Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) november 2026

Nationale afspraken 2
Regio Oost-Nederland 4
Regio Zuid-Nederland 10
Regio Noordwest-Nederland 23
Regio Noord-Nederland 32
Regio Zuidwest-Nederland 36
Goederenvervoercorridors 41

Nationale afspraken

Onderstaande afspraken zijn met alle regio's gemaakt. Nadere regiospecifieke afspraken zijn per regio terug te vinden.

1. Prioritering Mobiliteitsfonds en Deltafonds

- De regio neemt kennis van de Kamerbrief van 16 oktober met de uitkomst van de prioritering van het Mobiliteitsfonds (MF) en Deltafonds (DF) van IenW.
- De komende jaren zal het accent komen te liggen op de vernieuwingsopgaven. Hiermee gaan we een groot deel van de ongeplande hinder voorkomen.
- Rijk en regio spreken af de hinder van geplande werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken door de planning van werkzaamheden tijdig af te stemmen. Het Rijk zal in afstemming met de regio in het derde kwartaal van 2027 de herijkte beleidslijn Hinder afronden. De inzet vanuit het Rijk is gericht op het zo efficiënt mogelijk in zetten van beschikbare middelen en mensen.
- Rijk en regio erkennen dat de onderliggende bereikbaarheidsopgave voor projecten die nu onder de zaaglijn staan niet weg zijn. Rijk en regio blijven dan ook in gesprek over het perspectief. Voor de MIRT-projecten die worden geraakt door de prioritering worden aparte afspraken gemaakt.

2. Herziening MIRT

- Rijk, regio en koepels hebben uitgesproken dat het document 'Stand van zaken beoogde richting herziening MIRT' een goed startpunt is voor de verdere gezamenlijke vormgeving van de doorontwikkeling van het MIRT.
- Rijk, regio en koepels onderschrijven dat gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de totale bereikbaarheids- en mobiliteitsopgave blijft: herziening van het MIRT mag niet leiden tot een terugtrekkende beweging van het Rijk tot de eigen netwerken.
- Rijk, regio en koepels spreken af de herziening van het MIRT in 2027 gezamenlijk verder uit te werken met dit document als startpunt.
- Doelen van deze herziening zijn:
  - Behouden van de goede aspecten van het MIRT,
  - Binnen het MIRT ook een strategischer en inhoudelijk breder gesprek voeren, waarbij bereikbaarheid en leveringszekerheid centraal staat (in lijn met het kabinetsstandpunt bereikbaarheid op Peil) in samenhang met opgaven en ambities vanuit de regio's,
  - Het komen tot een betere (financiële) beheersbaarheid van MIRT-projecten en het MIRT als geheel,
  - Komen tot meer bestuurlijke en ambtelijke rust rondom de MIRT-overleggen.
- Aangrijpingspunten voor interventies om deze doelen te bereiken vinden Rijk, regio en koepels in de overlegstructuur, inhoud en instrumenten van het MIRT. De MIRT-spelregels zijn ook één van die instrumenten.
- Binnen de overlegstructuur blijven de bestaande BO's MIRT een belangrijke functie vervullen, waarbij in deze BO's naar een gesprek over de brede bereikbaarheidsopgave wordt bewogen, oorzaken en oplossingen in de breedte van het ruimtelijk-, voorzieningen- en mobiliteitsdomein in dit gesprek aan bod komen, en afspraken kunnen worden gemaakt over mobiliteitsmaatregelen breder dan alleen infrastructuur.
- Rijk, regio en koepels stellen gezamenlijk een plan van aanpak vast om de verschillende voorgestelde interventies uit te werken.
- Rijk, regio en koepels spreken af dat bij de verdere uitwerking van de herziening van het MIRT de samenhang met de ontwikkeling van de positionering van de BO's Leefomgeving wordt geborgd, mede om de verbinding met de andere domeinen te leggen. Dit is immers randvoorwaardelijk voor de beoogde richting van herziening van het MIRT.
- Beoogd wordt een gedetailleerde uitwerking gereed te hebben voor besluitvorming op de BO's MIRT en het BO Mobiliteit van het najaar van 2027 en zoveel mogelijk direct te implementeren.

3. Toekomstperspectief Hoofdwegennet

- Het Rijk is voornemens voorjaar 2027 de Rijksvisie met een beleidskader voor beheer en ontwikkelen van het hoofdwegennet (Toekomstperspectief HWN) te presenteren. Als uitwerking van de Nota Ruimte en Mobiliteitsvisie. Deze visie dient als basis voor een nader in te richten Programma Hoofdwegennet onder de Omgevingswet.
- Rijk en regio concluderen op basis van gezamenlijke sessies in 2026 dat de categorisering van het HWN helpt bij het maken van keuzes in ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid en bij de ontwikkeling en beheer van infrastructuur. Ook zijn gezamenlijke ontwikkelopgaven gesignaleerd voor de rol het hoofdwegennet in de bereikbaarheid van m.n. landelijk gebied, de goederencorridors en de stedelijke ringen. Het Rijk betrekt deze inzichten bij het opstellen van de visie.
- Rijk en regio concluderen dat dit BO MIRT te vroeg komt om een gezamenlijk beeld van de HWN-categorisering vast te stellen. Het Rijk organiseert daarom een Rijk-regio proces gericht op de visie, de categorisering en de vervolgaanpak voor een Programma Hoofdwegennet onder de Omgevingswet. Met als doel dit voorjaar 2027 vast te stellen.

N.B. zie nadere afspraken over het TP HWN met Zuid-Nederland op pagina 18 (Afspraak Zuid 15) en met Zeeland op pagina 37 (Afspraak Zuidwest 3).

Regio Oost-Nederland

1. Prioritering Mobiliteitsfonds en Deltafonds

- De regio neemt kennis van de uitkomst van de prioritering in Oost.
- In regio Oost is de uitkomst van de prioritering dat het budget voor onderstaande MIRT-projecten intact blijft. Deze projecten gaan door:
  - RegioExpres
  - OV Knooppunt Nijmegen Centrumzijde
  - Veluwelijn
  - EuregioRail: Zwolle – Twente – Münster
  - Verduurzaming Zutphen – Hengelo – Oldenzaal
  - N50 Kampen – Kampen Zuid
  - N35 Wijthmen – Nijverdal
    - Voor de MIRT-verkenning N35 Wijthmen – Nijverdal wordt bij de huidige planning de voorkeursbeslissing in het voorjaar van 2027 vastgesteld.
  - Grensoverschrijdend Spoorvervoer
  - Veiligheid Rijks N-wegen, waaronder N36 en N50 Kampen – Kampen Ramspol
- Voor onderstaande MIRT-projecten wordt het budget bijgesteld naar 0. Deze projecten worden gepauzeerd:
  - A28 Amersfoort – Hoogeveen
  - Bovenloop IJssel (IJsselkop-Zutphen)
  - Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel
  - Quickscan Decentraal Spoor Oost Nl
  - N35 Nijverdal – Wierden
- De projecten A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven; A1/A30 Barneveld en A1/A35 Knooppunt Azelo – Buren blijven gepauzeerd.
- Voor de projecten die gepauzeerd worden, werken Rijk en regio aan een zorgvuldige pauzering.

2. Programma Woningbouw en Mobiliteit

<u>Apeldoorn BSK</u>

- Apeldoorn BSK (binnenstad, spoorzone en kanaalzone) is één van de vier nieuwe nationaal grootschalige woningbouwgebieden die in 2025 zijn aangewezen.
- In Apeldoorn BSK wordt er tot en met 2034 gestart met de bouw van circa 6.300 nieuwe woningen.
- In het BO MIRT van januari 2026 heeft het Rijk voor Apeldoorn BSK gebiedsbudget gereserveerd, als eerste stap ten behoeve van de grootschalige woningbouwontwikkeling.
- Vanuit de prioritering van het Mobiliteitsfonds reserveert het Rijk een bijdrage van circa € 73 miljoen voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen, onder de voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bedrag reserveert.
- Deze Rijksbijdrage is ten behoeve van wegaanpassingen, twee spooronderdoorgangen, en een fietspad.
- De Rijksbijdrage zal worden uitgekeerd middels de tijdelijke regeling specifieke uitkering woningbouw en mobiliteit.

<u>Spoorzone Hengelo-Enschede</u>

- Spoorzone Hengelo-Enschede (SHE) is één van de vier nieuwe nationaal grootschalige woningbouwgebieden die in 2025 zijn aangewezen.
- In Spoorzone Hengelo-Enschede wordt er tot en met 2034 gestart met de bouw van circa 10.000 nieuwe woningen, waarvan 3.800 woningen in de gemeente Hengelo en 6.500 woningen in de gemeente Enschede.
- In het BO MIRT van januari 2026 heeft het Rijk voor Spoorzone Hengelo-Enschede (SHE) gebiedsbudget gereserveerd, als eerste stap ten behoeve van de grootschalige woningbouwontwikkeling.

- Vanuit de prioritering van het Mobiliteitsfonds reserveert het Rijk een bijdrage van circa € 104,2 miljoen voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen, onder de voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bedrag reserveert.
- De Rijksbijdrage van circa € 25,2 miljoen voor de gemeente Hengelo is ten behoeve van wegaanpassingen, een spooronderdoorgang en aanpassing van fietsinfrastructuur.
- De Rijksbijdrage van circa € 79,1 miljoen voor de gemeente Enschede is ten behoeve van wegaanpassingen, een spooronderdoorgang en de aanleg van een fietsenstalling.
- De Rijksbijdrage zal worden uitgekeerd middels de tijdelijke regeling specifieke uitkering woningbouw en mobiliteit.

3. Bereikbaarheid op Peil: regionale bereikbaarheidsanalyse en bereikbaarheidsprofielen

- Regio's en Rijk benutten de inzichten uit de regionale bereikbaarheidsanalyses, gebaseerd op het nationale bereikbaarheidspeil conform het BO MIRT-besluit van januari 2026, voor het opstellen van regiospecifieke bereikbaarheidsprofielen. Sommige regio's stellen bij het nemen van dit besluit vast dat zij hun bereikbaarheidsanalyses afgerond en gereed hebben voor de vervolgstap van het ontwerpen van een regionaal bereikbaarheidsprofiel. Regio's waarvan de bereikbaarheidsanalyse nog niet gereed is om te delen met het Rijk en de andere regio's, zetten de analysefase voort en ronden deze medio 2027 af.
- Net als in de vorige fase nemen Rijk en regio's deel aan het zetten van de volgende stap richting regionale bereikbaarheidsprofielen, passend bij de voortgang en behoefte per regio. Het regionaal bereikbaarheidsprofiel geeft invulling aan de verwachte bereikbaarheidsopgaven die spelen in de betreffende regio. De formulering van het bereikbaarheidsprofiel en de doelen die daarin worden nagestreefd, is aan de regio. Daarbij wordt wel steeds een relatie gelegd met sociaaleconomische en ruimtelijk-economische functies en ontwikkelingen hierin (bijvoorbeeld woningbouw, economie, onderwijs, voorzieningen, defensie).
- Het Rijk faciliteert hiervoor een leer- en ontwikkeltraject. Daarin worden resultaten van de regionale bereikbaarheidsanalyses en voorbeelden van mogelijke invulling van regionale bereikbaarheidsperspectieven met elkaar uitgewisseld. In het leer- en ontwikkeltraject wordt bij het opstellen van de regionale bereikbaarheidsprofielen verkend wat de aansluiting is bij de opgeleverde bereikbaarheidsanalyses van de eigen regio en van de aangrenzende regio's; bij bestaande regionale visiedocumenten en bij relevante rijkstrajecten (bijvoorbeeld Nota Ruimte, TP HWN en Rijksvisie OV, NPVR, etc).
- In lijn met de eerdere afspraak en toezegging om de bereikbaarheidsanalyses- en profielen niet iets vrijblijvends te laten zijn, betrekken Rijk en regio de regionale bereikbaarheidsanalyses en bereikbaarheidsprofielen, voor zover mogelijk, bij het opstellen van nieuw beleid.
- Het Rijk organiseert halverwege 2027 een conferentie voor ambtenaren en bestuurders om het gesprek over de ontwikkeling van regionale bereikbaarheid verder te verdiepen. De conferentie biedt gelegenheid om ook interbestuurlijk kennis te nemen van elkaars bereikbaarheidsanalyses en (aanzetten tot) bereikbaarheidsprofielen, ervaringen uit te wisselen en gezamenlijk verder te werken aan de ontwikkeling (en toepassing) van de regionale bereikbaarheidsprofielen.
- Het Rijk ontwikkelt het instrument van het bereikbaarheidspeil door op basis van de eerder aangereikte suggesties van de regio's en deelt het resultaat hiervan in het eerste kwartaal van 2027 met de regio's. De doorontwikkeling omvat onder meer het toevoegen van e-bike en publiek vervoer als vervoersmodaliteiten, het versterken van de visualisaties en exportmogelijkheden, het toevoegen van bestemmingen zoals economische toplocaties, sport en recreatie, het in beeld brengen van de bereikbaarheid van beschikbare banen, de impact op sociaaleconomische ontwikkeling en het toevoegen van het bereikbaarheidspeil van het goederenvervoer en economische bestemmingen en grensoverschrijdende bestemmingen.
- IenW deelt met de Kamer de stand van zaken rond de monitor van het nationaal bereikbaarheidspeil, en informeert over de uitkomsten van de regionale bereikbaarheidsanalyses. Verder is het streven om de resultaten van de regionale bereikbaarheidsprofielen in het BO MIRT van 2027 voor te leggen. Waar mogelijk streven het

Rijk en de regio's samen ernaar om – conform de Kamerbrief Routeplan versterken regionale bereikbaarheid – aanpakken te formuleren met inhoudelijke afspraken gericht op de invulling van de opgaven die uit de bereikbaarheidsanalyses en -profielen naar voren komen.

4. Tweede tranche doorfietsroutes

- De provincie Gelderland ontvangt een bijdrage van € 1.260.000 inclusief btw van het Rijk voor doorfietsroute Arnhem – Huissen.
- De provincie Gelderland ontvangt een bijdrage van € 883.000 inclusief btw van het Rijk voor doorfietsroute Epe – Apeldoorn (F50).
- De provincie Overijssel ontvangt een bijdrage van € 1.700.000 inclusief btw van het Rijk voor doorfietsroute Enschede – Glanerbrug (F35).

5. Uitvoeringsagenda Nationaal Toekomstbeeld Fiets

- Rijk en regio spreken af dat de Uitvoeringsagenda Nationaal Toekomstbeeld Fiets voor de komende jaren richting geeft aan de verdere uitvoering van de gezamenlijke ambities van Rijk en regio voor fietsen en geeft hiermee invulling aan de ambitie uit het coalitieakkoord. De Uitvoeringsagenda Nationaal Toekomstbeeld Fiets wordt met een aparte brief aan de Kamer gestuurd voor het einde van 2026.

6. Uitvoeringsagenda Lopen

- Rijk en regio onderstrepen het belang van lopen. De gezamenlijke ambities en acties zijn opgenomen in de Nationale Uitvoeringsagenda Lopen (NU Lopen). De NU Lopen sluit aan bij de regionale agenda's en ondersteunt de uitvoering van de regionale ambities. De NU Lopen en de Uitvoeringsagenda Nationaal Toekomstbeeld Fiets worden begin december nog voorgelegd aan de bestuurlijke tafels van de VNG, het IPO en de vervoerregio's. Het streven is om de nationale agenda's eind december aan de Tweede Kamer te sturen. Tijdens de landsdelige BO's MIRT 2027 bespreken Rijk en regio de gezamenlijke ambities voor actieve mobiliteit (fietsen en lopen).

7. IVRI's Oost (Overijssel en Gelderland)

<u>Gemeente Zwolle</u>

- IenW kent een specifieke uitkering toe aan de gemeente Zwolle voor het realiseren van software updates voor 19 iVRI's. Dit is een bijdrage aan de totale kosten. De gemeente Zwolle neemt zelf het resterende deel van de kosten voor eigen rekening. De specifieke uitkering door IenW aan de gemeente Zwolle bedraagt € 95.000,00 exclusief btw (€ 114.950,00 inclusief btw). De uitvoering van de software updates is binnen twee jaar na toekenning van de subsidie gereed.

<u>Gemeente Deventer</u>

- IenW kent een specifieke uitkering toe aan de gemeente Deventer voor het realiseren van software updates voor 48 iVRI's. Dit is een bijdrage aan de totale kosten. De gemeente Deventer neemt zelf het resterende deel van de kosten voor eigen rekening. De specifieke uitkering door IenW aan de gemeente Deventer bedraagt € 203.264,46 exclusief btw (€ 245.950 inclusief btw). De uitvoering van de software updates is binnen twee jaar na toekenning van de subsidie gereed.

<u>Gemeente Hengelo</u>

- IenW kent een specifieke uitkering toe aan de gemeente Hengelo voor het realiseren van software updates voor 10 iVRI's. Dit is een bijdrage aan de totale kosten. De gemeente Hengelo neemt zelf het resterende deel van de kosten voor eigen rekening. De specifieke uitkering door IenW aan de gemeente Hengelo bedraagt € 75.000,00 exclusief btw (€ 90.750,00 inclusief btw). De uitvoering van de software updates is binnen twee jaar na toekenning van de subsidie gereed.

Gemeente Nijmegen

- IenW kent een specifieke uitkering toe aan de gemeente Nijmegen voor het realiseren van 18 iVRI's. Dit is een bijdrage aan de totale kosten. De gemeente Nijmegen neemt zelf het resterende deel van de kosten voor eigen rekening. De specifieke uitkering door IenW aan de gemeente Nijmegen bedraagt € 286.125,00 exclusief btw (€ 346.211,00 inclusief btw). De realisatie van de iVRI's is binnen twee jaar na toekenning van de subsidie gereed.
- Deze uitkering wordt gedaan vanuit de terugontvangen subsidies, afkomstig van wegbeheerders die niet alle afgesproken iVRI's hebben gerealiseerd eind 2025. Met deze nieuw te verstrekken uitkering vanuit de VSD SPUK wordt de in 2022 door de Minister in het BO-MIRT toegezegde € 10 miljoen geheel besteed aan iVRI's.

8. MIRT Onderzoek UAD

- Rijk en regio werken sinds 2022 samen aan het uitvoeren van een MIRT-onderzoek naar stapsgewijze ontwikkelingen op de spoorcorridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens voor zowel nationale, regionale als internationale verbindingen.
- Partijen richten zich op zorgvuldige afronding van het MIRT-onderzoek begin 2027 en bespreking hiervan op het BO MIRT 2027.
- Op basis van het capaciteitsvergrotingsplan voor deze corridor gaan Rijk en regio in gesprek over de mogelijkheden om het aantal internationale treinen op deze corridor uit te breiden van 0,5 naar 1 keer per uur.
- Bij geen van de partijen is op dit moment budget beschikbaar om verder stappen te zetten naar realisatie van dergelijke maatregelen.

9. Veluwelijn

- Rijk en regio stellen de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen vast. Op basis van deze uitkomsten en het beschikbare budget nemen Rijk en regio het besluit om wat betreft de keervoorziening alleen oplossingsrichting 3 mee te nemen in de tweede fase van de verkenning.
- Met dit vervolg wordt toegewerkt naar het voorkeursalternatief, niet alleen voor de keervoorziening, maar ook voor de perronverlenging(en), overwegmaatregelen en het exploitatiemodel.
- Rijk en regio bepalen op korte termijn wie als bevoegd gezag en opdrachtgever richting ProRail zal optreden en maken hier over nadere afspraken, waaronder over de financiering en risicoverdeling.

10. Verduurzaming spoor Gelderland resterende diesellijnen

- Op basis van het plan 'Emissievrij personenvervoer per trein' (2026), en de daarin verwachte doorlooptijden voor de verduurzaming van de 4 resterende Gelderse diesellijnen, spreken het Rijk en de provincie Gelderland af om het onderzoek naar techniekkeuze en netanalyse voor deze lijnen de komende periode gezamenlijk op te pakken.
- De kosten van de onderzoeken in deze fase worden gelijkelijk over beide partijen verdeeld.
- Er zijn bij partijen geen middelen beschikbaar om hierna een verkenning te starten

11. Kleine verbeteringen autonetwerk of doorstroming

- De minister van IenW heeft in het BO MIRT van januari 2026 eenmalig een maximaal bedrag van € 54.881.500 inclusief btw (prijspeil 2025) gereserveerd voor de realisatie van kleine verbeteringen autonetwerk of doorstroming in de regio Oost-Nederland.
- Voor een aantal maatregelen is in 2026 een aanvraag ingediend en is de Rijksbijdrage in 2026 via een SPUK aan de regio uitgekeerd. De regio voert deze maatregelen uit.
- De regio heeft daarnaast in 2026 een aantal maatregelen nader uitgewerkt, zodat in 2027 een aanvraag ingediend kan worden bij het Rijk en de regio de maatregel zal realiseren. Het gaat daarbij om de onderstaande maatregelen, inclusief de gereserveerde maximale rijksbijdrage (inclusief btw en prijspeil 2026) en aanvragende partij:
  - A1-N342 Oldenzaal – bochtverruiming - € 866.150 (provincie Overijssel)
  - A1 Epse N348 - € 11.015.390 (provincie Gelderland)

- De Rijksbijdrage wordt via een SPUK aan de aanvragende regionale partij uitgekeerd op basis van de Tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur 2023–2027. De regio dient hiervoor in 2027 een aanvraag in waarbij er sprake is van een uitgewerkt ontwerp van de maatregel, de regionale financiering geregeld is en er een uitvoeringsbesluit ligt van de regio. Hierbij dient de maatregel nog steeds te voldoen aan de in het vastgestelde beoordelingskader opgenomen criteria.
- Het Rijk verleent de beschikkingen in 2027 en gaat hiermee de verplichting aan. De Rijksbijdrage wordt vervolgens in 2027 overgeboekt.

12. A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven

- De regio heeft in 2026 een propositie ingediend voor compenserende maatregelen voor de A50, in lijn met de compenserende pakketten voor de A2 Deil-Vught, A58 Tilburg-Breda-Galder en de A67 Leenderheide-Geldrop.
- Voor een maatregelenpakket voor de A50 is geen geld gereserveerd bij de prioritering MF.
- Rijk en regio constateren dat er nu geen haalbare financiering is voor een compensatiepakket A50.

13. A2 SPUK verrekening Quick Win pakket

- In het BO MIRT 2025 hebben Rijk en regio afgesproken dat het korte termijn maatregelenpakket ("Quick Win pakket A2 Deil Vught") tot eind 2026 loopt.
- Er is scheefgroei in de bijdragen per partner ontstaan en de partijen hebben afgesproken dit met de eindafrekening van het Quick Win pakket te verrekenen.
- De eindafrekening van het Quick win pakket is opgesteld en op basis daarvan keert het Rijk in 2027 een totaalbedrag van € 12.191.236,- uit via een SPUK, verdeeld over de volgende bedragen (exclusief BTW):
  - € 10.087.043 aan de provincie Gelderland,
  - € 987.743 aan de gemeente Zaltbommel,
  - € 1.116.450 aan de provincie Noord – Brabant.
- Provincie Noord-Brabant verrekent apart met gemeente 's-Hertogenbosch.
- In de eindafrekening is het uitgangspunt dat de carpoolplaatsen van Boxtel en West-Betuwe worden gerealiseerd (totaal € 1.540.980,-). De voorbereiding en uitvoering is echter vertraagd.
- Indien voor 1 december 2026 nog geen zekerheid is verkregen over definitieve bestuurlijke besluitvorming door Boxtel en West-Betuwe voor realisatie van een of beide carpoolplaatsen, dan wordt de vrijvallende Rijksbijdrage aan onderstaande projecten toegevoegd, zodat het Quick Win pakket A2 Deil Vught afgerond kan worden.
- Het resterende totaalbedrag van maximaal € 1.540.980,- wordt door IenW 50/50 toegevoegd aan de bedragen voor provincies Gelderland en Noord-Brabant als risicoreservering voor de uitvoering van de N830-A2 Waardenburg en de realisatie van een fietsbrug over de Zandzuigerstraat in 's-Hertogenbosch als ontbrekende schakel in de doorfietsroute F2 tussen Zaltbommel en 's-Hertogenbosch.
- In dat geval worden aan bovengenoemde bedragen voor zowel provincie Gelderland als Noord-Brabant nog maximaal € 770.490,- toegevoegd, waarbij dit leidt tot de volgende maximale SPUK bedragen:
  - € 10.857.533,- aan de provincie Gelderland.
  - € 1.886.940,- aan de provincie Noord-Brabant.
- Naar aanleiding van de Tweede Kamermotie (492, 24 d.d. april 2025) van de leden Grinwis en Vedder heeft het Ministerie van IenW samen met de regionale partijen onderzoek uitgevoerd naar een gefaseerde aanpak en mogelijke maatregelen die de doorstroming van de A2 Deil Vught bevorderen.
- Dit onderzoek is gereed en heeft geleid tot herbevestiging van nut en noodzaak van de capaciteitsuitbreiding van de A2 tussen Deil en Vught. Hiervoor zijn zeven alternatieven oplossingsrichtingen op hoofdlijnen in beeld gebracht. Bij een eventueel vervolg zal diepgaander onderzoek naar één of meer alternatieven nodig zijn.

14. Ruimtelijke Ontwikkelstrategie Twente

- De verstedelijkingsstrategie te onderschrijven als gezamenlijke strategie voor de schaalsprong in Twente met daarin de volgende belangrijke uitgangspunten;
  - In te zetten op een groei van 80.000 woningen tussen 2022 en 2050 (waarvan er inmiddels al circa 10.000 zijn gerealiseerd) in de regio Twente, met de nationale grootschalige woningbouwlocatie SHE als belangrijk vliegwiel voor de schaalsprong;
    - Het overgrote deel hiervan, circa 60.000, in de drie dragende steden (Enschede, Hengelo en Almelo) te realiseren, veelal nabij HOV-knooppunten.
    - De overige 20.000 woningen in de dynamische knopen (Oldenzaal, Goor, Borne, Nijverdal, Rijssen, Vriezenveen, Wierden en Haaksbergen) te realiseren. Deze zijn rechtstreeks verbonden op het stedelijk netwerk via HOV (trein of HOV bus)
    - In het vitale buitengebied te bouwen om de vitaliteit en leefbaarheid in stand te houden
    - Deze woningen kwalitatief hoogwaardig in te passen en dit met behoud van de Twentse kwaliteit doen
  - In te zetten op een zowel kwalitatieve als kwantitatieve economische groei in de regio en het vergroten van het regionaal verdienvermogen, en daarbij af te spreken om in te zetten op het realiseren van circa 62.000 extra banen tussen 2022 en 2050 (waarvan er inmiddels al 12.000 van zijn gerealiseerd).
- De voorgenoemde ambitie te realiseren volgens de zeven ontwikkelprincipes, zoals opgenomen in de ROS:
  - Bloeiende regio rondom levendige steden
  - Benut de kracht van het landschap
  - Verstedelijking en economie gaan hand in hand
  - Creëer nabijheid
  - Koester Twentse kwaliteiten en versterk het bestaande
  - Neem verantwoordelijkheid
  - Pak opgaven aan bij de bron
- Gezamenlijk verder te werken aan een uitvoerings- en investeringsagenda en daarin in ieder geval de volgende onderwerpen verder uit te werken:
  - Hoe de kwalitatieve en kwantitatieve economische groei gefaciliteerd kan worden
  - Wat de mobiliteitseffecten en bijbehorende maatregelen van deze schaalsprong in de tijd zijn
  - Hoe de adaptieve groei van woningbouw in de tijd plaats gaat vinden
  - De wateropgave i.r.t. de schaalsprong vanuit het stroomgebiedperspectief
  - De effecten en handelingsperspectief i.r.t. de energieopgave bij de schaalsprong
- Parallel aan het opstellen van de uitvoerings- en investeringsagenda de randvoorwaarden (o.a. beschikbaarheid van energie, water en voorzieningen) passend bij de afgesproken groei/aantallen te dimensioneren en dit met alle betrokken stakeholders verder uit te werken
- Gezamenlijk aan de schaalsprong te blijven werken die vraagt om wederzijds vertrouwen, langjarige samenwerking, investeringen en bindende afspraken die ruimte bieden voor uitvoering en resultaat.

Regio Zuid-Nederland

1. Prioritering Mobiliteitsfonds en Deltafonds

- De regio neemt kennis van de uitkomst van de prioritering in Zuid.
- In regio Zuid is de uitkomst van de prioritering dat het budget voor onderstaande MIRT-projecten intact blijft. Deze projecten gaan door:
  - A27 Houten – Hooipolder
  - Brainport: Spoorknoop Eindhoven
  - Brainport: Multimodale Knoop
  - Brainport: A58 Eindhoven – Tilburg
  - Brainport: A2/N2
  - Hub 's-Hertogenbosch
  - Mobiliteitspakket Brainport Eindhoven
  - A67/A73 knooppunt Zaarderheiken
  - Grensoverschrijdend Spoorvervoer
- Voor het MIRT-project N65 Vugh – Haaren wordt het budget bijgesteld naar 0. Dit project wordt gepauzeerd.
- De projecten InnovA58 Annabosch – Galder; A58 Tilburg – Breda; A67 Leenderheide – Geldrop en A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught blijven gepauzeerd.
- Voor de projecten die gepauzeerd worden, werken Rijk en regio aan een zorgvuldige pauzering.

2. Meerjarige Multimodale Agenda Zuid-Nederland

- Rijk en regio stellen de Meerjarige Multimodale Agenda Zuid-Nederland (MMA) inclusief het adaptief ontwikkelpad vast. De MMA brengt bestaande afspraken en de gezamenlijke ambitie van Rijk en regio voor een multimodale mobiliteitsagenda voor Zuid-Nederland richting 2040 in beeld. Dit om met mobiliteitsbeleid bij te dragen aan:
  - het verbeteren van de brede welvaart in Zuid-Nederland;
  - het faciliteren van de ruimtelijk-economische- en verstedelijkingsstrategie en;
  - de aanpak van de belangrijkste bereikbaarheidsopgaven (voor personen- en goederenvervoer).
- De MMA is het vertrekpunt voor bereikbaarheidsoplossingen in samenhang met de ruimtelijke strategie in Zuid-Nederland.
  - Op basis van de MMA en het ontwikkelpad spreken Rijk en regio af in ieder geval de volgende stappen te zetten: Rijk en regio gebruiken de MMA en adaptief ontwikkelpad als leidraad bij het afwegen en prioriteren van keuzes in het mobiliteitsdomein in Zuid Nederland en voor het agenderen van mobiliteitsopgaven binnen onder andere het ruimtelijk-economisch beleidsdomein en richting Europa.
  - Rijk en regio onderschrijven dat voor aanlegprojecten de komende jaren de focus ligt op afmaken wat in gang gezet is.
  - SmartwayZ.NL werkt de ontwikkellijnen gedrag en innovatie uit de MMA uit in het nieuwe werkprogramma. Rijk en regio stellen een apart plan van aanpak op voor ontwikkelend beheer.
  - Rijk en regio onderschrijven het belang van het tijdig starten van de voorbereiding van de aanpak van langetermijnopgaven die bijdragen aan de doelen van de MMA. Rijk en regio bepalen daarom de timing, scope en vorm van de opgavegerichte onderzoeken voor de in het ontwikkelpad benoemde prioritaire opgaven.
  - Als onderdeel daarvan wordt de regionale uitwerking van het TP HWN in SmartwayZ.NL-verband opgepakt als lange termijnperspectief op het hoofdwegennet.

3. Werkprogramma SmartwayZ.NL

- Rijk en regio spreken de ambitie uit om SmartwayZ.NL in de periode 2028–2032 voort te zetten als gezamenlijk bereikbaarheidsprogramma voor Zuid-Nederland. De Meerjarige Multimodale Agenda Zuid-Nederland (MMA) vormt hiervoor een belangrijke basis. De daarin benoemde opgaven, ambities en het adaptieve ontwikkelpad onderstrepen de noodzaak om hier gezamenlijk aan te blijven werken.

- Dit vraagt om een werkprogramma waarin strategisch programmeren en prioriteren via SmartwayZ.NL, het gezamenlijk uitwerken van inhoudelijke opgaven uit de MMA en de doorvertaling van landelijk naar regionaal beleid een plek krijgen.
- In de eerste helft van 2027 werken rijk, regio en betrokken partners de inhoud, benodigde capaciteit en financiële invulling van het programma gezamenlijk verder uit tot een nieuw werkprogramma voor 2028–2032. Partijen nemen uiterlijk in de programmaraad van mei/juni 2027 hierover een besluit.
- Daarbij blijven Rijk en regio met elkaar in gesprek over de haalbaarheid van de benodigde financiële middelen voor dit werkprogramma.

4. Bereikbaarheid op Peil: regionale bereikbaarheidsanalyse en bereikbaarheidsprofielen

- Regio's benutten de inzichten uit de regionale bereikbaarheidsanalyses, gebaseerd op het nationale bereikbaarheidspeil conform het BO MIRT-besluit van januari 2026, voor het opstellen van regiospecifieke bereikbaarheidsprofielen.
- Net als in de vorige fase ondersteunt het Rijk de regio's bij het zetten van de volgende stap richting een bereikbaarheidsprofiel, passend bij de voortgang en behoefte per regio. Het Rijk faciliteert hiervoor een leer- en ontwikkeltraject en bijeenkomsten. Daarin worden resultaten van de regionale bereikbaarheidsanalyses en voorbeelden van mogelijke invulling van regionale bereikbaarheidsperspectieven gedeeld met elkaar.
- In het leer- en ontwikkeltraject wordt bij het tot stand brengen van de eigen regionale bereikbaarheidsprofielen verkend wat de aansluiting is bij de opgeleverde bereikbaarheidsanalyses van de eigen regio en van de aangrenzende regio's; bij bestaande regionale visiedocumenten en bij relevante rijkstrajecten (als Nota Ruimte, TP HWN en Rijksvisie OV, NPVR, etc).
- In lijn met de eerdere afspraak en toezegging om de bereikbaarheidsanalyses- en profielen niet iets vrijblijvends te laten zijn, benutten Rijk en regio de regionale bereikbaarheidsanalyses en bereikbaarheidsprofielen als gezamenlijk vertrekpunt om de bereikbaarheidseffecten van nieuw beleid vooraf (ex ante) in beeld te brengen.
- Het Rijk organiseert in het tweede kwartaal van 2027 een conferentie voor ambtenaren en bestuurders om het gesprek over de ontwikkeling van regionale bereikbaarheid verder te verdiepen. De conferentie biedt gelegenheid om ook interbestuurlijk kennis te nemen van elkaars bereikbaarheidsanalyses en (aanzetten tot) bereikbaarheidsprofielen, ervaringen uit te wisselen en gezamenlijk verder te werken aan de ontwikkeling (en toepassing) van de regionale bereikbaarheidsprofielen.
- Het Rijk ontwikkelt het instrument van het bereikbaarheidspeil door op basis van de eerder aangereikte suggesties van de regio's en deelt het resultaat hiervan in het eerste kwartaal van 2027 met de regio's. De doorontwikkeling omvat onder meer het toevoegen van e-bike en publiek vervoer als vervoersmodaliteiten, het versterken van de visualisaties en exportmogelijkheden, het toevoegen van sport en recreatie als bestemming en het toevoegen van een monitor voor het bereikbaarheidspeil van het goederenvervoer.
- IenW deelt de stand van zaken rond monitor van het nationaal bereikbaarheidspeil, de regionale bereikbaarheidsanalyses en de regionale bereikbaarheidsprofielen in het BO MIRT van 2027, met een voorstel voor de verdere inhoudelijke bespreking tussen Rijk en regio en voor de rol en toepassing van de profielen in de beleidscyclus.

5. Brainport: algemeen

- Rijk en regio hechten aan rust, zodat alle beschikbare capaciteit kan worden ingezet op de uitvoering. IenW heeft daarom in de prioritering van het Mobiliteitsfonds een bedrag van € 635 miljoen beschikbaar gesteld.
- De regio (50% gemeente Eindhoven; 50% provincie Noord-Brabant) stelt additioneel € 105,3 miljoen euro beschikbaar.
- De additionele investeringsbijdrage van Rijk en regio komt hiermee op € 740,3 miljoen. In totaal hebben Rijk en regio hiermee ruim € 3,2 miljard voor mobiliteit en infrastructuur in de

Brainportregio beschikbaar gesteld (Brainportdeal (2022), Beethovenconvenant (2024) en dit additionele pakket (2026)).

- Het additionele pakket wordt conform onderstaande tabel over de verschillende projecten verdeeld. Vervolgafspraken over de bijdrage per project worden verder uitgewerkt onder de afspraken Zuid 6 t/m 9 hierna.

Project	Bijdrage IenW	Bijdrage Regio	Totaal
Multimodale Knoop (risico)reservering	145,9	105,3	251,2
Spoorknoop Eindhoven, stap 3	210	0	210
A58 Eindhoven – Tilburg	102	0	102
MIRT-verkenning A2/N2	165	0	165
Reservering Brainport	12,1	0	12,1
Totaal (miljoen €)	**635**	**105,3**	**740,3**

Tabel 1 Verdeling van de aanvullende bijdragen. Getallen in miljoenen euro's, prijspeil 2026, inclusief btw

- Rijk en regio streven naar vier jaar rust. De regio doet de komende vier jaar in beginsel geen beroep op extra rijksmiddelen die onderdeel zijn van dit pakket.
- Rijk en regio spannen zich maximaal in om de lopende projecten tijdig af te ronden. Hiervoor herhalen de Rijk en Regio de afspraak uit het Beethovenconvenant dat maakcapaciteit geprioriteerd wordt boven plancapaciteit. In de periode tot 2030 zal maximaal ingezet worden om de maakbare projecten ook echt tot uitvoering te brengen. Het reduceren van complexiteit is daarbij van belang.
- Rijk en Regio zullen – conform Kamerbrief Prioritering – hard sturen op de basisfunctionaliteit ('bare minimum') van de Brainportprojecten.
- IenW benut de reservering Brainport (€ 12,1 miljoen) voor het opvangen van tegenvallers binnen de bovenstaande verdeling, waarbij ook een deel gebruikt kan worden voor infrastructuur voor de Brainportlijnen. Hiervoor geldt dat risico's en tegenvallers die inzichtelijk en gevalideerd zijn als eerst gefinancierd worden.
- Bij meevallers binnen het totale pakket van € 635 miljoen zal IenW de middelen in beginsel toevoegen aan het projectbudget van de A58 Eindhoven – Tilburg.
- Met het vaststellen van deze afspraken komt er rust en duidelijkheid; Rijk en regio erkennen de importantie van het gesprek en zullen allebei handelen vanuit het principe van ieders verantwoordelijkheid.

6. Brainport: Multimodale Knoop

- Rijk en regio constateren dat de afspraken die in 2022 en 2024 over de MMK gemaakt zijn nog open staan voor interpretatie.
- Om rust te creëren op dit project worden er nu – gezien de status aparte van de Brainportregio voor Nederland - een aantal vervolgafspraken gemaakt.
- Rijk en regio spreken met elkaar de volgende principes af voor het mitigeren van risico's voor de MMK:
  - Risico's worden actief beperkt.
  - Er is te allen tijden een variant die binnen het taakstellend budget past.
  - Om een vaste volgorde te hanteren bij tegenvallers: 1) Optimaliseren binnen scope, 2) aanpassen van de scope, 3) project faseren, uitstellen, stopzetten of 4) aanvullend financieren).
  - Reserveringen blijven apart en worden pas toegevoegd aan het taakstellend budget wanneer hier overeenstemming over is.
- Conform tabel 1 spreken Rijk en regio een (risico)reservering van € 145,9 miljoen vanuit het Rijk en € 105,3 miljoen vanuit de regio af. Met als doel een duidelijk projectbudget bij aanvang planning- en studiefase en zekerheid richting de uitvoeringsfase.
- Rijk en regio leggen de nadere uitwerking van deze (risico)reservering in de bestuursovereenkomst Multimodale knoop vast.
- De afgesproken reserveringen hebben grotendeels betrekking op een inschatting van verwachte prijsstijgingen. Daarom zullen Rijk en regio in de bestuursovereenkomst de onderliggende berekeningen valideren. Deze berekening wordt jaarlijks in de Bestuurlijke Kerngroep Knoop XL geactualiseerd, waardoor helderheid bestaat over de totale bijdragen en het beschikbare taakstellend budget per jaar.

- Op basis van de geactualiseerde berekeningen besluiten Rijk en regio jaarlijks over het toevoegen van de gereserveerde bedragen van rijk en regio aan het taakstellend budget.
- Rijk en Regio spreken af dat de regio in het voorjaar van 2027 de Value Engineering afrondt. Deze Value Engineering moeten leiden tot een variant die past binnen het beschikbare taakstellende budget prijspeil 2026.
- Rijk en regio spreken af dat er voor de MMK te allen tijde een uitwerking is die past binnen het beschikbare budget past. Deze variant kan afgewogen worden tegen een variant met andere functionaliteiten. Extra budget vrijmaken voor deze variant is dan een optie, maar geen verplichting. Het uitgangspunt is dat er altijd kan worden teruggevallen op een variant die binnen scope (tijd, geld en functionaliteit) past.
- Rijk en regio stellen de basisfunctionaliteit voorop.
- Rijk en regio stellen het voorbereidingsbudget beschikbaar voor de planning- en studiefase, te dekken uit het gezamenlijke taakstellende budget.

<u>Prijsindexaties MMK</u>
- Rijk en Regio indexeren tot en met einde realisatie de eigen investeringsbijdrage jaarlijks met het door het CPB bepaalde IBOI percentage.
- Voor de periode vanaf 2030 zal de rijksbijdrage – verspreid over verschillende jaren, aan de gemeente Eindhoven als beoogd aanbestedende partij - uitgekeerd worden. Middelen die eenmaal uitgekeerd zijn, worden hiermee dus niet meer door IenW geïndexeerd.
- De regio draagt zorg voor het indexeren van haar eigen bijdragen – inclusief de private bijdragen – met het volledige door het CPB bepaalde IBOI percentage.
- Vanuit de (risico)reservering MMK (€ 145,9 miljoen) voegt het Rijk in 2026 een bedrag van € 15,1 miljoen toe aan het taakstellend budget om te komen tot een stabiel budget per 2026.
- Hiermee resteert een (risico)reservering van € 130,8 miljoen vanuit het Rijk, waarvan € 115,8 miljoen bedoeld is voor het afdekken van gevalideerde prijsstijgingen vanaf 2026. Vanuit de regio is € 75,3 miljoen (van de totale (risico)reservering MMK) bedoeld voor het afdekken van gevalideerde prijsstijgingen vanaf 2026.
- Rijk en regio stellen de daadwerkelijke prijsstijgingen jaarlijks vast in de bestuurlijke kerngroep KnoopXL, op basis van de berekening in de bestuursovereenkomst.
- Indien blijkt dat de getroffen reserveringen hoger zijn dan het benodigde budget, dan vloeien de middelen naar rato terug naar de begrotingen van de partijen die hebben bijgedragen. Indien blijkt dat de getroffen reserveringen lager zijn dan het benodigde budget, dan treden rijk en regio in overleg over het aanvullen van de reserveringen. Uitgangspunt bij dat gesprek is dat de bijdragen niet automatisch naar rato van de initiële reserveringen is.
- Het Rijk en regio behouden het recht om eventuele tegenvallers op te vangen met de meevallers binnen de reservering van € 115,8 miljoen voor het Rijk respectievelijk € 75,3 miljoen voor de regio.

<u>Risico's MMK</u>
- In het BO MIRT van 2022 is afgesproken dat de risico's verdeeld worden tussen Rijk en regio.
- Rijk en regio constateren ook dat de scope van het regionale project MMK en het nationale project Spoorknoop deels over dezelfde fysieke ruimte gaan.
- Rijk en Regio constateren dat de MMK passende afspraken vraagt over risico's en de onderlinge risicoverdeelsleutel.
- Om die reden vindt de uitwerking van de Multimodale Knoop en de Spoorknoop gelijktijdig plaats om gelijktijdige uitvoering mogelijk te maken.
- Dit maakt dat Rijk en regio nu maatwerkafspraken overeenkomen over de risicoverdeling voor de MMK en SKE.
- Met betrekking tot de risico's spreken Rijk en regio met elkaar de volgende principes af:
  - Risico's worden actief beperkt.
  - Er is te allen tijde een variant die binnen het taakstellend budget past.
  - Er wordt een vaste volgorde gehanteerd bij tegenvallers: 1) Optimaliseren binnen scope, 2) aanpassen van de scope, 3) project faseren, uitstellen, stopzetten of 4) programmatisch faseren van projectenportefeuille in de regio.

- Reserveringen blijven apart en worden pas toegevoegd aan het taakstellend budget wanneer hier overeenstemming over is.

- Er zijn de komende drie jaar een aantal momenten om de investeringsopgave tegen het licht te houden. Het eerste moment is voorzien in voorjaar 2027 op basis van de value engineering. Op dat moment treden Rijk, provincie Noord-Brabant en gemeente Eindhoven opnieuw in gesprek over risico's en beheersing.
- Rijk, Provincie Noord-Brabant en gemeente Eindhoven stellen gezamenlijk een risicopot in en leggen ieder € 15 miljoen in om onvoorziene risico's op te vangen. Inzet van deze middelen vindt eerst plaats na besluitvorming hierover. Een niet benut deel van deze inleg valt na oplevering naar rato van de inleg terug naar de partijen.
- Indien de initiële reservering van € 45 miljoen (€ 15 miljoen vanuit provincie, gemeente en IenW) onvoldoende blijkt om de risico's te dekken dan treden IenW, gemeente en provincie in overleg over een oplossing. Als partijen het eens zijn dat hiervoor extra budget nodig is, zijn de drie partijen verantwoordelijk voor het dekken van 1/3e deel daarvan.
- Met deze maatwerkafspraken waarbij het Rijk zichtbaar bijdraagt aan zowel de genoemde risicopot als in de restrisico's laten Rijk en regio zien dat de MMK een gezamenlijke opgave is. Iedere partij heeft dezelfde inleg en daarmee dezelfde prikkel om risico's te beheersen en binnen het taakstellende budget te blijven.
- Als zich omstandigheden voordoen, waardoor mogelijk grote onvoorziene risico's optreden, treden Rijk en Regio met elkaar in gesprek om gezamenlijk tot een oplossing te komen. Daarbij houden partijen rekening met de basisfunctionaliteit van het project. De regio vindt draagkracht hierbij van belang.

7. Brainport: Spoorknoop Eindhoven

- Het Rijk reserveert € 210 miljoen (prijspeil 2026, inclusief BTW) voor stap 3 van de spoorknoop Eindhoven. Hiermee kan de aanleg van een noordelijk- en zuidelijk zijperron bij station Eindhoven Centraal worden meegenomen in de planning en studiefase van stap 1 (westelijk emplacement).
- Deze bijdrage is onder voorwaarde dat de uitvoering Multimodale Knoop en stap 3 van de spoorknoop gelijktijdig en in samenhang de planning- en studiefase doorlopen.
- Indien zich een risico voordoet op de Spoorknoop Eindhoven stap 3 dat te herleiden is naar de Multimodale Knoop, treden Rijk en Regio in overleg over de afdekking van het risico. Als het risico veroorzaakt wordt door een onderdeel van de MMK – dat geen verband houdt met de spoorse scope- geldt de werkwijze voor risico's zoals benoemd bij de MMK. Datzelfde geldt ook wanneer een risico wordt veroorzaakt door de Spoorknoop Eindhoven welke effect heeft op de MMK.

8. Brainport: Integrale MIRT-verkenning A2/N2, Brainportlijn en Noordwestelijke ontsluiting

<u>A2/N2</u>

- Voor de A2/N2 is bestuurlijk ingestemd met een ontwerp-voorkeursbeslissing. Dat houdt in dat zowel de A2 als de N2 verbreed worden van twee naar drie rijstroken en een volledige aansluiting Eindhoven Centrum wordt gerealiseerd.
- Het ontwerpvoorkeursalternatief is vastgesteld zonder aparte doelgroepenstrook met de verwachting dat het verkeer met 2x3 op beide wegen voorlopig voldoende kan doorstromen.
- Om het voorkeursalternatief A2/N2 uit te kunnen voeren wordt € 165 miljoen uit het Mobiliteitsfonds toegevoegd aan het budget voor de A2/N2 bovenop eerder gemaakte afspraken. Daarmee is er in totaal € 480 miljoen (prijspeil 2026) beschikbaar voor de A2/N2.
- Het ontwerpvoorkeursalternatief is toekomstbestendig voor de Brainportlijn. Dat wil zeggen dat binnen de beschikbare fysieke ruimte en met inachtneming van de doelstelling van de verkenning (doorstroming en veiligheid), toekomstige maatregelen voor de doorstroming van de Brainportlijn niet onmogelijk worden gemaakt. De verkenning Brainportlijnen biedt de basis voor doorstromingsmaatregelen voor de Brainportlijn. De financiering van zulke maatregelen wordt te zijner tijd gezocht en valt onder de verkenning Brainportlijn.

- De voorkeursbeslissing kan definitief worden vastgesteld in het voorjaar van 2027, waarna de planning- en studiefase start.
- Om te bekijken of het aangelegde asfalt van de A2/N2 nog beter ingezet kan worden voor goede doorstroming van autoverkeer én betrouwbaar openbaar vervoer over de snelweg, start IenW met een onderzoek naar een zo goed mogelijke benutting van het asfalt aansluitend bij de doelen van de verkenning van de A2/N2 en de verkenning Brainportlijn. Dit onderzoek start nadat de verkenning Brainportlijnen is afgerond. Rijk en regio treden in overleg om een onderzoeksopzet en het vervolgproces vast te stellen uiterlijk medio 2027.
- Tijdens de verkenning A2/N2 is ook de optie van een nieuwe aansluiting op de A67 ter hoogte van De Run aan de orde gekomen. De nieuwe aansluiting op de A67 maakt geen onderdeel uit van de ontwerpvoorkeursbeslissing, maar wordt door Rijk en regio erkend als een relevante resterende bereikbaarheidsopgave en is om financiële redenen afgevallen. Over de verdere verkenning en bestuurlijke agendering van deze opgave worden afspraken gemaakt op het BO MIRT van 2027, zodat deze onderdeel blijft van het gezamenlijke gesprek tussen Rijk en regio over de doorontwikkeling van de bereikbaarheid in de Brainportregio.
- Knooppunt Batadorp raakt aan de A58 Eindhoven Tilburg en de A2/N2. Dit knooppunt zal meengenomen worden in de plan- en studiefase van het project dat als eerste van start gaat.
- Voor zowel de A58 Eindhoven – Tilburg als de A2/N2 werken provincie, IenW en Brainport Open samen om de stikstofopgave met prioriteit op te pakken en toe te werken naar vergunningverlening.

<u>Verkenning Brainportlijnen</u>
- Voor de verkenning naar de Brainportlijnen hebben Rijk en regio in het Convenant Beethoven een bijdrage van € 129 miljoen gereserveerd voor de benodigde infrastructuur. Een eerste bedrag van € 19,2 miljoen is ingezet voor de realisatie van busstroken op een eerste deel van het tracé bij de onderdoorgang A58. Op dit moment resteert daarom nog € 109,8 miljoen van dit budget.
- De verwachting is dat begin 2027 het voorkeursalternatief wordt vastgesteld voor zowel de stedelijke als de regionale Brainportlijnen.
- De provincie besluit over de exploitatie van de Brainportlijnen. Dit is een belangrijk onderdeel in de afweging van het voorkeursalternatief.
- De provincie stelt dat voor de exploitatie van de Brainportlijnen aanvullend een bedrag nodig is van € 10 miljoen per jaar.
- Provinciale Staten van Noord-Brabant heeft besloten structureel € 6 miljoen extra te reserveren voor de exploitatie van de Brainportlijnen om zo de sterke groei van de hightechsector (waaronder uitbreidingen van ASML) te ondersteunen.
- Aanvullend hierop treedt de regio in overleg met het bedrijfsleven om aanvullende afspraken te maken (werkgeversbijdragen).
- Als uit de verkenning naar de Brainportlijnen in het voorjaar van 2027 blijkt dat infrastructurele maatregelen uitgevoerd kunnen worden die de efficiëntie van de lijnen ten goede komen, dan kunnen deze geprioriteerd worden boven de overige mogelijke infrastructurele maatregelen uit de verkenning Brainportlijnen. Het Rijk stelt maximaal € 10 miljoen uit de 'reservering Brainport' (à € 12,1 miljoen) beschikbaar voor deze maatregelen. Onder voorwaarde dat dit niet ten koste gaat van de veiligheid en doorstroming op het hoofdwegennet.

<u>Noordwestelijke ontsluiting</u>
- De verkenning naar de Noordwestelijke ontsluiting is afgerond, vanwege de voorziene opening van de eerste fase van de ASML-campus op BIC-Noord begin 2028. In totaal gaat het om een investering van € 255,7 miljoen (exclusief btw).
- In september zijn de bestuursovereenkomsten over de regionale verkenning Noordwestelijke ontsluiting en bijdrage vanuit het budget van de A58 vastgelegd (alle bedragen zijn inclusief btw):
  - € 65 miljoen door Rijk en regio conform eerdere afspraak uit het Convenant Beethoven, prijspeil 2024. IenW draagt hier € 43 miljoen aan bij en de regio € 22 miljoen;

- € 108,8 miljoen bijdrage van IenW, waarvan € 102 miljoen wordt bekostigd uit de prioritering van het Mobiliteitsfonds en het restant ten laste komt van de A58 Eindhoven – Tilburg (prijspeil 2026).
- € 19,2 miljoen bijdrage uit de regionale verkenning Brainportlijn voor aanleg van busstroken uit de afgesproken middelen uit het Beethoven Convenant, dat bedrag is in mindering gebracht op het totale afgesproken budget voor de Brainportlijnen.
- De overige middelen voor de 1e fase van de wegenstructuur BIC Noord worden gedekt door de regio.

9. Brainport: A58 Eindhoven – Tilburg

- Het gezamenlijk doel van Rijk en Regio blijft het vlot tot realisatie komen van de verbreding van de A58 Eindhoven – Tilburg. Uitkomst van de prioritering Mobiliteitsfonds is dat de verbreding van de A58 Eindhoven – Tilburg doorgaat.
- Rijk en Regio constateren dat in het voorjaar en in de zomer van 2026 middelen vanuit de A58 gereserveerd zijn voor projecten die onderdeel zijn van de Noordwestelijke Ontsluiting. Hiermee is het projectbudget van de A58 Eindhoven – Tilburg verminderd.
- Het Rijk stelt vanuit de prioritering van het mobiliteitsfonds, als onderdeel van het totaalpakket van € 635 miljoen, € 102 miljoen beschikbaar om het investeringsbudget aan te vullen.
- In de bestuursovereenkomst die IenW en de gemeente Eindhoven in september 2026 gesloten hebben, is het bedrag dat gereserveerd is voor de A58 in totaal € 108,8 miljoen.
- In de eerste helft van 2026 is door IenW onderzocht of het eerder vastgestelde ontwerp daadwerkelijk nog gerealiseerd kan worden. Gebleken is dat een verbreding van 2x2 naar 2x3 juridisch en verkeerskundig nog steeds houdbaar is. Dit is op 3 juni 2026 bestuurlijk vastgesteld door alle betrokken partijen.
- Rijk en regio spreken af dat de planuitwerking met een projectteam wordt opgestart in het eerste kwartaal van 2027. Inzicht in de stikstofopgaven en het commitment van partijen (met name provincie en Rijk) om hier stappen in te zetten is van belang. Provincie en RWS doen momenteel voorbereidend onderzoek naar hoe de stikstofopgave zich verhoudt tot de staat van instandhouding van de natuur in Brabant. Ook in samenwerking met Brainport Open zoeken Rijk en regio naar oplossingen voor de A58.
- Rijk en regio spreken verder af in de nadere uitwerking van de A58 ET en de planuitwerking A2/N2 samen te werken ten behoeve van het managen van raakvlakken en afhankelijkheden tussen de twee projecten.
- De brug bij Oirschot (onderdeel van de verbreding van de A58 Eindhoven – Tilburg) wordt in twee stappen door Rijkswaterstaat verbreed. De huidige brug wordt uiterlijk vóór 2030 vervangen, omdat deze einde levensduur is. Het Ontwerp-Projectbesluit wordt in november 2026 ter inzage gelegd. Een tweede brug wordt vervolgens bij de realisatie van de verbreding ernaast gelegd. Dit zorgt ervoor dat de veiligheid gegarandeerd is en dat een toekomstige verbreding naar drie rijstroken mogelijk is.

10. Brainport: Korte termijn maatregelenpakket 2

- Voor KTM2 resteert nog een Rijksbijdrage van € 20.716.000 (inclusief btw, prijspeil 2026).
- De gemeente Eindhoven zal, namens de Metropoolregio Eindhoven, de aanvraag voor de resterende Rijksbijdrage voor KTM2 van maximaal € 20.716.000 (inclusief btw, prijspeil 2026) indienen.
- Het Rijk verleent de beschikking voor deze KTM2-maatregel (maximaal € 20.716.000 inclusief btw, prijspeil 2026) in 2027 en gaat hiermee de verplichting aan. De Rijksbijdrage wordt vervolgens in 2027 overgeboekt, mits passend binnen de financiële kaders van het Rijk.
- De regio zal, naar huidig inzicht, de maatregel Regionale hubs uiterlijk in 2034 uitvoeren.
- Indien werkzaamheden door ProRail uitgevoerd moeten worden, maakt IenW de benodigde middelen direct naar ProRail over (zonder tussenkomst van gemeente Eindhoven en/of MRE).
- Het bedrag dat door IenW naar ProRail overgeboekt wordt kan niet meer door de gemeente Eindhoven worden aangevraagd.

- De Metropoolregio Eindhoven draagt zorg voor de tijdige uitvoering van de maatregelen binnen het beschikbare budget. Eventuele tegenvallers worden opgevangen binnen het KTM pakket.
- Er zal zo spoedig mogelijk tot opdrachtverlening aan RWS overgegaan worden voor de KTM2 Bus op Vluchtstrook-projecten A67 Eersel-Veldhoven noordelijke rijbaan en A2-zuid tranche 2.

11. Oss Centraal

- Rijk en regio herbevestigen dat het verminderen van de spoorbarrière in Oss, met tien gelijkvloerse overwegen in de stad, noodzakelijk is voor de leefbaarheid en veiligheid mede in het licht van de binnenstedelijke opgave van circa 8.500 woningen tot 2040.
- Rijk en regio hebben in het afgelopen jaar onderzoek gedaan naar de mogelijkheden tot vermindering van de spoorbarrière. De resultaten geven aanleiding om de inpassing van het spoorkruisingen Saal van Zwanenbergsingel en Kortfoortstraat nader te onderzoeken, zonder aanpassingen van het spoor. Dit onderzoek leidt tot een schetsontwerp van één voorkeursoplossing en de resultaten worden geagendeerd op het BO MIRT van 2028.
- De regio zal deze integrale studie in afstemming met het Rijk uitvoeren, waarbij de daarmee gemoeid gaande kosten van maximaal € 200.000 (exclusief btw) gelijk verdeeld worden tussen Rijk, provincie en gemeente.
- Rijk en regio constateren dat er vooralsnog geen haalbare financiering is voor de onderdoorgangen in stadsdeel Oss West en dat hierdoor een tekort van € 11,8 miljoen (exclusief btw) vooralsnog niet opgelost is.

12. Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV)

- Rijk en regio spreken af dat de bestaande AROV-overeenkomst die loopt tot 31 december 2026 wordt verlengd met één jaar.

13. Decentralisatie Stoptreindiensten Limburg

- Het regionaal OV wordt door de Rijksoverheid gefinancierd via het Provinciefonds. De gezamenlijke constatering van Rijk en provincie Limburg is dat het Mobiliteitsfonds niet bedoeld is om exploitatieopgaven op te lossen. Ook constateren Rijk en provincie Limburg dat er een algehele behoefte aan systeemverbetering in de bekostiging en betaalbaarheid van OV bestaat.
- Het Rijk heeft voor de jaren 2017 t/m 2026 vanuit het Mobiliteitsfonds een bijdrage geleverd aan de provincie Limburg voor de exploitatie van de twee gedecentraliseerde treindiensten Roermond – Maastricht Randwyck en Sittard – Heerlen.
- Voor het jaar 2027 zal het Rijk € 7,28 miljoen bijdragen ten behoeve van de exploitatie van deze twee lijnen.
- Deze bijdrage is gekoppeld aan de afspraak dat de provincie Limburg uiterlijk in maart 2027 een plan maakt met innovaties voor de lopende en toekomstige OV-concessie, waar Rijk en regio vervolgens over in gesprek gaan. De innovaties dienen bij te dragen aan de toekomstbestendigheid van het OV, onder andere vanuit financieel- en bereikbaarheidsperspectief op de lange termijn en op de korte termijn oplossing bieden voor de doorlopende last van de gedecentraliseerde stoptreinen tot en met 2031. Dit in de bredere context van de betaalbaarheid en beschikbaarheid van het Limburgse OV, waarvan de huidige concessieafspraken in 2031 eindigen.
- De overbrugging van € 7,28 miljoen betreft de laatste keer dat sprake is van inzet van Rijksinfrastructuurmiddelen ten behoeve van het (regionale) exploitatietekort in de concessie. Bij het gesprek over een oplossing van dit vraagstuk staan de regionale bereikbaarheidsanalyses en de instrumenten daartoe centraal, waaronder het Provinciefonds.
- De regio benadrukt hierbij dat de innovaties niet direct een antwoord zullen zijn op de doorlopende kosten van de gedecentraliseerde diensten tot en met 2031.

14. Helmond Centrum+

- Helmond Centrum+ is één van de vier nieuwe nationaal grootschalige woningbouwgebieden die in 2025 zijn aangewezen.

- In Helmond Centrum+ wordt er tot en met 2034 gestart met de bouw van circa 4.900 nieuwe woningen.
- In het BO MIRT van januari 2026 heeft het Rijk voor Helmond Centrum+ gebiedsbudget gereserveerd, als eerste stap ten behoeve van de grootschalige woningbouwontwikkeling.
- Vanuit de prioritering van het Mobiliteitsfonds reserveert het Rijk een bijdrage van circa € 94,3 miljoen voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen, onder de voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bedrag reserveert.
- Deze Rijksbijdrage is ten behoeve van wegaanpassingen en fietsmaatregelen.
- De Rijksbijdrage zal worden uitgekeerd middels de tijdelijke regeling specifieke uitkering woningbouw en mobiliteit.

15. Toekomstperspectief Hoofdwegennet (TP HWN)

- Het Rijk is voornemens voorjaar 2027 de Rijksvisie met een beleidskader voor beheer en ontwikkelen van het hoofdwegennet (Toekomstperspectief HWN) te presenteren. Als uitwerking van de Nota Ruimte en Mobiliteitsvisie. Deze visie dient als basis voor een nader in te richten Programma Hoofdwegennet onder de Omgevingswet.
- Rijk en regio concluderen op basis van gezamenlijke sessies in 2026 dat de categorisering van het HWN helpt bij het maken van keuzes in ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid en bij de ontwikkeling en beheer van infrastructuur. Ook zijn gezamenlijke ontwikkelopgaven gesignaleerd voor de rol het hoofdwegennet in de bereikbaarheid van m.n. landelijk gebied, de goederencorridors en de stedelijke ringen. Het Rijk betrekt deze inzichten bij het opstellen van de visie.
- Rijk en regio concluderen dat dit BO MIRT te vroeg komt om een gezamenlijk beeld van de HWN-categorisering vast te stellen. Het Rijk organiseert daarom een Rijk-regio proces gericht op de visie, de categorisering en de vervolgaanpak voor een Programma Hoofdwegennet onder de Omgevingswet. Met als doel dit voorjaar 2027 vast te stellen.
- Als onderdeel daarvan benut het Rijk principes en uitkomsten van de regionale gesprekken over het TP HWN in Zuid-Nederland om invulling te geven aan het Programma Hoofdwegennet onder de Omgevingswet die het Rijk in afstemming met de regio gaat opstellen.
- De resultaten van het Toekomstperspectief Hoofdwegennet (TP HWN) en de inzichten van Bereikbaarheid op Peil (BoP) op te nemen in een update van het MMA waarmee Rijk en regio komen tot een gezamenlijke regionale multimodale bereikbaarheidsaanpak.
- Als onderdeel daarvan benut het Rijk principes en uitkomsten van de regionale gesprekken over het TP HWN in Zuid-Nederland om invulling te geven aan het Programma Hoofdwegennet onder de Omgevingswet die het Rijk in afstemming met de regio gaat opstellen.
- De resultaten van Het Toekomstperspectief Hoofdwegennet (TP HWN) en de inzichten van Bereikbaarheid op Peil (BoP) op te nemen in een update van het MMA waarmee Rijk en regio komen tot een gezamenlijke regionale multimodale bereikbaarheidsaanpak.

16. A2 Deil – Vught

- In het BO MIRT 2025 hebben Rijk en regio afgesproken dat het korte termijn maatregelenpakket ("Quick Win pakket A2 Deil Vught") tot eind 2026 loopt.
- Er is scheefgroei in de bijdragen per partner ontstaan en de partijen hebben afgesproken dit met de eindafrekening van het Quick Win pakket te verrekenen.
- De eindafrekening van het Quick win pakket is opgesteld en op basis daarvan keert het Rijk in 2027 een totaalbedrag van € 12.191.236,- uit via een SPUK, verdeeld over de volgende bedragen (exclusief btw):
  - € 10.087.043 aan de provincie Gelderland,
  - € 987.743 aan de gemeente Zaltbommel
  - € 1.116.450 aan de provincie Noord – Brabant
- Provincie Noord-Brabant verrekent apart met gemeente 's-Hertogenbosch.
- In de eindafrekening is het uitgangspunt dat de carpoolplaatsen van Boxtel en West-Betuwe worden gerealiseerd (totaal € 1.540.980,-). De voorbereiding en uitvoering is echter vertraagd.

- Indien voor 1 december 2026 nog geen zekerheid is verkregen over definitieve bestuurlijke besluitvorming door Boxtel en West-Betuwe voor realisatie van een of beide carpoolplaatsen, dan wordt de vrijvallende Rijksbijdrage aan onderstaande projecten toegevoegd, zodat het Quick Win pakket A2 Deil Vught afgerond kan worden.
- Het resterende totaalbedrag van maximaal € 1.540.980,- wordt door IenW 50/50 toegevoegd aan de bedragen voor provincies Gelderland en Noord-Brabant als risicoreservering voor de uitvoering van de N830-A2 Waardenburg en de realisatie van een fietsbrug over de Zandzuigerstraat in 's-Hertogenbosch als ontbrekende schakel in de doorfietsroute F2 tussen Zaltbommel en 's-Hertogenbosch.
- In dat geval worden aan bovengenoemde bedragen voor zowel provincie Gelderland als Noord-Brabant nog maximaal € 770.490,- toegevoegd, waarbij dit leidt tot de volgende maximale SPUK bedragen:
  - € 10.857.533,- aan de provincie Gelderland
  - € 1.886.940,- aan de provincie Noord-Brabant.
- Naar aanleiding van de Tweede Kamermotie van de leden Grinwis en Vedder[1] heeft het Ministerie van IenW samen met de regionale partijen onderzoek uitgevoerd naar een gefaseerde aanpak en mogelijke maatregelen die de doorstroming van de A2 Deil Vught bevorderen.
- Dit onderzoek is gereed en heeft geleid tot herbevestiging van nut en noodzaak van de capaciteitsuitbreiding van de A2 tussen Deil en Vught. Hiervoor zijn zeven alternatieven oplossingsrichtingen op hoofdlijnen in beeld gebracht. Bij een eventueel vervolg zal diepgaander onderzoek naar één of meer alternatieven nodig zijn.

17. Vervanging spoorviaduct bij Geldrop op A67 Leenderheide – Geldrop

- Het spoorviaduct op de A67 ter hoogte van aansluiting 34 bij Geldrop kampt met een verhoogd risico op waterstofverbrossing en moet daarom (deels) vervangen worden.
- In 2027 wordt een onderzoek gedaan naar inhoud en (financiële) omvang van de vervangingsopgave. Rijk en regio houden contact over de voortgang en streven ernaar dit onderzoek zo snel mogelijk af te ronden.
- De Metropoolregio Eindhoven en de provincie Noord-Brabant hebben in juni 2026 een voorstel naar de minister van Infrastructuur en Waterstaat gestuurd om het spoorviaduct bij Geldrop te optimaliseren door de in- en uitvoegstrook op de A67 te verlengen en vluchtstroken aan te leggen. Met de doelstelling om doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren.
- Rijk en regio spreken af dat in het onderzoek naar de opgave en (financiële) omvang van de vervanging wordt bezien hoe zo veel mogelijk werk-met-werk kan worden gemaakt, waarbij het verbreden van het viaduct wordt meegewogen.
- Op basis van de resultaten van het onderzoek besluit het Rijk over het al dan niet toevoegen van ruimte voor deze optimalisaties aan de vervangingsscope.

18. N65 Vught – Haaren

- Rijk en regio hebben afspraken gemaakt over kortetermijnmaatregelen op en rondom de N65 om de leefbaarheid en (verkeers)veiligheid te verbeteren. Waarbij het VKA+ op de lange termijn het uitgangspunt blijft.
- Rijk en regio treffen in ieder geval de volgende maatregelen:
  - Fietsoversteek Vught
  - Fietsoversteek Helvoirt
  - Herinrichting kruispunt Boslaan/Vijverbosweg/N65
  - Snelheidsmeters
  - Saneren koude aansluitingen met parallelstructuur
  - Bermbeveiliging
- Rijk en regio maken begin 2027 in de stuurgroep N65 afspraken over de financiële verdeelsleutel van de maatregelen.
- De regio draagt verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de maatregelen

[1] Kamerstuk 31305, nr. 492

- Partijen betalen in 2027 de gemaakte kosten voor grondverwerving en woningsloop aan Rijkswaterstaat, zoals bedoeld in het BO MIRT afspraken van januari 2026.
- Indien het budget voor de maatregelen ontoereikend is, behoudt de belanghebbende het recht om in afstemming met andere leden van de stuurgroep kostenbesparende keuzes te maken bij realisatie van de maatregel.

19. A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven

- De regio heeft in 2026 een propositie ingediend voor compenserende maatregelen voor de A50, in lijn met de compenserende pakketten voor de A2 Deil – Vught, A58 Tilburg – Breda – Galder en de A67 Leenderheide – Geldrop.
- Voor een maatregelenpakket voor de A50 is geen geld gereserveerd bij de prioritering MF.
- Rijk en regio constateren dat er nu geen haalbare financiering is voor een compensatiepakket A50.

20. Belgisch wegenvignet

- Rijk en regio delen de zorgen over de sociaal-economische effecten van de voorgenomen invoering van een wegenvignet in België
- Rijk en regio zullen deze zorgen zowel in bilaterale gesprekken met België en haar gewesten als in BENELUX-verband aan de orde blijven stellen, daarbij de onwenselijkheid van het wegenvignet en de effecten daarvan benadrukken en blijven adresseren dat het gewenst is om te voorzien in een maatregel die de grensregio's ontziet en de effecten op het dagelijks grensoverschrijdend verkeer beperkt.
- Het Rijk zal er scherp op toezien dat de voorgenomen maatregelen passen binnen het bestaande EU-recht, en daar waar nodig actief het gesprek aan gaan met België, andere lidstaten en de Europese Commissie.

21. Brabantse Stedenrij – Tilburg Kenniskwartier

- In het BO MIRT van januari 2026 hebben Rijk en Regio afgesproken dat de gemeente Tilburg het verdiepend onderzoek (Integraal Handelingsperspectief stap 3) start.
- Het verdiepende onderzoek heeft geleid tot een bouwstenenboek voor de mogelijke ontwikkeling van station Tilburg Universiteit. Gelet op de voortgang van de grootschalige woningbouw in Kenniskwartier is tijdige duidelijkheid over de mogelijke ontwikkeling van het station noodzakelijk. De gemeente Tilburg investeert in Kenniskwartier en heeft voor de lange termijn investeringen gereserveerd voor de transformatie van het station Tilburg Universiteit.
- De regio werkt, in nauwe samenwerking met het ministerie van IenW, het bouwstenenboek uit tot een ontwikkelpad voor station Tilburg Universiteit. Daarbij wordt rekening gehouden met het tempo en fasering van de gebiedsontwikkeling Kenniskwartier en met de relevante ambities uit het Toekomstbeeld OV, zoals viersporigheid tussen Tilburg en Breda.
- Hiertoe werkt de regio, in nauwe samenwerking met het ministerie van IenW, als eerste stap een gezamenlijke projectaanpak uit, met structurele betrokkenheid van ProRail en NS. Deze projectaanpak leidt tot een realistisch ontwikkelpad, inclusief financieringsstrategie en governance. Dit ontwikkelpad vormt de basis voor nadere bestuurlijke besluitvorming over het vervolg.
- In 2027 wordt tussen Rijk en regio het Uitvoeringsconvenant voor de NGW Kenniskwartier opgesteld (actie 35 uit 'Van plan naar huis. Versnelde aanpak woningnood' van de Ministeriële taskforce Versnelling Woningbouw). De projectaanpak voor station Tilburg Universiteit wordt betrokken bij de uitwerking voor het convenant om een integrale gebiedsontwikkeling mogelijk te maken en te werken aan complete en leefbare wijken.

22. Internationale verbindingen

- Rijk en regio onderschrijven het belang van een goede internationale ontsluiting van Zuid-Nederland en in het bijzonder de Brainportregio.
- Naar aanleiding van de dit voorjaar getekende intentieverklaring tussen Nederland en België spreken Rijk en regio af om samen te werken en zich in te zetten in het vervolgproces van de intentieverklaring.

- De regio wordt betrokken bij en levert een actieve en concrete bijdrage aan de onderzoeken naar de mogelijkheden om Zuid-Nederland en de Brainportregio beter te verbinden met het Belgische en Duitse netwerk.

23. Uitvoeringsagenda Nationaal Toekomstbeeld Fiets

- Rijk en regio spreken af dat de Uitvoeringsagenda Nationaal Toekomstbeeld Fiets voor de komende jaren richting geeft aan de verdere uitvoering van de gezamenlijke ambities van Rijk en regio voor fietsen en geeft hiermee invulling aan de ambitie uit het coalitieakkoord. De Uitvoeringsagenda Nationaal Toekomstbeeld Fiets wordt met een aparte brief aan de Kamer gestuurd voor het einde van 2026.

24. Uitvoeringsagenda Lopen

- Rijk en regio spreken af dat de Nationale Uitvoeringsagenda Lopen voor de jaren 2027 tot en met 2030 richting geeft aan de verdere uitvoering van de gezamenlijke ambities van Rijk en regio voor lopen. Dit betekent het creëren van een stevige kennisbasis rondom lopen, een sterke positie voor lopen binnen overheidsbeleid en een voet aan de grond bij brede ontwikkelingen. De uitvoeringsagenda Lopen wordt met een aparte brief aan de Kamer gestuurd voor het einde van 2026. Tijdens de landsdelige BO's MIRT 2027 bespreken Rijk en regio de gezamenlijke ambities voor actieve mobiliteit (fietsen en lopen).

25. Doorfietsroutes

- De provincie Limburg ontvangt een bijdrage van € 679.833 inclusief btw van het Rijk voor doorfietsroute Sittard – Heerlen – Avantis Kerkrade.
- De provincie Limburg ontvangt een bijdrage van € 679.833 inclusief btw van het Rijk voor doorfietsroute Sittard – Maastricht – Eijsden.
- De provincie Noord-Brabant ontvangt een bijdrage van € 2.719.334 inclusief btw van het Rijk voor doorfietsroute Gemert – Eindhoven.

26. Intelligente verkeersregelinstallaties (iVRI's)

<u>Provincie Noord-Brabant</u>

- IenW kent een specifieke uitkering toe aan de provincie Noord-Brabant voor het realiseren van software updates voor 52 iVRI's. Dit is een bijdrage aan de totale kosten. De provincie Noord-Brabant neemt zelf het resterende deel van de kosten voor eigen rekening. De specifieke uitkering door IenW aan de provincie Noord-Brabant bedraagt € 149.628,10 exclusief btw (€ 181.050,00 inclusief btw). De uitvoering van de software updates is binnen twee jaar na toekenning van de subsidie gereed.

<u>Gemeente Breda</u>

- IenW kent een specifieke uitkering toe aan de gemeente Breda voor het realiseren van software updates voor 29 iVRI's. Dit is een bijdrage aan de totale kosten. De gemeente Breda neemt zelf het resterende deel van de kosten voor eigen rekening. De specifieke uitkering door IenW aan de gemeente Breda bedraagt € 210.000,00 exclusief btw (€ 254.100,00 inclusief btw). De uitvoering van de software updates is binnen twee jaar na toekenning van de subsidie gereed.

<u>Gemeente 's-Hertogenbosch</u>

- IenW kent een specifieke uitkering toe aan de gemeente 's-Hertogenbosch voor het realiseren van software updates voor 27 iVRI's. Dit is een bijdrage aan de totale kosten. De gemeente 's-Hertogenbosch neemt zelf het resterende deel van de kosten voor eigen rekening. De specifieke uitkering door IenW aan de gemeente 's-Hertogenbosch bedraagt € 202.500,00 exclusief btw (€ 245.025,00 inclusief btw). De uitvoering van de software updates is binnen twee jaar na toekenning van de subsidie gereed.

Gemeente Helmond

- IenW kent een specifieke uitkering toe aan de gemeente Helmond voor het realiseren van software updates voor 22 iVRI's. Dit is een bijdrage aan de totale kosten. De gemeente Helmond neemt zelf het resterende deel van de kosten voor eigen rekening. De specifieke uitkering door IenW aan de gemeente Helmond bedraagt € 165.000,00 exclusief btw (€ 199.650,00 inclusief btw). De uitvoering van de software updates is binnen twee jaar na toekenning van de subsidie gereed.

Gemeente Valkenswaard

- IenW kent een specifieke uitkering toe aan de gemeente Valkenswaard voor het realiseren van 8 iVRI's. Dit is een bijdrage aan de totale kosten. De gemeente Valkenswaard neemt zelf het resterende deel van de kosten voor eigen rekening. De specifieke uitkering door IenW aan de gemeente Valkenswaard bedraagt € 222.479,00 exclusief btw (€ 269.200,00 inclusief btw). De realisatie van de iVRI's is binnen twee jaar na toekenning van de subsidie gereed.
- Deze uitkering wordt gedaan vanuit de terugontvangen subsidies, afkomstig van wegbeheerders die niet alle afgesproken iVRI's hebben gerealiseerd eind 2025. Met deze nieuw te verstrekken uitkering vanuit de VSD SPUK wordt de in 2022 door de Minister in het BO-MIRT toegezegde € 10 miljoen geheel besteed aan iVRI's.

Gemeente Maastricht

- IenW kent een specifieke uitkering toe aan de gemeente Maastricht voor het realiseren van software updates voor 29 iVRI's. Dit is een bijdrage aan de totale kosten. De gemeente Maastricht neemt zelf het resterende deel van de kosten voor eigen rekening. De specifieke uitkering door IenW aan de gemeente Maastricht bedraagt € 145.000,00 exclusief btw (€ 175.450,00 inclusief btw). De uitvoering van de software updates is binnen twee jaar na toekenning van de subsidie gereed.

Regio Noordwest-Nederland

1. Prioritering Mobiliteitsfonds en Deltafonds

- De regio neemt kennis van de uitkomst van de prioritering in Noordwest.
- In regio Noordwest is de uitkomst van de prioritering dat het budget voor onderstaande MIRT-projecten intact blijft. Deze projecten gaan door:
  - Zuidasdok
  - Programma Hoogfrequent Spoor
  - Bestaande spuimiddelen Afsluitdijk fase 1 (DF)
  - A6 Almere Oostvaarders – Lelystad
  - OV en Wonen in de regio Utrecht (Merwedelijn)
  - HOV lijn Almere Pampus
  - Derde perron Amsterdam Zuid
  - OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer, inclusief alternatieve bekostiging
- Rijk en regio spreken af om op korte termijn in een apart bestuurlijk overleg verder te spreken over Zuidasdok en OVAH.
- Voor onderstaande MIRT-projecten wordt het budget bijgesteld naar 0. Deze projecten worden gepauzeerd:
  - Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam – Lemmer
  - Pont Nieuwer ter Aa
  - Ring Utrecht
- Voor het MIRT project A27 Zeewolde – Eemnes wordt het budget bijgesteld naar 0. Begin 2026 is een besluit genomen om de verkenning te starten. De verkenning wordt afgerond waarbij specifiek gekeken wordt naar de woningbouwopgave en de komst van de kazerne in Zeewolde.
- Het project OV-ontsluiting Amsterdam Sloterdijk – Amsterdam Centraal is bij stap 7 meegenomen in de ranking en onder de zaaglijn geëindigd. Dit project is echter volledig regionaal gefinancierd en gaat door.
- De projecten A1/A28 Knooppunt Hoevelaken; A7/A8 Amsterdam Hoorn staan boven de zaaglijn maar blijven beiden gepauzeerd vanwege stikstofproblematiek. De Vaarweg IJsselmeer – Meppel en Rijksbijdrage Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) staan onder de zaaglijn en blijven gepauzeerd.
- Voor de projecten die gepauzeerd worden, werken Rijk en regio aan een zorgvuldige afhechting in afwachting van herstart.
- IenW benut waar passend voor de onderhouds- en vernieuwingsopgave de kennis die in de regio aanwezig is, zoals het programma "samen slimmer renoveren". Rijk en regio werken waar opportuun samen in de standaardisatie, hinder en vernieuwingsopgave.

2. Programma SBaB: MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer (OVAH)

- Rijk en regio besluiten om met het voorlopig voorkeursalternatief metro Amsterdam-Zuid naar Schiphol de verkenning OVAH af te ronden.
- Dit voorlopig voorkeursalternatief wordt verwerkt tot een voorkeursbeslissing, zodat daarna de Planning- en studiefase kan starten.
- Rijk en regio werken samen met de andere OVAH partners alternatieve bekostiging verder uit met als doel het nemen van de voorkeursbeslissing.
- De regionale partijen zijn buiten de verkenning OVAH om een onderzoek gestart naar de mogelijkheid tot doortrekking van de metro van Schiphol naar station Hoofddorp.
- Via het voorkeursalternatief wordt die doortrekking fysiek niet onmogelijk gemaakt.
- Rijk en regio gaan verder met elkaar in gesprek over het vervolg van bovenstaande afspraken in een BO OVAH.

3. Programma Woningbouw en Mobiliteit: Alkmaars Kanaal

- Het Alkmaars Kanaal is één van de vier nieuwe nationaal grootschalige woningbouwgebieden die in 2025 zijn aangewezen.
- In het Alkmaars Kanaal wordt er tot en met 2034 gestart met de bouw van circa 7.800 nieuwe woningen.

- In het BO MIRT van januari 2026 heeft het Rijk voor het Alkmaars Kanaal gebiedsbudget gereserveerd, als eerste stap ten behoeve van de grootschalige woningbouwontwikkeling.
- Vanuit de prioritering van het Mobiliteitsfonds reserveert het Rijk een bijdrage van circa € 82,6 miljoen voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen, onder de voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bedrag reserveert.
- Deze Rijksbijdrage is ten behoeve van wegaanpassingen, een spooronderdoorgang, twee mobiliteitshubs en de aanleg van een brug.
- De Rijksbijdrage zal worden uitgekeerd middels de tijdelijke regeling specifieke uitkering woningbouw en mobiliteit.

4. Analyse regionale Weerbaarheid en Veerkracht Noord-Holland Noord

- De analyse voor de weerbaarheid en veerkracht van het mobiliteitssysteem Noord-Holland Noord, zoals afgesproken in het BO MIRT januari 2026, is afgerond. De onderzoeksresultaten dienen als input voor de update van het Multimodaal Toekomstbeeld (MTB) van programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) die Rijk en Regio samen voor de gehele provincie Noord-Holland ontwikkelen.
- De regio gaat de analyse verder verdiepen. Waar raakvlakken zitten met het hoofdwegennet en of hoofdspoornetwerk in een mogelijk vervolgonderzoek zullen RWS en ProRail geconsulteerd worden.

5. Programma UNed: MIRT-verkenning OV en Wonen – Voorkeursbeslissing Merwedelijn

- Rijk en regio stellen de voorkeursbeslissing voor de MIRT-verkenning OV en Wonen vast: een snelle en frequente tramlijn (Merwedelijn) met een verdiepte ligging (gegraven open-dicht bak). Rijk en regio spreken af, onder voorbehoud van positieve besluitvorming door raden en Staten, begin 2027 de voorkeursbeslissing en de bestuursovereenkomst voor de MIRT-planning - en studiefase te ondertekenen:
- Rijk en regio stellen hiervoor de volgende taakstellende bijdragen vast. De provincie Utrecht draagt € 280 miljoen bij, de gemeente Utrecht draagt € 280 miljoen bij en de gemeente Nieuwegein draagt € 15 miljoen bij (alle bedragen exclusief BTW en prijspeil 2025). Het Rijk draagt € 1.230 miljoen exclusief BTW en prijspeil 2025 bij (€ 1.506 miljoen, inclusief BTW en prijspeil 2026).
- Om tot een werkend vervoersysteem te komen en uiteindelijk een bedieningsgarantie te kunnen afgeven voor de Merwedelijn door de provincie Utrecht, besluiten partijen in de volgende projectfase de financiële onderbouwing van de toekomstige exploitatie en beheer en onderhoud, inclusief afschrijving van materieel, van de Merwedelijn verder uit te diepen. Via het Provinciefonds moet hiervoor een bijdrage beschikbaar komen die passend is bij het aanbieden van tramvervoer in een stedelijke agglomeratie. Hierover is het ministerie van BZK als fondsbeheerder in gesprek met provincies. Ultimo halverwege de volgende projectfase moeten op basis hiervan afspraken over voldoende middelen zijn om een bedieningsgarantie te kunnen afgeven.

6. Programma UNed: Rijnenburg

- Voor de bereikbaarheid van Groot Merwede Rijnenburg is een breed maatregelpakket voor OV, auto en fiets noodzakelijk. Daartoe hebben Rijk en regio in het BO MIRT januari 2026 afgesproken om vier vervolgonderzoeken uit te voeren:
  - Voorbereiden startbeslissing doortrekken van de Merwedelijn naar Rijnenburg (Rijnenburglijn);
  - Snelwegaansluiting A12 Kanaleneiland en keuze trambrug Amsterdam-Rijnkanaal;
  - Functioneren hoofdwegennet A2 en A12;
  - Autobereikbaarheid Rijnenburg.
- De gezamenlijke vervolgonderzoeken naar de autobereikbaarheid (snelwegaansluiting A12, functioneren hoofdwegennet A2 en A12 en autobereikbaarheid Rijnenburg) lopen momenteel.
- Voor de Rijnenburglijn is op dit moment geen zicht op 75% van de benodigde financiering om een MIRT-verkenning te kunnen starten:

- Rijk en regio onderschrijven het belang van de Rijnenburglijn voor Galecopperzoom, met 6.000 tot 8.000 woningen en 1.800 tot 2.000 arbeidsplaatsen, en Rijnenburg, met 22.500 tot 25.000 woningen en 12.500 arbeidsplaatsen, en benadrukken het belang van tempo en parallel plannen;
- Voor het voortzetten van de planprocessen voor de gebiedsontwikkelingen is zicht nodig op de mogelijke tracés van de Rijnenburglijn als structurerend element. De regionale partijen zijn voornemens het masterplan Galecopperzoom in 2028 en de omgevingsvisie Rijnenburg in 2029 vast te stellen.

❖ In lijn met de Nota Ruimte kan het nadenken over de structuurversterkende projecten van de toekomst, zoals de Rijnenburglijn, niet stil komen te liggen. Rijk en regio werken de opgave voor de bereikbaarheid per auto en OV – inclusief Rijnenburglijn – uit om tijdig over beslisinformatie te beschikken en maken afspraken over de zoektocht naar financiering/bekostiging. Gelijktijdig aan deze uitwerkingen stellen Rijk en regio een Uitvoeringsconvenant op voor de grootschalige woningbouw in Groot Merwede en Rijnenburg, waarin de bereikbaarheidsopgave wordt bezien.
❖ Rijk en regio spreken af om de resultaten van de vier onderzoeken naar de auto- en OV-bereikbaarheid in samenhang te bespreken tijdens het BO MIRT 2027.

7. Ring Utrecht (A27/A12)

❖ Dit jaar is het TB Ring Utrecht door een uitspraak van de Raad van State vernietigd op basis van de toegepaste stikstof aanpak. Hiermee is er geen basis meer voor het nemen van maatregelen op de Ring.
❖ In de prioritering zijn de middelen voor de Ring ingezet voor de acute problematiek op het DF en MF. Op dit moment zijn daarom geen middelen beschikbaar om de Ring aan te pakken.
❖ Alleen de wettelijke geluidsanering en de het noodzakelijke onderhoud (conform afweegkader prioritering) zullen worden aangepakt. Er zijn ook alleen voor de wettelijke geluidssanering en noodzakelijk onderhoud nog middelen beschikbaar.
❖ De autonome opgave in relatie tot de functie van de Ring als onderdeel van het nationale netwerk en voor de regio blijft echter onverminderd groot.
❖ Voor perspectief op de lange termijn worden de volgende stappen genomen:
  - Het Rijk wil voorjaar 2027 de Rijksvisie Toekomstperspectief Hoofdwegennet vaststellen.
  - Deze visie dient, samen met de IMA 2027, als basis voor een op te stellen programma (vanuit de omgevingswet) voor het HWN.
  - In het kader van dit programma (en mede op basis van de uitgevoerde onderzoeken) wordt het perspectief voor de Ring Utrecht verder concreet gebiedsgericht uitgewerkt tot een visie op het hoofdnetwerk in dit gebied.
  - In 2027 worden de ruimtelijke ontwikkeling van Rijnenburg (zie afspraken Rijnenburg) en de hieruit voortkomende bereikbaarheidsopgave en het perspectief Ring Utrecht uitgewerkt. In het BO MIRT 2027 worden op basis van de nu lopende studies en het Toekomstperspectief Hoofdwegennet, mogelijk nadere afspraken gemaakt voor de ontwikkeling van Rijnenburg (inclusief over fasering).
  - De hoofdlijnen van de vernieuwingsopgave van het HWN maken onderdeel uit van dit programma.
  - Het voornemen is om voor de provincie Utrecht de U Ned tafel te gebruiken als tafel waar het gesprek over dit programma met elkaar te voeren.
❖ Daarnaast worden korte termijn maatregelen uitgevoerd in het eerder afgesproken programma 'Ringen draaiend houden'.

8. Bereikbaarheid op Peil: regionale bereikbaarheidsanalyse en bereikbaarheidsprofielen

❖ Regio's en Rijk benutten de inzichten uit de regionale bereikbaarheidsanalyses, gebaseerd op het nationale bereikbaarheidspeil conform het BO MIRT-besluit van januari 2026, voor het opstellen van regiospecifieke bereikbaarheidsprofielen. Sommige regio's stellen bij het nemen van dit besluit vast dat zij hun bereikbaarheidsanalyses afgerond en gereed hebben voor de vervolgstap van het ontwerpen van een regionaal bereikbaarheidsprofiel. Regio's waarvan de

bereikbaarheidsanalyse nog niet gereed is om te delen met het Rijk en de andere regio's, zetten de analysefase voort en ronden deze medio 2027 af.

- Net als in de vorige fase nemen Rijk en regio's deel aan het zetten van de volgende stap richting regionale bereikbaarheidsprofielen, passend bij de voortgang en behoefte per regio. Het regionaal bereikbaarheidsprofiel geeft invulling aan de verwachte bereikbaarheidsopgaven die spelen in de betreffende regio. De formulering van het bereikbaarheidsprofiel en de doelen die daarin worden nagestreefd, is aan de regio. Daarbij wordt wel steeds een relatie gelegd met sociaal-economische en ruimtelijk-economische functies en ontwikkelingen hierin (bijvoorbeeld woningbouw, economie, onderwijs, voorzieningen, defensie).
- Het Rijk faciliteert hiervoor een leer- en ontwikkeltraject. Daarin worden resultaten van de regionale bereikbaarheidsanalyses en voorbeelden van mogelijke invulling van regionale bereikbaarheidsperspectieven met elkaar uitgewisseld. In het leer- en ontwikkeltraject wordt bij het opstellen van de regionale bereikbaarheidsprofielen verkend wat de aansluiting is bij de opgeleverde bereikbaarheidsanalyses van de eigen regio en van de aangrenzende regio's; bij bestaande regionale visiedocumenten en bij relevante rijkstrajecten (bijvoorbeeld Nota Ruimte, TP HWN en Rijksvisie OV, NPVR, etc).
- In lijn met de eerdere afspraak en toezegging om de bereikbaarheidsanalyses- en profielen niet iets vrijblijvends te laten zijn, betrekken Rijk en regio de regionale bereikbaarheidsanalyses en bereikbaarheidsprofielen, voor zover mogelijk, bij het opstellen van nieuw beleid.
- Het Rijk organiseert halverwege 2027 een conferentie voor ambtenaren en bestuurders om het gesprek over de ontwikkeling van regionale bereikbaarheid verder te verdiepen. De conferentie biedt gelegenheid om ook interbestuurlijk kennis te nemen van elkaars bereikbaarheidsanalyses en (aanzetten tot) bereikbaarheidsprofielen, ervaringen uit te wisselen en gezamenlijk verder te werken aan de ontwikkeling (en toepassing) van de regionale bereikbaarheidsprofielen.
- Het Rijk ontwikkelt het instrument van het bereikbaarheidspeil door op basis van de eerder aangereikte suggesties van de regio's en deelt het resultaat hiervan in het eerste kwartaal van 2027 met de regio's. De doorontwikkeling omvat onder meer het toevoegen van e-bike en publiek vervoer als vervoersmodaliteiten, het versterken van de visualisaties en exportmogelijkheden, het toevoegen van bestemmingen zoals economische toplocaties, sport en recreatie, het in beeld brengen van de bereikbaarheid van beschikbare banen, de impact op sociaal-economische ontwikkeling en het toevoegen van het bereikbaarheidspeil van het goederenvervoer en economische bestemmingen en grensoverschrijdende bestemmingen.
- IenW deelt met de Kamer de stand van zaken rond de monitor van het nationaal bereikbaarheidspeil, en informeert over de uitkomsten van de regionale bereikbaarheidsanalyses. Verder is het streven om de resultaten van de regionale bereikbaarheidsprofielen in het BO MIRT van 2027 voor te leggen. Waar mogelijk streven het Rijk en de regio's samen ernaar om – conform de Kamerbrief Routeplan versterken regionale bereikbaarheid – aanpakken te formuleren met inhoudelijke afspraken gericht op de invulling van de opgaven die uit de bereikbaarheidsanalyses en -profielen naar voren komen.

9. Draaiend Houden Ringen

- In het BO MIRT 2024 hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over de bijdrage van het Rijk aan de realisatie van het project Divergerende Diamantaansluiting (DDI) A2-N230 door de regio. Het Rijk heeft hiervoor een maximaal bedrag van € 9 miljoen inclusief btw gereserveerd.
- De provincie Utrecht heeft dit project inmiddels verder uitgewerkt en Provinciale Staten heeft het definitieve besluit (realisatie-/investeringsbesluit) genomen om de DDI A2-N230 te realiseren.
- Voor de Rijksbijdrage zal de provincie in 2027 een SPUK-aanvraag indienen. De SPUK-aanvraag zal het actuele wegontwerp inclusief bijbehorende kostenraming bevatten.
- De Rijksbijdrage wordt via een SPUK aan de provincie Utrecht uitgekeerd op basis van de Tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur 2023–2027.

- Het Rijk verleent de beschikking in 2027 en gaat hiermee de verplichting aan. De Rijksbijdrage wordt vervolgens in 2027 overgeboekt.

10. Kleine verbeteringen autonetwerk of doorstroming

- De minister van IenW heeft in het BO MIRT van januari 2026 eenmalig een maximaal bedrag van € 68.578.500 inclusief btw (prijspeil 2025) gereserveerd voor de realisatie van kleine verbeteringen autonetwerk of doorstroming in de regio Noordwest-Nederland.
- Voor een aantal maatregelen is in 2026 een aanvraag ingediend en is de Rijksbijdrage in 2026 via een SPUK aan de regio uitgekeerd. De regio voert deze maatregelen uit.
- De regio heeft daarnaast in 2026 een aantal maatregelen nader uitgewerkt, zodat in 2027 een aanvraag ingediend kan worden bij het Rijk en de regio de maatregel zal realiseren. Het gaat daarbij om de onderstaande maatregelen, inclusief de gereserveerde maximale rijksbijdrage (inclusief btw en prijspeil 2026) en aanvragende partij:
  - A10 (16) - N247 Het Schouw - € 21.246.150 (provincie Noord-Holland)
  - A4 (3a) – Weg om de Zuid Oostelijke ontsluiting - € 2.490.538 (gemeente Haarlemmermeer)
  - Rondweg Lelystad-Zuid - € 25.475.000 (provincie Flevoland)
- De Rijksbijdrage wordt via een SPUK aan de aanvragende regionale partij uitgekeerd op basis van de Tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur 2023–2027. De regio dient hiervoor in 2027 een aanvraag in waarbij er sprake is van een uitgewerkt ontwerp van de maatregel, de regionale financiering geregeld is en er een uitvoeringsbesluit ligt van de regio. Hierbij dient de maatregel nog steeds te voldoen aan de in het vastgestelde beoordelingskader opgenomen criteria.
- Bij de maatregel Rondweg Lelystad Zuid zal ook de overeengekomen financieringsafspraak uit het Convenant Bereikbaarheid Lelystad Airport (art. 5:8) betrokken worden en verrekend worden bij de SPUK beschikking.
- Het Rijk verleent de beschikkingen in 2027 en gaat hiermee de verplichting aan. De Rijksbijdrage wordt vervolgens in 2027 overgeboekt.

11. Uitvoeringsagenda Nationaal Toekomstbeeld Fiets

- Rijk en regio spreken af dat de Uitvoeringsagenda Nationaal Toekomstbeeld Fiets voor de komende jaren richting geeft aan de verdere uitvoering van de gezamenlijke ambities van Rijk en regio voor fietsen en geeft hiermee invulling aan de ambitie uit het coalitieakkoord. De Uitvoeringsagenda Nationaal Toekomstbeeld Fiets wordt met een aparte brief aan de Kamer gestuurd voor het einde van 2026.

12. Financiële afspraken doorfietsroutes

- De uitvoeringsagenda Nationaal Toekomstbeeld Fiets geeft voor de komende jaren richting aan de verdere uitvoering van de gezamenlijke ambities van Rijk en regio voor fietsen en geeft hiermee invulling aan de ambitie uit het coalitieakkoord.
- De provincie Flevoland ontvangt een bijdrage van € 1.045.380 inclusief btw van het Rijk voor doorfietsroute Urk – Emmeloord – Marknesse.
- De provincie Noord-Holland ontvangt een bijdrage van € 943.181 inclusief btw van het Rijk voor doorfietsroute Heerhugowaard – Zuid Scharwoude.
- De provincie Noord-Holland ontvangt een bijdrage van € 965.979 inclusief btw van het Rijk voor doorfietsroute Hilversum – Utrecht.
- De provincie Utrecht ontvangt een bijdrage van € 1.835.300 inclusief btw van het Rijk voor doorfietsroute Utrecht – Amsterdam (Dom-tot-Dam). Er lopen op dit moment gesprekken tussen Rijk en regio over de overdracht van het beheer van een fietstoegankelijke weg op Rijksareaal, die onderdeel is van de route en op dit moment in het beheer is van het Rijk. Deze bijdrage staat op zichzelf en loopt daarmee niet vooruit op de uitkomst van deze gesprekken.
- De Vervoerregio Amsterdam ontvangt een bijdrage van € 1.259.000 inclusief btw van het Rijk voor doorfietsroute Amsterdam – Aalsmeer (F108/F231 Sportas).
- De Vervoerregio Amsterdam ontvangt een bijdrage van € 650.000 inclusief btw van het Rijk voor doorfietsroute Zaanstad – Purmerend-Hoorn.

13. Fietsroute Dom-tot-Dam

- Het belang van de Demkabrug over het Amsterdam-Rijnkanaal voor de Dom tot Dam-route en de bereikbaarheid van Lage Weide wordt door Rijk en regio onderkend. Vanuit het Rijk is er op dit moment geen zicht op een bijdrage in de kosten voor dit deel van de van Dom tot Dam route.

14. Uitvoeringsagenda Lopen

- Rijk en regio onderstrepen het belang van lopen. In de Nationale Uitvoeringsagenda Lopen (NU Lopen) zijn hiervoor ambities en acties vastgelegd. De NU Lopen ondersteunt de uitvoering van de regionale ambities. De NU Lopen en de Uitvoeringsagenda Nationaal Toekomstbeeld Fiets worden begin december nog voorgelegd aan de bestuurlijke tafels van de VNG, het IPO en de vervoerregio's. Het streven is om de nationale agenda's eind december aan de Tweede Kamer te sturen. Tijdens de landsdelige BO's MIRT 2027 bespreken Rijk en regio de gezamenlijke ambities voor actieve mobiliteit (fietsen en lopen).

15. Intelligente verkeersregelinstallaties (iVRI's)

Gemeente Hilversum

- IenW kent een specifieke uitkering toe aan de gemeente Hilversum voor het realiseren van software updates voor 9 iVRI's. Dit is een bijdrage aan de totale kosten. De gemeente Hilversum neemt zelf het resterende deel van de kosten voor eigen rekening. De specifieke uitkering door IenW aan de gemeente Hilversum bedraagt € 45.000,00 exclusief btw (€ 54.450,00 inclusief btw). De uitvoering van de software updates is binnen twee jaar na toekenning van de subsidie gereed.

16. Programma Woningbouw en Mobiliteit: WoKT-aanvraag gemeente Heiloo

- In de afsprakenlijst van het BO MIRT van januari 2026 is per abuis een onjuist aantal van 2.925 woningen opgenomen voor de gezamenlijke propositie van de gemeenten Castricum en Heiloo (Woningbouw Zandzoom - aansluiting A9 Heiloo). Het juiste aantal bedraagt 1.950 woningen.
- Het Rijk en de gemeente Heiloo bevestigen dat de gemeente op basis van dit gecorrigeerde aantal woningen een aanvraag kan indienen voor een rijksbijdrage via de Regeling specifieke uitkering Woningbouw en Mobiliteit.

17. Programma Hoogfrequent Spoor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (PHS SAAL)

- Rijk en regio nemen kennis van de resultaten van de uitgevoerde onderzoeken voor de SAAL-corridor.
- Rijk en regio zetten zich blijvend in voor bedieningsmodel II. Een hoogfrequente dienstregeling op de SAAL-corridor is van belang voor bereikbaarheid, mobiliteitstransitie, woningbouw en economische ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam (MRA).
- Rijk en regio stemmen in met de verdere uitwerking van de kansrijke varianten binnen ingroeimodel 4, met dienstregelingsjaar 2033 als beoogd realisatiejaar om te komen tot één voorkeursvariant binnen de randvoorwaarden.
- IenW, ProRail, NS en de regio werken de kansrijke varianten binnen ingroeimodel 4 uit tot één voorkeursvariant, inclusief randvoorwaarden. Besluitvorming over de voorkeursvariant vindt plaats in 2027.
- Rijk en regio trekken, binnen de governance voor SAAL, gezamenlijk op richting toekomstige besluitvorming over het ingroeimodel SAAL en ERTMS-SAAL. Daarbij wordt het belang van OV SAAL volwaardig meegewogen. IenW voert de regie op de afstemming tussen de betrokken overlegtafels (PHS en ERTMS) en zorgt dat de inbreng vanuit OV SAAL tijdig en herkenbaar in de ERTMS-besluitvorming terugkomt.
- IenW en de regio spreken af dat IenW zich maximaal inspant om het ingroeimodel SAAL binnen de actualisatie van de hoofdrailnetconcessie mogelijk te maken. De actualisatie van het volume en de midterm review van de hoofdrailnetconcessie vormen daarbij een afzonderlijk

spoor binnen de verdere uitwerking tussen IenW en NS. De uitkomsten van het gezamenlijke traject naar een voorkeursvariant, inclusief randvoorwaarden, worden daarin meegenomen.

- IenW, NS, ProRail en de regio blijven zoeken naar optimalisatiemogelijkheden binnen model II voor de reizigersstromen die te maken krijgen met een langere overstaptijd of een langere reistijd op de verbindingen naar Amsterdam Centraal vanuit Almere, Amersfoort en het Gooi, en in het doorkoppelen van treinen over Amsterdam Centraal naar Haarlem en verder. Hierbij wordt ook de corridor tussen Almere en Utrecht betrokken. Dit geldt ook voor de tussenvarianten. NS voert daartoe met genoemde partners een eerste studie uit in het eerste en tweede kwartaal van 2027 naar optimalisatiemogelijkheden van model II en de tussenvarianten. De uitkomsten hiervan worden betrokken bij de verdere uitwerking en relevante besluitvorming.
- We zien een uitdaging bij Almere Poort. In geval dat de bediening van Almere Poort leidt tot een lagere aantrekkelijkheid van Almere Poort en de groei van het aantal instappers verder doorzet als gevolg van de forse verstedelijking in dat deel van Almere, dan gaan IenW en de MRA met elkaar in gesprek zodat functies, voorzieningen en gebruik beter bij elkaar aansluiten.

18. Programma SBaB: OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL)

- Rijk en regio nemen kennis van de onderzoeken reizigersontwikkeling en verstedelijking van OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL). De opdracht van programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) met betrekking tot Programma Hoogfrequent Spoor SAAL (PHS SAAL) is inhoudelijk afgerond; de onderzoeken zijn uitgevoerd en de resultaten zijn beschikbaar.
- De resultaten worden betrokken bij de integrale SAAL-analyse en de verdere bestuurlijke besluitvorming over PHS-SAAL. Het bestuurlijke vervolgtraject loopt nog. De afspraken over PHS SAAL in dit BO MIRT Noordwest zijn te vinden onder het apart opgenomen agendapunt.

19. Programma SBaB: Bereikbaarheidsmaatregelen NOVEX MRA en Multimodaal Toekomstbeeld (MTB)

- Rijk en regio stellen de geactualiseerde SBaB-rapportage ‘Bereikbaarheidsmaatregelen NOVEX MRA’ vast, als momentopname en input voor het traject NOVEX MRA. De rapportage geeft een overzicht van concrete, gedragen bereikbaarheidsmaatregelen die vanuit bereikbaarheid in grote lijnen benodigd zijn voor de verstedelijkingsopgave van de MRA.
- Rijk en regio constateren dat er belemmeringen kunnen zijn om de maatregelen zoals opgenomen in de SBaB-rapportage ‘Bereikbaarheidsmaatregelen NOVEX MRA’ uit te voeren. Indien deze maatregelen niet uitgevoerd kunnen worden, zullen de opgaven die ten grondslag liggen aan de maatregelen meegenomen worden in de Update van het Multimodaal Toekomstbeeld (MTB).
- Rijk en regio spreken af het Toekomstperspectief Hoofdwegennet (TP HWN) en de inzichten van Bereikbaarheid op Peil (BoP) integraal toe te passen in update MTB en waarmee Rijk en regio komen tot een gezamenlijke regionale multimodale bereikbaarheidsaanpak.

20. Almere Pampus fase 1 en P-verkenning IJmeerverbinding

- Rijk en regio hebben via het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) kennisgenomen van de resultaten van een aantal onderzoeken die in het BO MIRT Noordwest van 2024 zijn afgesproken:
  - De gezamenlijke “P-verkenning” naar de mogelijkheden en kansrijkheid van alternatieve bekostiging van een IJmeerverbinding.
  - De onder Almere 2.0 opgestelde “Integrale businesscase voor een bereikbaar, sociaal en leefbaar Almere & Pampus”.
  - Het onder leiding van de gemeente Almere uitgevoerde onderzoek naar de aanleg en exploitatie van een HOV-systeem voor de eerste fase Pampus en de fasen daarna.
- Rijk en regio leveren in het eerste kwartaal van 2027 een businesscase op voor de integrale ontwikkeling van de eerste fase Almere Pampus en maken afspraken over de termijnen van de start bouw van de eerste en laatste woning. Dit is noodzakelijk voor de inzet van de

gereserveerde € 54 miljoen (prijspeil 2022, € 60 miljoen prijspeil 2026) vanuit Programma Woningbouw en Mobiliteit (BO MIRT 2022) voor een HOV-verbinding eerste fase Pampus. Als partijen niet tot een afspraak komen, zal de € 54 miljoen elders binnen programma Woningbouw en Mobiliteit worden ingezet ten behoeve van ontsluiting woningbouw.

- Partijen zetten zich in om een bestuursovereenkomst met concrete afspraken voor de integrale ontwikkeling van de eerste fase Almere Pampus in op het BO MIRT 2027 te ondertekenen.
- BZK en regio werken parallel aan bovenstaande de afspraken voor "Gezonde Groei Almere", waaronder een mogelijk nieuw fonds Maatschappelijke Voorzieningen, verder uit tot een uitvoeringsconvenant nationaal grootschalige woningbouw Almere. Partijen leveren dit in het tweede kwartaal van 2027 op.
- Verdiepend onderzoek alternatieve bekostiging IJmeerverbinding:
  - De inzet van Rijksgronden, eventuele grondwaardestijging hiervan en ten gelde maken van de OV exploitatie lijken op basis van de P-verkenning IJmeerverbinding de grootste mogelijkheden voor alternatieve bekostiging te bieden. Over de omvang van de baten is in het onderzoek geen overeenstemming bereikt.
  - Rijk en regio spreken daarom af om een verdiepend onderzoek te doen naar deze elementen van alternatieve bekostiging voor een IJmeerverbinding. Daarbij worden ook de mogelijkheden voor Europese financiering vanuit de European Investment Bank (EIB) meegekomen.
  - De onderzoekskosten worden 50/50 door Rijk en regio gedeeld.

21. Schiphol Landzijdige bereikbaarheid: TOVS

- Rijk en regio constateren dat er urgente knelpunten ontstaan op de perrons en de stijgpunten (trappen en roltrappen) van station Schiphol en in Schiphol Plaza. Deze knelpunten raken de veiligheid van reizigers en doorstroming op station Schiphol. Deze knelpunten worden in de lopende projecten Multimodale Knoop Schiphol en MIRT-Verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer niet (tijdig en volledig) opgelost.
- Uit eerste onderzoek blijkt dat er maatregelen mogelijk zijn die deze knelpunten verzachten of volledig oplossen.
- Rijk en regio spreken af om in 2027 een vervolgonderzoek uit te voeren naar mogelijke maatregelen, hun effecten en de benodigde investeringen.
- De resultaten van het onderzoek worden bezien in samenhang met de resultaten van de MIRT-Verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer en geagendeerd in het BO MIRT Noordwest in het najaar van 2027.

22. Multimodale Ring Alkmaar

- Rijk en regio spreken af dat de regio zelfstandig, en waar noodzakelijk met medewerking van RWS, verder werkt aan het nader analyseren en uitwerken van de kruispuntmaatregelen N9 westring en N242 met prioriteit voor de kruispunten Kooimeerplein en Kennemerstraatweg.
- RWS heeft geen capaciteit beschikbaar om de maatregelen zelf tot uitvoering te brengen.

23. Programma UNed: Bereikbaarheid Utrecht Oost (USP)

- Rijk en regio onderschrijven de nut en noodzaak van de OV-maatregelen (bus- en trammaatregelen) voor het verbeteren van de bereikbaarheid van Utrecht-Oost (USP). Deze maatregelen zijn uitgewerkt in de MIRT-verkenning OV en Wonen, maar zijn geen onderdeel van de voorkeursbeslissing.
- De regio reserveert € 40 miljoen voor cofinanciering onder voorbehoud van dekkende afspraken tussen Rijk en regio. Er resteert een financieringstekort van € 69 miljoen om de volgende projectfase te starten (alle bedragen exclusief BTW en prijspeil 2025).
- Rijk en regio zetten zich binnen het programma U Ned in om het OV-maatregelen Oost/USP pakket actueel te houden en bespreken in het BO MIRT 2027 de voortgang en het vervolg.

24. Veluwelijn [uit dossier BO MIRT Oost]

- Rijk en regio stellen de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen vast. Op basis van deze uitkomsten en het beschikbare budget nemen Rijk en regio het besluit om wat betreft de

keervoorziening alleen oplossingsrichting 3 mee te nemen in de tweede fase van de verkenning.

- Met dit vervolg wordt toegewerkt naar het voorkeursalternatief, niet alleen voor de keervoorziening, maar ook voor de perronverlenging(en), overwegmaatregelen en het exploitatiemodel.
- Rijk en regio bepalen op korte termijn wie als bevoegd gezag en opdrachtgever richting ProRail zal optreden en maken hier over nadere afspraken, waaronder over de financiering en risicoverdeling.

Regio Noord-Nederland

1. Prioritering Mobiliteitsfonds en Deltafonds

- De regio neemt kennis van de uitkomst van de prioritering in Noord.
- In regio Noord is de uitkomst van de prioritering dat het budget voor onderstaande MIRT-projecten intact blijft. Deze projecten gaan door:
  - Bestaande spuimiddelen Afsluitdijk fase 1 (DF)
  - Station Groningen Suiker
  - Nedersaksenlijn
  - Spoor- en perroncapaciteit Meppel
  - Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl, fase 2
  - N33 Zuidbroek - Appingedam
- Voor onderstaande MIRT-projecten wordt het budget bijgesteld naar 0. Deze projecten worden gepauzeerd:
  - Sluiscomplex Kornwerderzand
  - HRMK Spoorbrug
- Voor de projecten die gepauzeerd worden, werken Rijk en regio aan een zorgvuldige afsluiting.
- Voor het MIRT project Bereikbaarheid Ameland wordt het budget bijgesteld naar 0. De verkenning wordt afgerond in 2027, inclusief een perspectief op vervolgkeuzes. Hiermee komt beslisinformatie beschikbaar, in ieder geval voor de haalbaarheid van de oplossingsrichtingen en de kosten.
- Voor het MIRT project N33 Appingedam – Eemshaven wordt het budget bijgesteld naar 0. Begin 2026 is een besluit genomen om de verkenning te starten. De verkenning wordt alsnog uitgevoerd vanwege het belang voor Defensie. Inzet is om de verkenning zo snel als mogelijk, maar uiterlijk in Q1 2027 te starten.
- Voor Sluiscomplex Kornwerderzand wordt de vernieuwing van de huidige bruggen door basculebruggen meegenomen in de vernieuwingsopgave van RWS.
- Tegelijkertijd met de brief over de prioritering MF en DF is ook de Kabinetsreactie advies Lelylijngezant verzonden. Rijk en regio bespreken het voornemen van het kabinet tot het instellen van een adviescommissie Ruimtelijk Perspectief Lelylijn. Deze commissie geeft het kabinet rond de zomer van 2027 advies over het perspectief voor de Lelylijn.

2. Zero Emissie Treinvervoer

- Rijk, regio en ProRail stellen vast dat batterij elektrische treinen (BEMU) in combinatie met partiële elektrificatie met een bovenleidingspanning van 25 kV de voorkeursoplossing is voor de Noordelijke lijnen.
- Rijk en regio constateren dat er vanuit het Mobiliteitsfonds geen middelen beschikbaar zijn voor een MIRT-verkenning, de realisatie van de benodigde infrastructuur van de voorkeursoplossing of exploitatie daarvan. Realisatie in 2035 is afhankelijk van tijdig zicht op financiering.
- De regio geeft aan dat met de voorkeursoplossing de balans verschuift tussen investeringen in de infrastructuur (Rijk als eigenaar) en kosten binnen de treinconcessie (provincies als concessieverlener).
- De provincies nemen de voorkeursoplossing als uitgangspunt op in de Nota van Uitgangspunten voor de nieuwe treinconcessie, die in het eerste kwartaal van 2027 aan Provinciale Staten wordt voorgelegd ter vaststelling.
- De provincies geven ProRail zo spoedig mogelijk opdracht voor een regionale verkenning naar de benodigde infrastructuur, inclusief het reserveren van netaansluitingen.
- In deze regionale verkenning wordt aandacht besteed aan het raakvlak met aansluitende spoorverbindingen zoals de verbindingen van Leeuwarden en Groningen naar Zwolle en ook de toekomstige verbinding van Groningen naar Emmen. De provincie Groningen zal daarnaast vanuit haar rol bij de MIRT-verkenning Nedersaksenlijn ook in dat verband specifiek aandacht vragen voor dit raakvlak, zodat informatie-uitwisseling wordt geborgd.
- Het Rijk werkt uit welke gevolgen de voorkeursoplossing heeft voor de TEN-T-vereisten (in 2050) van deze lijnen en welke vervolgstappen daarvoor richting Europa nodig zijn.

- Rijk en regio onderzoeken samen op welke wijze de voorkeursoplossing financieel realiseerbaar is. Daarbij wordt onder andere gekeken naar mogelijkheden die Europese fondsen, het Klimaat en Energiefonds en het Fonds voor Stikstof, Landbouw en Natuur hebben. Rijk en regio streven ernaar uiterlijk eind 2027 afspraken te maken over de bekostiging van de benodigde infrastructuur, inclusief de verdeling van kosten en risico's en het opdrachtgeverschap. De gevolgen voor de exploitatie worden daarbij betrokken.

3. HRMK-Spoorbrug

- Rijk en regio constateren dat het project in de prioritering van het Mobiliteitsfonds bij de ranking van de MIRT-projecten onder de zaaglijn is geëindigd. Het budget aan Rijkszijde is daardoor bijgesteld naar 0 en het project wordt gepauzeerd.
- Als er in de toekomst aanleiding is om het project weer op te pakken, treden Rijk en regio opnieuw met elkaar in gesprek om de mogelijkheden van voortzetting te verkennen.

4. Bereikbaarheid op Peil: regionale bereikbaarheidsanalyse en bereikbaarheidsprofielen

- Regio's en Rijk benutten de inzichten uit de regionale bereikbaarheidsanalyses, gebaseerd op het nationale bereikbaarheidspeil conform het BO MIRT-besluit van januari 2026, voor het opstellen van regiospecifieke bereikbaarheidsprofielen. Sommige regio's stellen bij het nemen van dit besluit vast dat zij hun bereikbaarheidsanalyses afgerond en gereed hebben voor de vervolgstap van het ontwerpen van een regionaal bereikbaarheidsprofiel. Regio's waarvan de bereikbaarheidsanalyse nog niet gereed is om te delen met het Rijk en de andere regio's, zetten de analysefase voort en ronden deze medio 2027 af.
- Net als in de vorige fase nemen Rijk en regio's deel aan het zetten van de volgende stap richting regionale bereikbaarheidsprofielen, passend bij de voortgang en behoefte per regio. Het regionaal bereikbaarheidsprofiel geeft invulling aan de verwachte bereikbaarheidsopgaven die spelen in de betreffende regio. De formulering van het bereikbaarheidsprofiel en de doelen die daarin worden nagestreefd, is aan de regio. Daarbij wordt wel steeds een relatie gelegd met sociaal-economische en ruimtelijk-economische functies en ontwikkelingen hierin (bijvoorbeeld woningbouw, economie, onderwijs, voorzieningen, defensie).
- Het Rijk faciliteert hiervoor een leer- en ontwikkeltraject. Daarin worden resultaten van de regionale bereikbaarheidsanalyses en voorbeelden van mogelijke invulling van regionale bereikbaarheidsperspectieven met elkaar uitgewisseld. In het leer- en ontwikkeltraject wordt bij het opstellen van de regionale bereikbaarheidsprofielen verkend wat de aansluiting is bij de opgeleverde bereikbaarheidsanalyses van de eigen regio en van de aangrenzende regio's; bij bestaande regionale visiedocumenten en bij relevante Rijkstrajecten (bijvoorbeeld Nota Ruimte, TP HWN en Rijksvisie OV, NPVR, etc.).
- In lijn met de eerdere afspraak en toezegging om de bereikbaarheidsanalyses- en profielen niet iets vrijblijvends te laten zijn, betrekken Rijk en regio de regionale bereikbaarheidsanalyses en bereikbaarheidsprofielen, voor zover mogelijk, bij het opstellen van nieuw beleid.
- Het Rijk organiseert halverwege 2027 een conferentie voor ambtenaren en bestuurders om het gesprek over de ontwikkeling van regionale bereikbaarheid verder te verdiepen. De conferentie biedt gelegenheid om ook interbestuurlijk kennis te nemen van elkaars bereikbaarheidsanalyses en (aanzetten tot) bereikbaarheidsprofielen, ervaringen uit te wisselen en gezamenlijk verder te werken aan de ontwikkeling (en toepassing) van de regionale bereikbaarheidsprofielen.
- Het Rijk ontwikkelt het instrument van het bereikbaarheidspeil door op basis van de eerder aangereikte suggesties van de regio's en deelt het resultaat hiervan in het eerste kwartaal van 2027 met de regio's. De doorontwikkeling omvat onder meer het toevoegen van e-bike en publiek vervoer als vervoersmodaliteiten, het versterken van de visualisaties en exportmogelijkheden, het toevoegen van bestemmingen zoals economische toplocaties, sport en recreatie, het in beeld brengen van de bereikbaarheid van beschikbare banen, de impact op sociaal-economische ontwikkeling en het toevoegen van het bereikbaarheidspeil van het goederenvervoer en economische bestemmingen en grensoverschrijdende bestemmingen.

- IenW deelt met de Kamer de stand van zaken rond de monitor van het nationaal bereikbaarheidspeil, en informeert over de uitkomsten van de regionale bereikbaarheidsanalyses. Verder is het streven om de resultaten van de regionale bereikbaarheidsprofielen in het BO MIRT van 2027 voor te leggen. Waar mogelijk streven het Rijk en de regio's samen ernaar om – conform de Kamerbrief Routeplan versterken regionale bereikbaarheid – aanpakken te formuleren met inhoudelijke afspraken gericht op de invulling van de opgaven die uit de bereikbaarheidsanalyses en -profielen naar voren komen.

5. Kleine verbeteringen autonetwerk of doorstroming

- De minister van IenW heeft in het BO MIRT van januari 2026 eenmalig een maximaal bedrag van € 38.181.000 inclusief btw (prijspeil 2025) gereserveerd voor de realisatie van kleine verbeteringen autonetwerk of doorstroming in de regio Noord-Nederland.
- Voor een aantal maatregelen is in 2026 een aanvraag ingediend en is de Rijksbijdrage in 2026 via een SPUK aan de regio uitgekeerd. De regio voert deze maatregelen uit.
- De regio heeft daarnaast in 2026 een aantal maatregelen nader uitgewerkt, zodat in 2027 een aanvraag ingediend kan worden bij het Rijk en de regio de maatregel zal realiseren. Het gaat daarbij om de onderstaande maatregelen, inclusief de gereserveerde maximale rijksbijdrage (inclusief btw en prijspeil 2026) en aanvragende partij:
  - Afrit 36b A7 aanleg tunnel Brailleweg - € 3.082.475 (gemeente Groningen)
  - Afrit 34 A7 Leek verbeteren doorstroming - € 4.076.000 (provincie Groningen)
- De Rijksbijdrage wordt via een SPUK aan de aanvragende regionale partij uitgekeerd op basis van de Tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur 2023–2027. De regio dient hiervoor in 2027 een aanvraag in waarbij er sprake is van een uitgewerkt ontwerp van de maatregel, de regionale financiering geregeld is en er een uitvoeringsbesluit ligt van de regio. Hierbij dient de maatregel nog steeds te voldoen aan de in het vastgestelde beoordelingskader opgenomen criteria.
- Het Rijk verleent de beschikkingen in 2027 en gaat hiermee de verplichting aan. De Rijksbijdrage wordt vervolgens in 2027 overgeboekt.

6. Intelligente verkeersinstallaties (IVRI)

Gemeente Groningen

- IenW kent een specifieke uitkering toe aan de gemeente Groningen voor het realiseren van software updates voor 9 iVRI's. Dit is een bijdrage aan de totale kosten. De gemeente Groningen neemt zelf het resterende deel van de kosten voor eigen rekening. De specifieke uitkering door IenW aan de gemeente Groningen bedraagt € 45.000,00 exclusief btw (€ 54.450,00 inclusief btw). De uitvoering van de software updates is binnen twee jaar na toekenning van de subsidie gereed.

Gemeente Leeuwarden

- IenW kent een specifieke uitkering toe aan de gemeente Leeuwarden voor het realiseren van software updates voor 8 iVRI's. Dit is een bijdrage aan de totale kosten. De gemeente Leeuwarden neemt zelf het resterende deel van de kosten voor eigen rekening. De specifieke uitkering door IenW aan de gemeente Leeuwarden bedraagt € 60.000,00 exclusief btw (€ 72.600,00 inclusief btw). De uitvoering van de software updates is binnen twee jaar na toekenning van de subsidie gereed.

7. Rijksbijdrage landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes

- De provincie Drenthe ontvangt een bijdrage van € 1.266.067 inclusief btw van het Rijk voor doorfietsroute Beilen – Assen.
- De provincie Fryslân ontvangt een bijdrage van € 1.409.358 inclusief btw van het Rijk voor doorfietsroute Drachten – Heerenveen.
- De provincie Groningen ontvangt een bijdrage van € 1.353.575 inclusief btw van het Rijk voor doorfietsroute Zuidlaren – Haren.

8. Uitvoeringsagenda Nationaal Toekomstbeeld Fiets

- Rijk en regio spreken af dat de Uitvoeringsagenda Nationaal Toekomstbeeld Fiets voor de komende jaren richting geeft aan de verdere uitvoering van de gezamenlijke ambities van Rijk en regio voor fietsen en geeft hiermee invulling aan de ambitie uit het coalitieakkoord. De Uitvoeringsagenda Nationaal Toekomstbeeld Fiets wordt met een aparte brief aan de Kamer gestuurd voor het einde van 2026.

9. Nationale Uitvoeringsagenda Lopen

- Rijk en regio onderstrepen het belang van lopen. In de Nationale Uitvoeringsagenda Lopen (NU Lopen) zijn hiervoor ambities en acties vastgelegd. De NU Lopen en de Uitvoeringsagenda Nationaal Toekomstbeeld Fiets worden begin december nog voorgelegd aan de bestuurlijke tafels van de VNG, het IPO en de vervoerregio's. Het streven is om de nationale agenda's eind december aan de Tweede Kamer te sturen. Tijdens de landsdelige BO's MIRT 2027 bespreken Rijk en regio de gezamenlijke ambities voor actieve mobiliteit (fietsen en lopen).

10. Zeesluis Farmsum

- Rijk en regio stemmen in met het gezamenlijk opgestelde plan van aanpak om te komen tot ontwikkelvarianten voor de zeesluis Farmsum.
- Rijk en regio onderzoeken in 2027 en 2028 toekomstbestendige varianten voor de zeesluis Farmsum, in samenhang met de NOVEX Groningen/ Masterplan Zeehavens, en stellen hierover een rapport op. Dit eindrapport met ontwikkelvarianten en eventuele vervolgafspraken worden in een toekomstig BO MIRT vastgesteld.

11. Rijksbijdrage herstel kade Terschelling

- Op 11 mei 2026 hebben het Rijk, de Provincie Fryslân en Gemeente Terschelling afspraken gemaakt over het herstel van de gemeentelijke kades (zijnde de kade van de Willem Barentszkade, de gemeentelijke kade van het Veerhavenplein en de Werkhaven) op Terschelling[2].
- Het Rijk heeft 50%, zijnde het vaste bedrag van € 41,14 miljoen inclusief btw, toegezegd voor de renovatie van de kades. Provincie Fryslân en Gemeente Terschelling (hierna samen: de regio), staan aan de lat voor de overige 50%.
- De Rijksbijdrage wordt in 2027 overgeboekt aan de Gemeente Terschelling, mits passend binnen de financiële kaders van het Rijk.
- De Gemeente Terschelling levert een bijdrage van € 23 miljoen exclusief btw voor herstel van de kades. En de Provincie Fryslân, draagt het vaste bedrag van € 5 miljoen exclusief btw bij. Voorts is afgesproken dat de regio gezamenlijk op zoek gaat naar dekking voor € 6 miljoen exclusief btw
- De Gemeente Terschelling is risicodragend en zal het project uitvoeren. Naar verwachting vindt de uitvoering van het project in de periode 2028-2030 plaats.
- Partijen streven ernaar om uiterlijk eind december 2026, de gemaakte afspraken in een Bestuursovereenkomst nader vast te leggen.

[2] Zie Kamerstuk 29684, nr. 307

Regio Zuidwest-Nederland

1. Prioritering Mobiliteitsfonds en Deltafonds

- De regio neemt kennis van de uitkomst van de prioritering in Zuidwest.
- In regio Zuidwest is de uitkomst van de prioritering dat het budget voor onderstaande MIRT-projecten intact blijft. Deze projecten gaan door:
  - De Vlietlijn
  - Oostflank Rotterdam
  - Oude Lijn, inclusief BRT/HOV Leizo
  - Rail Gent Terneuzen
  - A20 Nieuwerkerk – Gouwe
  - Calandbrug (Theemswegtracé)
  - MerwedeLingelijn
- Tevens wordt er € 25 miljoen toegevoegd aan het budget voor het pakket Zeeland (Wind in de Zeilen) om de tekorten te dekken. Het totaal beschikbaar budget komt daarmee op € 98 miljoen.
- Voor onderstaande MIRT-projecten wordt het budget bijgesteld naar 0. Deze projecten worden gepauzeerd:
  - RandstadRail/Metronet
  - Getij Grevelingen (DF)
- De projecten A4 Burgerveen – N14; A4 Haaglanden – N14; Capaciteitsverruiming A16 van Brienenoordcorridor Rotterdam; A15 Papendrecht – Gorinchem; Kreekraksluis en Volkeraksluizen blijven gepauzeerd.
- Voor Getij Grevelingen werken Rijk en regio aan een zorgvuldige pauzering.
- De Rijksbijdrage in project RandstadRail/Metronet wordt bijgesteld naar 0. Op basis van de in 2024 vastgestelde bestuursovereenkomst (Rijk en regio) zijn door de regio en vervoerders reeds stappen gezet naar realisatie. Het project Metronet – het grootste deelproject onder deze afspraken – zit in de aanlegfase. Daarbij zijn al infrastructurele werken gegund en is er een onomkeerbaar aanbestedingsproces voor de metrovoertuigen. De bestuursovereenkomst vormt de basis voor gesprekken tussen Rijk en regio over de verdere afronding van het project en de consequenties op de vastgestelde projectscope. De regio geeft aan dat zonder deze projecten de bereikbaarheid van bestaande en nieuwe woningen niet gegarandeerd kan worden, en dat de Rijksbijdrage daarom noodzakelijk is om die bereikbaarheid te kunnen garanderen. Door de regio worden nu de naar oordeel van de regio juridische consequenties van het pauzeren van de Rijksbijdrage in beeld gebracht, dit conform de afspraken in de bestuursovereenkomst.

2. Bereikbaarheid op Peil: regionale bereikbaarheidsanalyse en bereikbaarheidsprofielen

- Regio's en Rijk benutten de inzichten uit de regionale bereikbaarheidsanalyses, gebaseerd op het nationale bereikbaarheidspeil conform het BO MIRT-besluit van januari 2026, voor het opstellen van regiospecifieke bereikbaarheidsprofielen. Sommige regio's stellen bij het nemen van dit besluit vast dat zij hun bereikbaarheidsanalyses afgerond en gereed hebben voor de vervolgstap van het ontwerpen van een regionaal bereikbaarheidsprofiel. Regio's waarvan de bereikbaarheidsanalyse nog niet gereed is om te delen met het Rijk en de andere regio's, zetten de analysefase voort en ronden deze medio 2027 af.
- Net als in de vorige fase nemen Rijk en regio's deel aan het zetten van de volgende stap richting regionale bereikbaarheidsprofielen, passend bij de voortgang en behoefte per regio. Het regionaal bereikbaarheidsprofiel geeft invulling aan de verwachte bereikbaarheidsopgaven die spelen in de betreffende regio. De formulering van het bereikbaarheidsprofiel en de doelen die daarin worden nagestreefd, is aan de regio. Daarbij wordt wel steeds een relatie gelegd met sociaal-economische en ruimtelijk-economische functies en ontwikkelingen hierin (bijvoorbeeld woningbouw, economie, onderwijs, voorzieningen, defensie).
- Het Rijk faciliteert hiervoor een leer- en ontwikkeltraject. Daarin worden resultaten van de regionale bereikbaarheidsanalyses en voorbeelden van mogelijke invulling van regionale bereikbaarheidsperspectieven met elkaar uitgewisseld. In het leer- en ontwikkeltraject wordt

bij het opstellen van de regionale bereikbaarheidsprofielen verkend wat de aansluiting is bij de opgeleverde bereikbaarheidsanalyses van de eigen regio en van de aangrenzende regio's; bij bestaande regionale visiedocumenten en bij relevante rijkstrajecten (bijvoorbeeld Nota Ruimte, TP HWN en Rijksvisie OV, NPVR, etc).

- Het Rijk ontwikkelt het instrument van het bereikbaarheidspeil door op basis van de eerder aangereikte suggesties van de regio's en deelt het resultaat hiervan in het eerste kwartaal van 2027 met de regio's. De doorontwikkeling omvat onder meer het toevoegen van e-bike en publiek vervoer als vervoersmodaliteiten, het versterken van de visualisaties en exportmogelijkheden, het toevoegen van bestemmingen zoals economische toplocaties, sport en recreatie, het in beeld brengen van de bereikbaarheid van beschikbare banen, de impact op sociaal-economische ontwikkeling en het toevoegen van het bereikbaarheidspeil van het goederenvervoer en economische bestemmingen en grensoverschrijdende bestemmingen.
- IenW deelt met de Kamer de stand van zaken rond de monitor van het nationaal bereikbaarheidspeil, en informeert over de uitkomsten van de regionale bereikbaarheidsanalyses. Verder is het streven om de resultaten van de regionale bereikbaarheidsprofielen in het BO MIRT van 2027 voor te leggen. Waar mogelijk streven het Rijk en de regio's samen ernaar om – conform de Kamerbrief Routeplan versterken regionale bereikbaarheid – aanpakken te formuleren met inhoudelijke afspraken gericht op de invulling van de opgaven die uit de bereikbaarheidsanalyses en -profielen naar voren komen.

3. Toekomstperspectief Hoofdwegennet (TP HWN)

- Het Rijk is voornemens voorjaar 2027 de Rijksvisie met een beleidskader voor beheer en ontwikkelen van het hoofdwegennet (Toekomstperspectief HWN) te presenteren. Als uitwerking van de Nota Ruimte en de Mobiliteitsvisie. Deze visie dient als basis voor een nader in te richten Programma Hoofdwegennet onder de Omgevingswet.
- Rijk en regio concluderen op basis van gezamenlijke sessies in 2026 dat de categorisering van het HWN helpt bij het maken van keuzes in ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid en bij de ontwikkeling en beheer van infrastructuur. Ook zijn gezamenlijke ontwikkelopgaven gesignaleerd voor de rol van het hoofdwegennet in de bereikbaarheid van m.n. landelijk gebied, de goederencorridors en de stedelijke ringen. Het Rijk betrekt deze inzichten bij het opstellen van de visie.
- Rijk en regio concluderen dat dit BO MIRT te vroeg komt om een gezamenlijk beeld van de HWN-categorisering vast te stellen. Het Rijk organiseert daarom een Rijk-regio proces gericht op de visie, de categorisering en de vervolgaanpak voor een Programma Hoofdwegennet onder de Omgevingswet. Met als doel dit voorjaar 2027 vast te stellen.
- Rijk en regio constateren dat de N57 onderdeel is van het hoofdwegennet en de N256 niet (conform SVV-II). Provinciaal beleid gaat uit van de N57 als gebiedsontsluitingsweg (afwaardering van de N57 is door RWS voltooid) en het opwaarderen van de Midden Zeelandroute waaronder de N256. Dit leidt tot een mismatch die zichtbaar wordt in de gesprekken over het Toekomstperspectief HWN.
- Het Rijk wil de consequenties van de provinciale voorkeur voor het hele wegennet in beeld hebben, voordat een besluit kan worden genomen over de aanpassing in het hoofdwegennet.
- Rijk en regio spreken af:
  - In 2027 samen onderzoek uit te voeren naar het functioneren van de wegen van Rijk en provincie Zeeland in de (inter)nationale en regionale bereikbaarheid. De afspraken in de Strategische agenda Zeeland 2050 vormen uitgangspunt voor dit onderzoek.
  - Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek in BO MIRT eind 2027 een besluit te nemen over welke wegen in Zeeland tot het hoofdwegennet behoren.
  - De uitkomst van het BO MIRT-besluit zal doorwerken in het Toekomstperspectief HWN. Tot dit besluit zal IenW de N57 en de N256 opnemen in het Toekomstperspectief HWN met de aantekening dat hierover eind 2027 nog besluitvorming plaatsvindt.

4. Spitsspreiden en -mijden en Zuid-Holland Bereikbaar

- Partijen voeren begin 2027 het gesprek over financiering voor Zuid-Holland Bereikbaar voor 2028 en 2029 zodat daarover in het BO MIRT 2027 besloten kan worden.

- Rijk en regio gaan in gesprek over het omgaan met ongeplande hinder.

5. Zeelandbrug en Zeeland 2050/Midden Zeelandroute

- Conform eerder gemaakte afspraken werken Rijk en regio aan het traject Zeeland 2050. In dit kader zullen besluiten worden genomen over ruimtelijke ontwikkelingen in Zeeland, waaronder energie, woningbouw, water, landbouw. De daarmee gepaarde bereikbaarheidsopgaven en noodzakelijke infrastructurele ingrepen worden in het kader van Zeeland 2050 meegenomen.
- Rijk en Regio werken gezamenlijk aan twee studies in het kader van de vernieuwingsopgave Zeelandbrug, te weten de 'variantenstudie' en parallel daaraan de studie naar de fundering van de Zeelandbrug. Daarnaast wordt in het kader van het Toekomstperspectief Hoofdwegennet onderzoek gedaan naar de functies van Rijks- en provinciale wegen in Zeeland.
- Rijk en regio spreken af in 2027 de benodigde vervolgstappen ten aanzien van de vernieuwingsopgave van de Zeelandbrug gezamenlijk voor te bereiden en concreet uit te werken. Op basis van de resultaten van de studies voor de Zeelandbrug, het Toekomstperspectief HWN, het traject Zeeland 2050 (inclusief de Realisatie en Investeringsstrategie) én de gezamenlijke gesprekken, kan een besluit over het vervolg genomen worden. De verwachting is dat dit in het BO MIRT van 2027 het geval zal zijn.

6. Onderzoek vierde trein in Zeeland

- Rijk en regio nemen kennis van de resultaten van het onderzoek naar de vierde trein, dat in het kader van het compensatiepakket Wind in de Zeilen is uitgevoerd.
- ProRail concludeert dat de basisvariant (sprinter Vlissingen-Roosendaal 2x/u) de voorkeursvariant is. De regio wenst de IJssellijnvariant 2x/u ook als voorkeursvariant te bezien. Rijk en regio spreken af in 2027 uitvoering te geven aan het vervolgonderzoek en deze varianten hierin mee te nemen.
- Rijk en regio constateren op basis van het in 2026 afgeronde onderzoek dat de infrastructurele investeringen (€ 175–600 miljoen) binnen het vigerende overwegenbeleid buitenproportioneel zijn en niet leiden tot maatschappelijk doelmatige investeringen.
- Rijk en regio spreken af om nader te bezien in hoeverre alternatieve mitigerende of compenserende maatregelen kunnen bijdragen aan het borgen van de overwegveiligheid tegen lagere maatschappelijke kosten, om de vierde trein mogelijk te maken. Hierbij wordt rekening gehouden met het binnenkort herijkte overwegveiligheidsbeleid.
- Rijk en regio spreken af dat de verdere uitwerking plaatsvindt met de intentie om in de jaren na de proefbaanvakperiode ERTMS de vierde trein mogelijk te maken onder de voorwaarden van het rondkrijgen van de business case en de financiën. Rijk en regio gaan op basis van de resultaten in gesprek en betrekken hierbij het proces om tot een Rijksvisie op het OV en de regionale bereikbaarheid te komen.

7. Belgisch wegenvignet

- Rijk en regio delen de zorgen over de sociaal-economische effecten van de voorgenomen invoering van een wegenvignet in België
- Rijk en regio zullen deze zorgen zowel in bilaterale gesprekken met België en haar gewesten als in BENELUX-verband aan de orde blijven stellen, daarbij de onwenselijkheid van het wegenvignet en de effecten daarvan benadrukken en blijven adresseren dat het gewenst is om te voorzien in een maatregel die de grensregio's ontziet en de effecten op het dagelijks grensoverschrijdend verkeer beperkt.
- Het Rijk zal er scherp op toezien dat de voorgenomen maatregelen passen binnen het bestaande EU-recht, en daar waar nodig actief het gesprek aan gaan met België, andere lidstaten en de Europese Commissie.

8. Oude Lijn

- In lijn met de afspraken in het BO MIRT van 5 januari 2026 zetten Rijk en regio een volgende stap in de realisatie van de schaalsprong Oude Lijn. Rijk en regio ronden de MIRT-Verkenning voor de deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations af met vaststelling van het verkenningen-

rapport, de plan MER en het bestuurlijk voorkeursalternatief en starten de planning- en studiefase voor de nieuwe stations Rijswijk Buiten en Dordrecht Leerpark. Hiervoor wordt een Ontwerp Voorkeursbeslissing voorbereid en bestuursovereenkomsten opgesteld.

- Rijk en regio stellen voor de extra sporen tussen Delft Campus en Schiedam Centrum de 'maaiveld plus'-ligging als bestuurlijke voorkeursligging vast, in combinatie met een kwaliteitspakket ter versterking van het Bijzonder Provinciaal Landschap. Met deze ligging komen de twee extra sporen op dezelfde hoogte als de bestaande sporen en ter plaatse van de bestaande onderdoorgangen 1,5 meter hoger. Ook voor de vier nieuwe stations is een bestuurlijke voorkeurslocatie vastgesteld.
- Rijk en regio stellen vast dat voor de twee extra sporen tussen Delft en Schiedam en de stations Rotterdam Van Nelle en Schiedam Kethel op dit moment onvoldoende dekking is voor het starten van de planning- en studiefase, maar dat het cruciaal is om samen door te werken zodat infrastructuurontwikkeling en én het realiseren van 200.000 woningen en 85.000 arbeidsplaatsen tot 2040 samen oplopen. Rijk en regio werken daarom voor deze onderdelen een aanpak uit gericht op een tijdige start van de planning- en studiefase en streven ernaar binnen enkele jaren nadere bekostigingsafspraken te maken. Rijk en regio hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de dekking van het totaal benodigde budget. Daarvoor werken regio partijen aan een gezamenlijk regionale Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP), gesteund door het Rijk, waar de Oude Lijn een belangrijk onderdeel van is.
- Rijk en regio houden vast aan en blijven zich inzetten om het eindbeeld voor de Oude Lijn in 2040 gerealiseerd te hebben, bestaande uit 8 city-sprinters per uur tussen Den Haag en Dordrecht, realisatie van de nieuwe stations Rijswijk Buiten, Schiedam Kethel, Rotterdam Van Nelle en Dordrecht Leerpark, twee extra sporen tussen Delft Campus en Schiedam Centrum en de opwaardering van de bestaande stations Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam Centrum en Dordrecht.

9. Kleine verbeteringen autonetwerk of doorstroming

- De minister van IenW heeft in het BO MIRT van januari 2026 eenmalig een maximaal bedrag van € 65.650.000 inclusief btw (prijspeil 2025) gereserveerd voor de realisatie van kleine verbeteringen autonetwerk of doorstroming in de regio Zuidwest-Nederland.
- Voor een aantal maatregelen is in 2026 een aanvraag ingediend en is de Rijksbijdrage in 2026 via een SPUK aan de regio uitgekeerd. De regio voert deze maatregelen uit.
- De regio heeft daarnaast in 2026 een aantal maatregelen nader uitgewerkt, zodat in 2027 een aanvraag ingediend kan worden bij het Rijk en de regio de maatregel zal realiseren. Het gaat daarbij om de onderstaande maatregelen, inclusief de gereserveerde maximale rijksbijdrage (inclusief btw en prijspeil 2026) en aanvragende partij:
  - Deltaweg (A58) – A256 – N256 zuid - € 20.380.000 (provincie Zeeland)
  - Aansluiting A29 – N217 - € 1.885.150 (provincie Zuid-Holland)
- De Rijksbijdrage wordt via een SPUK aan de aanvragende regionale partij uitgekeerd op basis van de Tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur 2023–2027. De regio dient hiervoor in 2027 een aanvraag in waarbij er sprake is van een uitgewerkt ontwerp van de maatregel, de regionale financiering geregeld is en er een uitvoeringsbesluit ligt van de regio. Hierbij dient de maatregel nog steeds te voldoen aan de in het vastgestelde beoordelingskader opgenomen criteria.
- Het Rijk verleent de beschikkingen in 2027 en gaat hiermee de verplichting aan. De Rijksbijdrage wordt vervolgens in 2027 overgeboekt.

10. Intelligente verkeersregelinstallaties (iVRI's)

<u>Gemeente Zoetermeer</u>

- IenW kent een specifieke uitkering toe aan de gemeente Zoetermeer voor het realiseren van software updates voor 4 iVRI's. Dit is een bijdrage aan de totale kosten. De gemeente Zoetermeer neemt zelf het resterende deel van de kosten voor eigen rekening. De specifieke uitkering door IenW aan de gemeente Zoetermeer bedraagt € 20.000,00 exclusief btw (€ 24.200,00 inclusief btw). De uitvoering van de software updates is binnen twee jaar na toekenning van de subsidie gereed.

Gemeente Delft

- IenW kent een specifieke uitkering toe aan de gemeente Delft voor het realiseren van software updates voor 14 iVRI's. Dit is een bijdrage aan de totale kosten, de gemeente Delft neemt zelf het resterende deel van de kosten voor eigen rekening. De specifieke uitkering door IenW aan de gemeente Delft bedraagt € 135.000,00 exclusief btw (€ 163.350,00 inclusief btw). De uitvoering van de software updates is binnen twee jaar na toekenning van de subsidie gereed.

Gemeente Rijswijk

- IenW kent een specifieke uitkering toe aan de gemeente Rijswijk voor het realiseren van software updates voor 11 iVRI's. Dit is een bijdrage aan de totale kosten. De gemeente Rijswijk neemt zelf het resterende deel van de kosten voor eigen rekening. De specifieke uitkering door IenW aan de gemeente Rijswijk bedraagt € 82.500,00 exclusief btw (€ 99.825,00 inclusief btw). De uitvoering van de software updates is binnen twee jaar na toekenning van de subsidie gereed.

Gemeente Gouda

- IenW kent een specifieke uitkering toe aan de gemeente Gouda voor het realiseren van software updates voor 4 iVRI's. Dit is een bijdrage aan de totale kosten. De gemeente Gouda neemt zelf het resterende deel van de kosten voor eigen rekening. De specifieke uitkering door IenW aan de gemeente Gouda bedraagt € 20.000,00 exclusief btw (€ 24.200,00 inclusief btw). De uitvoering van de software updates is binnen twee jaar na toekenning van de subsidie gereed.

Gemeente Terneuzen

- IenW kent een specifieke uitkering toe aan de gemeente Terneuzen voor het realiseren van 5 iVRI's. Dit is een bijdrage aan de totale kosten. De gemeente Terneuzen neemt zelf het resterende deel van de kosten voor eigen rekening. De specifieke uitkering door IenW aan de gemeente Terneuzen bedraagt € 98.822,00 exclusief btw (€ 119.575,00 inclusief btw). De realisatie van de iVRI's is binnen twee jaar na toekenning van de subsidie gereed.
- Deze uitkering wordt gedaan vanuit de terugontvangen subsidies, afkomstig van wegbeheerders die niet alle afgesproken iVRI's hebben gerealiseerd eind 2025. Met deze nieuw te verstrekken uitkering vanuit de VSD SPUK wordt de in 2022 door de Minister in het BO-MIRT toegezegde € 10 miljoen geheel besteed aan iVRI's.

11. Uitvoeringsagenda Nationaal Toekomstbeeld Fiets en Nationale Uitvoeringsagenda Lopen

- Rijk en regio onderstrepen het belang van actieve mobiliteit (fietsen en lopen). De gezamenlijke ambities en acties zijn vastgelegd in de Uitvoeringsagenda Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) en de Nationale Uitvoeringsagenda Lopen (NU Lopen). De nationale agenda's sluiten aan bij de regionale agenda's en ondersteunen de uitvoering van de regionale ambities. Beide agenda's worden begin december nog voorgelegd aan de bestuurlijke tafels van de VNG, het IPO en de vervoerregio's. Het streven is om de nationale agenda's eind december aan de Tweede Kamer te sturen. Tijdens de landsdelige BO's MIRT 2027 bespreken Rijk en regio de gezamenlijke ambities voor actieve mobiliteit.

12. Doorfietsroutes

- De Metropoolregio Rotterdam-Den Haag ontvangt een bijdrage van € 1.000.000 inclusief btw van het Rijk voor doorfietsroute Delft – Rotterdam Alexander.
- De Metropoolregio Rotterdam-Den Haag ontvangt een bijdrage van € 1.175.000 inclusief btw van het Rijk voor doorfietsroute Ridderkerk – Rotterdam.
- De provincie Zeeland ontvangt een bijdrage van € 1.000.000 inclusief btw van het Rijk voor doorfietsroute Goes – Heinkenszand.
- De provincie Zuid-Holland ontvangt een bijdrage van € 2.175.000 inclusief btw van het Rijk voor doorfietsroute Alphen aan den Rijn – Gouda.

Goederenvervoercorridors

1. Werkgroep Truckparking

- Doel is om tussen 2026-2030 het tekort aan 4.000 parkeerplaatsen terug te dringen en te anticiperen op de behoefte in 2040; de werkgroep onderneemt hiertoe in 2027 acht activiteiten (o.a. uitwerking kansrijke truckparkings, plan van aanpak verzorgingsplaatsen, publicatie subsidieregeling, wegingscriteria, afstemming IPO/niet-Topcorridor-provincies, meedenken over nieuwe locaties, onderzoek naar optimalisatie en versnelling van inrichting).
- In 2027 is € 120.000 (inclusief btw) nodig voor ondersteunend onderzoek, te betalen door de provincies Noord-Brabant, Zeeland, Gelderland, Noord-Holland, Zuid-Holland en Limburg (ieder € 10.000) en het ministerie van IenW (€ 60.000); havenbedrijven leveren een bijdrage in-kind.
- Provincie Zuid-Holland en het ministerie van IenW continueren het voorzitterschap van de Topcorridors werkgroep truckparking.
- De werkgroep betrekt ook de niet-Topcorridors-provincies bij de verdeling van middelen uit het mobiliteitsfonds, af te stemmen in het vierde kwartaal.

2. Team Toekomstbestendige Binnenhavens

- Het nieuwe Team Toekomstbestendige Binnenhavens (TTB) start met een looptijd van 1 jaar (2027); in het derde kwartaal van 2027 vindt een evaluatie plaats om te kijken of het project kan worden verbreed naar alle provincies en verlengd tot en met 2030, waarover in het BO-MIRT 2027 besluitvorming volgt.
- De benodigde financiering voor 2027 bedraagt € 200.000, voor 50% gedragen door het Rijk (€ 100.000) en voor 50% door de regionale corridorpartijen (€ 100.000), waarbij Limburg en Noord-Brabant ieder € 50.000 bijdragen; voor latere jaren betreft dit alle 6 corridorprovincies.
- Vooruitlopend op een bredere uitrol is het Rijk bereid voor 2028 t/m 2030 het Rijksdeel/50% van het benodigde budget (€ 300.000) te reserveren, onder voorwaarde van 50% cofinanciering door alle 6 corridorprovincies en instemming met het plan van aanpak voor TTB.

3. Neutrale feeder Moerdijk

- De looptijd bedraagt 2 tot 3 jaar, afhankelijk van implementatiemogelijkheden uit de juridische analyse; implementatie is normaliter alleen uitvoerbaar tijdens de jaarlijkse dienstregelingwissel (medio december).
- De benodigde financiering voor bedraagt € 325.000. Het Rijk draagt € 162.500 bij, de provincie Noord-Brabant € 80.000 en het resterende bedrag van € 82.500 wordt door Port of Moerdijk beschikbaar gesteld.
- Verder moet worden uitgewerkt hoe de geldstromen precies gaan lopen en hoe de financieringsconstructie past binnen het aanbestedingsrecht en staatssteunrecht; dit is ook relevant voor de planning.
- Het project heeft een relevante samenhang met de pilot zero-emissie feeder; mocht die pilot niet doorgaan, dan moet de totale financiële verdeling voor de spoorprojecten opnieuw worden bezien.
- Port of Moerdijk geeft samen met ProRail vorm aan projectmanagement en uitvoering; de uiteindelijke variant wordt bepaald door de uitkomst van de juridische analyse.

4. Verslogistiek

- In 2027 levert de Coördinatiegroep Verslogistiek concreet resultaat op: uitgewerkte ontkoppelpunten/reeferhubs (o.a. knooppunt Tiel en een sierteeltlocatie), aansluiting bij Clean Energy Hubs/truckparkings, extra ladingvolume via modal shift (o.a. Fresh on Track) en een versstromenbeeld voor gerichte keuzes.
- Looptijd: kalenderjaar 2027 (voorbereiding vanaf Q4 2026), met een doorkijk naar een vervolgprogramma in 2028.
- Totale financiering € 70.000 inclusief btw: IenW € 40.000, regio € 15.000 per provincie (Zuid-Holland en Limburg), sectorpartijen in-kind.
- Uitvoering/projectmanagement door Provincie Zuid-Holland als trekker, procesmatig ondersteund door een nader te bepalen externe procesondersteuner.

5. Pilots Bestendiging Moerdijk en Houtrakpolder

- In eerdere MIRT Topcorridors is financiering verstrekt voor pilots op Botlek, Houtrakpolder, Moerdijk en Maasvlakte West/WestWest, met draadloze sensoren en slimme camera's die tot 25% extra planbare capaciteit genereren; de eerste resultaten zijn succesvol, maar professionaliseren en verankeren van de pilots heeft urgentie.
- In 2025 heeft IenW al besloten de pilotlocaties Botlek en Maasvlakte West/West te bestendigen (gefinancierd vanuit 2e Spooraansluiting Maasvlakte); dit besluit richt zich op de bestendiging van de twee overgebleven locaties, Houtrakpolder en Moerdijk, met een verwachte looptijd van 1 jaar.
- De kosten voor bestendiging van deze twee locaties bedragen in totaal € 5.428.853,- inclusief btw, volledig gedragen door het Ministerie van IenW.
- Bij positief besluit draagt IenW zorg voor een beschikking aan ProRail, waarna ProRail de uitvoering ter hand neemt.

6. Last Mile Spoor – Uitbreiding naar Sloe

- Dit MIRT-besluit richt zich op het uitbreiden van de resultaten van Last Mile Beter Benutten naar de locatie Sloe, met een verwachte looptijd van 1 tot 1,5 jaar; het spooremplacement Sloe is de rangeerbundel voor de Sloehaven, waar richting 2040 een (ruime) verdubbeling van het aantal goederentreinen wordt verwacht en het emplacement ook een rol speelt bij militair transport (dual use).
- De kosten bedragen in totaal € 3.189.000,- inclusief btw: het Ministerie van IenW draagt € 2.960.000 inclusief btw bij, aangevuld met een in-kind bijdrage van North Sea Port en ProRail gezamenlijk van € 229.000,-.
- Bij positief besluit draagt IenW zorg voor een beschikking aan ProRail, waarna ProRail de uitvoering ter hand neemt.

7. Vervolg Realisatiepact Tilburg – Verkeersaansluiting Trimodaal Bedrijventerrein Loven

- Partijen erkennen de waarde van de samenwerking van Rijk en Regio in het Realisatiepact Knooppunt Tilburg en constateren dat het oorspronkelijke realisatiepactbudget uit het BO-MIRT van 2023 geheel besteed zal worden aan de 4 bestaande pijlers (optimalisatie Wilhelminakanaal, verduurzaming, revitalisering bedrijventerreinen en digitalisering).
- De impact van de multimodale ontwikkelingen op het trimodale bedrijventerrein Loven en de wegontsluiting zal groter en duurder uitvallen dan eerder begroot; de gemeente Tilburg staat primair aan de lat om deze voorbereidings- en aanlegkosten te financieren, maar een spoedige aanpak is van groot belang voor het aanjagen van het gebruik van de haven Loven.
- Corridorpartijen zijn bereid deze hogere voorbereidingskosten financieel te ondersteunen als 5e pijler (wegontsluiting trimodaal bedrijventerrein Loven), binnen de context van de samenwerking rond de aanleg van Sluis II en het bedrijventerreinenfonds.
- De totale financiering van de voorbereidingskosten van deze 5e pijler komt uit op € 495.000: het Rijk draagt € 247.500 bij en de gemeente Tilburg de overige € 247.500;
- Provincie Noord-Brabant verkent samen met de gemeente Tilburg de mogelijkheden om voor de realisatiefase een bijdrage te leveren op basis van het MMMP voor de stedelijke regio Breda-Tilburg."

8. Fase 2 Realisatiepact Knooppunt Venlo

- Partijen erkennen de waarde van de samenwerking van Rijk en Regio in de vorm van het Realisatiepact Knooppunt Venlo en willen deze samenwerking voortzetten.
- De looptijd van fase 2 is van 2027 tot 2030. De focus van partijen ligt op het verzilveren van de resultaten uit fase 1, zoals het operationaliseren van multimodale oplossingen, het implementeren van datadeling en digitalisering, en het verbeteren van de doorstroming en duurzaamheid van goederenstromen.
- Totaal is een financiering benodigd van € 1.500.000.-. Omdat de decentrale cofinanciering alleen voor 2027 en 2028 gedekt is, zal IenW voor de periode 2029-2030 het IenW-deel

reserveren op voorwaarde van 50% decentrale cofinanciering. Dit resulteert in een bijdrage van € 375.000 van het Rijk en € 375.000 van de Regio en een Rijks-reservering van € 375.000 voor de periode 2029-2030 op voorwaarde van decentrale cofinanciering.

9. Versterken Realisatiepact Amsterdam en Omstreken

- Rijk- en regio spreken af dat het besluit om 3-4 ligplaatsen inclusief walstroom voor binnenvaartschepen aan de locatie De Ruijterkade Oost te Amsterdam binnen het Realisatiepact Amsterdam en Omstreken opgepakt wordt. De voorbereidingskosten van de € 250.000 zullen gedragen worden binnen het Realisatiepact waarvoor Rijk en Port en Amsterdam ieder 50% aan bijdragen. Daarnaast wordt een definitief onderzoek uitgevoerd naar de totale behoefte aan en locatieonderzoek van extra binnenvaartvoorzieningen in het gebied.
- Rijk en regio spreken af dat het in 2026 opgeleverde logistiek verkeersmodel voor betrouwbaar wegvervoer verder wordt ontwikkeld, met verwerking van de (multimodale) goederenstromen van de Topcorridors.
- Voor toekomstbestendige logistieke wegvoorzieningen worden de resultaten van fase 1 in 2027 gebruikt voor vervolgafspraken over het handelingsperspectief, met oog op besluitvorming en investeringen; voor realisatie van een truckparking in het havengebied van Amsterdam wordt een apart besluit genomen.
- Rijk en regio spreken af dat de resultaten van het onderzoek naar het transport van gevaarlijke stoffen van het Amsterdams havengebied in 2027 waar nodig aangevuld worden met specifiek locatieonderzoek in 2028.
- Voor komend jaar spreken Rijk en regio af de inzet op modal shift te continueren en eventuele kansen voor modal shift, die bij kunnen dragen aan de versterking van het knooppunt Amsterdam en omstreken, verder uit te werken/onderzoeken binnen het realisatiepact.
  De geraamde kosten voor alle projecten van het Realisatiepact Amsterdam en Omstreken in 2027 en 2028 bedragen € 1,35 miljoen; hiervoor vraagt de regio een ophoging van de SPUK-regeling Realisatiepact met € 312.500 (totaal SPUK-budget € 1.312.500 inclusief btw), aangevuld met € 312.500 additionele cofinanciering door de regio.
- Voortgang van lopende projecten, eventuele nieuwe projecten en investeringsbeslissingen worden geagendeerd in het BO MIRT GVC en/of het landsdelige BO MIRT van 2027 en 2028.

10. Grip op grond

- Corridorpartijen erkennen het belang van de juiste inzet van watergebonden kavels op de goederencorridors en spreken voor het BO-MIRT 2026 € 50.000 aan budget en capaciteit vrij voor de nadere uitwerking in 2027 (verdeling 50% IenW, 50% Limburg, Noord-Brabant en Zeeland). IenW reserveert daarnaast haar deel (€ 225.000) van het benodigde totaalbudget van € 450.000 voor 2028-2031 in het BO-MIRT 2026, voorwaardelijk aan instemming van de overige corridorpartijen met projectplan, governance en cofinanciering van het meerjarenbudget in het BO-MIRT van 2027.
- Doel is om draagvlak en capaciteit bij provinciale en regionale partijen vrij te maken zodat een gezamenlijke corridoraanpak in het BO-MIRT van november 2027 definitief kan worden vastgesteld.
- Corridorpartijen spannen zich in om provinciale ruimtelijke afspraken rondom de binnenhavens op de corridors te gaan vastleggen. Deze afspraken dienen gericht te zijn op een uiteindelijk toenemend gebruik van vervoer over water met watergebonden kavels.
- Met de 5 gemeenten van de bovengemiddelde achterlandknooppunten wordt de actie opgepakt om gezamenlijk te bepalen welke juridisch ruimtelijke instrumenten op gemeentelijk niveau ingezet kunnen worden voor het toekomstige gebruik van bestaande watergebonden kavels ten behoeve van vervoer over water zodra deze vrijkomen.

11. Pilot Roll-On-Roll-Off (RORO) Binnenvaart

- Corridorpartijen erkennen de kansen voor RORO-vervoer naar aanleiding van het haalbaarheidsonderzoek en stemmen in om in 2027 een RORO-schip als pilot-lijndienst te laten varen tussen de meest kansrijke multimodale achterlandknooppunten.

- Corridorpartijen ramen dat een totaal budget van € 500.000 benodigd is om de pilot(s) in 2027 op te kunnen starten; IenW is voornemens om in het BO-MIRT van 2026 het Rijksdeel van 50% hiervoor te reserveren, mits er voldoende animo vanuit het bedrijfsleven bestaat en de andere 50% aan decentrale cofinanciering wordt gevonden.

12. Pilot Zeilend Binnenkomen Maasvlakte

- IenW, ProRail en het Havenbedrijf Rotterdam spreken af om, op basis van het rapport "Zeilend binnenkomen goederentreinen" (Buck Consultants International), de locatie RTW1 nader te onderzoeken voor dit concept.
- Bij zeilend binnenkomen is het wisselen van E-loc naar D-loc op een emplacement niet meer nodig, wat kosten en tijd bespaart, het spoorproduct aantrekkelijker maakt en het transport verduurzaamt door minder inzet van (veelal oude) dieselloc's.
- Partijen voeren gezamenlijk een business case uit en besluiten op basis daarvan over een fysieke pilot, uit te voeren in de eerste drie kwartalen van 2027.
- De geraamde kosten bedragen € 160.000: Havenbedrijf Rotterdam draagt € 40.000 financieel en € 15.000 in kind bij, ProRail € 15.000 in kind, de betrokken terminal en vervoerder elk € 5.000 in kind, en IenW € 80.000.

13. Niet-Kraanbare trailer terminal Zuid-Holland

- Partijen constateren dat terminals voor het horizontaal laden van niet-kraanbare trailers op het spoor in Nederland ontbreken, waardoor verladers uit de knooppunten hun trailers over de weg naar terminals over de grens rijden en de modal shift buiten Nederland plaatsvindt.
- Partijen besluiten een gefaseerde verkenning uit te voeren naar de behoefte, het ladingpotentieel en de randvoorwaarden voor spoorvervoer van niet-kraanbare trailers vanuit de knooppunten, inclusief een locatiezoektocht in de provincie Zuid-Holland, met een Go/No-Go moment na elke fase.
- De looptijd is november 2026 tot en met 31 december 2027. De totale financiering bedraagt € 208.000 (exclusief btw), waarvan IenW € 125.000 draagt, ReaReo € 62.500 en het realisatiepact Venlo € 20.835 verdeeld over twee jaar. Bijdrage van het Realisatiepact Moerdijk bestaat uit een in-kind bijdrage.
- Provincie Zuid-Holland neemt het projectmanagement op zich, ook in verband met de locatiezoektocht naar een geschikte locatie in de provincie.

14. Realisatie lig-/overnachtingsplaatsen binnenvaart

- Rijk en regio erkennen de opgave voor extra binnenvaartligplaatsen voorzien van walstroom in het Noordzeekanaalgebied; dit project vult daar een deel van in door voorbereiding van de investeringsbeslissing en uiteindelijke realisatie van 3-4 ligplaatsen inclusief walstroom bij De Ruijterkade Oost.
- Dit project is onderdeel van de programmalijn binnenvaartvoorzieningen binnen het Realisatiepact Amsterdam; vooruitlopend op de aanleg van de ligplaatsen (geraamd aanlegbudget € 3.000.000) spreken Rijk en regio af dat het Rijk bereid is € 1.500.000 (50%) te reserveren voor 2028 en 2029, onder voorwaarde van 50% decentrale cofinanciering en de (verwachte) ruimtelijke goedkeuring voor deze ligplaatsen.
- Port of Amsterdam draagt de regionale bijdrage van 50% in de investering en overlegt in 2027 met de provincie Noord-Holland over een bijdrage aan dit regionale deel.

15. Versterken veerkracht multimodale goederensystemen

- IenW en de provincies constateren gezamenlijk de noodzaak van het versterken van de veerkracht van het multimodale transportsysteem; bij Venlo en North Sea Port wordt de veerkracht momenteel verkend via een quickscan.
- Bij succesvolle afronding van de lopende quickscans worden deze opgeschaald naar de overige multimodale knooppunten; indien nodig wordt bezien of/welke knooppunten prioriteit behoeven.

- IenW stelt € 350.000 beschikbaar voor de quickscans; evaluatie vindt plaats na afronding, waarna aan de hand daarvan nadere besluitvorming plaatsvindt over het implementeren van maatregelen die uit het onderzoek voortkomen.
- IenW reserveert daarnaast € 1.000.000 op basis van 50/50-cofinanciering voor het aanpakken van knelpunten voor de weerbaarheid op knooppunten; het bestaande pactteam in de Knoop is in beginsel primair verantwoordelijk voor opschaling van de quickscans.

16. Versterken rol logistieke makelaars

- Het ministerie van IenW, de provincies en logistieke corridorpartijen kiezen ervoor de inzet van logistieke makelaars een meer structurele basis te geven; hiertoe wordt bij Connekt een bureau ingericht dat de regionale en landelijke inzet van logistieke makelaars organiseert.
- De huidige regionale inzet van makelaars wordt met behoud van de lopende financieringsafspraken voortgezet en (inclusief bekostigingsafspraken tussen IenW en provincies) ondergebracht bij dit bureau; ook de inzet van makelaars in het kader van de modal shift-regeling en andere regelingen/opgaven om de modal shift op de corridors en realisatiepacten te versterken wordt hierin ondergebracht.
- Voor de organisatie en bijbehorende inzet stelt IenW voor de periode 2027-2028 een bijdrage van € 1,331 miljoen beschikbaar; de provincies cofinancieren overeenkomstig de bestaande afspraken hetzelfde bedrag en als volgt gespecificeerd:
  - Provincie Zuid-Holland: € 80.000 (exclusief btw) per jaar voor 2027 en 2028;
  - Provincie Noord-Holland: € 50.000 (exclusief btw) per jaar voor 2027 en 2028 via Noord-West Connect;
  - Provincie Gelderland: € 80.000 (exclusief btw) per jaar voor 2027 en 2028;
  - Provincie Zeeland: € 40.000 (exclusief btw) per jaar voor 2027 en 2028, via Zeeland Connect (bestaand budget);
  - Provincie Limburg: € 80.000 (exclusief btw) per jaar voor 2027 en 2028, waarbij 2027 uit bestaand budget.
- De inzet en werkzaamheden van het bureau worden na 2 jaar geëvalueerd op: het versterken van het multimodale karakter van het goederenvervoer, verduurzaming van goederentransporten, versterken van de veerkracht in het goederenvervoer, en de bijdrage aan de aansluiting van regionale logistiek op de goederenvervoercorridors.

17. Living Lab Wayside Train Monitoring

- Het living lab loopt 2 jaar en beproeft een Wayside Train Monitoring-opstelling met slimme punten langs de spoorbaan op de corridor Rotterdam-Venlo (inclusief t.b.v. de spoorterminal Tilburg); daarnaast is budget gealloceerd om gedurende de drie jaar daarna beheer en onderhoud van de systemen te bekostigen, met als uitgangspunt dat na de pilotfase een kader bestaat voor structurele bekostiging door private baathebbers.
- Voor het uitvoeren van het living lab (2 jaar) reserveert het Ministerie van IenW € 2.000.000 inclusief btw.
- De uitvoering ligt bij ProRail; ProRail, Havenbedrijf Rotterdam, DB Cargo, RTB Cargo, BTT en Cabooter leveren een in-kind bijdrage en zijn al betrokken in de voorfase (het vooronderzoek dat momenteel door ProRail wordt uitgevoerd).

18. Digitalisering Ketens 2027

- Continueren van een samengevoegde OZO- en Zuid-werkgroep voor 2026: de provincies Noord-Brabant, Zeeland, Zuid-Holland, Limburg en Noord-Holland en Gelderland dragen elk € 18.750 bij, de havenbedrijven van Rotterdam, Amsterdam, Moerdijk en North Sea Port elk € 9.375 en het Ministerie IenW draagt € 150.000 bij (alle bedragen inclusief btw).
- Binnen deze werkgroep bundelen de opdrachtgevers van het MIRT GVC-programma OZO en Zuid hun krachten om nieuwe digitaliseringsprojecten met marktpartijen en overheden te formuleren, te starten en uit te voeren; er wordt naar gestreefd om minimaal 2 nieuwe digitaliseringsprojecten uit te werken, waaronder DIL living labs.
- De werkgroep ondersteunt de digitaliseringsopgaven van de knooppunten en bewaakt de synergie en samenwerking over de programma's, projecten en knooppunten heen, teneinde

uitvoering te geven aan de Digitale Transportstrategie en gefaseerde invoering van de Basis Data Infrastructuur.

19. Oprichting en inrichting PortlinQ

- Het doel is om PortlinQ op- en in te richten als samenwerkingsverband, afsprakenstelsel en ecosysteem voor binnenvaartvoorzieningen; de looptijd van het gehele project is 2027-2029 (totale geraamde kosten M€ 2,1).
- Het beschikbaar gestelde budget voor 2027 bedraagt € 580.000. IenW draagt € 350.000 bij, de 6 provincies NH, ZH, ZL, GLD, NB en LB ieder € 35.000 en Port of Amsterdam en Rotterdam ieder € 10.000. Over de financiering en voortzetting voor 2028 en 2029 vindt nadere besluitvorming plaats; IenW reserveert voor 2028 en 2029 (k€ 700) middelen onder voorwaarde van cofinanciering.
- Over de financiering en voortzetting voor 2028 en 2029 vindt nog nadere besluitvorming plaats.
- De vier (zee)havens leveren een in-kind bijdrage in de vorm van capaciteit; de provincies/binnenhavens leveren ook een capaciteitsbijdrage voor de ontwikkeling van PortlinQ.
- De projectuitvoering ligt bij IenW/RWS, samen met de andere partners van de provincies en (binnen)havens.

20. Supply Network Visibility

- Rijk en regionale partners spreken af gezamenlijk uitvoering te geven aan het project Supply Network Visibility (SNV) binnen het programma Goederenvervoercorridors te continueren, met als doel bestaande databronnen, dashboards en inzichten te verbinden tot één gezamenlijk informatiebeeld. De resultaten van SNV worden corridorbreed beschikbaar gesteld en ondersteunen de monitoring van de programmadoelstellingen en effecten van het GVC-programma; de looptijd bedraagt één jaar (2027).
- Voor het continueren en versterken van SNV wordt een budget van € 120.000 inclusief btw beschikbaar gesteld, waarvan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat € 60.000 bijdraagt en de regionale partners (provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant, Limburg, Gelderland, Noord-Holland, Zeeland en Havenbedrijven Rotterdam en Amsterdam) ieder € 7.500 bijdragen.
- In 2027 worden een gezamenlijke set corridor-KPI's, een programma-dashboard, governance-afspraken, een evaluatie van de ontwikkelde MVP's en een roadmap voor verdere doorontwikkeling opgeleverd; de uitvoering vindt plaats onder aansturing van de werkgroep Digitalisering van het programma Goederenvervoercorridors.

21. HubConnect

- Rijk en regio besluiten gezamenlijk € 100.000 beschikbaar te stellen voor de volgende ontwikkelstap van HubConnect: het onderzoeken hoe logistieke hubs — ontkoppellocaties, containerhubs en truckparkings — digitaal met elkaar verbonden kunnen worden, zodat gebruikers diensten van verschillende hubs via hun eigen software kunnen gebruiken.
- Het project bouwt voort op de HubConnect-ontwikkelingen binnen het Realisatiepact Rotterdam en toetst of het concept ook toepasbaar is op andere knooppunten en corridors; de resultaten vormen eind 2027 de basis voor een besluit over een corridorpilot en verdere (landelijke) opschaling. Het project start formeel op 1-1-2027, loopt tot en met Q4 2027, en resulteert in een gedragen voorstel voor een corridorpilot en verdere opschaling.
- Voor uitvoering is een totaalbudget van € 100.000 inclusief btw benodigd, reeds toegezegd door Gemeente Venlo/Knooppunt Venlo (€ 10.000), Knooppunt Zeeland/provincie Zeeland (€ 10.000), Knooppunt Tiel/gemeente Tiel (€ 5.000) en provincie Noord-Brabant (€ 10.000); provincie Zuid-Holland draagt in-kind bij en Havenbedrijf Rotterdam € 15.000, overige bijdragen worden in 2026 definitief vastgesteld.
- Uitvoering, projectcoördinatie en financiering worden georganiseerd vanuit de werkgroep Digitalisering Goederenvervoercorridors, in samenwerking met Havenbedrijf Rotterdam.