 2024 onderzoek uit te voeren naar de meerwaarde van samenwerking binnen de corridor Zuid, investeringsplannen (marktdialoog) en het opstellen van een leidraad t.b.v. de ontwikkelagenda 2030.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Partijen stemmen in dat ten bate van een juiste besteding van de beschikbare financiering en coördinatie op de uitvoering van het PvA een regiegroep Corridor Zuid voor autonoom transport per januari 2024 ingesteld wordt (met als "ambassadeur" namens de Corridor Zuid – North Sea Port, Havenbedrijf Rotterdam en Havenbedrijf Amsterdam voor het thema varen, en provincie Zeeland voor het thema rijden). Verder zal de al bestaande werkgroep Autonoom rijden en varen de benodigde expertise en scherpte levert voor de acties uit de bovengenoemde werkpakketten.</li> <li>❖ De corridorpartijen van GVC Zuid besluiten om voor de uitvoering van het plan van aanpak gezamenlijk een budget te reserveren voor 2024 van € 100.000,-. Dit bedrag wordt bijeengebracht door alle partners binnen de Corridor Zuid (50% door de havens en provincies, 50% door IenW). Dit budget wordt besteed aan de uitwerking van de acties 2024 voor werkpakketten A t/m C zoals opgenomen in het Plan van aanpak autonoom varen en rijden.</li> </ul>
<b>18.</b>	<p><b>Digitaal transitieteam GVC Oost en Zuidoost</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In het BO MIRT 2020 is besloten om een werkgroep op te zetten die de voortgang in deze pijler Digitalisering stimuleert en waarborgt. Deze werkgroep wordt voortgezet in 2024 op basis van de eerder afgesproken verdeelsleutels. De provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant en Limburg dragen in 2024 elk € 40.000 bij incl. btw. IenW draagt in 2024 € 160.000 bij incl. btw. In 2024 is voor digitale transitie een totaalbudget van € 280.000 beschikbaar.</li> </ul>
<b>19.</b>	<p><b>Digitaal transitieteam GVC Zuid</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De Corridorpartijen van GVC Zuid besluiten om gezamenlijk vervolgstappen te zetten binnen het thema digitalisering en richten zich daarbij op 3 onderwerpen: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Verder digitalisering in de binnenvaart;</li> <li>2. Aansluiting bij startende DIL en OZO Living labs;</li> <li>3. Onderzoek naar opschaling vanuit de pilots Last Mile Spoor.</li> </ol> </li> <li>❖ Voor de uitvoering van het plan van aanpak in 2024 levert het Havenbedrijf Amsterdam een projectleider die als trekker van de werkgroep functioneert. Daarnaast leveren de corridorpartners participatie in de werkgroep digitalisering. Waar relevant wordt de samenwerking met OZO gezocht. De corridorpartners in GVC Zuid besluiten om voor de uitvoering van het Plan van aanpak in 2024 een budget van € 160.000 vrij te maken op basis van de volgende verdeelsleutel: 50% IenW, 6,25% per provincie en zeehaven.</li> <li>❖ De corridorpartners in GVC Zuid spreken de intentie uit om ook voor 2025 een bedrag van € 100.000 incl. btw hiervoor beschikbaar te stellen.</li> </ul>



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

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

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

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

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2023/338535

**Bijlage(n)**

6

Datum 13 november 2023  
Betreft BO's MIRT november 2023 en moties en toezeggingen  
MIRT

Geachte voorzitter,

Sinds de vorige brief over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) van afgelopen juni is er veel gebeurd. Het kabinet is demissionair en de verkiezingen zijn binnenkort. Vanaf de start van deze coalitie hebben we samen met de MIRT-regio's hard gewerkt aan het programma. Zo heeft het kabinet met middelen uit het coalitieakkoord voor € 7,5 mld. aan plannen mogelijk gemaakt om 400.000 nieuwe woningen goed ontsloten en bereikbaar te maken. Dat gebeurde met investeringen in onder meer de Oude Lijn, het draaiend houden van de ringen rondom Amsterdam, Rotterdam/Den Haag, Utrecht en Eindhoven, en een groot pakket aan afspraken voor regionale en lokale wegen, OV voorzieningen, fietsinfrastructuur, hubs en kleinere bereikbaarheidsmaatregelen.

Daarnaast keken we met de hoofdlijnennotitie van de Mobiliteitsvisie 2050 naar wat er op de middellange en lange termijn nodig is om Nederland ook in de toekomst bereikbaar, leefbaar en veilig te houden.<sup>1</sup> Het motto is daarbij 'de juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd'. De hoofdlijnennotitie wordt de komende periode concreter gemaakt in het actieprogramma Mobiliteitsvisie en in de gezamenlijke aanpak mobiliteitstransitie.

Het tekort aan stikstofruimte, de schaarse financiële middelen en de beperkte maakcapaciteit blijven voorlopig beperkende factoren. Dat zorgt voor grote uitdagingen. Met de herprioritering van geld uit het Mobiliteitsfonds (MF) ligt de focus op het zo efficiënt mogelijk inzetten op de projecten die wel kunnen doorgaan. In het bijzonder focust het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) op de instandhouding van het enorme netwerk van bestaande auto-, spoor- en vaarwegen. Denk bijvoorbeeld aan het onderhoud aan de IJsselbruggen van de A12, de Friese sporen en de sluizen in de Maas. We hebben oog voor de onzekere gevolgen van het pauzeren van aanlegprojecten en zetten ons in om deze projecten later weer op te starten. Het eerlijke verhaal is echter dat dit niet direct voorzienbaar is. Zoals de Kamer met Prinsjesdag ook is gemeld: het

<sup>1</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 388

ministerie blijft in samenwerking met de regio's werken aan de grote opgaven waar we voor staan op het gebied van bereikbaarheid.<sup>2</sup> Nieuwe investeringsbesluiten zijn echter aan een nieuw kabinet.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IE NW/BSK-2023/338535

Op 6, 7 en 9 november waren de Bestuurlijke Overleggen (BO's) MIRT. In deze overleggen met de vijf MIRT-regio's en de goederenvervoercorridors (GVC) is gesproken over de herprioritering van het MF en zijn afspraken gemaakt over lopende MIRT-projecten en -programma's. Verder is in enkele regio's een strategisch gesprek gevoerd over domeinoverstijgende en bereikbaarheidsopgaven in de fysieke leefomgeving en verstedelijking.

In de BO's MIRT is ook de voortgang besproken van de aanpak in de NOVEX-gebieden, evenals de voortgang van het proces voor de ontwikkeling van de nieuwe Nota Ruimte, waarbinnen op integrale wijze ruimtelijke opgaven worden meegenomen. Dit mede op basis van de provinciale ruimtelijke voorstellen met ontwikkelperspectieven en de daaropvolgende afspraken tussen Rijk en provincies (in ruimtelijke arrangementen) over ruimtelijke structurende keuzes voor de Nota Ruimte en provinciale omgevingsvisies. De Contourennotitie is een belangrijk tussendocument voor de Nota Ruimte en presenteert de inhoudelijke scope en eerste richtingen voor het overkoepelende visieverhaal met de reeds gemaakte en nog te maken keuzes.<sup>3</sup> Het programma Ruimte voor Economie is net gereed en moet daarom nog een rol krijgen in de integraliteit met de andere ruimtelijke opgaven. Doel is om de samenhang met ruimte voor economie – waar dit aan de orde is – een plek te geven bij de totstandkoming van de NOVEX ontwikkelperspectieven en de uitvoeringsagenda's.

Met deze brief informeren wij de Kamer over de uitkomsten van de BO's MIRT 2023 en over de laatste ontwikkelingen binnen de verschillende MIRT-projecten en -programma's. De belangrijkste ontwikkelingen hierbij zijn de start van het MIRT-onderzoek N33 Appingedam – Eemshaven, waarbij de N33 wordt verbreed en een oeververbinding wordt gerealiseerd. Het tekenen van de bestuursovereenkomst CID Binckhorst, waarmee een nieuwe stap is gezet in de ontwikkeling van dit woningbouwgebied hand in hand met Hoogwaardige OV-voorzieningen. Plus de vaststelling van het Hoogwaterbeschermingsprogramma en het MIRT-project Baarlo – Hout-Blerick. Een volledig overzicht van alle bestuurlijke afspraken is te vinden in de bijlage bij deze brief.

Met deze brief informeren we de Kamer over de volgende zaken:

1. Herprioritering MF
2. Voortgang MIRT-projecten en programma's
  - 2.1 Regio Noord
  - 2.2 Regio Zuidwest
  - 2.3 Regio Noordwest
  - 2.4 Regio Zuid
  - 2.5 Regio Oost
  - 2.6 Goederenvervoercorridors
  - 2.7 Algemeen
3. Moties en toezeggingen

---

<sup>2</sup> Kamerstuk 36 410, nr. 8 en nr. 9

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 435, nr. 264

## **1. Herprioritering Mobiliteitsfonds**

In de brief aan de Kamer van 19 september jl. over de herprioritering binnen het MF is aan de Kamer toegezegd om de afspraken die hierover met de regio's zijn gemaakt tijdens de BO's MIRT met de Kamer te delen.<sup>4</sup> Met deze brief wordt daar invulling aan gegeven. Er zijn tijdens de BO's MIRT werkafspraken gemaakt over de opstartstrategie, landelijke netwerkanalyse, verdieping per MIRT-regio, het afweegkader voor resterende projectbudgetten en het vervolgproces. Deze afspraken zijn opgenomen in de bijlage bij deze brief.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2023/338535

De regio's hebben in de BO's MIRT onder meer ingebracht weliswaar begrip te hebben voor de beweging die door het Rijk wordt gemaakt, maar hebben zorgen uitgesproken over bereikbaarheid als belangrijke randvoorwaarde voor de verdere verstedelijking en de effecten van het pauzeren van de projecten op bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid voor bewoners en bedrijven in de regio. Daarbij is aandacht gevraagd voor de samenhangende inzet van alternatieve maatregelen om de bereikbaarheid, zoals beter benutten van de bestaande netwerken, fietsmaatregelen en gedragsaanpak, waaronder werkgeversaanpak, normeren en fiscale maatregelen. Ook is het belang van samenwerken benadrukt om de effecten van het pauzeren van de projecten zo goed mogelijk op te vangen.

### 1.1. Impact pauzeren en bereikbaarheids- en mobiliteitsvraagstukken

In de brief van 19 september jl. is ook de toezegging gedaan om de Kamer dit najaar te informeren over de gevolgen van het noodzakelijk pauzeren voor onder meer de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. In het verlengde van de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) is op dit moment een landelijke netwerkanalyse gaande, waarmee gevolgen van het pauzeren inzichtelijk worden gemaakt. Deze analyse wordt in november definitief afgerond, waarna de opgedane inzichten eerst besproken worden met de partners in de MIRT-regio's. Met een separate brief wordt de Kamer medio december geïnformeerd over de concrete inzichten die met deze analyse zijn opgedaan.

De landelijke netwerkanalyse vormt de basis om de komende periode samen met de regio's verder te werken aan een verdieping per MIRT-regio. Een ambtelijke werkgroep 'mobiliteits- en bereikbaarheidsvraagstukken' met vertegenwoordigers van Rijk en regio wordt ingericht om gezamenlijk vorm te geven aan dit proces. Deze regionale verdieping moet per MIRT-regio meer zicht gaan bieden welke vraagstukken er ontstaan als gevolg van het pauzeren van 17 weg- en vaarwegprojecten en welke mitigerende maatregelen er wenselijk en mogelijk zijn. De resterende budgetten worden behouden voor de gepauzeerde wegprojecten, omdat de onderliggende opgaven van deze projecten niet verdwenen zijn zodra weer voldaan is aan de voorwaarden voor het opstarten van de projecten. Desondanks kan in samenspraak met de regio door het Rijk besloten worden om resterende Rijksmiddelen te benutten voor mitigerende maatregelen. Hiertoe wordt door het Rijk een afweegkader voorbereid. Belangrijke voorwaarde voor IenW is dat een mitigerende maatregel onderbouwd bijdraagt ofwel aan het bereiken van de doelstelling/opgave van het gepauzeerde project, ofwel aan het verminderen van een knelpunt dat ontstaat als gevolg van het pauzeren van het project. Maatregelen die knelpunten structureel mitigeren krijgen voorrang op maatregelen die knelpunten slechts tijdelijk overbruggen. Indien een maatregel

---

<sup>4</sup> Kamerstuk 36 410-A, nr. 8

voldoet aan het afweegkader en uit een gezamenlijke regionale verdieping van de impact van het pauzeren blijkt dat de maatregel gewenst is, is het aan de regio of er resterend budget van het project daarvoor wordt ingezet. Consequentie is dat minder middelen beschikbaar zijn voor een herstart van het betreffende project. Zoals aangegeven in de brief aan de Kamer van 19 september jl. resteert er voor de gepauzeerde vaarwegprojecten geen restbudget.<sup>5</sup>

### 1.2. Opstartstrategie gepauzeerde projecten

De motie van het lid Krul verzoekt het kabinet een visie, strategie en aanpak te ontwikkelen hoe het Rijk de projecten na de aanlegstop weer gaat opstarten, en daarin als uitgangspunt te nemen dat er niet gesneden hoeft te worden op, of een keuze gemaakt te worden uit de projecten die nu in het MIRT-boek zijn opgenomen, en de Kamer jaarlijks te informeren over de stand van zaken van deze visie, strategie en aanpak.<sup>6</sup>

Om Nederland bereikbaar te houden zal IenW de gepauzeerde projecten gefaseerd herstarten als er op drie fronten voldoende ruimte (financieel, stikstof en capaciteit) is. Als meerdere projecten hier gelijktijdig aan voldoen, kan voorsnog worden gedacht aan een voorkeursvolgorde op een weging van inhoudelijk belang (o.a. bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en woningbouw), aandacht voor de regio en projectfase. Met de regio's wordt richting het BO MIRT 2024 toegewerkt naar een concrete strategie om de projecten weer op te starten, waarbij de ruimte en het commitment op de condities (financieel, stikstof en capaciteit) per project in beeld worden gebracht. Als onderdeel hiervan wordt verkend waar ruimte kan worden gezocht rond stikstofopgaven en slimme oplossingen met capaciteit uit regio, de markt, of (inhuur door) RWS. Concrete besluiten hierover zijn echter aan een nieuw kabinet.

### 1.3. Instandhouding

RWS staat voor een grote instandhoudingsopgave en gaat daarom de productie op instandhouding de komende jaren stapsgewijs verder opvoeren. Dit is onder andere mogelijk door de extra middelen uit het coalitieakkoord en door de eerder aan de Kamer aangekondigde schuif binnen het MF van aanleg naar instandhouding. Hierbij is capaciteit hard nodig om deze opgave mogelijk te maken. Als gevolg van de tekorten op de arbeidsmarkt kan niet alles tegelijk. De opgave is daarom gekoppeld aan wat maakbaar is. Dat betekent dat RWS keuzes moet maken en er knelpunten blijven bestaan. In de brief van 19 september jl. is aangegeven hoe RWS deze afwegingen maakt.

In het kader van de herprioritering hebben de regio's de vraag gesteld of er slimme meekoppelkansen zijn die de druk op menskracht en middelen kunnen verlichten. De programmering van RWS tot en met 2026 wordt nu afgerond. Voor de periode 2027 en verder werkt RWS aan een planning van de grootste voorziene werkzaamheden. Met de langetermijnplanning van de instandhouding kan de vraag uit de regio's meegenomen worden. Ook is RWS met de markt in gesprek om na te denken over een andere marktaanpak om de groeiopgave mogelijk te maken. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan andere contractvormen of de bundeling van projecten in de opdrachten naar de markt. Deze stap biedt ook

---

<sup>5</sup> Kamerstuk 36 410-A, nr. 8

<sup>6</sup> Kamerstuk 29 385, nr. 132

mogelijkheden om wensen van regionale partijen in latere jaren te bespreken en waar mogelijk mee te koppelen met de RWS-werkzaamheden. In paragraaf 3.8 wordt verder ingegaan op versnellingsopties voor verkeersveiligheid en vervanging van bruggen, viaducten en tunnels.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2023/338535

Naast de gesprekken en overleggen die RWS al op regelmatige basis voert met de decentrale overheden, is op 31 oktober jl. een aanvullende bijeenkomst georganiseerd. Hierin heeft RWS de programmering van de instandhouding toegelicht zowel voor het deel tot en met 2026, als voor de programmering daarna waar dus (beperkt) ruimte zit om meekoppelkansen te bezien. Tijdens de bijeenkomst is per regio een constructief gesprek gevoerd, waarin de grote gezamenlijke instandhoudingsopgave werd herkend. Ook hebben de partijen de uitdagingen besproken zoals de schaarse capaciteit in de bouwsector. Vanuit de regio werd aangegeven dat men open staat om deze bijeenkomst een vervolg te geven. Geconstateerd werd dat samenwerking van belang is, aangezien alle partijen een instandhoudingsopgave hebben die de komende tijd steeds groter en urgenter wordt. Dit is in lijn met de motie van de leden Krul en Van der Graaf over het integreren van de instandhoudingsopgave aan de MIRT-cyclus.<sup>7</sup>

## **2. Voortgang MIRT-projecten en programma's**

### **2.1. Regio Noord**

In het BO MIRT Noord is uitgebreid ingegaan op drie prioriteiten van Noord-Nederland: het spoorknooppunt Zwolle – Meppel, de hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl en het regionaal grensoverschrijdend spoor Emmen – Rheine. Voor Zwolle – Meppel is gesproken over het belang van de aanpak van de spookop en de lopende onderzoeken naar maatregelen en versnellingsmogelijkheden. De uitkomsten van het onderzoek naar de maatregelen worden naar verwachting rond de zomer van 2024 opgeleverd. In het eerste kwartaal spreken Rijk en regio door over versnellingsmaatregelen. In het kader van de Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl is stilgestaan bij de aanpak van de Friese (zie paragraaf 2.1.4.) en Groningse bruggen en de instandhoudingsopgave van het sluiscomplex Farmsum. Over Emmen – Rheine hebben Rijk en regio voor het eind van het jaar nog contact.

Daarnaast is gesproken over de start van het MIRT-onderzoek N33 (zie paragraaf 2.1.1.), het belang van fietsinfrastructuur en het belang van het regionaal OV. In dit kader is door de regio de zorg uitgesproken over de mogelijke verlaging van de OCW-vergoeding aan de OV-bedrijven voor o.a. de OV-studentenkaart en de effecten daarvan. En is kort stilgestaan bij het Deltaplan voor het Noorden en de Lelylijn en Nedersaksenlijn (zie paragraaf 2.1.3.), het vervolgonderzoek naar de spoorbrug over het Van Harinxmakanaal en het Ontwikkelperspectief voor het NOVEX-gebied regio Groningen – Assen. Hierin zijn de hoofdpogaven voor wonen en werken uitgewerkt in combinatie met opgaven voor mobiliteit, energie en groen. Rijk en regio werken aan bestuurlijke vaststelling van het ontwikkelperspectief voor het einde van het jaar. Mogelijk geven de ruimtelijke voorstellen van de provincies en daaropvolgende ruimtelijke arrangementen op termijn nog wel aanleiding tot een actualisatie van het ontwikkelperspectief.

---

<sup>7</sup> Kamerstuk 29 385, nr. 131

#### 2.1.1. MIRT-onderzoek N33

In het BO MIRT is besloten een MIRT-onderzoek te starten naar de verbreding van de N33 tussen Appingedam tot aan de Eemshaven (N33 Noord) inclusief de aanleg van een nieuwe oeververbinding. Met de kabinetsreactie "Nij Begun" stelt het Rijk hiervoor taakstellend € 250 mln. beschikbaar.<sup>8</sup> Doel van het onderzoek is om inzicht te verkrijgen in de opgave, verschillende oplossingsrichtingen, de relatie tussen het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet, kosten, duurzaamheid en andere aspecten zoals de stikstofopgave. Het MIRT-onderzoek zal naar verwachting eind 2025 afgerond worden.

Verder hebben partijen afgesproken om zo snel als mogelijk een doorstart te maken met de N33 Midden Zuidbroek – Appingedam. De verkeerskundige inzichten uit het MIRT-onderzoek N33 Noord en een keus voor de oeververbinding zijn noodzakelijk voor die doorstart. Met de brief van 19 september jl. is de Kamer geïnformeerd dat het zicht hebben op een oplossing voor de stikstofopgave en capaciteit randvoorwaardelijk is voor de realisatie van de N33 Midden.<sup>9</sup>

#### 2.1.2. Knelpunten hoofdwegennet en onderliggend wegennet (HWN/OWN)

Tijdens het BO MIRT van 2020 hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over de aanpak van zes veiligheids- en doorstromingsknelpunten op het snijvlak van het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet.<sup>10</sup> De aanpak van de vier knelpunten A28 afrit 27, A7 afrit 20, A31 afrit 22 en A7 afrit 47 ligt op koers. Over de financiële middelen beschikbaar voor de aanpak van de HWN/OWN knelpunten A28 afrit 37 (De Punt) en A28 afrit 38 (Haren) hebben partijen afgesproken om de middelen te besteden aan de aanpak van enkele andere knelpunten (zie afsprakenlijst in de bijlage) op het raakvlak van het hoofdwegennet en onderliggend wegennet. Voor het knelpunt A28 afrit 37 geldt dat de voorgenomen maatregel niet uitvoerbaar bleek, omdat er onvoldoende draagvlak was. Daarbij speelde de kwetsbaarheid van het dichtbij gelegen Nationaal Park Drentsche Aa een belangrijke rol. Voor het knelpunt A28 afrit 38 geldt dat de voorgenomen maatregelen niet uitvoerbaar bleken binnen het beschikbare budget van in totaal € 2 mln. De aanpak van de nieuwe knelpunten past binnen de oorspronkelijke afspraak (maatregelen worden uitgevoerd op het raakvlak van het HWN/OWN), zorgt voor verbetering van de verkeersveiligheid en/of doorstroming en is snel uitvoerbaar.

#### 2.1.3. Studies Lelylijn en Nedersaksenlijn

De MIRT-onderzoeken zijn in volle gang en lopen op schema op weg naar afronding van de onderzoeken eind 2024. Zoals eerder aan de Kamer gemeld zijn voor de Lelylijn adviesbureaus gecontracteerd voor de uitwerking van het NOVEX-ontwikkelersperspectief en de bereikbaarheidsopgave. Bij de Lelylijn is begin dit jaar een Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) uitgevoerd als onderdeel van de participatie; op basis van de uitkomsten zijn de projectdoelen aangepast.<sup>11</sup> Voor de Nedersaksenlijn is een ondersteunend adviesbureau begonnen met onderzoek dat inzicht gaat geven in de kansen die de Nedersaksenlijn brengt voor de sociaaleconomische structuurversterking van de regio en over brede welvaartsaspecten. Daarnaast is er gestart met participatie, wordt er onderzoek

---

<sup>8</sup> Kamerstuk 35 561, nr. 17

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

<sup>10</sup> Kamerstuk 35 570-A, nr. 45

<sup>11</sup> Kamerstuk 36 200-A, nr. 73



gedaan naar mogelijke tracés en kosten en wordt gekeken welke treinen er op het spoor kunnen rijden bij een positief besluit. Voor beide lijnen geldt dat volgend jaar de omgeving opnieuw betrokken wordt. Het gaat daarbij onder andere om de inwoners van het gebied.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2023/338535

Voor de Lelylijn geldt daarnaast dat de eerste onderzoeksresultaten van het bereikbaarheidsonderzoek beschikbaar zijn (zie bijlage). In het MIRT-onderzoek Lelylijn wordt conform de MIRT-spelregels naar verschillende alternatieven gekeken. Het doel van het MIRT-onderzoek is alle beslisinformatie inclusief een kosteninschatting eind 2024 op tafel te krijgen. Door met verschillende alternatieven te werken kan een betere kosteninschatting gemaakt worden. Als het volgende kabinet besluit om een verkenning te starten, dan zal in die fase een keuze gemaakt worden voor het tracé. Daarbij zal, ook conform de omgevingswet, breed verkend worden welke tracés er zijn en zullen inwoners de mogelijkheid krijgen om zelf ook tracémogelijkheden aan te dragen.

#### **2.1.4. Friese bruggen**

De MIRT-verkenning van de Friese bruggen Oude Schouw, Uitwellingerga en Spannenbrug wordt bijna afgerond. Het voorkeursalternatief voor deze bruggen is besproken met de regionale bestuurders. Op korte termijn kan het besluit over het voorkeursalternatief genomen worden waarna de planuitwerking kan worden opgestart. Voor de bruggen Spannenburg, Kootstertille en Schuilenburg zijn we in gesprek met de provincie Friesland voor overdracht. Deze gesprekken verlopen voorspoedig. Met betrekking tot de Friese bruggen wordt ook gekeken naar mogelijkheden om de aanpak van deze bruggen te versnellen. Er is een maatwerkpakket per brug opgesteld welke momenteel wordt besproken met de regio.

## **2.2. Regio Zuidwest**

In het BO MIRT is op initiatief van de regio in een open strategisch gesprek van gedachten gewisseld over samenwerking rondom de urgente domeinoverstijgende opgaven in de fysieke leefomgeving. In Zuidwest-Nederland komen vele onderwerpen samen en is een gezamenlijke integrale toekomstgerichte benadering, gericht op het maken van keuzes noodzakelijk. Gesproken is over welke samenwerkingsvormen en instrumenten daar bij passen, niet alleen bij het opstellen van gezamenlijke visies, maar ook bij het behouden van snelheid in de realisatie daarvan. Afgesproken is dat de regio het voortouw neemt om begin 2024 vervolg aan het gesprek te geven. Daarnaast zijn in het BO MIRT afspraken gemaakt over de scenariostudie Midden-Zeelandroute en de vervolgstudie en over de bereikbaarheidsopgave A58 Zuidwest Walcheren Vlissingen.

In het kader van de herprioritering van het MF hebben Rijk en regio voor de A4 Haaglanden-N14 en de A15 Papendrecht-Gorinchem aanvullende afspraken gemaakt over het gezamenlijk vervolg. Vanuit de regio is aandacht gevraagd voor de gemaakte afspraken over de Harnaschknoop (A4/N211 Wippolderlaan) en voldoende middelen voor mitigerende maatregelen. Voor de A15 is het nationale belang van deze transportcorridor benoemd. Vanuit Zeeland is aandacht gevraagd voor de effecten van het pauzeren van de projecten Volkeraksluizen en Kreekraksluizen op de binnenvaartsector. Het Rijk onderkent dit belang en heeft aangegeven om met elkaar te onderzoeken wat de komende jaren wél mogelijk is. Ook is de relatie met de instandhoudingsopgave gelegd en zijn afspraken gemaakt

over Zuid-Holland Bereikbaar. Rijk en regio zien het belang van de gezamenlijke hideraanpak Zeeland en spannen zich in om te komen tot een concreet voorstel hiervoor op het BO MIRT van 2024.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IE NW/BSK-2023/338535

De ontwikkelperspectieven voor NOVEX Zuidelijke Randstad, NOVEX Rotterdamse Haven zijn besproken. In het NOVEX-gebied Zuidelijke Randstad werken Rijks- en regiopartners samen aan de totstandkoming van een ontwikkelperspectief en uitvoeringsagenda. De vaststelling hiervan is voorzien bij het BO Leefomgeving van 2024. Een tusserversie van het ontwikkelperspectief is besproken op het BO MIRT. Doel is om in dit NOVEX-gebied de verstedelijkingsopgave te benutten om de kwaliteit van de gehele regio te versterken. Voor NOVEX Rotterdamse Haven is inmiddels een gezamenlijk beeld van de opgaven die komende tijd moeten worden opgepakt. Het ontwikkelperspectief wordt de komende maanden afgerond. Het ontwikkelperspectief NOVEX North Sea Port District is in het BO MIRT naar voren gebracht. Het ontwikkelperspectief is in een vergevorderd stadium en kent een uniek landsgrensoverschrijdend karakter. Vanuit de regio is aangegeven dat een passend instrumentarium nodig is die de opgaven in de NOVEX gebieden verder helpt, zoals een gebiedsbudget.

#### 2.2.1. Bestuursovereenkomst CID Binckhorst

Op 6 november hebben de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk, de provincie Zuid Holland, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), en de ministeries van IenW en BZK de bestuursovereenkomst Bereikbaarheid CID Binckhorst ondertekend. In deze overeenkomst staan de afspraken over de verdere uitwerking en realisatie van de HOV-verbinding CID Binckhorst inclusief het verbeteren van de woon- en leefkwaliteit in de aangrenzende woonwijken in Voorburg en Rijswijk beschreven, evenals afspraken over organisatie, financiële risico's en kostenbeheersing. Met de komst van de HOV-verbinding wordt duurzaam bijgedragen aan de ontsluiting en bereikbaarheid van de Binckhorst waar een grote woningbouwopgave ligt en waar ook al gebouwd wordt. Het is van belang om te zorgen dat er voor nieuwe bewoners, werkgevers en werknemers meteen een goede ontsluiting is. De ontwikkeling van het HOV, het aanvullend pakket mobiliteitsmaatregelen en maatregelen ter verbetering van de woon- en leefkwaliteit dragen daar aan bij.

#### 2.2.2. MIRT-projecten Oude Lijn en Oostflank Rotterdam

De Kamer is eerder geïnformeerd over de start van de MIRT-verkenning Oude Lijn.<sup>12</sup> Hierin worden verschillende alternatieven onderzocht voor een schaa sprong op de Oude Lijn tussen Leiden en Dordrecht. Deze schaa sprong wordt integraal opgepakt met de grote verstedelijkingsopgave in de Zuidelijke Randstad, waarvan een fors deel neerslaat in de zone rondom de Oude Lijn. De keuze van de Kansrijke Oplossingsrichtingen voor de verschillende deelprojecten is voorzien voor eind 2024. Voor de Oude Lijn wordt een pilot met de PWE voorbereid. De planning- en studiefase van station Rotterdam Stadionpark wordt uitgewerkt onder de paraplu van het MIRT-project Oostflank Rotterdam, waarvan de intentie van Rijk en regio is om in januari 2024 de bestuursovereenkomst te ondertekenen, na besluitvorming binnen de regio en bij het Rijk. In de variant die nu gekozen is, wordt uitgegaan van een capaciteit van 6 Sprinters per uur in beide richtingen, wat kan worden doorontwikkeld tot 8 Sprinters per uur. In de MIRT-

---

<sup>12</sup> Kamerstuk 36 200-A, nr. 9 en nr. 78

verkenning Oude Lijn wordt onderzocht wat ervoor nodig is om station Stadionpark door te ontwikkelen naar een eindbeeld van 12 Sprinters per uur.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

### 2.2.3. Publiek vervoer Zeeland

De bereikbaarheid van primaire voorzieningen met het OV staat in Zeeland onder druk. De realisatie van 'bereikbaarheid voor iedereen' door middel van een transitie naar publiek vervoer moet deze trend keren en Zeeland leefbaar en bereikbaar houden. Vanwege de landelijke reikwijdte investeert IenW € 6 mln. in een systeem om publiek vervoer in Zeeland én landelijk mogelijk te maken. Zeeland investeert hiernaast minimaal hetzelfde bedrag in publiek vervoer. Per 1 januari 2024 start Zeeland met de voorbereiding van de pilot publiek vervoer in Zeeland om deze eind 2024 volledig operationeel te hebben. Het Rijk werkt samen met Zeeland aan deze transitie. Het implementatieplan publiek vervoer Zeeland en de Regionale Mobiliteitsstrategie zijn hierbij de kaders voor de samenwerking. Met het implementatieplan wordt ook invulling gegeven aan de motie Van Ginneken en Van der Graaf om tot een concrete routekaart voor Zeeland te komen.<sup>13</sup>

**Ons kenmerk**  
IE NW/BSK-2023/338535

## **2.3. Regio Noordwest**

In de MRU hebben Rijk en regio onder meer afgesproken de gezamenlijke Korte Termijn Aanpak (GoedopWeg) U Ned in ieder geval te verlengen tot en met 2025, met de intentie de aanpak te continueren tot en met 2030. Zo wordt de continuïteit van de aanpak gewaarborgd, waarin reizigers in de regio Utrecht alternatieven worden geboden voor actieve en duurzame manieren van reizen. In de MRA is onder meer vastgesteld dat het MIRT-project derde perron Amsterdam Zuid, met de vaststelling van de voorkeursbeslissing door de staatssecretaris van IenW, in de afronding van de verkenningsfase zit.

Voor de NOVEX-gebieden Utrecht-Amersfoort en MRA zijn de uitvoeringsagenda's besproken. Voor Utrecht-Amersfoort krijgt de uitvoeringsagenda de vorm van een adaptief programma. Dit programma wordt ingezet als een sturingsmechanisme voor de Rijk-regio opgaven op ruimtelijk gebied en zorgt voor inzicht in de belangrijke structurerende keuzes. In de MRA worden, als onderdeel van een totaalbeeld van alle noodzakelijke maatregelen om het ontwikkelperspectief te realiseren, de groen blauwe maatregelen verder uitgewerkt. In het BO Leefomgeving 2024 worden de uitvoeringsagenda's op basis van de geboekte voortgang opnieuw geagendeerd. Tenslotte is gesproken over de grote gevolgen van netcongestie voor verstedelijking en woningbouw in de NOVEX-gebieden. Over de Luchtruimherziening heeft de MRU aangegeven dat een mogelijk 4<sup>e</sup> naderingspunt van Schiphol tot zorgen leidt in de regio. Besluitvorming is op korte termijn niet aan de orde nu dit onderwerp door de Tweede Kamer controversieel is verklaard.

Als onderdeel van het BO MIRT Noordwest heeft een strategisch gesprek plaatsgevonden over de multimodale bereikbaarheidsopgaven in de regio. Daarbij is onder meer gewezen op de urgentie, het belang van een integrale aanpak mede in relatie tot de grote woningbouwopgave, het optimaal inzetten van alle modaliteiten en bestaande capaciteit, en het gezamenlijk maken van heldere keuzes en het stellen van prioriteiten. Benadrukt is dat ruimte gevonden moet

---

<sup>13</sup> Kamerstuk 36 200-A, nr. 25

worden om het anders te doen. Dit betekent ook een verdere intensivering van de samenwerking en afstemming tussen alle betrokken partijen om te komen tot slimme keuzes en innovatieve oplossingen en deze te verbinden aan gezamenlijke doelen. Naast de aanbodkant is aandacht gevraagd voor de vraagkant.

Geconstateerd is dat hieraan onder meer invulling wordt gegeven door in de ontwikkelperspectieven van de NOVEX-gebieden Utrecht-Amersfoort en MRA nabijheid centraal te stellen. Daarnaast is gesproken over de mogelijkheden voor de verdere inzet op vraag beïnvloedende maatregelen.

### 2.3.1. Verkenning OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer

Bij het BO MIRT 2022 is de startbeslissing genomen voor de MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer (ofwel 'doortrekken Noord-Zuidlijn'). Eerder is de Kamer gemeld dat een belangrijk deel van de Rijksreservering voor dit project is verlaagd in verband met de Rijksbrede opgave.<sup>14</sup> Nut en noodzaak van het project staat niet ter discussie en de MIRT-verkenning wordt doorgezet om conform planning te komen tot een beoogde voorkeursbeslissing in 2025.

Vanwege de specifieke situatie die is ontstaan door de Rijksbrede opgave heeft het Rijk met de regionale partners (provincie Noord-Holland, Vervoerregio, gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, Schiphol, SADC en NS) afgesproken dat het Rijk de directe kosten van de MIRT-verkenning volledig draagt. Voor risico's die eventueel optreden in deze fase is afgesproken dat regionale partijen en Rijk die delen in de verhouding 80/20. Daarbij is expliciet benoemd dat deze afspraken enkel voor de MIRT-verkenning gelden en geen precedent zijn voor volgende MIRT-fasen. Deze financiële afspraken worden nader vastgelegd en juridisch verankerd in een nog te ondertekenen samenwerkingsovereenkomst tussen Rijk en de regionale partners.

## 2.4. **Regio Zuid**

In het BO MIRT Zuid-Nederland is een breed gesprek gevoerd over alle modaliteiten: binnenvaart, spoor, bus, fiets en weg. Bij de weg was daar vooral aandacht voor de gevolgen van de herprioritering en het bieden van voldoende perspectief daarin. Brabant verwacht dat de regionale, multimodale mobiliteitstransitiepakketten daar verlichting kunnen bieden. Er lopen enkele belangrijke goederencorridors door Brabant en Limburg, wat een goede balans vraagt tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. De spanning tussen de opgave van binnenstedelijk bouwen en wonen in de spoorzones en het gebruik van het spoor voor goederenvervoer en specifiek voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is besproken. Daarbij is ook gesproken over de mogelijkheden die de Delta Rhine Corridor kan gaan bieden. Het Platform Spoorgoederenvervoer onder leiding van de heer Remkes zal door de regio worden gevraagd om te adviseren over de balans tussen spoorgoederenvervoer, veiligheid en verstedelijking die gestoeld is op brede welvaart. Dit loopt naast de reguliere overleggen van Rijk en regio waar ook over Basisnet wordt gesproken, zoals de Stuurgroep Basisnet en het BO Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening. Rijk en regio hebben afgesproken samen te gaan werken aan een gebiedsgerichte, multimodale agenda voor heel Zuid-Nederland. Het bestaande programma SmartwayZ.NL zal hiervoor worden omgevormd naar de integrale tafel voor het strategisch gesprek over bereikbaarheid in Zuid Nederland.

---

<sup>14</sup> Kamerstuk 36 200-A, nr. 100

Naast het meer open gesprek, passeerden een breed scala aan onderwerpen de revue. Zo is voor het vastgestelde ontwikkelperspectief voor NOVEX-gebied Stedelijk Brabant besproken hoe Rijk en regio samenwerken richting de bijbehorende uitvoeringsagenda en de betekenis voor de op te stellen Nota Ruimte. Daarbij is aandacht voor de grote opgaven op diverse terreinen die actie vragen: groen/blauw, het energiesysteem, de drinkwatervoorziening en ruimte voor economische activiteit. Voor Limburg is de afspraak gemaakt om de mogelijkheden van een grootschalige woningbouwlocaties rondom de OV-knooppunten te onderzoeken en uit te werken. De uitkomsten hiervan zullen worden besproken tijdens het BO Leefomgeving 2024. Dit BO MIRT zijn ook over de voortgang van diverse MIRT dossiers afspraken gemaakt. Zo zijn voor Zuid-Nederland afspraken gemaakt over onder andere spoor- en openbaar vervoer, maritieme en wateropgaven en het verbeteren van lokale bereikbaarheid.

#### 2.4.1. Multimodale Knoop Eindhoven

Met de afspraken voor de Ruimtelijke Schaalsprong voor de Brainport in het BO MIRT van 2022 erkent het Rijk de unieke positie van de Brainportregio in Nederland, onder meer door de substantiële bijdragen van private partijen aan die ruimtelijke schaalsprong, zowel voor extra woningbouw als een brede inzet op mobiliteit. Sinds het BO MIRT 2022 is door de regio en het Rijk overleg gevoerd over de gemaakte afspraken in het BO, specifiek ten aanzien van het in het BO MIRT 2022 beschreven bedrag van € 48 mln. voor de Multimodale Knoop. Die Multimodale Knoop is onderdeel van de MIRT-verkenning OV Knoop Brainport, waarin ook het verbeteren van de spoorse opgave wordt onderzocht. In het gevoerde overleg is duidelijk geworden dat private en publieke partijen in de regio een extra stap van het Rijk verwachten. IenW zal het verzoek van de regio om € 48 mln. bij te dragen nadrukkelijk onderdeel uit laten maken van de begrotingsvoorbereiding 2025.

#### 2.4.2. A2 Het Vonderen – Kerensheide

Op 5 oktober jl. heeft de ondertekening plaatsgevonden van de definitieve gunning van het project A2 Het Vonderen – Kerensheide. Met deze opdracht wordt de komende jaren de weg tussen de knooppunten Het Vonderen en Kerensheide over een lengte van 20 km van 2x2 met spitsstrook verbreed naar 2x3 met vluchtstrook. Hiermee wordt op deze belangrijke noord-zuidcorridor de robuustheid, verkeersveiligheid en betrouwbaarheid van het netwerk aanzienlijk vergroot. De oplevering van het werk wordt eind 2027 voorzien.

#### 2.4.3. Sluis II Wilhelminakanaal Tilburg

Bij een bezoek aan Tilburg en Sluis II hebben Rijk en regio onderschreven dat de realisatie van Sluis II Wilhelminakanaal een randvoorwaarde is voor de verdere ontwikkelingen van multimodaal bovengemiddeld knooppunt Tilburg. Het Rijk zal de komende periode met de regio blijven samenwerken om invulling te geven aan de condities (financieel, stikstof en capaciteit) van het Sluis II-project. In het BO GVC is afgesproken om de komende jaren gezamenlijk de geconstateerde opgaves in het realisatiepact "Versterking multimodaal knooppunt Tilburg" verder adaptief op te pakken. Daarbij gaat het om de optimalisatie van het Wilhelminakanaal tussen Sluis III en Haven Loven, de (her)inrichting van bedrijventerreinen ten behoeve van extra watergebonden bedrijvigheid, inclusief de verduurzaming en digitalisering van de logistiek.

#### 2.4.4. Baarlo – Hout-Blerick

Op 13 juni jl. is het Programma Baarlo – Hout-Blerick vastgesteld. Met dit besluit en de ondertekening van de bijbehorende bestuursovereenkomst is dit gecombineerde Hoogwaterbeschermingsprogramma en MIRT-project officieel overgegaan naar de planning- en studiefase. Hiervoor is een taakstellend budget van € 35 mln. vastgelegd. Het projectbesluit volgt naar verwachting in 2026.

### **2.5. Regio Oost**

In het BO MIRT Oost is gesproken over herprioritering van het Mobiliteitsfonds en de betekenis daarvan voor projecten zoals de N35 en knooppunt A1/A30. Over de vaarweg IJsselmeer-Meppel (VIJM) heeft IenW bevestigd dat zij bezig is te zoeken naar meekoppelkansen voor het verdiepen van de vaarweg en bereid is te zoeken naar oplossingen, waarbij verschillende mogelijkheden worden verkend. Voor het programma Veilige, Slimme en Duurzame Mobiliteit (VSD) stellen Rijk en regio samen ca. € 8 mln. beschikbaar voor onderwijsaanpak en werkgeversaankpak, fietsstimulering en deelmobiliteit. Verder was er aandacht voor de voortgang op lopende zaken, zoals bij het programma Woningbouw en Mobiliteit.

Tijdens het overleg is ook gesproken over de regio's Twente en Stedendriehoek Apeldoorn – Deventer – Zutphen. Deze regio's hebben een verstedelijkingsopgave als gevolg van woningbouwplannen. Een integrale benadering zal nodig zijn, waarbij ook onder meer water en mobiliteit van betekenis zijn. Tijdens het BO MIRT zijn eerste beelden en gedachten gedeeld over de kenmerken, opgaven en schaa sprong in beide gebieden.

Ook stond het ontwikkelperspectief en de uitvoeringsagenda voor het NOVEX gebied Arnhem Nijmegen Foodvalley op de agenda. Rijk en regio hebben afgesproken dat dit document de basis is voor verdere uitwerking naar een versie in 2024 waarin specifiek de transitie voor het landelijk gebied en natuurherstel nog verder is uitgewerkt. Hierbij wordt ook gekeken naar de keuzes die gemaakt moeten worden om de groen-blaue verbindingen tussen stad en land te versterken ten behoeve van recreatie en klimaatadaptatie. Met betrekking tot de uitvoeringsagenda is een aantal aandachtspunten benoemd, waaronder de groen-blaue maatregelen en mobiliteit.

#### 2.5.1. A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven

IenW heeft samen met de provincies en gemeenten het voorkeursalternatief voor de MIRT-verkenning A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven uitgewerkt in een ontwerpstructuurvisie. De druk op de A50 neemt als gevolg van economische groei en woningbouwontwikkelingen in de regio de komende jaren verder toe. Hoge verkeersintensiteiten en onvoldoende capaciteit op het hoofdwegenet hebben gevolgen voor de doorstroming, bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en ontsluiting van woningen in Gelderland en Noord-Brabant. Voor het project A50 was € 75 mln. gereserveerd bij de start van de verkenning in 2020. Gedurende de verkenning zijn uiteindelijk twee kansrijke alternatieven nader uitgewerkt, geraamd en op effecten beoordeeld. Op basis hiervan is het voorkeursalternatief samengesteld en geraamd. Op basis van deze ramingen is in het BO MIRT 2022 besloten om het projectbudget vanuit de € 7,5 mld. voor woningbouw en

mobiliteit uit het coalitieakkoord aan te vullen met € 360 mln.<sup>15</sup> Dit bedrag is afkomstig uit de reservering Bereikbaarheid W oMo Hoofdwegenet op artikel 11.03 MF. Budgettaire verwerking volgt bij Voorjaarsnota 2024. De totale kosten voor het Rijk bedragen € 435 mln. De ontwerpstructuurvisie A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven en achterliggende documenten zijn op 30 oktober jl. vastgesteld en verzonden aan de Kamer.<sup>16</sup>

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2023/338535

#### 2.5.2. Goederenroutering Noordoost-Europa

Eind september is met provinciale en regionale bestuurders een plan van aanpak vastgesteld voor het nut- en noodzaakonderzoek naar eventuele herroutering van de Goederenroutering Noordoost-Europa (GNOE). IenW neemt in dit onderzoek het voortouw, in samenspraak met de betrokken partijen, een brede klankbordgroep en een wetenschappelijke raad. Alle partijen willen hierin voortgang maken en zetten zich ervoor in om de resultaten van het onderzoek medio 2025 op tafel te hebben liggen en vervolgstappen te bespreken.

#### 2.5.3. Voortgang elektrificatie/verduurzaming lijnen Oost en Noord

De Kamer is eerder geïnformeerd dat de provincie Overijssel, Gelderland, ProRail en IenW op 5 april jl. tot een gezamenlijke techniekkeuze van volledige elektrificatie voor verduurzaming van het spoor Almelo – Mariënborg en Zutphen – Oldenzaal zijn gekomen.<sup>17</sup> De wens is om tot realisatie te komen voor de start van de nieuwe concessie(s) in 2028, zodat deze trajecten geschikt zijn voor nieuw zero-emissie materieel. Op dit moment is het, bij gebrek aan beschikbaar budget bij meerdere partijen als Rijk en regio, echter niet mogelijk om tot verdere afspraken te komen om gezamenlijk de planuitwerking te starten voor beide trajecten.

#### 2.5.4. Verruiming Twentekanal

Het project Verruiming Twentekanal fase II is conform planning afgerond en opengesteld. Met de verruiming van de vaarweg tussen sluis Delden en de havens van Almelo, Hengelo en Enschede is nu het gehele kanaal voor klasse Va schepen beschikbaar. Hiermee wordt er een impuls gegeven aan het duurzame vervoer over water in Oost-Nederland. Naast de verruiming zijn ook de damwanden over een groot deel van het traject vervangen en is er een zwaikom aangelegd, een bestaande zwaikom vergroot en is 12 km aan natuurvriendelijke oevers aangelegd.

### **2.6. Goederenvervoercorridors**

Op onze internationale goederenvervoercorridors werken we verder aan de versterking van duurzame, efficiënte transportmodaliteiten in een integraal multimodaal systeem. Een multimodaal systeem maakt minder kwetsbaar. Binnen dat systeem verbinden we de modaliteiten zowel fysiek (overslagterminals) als digitaal met elkaar. Hierdoor wordt de overstap van de ene naar de andere modaliteit vergemakkelijkt en versterken we de verbinding van onze zeehavens met het (inter)nationale achterland, rekening houdend met andere belangrijke maatschappelijke en ruimtelijke opgaven. De afspraken uit het BO GVC worden gedekt uit het budget van € 160 mln. voor het programma

<sup>15</sup> Bijlage bij Kamerstuk 36 200-A, nr. 9

<sup>16</sup> Kamerstuk 36 410-A, nr. 15

<sup>17</sup> Kamerstuk 36 200-A, nr. 78

Goederenvervoercorridors. Integrale verwerking vindt plaats bij de Voorjaarsnota 2024.<sup>18</sup>

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

#### 2.6.1. Multimodale knooppunten

De Kamer is eerder geïnformeerd over de bovengemiddelde multimodale knooppunten binnen de goederenvervoercorridors.<sup>19</sup> Inmiddels is besloten om naast de zeven multimodale knooppunten op de goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost ook de twee belangrijkste multimodale knooppunten op de goederenvervoercorridor Zuid (North Sea Port/Zeeland en Amsterdam) te willen versterken.<sup>20</sup> Hiervoor zijn corridorpartijen overeengekomen om knooppuntplannen op te stellen en deze stapsgewijs te concretiseren in gezamenlijke realisatiepacten.

**Ons kenmerk**  
IE NW/BSK-2023/338535

In deze vast te stellen pacten zullen concrete maatregelen binnen de knooppunten op het gebied van samenwerking en digitalisering ten behoeve van modal shift, (her)inrichting bedrijventerreinen (het juiste bedrijf op de juiste plaats), verbetering en verduurzaming van (rail- en barge)terminals en ontsluitingen op de corridor en voorzieningen voor gebruikers van de corridor nader worden uitgewerkt om de komende decennia adaptief te worden opgepakt. Partijen spreken conform het project realisatiepact knooppunt Tilburg en onderliggend meerjarig uitvoeringsplan af om bij de implementatie hiervan samen op te trekken. Daarnaast zijn corridorpartijen overeengekomen om vanuit het gereserveerde budget voor het Programma Goederenvervoercorridors geld te alloceren om de knooppuntplannen van Rotterdam, Moerdijk en North Sea Port en mogelijk in de toekomst ook die van de overige knooppunten uit te kunnen werken in realisatiepacten.<sup>21</sup> Deze uitwerking zal de komende jaren worden opgepakt.

#### 2.6.2. Vervolg nachtelijke en weekendbediening Maas en Brabantse kanalen

Tijdens het BO MIRT 2013 hebben Rijk en de provincies Limburg en Brabant budget vrijgemaakt om de sluizen en bruggen over de Maas en de Brabantse kanalen 7x24 uur te bedienen.<sup>22</sup> Inmiddels is de pilot afgelopen en heeft IenW zich bereid verklaard om de extra bedieningskosten voor de Maas en Brabantse kanalen voor het jaar 2024 te financieren. Dit geeft de corridorpartijen (IenW, RWS, Noord-Brabant en Limburg) en het bedrijfsleven de gelegenheid om vóór 1 mei 2024 een meerjarig vervolg op de nachtelijke weekendbediening te bepalen (welke vaarweg en in welke mate) en in voorbereiding op het BO GVC 2024 te kijken naar de bijbehorende eigen financiering. De evaluatie van de pilot en nadere toelichting zijn te vinden op de site van het Programma Goederenvervoercorridors.<sup>23</sup>

#### 2.6.3. Truckparkings

Op 22 mei jl. is het onderzoek 'Truckparking van de toekomst' gedeeld met de Kamer.<sup>24</sup> Hierbij is toegezegd de Kamer in het najaar te informeren over de

<sup>18</sup> De onderzoeken die betrekking hebben op afgesproken maatregelen binnen het programma GVC kunnen worden nagelezen op [www.topcorridors.com](http://www.topcorridors.com)

<sup>19</sup> Kamerstuk 36 200-A, nr. 9

<sup>20</sup> Rotterdam, Moerdijk, Tilburg, Venlo, Sittard-Geleen, Nijmegen en Tiel

<sup>21</sup> Kamerstuk 35 570-A, nr. 45

<sup>22</sup> Kamerstuk 33 750-A, nr. 25

<sup>23</sup> [www.topcorridors.com](http://www.topcorridors.com)

<sup>24</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 1059



verscherpte aanpak die de MIRT Goederenvervoerwerkgroep truckparkings voor ogen heeft om van het tekort aan beveiligde truckparkings terug te dringen. De werkgroep heeft naar aanleiding van het onderzoek de volgende acties geformuleerd die kunnen bijdragen aan het oplossen van de knelpunten.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IE NW/BSK-2023/338535

#### *Vinden van geschikte locaties*

Om extra parkeerplekken voor vrachtwagens te realiseren is het van groot belang om naast de locaties die in het rapport worden genoemd, ook andere geschikte locaties in kaart te brengen en te ontwikkelen. Locaties voor beveiligde truckparkings kunnen bijvoorbeeld worden gezocht op plekken waar veel chauffeurs komen, zoals bedrijventerreinen. Aandacht voor chauffeurs begint immers al bij de aanleg van een bedrijventerrein. Onderzocht wordt hoe dit bij nieuwe logistieke ontwikkelingen kan worden meegenomen.

Daarnaast onderzoekt de provincie Limburg samen met IenW de mogelijkheden voor een pilot voor truckparkings gelegen aan en ontsloten via een verzorgingsplaats. Verzorgingsplaatsen langs de snelweg zijn in eigendom van het Rijk en voorzien chauffeurs van parkeerplekken voor de korte rust. Door de truckparking in de nabijheid van de verzorgingsplaats te creëren, is de faciliteit voor de lange rust dichtbij en hoeven chauffeurs niet naar het onderliggend wegennet.

#### *Vindbaarheid van de truckparking*

Ook aandacht voor bestaande truckparkings is van belang; die worden niet altijd goed benut. Een goede vindbaarheid van truckparkings is van belang. In Duitsland is een initiatief 'Park your Truck' veelbelovend. Chauffeurs kunnen dan via een applicatie een plek reserveren of kunnen op openbare plekken staan. De werkgroep beziet wat Nederland van deze en andere initiatieven kan leren.

#### *Samenwerking tussen verschillende overheden verbeteren*

Uit het onderzoek blijkt dat de betrokkenheid van en samenwerking tussen verschillende onderdelen van de overheid een belangrijke succesfactor kan zijn.<sup>25</sup> Op dit moment assisteert de werkgroep truckparkings bijvoorbeeld bij het aantrekken van internationale subsidies, zoals het Connecting Europe Facility-fonds (CEF). Ook kunnen overheden een rol spelen in de verkoop van gronden en/of bij het verlenen van toestemming in bestemmingsplannen.

#### **2.6.4. Beter benutten Last Mile spoor**

Door het gebruik van sensoren en camera's kan de capaciteit op emplacementen effectiever benut worden. In 2022 zijn middelen beschikbaar gesteld voor een pilot bij spooremlacement Botlek. Vanwege positieve tussenresultaten is afgesproken over te gaan tot uitrol naar drie nieuwe pilotlocaties: Rotterdam Maasvlakte West, Moerdijk en Amsterdam Houtrakpolder. Met de pilots wordt beoogd om de planbare capaciteit op deze emplacementen met 25% te verhogen, waarmee een betere benutting van de bestaande spoorinfrastructuur gerealiseerd wordt. De financiële dekking van de pilots wordt gedragen door IenW, Havenbedrijf Rotterdam, Havenbedrijf Moerdijk, havenbedrijf Amsterdam en ProRail.

---

<sup>25</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 410

#### 2.6.5. Railterminal Gelderland

De provincie Gelderland maakt het met de aanleg van de Railterminal Gelderland aantrekkelijk om goederen over het spoor te vervoeren in plaats van over de weg. Het project draagt zo bij aan verduurzaming van het goederenvervoer. In 2018 zijn afspraken gemaakt over financiering vanuit Rijk en provincie om de Railterminal aan te sluiten op de Betuweroute.<sup>26</sup> De uitvoeringskosten voor deze aansluiting zijn met € 4 mln. gestegen waardoor een financieel tekort is ontstaan. Rijk en provincie hebben afgesproken deze meerkosten in een 50/50 verhouding te verdelen, zodat het financieel tekort gedekt is en realisatie van Railterminal Gelderland in 2024 kan starten.

#### 2.6.6. Walstroom op Rijksligplaatsen

RWS levert eind dit jaar een verkenning op naar walstroom op Rijksligplaatsen. Er is besloten de eerder gereserveerde € 16 mln. te alloceren naar de implementatie en uitrol van walstroomvoorzieningen op de Rijksligplaatsen. Met dit budget zal een eerste stap kunnen worden gezet in de realisatie van deze ambitie. Een gefaseerde uitrol van walstroom is voorzien en hangt onder andere af van beschikbare capaciteit bij RWS. IenW zet in op quick wins en meekoppelkansen bij lopende instandhoudingsopgaven van Rijksligplaatsen. Waar mogelijk wordt gestuurd op 'werk met werk maken' en samen optrekken met regiopartners.

### **2.7. Algemeen**

#### 2.7.1. Mobiliteitstransitie

De Hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050 beschrijft hoe IenW werkt aan bereikbaarheid in de context van grote maatschappelijke opgaven zoals wonen, de energietransitie, sociale inclusie en leefbaarheid.<sup>27</sup> Om de bereikbaarheid te verbeteren zetten we onder meer in op 'de juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd'. Dat vraagt, naast ruimtelijke en economische ontwikkeling, dat we de bestaande infrastructuur beter en slimmer benutten. Rijk en regio zien dat de gezamenlijke aanpak voor mobiliteitstransitie vraagt om bovenregionale sturing met op elkaar afgestemde landelijke, regionale en lokale activiteiten. IenW neemt de regie om in het eerste kwartaal van 2024 te komen tot een plan van aanpak mobiliteitstransitie met daarin hoe Rijk en regio gezamenlijk (gaan) werken aan al lopende projecten en programma's, te ontwikkelen en te hanteren transitiepaden, principes, governance, bekostiging, uitgangspunten en kaders. Dit in nauwe samenwerking met het IPO, de VNG en vertegenwoordigers van provincies, gemeenten en vervoerregio's en met oog voor de onderscheiden wederzijdse rollen, taken en verantwoordelijkheden. De instrumenten die IenW samen met maatschappelijke partners ontwikkelt zoals deelmobiliteit, hubs, gedrag, publiek vervoer en digitalisering zijn het startpunt binnen deze aanpak.

#### 2.7.2. Basiskwaliteitsniveau IenW-netwerken

Op 17 maart jl. is de Kamer geïnformeerd over het basiskwaliteitsniveau (BKN) voor de netwerken van RWS.<sup>28</sup> Het BKN is besproken met de Kamer in het Strategisch debat bereikbaarheid op 30 maart jl. De uitgangspunten van het BKN voor de komende jaren zijn vervolgens meegenomen in de begroting voor 2024 van het MF en DF. De validatie van het BKN wordt eind dit jaar afgerond. De

<sup>26</sup> Kamerstuk 35 000-A, nr. 78

<sup>27</sup> Kamerstuk 29 385, nr. 119

<sup>28</sup> Kamerstuk 29 385, nr. 116

Kamer wordt hierover begin 2024 geïnformeerd. Er wordt gewerkt aan de nadere onderzoeken genoemd in de Kamerbrief van 17 maart jl. om op termijn de doelmatigheid van het BKN verder te verbeteren. Over de uitkomsten hiervan wordt de Kamer op een later moment geïnformeerd.

Verder stelt RWS een plan van aanpak op om de handelingskaders, werkwijzen en programmering binnen RWS aan het BKN aan te passen. De definitieve doorwerking zal stapsgewijs geïmplementeerd worden. De implementatie van het BKN kent een ingroeitraject in verband met lopende langjarige (prestatie-)contracten. Zoals gemeld in bovengenoemde brief wordt de Kamer in het voorjaar van 2024 geïnformeerd over de nieuwe programmering (c.q. het BKN) spoor voor de periode vanaf 2026.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IE NW/BSK-2023/338535

### 2.7.3. Woningbouw en Mobiliteit

Veel mensen zijn op zoek naar een passende, duurzame en betaalbare woning in een leefbare wijk. Het kabinet investeert fors in de bereikbaarheid en ontsluiting van nieuw te bouwen woningen. In het coalitieakkoord is voor de periode tot en met 2030 € 7,5 mld. beschikbaar gesteld. In het BO Leefomgeving 2022<sup>29</sup>, het BO MIRT 2022<sup>30</sup> en het BO Leefomgeving 2023<sup>31</sup> zijn bestuurlijke afspraken gemaakt over investeringen in de ontsluiting en bereikbaarheid van circa 400.000 nieuwbouwwoningen tot en met 2030 in de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en daarbuiten. Daarnaast zijn afspraken gemaakt die eraan bijdragen dat de bereikbaarheid via het hoofdwegen- en spoorwegennet op orde blijft gegeven de bouw van een groot aantal nieuwe woningen. De middelen worden ingezet voor investeringen in verschillende modaliteiten en (typen) projecten.

#### *Woningbouw op de korte termijn door bovenplanse infrastructuur*

Van de € 7,5 mld. is € 1,5 mld. gereserveerd voor woningbouw op de korte termijn door bovenplanse infrastructuur. Het gaat om afspraken over 105 woningbouwlocaties verspreid over heel Nederland waar binnen drie tot vijf jaar wordt gestart met de bouw van woningen. Minimaal 50% van de woningen valt in de categorie betaalbaar. Met deze afspraken wordt bijgedragen aan de realisatie van circa 195.500 woningen. De regeling waarmee de middelen uitbetaald kunnen worden is op 12 juni jl. naar de Tweede Kamer gestuurd.<sup>32</sup> Op 5 juli jl. heeft de Tweede Kamer besloten een schriftelijk overleg te willen voeren over de ontwerpregeling. Dit overleg heeft plaatsgevonden op 7 september jl. De beantwoording heeft de Tweede Kamer op 18 september jl. ontvangen.<sup>33</sup> Op 27 september jl. heeft de Tweede Kamer de antwoorden voor kennisgeving aangenomen. De regeling is op 10 oktober jl. gepubliceerd in de Staatscourant.<sup>34</sup> Gemeenten kunnen tot en met 10 december 2023 hun aanvraag indienen. Het grootste deel van de beschikbare middelen zal nog dit jaar worden uitgekeerd zodat gemeenten voortvarend aan de slag kunnen gaan met zowel de realisatie van woningen als het verbeteren van de (lokale) mobiliteit.

<sup>29</sup> Kamerstuk 34 682, nr. 98

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

<sup>31</sup> Kamerstuk 36 200-A, nr. 78

<sup>32</sup> Kamerstuk 36 200-A, nr. 76

<sup>33</sup> Kamerstuk 36 410-A, nr. 6

<sup>34</sup> Staatscourant 2023, nr. 27 298

Voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties door middel van mobiliteitspakketten, OV-schaalsprongen en investeringen in het hoofdwegen- en hoofdspoornetwerk tussen de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties is € 6 mld. gereserveerd. De verdeling en prioritering van deze middelen is de uitkomst van een breed afweegproces waarbij gebruik is gemaakt van het afweegkader voor middellange termijn Woningbouw en Mobiliteit en de netwerkanalyse woningbouw. Ook heeft regionale afstemming en integratie met afspraken en conclusies uit lopende MIRT-processen plaatsgevonden en heeft een evenwichtige verdeling van de middelen over het land een rol gespeeld. Tijdens het Commissiedebat (CD) MIRT van 5 juli jl. is in reactie op de inbreng van het lid Minhas, rapporteur Mobiliteitsfonds en MIRT (woningbouwgeden) namens de vaste Kamercommissie voor IenW, toegezegd om de scores op de elementen 'woningbouwwaarde' en 'bereikbaarheidswaarde' uit dat afweegkader met de Kamer te delen. Daarbij is ook toegezegd om de Kamer te informeren over de toepassing van de kwalitatieve criteria uit het afweegkader. Op 12 oktober jl. heeft de Tweede Kamer de brief ontvangen waarmee invulling is gegeven aan deze toezegging.<sup>35</sup>

#### *Mobiliteitspakketten*

Ruim € 1 mld. van de € 6 mld. wordt ingezet voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties via een bijdrage aan mobiliteitspakketten. Deze bestaan uit onderling samenhangende mobiliteitsmaatregelen zoals aanpassingen van (regionale) wegen, mobiliteitshubs, fietspaden, rotondes, maatregelen gericht op Smart Mobility, Mobility as a Service (Maas), gedragsbeïnvloedingsmaatregelen en verkeersveiligheidsmaatregelen. De mobiliteitspakketten zorgen niet alleen voor de ontsluiting en bereikbaarheid van de woningbouwlocatie zelf, maar hebben ook een positief effect op de ontsluiting en bereikbaarheid van bestaande woningen en voorzieningen. De kosten van de benodigde mobiliteitsmaatregelen zijn echter hoog. De Rijksbijdrage is nodig omdat de mobiliteitsmaatregelen niet of niet volledig bekostigd kunnen worden uit de grondexploitatie en kostenverhaal op een woningbouwlocatie. Gezamenlijk met de afspraken uit het gebiedsbudget van BZK dragen deze afspraken bij aan de realisatie van circa 257.000 woningen. Het overzicht van de mobiliteitspakketten is op 23 juni jl. naar de Tweede Kamer gestuurd.<sup>36</sup> De consultatie van de Tijdelijke regeling specifieke uitkering mobiliteitspakketten ten behoeve van woningbouw is 30 oktober jl. gestart en loopt tot en met 26 november. Naar verwachting wordt de regeling eind 2023 bij de Tweede Kamer voorgehangen. De consultatieperiode voor de Tijdelijke regeling specifieke uitkering gebiedsbudget is op 17 oktober jl. afgerond. Er wordt momenteel toegewerkt naar een definitieve regeling, waarbij de verwachting is dat de toegezegde Rijksbijdrage van € 442 mln. aan de gebiedsmaatregelen nog dit kalenderjaar (2023) aan de gemeenten zullen worden uitgekeerd.

#### *Schaalsprongen*

Bij de schaalsprongen gaat het om investeringen in nieuwe OV-verbindingen of opwaardering van bestaande OV-verbindingen, op de Oude Lijn en in de steden Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Eindhoven en om een fors pakket aan investeringen aan de oostkant van de MRA. Over de projecten CID Binckhorst,

---

<sup>35</sup> Kamerstuk 34 682, nr. 177

<sup>36</sup> Kamerstuk 36 200-A, nr. 78

Oude Lijn en Oostflank Rotterdam wordt de Kamer geïnformeerd in paragraaf 2.2. Ook hebben Rijk en regio het plan van aanpak van de MIRT-verkenning OV-knoop Eindhoven gezamenlijk vastgesteld en is gestart met de verkenning.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IE NW/BSK-2023/338535

### *Netwerkinvesteringen*

Bij de netwerkinvesteringen gaat het enerzijds om investeringen in bestaande knelpunten en in enkele ringen en toeleidende wegen bij grote steden ten behoeve van vermindering van de belasting van het hoofdwegennet: A58 Eindhoven – Tilburg, A4 Burgerveen, A6 Almere Lelystad, A7/A8 Amsterdam – Hoorn, A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven en A16 Van Brienoord-corridor. Over de voortgang van het draaiend houden van de ringen wordt de Kamer geïnformeerd in paragraaf 2.7.4. Anderzijds gaat het om investeringen in het hoofdspornet voor het mogelijk maken van meer treinen op (PHS) corridors door de spoorinfrastructuur toekomstbestendig te maken, zoals investeringen in tractie-energievoorziening en baanstabieleit.

### *Beheersing programma Woningbouw en Mobiliteit*

Op 23 juni jl. heeft de Tweede Kamer het Plan van Aanpak Beheersing programma Woningbouw en Mobiliteit ontvangen.<sup>37</sup> Programmabeheersing is voor alle betrokken partijen van belang om te zorgen dat de middelen voor de ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woningen optimaal tot besteding komen en de mobiliteitsprojecten daadwerkelijk worden gerealiseerd en daarmee bijdragen aan de realisatie van de afgesproken woningbouwaantallen. In het Plan van Aanpak is beschreven hoe inzicht zal worden gegeven in de voortgang van mobiliteits- en woningbouwprojecten binnen de gestelde kaders van tijd, geld en scope. En hoe programmabeheersing vanuit het inzicht de mogelijkheid biedt om te anticiperen op ontwikkelingen en om te sturen op kansen en risicobeheersing. Bovendien zijn de uitgangspunten beschreven die gelden bij het beheersen van de risico's bij de middelen voor het programma Woningbouw en Mobiliteit. Het uitwisselen van leerervaringen in individuele projecten die onderdeel zijn van het programma, is ook onderdeel van het plan van aanpak. Dit wordt onder andere ondersteund door expertteams.

De Kamer ontvangt vanaf 2024 met de jaarlijkse MIRT-brief in het najaar de voortgangsrapportage van het programma Woningbouw en Mobiliteit.

#### 2.7.4. Draaiend houden ringen

Het beschikbare budget van € 300 mln. voor het draaiende houden van de ringen wordt conform de afspraken uit het BO MIRT 2022 ingezet voor de ringen Amsterdam, Utrecht, Rotterdam/Den Haag en Eindhoven. De inzet kent vijf werksporen:

1. Smart Mobility I/informatie: effectiever informeren van de reiziger pré-trip en on-trip via in-car informatie over met name verkeershinder en routing;
2. Smart Mobility II/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);
3. Verkeersmanagement: betere benutting van het bestaande netwerk met behulp van investeringen in verkeersmanagementsystemen;

---

<sup>37</sup> Bijlage bij Kamerstuk 36 200-A, nr. 78

4. Kleine infrastructurele maatregelen, zoals buffercapaciteit op -/afritten, betere inrichting van knooppunten en toeritdosering, enerzijds ter vergroting van de effecten van Smart Mobility en Verkeersmanagement en anderzijds ter verbetering van kleine onvolkomenheden in het netwerk;
5. De netwerkoptimalisaties ring Eindhoven, conform het pakket waarover met de regio is besloten in het BO MIRT najaar 2022.

Het aantal en soort mobiliteitsmaatregelen verschilt per ring. De regionale verdeling van de gelden in het BO MIRT 2022 blijft het uitgangspunt.

De werksporen 1 t/m 4 worden in de komende maanden met de regio (regionale overheden, regionale wegbeheerders) nader ingevuld en uitgewerkt. Hierbij dient rekening te worden gehouden met het BKN en de maakcapaciteit van RWS. Het doel is om te komen tot een pakket van afspraken tijdens het BO Leefomgeving van 2024 over de realisatie van concrete maatregelen, passend binnen deze werksporen en de beschikbare capaciteit van RWS.

#### 2.7.5. Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)

Op 5 oktober jl. is de Kamer met de negende voortgangsrapportage PHS geïnformeerd over de voortgang van het programma in de eerste helft van 2023.<sup>38</sup> Sindsdien is het Tracébesluit PHS Nijmegen onherroepelijk geworden. Hiermee kan ook het laatste station op de PHS-corridor Schiphol – Utrecht – Nijmegen aangepast worden. Het integrale project bevat het maken van een nieuwe westelijke toegang, een extra perron en uitbreiding van parkeerplekken voor treinen. Vanaf dienstregeling 2029 kunnen de intercity's dan in een optimaal ritme van iedere tien minuten gaan rijden. In 2024 wordt gestart met de bouw van de boogconstructie (de zogenaamde Meterenboog) om vanaf de Betuweroute ook Venlo te kunnen bereiken. In september is de aanbesteding voor dit deel van de PHS Meteren – Boxtel gegund. Ook is de stationsverbouwing van Amsterdam Centraal gegund aan een aannemer.

Ten slotte heeft de staatssecretaris op 7 november jl. het Tracébesluit PHS Alkmaar – Amsterdam ondertekend. Met dit project wordt ook een tienminutendienstregeling tussen Alkmaar en Amsterdam mogelijk gemaakt door onder meer een uitbreiding van het station Uitgeest en een nieuw opstel terrein met parkeerplekken voor treinen bij Heerhugowaard.

#### 2.7.6. Meerjarige Adaptieve Uitvoeringsagenda Fiets

Rijk en regio hebben in het BO MIRT van 2022 afgesproken een meerjarige adaptieve uitvoeringsagenda fiets op te stellen.<sup>39</sup> Een eerste concept van deze agenda is gereed. Fietsprojecten maken nog geen onderdeel uit van de uitvoeringsagenda. Dit najaar gaan Rijk en regio nadere criteria uitwerken voor de selectie van fietsprojecten in een afweegkader. Dit afweegkader is leidend voor de verdeling van de per 2024 beschikbare Rijksmiddelen om middels cofinanciering bij te dragen aan een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. Rijk en regio streven naar eerste besluitvorming in het BO MIRT van 2024. De regio overweegt om fietsprojecten naar voren te halen omdat de aanleg van weginfra om verschillende redenen vertraagt. Vanuit IenW wordt gekeken hoe hierin kan worden meebewogen. Eerder is de Kamer gemeld dat het streven is om hiervoor

---

<sup>38</sup> Kamerstuk 32 404, nr. 110

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

structureel jaarlijks € 6 mln. beschikbaar te stellen.<sup>40</sup> Voor 2024-2026 wordt een bundeling van de eerste drie tranches (totaal € 18 mln.) voor doorfietsroutes beschikbaar gesteld. Deze bundeling is op verzoek van de regionale overheden om zo de administratieve lasten te beperken. Dit wordt verwerkt in de Voorjaarsnota 2024.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IE NW/BSK-2023/338535

#### 2.7.7. Fietsparkeren

Het belang van goede fietsenstallingen met voldoende plekken bij Nederlandse stations is meerledig. Het draagt bij aan het verkorten van de deur-tot-deurreistijd, biedt ruimte aan de groei van het reizigersvervoer en vergroot het reisgemak en de aantrekkelijkheid van de combinatie fiets-trein. Daarmee is er een vermindering van CO<sub>2</sub>-uitstoot voor zover mensen van modaliteit veranderen in het voor- of natransport en wordt er gezondheidswinst behaald. Daarnaast zijn er ook dit jaar weer op verschillende locaties nieuwe stallingen bij gekomen. De meest in het oog springende zijn de twee nieuwe ondergrondse fietsparkeerlocaties voor in totaal 12.000 plekken bij Amsterdam Centraal aan het Stationsplein en de IJ-zijde. Daarnaast zijn dit jaar ook in Veenendaal West (ca. 300 plekken) en Sassenheim (ca. 600 plekken) nieuwe stallingen geopend.

#### 2.7.8. Afweegmethode Mobiliteitsfonds

De Kamer heeft afgelopen jaren aangegeven beter inzicht te willen krijgen in hoe keuzes in het MF en MIRT worden gemaakt. In het voorjaar is de Kamer geïnformeerd over de eerste uitwerking van de methode die het afwegen van nieuwe investeringen uit het MF ondersteunt.<sup>41</sup> Voor de negen thema's zijn – conform wens van de Kamer – een eerste proeve van indicatoren opgesteld. Deze indicatoren bieden de mogelijkheid om nieuwe investeringen binnen de thema's te prioriteren. De Mobiliteitsvisie en nieuwe IMA kunnen aanleiding geven om de indicatoren te herzien. Op die manier blijft de afweegmethode voor allocatie van nieuwe investeringen actueel. Naast het beoordelen van nieuwe maatregelen op onderstaande thema's zullen mogelijke maatregelen worden getoetst op zaken als bijdrage aan de klimaatopgave, score op brede welvaart, verdelingseffecten, uitvoeringsrisico's en doelmatigheid. De methode bevordert hiermee de integrale besluitvorming en bijdrage aan de brede welvaartsdoelen. Op dit moment is er geen investeringsruimte in het MF beschikbaar, maar de methode wordt klaargezet zodat deze kan worden gebruikt wanneer wel financiële vrij besteedbare middelen in het MF beschikbaar zijn.

Thema's	Beoogde indicatoren
Nationale Verbindingen	Doorstroming HWN
	Zitplaatskans HSN
	Wachttijden sluizen HVWN
Verkeersveiligheid	Maatschappelijke kosten slachtofferongevallen
Internationaal Personenvervoer	Reizigerspotentie
Bereikbaarheid Stedelijk Gebied	Capaciteit infrastructuur/OV
Leefbaarheid en gezondheid	Emissies
	Sociale veiligheid
	Ruimtelijke kwaliteit

<sup>40</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 362

<sup>41</sup> Kamerstuk 29 385, nr. 119

Bereikbaarheid landelijk gebied	Bereikbaarheid essentiële voorzieningen
Goederenvervoer	Modal Shift
	Stimuleren nationale corridors
Mobiliteitsinnovatie	Vermeden mobiliteitsbewegingen
Instandhouding: Aanvullend op Basiskwaliteitsniveau	Bijdrage aan bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid

*Tabel 1 Investerings thema's en beoogde indicatoren*

### 2.7.9. Afronding Krachtenbundeling

De afgelopen jaren is met impulsfinanciering veel in gang gezet op het gebied van smart mobility, met de Krachtenbundeling smart mobility als een belangrijke aanjager in verschillende programma's en projecten. Hierdoor is onder andere kennis ontwikkeld op het gebied van automatisch rijden, het inzetten van mobiliteitsdata en digitalisering in de mobiliteitstransitie en is een gezamenlijk programma voor Human Capital ontwikkeling opgezet. Het blijft belangrijk om te ontwikkelen en innoveren, maar de focus zal meer moeten komen te liggen op het vergroten van de impact van smart mobility-toepassingen in dagelijkse praktijk. Dat vraagt in toenemende mate dat overheden (Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen) smart mobility niet meer als incidenteel maar als structureel onderdeel van beleid en beheer zien. Dit is ook noodzakelijk om invulling te geven aan Europese regelgeving, zoals de Intelligente Transport Services richtlijn en de General Safety Regulation en om smart mobility in te zetten voor maatschappelijke opgaven op het terrein van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en duurzaamheid.

Eind 2023 eindigen lopende afspraken over samenwerking op het gebied van digitalisering overheden en de landelijke Krachtenbundeling. Samenwerking tussen Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen is echter van groot belang om gezamenlijk de implementatie van (internationale/Europese) regelgeving en het inzetten op smart mobility-diensten en -toepassingen voort te zetten, zoals ook in de Kamerbrief over het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata is beschreven.<sup>42</sup> De samenwerking zal dan ook worden gecontinueerd op in ieder geval data en digitalisering, verantwoorde toelating van voertuigen, het aanjagen van het realiseren van hubs en deelmobiliteit.

## 3. Moties en toezeggingen

### 3.1. N35 Wijthmen – Nijverdal

De motie van de leden Koerhuis en Van der Plas verzoekt de regering om samen met de provincie Overijssel oplossingen te zoeken voor de N35 voor het najaars-MIRT, bijvoorbeeld vervanging van bruggen naar voren halen en de omlegging om Mariënheem heen.<sup>43</sup> Op dit moment resteert nog € 15 mln. aan budget vanuit het Rijk voor de MIRT-verkenning. Het is duidelijk dat de meest gewenste maatregel, de rondweg om Mariënheem heen, niet gerealiseerd kan worden uit dit budget; ook niet als de provincie eveneens € 15 mln. bijdraagt uit haar oorspronkelijk toegezegde bijdrage van € 100 mln. De afspraak is immers gebaseerd op een 50/50 financiële dekking en was altijd gebaseerd op de realisatie van het zogenaamde BO MIRT-alternatief, dat ook voorziet in de rondweg om Mariënheem heen.

<sup>42</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 403

<sup>43</sup> Kamerstuk 36 200-A, nr. 93



Er zijn geen maatregelen die passen binnen het restbudget die op zichzelf voldoende bijdragen aan de doelstellingen van het project. Voor vervanging en renovatie geldt dat op dit moment geen urgente opgaven gesignaleerd zijn die eventueel vervroegd aangepakt moeten worden. Uiteindelijk zal een aantal kunstwerken aangepast moeten worden om de beoogde maatregelen mogelijk te maken, maar dit betreft in de meeste gevallen geen vervanging van de kunstwerken. De procedure van de verkenning loopt nog. Mochten er kansrijke oplossingsrichtingen gesignaleerd worden die in een eerder stadium gerealiseerd kunnen worden, zal hierover het gesprek worden aangegaan.

### 3.2. N35 vertrouwen van de regio

De motie van het lid Krul verzoekt het kabinet op korte termijn duidelijkheid te verschaffen over welke acties het kabinet gaat ondernemen om zich in te spannen het vertrouwen van deze regio in de Rijksoverheid en IenW te herstellen.<sup>44</sup> Specifiek over dit onderwerp zijn meerdere gesprekken geweest met de provincie Overijssel onder meer op bestuurlijk niveau. Het herstellen van het vertrouwen is een complexe opgave. In het verleden zijn diverse N35 projecten in deze regio vertraagd en dat heeft het vertrouwen geschaad. Uit de gesprekken met de regionale partners blijkt dan ook dat de beste manier om het vertrouwen van de inwoners van Mariënheem te herstellen, de realisatie van de rondweg is. Dat is op dit moment niet mogelijk. Het restbudget is niet voldoende om de rondweg te realiseren. Om het vertrouwen zoveel mogelijk te herstellen zet IenW erop in om zoveel mogelijk projecten aan de N35 wél door te laten gaan. Dit gaat dan over MeerVeilig 3 Wijthmen-Nijverdal, knooppunt Raalte en de N35 Nijverdal – Wierden. Voor knooppunt Raalte zijn afspraken gemaakt om het tekort te dekken. Het tekort van ca. € 11 mln. wordt gedekt middels een herschikking van bestaande budgetten. We doorlopen een volwaardige (MER-)procedure in de verkenning om tot een voorkeursalternatief te komen. Het Rijk spant zich in om tegen die tijd het budget beschikbaar te stellen om ook de voorkeursbeslissing te kunnen nemen, waar de rondweg Mariënheem onderdeel van uitmaakt. Dit is onderdeel van de integrale besluitvorming.

### 3.3. Bodegravenboog

De motie van de leden Van der Molen c.s. verzoekt om een bod van de regio voor de Bodegravenboog (het volledig maken van de aansluiting A12/N11) serieus te bezien en om 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.<sup>45</sup> Voor Rijk en regio is duidelijk dat de financiële middelen voor het realiseren van de Bodegravenboog bij beiden ontbreken. Ten aanzien van de fietsoversteek is tijdens het BO MIRT 2023 afgesproken dat de provincie met betrokkenheid van IenW (met name het toetsen van het wegontwerp en de kostenraming) het gewenste wegontwerp van de aansluiting (eindbeeld) zal laten ontwikkelen. Op basis van het eindbeeld kan de provincie een veilige fietsverbinding/-oversteek ter plaatse laten ontwerpen, passend binnen dit eindbeeld.

### 3.4. Ontsluiting Groningen Airport Eelde

Het Rijk en de provincie Drenthe zijn in overleg getreden over de besteding van het taakstellend budget van € 6,5 mln. naar aanleiding van het amendement van

---

<sup>44</sup> Kamerstuk 36 200-A, nr. 90

<sup>45</sup> Kamerstuk 36 200-A, nr. 31

de leden Koerhuis en Van der Molen<sup>46</sup> en de motie van de leden Koerhuis, Van der Molen en Graus<sup>47</sup> over de aanleg van weginfrastructuur voor de ontsluiting van Groningen Airport Eelde. Het budget voorziet in de aanleg van een verkeersveilige ontsluitingsweg voor het nieuwe Business Park Bravo en een verkeersveilige aansluiting op de Burgemeester J.G. Legroweg door middel van een rotonde. Partijen streven eind 2024 hierover definitieve afspraken te maken. Hiermee is invulling gegeven aan het amendement en de motie.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IE NW/BSK-2023/338535

### 3.5. Ontsluiting Maastricht Aachen Airport (MAA)

Het Rijk en de provincie Limburg hebben afspraken gemaakt over de besteding van het taakstellend budget van € 3,5 mln. naar aanleiding van het amendement van de leden Koerhuis en Van der Molen<sup>48</sup> en de motie van de leden Koerhuis, Van der Molen en Graus<sup>49</sup> over de aanleg van weginfrastructuur voor de ontsluiting van Maastricht Aachen Airport. Het Rijk heeft ingestemd met het plan van aanpak voor de ontsluiting van MAA. De bijdrage wordt begin 2024 uitgekeerd aan de provincie Limburg. Hiermee is invulling gegeven aan het amendement en de motie.

### 3.6. Instandhouding Zeelandbrug

De motie van het lid de Graaf verzoekt het kabinet in gesprek te treden met de provincie Zeeland om te onderzoeken of en hoe het Rijk kan ondersteunen bij de instandhouding van de Zeelandbrug.<sup>50</sup> De provincie is in dit kader al gestart met de ontwikkeling van een 'Gebiedsvisie Midden Zeelandroute', waar de Zeelandbrug een onderdeel van is. In deze visie wordt ook aandacht besteed aan de renovatie/vervanging van de Zeelandbrug. In het BO MIRT is met de provincie gesproken over deze visie en het vervolg daarop. In 2024 neemt het Rijk daarom vanuit meerdere departementen deel aan het vervolg van de scenariostudie voor de Midden-Zeelandroute (Toekomstbeeld), worden de bereikbaarheidsopgave A58 Zuidwest Walcheren – Vlissingen besproken en spannen Rijk en regio zich in om te komen tot een concreet voorstel voor de regionale hinderaanpak. De resultaten worden geagendeerd op het BO MIRT 2024.

### 3.7. Maatregelen wegverkeer bij werkzaamheden Haringvlietbrug

De motie van de leden Geurts en De Groot over de Haringvlietbrug verzoekt de regering om bij monitoring te bezien of het mogelijk is de maatregelen voor het wegverkeer te verlichten bijvoorbeeld met maatwerk in de spits, uitzonderingen voor hulpdiensten en het ov of trajectcontrole, binnen de grenzen van wat veilig mogelijk is.<sup>51</sup> De afgelopen tijd is gedurende de voorbereiding en realisatie van de renovatie van de Haringvlietbrug uitvoering gegeven aan deze motie. De situatie voor het wegverkeer als gevolg van de renovatie is voortdurend gemonitord. In afstemming met de omgeving zijn maatregelen genomen om de hinder voor het wegverkeer te verlichten. Voorbeelden daarvan zijn:

- Pendelbusjes tussen P+R-terreinen en de pont bij de Haringvlietbrug;
- OV- en hulpdiensten door de 2<sup>e</sup> Heinenoordtunnel;
- Extra inzet hulpdiensten om aanrijdtijden te borgen bij de Haringvlietbrug.

<sup>46</sup> Kamerstuk 36 200-A, nr. 54

<sup>47</sup> Kamerstuk 36 200 A, nr. 20

<sup>48</sup> Kamerstuk 36 200-A, nr. 54

<sup>49</sup> Kamerstuk 36 200-A, nr. 20

<sup>50</sup> Kamerstuk 36 200-A, nr. 43

<sup>51</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 947

### 3.8. Versnellingsopties voor verkeersveiligheid en vervanging van bruggen, viaducten en tunnels

De motie van de leden Koerhuis c.s. verzoekt de regering om een overzicht van versnellingsopties voor verkeersveiligheid en vervanging van bruggen, viaducten en tunnels voor het najaars-MIRT naar de Kamer te sturen.<sup>52</sup> Daarnaast is tijdens het WGO Jaarverslagen IenW op 15 juni jl. toegezegd om de Kamer per brief te informeren over opties om de aanbestedingen voor onderhoud aan infrastructuur van RWS te versnellen. Het uitgangspunt bij de programmering van de instandhoudingsopgave voor RWS is het BKN. Daarbinnen maakt RWS de afweging voor de programmering van het werk aan de hand van urgentie, efficiënte uitvoering, maakbaarheid en hinderplanning. Als gevolg van de tekorten op de arbeidsmarkt kan niet alles tegelijk. Ook moet het werk eerst in de markt worden gezet en dat kost tijd. Daarnaast speelt stikstof mee voor in ieder geval een deel van de Vervanging en Renovatie-opgave.

RWS gaat daarom de productie op instandhouding de komende jaren stapsgewijs verder opvoeren. Dit is mogelijk door de extra middelen uit het coalitieakkoord en door de eerder aan de Kamer aangekondigde schuif binnen het MF van aanleg naar instandhouding. Om alle middelen zo goed mogelijk te benutten is voor instandhouding met RWS een achtjarige afspraak gemaakt. Zo kan RWS doelmatiger en efficiënter werken. De programmering van RWS tot en met 2026 wordt nu afgerond. Snelheid in de uitvoering wordt de eerste jaren het best bereikt door bestaande afspraken stabiel te houden, zodat dit werk zonder wijzigingen snel door kan gaan.

Met de transitieagenda 'Op weg naar een vitale infrasector' is begin 2020 een transitie in gang gezet door RWS. Op 1 juni jl. is de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken omtrent de ingezette transitie.<sup>53</sup> Met name de portfolioaanpak kan mogelijk een belangrijke bijdrage leveren aan het verhogen van de productie. Met deze aanpak wordt beoogd om pakketten van gelijksoortige werkzaamheden collectief op de markt te zetten, om zo bundels te kunnen vormen van bijvoorbeeld vervanging en renovatie van gelijkvormige bruggen. Over de wijze waarop de instandhoudingsopgave op zowel de korte als langere termijn het meest efficiënt kan worden gerealiseerd vindt intensief overleg met de markt plaats. Ook wordt de totale planning van vervanging en renovatie en het grootschalig onderhoud voor de komende acht jaar met de regio's besproken, conform de eerdere toezegging aan de Kamer om dit te doen.

### 3.9. Maaslijn

De punctualiteit en dienstverlening van de treinen op de Maaslijn moet beter voor de duizenden reizigers die dagelijks reizen tussen Roermond en Nijmegen. Daarom werkt IenW samen met de provincies Limburg, Gelderland, Noord-Brabant en ProRail hard aan de opwaardering en verduurzaming van deze verbinding. Bij de projectbeslissing in december 2021 was het beeld dat de kosten circa € 266 mln. zouden zijn en de maatregelen eind 2024 opgeleverd konden worden. Eerder is de Kamer gemeld dat de gevolgen van de oorlog in Oekraïne op de materiaalketen dusdanig groot zijn dat ProRail de aanbesteding van het project

---

<sup>52</sup> Kamerstuk 36 200-A, nr. 94

<sup>53</sup> Kamerstuk 29 385, nr. 135

Maaslijn had ingetrokken,<sup>54</sup> en dat dit heeft geleid tot een nieuwe beoogde indienststellingsdatum van uiterlijk 2027.<sup>55</sup> De financiële gevolgen waren op dat moment nog onduidelijk.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IE NW/BSK-2023/338535

Wij zijn verheugd te melden dat de opdracht inmiddels definitief is gegund aan een aannemer. Samen met ProRail en gedeputeerde Kuntzelaers van Limburg is de balans opgemaakt en conform toezegging wordt de Kamer nu geïnformeerd. Met deze gunning door ProRail blijft het project op koers om de werkzaamheden uiterlijk 2027 op te leveren. Naar aanleiding van actuele inzichten heeft ProRail de kostenraming herijkt naar € 358 mln. De provincies Limburg, Gelderland en Noord-Brabant en IenW hebben in het addendum Maaslijn met elkaar afgesproken een reservering aan te leggen van € 346 mln. waarbij eventuele meerkosten volgens het principe 'samen uit, samen thuis' evenredig worden gedeeld door de risicodragende opdrachtgevers het Rijk en de provincie Limburg. Om de gunning mogelijk te maken is dat ook gebeurd. De extra Rijksbijdrage van ca. € 46 mln. wordt gedekt uit het MF. De Kamer wordt met de Najaarsnota en de bijbehorende 2<sup>e</sup> suppletoire begroting nader hierover geïnformeerd.

Dat de opwaardering van de Maaslijn meer tijd kost dan eerder voorzien is vervelend voor de reiziger en voor de verduurzamingsambities op het spoor, maar de gunning is een belangrijke mijlpaal in de weg naar daadwerkelijke realisatie. Er moet nog een berg werk verzet worden, die in goede samenwerking zal worden geklaard.

### 3.10. Keervoorziening station Harderwijk

De motie van de leden Van der Molen c.s. heeft gevraagd naar een keervoorziening bij Harderwijk en wat daarin de logische eerstvolgende stap zou kunnen zijn.<sup>56</sup> Een keervoorziening bij station Harderwijk zou een mooie stap bieden voor het verbeteren van de 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> sprinterdienst tussen Harderwijk en Amersfoort. NS heeft deze dienst helaas sinds de coronapandemie niet meer in dienst kunnen stellen, maar verwacht dat de groei van reizigersstromen binnen niet al te lange tijd hier wel weer aanleiding toe zal geven. Deze spitsdienst rijdt dan – net als voor de coronapandemie – als gevolg van beperkingen in de infra alleen in de spitsrichting met passagiers ('s ochtends richting Amersfoort en 's middags richting Harderwijk) en rijdt bovendien leeg naar Nunspeet om aldaar te keren. Ook kan de spitsdienst alleen de stations Harderwijk en Nijkerk bedienen. Een eenvoudige keervoorziening in Harderwijk (tot ca. €10 mln.) kan hier een verbetering in betekenen, zodat deze spitsdienst in beide richtingen met passagiers kan rijden en bovendien een extra stop kan maken naast Harderwijk en Nijkerk. Ook wordt de dienstregeling robuuster waardoor eenvoudiger extra ritten kunnen worden toegevoerd. Een (waarschijnlijk) meer toekomstbestendige keervoorziening vraagt onder meer om het opheffen van een overweg en uit elkaar leggen van sporen waardoor de kosten fors kunnen oplopen.

Om meer over deze toekomstbestendigheid te zeggen is eerst een volledige corridorstudie Utrecht – Amersfoort – Zwolle nodig. Met de regio is besproken dat zij liever inzetten op de eenvoudige keervoorziening. Een eerste logische stap zou

---

<sup>54</sup> Kamerstuk 32 925-A, nr. 69

<sup>55</sup> Kamerstuk 36 200-A, nr. 9

<sup>56</sup> Kamerstuk 36 200-A, nr. 33

dan zijn een verkenning te starten naar deze eenvoudige keervoorziening en te bezien of deze zo kan worden aangelegd dat de meer toekomstbestendige keervoorziening niet onmogelijk wordt gemaakt. Op dit moment kan echter, bij gebrek aan zicht op financiering van de uiteindelijke realisatie van die keervoorziening, hiertoe geen opdracht worden verleend. Met deze beantwoording wordt de motie als afgedaan beschouwd.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2023/338535

### 3.11. Toekomstbeeld spoorbrug Maastricht (onderdeel aanpak vaarweg Maastricht)

De motie van de leden De Hoop c.s. verzoekt de regering om geen onomkeerbare stappen te zetten voordat alle mogelijkheden voor de spoorbrug zorgvuldig zijn onderzocht en zijn besproken in de Maastrichtse gemeenteraad en de Tweede Kamer.<sup>57</sup> Naar aanleiding hiervan is er door RWS en ProRail een toekomstbeeld over de spoorbrug Maastricht opgesteld. In de MIRT-brief van het najaar van 2022 is aangegeven dat de Kamer meer informatie zou ontvangen over de geboekte voortgang, echter was er meer tijd nodig.<sup>58</sup> Als bijlage bij deze brief is het rapport 'Toekomstbeeld Spoorbrug Maastricht' te vinden. Hierin zijn verschillende oplossingsrichtingen beschreven waarbij de sloop van de spoorbrug en een nieuwe brug voor langzaam verkeer als meest kansrijke oplossing wordt gezien. IenW zal samen met alle betrokken partijen in gesprek over het vervolg en verdere uitwerking. Met de regio is afgesproken dit te agenderen op het BO Leefomgeving van 2024.

### 3.12. Bereikbaarheid Arnhem/Nijmegen/Foodvalley met HOV-maatregelen en Fietsverbindingen

De Kamer heeft met de motie van het lid Minhas de regering verzocht om uiteen te zetten hoe HOV-maatregelen en fietsverbindingen kunnen bijdragen aan de bereikbaarheid van de Groene Metropoolregio Arnhem/Nijmegen en de regio Foodvalley, en inzichtelijk te maken wat daarvoor nodig is.<sup>59</sup> De regio heeft een eerste uitwerking opgeleverd met daarin vier fietsverbindingen en twee HOV-maatregelen, die volgens hun een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van beide regio's. Deze uitwerking wordt nog bestudeerd door IenW. Hierbij zijn door de regio ook de geschatte kosten en gevraagde bijdrage aan het Rijk beschreven. Echter zijn er op dit moment geen vrij besteedbare middelen in het MF. De beschreven maatregelen dienen nog verder onderzocht, verkend en te worden doorgerekend op effecten. Hierbij dient ook aandacht te zijn voor het combineren en/of afzetten van de maatregelen tegen maatregelen gericht op gedragsverandering (werkgeversaangepak, onderwijsaangepak) en flankerend beleid zoals parkeerbeleid.

### 3.13. Validatie instandhoudingskosten spoor en ontwikkeling uitgesteld onderhoud

In het WGO Jaarverslagen IenW van 15 juni jl. is aan het lid Koerhuis toegezegd om het PwC-onderzoek naar de validatie van de instandhoudingskosten voor het spoor te sturen. Dit rapport treft u als bijlage bij deze brief. In dit rapport is ook aandacht voor de ontwikkeling van het uitgesteld onderhoud. PwC heeft de validatie in opdracht van IenW uitgevoerd in het kader van de periodieke herijking

---

<sup>57</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 959

<sup>58</sup> Kamerstuk 36 200-A, nr. 9

<sup>59</sup> Kamerstuk 36 200-A, nr. 57

van de instandhoudingsbehoefte van ProRail. De uitkomsten van de validatie worden betrokken bij de besluitvorming over een nieuw basiskwaliteitsniveau voor de spoorweginfrastructuur vanaf 2026, waarover de Kamer naar verwachting in het voorjaar van 2024 wordt geïnformeerd.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2023/338535

De conclusie van PwC is dat totale instandhoudingsbehoefte een realistische weergave vormt van de benodigde middelen om het spoor bij gelijke prestaties in stand te houden. Daarbij stelt PwC diverse correcties voor, die IenW en ProRail bij de eerstkomende subsidieaanvraag 2024 zullen verwerken of waarover voor latere jaren nog nadere afspraken moeten worden gemaakt. PwC concludeert tevens dat de werkwijze om tot de instandhoudingsbehoefte te komen ten opzichte van hun onderzoek in 2019 op diverse punten verbeterd is. Bijvoorbeeld: het periodiek rapporteren over de staat van de infra, betere kwaliteit van de areaalbasis, verbeterde risico-inventarisatie en meer integrale afwegingen.

Tegelijkertijd doet PwC op enkele punten aanbevelingen waar ProRail nog verder kan verbeteren. Deze aanbevelingen zien enerzijds op het explicieter vastleggen van gemaakte afwegingen en uitgangspunten bij het opstellen van de instandhoudingsbehoefte en anderzijds op het beter en integraler kijken naar de lange termijn maakbaarheid en de invulling van de behoefte aan meer efficiency. IenW en ProRail gaan hierover in gesprek met als doel voor de volgende periodieke herijking concrete verbeteringen door te voeren. PwC concludeerde in de vorige validatie dat het uitgesteld onderhoud grotendeels weloverwogen en bewust ontstaat om efficiënt te zijn (veel infra hoeft in de praktijk niet op de theoretische levensduur vervangen te worden) en gaf als aanbeveling dit periodiek te monitoren.<sup>60</sup> IenW heeft PwC daarom gevraagd dit opnieuw te beoordelen. In de huidige rapportage geeft PwC aan dat de omvang van het uitgesteld onderhoud nagenoeg stabiel is. Als PwC inzoomt op enkele specifieke verstoringen aan de infrastructuur, dan ziet zij daarin een lichte toename die een indicatie kan zijn van het mogelijk oplopen van het achterstallig onderhoud; echter is hier meer onderzoek voor nodig. Conform de aanbeveling in de rapportage blijft de toestand van het areaal gemonitord. Dit wordt gedaan via de rapportage 'Staat van de Infrastructuur' en periodieke externe validaties op de instandhoudingsbehoefte. Te meer omdat de rapportage van PwC ook wijst op de groeiende instandhoudingsbehoefte en uitdagingen die daarbij spelen zoals toenemende vervoervraag, personeelskrapte en capaciteit op het spoor voor werkzaamheden.

#### 3.14. Slimme niet-infra-maatregelen

Aan het lid Koerhuis is toegezegd dat de Kamer voor de begrotingsbehandeling 2024 een overzicht ontvangt van de investeringen in het verbeteren van de doorstroming, waaronder spitsmijden.<sup>61</sup> Om de bereikbaarheid te verbeteren zet IenW in op 'de juiste mobiliteit op de juiste plaats'. Dat vraagt dat er zo optimaal mogelijk gebruik gemaakt wordt van de bestaande infrastructuur. Daarom investeert IenW standaard in (slimme) niet-infra-maatregelen als onderdeel van het MIRT-proces. Onderstaande lijst geeft een beeld, maar is geen uitputtend overzicht. Veel niet-infra-maatregelen zitten verweven in programma's van andere partners zoals andere departementen of lokale overheden. Daarnaast wordt er ook binnen de MIRT projecten ingezet op (slimme) korte termijnmaatregelen, zoals het

---

<sup>60</sup> Kamerstuk 35 300-A nr. 94

<sup>61</sup> Kamerstuk 36 360-XII, nr. 10

kortetermijnpakket bij de A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught of de verkeersdoorstroming op de ringen van Amsterdam, Rotterdam/Den Haag, Utrecht en Eindhoven.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2023/338535

Niet-infra-maatregelen IenW:

- Mobiliteitspakketten Woningbouw en Mobiliteit;
- Meerjarige Uitvoeringagenda Fiets;
- Goederenvervoer corridors (logistiek makelaars, CTC);
- Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit;
- Programma Veilige, Slimme en Duurzame mobiliteit (diverse maatregelen). Op hoofdlijnen richt de integrale mix aan maatregelen zich op: hinder-aanpak, fietsstimulering, smart mobility en digitalisering, duurzame mobiliteit parkeren, doelgroepen-, onderwijs- en werkgeversaankpak, deelmobiliteit, hubs en logistiek
- Invoering Zero-Emissie (bus, reinigingsvoertuigen, doelgroepenvervoer, hubs, stadslogistiek);
- Strategisch Plan Verkeersveiligheid;
- 5G-Blueprint;
- Dutch Metropolitan Innovations (DMI);
- Slimme, korte termijnmaatregelen binnen de MIRT projecten (bijv. gedragsmaatregelen, smart mobility, verkeersmanagement, netwerkoptimalisaties en kleine infrastructurele maatregelen, zoals extra spitsstroken, extra wisselstroken en een betere configuratie van op- en afritten);
- Slimme, korte termijnmaatregelen binnen de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's SBaB, U Ned, MoVe en SmartWayz.

### 3.15. City Deal Fietsen voor iedereen

In het CD Actieve Mobiliteit van 9 maart jl. is aan de leden Bouchallikht, Van Ginneken en Van der Graaf toegezegd dat de voortgang van de City Deal 'Fietsen voor iedereen' in het najaar van 2023 gedeeld wordt. Op 9 oktober jl. hebben 25 organisaties de City Deal bekrachtigd. Het doel van deze City Deal is dat zoveel mogelijk mensen kunnen en gaan fietsen. Hiervoor werken IenW, BZK, VWS, gemeenten, maatschappelijke partners en bedrijven gericht samen. Dit moet zorgen voor toegang tot een goed functionerende, veilige en passende fiets en de vaardigheden om veilig te kunnen fietsen. De dealtekst 'City Deal Fietsen voor Iedereen' is als bijlage toegevoegd.

De City Deal draagt bij aan de ambitie "Bereikbaarheid voor iedereen". Met dit onderwerp streven we ernaar dat basisvoorzieningen en werk bereikbaar zijn voor alle inwoners van Nederland, zodat iedereen kan deelnemen aan de maatschappij. Deze City Deal regelt de uitvoering van projecten en de kennis over een werkende aanpak, projectbudget en uitvoeringscapaciteit. Projecten die inzetten op het hebben van fietsen en het kunnen fietsen. De uitvoering van de projecten ligt bij gemeenten, provincies en maatschappelijke partners. IenW coördineert deze City Deal en stuurt op de voortgang en het borgen van de uitkomsten. De resultaten en inzichten worden breed gedeeld met partijen buiten de City Deal, zodat ook zij met het onderwerp aan de slag kunnen.

### 3.16. Werkwijzer MBKA bij MIRT-verkenningen

In relatie tot o.a. de vorig jaar ingediende moties door de leden Van Ginneken<sup>62</sup> en Kröger<sup>63</sup> wordt er gewerkt aan een update van de werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen. Zoals eerder is aangegeven tijdens het Tweeminutendebat Verkeersveiligheid en wegen van 13 april jl. en in een Kamerbrief is de herziening in uitvoering.<sup>64</sup> De nieuwe werkwijzer zal voor het zomerreces van 2024 worden opgeleverd.

### 3.17. Sidekicks van gedeputeerden voor de herprioritering van het MF

Aan het lid Van Ginneken is tijdens het CD MIRT van 5 juli jl. toegezegd in het licht van de mobiliteits- en bereikbaarheidsvraagstukken om met de regio's in gesprek te gaan over de mogelijkheid tot het aanstellen van 'sidekicks' van de gedeputeerden die zich bezig kunnen houden met de praktische bereikbaarheidsaspecten van de gepauzeerde projecten. In een gesprek met regionale bestuurders bleek men hier geen meerwaarde in te zien. Hiermee is invulling gegeven aan de toezegging.

### 3.18. Voortgang herplantingsplicht bomen

In de MIRT-brief van 15 december 2021 is er voor het eerst gerapporteerd over de herbeplantingsplicht op grond van de Wet natuurbescherming die geldt bij infrastructurele werken.<sup>65</sup> Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie Schonis c.s.<sup>66</sup> In deze MIRT-brief wordt over de stand van zaken over het jaar 2022 gerapporteerd.

Het kappen van bomen wordt gemeld bij het bevoegd gezag; dit is veelal de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). De compensatieopgave wordt vervolgens berekend en uitgedrukt in hectares. Het afgelopen jaar is de registratie verder opgeschoond en afgestemd met RVO. De gerapporteerde omvang is daardoor en als gevolg van uitgevoerde herbeplanting en nieuwe projecten afwijkend van de vorige opgave. De herbeplantingsopgave ziet er per 1 januari 2023 als volgt uit:

- De herbeplantingsopgave voor RWS bedraagt 602 hectare. Voor ca. 307 hectare daarvan is inmiddels de wettelijke termijn voor herbeplanting verstreken. RWS is in overleg met het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit over de mate waarin door RWS onverplicht aangeplante bomen (in totaal ca. 545 hectare) als invulling van de herplantplicht kunnen worden gezien en beziet op welke wijze daaraan verder gevolg kan worden gegeven.
- Wat de feitelijke herplantingsopgave voor ProRail is en of deze binnen of buiten de wettelijke termijn hebben plaatsgevonden, wordt momenteel verder onderzocht. Doelstelling is de wettelijke herplant in 2024 volledig in beeld te krijgen. Ook is verbetering van het proces in gang gezet van registratie en herplant om aan de wettelijke verplichtingen te voldoen. Hierover is ProRail in gesprek met het bevoegd gezag en gecontracteerde aannemers. Voor het komend plantseizoen wordt een eerste tranche aan herplant vanuit beheer en onderhoud voorbereid.

---

<sup>62</sup> Kamerstuk 36 200-A, nr. 28

<sup>63</sup> Kamerstuk 36 200-A, nr. 37

<sup>64</sup> Kamerstuk 32 813, nr. 1167

<sup>65</sup> Kamerstuk 35 925-A, nr. 24

<sup>66</sup> Kamerstuk 35 300-A, nr. 43



#### **4. Tot slot**

We blijven werken aan de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid van Nederland. Uitgangspunt daarbij is samenwerken met de MIRT-regio's en in overleg met de Kamer en we gaan dan ook graag met de Kamer in gesprek tijdens het Notaoverleg MIRT.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2023/338535

In het voorjaar van 2024 vinden de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving plaats. Over de uitkomsten hiervan wordt de Kamer zoals gebruikelijk per brief geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

DE MINISTER VAN BINNENLANDSE ZAKEN EN KONINKRIJKSRELATIES,

Hugo de Jonge

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen

Aan: leden van de Gemeenteraden, Provinciale Staten en Algemeen Bestuur  
van de SNN-verbonden partijen

Assen, 15 november 2023  
Referentie: 20231118

Geachte leden van de Gemeenteraden, Provinciale Staten en Algemeen Bestuur,

Op 6 november jl. vond het bestuurlijk overleg MIRT Noord-Nederland plaats. Wij kijken terug op een positief gesprek. Het eensgezind optreden van de Noordelijke delegatie werd door de bewindslieden herkend en gewaardeerd. Hoewel de minister en staatsecretaris van I&W demissionair zijn en daarom geen onomkeerbare besluiten - waaronder investeringsbeslissingen - konden nemen, stond dat een constructief overleg niet in de weg. Over veel punten is afgesproken het overleg en de samenwerking te intensiveren met het oog op besluitvorming in 2024.

#### Spoorknelpunt Zwolle-Meppel

Wij hebben duidelijk gemaakt dat het oplossen van spoorknelpunt Zwolle-Meppel onze topprioriteit is. Ook het Rijk erkent het grote belang en de urgentie hiervan. In 2022 heeft de Tweede Kamer het [amendement Minhas - Van Ginneken](#) aangenomen waarmee € 35 miljoen beschikbaar is gesteld voor een vierde spoorperron in Meppel. Dat helpt zeker, maar daarnaast is het nodig om ook de overwegen tussen Zwolle en Meppel aan te pakken. Wij hebben in het BO-MIRT met klem aangedrongen op een voortvarende aanpak. De staatsecretaris kijkt naar de praktische mogelijkheden. Na het kerstreces praten de staatsecretaris en de drie Noordelijke gedeputeerden Mobiliteit hierover door. De demissionaire bewindslieden willen alle inhoudelijke input gereed te hebben zodat een nieuw kabinet een positief besluit kan nemen.

Annex aan het fysieke spoorknelpunt is de lijnvoering Zwolle-Groningen/Leeuwarden. Afspraak is dat de staatsecretaris laat onderzoeken of de 3e en 4e intercity kan worden opgenomen in de HoofdRailNet (HRN-) concessie, zoals beoogd in de aangenomen [motie V.d Graaf - De Hoop](#). Ook heeft de staatsecretaris toegezegd in de concessie op te nemen dat onverhoopte afschaling op Zwolle-Leeuwarden niet eigenstandig door NS kan, maar pas mogelijk is na beoordeling door de staatsecretaris en enkel in uitzonderlijke gevallen zoals een pandemie.

#### Bruggen en zeesluis Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl

De Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl is van groot economisch belang, maar als breed kanaal ook een forse barrière voor natuur, voetganger, fiets, auto, OV en vrachtverkeer. Rijkswaterstaat heeft nog een grote opgave inzake het vervangen of renoveren van de HLD-bruggen en sluisen. De brughoogte en doorvaartbreedte moeten groter omdat het kanaal wordt opgewaardeerd naar vaarklasse Va. Daarnaast zijn veel bruggen aan het eind van hun levensduur, met als gevolg beperkte belastbaarheid en oversteekbaarheid. Andere bruggen zijn zelfs volledig gestremd door een aanvaring. Dat alles heeft een groot negatief maatschappelijk effect.

De minister wil het proces met betrekking tot de vervanging van twee Friese bruggen (Oude Schouw en Uitwellingerga) intensiveren. Rijk en regio spreken af om daarbij van beide kanten sterk in te zetten op het omgevingsmanagement. Over de Paddepoelsterbrug in Groningen is afgesproken dat Rijk en regio nog dit jaar (2023) een gezamenlijk beeld hebben van de oorzaken van het financiële tekort voor een nieuwe brug. In het voorjaar van 2024 kan dan een kostenverdeling worden gemaakt waarbij de motie van de gemeenteraad van Groningen wordt

betrokken. De Groningse Busbaanbrug en oversteekbaarheid Gerrit Krolbrug tijdens de bouw blijven nadrukkelijk op de agenda staan van I&W/RWS.

Rijk en regio hebben afgesproken dat de vervanging-renovatie van de zeesluis Farmsum een planstudie vraagt die niet alleen technisch is georiënteerd maar ook de toekomstbestendigheid en de relevante regionale ontwikkelingen meeneemt. Wij zijn daar blij mee, want één-op-één vervanging zou betekenen dat meekoppelkansen worden gemist. Wij streven naar een betere en ook ruimere sluis. Dat levert een bijdrage aan de doorontwikkeling van de Groninger zeehavens en de regionale werkgelegenheid. Bovendien biedt een ruimere sluis belangrijke kansen voor het landzijdige waterbeheer.

#### Spoorverbinding Emmen - Rheine

Het geschikt maken van het spoor voor een reguliere passagiersdienst kost meer dan eerder is begroot. Voor aanpassing van het Nederlandse deel van het spoor hadden de provincie Drenthe en het Rijk (via Prorail) al geld gereserveerd. Wij hebben met het Rijk afgesproken dat we ons inzetten voor een gezamenlijke oplossing en voor eind 2023 helderheid verschaffen.

#### Overige onderwerpen

Studenten OV-kaart: Ofschoon dit onderwerp valt onder de minister van Onderwijs, hebben wij de MIRT-bewindslieden gewezen op de negatieve gevolgen van de kabinetsplannen voor de Studenten-OV kaart. Het kabinet wil jaarlijks een kwart miljard euro korten op de vergoeding aan de OV-bedrijven vanwege het lage gebruik van de kaart in de corona-periode. Deze korting heeft grote effecten op de exploitatie van het OV en werkt dus sterk door op de regionale bereikbaarheid. Wij hebben daarom de I&W-bewindslieden gevraagd om binnen het kabinet te wijzen op deze onbedoelde kruisbestuiving van effecten.

Fietsinfrastructuur: Bij het onderwerp 'Mobiliteitstransitie' hebben we gewezen op het belang van goede infrastructuur voor de fiets. Naast de omvangrijke investeringen door gemeentes hebben ook de Noordelijke provincies al fors geïnvesteerd: € 120 miljoen voor doorfietsroutes. Om het landelijk netwerk van deze routes verder te ontwikkelen is ruim € 1 miljard nodig. Het Rijk heeft nu slechts 6 miljoen per jaar voor fietsmaatregelen. Wij willen graag dat er meer geld beschikbaar komt. De staatsecretaris gaf aan dat dit iets is voor een volgend kabinet. Daarnaast is ruim 10% van de € 7,5 miljard voor ontsluiting van toekomstige Grootchalige Woningbouwlocaties gereserveerd voor fietsmaatregelen. Weliswaar een incidentele, maar grote fietsimpuls.

HRMK-spoorbrug: Al eerder is geld beschikbaar gekomen voor de vervanging van de spoorbrug over het van Harinxmakanaal (HRMK) in Leeuwarden door een aquaduct. De provincie Fryslân heeft met het Rijk afgesproken volgend jaar een verdiepend onderzoek te doen zodat in het BO MIRT 2024 nadere afspraken kunnen worden gemaakt over een startbeslissing voor een verkenning.

Naast deze onderwerpen is in het BO-MIRT nog een groot aantal afspraken gemaakt waarover al eerder ambtelijk overeenstemming was bereikt. Gemakshalve verwijzen wij u daarvoor graag naar de [BO-MIRT Kamerbrief](#) van 13 november 2023.

Wij kijken terug op een geslaagd BO-MIRT 2023. Het was in onze ogen een constructief gesprek tussen het Rijk en ons landsdeel. Wij hebben onze prioriteiten goed naar voren kunnen brengen. Ondanks de beperkingen door de demissionaire status van het kabinet hebben we een groot aantal (proces-)afspraken kunnen maken waarmee we vooruit kunnen en die perspectief bieden. Desondanks blijven we alert op de voortgang in de dossiers.



Hoogachtend,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Jetta Klijnsma', written over a large, thin-lined rectangular box.

CvdK Jetta Klijnsma,  
voorzitter SNN

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Matthijs de Vries', written over a large, thin-lined rectangular box.

ged. Matthijs de Vries,  
voorzitter BC-MIRT

