Afsprakenlijst MIRT – Bestuurlijke Overleggen MIRT 5, 7 en 8 januari 2026

Inhoud

Programma Woningbouw en Mobiliteit 2
Nationale afspraken 2
Regio Oost-Nederland 5
Regio Noordwest-Nederland 10
Regio Zuidwest-Nederland 14
Regio Noord-Nederland 19
Regio Zuid-Nederland 21

Reguliere MIRT-afspraken 25
Nationale afspraken 25
Regio Oost-Nederland 27
Regio Noordwest-Nederland 36
Regio Zuidwest-Nederland 50
Regio Noord-Nederland 57
Regio Zuid-Nederland 64
Goederenvervoercorridors 77

Programma Woningbouw en Mobiliteit

Nationale afspraken

1. Risicoverdeling, beheersing, programmasturing en monitoring

- De rijksbijdragen uit de € 2,5 miljard worden, tenzij anders afgesproken, via een specifieke uitkering beschikbaar gesteld, waarbij de compensabele btw wordt afgedragen aan het btw-compensatiefonds.
- Alle bedragen uit de afsprakenlijst zijn in prijspeil 2025, inclusief btw.
- Tot aan het moment van uitkeren wordt de Rijksbijdrage jaarlijks geïndexeerd met het door het ministerie van Financiën uitgekeerde Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI)-percentage. Over de rijksbijdrage van het Gebiedsbudget vindt geen indexatie vanuit het Rijk plaats.
- De rijksbijdrage vanuit de € 2,5 miljard en het Gebiedsbudget is taakstellend en de (financiële) risico's zijn voor de gemeenten. Dit geldt voor alle afspraken, tenzij hierover expliciet een andere bestuurlijke afspraak is gemaakt.
- Om de scope en taakstellend budget bij deze projecten in evenwicht te houden, zullen de risico's actief gemanaged moeten worden, uitgaande van taakstellende budgetten van rijk en regio. Bij onvermijdbare kostenstijgingen gelden de volgende principes:
    - Optimaliseren binnen de gewenste scope.
    - Aanpassen van de scope.
    - Project faseren, uitstellen of stopzetten.
    - Programmatisch faseren van projectenportefeuille in de regio
    - Rijk en regio treden in overleg over een combinatie van deze maatregelen op basis van het dan beschikbare budget
- Vanuit de beheersing worden periodieke voortgangsgesprekken gevoerd met gemeenten of projectorganisaties over de te realiseren mobiliteitsmaatregelen en woningen. Tijdens deze voortgangsgesprekken wordt onder andere gesproken over het mitigeren van risico's en het benutten van kansen, of adaptief anders inzetten van middelen voor een optimale bereikbaarheid van de woningbouwlocaties.
- Voor de borging van de wederzijdse afspraken vindt verantwoording en rapportage over alle afspraken plaats conform de verantwoordingssystematiek SiSa en via een jaarlijkse uitvraag van beleidsinformatie.

2. Woningbouw op korte termijn (WoKT)

- Van de € 2,5 miljard is circa € 1,3 miljard beschikbaar gesteld voor Woningbouw op Korte Termijn (WoKT) afspraken. Hierbij gaat het om bovenplanse nationale, regionale en lokale infrastructuurmaatregelen die nodig zijn om woningbouwlocaties in heel Nederland te ontsluiten en bereikbaar te maken.
- Alle Nederlandse gemeenten hebben een aanvraag in kunnen dienen om aanspraak te maken op de WoKT.
- De ingediende aanvragen zijn beoordeeld en geprioriteerd op basis van de criteria die zijn vastgesteld in de Ministerraad van 14 maart 2025. De knock-out criteria zijn:
    - Snelheid: Startbouw woningen binnen 5 jaar.
    - Minimaal 200 woningen.
    - Maximale percentage rijksbijdrage van 65% van het financieel tekort.
    - Rendement: maximale rijksbijdrage van € 20.000 per woning (inclusief btw).
- Vervolgens zijn de voorstellen beoordeeld op de link tussen de te realiseren infrastructuur en de woningbouw, maakbaarheid/realisme, een uitvoerbaarheidstoets door ProRail en Rijkswaterstaat en de effecten op de hoofdnetwerken.
- Hierop volgend heeft besluitvorming over de verdeling van de middelen door het kabinet plaatsgevonden.
- De volgende realisatietermijnen zijn van toepassing:
    - Start bouw eerste woning uiterlijk in 2030.
    - Start realisatie van de eerste infrastructurele maatregelen uit het pakket uiterlijk in 2030.
    - Start realisatie laatste woning uiterlijk in 2033.

- Afronding realisatie infrastructurele maatregelen uiterlijk in 2038.

❖ Met de rijksbijdrage wordt maximaal 65% van het financiële tekort op de maatregelen bekostigd, met een maximum van € 20.000 rijksbijdrage per woning waarvan de bouw wordt mogelijk gemaakt.

3. Nationaal grootschalige woningbouw

❖ In 2022 zijn 17 nationaal grootschalige woningbouwgebieden in Nederland aangewezen. In de ontwerp Nota Ruimte komen daar vier nationaal grootschalige woningbouwgebieden bij: Alkmaars Kanaal, Apeldoorn Binnenstad, Spoor- en Kanaalzone (BSK), Helmond Centrum+ en Spoorzone Hengelo-Enschede (SHE).
❖ De regio heeft in gesprek met het Rijk het afgelopen half jaar gewerkt aan het actualiseren of opstellen van de businesscases van alle nationaal grootschalige woningbouwgebieden. Het doel daarbij was om de woningbouwpotentie tot en met 2034 en de daarvoor benodigde maatregelen in beeld te krijgen.
❖ De 21 nationaal grootschalige woningbouwgebieden hebben een aanvraag in kunnen dienen om aanspraak te maken op de inframiddelen van IenW en het Gebiedsbudget van VRO.
❖ De aanvragen en onderliggende maatregelen zijn beoordeeld op basis van het 'Afweegkader middellange termijn' voor de nationaal grootschalige woningbouwgebieden. Dit betekent dat de plannen onder meer getoetst zijn op woningbouwwaarde, bereikbaarheidswaarde en uitvoerbaarheid.
❖ Hierop volgend heeft besluitvorming over de verdeling van de middelen door het kabinet plaatsgevonden.
❖ Daarbij is prioriteit gegeven aan het waarmaken van de woningbouw in de in 2022 vastgestelde 17 nationaal grootschalige woningbouwgebieden. De inzet van de schaarse infra-middelen wordt daarom tot deze 17 gebieden beperkt.
❖ De vier nieuwe nationaal grootschalige woningbouwgebieden ontvangen een bijdrage uit het Gebiedsbudget. Dit is de eerste stap die het Rijk voor deze gebieden neemt ten behoeve van de woningbouw. Het is aan een nieuw Kabinet om te bezien hoe de noodzakelijke mobiliteitsmaatregelen alsnog geborgd kunnen worden.

Inframiddelen

❖ De inframiddelen zijn bedoeld voor het bereikbaar maken van extra woningbouw tot en met 2034 in de nationaal grootschalige woningbouwgebieden. "Extra woningen" zijn woningen waarover op het BO MIRT in 2022 en het BO Leefomgeving in 2023 nog geen financiële afspraken zijn gemaakt in het kader van de € 7,5 miljard voor woningbouw en mobiliteit.
❖ In totaal is er circa € 1,2 miljard beschikbaar gesteld voor inframaatregelen die komen te vallen onder de reikwijdte van de regeling.
❖ Daarmee kunnen ongeveer 40.000 extra woningen worden gerealiseerd tot en met 2034.
❖ De volgende realisatietermijnen zijn van toepassing:
    - Start realisatie laatste woning uiterlijk in 2034.
    - Afronding realisatie infrastructurele maatregelen uiterlijk in 2038.
❖ Met de rijksbijdrage wordt maximaal 50% van het financiële tekort op regionale maatregelen bekostigd. Voor projecten met betrekking op de hoofdnetten is in sommige gevallen een andere verdeling toegepast. In deze gevallen wordt dit expliciet vermeld in de besluittekst.

Gebiedsbudget

❖ Het Gebiedsbudget is bedoeld voor gebiedsgerichte maatregelen, niet zijnde mobiliteits- en bereikbaarheidsmaatregelen, die nodig zijn voor de realisatie van woningen in de 21 nationaal grootschalige woningbouwgebieden en onderliggende locaties.
❖ Deze investeringen in gebiedsgerichte maatregelen zijn als randvoorwaarden noodzakelijk om woningbouw in nationaal grootschalige woningbouwgebieden gerealiseerd te krijgen.
❖ Met een bijdrage uit het Gebiedsbudget kan enerzijds woningbouw waarover eerder op het BO MIRT in 2022 en het BO leefomgeving 2023 afspraken zijn gemaakt afgemaakt worden, en anderzijds aanvullende woningbouw gerealiseerd worden tot en met 2034 in deze gebieden.

- Met de rijksbijdrage wordt maximaal 50% van het financiële tekort op gebiedsgerichte maatregelen bekostigd.
- Er is circa € 877 miljoen aan Gebiedsbudget gereserveerd door dit kabinet.
- Met de bijdrage uit Gebiedsbudget kunnen, al dan niet in combinatie met de inframiddelen, in totaal circa 128.000 woningen tot en met 2034 worden gerealiseerd. In de beschikkingen zal per gebied het aantal woningen – die samenhangen met de gebiedsmaatregelen – nader worden uitgesplitst.
- In deze bijdrage zal ook rekening worden gehouden met een inschatting van de nog beschikbaar komende en toe te kennen realisatiestimulans.
- Het aandeel betaalbare woningen in de nationaal grootschalige woningbouwgebieden moet passen binnen de randvoorwaarde om op regionale schaal 2/3^{e} betaalbaar te realiseren. Minimaal 50% van de woningen in de nationaal grootschalige woningbouwgebieden moet in het segment betaalbaar vallen.

Regio Oost-Nederland

1. WoKT-afspraken Oost-Nederland

Naam indienende gemeente/ penvoerder	Naam voorstel	Aantal woningen	Rijksbijdrage (inclusief btw, prijspeil 2025)	Regionale bijdrage (inclusief btw, prijspeil 2025)	Maatregelen
Apeldoorn	Ontsluiting en geluidsschermen Host-City	300	€ 2.980.915	€ 11.983.577	Aanleg ontsluitingsweg, herinrichting van kruisingen, aanleg geluidsschermen
Arnhem	Veluwewaalpad	5.203	€ 64.675.000	€ 69.189.000	Herinrichting fietspaden, aanleg fietspaden, aanleg fietsbrug
Beuningen	Duurzame verkeersafwikkeling Ewijk	590	€ 6.502.745	€ 3.519.073	Aanleg ontsluitingsweg, aanleg fietspaden, herinrichting erftoegangsweg tot fietsstraat
Buren	Teisterbant II Kerk-Avezaath	268	€ 379.759	€ 350.000	Aanleg rotonde
Dalfsen	Palthelanden Nieuwleusen	600	€ 6.208.800	€ 4.960.000	Aanleg ontsluitingsweg
Doetinchem	WoKT-propositie Doetinchem	1.974	€ 19.624.385	€ 10.648.000	Vervangen rotondes door kruisingen, herinrichting ontsluitingswegen, aanleg voetgangerstunnel (spoor), aanleg fietsenstalling, herinrichting busstation
Duiven	Duiven - Mobiliteitsaanpassingen	317	€ 2.776.084	€ 1.502.326	Aanleg ontsluitingsweg, aanleg fietstunnel, aanleg fietspaden
Epe	Aanpak centrumring Epe en realisatie fietstunnel Eekterweg (F50 Apeldoorn-Zwolle)	871	€ 3.616.825	€ 4.235.000	Aanleg regionale fietsroute
Harderwijk + partners	Veluwelijn	10.817	€ 98.704.000	€ 70.800.000	Aanpassingen spoor t.b.v. frequentieverhoging trein
Heumen	Doorfietsroute Maas-Waalkanaal	639	€ 4.481.498	€ 2.425.241	Aanleg regionale fietsroute
Nijmegen	Stadsrandhub 'Nijmegen-West'	1.000	€ 9.701.250	€ 5.250.000	Mobiliteitshub
Oldenzaal	Oldenzaal Zuid	350	€ 4.354.989	€ 2.356.777	Herinrichting rotonde, aanleg fietspaden, aanleg voetgangerspaden, herinrichting erftoegangswegen tot fietsstraat, herinrichting ontsluitingswegen tot erftoegangsweg
Olst-Wijhe	Wijhe Noord, fase 1	300	€ 497.500	€ 390.000	Aanleg fietspad
Ommen	Vlierland	375	€ 3.612.453	€ 5.000.000	Aanleg fietstunnel
Overbetuwe	Knooppunt Zetten	468	€ 2.868.971	€ 1.552.592	Aanleg ontsluitingsweg, aanleg rotonde, aanleg kruising, herinrichting stationsgbied, aanleg fiets- en voetgangerspad, herinrichting ontsluitingsweg, herinrichting kruising
Raalte	Raalte - woningbouw korte termijn	1.300	€ 12.935.000	€ 8.555.044	Aanleg fiets- en voetgangerstunnel (weg), aanleg rotonde, aanleg ontsluitingsweg, aanleg fiets- en voetgangerspad
Regio Foodvalley	Doorfietsroutes Regio Foodvalley, drager voor de verstedelijkingsopgave	4.060	€ 43.222.620	€ 23.390.672	Aanleg fietsroutes, aanleg fietstunnel (spoor)
Steenwijkerland	Steenwijk Zuidoost	375	€ 1.442.750	€ 794.254	Aanleg rotonde, aanleg fietsstraat, herinrichting fietspad, herinrichting voetgangerspad
Steenwijkerland	Oppen Swolle Vollenhove	271	€ 678.590	€ 368.163	Aanleg rotonde, herinrichting ontsluitingsweg tot fietsstraat
Twenterand	Vriezenveen Zuid	450	€ 5.017.035	€ 2.715.056	Aanleg ontsluitingsweg, aanleg rotonde
Voorst	Mobiliteit in Twello Noord	478	€ 3.084.500	€ 1.695.000	Herinrichting ontsluitingsweg, herinrichting ontsluitingsweg tot fietsstraat, herinrichting ontsluitingsweg tot erftoegangsweg, aanleg oversteekvoorziening ontsluitingsweg voor fiets- en voetgangers
Westervoort	Westervoort - Stationsomgeving en ombouw rotonde Hamersestraat/Liemersallee	618	€ 5.298.375	€ 2.866.700	Aanleg fietstunnel
Wierden	Wierden, Klumpershoek en Enter, De Berghorst fase 3	520	€ 3.381.943	€ 3.547.188	Aanpassing ontsluitingsstructuur, aanleg fiets- en voetgangerspaden, herinrichting rotonde, aanleg fietstunnel (weg)
Zevenaar	Herontwikkeling Enghuizen	270	€ 1.854.294	€ 1.003.483	Realisatie verkeersregelinstallatie, herinrichting ontsluitingsweg
Zutphen	Infrastructuur Kleine Linie	200	€ 1.499.592	€ 811.530	Herinrichting erftoegangsweg tot ontsluitingsweg
Zwolle	Verbreding Scholtensteeg	653	€ 849.868	€ 459.912	Herinrichting ontsluitingsweg
Zwolle	Nieuw Harculo	500	€ 1.435.273	€ 888.805	Herinrichting kruising

Veluwelijn

- In Nijkerk, Ermelo, Putten en Harderwijk worden tot en met 2033 10.817 woningen gebouwd.
- Het Rijk reserveert een bijdrage van € 98.704.000 vanuit de WoKT onder voorwaarde dat de regio minimaal € 70.800.000 reserveert voor de realisatie van een keerrvoorziening bij Harderwijk en overwegmaatregelen ten behoeve van een frequentieverhoging op de Veluwelijn.
- Partijen leggen na afloop van de lopende alternatievenstudie keervoorziening Harderwijk in een Bestuursovereenkomst (BOK) definitieve afspraken vast over onder andere de scope, budget, verdeling van kosten en (financiële) risico's, BOV-kosten, juridisch-planologische procedures, organisatie en de planning. Daarbij geldt het geactualiseerde programmabeheersplan woningbouw en mobiliteit als kader.

Grootschalige woningbouw:

2. Nijmegen Stationsgebied

- In het nationaal grootschalige woningbouwgebied Nijmegen Stationsgebied worden tot en met 2030 3.500 woningen gebouwd, zoals afgesproken in het BO MIRT 2022.
- Aanvullend wordt er in Nijmegen Stationsgebied tot en met 2034 gestart met de bouw van circa 1.000 extra nieuwe woningen. Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen reserveert het Rijk een bijdrage van circa € 10,8 miljoen vanuit de inframiddelen voor het verleggen van een snelfietsroute, herinrichten verkeersstromen en een (ondergrondse) fietsenstalling onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.
- Het Rijk reserveert een bijdrage van circa € 21,7 miljoen vanuit het Gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van toekomstbestendigheid, (her)inrichting openbare ruimte en verwervingen/(bedrijfs)verplaatsingen onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.

3. Nijmegen Kanaalzone

- In het nationaal grootschalige woningbouwgebied Nijmegen Kanaalzone worden tot en met 2030 circa 4.000 woningen gebouwd, zoals afgesproken in het BO MIRT 2022.
- Aanvullend wordt er in Nijmegen Kanaalzone tot en met 2034 gestart met de bouw van 200 extra nieuwe woningen. Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen reserveert het Rijk een bijdrage van circa € 2 miljoen vanuit de inframiddelen voor de realisatie van fietsroute Maaswaalkanaal onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.
- Het Rijk reserveert een bijdrage van circa € 46 miljoen vanuit het Gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van toekomstbestendigheid en (her)inrichting openbare ruimte onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.

4. Zwolle Spoorzone

- In het nationaal grootschalige woningbouwgebied Zwolle Spoorzone worden tot en met 2030 8.800 woningen gebouwd, zoals afgesproken op het BO MIRT 2022.
- Aanvullend wordt er in de Zwolle Spoorzone tot en met 2034 gestart met de bouw van circa 1.000 extra nieuwe woningen. Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen reserveert het Rijk een bijdrage van € 17,9 miljoen vanuit de inframiddelen voor infrastructuur in het Roelenkwartier, aanpassing van een weg en de aanleg van fietstunnels onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.
- Het Rijk reserveert een bijdrage van circa € 7,4 miljoen vanuit het Gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van (her)inrichting openbare ruimte onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.

5. Arnhem Spoorzone Oost

- In het nationaal grootschalige woningbouwgebied Arnhem Spoorzone-Oost worden tot en met 2030 5.400 woningen gebouwd zoals afgesproken op het BO MIRT 2022.

- Aanvullend wordt er tot en met 2034 gestart met de bouw van 2.600 extra nieuwe woningen in Rijnpark fase 1 en 2. Na 2034 is er potentie voor de bouw van 4.000 nieuwe woningen.
- Om deze ontwikkeling mogelijk te maken is de uitplaatsing van het NS-emplacement en ProRail-emplacement in het gebied noodzakelijk.
- Op dit moment is er nog geen definitief uitsluitsel over alternatieve locaties voor het uitplaatsen van deze emplacementen. De onderzoeken hiernaar lopen nog en zijn begin 2026 gereed. De conceptresultaten bieden voldoende perspectief op een geschikt alternatief voor beide emplacementen, die door ProRail maakbaar worden geacht.
- Voor fase 1 is in het BO MIRT 2022 en BO Leefomgeving 2023 door het Rijk circa € 104,4 miljoen vanuit het Gebiedsbudget gereserveerd voor gebiedsmaatregelen (€ 50 miljoen t.b.v. de uitplaatsing van het ProRail emplacement, € 54,4 miljoen t.b.v. overige gebiedsmaatregelen). De gemeente Arnhem heeft € 91 miljoen beschikbaar gesteld voor de ontwikkeling van Rijnpark fase 1, Schaapsdrift en Presikhaaf 3. Aanvullend daarop is door het Rijk in 2022 circa € 26,7 miljoen beschikbaar gesteld voor een mobiliteitspakket t.b.v. de bereikbaarheid en ontsluiting van de woningen die tot en met 2030 worden gebouwd. Gemeente Arnhem heeft hiervoor eenzelfde bedrag gereserveerd.
- Het Rijk stemt onder voorbehoud in met de gevraagde Rijksbijdragen voor uitplaatsing van het NS-emplacement (VRO, Gebiedsbudget) en het mobiliteitspakket (IenW, inframiddelen).
- Randvoorwaarde om tot definitieve besluitvorming over deze Rijksbijdragen te komen, is dat betrokken partijen op basis van de onderzoeken vaststellen dat beide spooremplacementen uitgeplaatst kunnen worden, waarbij de (wettelijke) taken van ProRail en NS ook in de toekomst gewaarborgd blijven.
- Rijk en regio spreken af dat betrokken partijen in de eerste helft van 2026 een bestuurs- of samenwerkingsovereenkomst afsluiten. Hierin wordt vastgelegd dat de spooremplacementen uitgeplaatst kunnen worden en specifiek afspraken gemaakt over de voorkeurslocatie voor de uitplaatsing van het NS-emplacement en de kansrijke locaties voor de uitplaatsing van het ProRail-emplacement. Tevens worden afspraken gemaakt over de verdeling van de risico's, de governance, het participatieproces en de organisatie van het vervolgonderzoek naar de beoogde uitplaatsingen.
- De uitwerking van de bestuurs- of samenwerkingsovereenkomst bespreken partijen in een separaat bestuurlijk overleg eerste helft 2026.
- Partijen streven ernaar om medio 2026 de planuitwerking naar een uitgeplaatst NS-emplacement te starten en eind 2026 het besluit te nemen over het bepalen van de locaties voor de uitplaatsing van het ProRail emplacement.
- Onder voorbehoud van het bovenstaande wordt een bedrag van circa € 54,4 miljoen vanuit het gebiedsbudget gereserveerd ten behoeve van uitplaatsing NS-emplacement en aanvullend wordt een bijdrage gereserveerd van circa € 53,2 miljoen vanuit het Gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van (her)inrichting openbare ruimte en toekomstbestendigheid onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.
- Onder voorbehoud van het bovenstaande wordt een bedrag van circa € 30,6 miljoen vanuit de inframiddelen gereserveerd voor fietsmaatregelen, hubs en OV maatregelen voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.

6. Foodvalley

- In het nationaal grootschalige woningbouwgebied Foodvalley worden tot en met 2030 7.000 woningen gebouwd, zoals afgesproken in het BO MIRT 2022.
- Hiervoor reserveert het Rijk voor Ede/ Doesburgerbroek een bijdrage van circa € 13,7 miljoen vanuit het gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van toekomstbestendigheid en verwervingen/(bedrijfs)verplaatsingen onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.
- Hiervoor reserveert het Rijk voor Veenendaal/ Spoorzone een bijdrage van circa € 4,2 miljoen vanuit het Gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van toekomstbestendigheid onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.

7. Apeldoorn Binnenstad Spoor- en Kanaalzone (BSK)

- Apeldoorn BSK is één van de vier nieuwe nationaal grootschalige woningbouwgebieden die in de ontwerp Nota Ruimte zijn aangewezen en bestaat uit de deelgebieden Binnenstad, Spoorzone en Kanaalzone.
- Tot en met 2034 kunnen hier circa 6.300 woningen worden gebouwd.
- Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen is een voorstel ingediend voor een rijksbijdrage van circa € 100 miljoen voor een mobiliteitspakket met onder andere kruispuntmaatregelen, herinrichting van wegen en fietspaden. De mobiliteitsmaatregelen uit dit voorstel zijn grotendeels positief beoordeeld.
- Het Rijk heeft besloten om de inzet van de schaarse infra-middelen te beperken tot de bestaande 17 nationaal grootschalige woningbouwgebieden om prioriteit te kunnen geven aan het 'afmaken' van de al gemaakte bestuurlijke afspraken.
- Het Rijk reserveert nu een bijdrage van circa € 17,7 miljoen vanuit het Gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van toekomstbestendigheid, (her)inrichting openbare ruimte en verwervingen/(bedrijfs)verplaatsingen onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.
- Dit is de eerste stap die het Rijk voor deze gebieden kan nemen ten behoeve van de woningbouw. De inframaatregelen binnen de ingediende aanvraag bieden voor een volgend kabinet een logisch pakket om een vervolgstap op te nemen.
- Bereikbaarheid is randvoorwaardelijk voor grootschalige woningbouw. De regio geeft aan dat de ingediende infra-maatregelen onderdeel uitmaken van een integraal pakket dat onlosmakelijk is verbonden met de woningbouwopgave. Rijk en regio onderschrijven het belang om vertraging te voorkomen en het volledig opgevoerde aantal woningen te kunnen bouwen. Het Rijk gaat daarom met de vier nieuwe nationale grootschalige woningbouwgebieden in gesprek over wat binnen de bestaande afspraken en in de toekomst mogelijk is.

8. Spoorzone Hengelo-Enschede (SHE)

- Spoorzone Hengelo Enschede (SHE) is één van de vier nieuwe nationaal grootschalige woningbouwgebieden die in de ontwerp Nota Ruimte zijn aangewezen.
- Tot en met 2034 kunnen hier in totaal circa 10.000 woningen worden gebouwd.

Hengelo

- In Hengelo kunnen als onderdeel van het nationaal grootschalige woningbouwgebied Spoorzone Hengelo Enschede (SHE) tot en met 2034 circa 3.800 woningen gebouwd worden.
- Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen is een voorstel ingediend voor een rijksbijdrage van circa € 26 miljoen voor een mobiliteitspakket met onder andere kruispuntmaatregelen en de aanleg van een onderdoorgang onder het spoor en fietsverbinding. De mobiliteitsmaatregelen uit dit voorstel zijn grotendeels positief beoordeeld.
- Het Rijk heeft besloten om de inzet van de schaarse infra-middelen te beperken tot de bestaande 17 nationaal grootschalige woningbouwgebieden om prioriteit te kunnen geven aan het 'afmaken' van de al gemaakte bestuurlijke afspraken.
- Het Rijk reserveert nu een bijdrage van circa € 13,5 miljoen vanuit het Gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van toekomstbestendigheid, (her)inrichting openbare ruimte en verwervingen/(bedrijfs)verplaatsingen onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.
- Dit is de eerste stap die het Rijk voor deze gebieden kan nemen ten behoeve van de woningbouw. De inframaatregelen binnen de ingediende aanvraag bieden voor een volgend kabinet een logisch pakket om een vervolgstap op te nemen.
- Bereikbaarheid is randvoorwaardelijk voor grootschalige woningbouw. De regio geeft aan dat de ingediende infra-maatregelen onderdeel uitmaken van een integraal pakket dat onlosmakelijk is verbonden met de woningbouwopgave. Rijk en regio onderschrijven het belang om vertraging te voorkomen en het volledig opgevoerde aantal woningen te kunnen bouwen. Het Rijk gaat daarom met de vier nieuwe nationale grootschalige

woningbouwgebieden in gesprek over wat binnen de bestaande afspraken en in de toekomst mogelijk is.

Enschede

- In Enschede kunnen als onderdeel van het nationaal grootschalige woningbouwgebied Spoorzone Hengelo Enschede (SHE) tot en met 2034 circa 6.500 woningen gebouwd.
- Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen is een voorstel ingediend voor een rijksbijdrage van circa € 79 miljoen voor een mobiliteitspakket met de aanleg van een ondergrondse fietsenstalling, herinrichting van wegen, pleinen en kruispunten ten behoeve van veiligheid en doorstroming. De mobiliteitsmaatregelen uit dit voorstel zijn positief beoordeeld.
- Het Rijk heeft besloten om de inzet van de schaarse infra-middelen te beperken tot de bestaande 17 nationaal grootschalige woningbouwgebieden om prioriteit te kunnen geven aan het 'afmaken' van de al gemaakte bestuurlijke afspraken.
- Het Rijk reserveert nu een bijdrage van circa € 27,6 miljoen vanuit het Gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van toekomstbestendigheid, (her)inrichting openbare ruimte en verwervingen/(bedrijfs)verplaatsingen onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.
- Dit is de eerste stap die het Rijk voor deze gebieden kan nemen ten behoeve van de woningbouw. De inframaatregelen binnen de ingediende aanvraag bieden voor een volgend kabinet een logisch pakket om een vervolgstap op te nemen.
- Bereikbaarheid is randvoorwaardelijk voor grootschalige woningbouw. De regio geeft aan dat de ingediende infra-maatregelen onderdeel uitmaken van een integraal pakket dat onlosmakelijk is verbonden met de woningbouwopgave. Rijk en regio onderschrijven het belang om vertraging te voorkomen en het volledig opgevoerde aantal woningen te kunnen bouwen. Het Rijk gaat daarom met de vier nieuwe nationale grootschalige woningbouwgebieden in gesprek over wat binnen de bestaande afspraken en in de toekomst mogelijk is.

Regio Noordwest-Nederland

1. WoKT-afspraken Noordwest-Nederland

Naam indienende gemeente/ penvoerder	Naam voorstel	Aantal woningen	Rijksbijdrage (inclusief btw, prijspeil 2025)	Regionale bijdrage (inclusief btw, prijspeil 2025)	Maatregelen
Amstelveen en Aalsmeer	Stadshart Amstelveen	3.389	€ 14.447.400	€ 9.680.000	Herinrichting busstation, aanleg fietsenstalling
Amsterdam	Nieuwe Sloterweg	5.107	€ 62.361.007	€ 33.747.743	Aanleg fiets- en voetgangerstunnel (spoor), aanleg fiets- en voetgangersbruggen, herinrichting fiets- en voetgangerspaden
Amsterdam	ZaanIJ corridor Van Hasselt	8.000	€ 103.480.000	€ 184.000.000	HOV-verbinding
De Ronde Venen	Woningbouw De Ronde Venen 2025-2033	2.173	€ 12.485.254	€ 8.506.380	Herinrichting ontsluitingsweg tot erftoegangsweg, realisatie van bushalte, herinrichten van bushalte, realisatie van mobiliteitshub, verbreding ontsluitingsweg, verbreding van kruising
Dijk en Waard	OV-knoop Dijk en Waard	6.740	€ 38.503.562	€ 20.836.871	Aanleg fiets- en voetgangerstunnel (spoor), opheffen gelijkvloerse spoorkruising, aanpassing ondergrondse infrastructuur, aanleg van fietsparkeervoorzieningen, aanleg van busstation
Dronten	Uitleggebied Zuid: veilig en bereikbaar	1.100	€ 5.901.594	€ 3.193.750	Aanleg fiets- en voetgangerstunnel
Dronten	Woningbouwproject Swifterbant Zuid	757	€ 5.174.614	€ 2.861.600	Herinrichting ontsluitingswegen, aanleg rotonde, herinrichting rotonde, aanleg fietspad
Eemnes	Bovenplanse infra- & mobiliteitsmaatregelen Zuidpolder Eemnes	510	€ 3.432.750	€ 10.544.525	Aanleg ontsluitingsweg, aanleg fietspad, aanleg rotonde.
Gooische meren	Gooise Meren - Gebiedsontwikkeling Muiden Noordwest	215	€ 2.487.500	€ 5.002.000	Aanleg auto, fiets en voetgangersbrug
Haarlem	Haarlem Oostpoort: Hart voor Oostpoort (WBI) + Beatrixplein (buiten WBI)	1.368	€ 7.524.688	€ 13.127.827	Aanleg fietspad
Heiloo	Woningbouw Zandzoom - aansluiting A9 Heiloo	2.925	€ 23.133.750	€ 67.527.242	Aanleg ontsluitingswegen, aanleg kruisingen
Hoorn	Poort van Hoorn: station Hoorn spoorse zaken	1.277	€ 22.589.489	€ 12.224.695	Verplaatsing railinzetsplaats, vervanging relaishuis, vervanging traverse
Laren	Knoop Crailo - Regio Gooi en Vechtstreek	1.266	€ 3.164.976	€ 1.712.782	Herinrichting kruisingen
Medemblik	Medemblik	648	€ 1.957.311	€ 1.059.234	Aanleg rotonde, realiseren bushalte
Noordoostpolder	Espelerlaan	700	€ 5.150.847	€ 2.814.500	Herinrichting ontsluitingswegen, aanleg rotondes, herinrichting kruising
Opmeer	Opmeer, Hoogwoud-Oost	700	€ 7.960.000	€ 4.912.100	Aanleg ontsluitingswegen, aanleg kruising, herinrichting ontsluitingswegen
Regio Foodvalley	Doorfietsroutes Regio Foodvalley, drager voor verstedelijkingsopgave	4.060	€ 43.222.620	€ 23.390.672	Aanleg fietsroutes, aanleg fietstunnel (spoor)
Rhenen	Ongelijkvloerse fietskruising N233/Veenendaallijn Achterberg	202	€ 1.990.000	€ 2.000.000	Aanleg fietsbrug
Stede Broec	Gebiedsontwikkeling Centrum West - Venhuizen	249	€ 534.048	€ 536.732	Aanleg fiets- en voetgangertsunnel, uitbreiding fietsenstalling, aanleg P+R
Stede Broec	Gebiedsontwikkeling Nijevoert	501	€ 3.534.389	€ 1.912.696	Aanleg ontsluitingsweg
Stede Broec	Hoogkarspel Zuid	500	€ 4.228.750	€ 2.750.000	Aanleg ontsluitingsweg
Urk	Spuiweg	876	€ 9.403.934	€ 37.510.000	Aanleg ontsluitingswegen, aanleg rotondes, PM
Utrecht	Noordwest	1.840	€ 8.284.619	€ 5.948.750	Aanleg fiets- en voetgangerspaden
Utrecht	Overvecht	2.267	€ 26.914.750	€ 30.790.000	Henrichting fietspaden, aanleg fiets- en voetgangersbrug (weg), aanleg HOV-verbinding
Vijfheerenlanden	Broekgraaf-Noord te Leerdam	800	€ 6.219.248	€ 6.250.501	Aanleg fietstunnel, aanleg fietspaden
Wijk bij Duurstede	De Geer III Wijk bij Duurstede	663	€ 3.663.455	€ 2.454.576	Aanleg rotonde
Woudenberg	Bovenplanse mobiliteitsmaatregelen Hoevelaar fase 3	575	€ 1.076.331	€ 721.160	Herinrichting ronde

Grootschalige woningbouw:

2. Utrecht Groot Merwede

- In het nationaal grootschalige woningbouwgebied Utrecht Groot Merwede worden tot en met 2030 25.500 woningen gebouwd, zoals afgesproken in het BO MIRT 2022.
- Aanvullend wordt er in Groot Merwede tot en met 2034 gestart met de bouw van circa 10.000 extra nieuwe woningen. Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen reserveert het Rijk een bijdrage van circa € 562,3 miljoen ten behoeve van de aanleg van de Merwedelijn. De voorwaarden verbonden aan deze middelen en nadere bestuurlijke afspraken zijn te vinden onder agendapunt MIRT-verkenning OV en Wonen Regio Utrecht en MIRT-onderzoek A12-zone i.s.m. Rijnenburg.
- Het Rijk reserveert voor gemeenteUtrecht een bijdrage van circa € 13,9 miljoen vanuit het Gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve toekomstbestendigheid, (her)inrichting openbare ruimte en verwervingen/(bedrijfs)verplaatsingen onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bedrag reserveert.
- Het Rijk reserveert voor gemeente Nieuwegein een bijdrage van circa € 21,4 miljoen vanuit het Gebiedsbudget voor (her)inrichting openbare ruimte en verwervingen/(bedrijfs)verplaatsingen onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bedrag reserveert.

3. Haven-Stad

- In het nationaal grootschalige woningbouwgebied Haven-Stad, liggend in gemeenten Amsterdam en Zaanstad, worden tot en met 2030 9.000 woningen gebouwd, zoals afgesproken in het BO MIRT 2022.
- Aanvullend wordt er in Haven-Stad tot en met 2034 gestart met de bouw van circa 1000 extra nieuwe woningen in de Achtersluispolder.
- Het Rijk reserveert voor gemeente Zaandam een bijdrage van circa € 11 miljoen vanuit het Gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van bedrijfsverplaatsingen, groene inrichting Zijkanaal H en klimaatmaatregelen Sluiskwartier onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.
- Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen reserveert het Rijk een bijdrage van circa € 53,5 miljoen voor de gemeente Zaanstad ten behoeve van de HOV ZaanIJ en de bereikbaarheid van de Achtersluispolder onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.
- Aan het Amsterdamse deel van de HOV ZaanIJ wordt een Rijksbijdrage van circa € 103,5 miljoen geleverd voor de realisatie van 8.000 extra woningen tot en met 2033 via de WoKT-regeling.
- De Rijksbijdrage is ten behoeve van de HOV ZaanIJ tussen station Zaandam Kogerveld en station Noorderpark / Van Hasseltzone. De HOV ZaanIJ zorgt op termijn voor de ontsluiting van circa 50.000 nieuwe woningen in Amsterdam Noord en Zaandam.

4. MRA West – Haarlemmermeer

- In het nationaal grootschalige woningbouwgebied MRA West Haarlemmermeer worden tot en met 2030 17.700 woningen gebouwd, zoals afgesproken in het BO MIRT 2022 en het BO Leefomgeving 2023.
- Aanvullend wordt er in de Haarlemmermeer tot en met 2034 gestart met de bouw van circa 1.100 extra nieuwe woningen in Nieuw-Vennep en/of Lisserbroek.
- Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze nieuwe woningen reserveert het Rijk een bijdrage van circa € 56 miljoen vanuit de inframiddelen voor een HOV-verbinding en een verbinding tussen de Van Heuven Goedhartlaan en de Weg om de Zuid onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.
- Rijk en regio monitoren de voortgang van de woningbouw en bijkomende opgaven in de doorbraaklocatie Haarlemmermeer West, zoals de mogelijke mix van mobiliteitsmaatregelen.

- Rijk en regio blijven met elkaar in gesprek over de haalbaarheid van de gestelde ambitie (planning, tempo, ontwikkellocaties en maatregelen) in de context van de totale ontwikkeling van het grootschalige woningbouwgebied MRA West Haarlemmermeer.

5. MRA Oost – Amsterdam

- In het deelgebied Amsterdam IJburg (Strandeiland en Zeeburgereiland) van nationaal grootschalige woningbouwgebied MRA Oost worden tot en met 2030 10.600 woningen gebouwd, zoals afgesproken in het BO MIRT 2022.
- Het Rijk reserveert voor dit gebied een aanvullende bijdrage van circa € 44,2 miljoen vanuit het Gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van (her)inrichting openbare ruimte onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.
- In het deelgebied Amsterdam Zuidoost van het nationaal grootschalige woningbouwgebied MRA Oost worden tot en met 2030 25.300 woningen gebouwd, zoals afgesproken in het BO MIRT 2022.
- Aanvullend wordt er in deelgebied Amsterdam Zuidoost tot en met 2034 gestart met de bouw van circa 3.000 extra nieuwe woningen. Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen reserveert het Rijk een bijdrage van circa € 12 miljoen vanuit de inframiddelen voor sociaal veilige bereikbaarheid van metrostations en geluidschermen Reigersbos onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.
- Het Rijk reserveert een bijdrage van circa € 10,3 miljoen vanuit het Gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van waterretentiemaatregelen K-buurt onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.

6. MRA Oost – Lelystad Zuiderhage

- In Lelystad ligt het nationaal grootschalige woningbouwgebied Zuiderhage (onderdeel van het nationaal grootschalige woningbouwgebied MRA Oost).
- In Lelystad Zuiderhage wordt er tot en met 2034 gestart met de bouw van circa 4.000 nieuwe woningen. Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen reserveert het Rijk een bijdrage van circa € 8,5 miljoen voor een (H)OV-verbinding met station Lelystad Centrum en aanpassing tweetal rotondes naar VRI op de Larserdreef onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.
- Het Rijk reserveert een bijdrage van circa € 17,8 miljoen vanuit het Gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van toekomstbestendigheid en (her)inrichting openbare ruimte onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.

7. Amersfoort Spoor- en A1-zone

- In het nationaal grootschalige woningbouwgebied Amersfoort Spoor- en A1-zone worden tot en met 2030 8.500 woningen gebouwd, zoals afgesproken in het BO MIRT 2022.
- Het Rijk reserveert voor dit gebied een aanvullende bijdrage van circa € 21,9 miljoen vanuit het Gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van toekomstbestendigheid, (her)inrichting openbare ruimte en verwevingen/(bedrijfs-)verplaatsingen onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.

8. Alkmaars Kanaal

- Alkmaars Kanaal is één van de vier nieuwe nationaal grootschalige woningbouwgebieden die in de ontwerp Nota Ruimte zijn aangewezen en bestaat uit de deelgebieden Nieuw Oudorp, Overdie, Overstad, Viaanse Molen en de twee stationsgebieden Alkmaar Centraal en Alkmaar Noord.
- Tot en met 2034 kunnen hier circa 7.800 woningen worden gebouwd.
- Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen is een voorstel ingediend voor een rijksbijdrage van circa € 122 miljoen voor een divers mobiliteitspakket met onder andere kruispuntmaatregelen, aanleg van een brug, een spooronderdoorgang en ingrepen op het provinciaal en gemeentelijk wegennet. De mobiliteitsmaatregelen uit het voorstel van Alkmaar zijn grotendeels positief beoordeeld.

- Het Rijk heeft besloten om de inzet van de schaarse infra-middelen te beperken tot de bestaande 17 nationaal grootschalige woningbouwgebieden om prioriteit te kunnen geven aan het "afmaken" van al gemaakte bestuurlijke afspraken.
- Het Rijk reserveert nu een bijdrage van circa € 6,8 miljoen vanuit het Gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van toekomstbestendigheid, (her)inrichting openbare ruimte en verwervingen/(bedrijfs)verplaatsingen onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.
- Dit is de eerste stap die het Rijk voor deze gebieden kan nemen ten behoeve van de woningbouw. De inframaatregelen binnen de ingediende aanvraag bieden voor een volgend kabinet een logisch pakket om een vervolgstap op te nemen.
- Bereikbaarheid is randvoorwaardelijk voor grootschalige woningbouw. De regio geeft aan dat de ingediende infra-maatregelen onderdeel uitmaken van een integraal pakket dat onlosmakelijk is verbonden met de woningbouwopgave. Rijk en regio onderschrijven het belang om vertraging te voorkomen en het volledig opgevoerde aantal woningen te kunnen bouwen. Het Rijk gaat daarom met de vier nieuwe nationale grootschalige woningbouwgebieden in gesprek over wat binnen de bestaande afspraken en in de toekomst mogelijk is.

9. Foodvalley

- In het nationaal grootschalige woningbouwgebied Foodvalley worden tot en met 2030 7.000 woningen gebouwd, zoals afgesproken in het BO MIRT 2022.
- Hiervoor reserveert het Rijk voor Ede/Doesburgerbroek een bijdrage van circa € 13,7 miljoen vanuit het Gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van maatregelen ten behoeve van toekomstbestendigheid en verwervingen/(bedrijfs)verplaatsingen onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.
- Hiervoor reserveert het Rijk voor Veenendaal/Spoorzone een bijdrage van circa € 4,2 miljoen vanuit het Gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van toekomstbestendigheid onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.

Regio Zuidwest-Nederland

1. WoKT-afspraken Zuidwest-Nederland

Naam indienende gemeente/ penvoerder	Naam voorstel	Aantal woningen	Rijksbijdrage (inclusief btw, prijspeil 2025)	Regionale bijdrage (inclusief btw, prijspeil 2025)	Maatregelen
Albrandswaard	Hof van Poortugaal te Albrandswaard	1.981	€ 17.578.665	€ 9.515.000	Mobiliteitshub, aanleg ontsluitingsweg, aanleg fietspad
Alphen aan den Rijn	Leiden-Utrecht beter bereikbaar	9.110	€ 34.108.600	€ 22.853.118	Aanleg station, mobiliteitshub, ongelijkvloerse kruising spoor
Barendrecht	De Stationstuinen Barendrecht	904	€ 7.896.248	€ 4.273.192	Aanleg rotonde, mobiliteitshub
Capelle aan den IJssel	Florabuurt	216	€ 2.277.300	€ 1.232.401	Aanleg oversteekvoorzieningen, aanleg fiets- en voetgangerspad, aanleg brug fiets- en voetgangerspad, herinrichting erftoegangswegen
Gorinchem	Stationsgebied Gorinchem	200	€ 2.220.808	€ 1.201.829	Opwaardering van rotonde, aanleg van rotonde
Hoeksche Waard	Stougjeswijk Oud-Beijerland	994	€ 13.785.122	€ 7.460.058	Herinrichting rotonde naar kruispunt, aanleg HOV-viaduct
Katwijk	Zijlhoek De Woerd, Tjalmastrook, Limesdriehoek	1.590	€ 13.900.000	€ 7.737.608	Fietsverbinding, fietsonderdoorgang, inclusief verbindingen HOV halte
Krimpenerwaard	Woningbouw Haastrecht en Stolwijk in de Krimpenerwaard	240	€ 2.920.435	€ 1.580.445	Herinrichting ontsluitingswegen, aanleg fietsstroken.
Lansingerland	Woningbouw Lansingerland	1.600	€ 14.548.424	€ 13.691.595	Herinrichting kruising, herinrichting erf tot erftoegangsweg, aanleg fietstunnel, aanleg fietsstraat, herinrichting ontsluitingsstructuur, herinrichting erftoegangswegen
Leiden	Hoge Mors/Wernink	600	€ 7.081.031	€ 19.900.649	Aanleg fietspaden, herinrichting rotondes, herinrichting kruisingen
Rijswijk	Kessler Park	2.100	€ 4.179.000	€ 2.615.473	Herinrichting kruising, herinrichting van meerdere ontsluitingswegen tot autoluwe wegen
Rijswijk	Te Werve Oost	258	€ 1.094.500	€ 657.727	Aanpassing ontsluitingsweg
Rijswijk	Pasgeld	1.105	€ 7.696.325	€ 4.307.292	Aanleg fietsroutes, aanleg fiets-en voetgangersbrug, aanleg fiets- en voetgangerstunnel (spoor), herinrichting ontsluitingsweg tot erftoegangsweg, herinrichting kruising,
Rotterdam	Zuidelijke ontsluiting Wielewaal - Korperweg	675	€ 508.067	€ 510.620	Aanleg ontsluitingsweg
Terneuzen	Woningbouw Terneuzen	423	€ 6.534.683	€ 3.536.357	Aanleg busstation, herinrichting busstation, aanleg fietstunnel (weg)
Vlaardingen	Nieuwe Binnenstad Vlaardingen	747	€ 8.541.054	€ 4.622.140	Herinrichting ontsluitingswegen, herinrichting fiets- en voetgangerspaden, realisatie bushalte, aanpassing zwaarverkeerroutes
Zuidplas	Gebiedsopgave Zuidplaspolder/Cortelande	7.645	€ 131.620.881	€ 71.228.926	Aanleg fietstunnels, aanleg fietsoversteek, aanleg fietspaden, aanpassingen rotondes, aanleg kruisingen, aanpassingen ontsluitingswegen en aansluitingen hoofdwegennet.

Zuidplas / Cortelande en Westergouwe

- In de doorbraaklocatie Zuidplas/Cortelande en Westergouwe worden tot en met 2033 7.645 woningen gebouwd.
- Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen reserveert het Rijk een bijdrage van € 131.620.881 vanuit de WoKT onder voorwaarde dat de regio € 71.228.926 bijdraagt.
- Dhr. Kuijken heeft in opdracht van de minister van VRO met betrokken partijen onderzocht en advies uitgebracht over welke maatregelen nodig zijn voor mobiliteit en water vanuit de gebiedsopgave Zuidplaspolder. Dit om uiteindelijk meer dan 14.000 nieuwe woningen richting 2040 mogelijk te maken. De maatregelen in de WoKT sluiten aan bij het advies van dhr. Kuijken.
- Aan de rijksbijdrage voor de WoKT zijn de volgende voorwaarden verbonden:

- Partijen (Ministerie van IenW, Ministerie van VRO, gemeente Zuidplas, provincie Zuid-Holland) leggen allereerst in een Bestuursovereenkomst (BOK) definitieve afspraken vast over de maatregelen in de WoKT:
    - op de maatregelen in de WoKT zit nog een tekort van € 20 miljoen Rijk, provincie en gemeente Zuidplas spreken af dit tekort gezamenlijk te gaan financieren, waarbij het Rijk maximaal 1/3 van het tekort bijdraagt;
    - de verantwoordelijke partij voor de realisatie van elke maatregel;
    - de beschrijving van elke maatregel in termen van scope, budget, kostenverdeling, (financiële) risicoverdeling, juridisch-planologische procedures, organisatie en de planning. Daarbij wordt aangesloten op de uitgangspunten uit het geactualiseerde programmabeheersplan woningbouw en mobiliteit.
- Rijk en regio delen de urgentie om snel te handelen vanwege het grote aantal woningen (13.000 woningen in Cortelande en Westergouwe) en spreken af dat zij zich inspannen om vóór 1 februari 2026 een BOK vast te stellen.
- Gemeente Zuidplas neemt het initiatief voor het opstellen van de BOK. Rijk en regio zijn van mening dat er op korte termijn besloten kan worden over de BOK.
- Na vaststelling van de BOK en juridische borging daarin van de maatregelen uit de WoKT trekt IenW/RWS het beroep tegen het bestemmingsplan in.

❖ Mocht er op 1 februari 2026 geen BOK gereed zijn dan treden Rijk en regio met elkaar in overleg. In dat geval wordt het hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard ook uitgenodigd voor dit overleg gezien hun beroep tegen het bestemmingsplan.
❖ Vanuit het gebiedsbudget draagt het Rijk € 78,6 miljoen bij voor gebiedsgerichte maatregelen waaronder voor water; dit onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde financiële bijdrage levert.

Katwijk
❖ Vanwege strategische regionale en nationale (economische) belangen hebben Rijk en regio met elkaar afgesproken om voor de gebiedsontwikkeling binnen de gemeente Katwijk een governance structuur in te richten. Deze aanpak is gericht op de versterking van het toekomstig verdienvermogen van Nederland in en rond de gemeenten Leiden en Katwijk. Bij een gezamenlijke, integrale en gebiedsgerichte aanpak in de fysieke leefomgeving is aandacht voor woningbouw, mobiliteitsoplossingen en daarvoor noodzakelijke randvoorwaarden, zoals stikstof en netcongestie. Hierbij geldt voor de uitvoerbaarheid dat de scope van het gebied eerder is bepaald zoals eerder besproken tussen betrokken partijen.
❖ Voor de in te richten governance neemt het ministerie van Economische Zaken het initiatief en stemt deze af met betrokken partijen.
❖ Het Rijk reserveert een bijdrage van € 13.900.000 (gekoppeld aan 1.590 woningen) onder voorwaarde dat de regio minimaal € 7.737.608 reserveert voor:
    - Aanleg ontbrekende fietsverbinding Valkenhorst-Leiden inclusief verbinding met HOV-halte BSP-West.
    - Aanleg onderdoorgang voor verbinden Zijlhoek De Woerd, Tjalmastrook en Valkenhorst, inclusief verbinding met HOV-halte Valkenburg-Oost.

Stougjeswijk Oud-Beijerland
❖ In Stougjeswijk Oud-Beijerland worden tot en met 2033 994 woningen gebouwd.
❖ Het Rijk reserveert een bijdrage van € 13.785.122 vanuit de WoKT onder voorwaarde dat de regio minimaal € 7.460.058 reserveert voor de ombouw van de Bosscherotonde en de realisatie van een OV-viaduct over de A29 onder de voorwaarde dat de regio € 7.460.058 reserveert.
❖ Dit vraagt capaciteit van RWS, waarvoor RWS 220 uur beschikbaar stelt. Randvoorwaarde voor toekenning is dat RWS geen verdere capaciteit zal leveren en dat de decentrale overheden zelf aanvullende expertise organiseren voor de planuitwerking en realisatie.

Leiden-Utrecht Beter Bereikbaar

- In de gemeente Alphen aan den Rijn worden tot en met 2033 9.110 woningen gebouwd.
- Het Rijk reserveert een bijdrage van € 34.108.600 vanuit de WoKT onder voorwaarde dat de regio € 22.853.118 reserveert voor de realisatie van een station, een mobiliteitshub en een ongelijkvloerse kruising met de N11 en het spoor.
- De ongelijkvloerse kruising met de N11 en de aanpassing van de toe- en afrit N11 bij het station vragen capaciteit van RWS, waarvoor RWS 440 uur beschikbaar stelt. Randvoorwaarde voor toekenning is dat RWS geen verdere capaciteit zal leveren en dat de decentrale overheden zelf aanvullende expertise organiseren voor de planuitwerking en realisatie.

2. Onderzoek effect van de toepassing van rendementseisen voor de WoKT-regeling

- Rijk en regio onderzoeken gezamenlijk wat het effect is van de toepassing van generieke rendementseisen voor de landelijke WoKT-regeling op de WoKT-voorstellen in de provincies Groningen, Fryslân, Drenthe en Zeeland ten opzichte van de WoKT-voorstellen uit andere provincies.
- In dit onderzoek zal gekeken worden naar de spanning op de woningmarkt, grondexploitaties, benodigde binnen- en bovenplanse infrastructuurinvesteringen, de opbouw van de investeringen van de ingediende voorstellen en de publieke onrendabele top.
- Onderdeel van dit onderzoek is de vraag of een landelijke WoMo-regeling met generieke criteria recht kan doen aan de verschillen in woningbouwopgaven in verschillende regio's, mede in het licht van de activiteiten in het kader van Elke Regio Telt.
- Rijk en regio werken gezamenlijk de onderzoeksopzet uit.
- Uiterlijk in het BOL voorjaar 2026 zullen de resultaten van dit onderzoek worden besproken besproken in de betreffende landsdelen.
- Of en hoe de uitkomsten van dit onderzoek betrokken worden bij het alloceren van middelen in de toekomst, is ter beoordeling van een nieuw kabinet.

Grootschalige woningbouw:

3. Oude Lijn

Inframiddelen

- In het nationaal grootschalige woningbouwgebied Oude Lijn worden tot en met 2030 circa 54.000 woningen gebouwd, zoals afgesproken in het BO MIRT 2022. Op een aantal deellocaties worden nu aanvullende afspraken gemaakt.
- In deelgebied Leiden wordt er tot en met 2034 gestart met de bouw van circa 2.200 extra nieuwe woningen. Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen reserveert het Rijk een bijdrage van circa € 105 miljoen voor een fietsenstalling en nieuw busstation bij Leiden Centraal onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. Van deze maatregelen profiteren circa 8.300 nieuwe woningen mee.
- In deelgebied Schiedam wordt er tot en met 2034 gestart met de bouw van circa 450 extra nieuwe woningen. Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen reserveert het Rijk een bijdrage van circa € 37,9 miljoen voor aanpassingen aan het station Schiedam Centrum en Rijksdeel metro, onder de voorwaarde dat gemeente Schiedam minimaal € 26,9 miljoen reserveert voor de openbare ruimte stationspleinen en de herinrichting Horvathweg. Van deze maatregelen profiteren circa 7.000 nieuwe woningen mee.
- De voorwaarden verbonden aan deze middelen en nadere bestuurlijke afspraken zijn te vinden onder agendapunt MIRT-verkenning Oude Lijn.

Gebiedsbudget

- Het Rijk reserveert voor Delft een bijdrage van circa € 12,4 miljoen vanuit het Gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van maatregelen ten behoeve van toekomstbestendigheid, (her)inrichting openbare ruimte en verwervingen/(bedrijfs)verplaatsingen onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.

- Het Rijk reserveert voor Rotterdam M4H een bijdrage van circa € 6,9 miljoen vanuit het gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van toekomstbestendigheid onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.
- Het Rijk reserveert voor Schiedam Schieveste – Nieuw Mathenesse een bijdrage van circa € 6 miljoen vanuit het Gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van toekomstbestendigheid en (her)inrichting openbare ruimte onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.
- Het Rijk reserveert voor Zoetermeer een bijdrage van circa € 22,8 miljoen vanuit het Gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van (her)inrichting openbare ruimte en verwervingen/(bedrijfs)verplaatsingen onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.

4. Rotterdam Oostflank

- In het nationaal grootschalige woningbouwgebied Rotterdam Oostflank worden tot en met 2030 19.000 woningen gebouwd, zoals afgesproken in het BO MIRT 2022.
- Aanvullend wordt er in Rotterdam Oostflank tot en met 2034 gestart met de bouw van circa 8.000 extra nieuwe woningen.
- In deelgebied Stadionpark kan tussen 2030-2034 gestart worden met de bouw van 4.500 tot 5.300 nieuwe woningen. De uitplaatsing van het huidige spoorgoederenemplacement IJsselmonde biedt direct ruimte voor de bouw 2.000 woningen.
- Voor de ontwikkeling van Stadionpark en (indirect) voor de verdere ontwikkeling van Rotterdam Oostflank na 2030, is uitplaatsing van emplacement IJsselmonde naar een nieuwe locatie op de Maasvlakte randvoorwaardelijk.
- De totale kosten voor de uitplaatsing bedragen € 326,4 miljoen. Gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam reserveren hiervoor gezamenlijk een bedrag van € 169,3 miljoen. De gereserveerde Rijksbijdrage voor de uitplaatsing bedraagt circa € 157,1 miljoen: circa € 88,8 miljoen vanuit de inframiddelen en circa € 68,3 miljoen vanuit het Gebiedsbudget.
- Aan de rijksbijdrage zijn de volgende voorwaarden verbonden:
- Partijen (Ministerie van IenW, Ministerie van VRO, gemeente Rotterdam, Havenbedrijf Rotterdam) leggen in een Bestuursovereenkomst (BOK) op basis van de vastgestelde verkenning naar de uitplaatsing van emplacement IJsselmonde definitieve afspraken vast over o.a. de scope, budget, verdeling van kosten en (financiële) risico's, juridisch-planologische procedures, organisatie en de planning. Daarbij wordt aangesloten op de uitgangspunten uit het geactualiseerde programmabeheersplan woningbouw en mobiliteit.
- Gemeente Rotterdam neemt het initiatief voor het opstellen van de BOK, die in een nader te plannen BO IJsselmonde in het eerste kwartaal van 2026 wordt vastgesteld door de betrokken partijen.
- Naast deze middelen, reserveert het Rijk een bijdrage van circa € 8 miljoen vanuit het Gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van (her)inrichting openbare ruimte van deelgebieden Brainpark I en Excelsior onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.

5. Den Haag CID Binckhorst

- In het nationaal grootschalige woningbouwgebied CID Binckhorst in Den Haag worden tot en met 2030 20.000 woningen gebouwd, zoals afgesproken in het BO MIRT 2022.
- Aanvullend wordt er in de CID Binckhorst tot en met 2034 gestart met de bouw van circa 3.000 extra nieuwe woningen. Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen reserveert het Rijk een bijdrage van circa € 44,7 miljoen uit de inframiddelen voor de aanleg van een tunnel onder de Sporendriehoek voor de Vlietlijn onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.
- Het Rijk reserveert een bijdrage van circa € 32,8 miljoen vanuit het Gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van maatregelen ten behoeve van toekomstbestendigheid en (her)inrichting openbare ruimte onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.

Regio Noord-Nederland

1. WoKT-afspraken Noord-Nederland

Naam indienende gemeente/ penvoerder	Naam voorstel	Aantal woningen	Rijksbijdrage (inclusief btw, prijspeil 2025)	Regionale bijdrage (inclusief btw, prijspeil 2025)	Maatregelen
Leeuwarden	Leeuwarden - Werpsterhoeke	1.400	€ 3.883.832	€ 2.101.804	Mobiliteitshub
Midden-Drenthe	Wervend perspectief Beilen	303	€ 3.790.844	€ 2.051.481	Aanleg ontsluitingsweg, aanleg rotonde, aanleg fietspaden, herinrichting ontsluitingsweg, herinrichting fietspaden
Westerkwartier	Regionale verkeersontsluiting Leek/Tolbert-Roden	440	€ 1.504.938	€ 1.512.500	Herinrichting rotondes, herinrichten ontsluitingsweg

2. Insnijding Emmaviaduct

- Het Rijk zegt een aanvullende bijdrage van € 1,507 miljoen inclusief btw toe voor de realisatie van de insnijding van het Emmaviaduct.
- De gemeente Groningen zegt toe 50 extra woningen te realiseren in het Spoorkwartier, bovenop de reeds toegezegde 600 woningen uit de eerdere SPUK Woningbouw op Korte Termijn beschikking.
- De aanvullende bijdrage van € 1,507 miljoen is gebaseerd op de maximale Rijksbijdrage per woning conform de oorspronkelijke toekenningscriteria voor de woningbouw op korte termijn afspraken. Een hogere bijdrage zou deze grens overschrijden.
- De regio (gemeente en provincie) dekt het resterende financiële tekort.

Grootschalige woningbouw:

3. Groningen Suikerzijde

- In het nationaal grootschalige woningbouwgebied Groningen Suikerzijde worden tot en met 2030 4.300 woningen gebouwd, zoals afgesproken in het BO MIRT 2022.
- Het Rijk reserveert voor dit gebied een aanvullende bijdrage van circa € 27 miljoen vanuit het Gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van toekomstbestendigheid, (her)inrichting openbare ruimte en verwerving/verplaatsing van bedrijven onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.

4. Groningen Stadshavens/Eemskanaalzone

- In het nationaal grootschalige woningbouwgebied Groningen Stadshavens/Eemskanaalzone worden tot en met 2030 4.150 woningen gebouwd, zoals afgesproken in het BO MIRT 2022.
- Het Rijk reserveert voor dit gebied een aanvullende bijdrage van circa. € 40,5 miljoen vanuit het Gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van toekomstbestendigheid en (her)inrichting openbare ruimte onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.

5. Onderzoek effect van de toepassing van rendementseisen bij de WoKT-regeling

- Rijk en regio onderzoeken gezamenlijk wat het effect is van de toepassing van generieke rendementseisen voor de landelijke WoKT-regeling op de WoKT-voorstellen in de provincies Groningen, Fryslân, Drenthe en Zeeland ten opzichte van de WoKT-voorstellen uit andere provincies.
- In dit onderzoek zal gekeken worden naar de spanning op de woningmarkt, grondexploitaties, benodigde binnen- en bovenplanse infrastructuurinvesteringen, de opbouw van de investeringen van de ingediende voorstellen en de publieke onrendabele top.
- Onderdeel van dit onderzoek is de vraag of een landelijke WoMo-regeling met generieke criteria recht kan doen aan de verschillen in woningbouwopgaven in verschillende regio's, mede in het licht van de activiteiten in het kader van Elke Regio Telt.
- Rijk en regio werken gezamenlijk de onderzoeksopzet uit.

- ❖ Uiterlijk in het BOL voorjaar 2026 zullen de resultaten van dit onderzoek worden besproken in de betreffende landsdelen.
- ❖ Of en hoe de uitkomsten van dit onderzoek betrokken worden bij het alloceren van middelen in de toekomst, is ter beoordeling van een nieuw kabinet.

Regio Zuid-Nederland

1. WoKT-afspraken Zuid

Naam indienende gemeente/ penvoerder	Naam voorstel	Aantal woningen	Rijksbijdrage (inclusief btw, prijspeil 2025)	Regionale bijdrage (inclusief btw, prijspeil 2025)	Maatregelen
Asten	Ontsluiting Asten Oost	670	€ 4.452.704	€ 2.500.000	Opwaarderen rotonde naar turborotonde
Bakel	Noordelijke ontsluiting N605/N616 (Groenesteeg), mobiliteitshub Gemert-Noord en aanpak Boekelseweg	624	€ 4.368.533	€ 4.390.485	Herinrichting erftoegangsweg tot ontsluitingsweg, aanleg mobiliteitshub, herinrichting ontsluitingsweg
Bergen op Zoom	CityPlan Bergen op Zoom	2.745	€ 9.409.624	€ 5.092.182	Mobiliteitshub, aanpassing rotonde
Bernheze	Bus Rapid Transit - upgrade BRT/HOV-haltes Bernheze	584	€ 2.338.392	€ 1.265.462	Aanleg HOV
Boekel	Oostwestverbinding Boekel	286	€ 1.646.619	€ 1.815.000	Aanleg ontsluitingsweg
Boxtel	Woningbouw Boxtel Noordwest: Veilig verbonden met station	400	€ 1.746.225	€ 945.000	Aanleg fiets- en voetgangerstunnel (spoor)
Dongen	Noorderlaan / Noorderbunder	291	€ 561.859	€ 1.262.205	Herinrichting ontsluitingsweg
Eindhoven	Gebiedsontwikkeling Sectie – C	1.300	€ 15.725.897	€ 8.510.343	Herinrichting kruisingen, aanleg fietspaden, snelheidsverlagingsmaatregelen
Goirle	Tilburg Binnenstad (locatie Bakertand Goirle)	735	€ 4.991.940	€ 2.701.575	Aanleg rotondes, herinrichting ontsluitingswegen, realisaite bushalte
Laarbeek	Beekse Akkers N615	593	€ 5.899.170	€ 7.831.439	Aanleg rotonde, aanleg fiets- en voetgangerstunnel, herinrichting ontsluitingsweg
Maastricht	Spoor Zuid	1.108	€ 9.466.616	€ 8.800.000	Aanleg fiets- en voetgangerspaden
Maastricht	Traga-Zinkwit	1.127	€ 11.144.000	€ 21.575.000	Aanleg fiets- en voetgangersbrug, aanleg ontsluitingsweg
Maastricht	Stationskwartier	549	€ 5.452.600	€ 3.536.500	Aanleg fiets- en voetgangerspaden
Meierijstad	Ontwikkelas Veghel	2.490	€ 28.289.368	€ 15.309.283	Herinrichting ontsluitingswegen, herinrichting kruisingen, aanleg HOV
Oisterwijk	Haarendael	243	€ 711.425	€ 616.000	Verbreding ontsluitingsweg; ruimte creëren voor langzaam verkeer
Oisterwijk	Pannenschuur VI	280	€ 873.113	€ 756.000	Herinrichting kruispunt, aanleg fietsstraat
Oisterwijk	Moergestel Noord	330	€ 1.358.175	€ 1.176.000	Herinrichting straat voor aanleg auto en fiets- en voetgangers
Oosterhout	Oosterhout - Wilhelminakanaal Zuid e.o.	565	€ 3.744.683	€ 3.763.500	Aanleg ontsluitingswegen, aanleg rotondes, herinrichting ontsluitingswegen, herinrichting erftoegangswegen, aanleg voetgangersvoorzieningen
Roermond	Weerstand Roermond	400	€ 2.670.445	€ 1.445.156	Aanleg ontsluitingsweg, aanleg fiets- en voetgangerspaden
Roermond	Roerdelta Roermond	400	€ 3.505.088	€ 1.912.989	Herinrichting erftoegangswegen naar fietsstraat, herinrichting ontsluitingsweg, aanleg fietspad
Roosendaal	Spoorzone Roosendaal	2.353	€ 45.255.879	€ 24.491.005	Aanleg fietstunnel, mobiliteitshub, verplaatsen P&R, herinrichting voetgangerspaden, herinrichting spoorwegovergang
Stadsregio Parkstad Limburg	Stadsregio Parkstad Limburg	2.904	€ 27.896.019	€ 15.096.415	Verplaatsen bushalte, aanleg ontsluitingsweg, herinrichting

					ontsluitingswegen, herinrichting erftoegangswegen, aanleg rotonde, herinrichting kruisingen
Tilburg	Oostflank SRBT - Tilburg	2.000	€ 18.488.427	€ 10.005.333	Aanleg ontsluitingsweg, aanleg fietspaden
Tilburg	Noord	2.313	€ 27.317.143	€ 14.783.146	Aanleg HOV-as, aanleg fietspaden, aanleg fietsbrug
Venlo	Venlo Noord	500	€ 3.533.115	€ 1.912.006	Aanleg ontsluitingswegweg, aanleg vrijliggend fietspad, aanleg voetpad.
Venlo	Middengebied-Veilingterrein	940	€ 6.697.373	€ 3.624.401	Herinrichting kruising, herinrichting ontsluitingsweg, aanleg fietsroute
Venlo	Kazernekwartier	1.352	€ 10.478.704	€ 5.670.733	Aanleg ontsluitingsweg, aanleg erftoegangsweg, aanleg fietspaden
Waalwijk	Waalwijk Centrum en Landgoed Driessen	2.450	€ 29.335.575	€ 15.875.456	Mobiliteitshub, gebiedsontsluitingsweg, aanleg fietsstraat
Weert	Drakensteyn	350	€ 2.701.847	€ 1.462.152	Aanleg fiets- en voetgangerspaden
Weert	Hornekwartier en Spoorzone Weert	1.527	€ 17.315.205	€ 9.370.424	Aanleg fiets- en voetgangerstunnel, aanpassen kruisingen, verbreding ontsluitingsweg, aanleg rotondes, verbeteren fiets- en voetgangerspaden

Grootschalige woningbouw:

2. Eindhoven Internationale Knoop XL en HOV4

- In het nationaal grootschalige woningbouwgebied Eindhoven Internationale Knoop XL (gemeenten Eindhoven en Veldhoven) worden tot en met 2030 11.500 woningen gebouwd, zoals afgesproken in het BO MIRT 2022.
- Aanvullend wordt er in de Eindhoven Internationale Knoop XL tot en met 2034 gestart met de bouw van circa 4.000 extra nieuwe woningen. Circa 3000 woningen worden gebouwd in de gemeente Eindhoven en circa 1000 woningen worden gebouwd in de gemeente Veldhoven. Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen reserveert het Rijk een bijdrage van circa € 32,5 miljoen voor de gemeente Eindhoven en circa € 28 miljoen voor de gemeente Veldhoven. De middelen zijn bedoeld voor maatregelen ten behoeve van de HOV4, verkeerscirculatieplan binnenstad Eindhoven, interwijkverbindingen, wegaanpassingen, en infra rond stationsgebied Zuid onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.
- Het Rijk reserveert voor dit gebied een bijdrage van circa € 6,3 miljoen voor Eindhoven vanuit het Gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van (her)inrichting openbare ruimte en verwervingen/(bedrijfs)verplaatsingen onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.
- Het Rijk reserveert voor dit gebied een bijdrage van circa € 9,6 miljoen voor Veldhoven vanuit het Gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van (her)inrichting openbare ruimte en verwervingen/(bedrijfs)verplaatsingen onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.

3. Brabantse Stedenrij – Breda CrossMark 't Zoet

- In het nationaal grootschalige woningbouwgebied Breda CrossMark 't Zoet, onderdeel van de Brabantse Stedenrij, worden tot en met 2030 2.900 woningen gebouwd, zoals afgesproken in het BO MIRT 2022.
- Het Rijk reserveert voor dit gebied een aanvullende bijdrage van circa € 24,5 miljoen vanuit het Gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van toekomstbestendigheid, (her)inrichting openbare ruimte en verwervingen/(bedrijfs)verplaatsingen onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.

4. Brabantse Stedenrij – Spoorzone Den Bosch

- In het nationaal grootschalige woningbouwgebied Spoorzone Den Bosch, onderdeel van de Brabantse Stedenrij, worden tot en met 2030 4.800 woningen gebouwd, zoals afgesproken in het BO MIRT 2022.
- Aanvullend wordt er in de nabijheid van het station tot en met 2034 gestart met de bouw van circa 1.000 extra nieuwe woningen. Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen reserveert IenW aanvullend een bijdrage van circa € 61,4 miljoen vanuit de inframiddelen voor Woningbouw en Mobiliteit voor Bosch Centraal.
- Om tot een sluitende financiering voor het project Bosch Centraal te komen, spreken partijen af:
    - De scope van het beoogde voorkeursalternatief wordt via optimalisaties zodanig aangepast dat de financieringsopgave op ramingsniveau € 393 miljoen omvat. Het betreft dan de bestaande scope, uitgebreid met de aanleg van een nieuw busstation (inclusief ontsluiting) en verbreding van perron 6/7.
    - IenW reserveert € 44,5 miljoen uit het Mobiliteitsfonds.
    - Voor dekking van het voorkeursalternatief is voorzien in een bijdrage van € 20 miljoen van NS en ProRail, waarover deze partijen hebben aangegeven dat zij op basis van een positieve businesscase en toch al noodzakelijke vervangingen mogelijkheden zien.
    - De regio reserveert aanvullend en verhoogd € 40,5 miljoen voor Bosch Centraal.
    - Met deze bijdragen is er een sluitende financiering ontstaan voor in totaal € 393 miljoen.
    - Rijk en regio ronden de Verkenning af en werken dit uit in een voorkeursbeslissing voor Bosch Centraal, waarna de planuitwerking kan starten.
- Het Rijk reserveert een bijdrage van circa € 25,3 miljoen vanuit het gebiedsbudget voor maatregelen in de Spoorzone Den Bosch ten behoeve van toekomstbestendigheid en (her)inrichting openbare ruimte in Spoorzone Den Bosch, onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.

5. Brabantse Stedenrij – Tilburg Kenniskwartier

- In het nationaal grootschalige woningbouwgebied Tilburg Kenniskwartier, onderdeel van de Brabantse Stedenrij, worden tot en met 2030 5.000 woningen gebouwd, zoals afgesproken in het BO MIRT 2022.
- Aanvullend wordt er in Tilburg Kenniskwartier tot en met 2034 gestart met de bouw van circa 800 extra nieuwe woningen. Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen reserveert het Rijk een bijdrage van circa € 31,3 miljoen voor twee HOV-banen en daaraan gekoppelde flankerende maatregelen en de herinrichting van twee straten in het gebied onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.
- Het Rijk reserveert een bijdrage van circa € 67,4 miljoen vanuit het Gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van toekomstbestendigheid, (her)inrichting openbare ruimte en verwervingen/(bedrijfs)verplaatsingen onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.
- Rijk en regio zijn overeengekomen de geografische scope van de nationaal grootschalige woningbouwlocaties Kenniskwartier te optimaliseren. Het Kenniskwartier bestaat daarom uit het gebied dat geografisch begrensd wordt binnen de wijken Het Zand, De Reit, Noordhoek en Spoorzone-Zuid, zodat het beter aansluit bij de opgaven en er een fysieke koppeling wordt gerealiseerd met de Tilburgse binnenstad en Spoorzone.
- Begin 2026 start de gemeente Tilburg het verdiepend onderzoek (Integraal Handelingsperspectief Stap 3) naar de toekomstige ontwikkeling van station Tilburg Universiteit. In nauwe samenwerking tussen het Rijk (IenW en VRO), de provincie Noord-Brabant, ProRail en NS wordt uitgewerkt welke aanpassingen aan het station passend zijn bij een toekomstige groei van de vervoersvraag. Deze groei wordt gebaseerd op de toename aan woningbouw en andere ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de regio en het Kenniskwartier zelf. Dit vervolgonderzoek levert beslisinformatie op om bij het BO Leefomgeving in het voorjaar of het BO MIRT in het najaar van 2026 te bepalen welke stappen passend zijn voor de toekomstige ontwikkeling van het station.

6. Helmond Centrum+

- Helmond Centrum+ is één van de vier nieuwe nationaal grootschalige woningbouwgebieden die in de ontwerp Nota Ruimte zijn aangewezen en bestaat uit de deelgebieden Centrum, Stationskwartier (inclusief Suytkade) en Houtsdonk.
- Tot en met 2034 kunnen hier circa 4.900 woningen worden gebouwd.
- Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen is een voorstel ingediend voor een rijksbijdrage van circa € 98 miljoen voor een mobiliteitspakket met onder andere kruispuntmaatregelen, aanpassingen aan het onderliggen wegennet en fietsmaatregelen. De mobiliteitsmaatregelen uit dit voorstel zijn grotendeels positief beoordeeld.
- Het Rijk heeft besloten om de inzet van de schaarse infra-middelen te beperken tot de bestaande 17 nationaal grootschalige woningbouwgebieden om prioriteit te kunnen geven aan het 'afmaken' van de al gemaakte bestuurlijke afspraken.
- Het Rijk reserveert nu een bijdrage van circa € 33,7 miljoen vanuit het Gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van toekomstbestendigheid, (her)inrichting openbare ruimte en verwervingen/(bedrijfs)verplaatsingen onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.
- Dit is de eerste stap die het Rijk voor deze gebieden kan nemen ten behoeve van de woningbouw. De inframaatregelen binnen de ingediende aanvraag bieden voor een volgend kabinet een logisch pakket om een vervolgstap op te nemen.
- Bereikbaarheid is randvoorwaardelijk voor grootschalige woningbouw. De regio geeft aan dat de ingediende infra-maatregelen onderdeel uitmaken van een integraal pakket dat onlosmakelijk is verbonden met de woningbouwopgave. Rijk en regio onderschrijven het belang om vertraging te voorkomen en het volledig opgevoerde aantal woningen te kunnen bouwen. Het Rijk gaat daarom met de vier nieuwe nationale grootschalige woningbouwgebieden in gesprek over wat binnen de bestaande afspraken en in de toekomst mogelijk is.

Reguliere MIRT-afspraken

Nationale afspraken

1. Bereikbaarheid op Peil

- Rijk en regio hebben in samenspraak een plan van aanpak ontwikkeld voor regionale bereikbaarheidsanalyses. Hiermee geven Rijk en regio invulling aan de opgave om de aandachtspunten voor bereikbaarheid bij verschillende voorzieningen (inclusief wonen en werken) in alle regio's scherp te krijgen. Het plan van aanpak richt zich uitsluitend op de analysefase: het tot stand brengen van de regionale bereikbaarheidsanalyses.
- Het Rijk heeft voor alle regio's met de standaardmethodiek van het nationaal bereikbaarheidspeil regionale data verzameld. Deze data wordt binnen drie maanden door het Rijk gedeeld met de MIRT-landsdelen. De regio's valideren en verrijken deze informatie in 2026 met hun kennis en inzichten.
- Op een vergelijkbare wijze zal vervolgens door het Rijk, gevalideerd en verrijkt met de kennis en inzichten van de regio's, gebiedsspecifieke inzichten worden bijeengebracht over de bereikbaarheidsbarrières onder de inwoners van het gebied, de middellange termijn ontwikkelingen in het gebied en de relevante gebiedsspecifieke informatie over de brede welvaart in het gebied.
- Op basis van de verzamelde informatie stellen de regio's regionale bereikbaarheidsanalyses op. Per regio kan er verschil zijn in de inspanningen die geleverd worden om aanvullingen aan te leveren en in de snelheid van de oplevering daarvan. Gedurende deze fase stelt IenW kennis en kunde beschikbaar om regio's te ondersteunen. Uiterlijk op het BO MIRT van 2026 zijn deze regionale bereikbaarheidsanalyses gereed om resultaten te bespreken en vervolgafspraken te maken.
- In de vervolgfase zijn deze bereikbaarheidsanalyses de basis voor een gezamenlijk gesprek tussen diverse overheden over het kwaliteitsprofiel van bereikbaarheid in de regio's: naar welke bereikbaarheid werken we toe, gegeven de verschillende uitgangsposities, ontwikkelingen en opgaven in de gebieden? Voor de inrichting van deze vervolgfase ontwikkelen Rijk en regio's komende periode een aanpak.
- Uitgangspunt daarbij is dat in de toekomst bij voorgenomen nieuw beleid – zoals ruimtelijke ontwikkeling, mobiliteit, voorzieningenbeleid – van Rijk en/of regio met potentieel effect in de bereikbaarheid van voorzieningen en banen inzicht geboden zal worden in die effecten en dat dit inzicht wordt betrokken in de afweging. Daarmee is het tot stand brengen van regionale bereikbaarheidsanalyses niet iets vrijblijvends.

2. Spitsspreiden en -mijden

- Rijk en regio hebben voor de periode 2025-2026-2027 financiële afspraken gemaakt over de aanpak spitsspreiden en -mijden. Onderdeel van de aanpak zijn landelijke en regionale maatregelen, ontwikkeling en ontsluiting van kennis en data, en communicatie.
- Het Rijk streeft ernaar om aanvullende afspraken te maken met de regio voor de periode 2028-2029.

3. Toekomstperspectief Hoofdwegennet

- Het Toekomstperspectief Hoofdwegennet is het langetermijnbeleidskader van IenW voor het beheren en ontwikkelen van het hoofdwegennet, in samenhang met de ruimtelijke ontwikkeling en met andere netwerken en vervoerswijzen. Als onderdeel van de Mobiliteitsvisie.
- Rijk en regio hebben in 2025 verkend hoe het Toekomstperspectief met de functionele benadering van het wegennet kan helpen samen efficiënte, toekomstbestendige keuzes te maken. De functionele benadering is vervolgens opgenomen in de Ontwerp Nota Ruimte, met de aankondiging deze samen uit te werken.
- Rijk en regio spreken af het Toekomstperspectief Hoofdwegen in 2026 en 2027 gebiedsgericht uit te werken. Doel is in het BO MIRT 2026 een gezamenlijk beeld van de gewenste functie van

de hoofdwegen vast te stellen en een eerste beeld van de belangrijkste opgaven (bereikbaarheid, betrouwbaarheid/robuustheid, veiligheid en leefomgeving) richting 2050 en hoe deze samen aan te pakken te bepalen. Daarbij wordt gebruik gemaakt van bestaande Rijk-regio (gebieds)agenda's, afspraken en samenwerking; inclusief rond Bereikbaarheid op Peil en onderzoek naar kansen en voorwaarden voor Bus Rapid Transit in Noord-Nederland, te beginnen bij de regio Groningen-Assen. De werkzaamheden en resultaten worden tevens benut voor de Rijk-regio inbreng in de Uitvoeringsagenda Nota Ruimte en de gezamenlijke programmering in de MIRT-gebiedsagenda's.

4. Vrachtwagenheffing

- De afgelopen jaren hebben Regio en Rijk op een goede manier samengewerkt en afspraken gemaakt rondom de vrachtwagenheffing.
- Allereerst om te komen tot een heffingsnetwerk waarbij naar verwachting geen uitwijkverkeer ontstaat op wegen waar de heffing niet geldt. Hierbij is de expertise van wegbeheerders betrokken.
- Hoewel ongewenst uitwijkverkeer naar verwachting wordt voorkomen, is het belangrijk om goed voorbereid te zijn als het zich toch voordoet. Daarom is in overleg met de wegbeheerders een monitoringsnetwerk vastgesteld. De afgesproken nulmeting is in inmiddels gestart.
- Ook heeft het Rijk na samenwerking met regionale wegbeheerders een plan van aanpak vastgesteld voor de inrichting van het monitoring- en evaluatieproces.
- Als uit het monitoring- en evaluatieproces blijkt dat er ongewenst uitwijkverkeer optreedt, kan de wegbeheerder een maatregel nemen. Het Rijk heeft een rapport laten opstellen met kansrijke maatregelen om uitwijkverkeer tegen te gaan (het rapport van Sweco).
- Als er structureel ongewenst uitwijkverkeer ontstaat door de vrachtwagenheffing, kan een weg toegevoegd worden aan het heffingsnetwerk van de vrachtwagenheffing. Er is ook een eventuele spoedregeling voorzien, waarmee het heffingsnetwerk versneld aangepast kan worden.
- Het Rijk draagt de kosten van eventuele (tijdelijke) maatregelen, vooruitlopend op een toevoeging aan het heffingsnetwerk, als er ongewenst uitwijkverkeer ontstaat door de vrachtwagenheffing. In het geval dat opname van wegen in het heffingsnetwerk geen efficiënte of logische oplossing is gaan Rijk en regio nader met elkaar in overleg over alternatieve maatregelen. De te bekostigen maatregelen zijn doelmatig, dragen bij aan het tegengaan van uitwijkend vrachtverkeer als gevolg van de vrachtwagenheffing en de kosten blijven binnen redelijke en proportionele marges.

5. Rijksbijdrage landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes

- In het BO MIRT van 2024 zijn afspraken gemaakt over de eerste tranche van in totaal € 18 miljoen rijksbijdrage aan het landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. Het Rijk bereidt het vervolgtraject voor ter waarde van € 24 miljoen om vanaf 2027 te investeren in de cofinanciering in doorfietsroutes. Rijk en regio streven naar besluitvorming in het BO MIRT van het najaar van 2026.

6. Gezamenlijke uitvoeringsagenda Nationaal Toekomstbeeld Fiets

- In het voorjaar van 2025 hebben Rijk en regio in de landelijke fietstafel afgesproken een gezamenlijke uitvoeringsagenda Nationaal Toekomstbeeld Fiets op te stellen.
  Het streven is de uitvoeringsagenda NTF in de landelijke fietstafel in het voorjaar van 2026 te bespreken en zo mogelijk in de BO MIRT's in het najaar van 2026 vast te stellen.
- Het opstellen van de Uitvoeringsagenda NTF gebeurt in Tour de Force verband.
  Tour de Force is het nationale samenwerkingsverband van overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en platforms op het gebied van fietsen in Nederland.
- Hiermee geven Rijk en regio invulling aan een nadere uitwerking van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets.

Regio Oost-Nederland

1. Bereikbaarheidspeil Oost-Nederland: regionale bereikbaarheidsanalyses

- De coördinatie voor het opstellen en vaststellen van de regionale bereikbaarheidsanalyses binnen landsdeel Oost berust bij de inliggende provincies in landsdeel Oost.

2. Spitsspreiden en -mijden Oost-Nederland

- Het Rijk investeert € 300.000 inclusief btw in monitoring & evaluatie (M&E) en impulsmaatregelen in 2025 (ontvanger provincie Gelderland).
- Rijk en provincie Gelderland investeren € 12.942.700 inclusief btw voor 2026 en 2027 in het integrale maatregelenpakket van de provincie Gelderland. Het Rijk financiert maximaal 50% van de totale kosten, tot een maximum van € 6.471.350 inclusief btw (ontvanger: provincie Gelderland).
- Het Rijk investeert € 200.000 inclusief btw in monitoring & evaluatie en impulsmaatregelen in 2025 (ontvanger provincie Overijssel).
- Rijk en de provincie Overijssel investeren € 3.751.000 inclusief btw voor 2026 en 2027 in het integrale maatregelenpakket van de provincie Overijssel. Het Rijk financiert maximaal 50% van de totale kosten, tot een maximum van € 1.875.500 inclusief btw (ontvanger: provincie Overijssel).
- De middelen worden beschikbaar gesteld op basis van een vastgesteld plan van aanpak dat januari 2026 wordt ingediend bij het Rijk. Het plan van aanpak voldoet aan de voorwaarden van de aanpak.
- Rijk en regio spreken af tenminste elk voorjaar een gesprek te hebben over resultaten en bijsturing. In het najaar spreken de partijen over de voortgang, planning, financiën en inzet.
- Rijk en regio spreken af de uitvoering van de maatregelen te monitoren en een jaarlijkse bijdrage te leveren aan de gezamenlijke M&E-cyclus.

3. Kleine verbeteringen autonetwerk of doorstroming

- Het beschikbare budget van IenW van € 280 miljoen wordt op basis van de door de regio's ingediende voorstellen en na beoordeling aan de hand van het vastgestelde beoordelingskader, verdeeld conform onderstaand overzicht.
- De minister van IenW reserveert eenmalig een maximaal bedrag van € 54.881.500 voor de realisatie van kleine verbeteringen autonetwerk of doorstroming in de regio Oost-Nederland. Dit is als volgt onderverdeeld:
    - A35 Almelo Zuid - reconstructie kruispunt en extra rechtsafstrook - € 4.985.000
    - A1-N342 Oldenzaal - bochtverruiming - € 850.000
    - N36 Wierden Noord - rotonde en ovatonde - € 1.650.000
    - A28- N377 De Lichtmis - ovatonde en extra rechtsafstrook - € 1.355.000
    - A28 Zwolle Centrum - realisatie 2x rotonde - € 1.167.000
    - A28 Zwolle Noord - VRI optimalisatie - € 187.500
    - A35 Enschede Zuid - VRI optimalisatie - € 100.000
    - A35 – N739 Hengelo Zuid - VRI optimalisatie - € 110.000
    - N36- N341 Westerhaar - 2x rotonde - € 1.250.000
    - N36 Aadorp - 2x rotonde - € 900.000
    - A1 Epse N348 - € 10.810.000
    - A50 aansluiting 23 Loenen N786 - € 2.420.000
    - A50 aansluiting 25 Apeldoorn Noord - € 1.452.000
    - N35 Enschede Oost - ongelijkvloerse aansluiting - € 16.150.000
    - A2 aansluiting 12 Culemborg - € 2.420.000
    - A73 knooppunt Ewijk N322 - € 9.075.000
- De hierboven genoemde rijksbijdragen zijn allen inclusief btw en prijspeil 2025. Zolang deze middelen op het Mobiliteitsfonds staan, is het uitgangspunt dat de rijksbijdrage geïndexeerd wordt op basis van de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI). In het geval IenW zelf geen of een beperkte indexatie ontvangt van het ministerie van Financiën, kan de minister van IenW afspraken om de rijksbijdrage niet te indexeren. Alsdan treden Rijk en regio met elkaar in

overleg over mogelijke vervolgacties, met inachtneming van de hieronder genoemde verantwoordelijkheden.

- De regio is verantwoordelijk voor de verdere uitwerking én realisatie van de maatregelen en draagt zorg dat de maatregelen binnen de planning en budget worden gerealiseerd. Daar waar aanpassingen aan het rijkswegennet nodig zijn, voert de regio dit uit conform de daarvoor geldende (RWS-)kaders en richtlijnen die door RWS zullen worden aangeleverd. De regio doet dit op zo'n manier dat de inzet van RWS beperkt blijft tot een toetsende (en waar nodig ontheffing verlenende) rol. Indien nodig worden nadere afspraken tussen Rijk en regio vastgelegd in een brief en/of overeenkomst (tussen regio en RWS).
- De uitwerking en realisatie vindt plaats voor rekening en risico van de regio, met inachtneming van de gereserveerde eenmalige maximale bijdrage van het Rijk (inclusief btw en prijspeil 2025). Bij een dreigende budgetspanning is het aan de regio om op zoek te gaan naar versoberingen en/of optimalisaties. Indien dit niet mogelijk blijkt, kan de regio een voorstel doen aan het Rijk om een verschuiving/prioritering aan te brengen binnen de bestaande maatregelen per MIRT-regio.
- Voor de maatregel 'N35 Enschede Oost- ongelijkvloerse aansluiting' geldt dat Rijk en regio gezamenlijk naar rato risicodragend (op basis van wegbeheerschap) zijn, omdat dit een maatregel betreft waarbij grotendeels sprake is van aanpassingen aan het Rijkswegennet (hoofdwegennet). Indien nodig worden nadere afspraken tussen Rijk en regio vastgelegd in een brief en/of overeenkomst.
- De Rijksbijdrage zal via een specifieke uitkering (SPUK) aan de regio (aanbestedende wegbeheerder) worden uitgekeerd. De desbetreffende aanbestedende wegbeheerder dient hiervoor een aanvraag in op het moment dat hij besluit dat de maatregel gerealiseerd zal worden. Hierbij dient de maatregel nog steeds te voldoen aan de in het vastgestelde beoordelingskader opgenomen criteria.

4. A1/A28 Knooppunt Hoevelaken (uit BO MIRT Noordwest)

- Rijk en regio onderkennen nogmaals dat de urgentie van de realisatie van het MIRT-project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken onverminderd groot blijft voor de (nationale) opgaven rondom woningbouw, werkgelegenheid, bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en ontwikkelingen van defensie in de regio. Hierbij zijn de Kamermoties het uitgangspunt.
- Rijk en regio nemen kennis van het plan van aanpak (routekaart) 'A1/A28 Knooppunt Hoevelaken-variant 4' en onderschrijven de daarin opgenomen analyse van de huidige situatie en benodigde vervolgstappen, als eerste fase in de aanpak van knooppunt Hoevelaken en A1-A30 Barneveld in lijn met de eerder gemaakte bestuurlijke afspraken.
- Rijk en regio concluderen dat voor het starten van een projectprocedure voor de 'A1/A28 Knooppunt Hoevelaken- variant 4' het noodzakelijk is dat de daarvoor noodzakelijke randvoorwaarden op orde worden gebracht; (1) een 'vergunbare' situatie over stikstof, (2) de beschikbaarheid van financiën en (3) capaciteit.
- Rijk en regio constateren dat deze randvoorwaarden nog niet op orde zijn waardoor de breed gedeelde ambitie om Knooppunt Hoevelaken versneld (gefaseerd) aan te pakken momenteel niet haalbaar is.
- Rijk en regio concluderen dat, gegeven de niet ingevulde randvoorwaarden, actieve inspanning van het Rijk nodig is om alle randvoorwaarden op orde te brengen en daarmee te komen tot (gefaseerde) herstart van het project. Gezien de urgentie van dit project en de wil van Rijk en regio om er de schouders onder te zetten, worden gezamenlijk de mogelijkheden in de aanpak van de stikstofopgave verkend. Daarbij worden de voor de opgave benodigde provincies betrokken.
- Op het moment dat er voldoende perspectief is op een 'vergunbare' situatie over stikstof, nemen Rijk en regio een besluit over de benodigde vervolgstappen voor de 'A1/A28 Knooppunt Hoevelaken-variant 4', waarbij het Rijk zich actief inzet om tijdig de bijbehorende financiering en capaciteit te alloceren. Hierbij wordt breed gekeken naar financieringsmogelijkheden.
- Ook verkent het Rijk welke ontwerpstappen voor de A1/A28 Knooppunt Hoevelaken-variant 4' er mogelijk zijn, zodat er tijdig een ontwerp ligt dat als basis dient voor het vervolg.

5. A2 Deil – Vught

- In het BO MIRT 2024 hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over de gezamenlijke aanpak van het adaptieve Breed Mobiliteitspakket (BMP).
- Dit pakket met mitigerende maatregelen als gevolg van het pauzeren van de wegverbreding A2 Deil – Vught vertegenwoordigt een waarde van € 108 miljoen, waaronder een Rijksbijdrage van € 54 miljoen inclusief btw (50%).
- De samenwerkingsovereenkomst wordt aangevuld op basis van de ervaringen uit de samenwerking tot nu toe en met oog op de eisen van het BMP. Dit gebeurt in de vorm van een addendum op de Bestuursovereenkomst die in het eerste kwartaal van 2026 door alle partijen wordt ondertekend.
- In het eerste kwartaal van 2026 start de regio met de uitvoering van de projecten, welke naar huidig inzicht in 2031 worden afgerond.
- De regio is risicodragend. Het Rijk levert een taakstellende bijdrage van € 54 miljoen inclusief btw. Budgetspanning kan leiden tot het prioriteren of schrappen van maatregelen.
- De Rijksbijdrage zal via een SPUK aan de regio worden uitgekeerd. De volgende regionale partijen doen hiervoor een aanvraag: Provincie Brabant € 32 miljoen inclusief btw en Provincie Gelderland € 22 miljoen inclusief btw.
- Het Rijk verleent de beschikking in 2026 en gaat hiermee de verplichting aan. De Rijksbijdrage wordt vervolgens in 2026 overgeboekt, mits passend binnen de financiële kaders van het Rijk.
- Beide provincies beschikken zelf door naar de betrokken gemeenten binnen hun provincie.

Quick Win pakket A2 Deil – Vught:

- In het BO MIRT 2017 hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over een korte termijn maatregelenpakket voor de A2 Deil Vught die in de periode 2020-2025 zou worden uitgevoerd.
- Het Quick Win pakket loopt nog door tot eind 2026 omdat nog niet alle maatregelen zijn gerealiseerd.
- Er is scheefgroei in de bijdragen per partner ontstaan die verrekend moet worden.
- Op basis van de laatste voortgangsrapportage is het huidige te verrekenen bedrag met IenW tussen de onderlinge partijen circa € 12,6 miljoen inclusief btw.
- De definitieve onderlinge verrekening zal plaatsvinden bij de eindafrekening.
- In het eerste kwartaal van 2026 zullen partijen bepalen hoe de eindafrekening, onderlinge verrekening en verantwoording na afronding van het Quick Win project zal plaatsvinden. Het uitgangspunt hierbij is dat partijen zoeken naar een pragmatische oplossing met een geringe administratieve last voor de deelnemende partijen. Een voorstel zal ter besluitvorming worden voorgelegd aan de stuurgroep van het programma A2 Deil-Vught.

Onderzoek naar gefaseerde aanpak verbreding A2 Deil – Vught:

- Naar aanleiding van de Tweede Kamermotie van de leden Grinwis en Vedder (Kamerstuk 31 305, nr. 492) heeft het Ministerie van IenW het initiatief genomen samen met de regionale partijen onderzoek uit te voeren naar een gefaseerde aanpak en mogelijke maatregelen die de doorstroming van de A2 Deil – Vught bevorderen.
- Via de methode van Value Engineering wordt stapsgewijs door Rijk en regio onderzoek uitgevoerd. De resultaten worden aan het eind van het eerste kwartaal van 2026 verwacht.

6. A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven

- In de besluitvorming over de Voorjaarsnota 2025 zijn mede door financiële problematiek op het Mobiliteitsfonds vijf wegenprojecten gepauzeerd, waaronder de A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven. De vrijgekomen middelen zijn volledig ingezet voor het dekken van tekorten op het Mobiliteitsfonds, zoals de ViA15, de A27 Houten – Hooipolder en projectbeheersing op het programma Woningbouw en Mobiliteit, zodat andere projecten door konden gaan.
- Rijk en regio hebben gesproken over de gevolgen van het pauzeren. De regio heeft voorstellen gedaan voor mitigerende maatregelen. De maatregelen zijn door het Rijk beoordeeld met het afweegkader uit de Programmabeheersing Woningbouw en Mobiliteit uit 2023. Op basis hiervan is er voor IenW geen basis middelen toe te kennen voor de maatregelen.

- Rijk en regio gaan in gesprek over de afweging die bij beoordeling van maatregelen en bij de pauzering is gemaakt, mede in het licht van de in 2025 toegekende maatregelen voor woningbouw en mobiliteit, en waarbij in ogenschouw wordt genomen welke keuzen een nieuw kabinet betreffende infrastructuur en mobiliteit zal maken.

7. Voortgang kleine kansrijke projecten Rijks-N-wegen Overijssel

- Rijk en regio delen de zorgen over de voortgang bij de projecten N50 Kampen-Kampen Zuid en de N35 Nijverdal-Wierden. Met name vanwege personele capaciteit kunnen geen stappen worden gezet bij deze projecten. Ook voor het project N35 Wijthmen-Nijverdal, waarvan de verkenning in 2026 wordt afgerond, is op korte termijn geen capaciteit beschikbaar voor de planuitwerking.
- Rijk en regio erkennen dat prioriteit geven aan een van deze projecten ten koste gaat van projecten elders. Het is belangrijk om duidelijkheid te scheppen op welke termijn de genoemde projecten hervat kunnen worden en welke projecten de komende jaren niet hervat kunnen worden.
- Rijk en regio spreken daarom af in het eerste en tweede kwartaal van 2026 bestuurlijk in gesprek te gaan over op welke termijn deze projecten weer opgepakt kunnen worden. Daarbij wordt ook bekeken of de regio zelf capaciteit kan leveren.
- Voor de zomer zijn deze inzichten gereed, zodat op het BO MIRT van 2026 afspraken gemaakt kunnen worden over de prioritering en de planning van deze projecten in Overijssel.

8. Aanpak verkeersveiligheid N36

- Rijk en regio vinden het belangrijk dat het gehele traject van de N36 van Almelo tot Ommen veilig wordt ingericht.
- Rijk en regio constateerden in 2023 dat het beschikbare budget van € 125 miljoen onvoldoende is om de gehele N36 te voorzien van fysieke rijbaanscheiding. Ook met de ophoging van het budget met € 115 miljoen in de Voorjaarnota 2025 blijft het beschikbare budget onvoldoende voor de fysieke rijbaanscheiding op de gehele N36 conform de richtlijnen. Momenteel wordt onderzocht op welke manier de N36 verkeersveiliger gemaakt kan worden binnen het beschikbare budget en de huidige opdracht.
- Daarnaast wordt gekeken naar manieren om het project te versoberen die buiten de scope van de huidige opdracht vallen. Onderzocht wordt of op onderdelen andere, goedkopere oplossingsrichtingen kunnen worden gerealiseerd zodat in totaal de verkeersveiligheid kan toenemen. De effecten op de verkeersveiligheid en eventueel de bereikbaarheid van de regio maken onderdeel uit van de analyse.
- In het eerste kwartaal van 2026 zullen de resultaten hiervan bestuurlijk besproken worden met de regionale partners. Op dit bestuurlijk overleg zullen de regionale partners hun inzichten over de geïnventariseerde versoberingsopties kunnen delen, waarna een besluit wordt genomen over het vervolg van de planuitwerking.

9. Aanpak verkeersveiligheid N50 Kampen-Ramspol

- Rijk en regio vinden het belangrijk dat het gehele traject van de N50 van Kampen tot Ramspol veilig wordt ingericht.
- Rijk en regio constateerden begin 2025 dat het beschikbare budget van € 21 miljoen onvoldoende is om dit gehele wegvak te voorzien van fysieke rijbaanscheiding, en dat er op dit moment nog geen zicht is op verdere financiering.
- Rijk en regio spreken af om door te gaan met de voorbereidingen voor de aanleg van een fysieke rijbaanscheiding binnen de huidige opdracht. Daarnaast wordt onderzoek gedaan naar mogelijke versoberingen. De effecten op de verkeersveiligheid en de eventuele bereikbaarheid van de regio maken onderdeel uit van de analyse. Het uitgangspunt blijft een substantiële verbetering van de verkeersveiligheid.
- Rijk en regio spreken af in het eerste kwartaal van 2026 bestuurlijk in overleg te gaan over het nadere onderzoek naar versoberingen en de gevolgen voor de verkeersveiligheid. Op dit bestuurlijk overleg zullen de regionale partners hun inzichten over de geïnventariseerde

versoberingsopties kunnen delen, waarna een besluit wordt genomen over het vervolg van de planuitwerking.

10. Nedersaksenlijn (uit BO MIRT Noord)

- Rijk en regio stellen het startdocument voor de verkenning gebiedsontwikkeling Nedersaksenlijn vast. Deze verkenning stelt de ruimtelijke, economische en sociale uitwerking en impact van de Nedersaksenlijn centraal, met het versterken van de brede welvaart als rode draad. De verkenning gebiedsontwikkeling loopt parallel op met de MIRT-verkenning Nedersaksenlijn; beide trajecten vullen elkaar wederzijds aan.
- De regio financiert de verkenning gebiedsontwikkeling en het Rijk financiert de MIRT-verkenning.
- De € 85 miljoen die het Rijk voor Reactivering Veendam-Stadskanaal gereserveerd had vanuit Nij Begun, worden gebruikt voor de Nedersaksenlijn.
- De provincie Groningen reserveert het resterend provinciale budget van Reactivering Veendam-Stadskanaal, onder voorbehoud van goedkeuring door Provinciale Staten Groningen, ordegrootte € 65,7 miljoen voor de realisatie van de Nedersaksenlijn. IenW en provincie Groningen maken in de verkenning hierover nadere afspraken.
- De regio heeft tijdens het Bestuurlijk Overleg Deltaplan op 7 oktober 2024 € 50 miljoen aanvullende cofinanciering toegezegd voor de realisatie van de Nedersaksenlijn. De provincie Drenthe neemt vanuit de regio verantwoordelijkheid voor deze bijdrage. IenW en provincie Drenthe maken in de verkenning hierover nadere afspraken.
- Daarmee is het taakstellend budget voor de Nedersaksenlijn in totaal circa € 2115 miljoen. Dit bedrag is beschikbaar voor de aanleg voor de Nedersaksenlijn en de studiekosten om tot de aanleg te komen.
- Voor de realisatie van de elektrificatie Almelo-Mariënberg, onderdeel van het tracé van de Nedersaksenlijn, hebben de provincie Overijssel en de Rijksoverheid eerder respectievelijk € 50 miljoen en € 23 miljoen gereserveerd.

11. Aanpak spoor Zwolle – Meppel (uit BO MIRT Noord)

- Rijk en regio bevestigen dat via 2 amendementen een budget ter hoogte van € 78 miljoen (inclusief btw prijspeil 2025) gereserveerd is voor de aanpak van spoorknooppunt Zwolle-Meppel. Aanvullend is bij de VJN 2025 een budget van € 100 miljoen (inclusief btw prijspeil 2025) beschikbaar gesteld door het Kabinet. Hiermee is een totaalbudget van € 178 miljoen beschikbaar.
- Rijk en regio bevestigen dat deze middelen gereserveerd zijn voor de aanpak van spoorknooppunt Zwolle-Meppel, met als doel het bijdragen aan de robuustheid / snelheidsverhoging en stappen richting frequentieverhoging (zoals een derde en vierde IC van en naar Groningen, meer sneltreinen c.q. stoptreinen)[1].
- Rijk en regio spreken af voor de gemeenteraadsverkiezingen van maart 2026 concrete afspraken te maken over de besteding van het aanvullende budget van € 100 miljoen voor spoorknooppunt Zwolle-Meppel.

12. Station Nijmegen centrumzijde

- Vanwege het grote belang voor mobiliteit en woningbouwopgave in de regio hebben Regio en Rijk in het BO MIRT 2020 budget gereserveerd voor vernieuwing in Nijmegen van de stationshal, fietsenstalling, busstation en voorplein aan de Centrumzijde.
- Als vervolg op de afspraken uit het BO MIRT 2024 hebben partijen (Regio, Rijk, NS Stations) benodigde aanpassingen aan scope en budget verkend. Dit met de ambitie medio 2025 een voorkeursbesluit te kunnen nemen zodat de planuitwerking onverwijld kan starten.
- Regio en Rijk stemmen in met het opgestelde voorkeursalternatief waarbij geraamde kosten passen binnen het door partijen beschikbaar gestelde taakstellend budget. NS Stations levert

[1] Kamerstuk 29 984, nr. 1176

een financiële bijdrage aan het project (te weten stationshal) waardoor sprake is van een dekkende begroting.

- De samenwerkingsafspraken zijn vastgelegd in een door alle partijen ondertekende samenwerkingsovereenkomst. De daarin gemaakte afspraken betekenen concreet dat als blijkt dat een risicoreservering binnen het Projectbudget overschreden dreigt te worden, er op projectonderdelen wordt versoberd of gefaseerd tenzij de regio aanvullende financiering ter beschikking stelt. De bijdrage van het Rijk is en blijft echter taakstellend. Daarmee kan de planuitwerking starten.

13. Station Deventer vierde perron

- Rijk en regio onderkennen het belang van een 4e perron met bijbehorende aanpassingen aan het station en de stationsomgeving van Deventer ten behoeve van de doorgroei en betrouwbaarheid van het spoorvervoer, zowel voor Oost-Nederland als (inter)nationaal.
- In navolging op de afspraken uit 2023 werken Rijk en regio verder aan een masterplan voor het stationsgebied Deventer, waarvoor de regio de kosten draagt.
- Het Rijk geeft opdracht aan en draagt de kosten voor het vervolg op de integrale verkenning naar de robuuste inpassing van de versnelde Berlijntrein waarbij tot een voorkeursvariant wordt gekomen voor het station van Deventer.
- De samenhang tussen het masterplan en de voortgezette verkenning wordt geborgd in een gezamenlijke project- en stuurgroep.
- De resultaten en mogelijke vervolgstappen worden besproken in het BO MIRT 2026.

14. Emissievrij personenvervoer per trein

- Rijk en regio's noord en oost stellen het plan Emissievrij personenvervoer per trein vast, dat is opgesteld naar aanleiding van de motie van de leden Pierik en De Hoop van 27 mei 2025.
- Op basis van dit plan onderzoeken Rijk en regio's noord en oost de integrale aanpak van verduurzaming van het spoor als input voor verdere afspraken.

15. Sluiscomplex Kornwerderzand (uit BO MIRT Noord)

- Op 25 september jl. hebben de gedeputeerden van de provincies Flevoland, Overijssel en Fryslân overleg gehad met de minister van IenW over het project Verruiming Sluiscomplex Kornwerderzand. In dit overleg zijn afspraken gemaakt over de stappen die gezet moeten worden om nieuwe afspraken te maken over de realisatie van dit project. Het gaat dan over de bruggen, oplossingen voor de verzilting in relatie tot de sluis, verdiepen van de vaargeulen en actuele kostenramingen. In het komend half jaar werken Rijk en regio dit gezamenlijk uit. Parallel hieraan maken Rijk en regio afspraken over de governance, financiële consequenties, risicoverdeling en consequenties voor de huidige Bestuursovereenkomst.

16. Publieke mobiliteit regio Achterhoek

- In het BO MIRT van 2024 heeft IenW € 5 miljoen gereserveerd voor de cofinanciering van regionale initiatieven van publieke mobiliteit. Concreet is er afgesproken om samen met koploperregio's plannen voor publieke mobiliteit per regio uit te werken. Daartoe heeft IenW een leidraad opgesteld met voorwaarden waar regio's aan dienen te voldoen voor cofinanciering vanuit het Rijk. Het plan van aanpak van de Achterhoek heeft de focus op het opzetten van het "agile" busconcept (combineren van vaste en flexibele busroutes) en voldoet aan de uitgangspunten van de IenW leidraad publieke mobiliteit.
- Ten behoeve van de realisatie van dit plan reserveert IenW € 300.000 inclusief btw om, met een minimale regionale cofinanciering van 50% (exclusief btw), te investeren in deze transitie.
- De reservering van IenW wordt omgezet in een definitieve rijksbijdrage op basis van de financiële (verdelings)afspraken in het plan van aanpak. De uiteindelijke cofinanciering wordt gebaseerd op de werkelijke kosten.
- Voor de uitkering van deze middelen wordt aangesloten op de doelen van artikel art. 3 lid 1.e van de tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur (2023–2027).
- Uitkering zal plaatsvinden aan de gemeente Winterswijk welke optreedt als regiokassier.

17. Publieke Mobiliteit Overijssel

- In het BO MIRT van 2024 heeft IenW € 5 miljoen gereserveerd voor de cofinanciering van regionale initiatieven van publieke mobiliteit. Concreet is er afgesproken om samen met koploperregio's plannen voor publieke mobiliteit per regio uit te werken. Daartoe heeft IenW een leidraad opgesteld met voorwaarden waar regio's aan dienen te voldoen voor cofinanciering vanuit het Rijk. Het plan van aanpak van de provincie Overijssel heeft de focus op het opzetten van een mobiliteitscentrale, flexibiliseren van buurtbuslijnen en bundelen van leerlingenvervoer. Het plan voldoet aan de uitgangspunten van de IenW leidraad publieke mobiliteit.
- Ten behoeve van de realisatie van dit plan reserveert IenW € 500.000 inclusief btw om, met een minimale regionale cofinanciering van 50% (exclusief btw), te investeren in deze transitie.
- De reservering van IenW wordt omgezet in een definitieve rijksbijdrage op basis van de financiële (verdelings)afspraken in het plan van aanpak. De uiteindelijke cofinanciering wordt gebaseerd op de werkelijke kosten.
- Voor de uitkering van deze middelen wordt aangesloten op de doelen van artikel art. 3 lid 1.e van de tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur (2023–2027).
- Uitkering zal plaatsvinden aan de provincie Overijssel welke optreedt als regiokassier.

18. Inclusieve deelmobiliteit Zwolle

- In december 2022 is in de Tweede kamer een amendement van de leden Van Ginniken en Van der Molen aangenomen om € 3 miljoen beschikbaar te stellen voor pilots inclusieve deelmobiliteit (Kamerstuk II 2022-2023, 36200 A, nr. 51).
- Rijk en regio beogen met het uitvoeren van de pilots om in verschillende contexten de effecten te toetsen van het stimuleren van deelvoertuigen bij mensen met een laag inkomen.
- Door regio's zijn hiervoor voorstellen voor pilots ingediend die lopen in 2026 en 2027. Het Rijk draagt voor maximaal 60% bij aan de kosten van deze pilots met een minimum van € 50.000 en een maximum van € 500.000. Voor de uitkering van deze middelen wordt aangesloten op de doelen van artikel art. 3 lid 1.e van de Tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur (2023–2027). Het rijksdeel van de financiering kan over de jaren 2026-2027 worden verdeeld, mits dit gelijk oploopt met de regionale cofinanciering.
- In dit kader reserveert het Rijk 60% van de werkelijke kosten met een maximum van € 65.400 inclusief btw voor de realisatie van het pilotvoorstel Deelmobiliteitsmakelaar Zwolle van gemeente Zwolle (ontvanger rijksbijdrage: gemeente Zwolle). De regio draagt € 43.600 zelf bij.
- De reservering wordt omgezet in een definitieve bijdrage onder voorwaarde van: een door de regio en het ministerie van IenW vastgesteld plan van aanpak, ondertekening van de regio van het door het ministerie van IenW vastgesteld afsprakenkader en een positief bestuurlijk besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 40% van de kosten voor de pilot.

19. Ruimte voor de Rivier 2.0

- Het rijk bereidt in samenwerking met de regio besluitvorming voor over beleidskeuzes Rivierbodem, en Ruimte en Afvoer.
- Op basis hiervan zal het rijk in de tweede helft van 2026 een besluit nemen over de beleidskeuzes. Dit besluit gaat onder andere over de huidige binnendijkse ruimtereserveringen (Bkl-reserveringen) en mogelijk nieuwe ruimtereserveringen.

20. Verstedelijkingsstrategie Twente

- Rijk en regio spreken af de zeven ontwikkelprincipes te onderschrijven aan de hand waarvan de verstedelijkingsstrategie verder wordt uitgewerkt en waarop de te maken keuzes worden gebaseerd:

1. Bloeiende regio rondom levendige steden: toonaangevende regio gedragen door de Twentse stedenrij;
2. Benut de kracht van het landschap: stad en land profiteren samen van de kwaliteit van het Twentse landschap;
3. Creëer nabijheid: levendige dynamische steden en vitale kernen behouden voorzieningen en zorgen voor minder mobiliteit;
4. Koester Twentse kwaliteiten en versterk het bestaande: gebruik de schaalsprong om het bestaande te versterken;
5. Verstedelijking en economie gaan hand in hand: de schaalsprong en economie zijn elkaars randvoorwaarden voor succes;
6. Neem verantwoordelijkheid: opgaven nu aanpakken, niet afwentelen naar toekomstige generaties of naar de buren;
7. Pak opgaven aan bij de bron: geen symptoombestrijding, we pakken het probleem aan bij de oorzaak.

- We positioneren de ontwikkelprincipes als een eerste aanzet, waarbij de verdere ontwikkeling van de verstedelijkingsstrategie kan leiden tot aanscherping.
- We nemen de in de ontwerp Nota Ruimte benoemde grootschalige woningbouwlocatie Spoorzone Hengelo Enschede (SHE) op in de nog op te stellen verstedelijkingsstrategie.

21. Verstedelijkingsstrategie Stedendriehoek

- Rijk en regio zijn momenteel goed op dreef met de verstedelijkingsstrategie. Er wordt voortvarend samengewerkt in een zorgvuldig proces. De te onderzoeken varianten om te komen tot de verstedelijkingsstrategie zijn nu gereed: een variant gebaseerd op de bestaande plannen, een variant met een hogere groeiambitie in de verschillende kernen van de regio en een variant met grotere stedelijke schaalsprong.
- Rijk en regio spreken af de verschillende varianten van verstedelijking verder uit te werken, de mogelijke effecten te bepalen door middel van het Dashboard verstedelijking en het Afwegingskader regionale welvaart voor de regio Stedendriehoek.
- De tussentijdse resultaten van de concept verstedelijkingsstrategie worden op het BO Leefomgeving 2026 en het BO MIRT 2026 besproken.
- Daarin zullen de ontwikkelingen rondom het 4e perron, zoals eveneens in dit BO MIRT Oost afgesproken, en de grootschalige woningbouwlocatie Apeldoorn worden opgenomen.

22. NOVEX-gebied Regio Arnhem Nijmegen Foodvalley

- In april 2025 is een netwerkanalyse 2030-2040 Arnhem-Nijmegen-Foodvalley gestart, die mobiliteitseffecten van verstedelijking, de mobiliteitsopgaven 2030-2040 en mobiliteitspakketten in beeld brengt. Eind maart 2026 worden de resultaten van dit onderzoek verwacht.
- Het concept "groene scheggen" (dat invulling geeft aan de gezamenlijke ambitie om uiteindelijk 5000 ha stedelijk uitloopgebied te realiseren) is besproken in het BO NOVEX ANF en wordt uitgewerkt in een uitvoeringsstrategie, die concreet invulling geeft aan het motto van het ontwikkelperspectief 'Meer landschap, meer stad'.
- Binnen de NOVEX ANF samenwerking wordt de relatie gelegd met de rivierenprogramma's, bijvoorbeeld in het Regionaal Perspectief Rijngebied, waar we de inpassing van rivieropgaven in het kader van Ruimte voor de Rivier 2.0 in samenhang met de opgaven van NOVEX ANF beschouwen en hier de kansen en schuurpunten voor identificeren.
- Op het BO Leefomgeving van 2026 brengen we de resultaten van het onderzoek naar de ruimtelijke consequenties van de stroken/zones rondom de Veluwe in het kader van stikstofreductie en hoe die de opgaven van NOVEX ANF beïnvloeden, mits de nodige besluitvorming over de strokenaanpak Provincie Gelderland en Aanpak Veluwe heeft plaatsgevonden.
- In een uitvoerings- en regionale investeringsagenda spreken Rijk en regio gezamenlijk af hoe we werken aan het realiseren van de ambities en doelen uit het ontwikkelperspectief. Het komend jaar wordt de uitvoeringsagenda verder uitgewerkt en bepalen de betrokken partijen gezamenlijk op welke manier gewerkt kan worden naar aan regionale investeringsagenda

(RIA). Het bestaande proces van samenwerking rijk-regio rond spoorzone Arnhem-Oost willen we verder benutten en betrekken bij het verkennen van een RIA.

23. NOVEX-gebied Regio Zwolle

- Rijk en Regio nemen kennis van de inhoudelijke voortgang van NOVEX-gebied Regio Zwolle.
- Rijk en Regio spreken af op het BO-Leefomgeving van 2026 de verdere uitwerking van de verstedelijkingsafspraken van NOVEX-gebied Regio Zwolle te bespreken aan de hand van de eerste Regionale Investeringsagenda (RIA).

Regio Noordwest-Nederland

1. Bereikbaarheid op peil Noordwest-Nederland: regionale bereikbaarheidsanalyses

- De coördinatie voor het opstellen en vaststellen van de regionale bereikbaarheidsanalyse voor Utrecht berust bij de provincie Utrecht.
- De coördinatie voor het gebied MRA via het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid MRA; voor het gebied Noord-Holland-Noord bij de provincie Noord-Holland (platform Mobiliteit Noord-Holland-Noord); en voor Zeewolde-Urk-Noordoostpolder-Dronten bij de provincie Flevoland. Bespreking van de analyse van de drie gebieden vindt centraal plaats, via de overlegstructuren van SBaB.

2. Programma SBaB: A27 Zeewolde-Eemnes

- Partijen constateren dat;
    - in het kader van programma Ruimte voor Defensie Zeewolde een voorkeurslocatie is voor het ontwikkelen van een Defensiekazerne en Lelystad Airport een voorkeurslocatie voor het gebruik en stationeren van jachtvliegtuigen;
    - er bij het BO MIRT Noordwest 2024 is afgesproken om meer woningen in hogere dichtheden toe te voegen in fase 2 van Almere/Zeewolde Oosterwold;
    - er in toenemende mate filevorming plaatsvindt op de A27 en de A27 vanaf 2030 een oplopend mobiliteitsknelpunt vormt;
    - Rijk en Regio wederom erkennen dat goede doorstroming op de A27 van vitaal belang is voor een betere bereikbaarheid van de zuidoostflank van Flevoland en regio Gooi- en Vechtstreek.

- Partijen spreken af dat;
    - Het Rijk een budget van € 200 miljoen beschikbaar stelt, dat wordt toegevoegd aan het projectbudget van de MIRT-verkenning naar het verbeteren van de doorstroming op de A27 Zeewolde-Eemnes.
    - Het Rijk, in afstemming met de regio (MRA en MRU), begin 2026 toewerkt naar een gedragen startdocument en in 2026 start met een MIRT-verkenning A27 Zeewolde-Eemnes. De uitkomsten van de MIRT-verkenning worden geagendeerd op het BO MIRT Noordwest.
    - Een onderzoek naar alternatieve bekostiging, value engineering en mogelijkheden voor fasering integraal onderdeel van de MIRT-verkenning vormt. Daarbij zal nadrukkelijk gekeken worden naar korte en lange termijn oplossingen.

3. Programma SBaB: OV Amsterdam-Haarlemmermeer

- Op 7 oktober 2025 heeft een Bestuurlijk Overleg over de Verkenning OV-verbinding Amsterdam Haarlemmermeer (OVAH) plaatsgevonden.
- De opdrachtgevers (Vervoerregio Amsterdam, Schiphol, SADC, gemeentes Amsterdam, Haarlemmermeer, Provincie N-Holland, NS en ministerie van IenW) hebben met elkaar gesproken over de tussenresultaten die het Projectteam heeft voorgelegd.
- Doel van het BO, en tevens afspraak van het BO MIRT 2024, was om met elkaar te komen tot een richtinggevend conceptbesluit voor een voorlopig voorkeursalternatief. Dit is geen formeel besluit in de MIRT spelregels.
- Het belang en de urgentie van het project OVAH voor het (spoor)netwerk als geheel en voor de bereikbaarheid van Nederland staat niet ter discussie. Sterker nog, het project OVAH is noodzakelijk voor een goede bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties in de Metropoolregio Amsterdam (MRA), voor een toekomst vast spoornetwerk voor Nederland inclusief veilige transfer op de stations Schiphol en Amsterdam-Zuid en een verdere air/rail substitutie.
- Partijen zijn het eens dat van de vijf alternatieven, zoals beschreven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, ingezet wordt op het alternatief ‘bovengrondse metro’.
- Tot op dit moment zijn alleen ondergrondse alternatieven tot aan Hoofddorp onderzocht. Een *quick scan* laat zien dat een bovengrondse metroverbinding tot Hoofddorp kansrijk is. Daarom

zal dit de komende periode verder worden uitgewerkt, zodat dit kan worden meegewogen in het voorkeursalternatief.
- De huidige inschatting komt erop neer dat er in totaal € 4 tot 7 miljard nodig is voor de OV-verbinding, afhankelijk van de lengte van het tracé en nadere uitwerking.
- Partijen hebben geconstateerd dat het een uitdaging is om voldoende financiële middelen gezamenlijk beschikbaar te hebben ter dekking van het voorlopig voorkeursalternatief en gaan de komende periode er gezamenlijk aan werken om de financiering, inclusief alternatieve financiering/bekostiging, rond te krijgen om daarna de Voorkeursbeslissing te kunnen nemen.
- Dit richtinggevende besluit is een belangrijke stap die wordt gezet richting de afronding van de MIRT-Verkenning, die volgens de huidige planning eind 2026 is voorzien.
- Partijen blijven zich samen inzetten om te komen tot een Voorkeursbeslissing.

4. Programma SBaB: Bereikbaarheid Lelystad Zuiderhage
- Rijk en regio hebben met de Bestuursovereenkomst Zuiderhage afgesproken om een planologisch en financieel haalbare gebiedsontwikkeling met passende multimodale ontsluiting conform de Mastervisie te ontwikkelen.
- Het is van essentieel belang dat de duurzame ontwikkeling van de bereikbaarheid evenwichtig oploopt met de verstedelijking, wat aansluit bij onder meer de MRA Verstedelijkingsstrategie 2050 en het Multimodaal Toekomstbeeld (SBaB). Dit geldt voor de ontwikkeling op de nationale netwerken (A6, A27, PHS-SAAL) als ook voor de ontsluiting van het nieuwe stadsdeel Zuiderhage (en de bestaande stad).
- Rijk en regio hebben gezamenlijk onderzoek gedaan naar een evenwichtige en duurzame ontwikkeling van de bereikbaarheid. Rijk en regio stellen het Bereikbaarheidsonderzoek Lelystad Zuid vast en onderschrijven de daarin opgenomen conclusies en aanbevelingen.
- Het verstedelijkingsconcept uit de Mastervisie maakt een gefaseerde ontwikkeling van Zuiderhage met verschillende buurtschappen mogelijk, waarbij in drie fasen de verschillende buurtschappen worden ontwikkeld tot een volledig stadsdeel.
- Met het besluit in dit BO MIRT Noordwest om vanuit de € 2,5 miljard voor de ontsluiting van nieuwe woningbouw in totaal € 8.457.500 inclusief btw beschikbaar te stellen als rijksbijdrage voor de realisatie van een HOV tussen Lelystad Zuiderhage en station Lelystad Centrum (€ 5.970.000 inclusief btw) en aanpassing van twee rotondes naar VRI's op de Larserdreef (€ 2.487.000 inclusief btw) wordt de ontwikkeling van circa 4.000 nieuwe woningen met start bouw tot en met 2034 in Zuiderhage gefaciliteerd.
- Rijk en regio blijven in gesprek over de verdere ontwikkeling van de multimodale bereikbaarheid in relatie tot het tempo van de gefaseerde woningbouw in Lelystad Zuiderhage. Realisatie van een station Lelystad zuid is nodig om de centrumontwikkeling in Zuiderhage met de beoogde woningbouwaantallen mogelijk te maken. Daarnaast zijn in dit BO MIRT afspraken gemaakt over het vervolg van het project A6 Almere Oostvaarders-Lelystad en over een rijksbijdrage van € 25 miljoen (inclusief btw, prijspeil 2025) aan de Rondweg Lelystad-Zuid.

5. Programma SBaB: Impactstudie A1/A27
- Rijk en regio herkennen de conclusies vanuit de impactstudie A1/A27 en achten het wenselijk met elkaar in gesprek te gaan over deze uitkomsten, waaronder de corridor A1 en belang daarvan voor de Metropoolregio Amsterdam
- Rijk en regio spreken af dat deze inzichten gebruikt worden in de update van het Multimodaal Toekomstbeeld via het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid SBaB), waarbij bekeken zal worden op welke manier de regionale én bovenregionale bereikbaarheid verbeterd kan worden. Het opstarten van de verkenning A27 Zeewolde-Eemnes is hierbij een belangrijke stap.

6. Programma SBaB: Spitsspreiden en -mijden MRA
- Het Rijk investeert € 500.000 inclusief btw in monitoring en evaluatie en impulsmaatregelen in 2025 (ontvanger Vervoerregio Amsterdam).
- Rijk en regio investeren € 7.780.000 inclusief btw voor 2026 en 2027 in het integrale maatregelenpakket van de Metropoolregio Amsterdam gericht op werkgevers, bewoners en

hinder. Het Rijk financiert maximaal 50% van de totale kosten, tot een maximum van € 3.890.000 inclusief btw (ontvanger: Vervoerregio Amsterdam).

- ❖ De middelen worden beschikbaar gesteld op basis van een vastgesteld plan van aanpak dat januari 2026 wordt ingediend bij het Rijk. Het plan van aanpak voldoet aan de voorwaarden van de aanpak.
- ❖ Rijk en regio spreken af tenminste elk voorjaar een gesprek te hebben over resultaten en bijsturing. In het najaar spreken de partijen over de voortgang, planning, financiën en inzet.
- ❖ Rijk en regio spreken af de uitvoering van de maatregelen te monitoren en een jaarlijkse bijdrage te leveren aan de gezamenlijke M&E-cyclus.

7. Programma SBaB: Prognose-onderzoek Multimodaal Toekomstbeeld 2040

- ❖ Rijk en regio onderschrijven de resultaten van het Prognose-onderzoek naar het Multimodaal Toekomstbeeld 2040 (MTB) en spreken af deze te gebruiken voor de Update van het MTB en het lopende programma SBaB door ervaring op te doen met het Trendmatig scenario naast de huidige scenario's die komende jaren worden herzien. Daarnaast worden de resultaten ingebracht bij de modelontwikkeling van:
  - de regio (VENOM);
  - het Rijk (NRM, LMS) en bij de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) in 2026.
- ❖ Rijk en regio onderzoeken in het programma SBaB hoe effectieve combinaties van maatregelen uit het Trendmatig scenario uit het Prognose-onderzoek kunnen bijdragen aan het draaiend houden van het ringsysteem van autosnelwegen rond Amsterdam. Daarbij worden de multimodale benadering van het MTB en recente inzichten van het nationale Toekomstperspectief Hoofdwegennet meegenomen.
- ❖ Daarnaast onderzoeken Rijk en Regio in het programma SBAB, in afstemming met het NOVEX-gebied MRA, de verdelingseffecten van de beleidsscenario's uit het Prognose-onderzoek op de Brede Welvaart van verschillende doelgroepen. Dit met als doel om inzicht te krijgen in de vraag of bereikbaarheid en betaalbaarheid voor iedereen mogelijk is in het MTB met een samenhangend woon, werk en bereikbaarheidsbeleid.

8. Programma UNed: MIRT-verkenning OV en Wonen Regio Utrecht en MIRT-onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnenburg

- ❖ Rijk en regio zetten in op grootschalige ontwikkeling van in totaal 63.000 tot 75.000 woningen en 30.000 tot 41.000 arbeidsplaatsen in Groot Merwede (inclusief de A12-zone) en Rijnenburg. Grootschalige ontwikkeling is afhankelijk van voorwaarden en van benodigde maatregelen en investeringen voor bereikbaarheid en leefbaarheid. Rijk en regio zetten de volgende stappen:
  - In een ontwikkelstrategie werken Rijk en regio op basis van het MIRT Onderzoek en de MIRT Verkenning uit hoe aan de voorwaarden voor grootschalige ontwikkeling voldaan kan worden. De ontwikkelstrategie richt zich op de governance en de financiële constructies (publiek/publiek en publiek/privaat) van de gebiedsontwikkeling en de onderliggende inframaatregelen.
  - In de ontwikkelstrategie worden alle benodigde maatregelen voor bereikbaarheid (OV, weg en fiets), water, bodem, energie, een groen/blauw-netwerk, beperken van milieucontouren en barrièrewerking van infrastructuur en uitplaatsen bedrijven met een hoge milieucategorie bijeengebracht uit afgeronde, lopende en nieuw te starten onderzoeken.
  - Rijk en regio stellen mede op basis van de ontwikkelstrategie het pakket aan benodigde maatregelen en investeringen voor bereikbaarheid en leefbaarheid op, inclusief de beoogde wijze van bekostiging van de maatregelen en een planning. Hierbij worden ook de benodigde stikstofruimte en capaciteit in ogenschouw genomen.
- ❖ Rijk en regio spreken vooruitlopend op de ontwikkelstrategie en voortbouwend op zowel MIRT Onderzoek als MIRT Verkenning af vervolgonderzoek te doen naar de toekomstige bereikbaarheid van Groot Merwede en Rijnenburg. Daarom bereiden Rijk en regio een startbeslissing voor een MIRT Verkenning voor naar de OV-bereikbaarheid van Rijnenburg (het doortrekken van de Merwedelijn als 'Rijnenburglijn') en organiseren parallel daaraan de bekostiging.

- ❖ Rijk en regio voeren vervolgonderzoek uit naar de maatregelen die nodig zijn voor de auto ontsluiting van Rijnenburg in samenhang met het functioneren van het hoofdwegennet, met een voldoende ruim onderzoeksgebied en aanvullend op de maatregelen voor de A12 uit het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht.
- ❖ Om invulling te geven aan de totale bereikbaarheidsopgave, mede als gevolg van de autonome ontwikkeling, is de komende jaren gefaseerd circa € 4 miljard nodig, die nog niet beschikbaar is.
- ❖ Daarbij wordt gestreefd naar maximaal tempo door parallel te plannen.
- ❖ Rijk en regio spreken daarnaast de volgende vervolgonderzoeken en maatregelen af:
    - Vervolgonderzoek naar het al dan niet verwijderen van de snelwegaansluiting A12 Kanaleneiland en naar het passeren van het Amsterdam-Rijnkanaal via een nieuwe trambrug of de bestaande trambrug.
    - Vervolgonderzoek naar de auto ontsluiting van Rijnenburg en welke besluitvorming daarvoor nodig is.
    - Vooruitlopend op bovenstaande onderzoeken een ruimtereservering te maken voor toekomstige capaciteitsuitbreiding van het hoofdwegennet conform de onderzochte combinatievariant in fase 2 van het MIRT-onderzoek, die in vervolgonderzoek naar het functioneren van het hoofdwegennet nader ingevuld kan worden.
- ❖ Rijk en regio stellen voor de MIRT-verkenning OV en Wonen een voorlopig voorkeursalternatief (VKA) vast (alle hieronder genoemde bedragen zijn prijspeil 2025):
  Een Merwedelijn met een verdiepte ligging (gegraven open-dicht bak). Hiervoor reserveert het Rijk aanvullend op de eerdere reserveringen een taakstellend budget van € 464 miljoen exclusief btw (€ 562,3 miljoen inclusief btw). De provincie Utrecht reserveert aanvullend € 80 miljoen exclusief btw en de gemeente Utrecht € 80 miljoen exclusief btw.
- ❖ Ten aanzien van het voorlopig VKA gelden de volgende voorwaarden:
    - Realisatie, vóór 2035, van tenminste 10.000 extra woningen (aanvullend op de 25.500 woningen die zijn afgesproken in het BO MIRT 2022) in Groot Merwede.
    - De regio spant zich in om vanaf 2035 te starten met de ontwikkeling van Rijnenburg en bekijkt of eerdere placemaking mogelijk is.
    - Vertrekpunt is dat de bijdrage van partijen taakstellend is. Er is behoefte aan buitengewone aandacht voor de risicobeheersing van het project. Over de exacte risicoverdeling worden in de op te stellen bestuursovereenkomst nadere afspraken gemaakt.
    - Voorbehoud is de nog uit te voeren zienswijzeprocedure en instemming door betrokken gemeenteraden en provinciale staten.
- ❖ Rijk en regio onderschrijven de noodzaak van de OV-maatregelen (bus- en trammaatregelen) voor het verbeteren van de bereikbaarheid van Utrecht-Oost (USP), onderdeel van de MIRT-verkenning. De kosten van deze maatregelen zijn nog niet gedekt, hiervoor resteert een tekort van € 109 miljoen exclusief btw (€ 132 miljoen inclusief btw). Rijk en regio spreken af:
    - In de eerste helft 2026 een keuze te maken of het pakket OV-maatregelen Oost/USP wordt meegenomen in het proces van terinzagelegging van het voorlopig VKA. De regio maakt in afstemming met het Rijk daarvoor inzichtelijk wat de juridische implicaties zijn.
    - In het BO MIRT 2026 afspraken te maken over het vervolgtraject.
- ❖ Rijk en regio werken toe naar een zo spoedig mogelijk definitief voorkeursbesluit voor de MIRT Verkenning, waarna de MIRT-planning- en studiefase kan starten.
- ❖ Om tot een werkend vervoersysteem te komen en uiteindelijk een bedieningsgarantie te kunnen afgeven voor de Merwedelijn is zicht nodig op dekkende financiële afspraken over de exploitatie van de Merwedelijn. Rijk en regio brengen voor het definitieve VKA (BO MIRT najaar 2026) de financiële opgave en potentiële oplossingsrichtingen in beeld en betrekken dit bij het definitieve VKA. Deze analyses zijn ook input voor een breder onderzoek (deep dive) naar de betaalbaarheid van het OV-systeem om wijzigingen zoals groei van het aantal OV-verbindingen en de gevolgen voor de OV-exploitatie inzichtelijk te maken.

9. Programma UNed: GoedopWeg

- Het Rijk investeert € 500.000, inclusief btw, in monitoring & evaluatie en impulsmaatregelen door GoedopWeg in 2025 (ontvanger provincie Utrecht).
- Rijk en regio investeren € 350.000, inclusief btw, voor aanvullende impulsmaatregelen door GoedopWeg. Het rijk financiert maximaal 50% van de totale kosten, tot een maximum van € 175.000, inclusief btw, (ontvanger provincie Utrecht), de U10 en gemeente Amersfoort investeren gezamenlijk eenzelfde bedrag.
- Rijk en regio investeren € 15.837.690, inclusief btw, voor twee jaar uitvoering in het integrale maatregelenpakket van GoedopWeg. Het Rijk financiert maximaal 50% van de totale kosten, tot een maximum van € 6.961.000, inclusief btw, (ontvanger provincie Utrecht). Hiermee wordt invulling gegeven aan eerder gemaakte afspraken in het kader van het KTA programmaplan 2025-2030.
- De middelen worden beschikbaar gesteld op basis van een vastgesteld plan van aanpak dat januari 2026 wordt ingediend bij het Rijk. Het plan van aanpak voldoet aan de voorwaarden van de aanpak.
- Rijk en regio spreken af tenminste elk voorjaar een gesprek te hebben over resultaten en bijsturing. In het najaar spreken de partijen over de voortgang, planning, financiën en inzet.
- Rijk en regio spreken af de uitvoering van de maatregelen te monitoren en een jaarlijkse bijdrage te leveren aan de gezamenlijke M&E-cyclus.

10. Programma UNed: SPUK-afspraak Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040

- In het BO MIRT 2024 hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over de Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040. De Minister van IenW heeft € 50 miljoen (inclusief btw) beschikbaar gesteld. De regio heeft eveneens een budget van € 50 miljoen (inclusief btw) beschikbaar gesteld voor het maatregelenpakket.
- De maatregel(en) bevatten:
    - Doorfietsroute Amersfoort – Soesterberg – Zeist – Utrecht Science Park;
    - Doorfietsroute Baarn – Soest – Bilthoven – Utrecht Science Park;
    - Doorfietsroute Amersfoort – Veenendaal;
    - Aanpak sluipverkeer rondom knooppunt Hoevelaken (inclusief verkeersmanagement, VRI's aanpassen).;
    - Pre-verkenning BRT Amersfoort – Utrecht Science Park;
    - A1 kunstwerk 500, fietstunnels en aanpassen kruispunten A1 aansluiting 14 / Amersfoortsestraat;
    - Aansluiting A1 – N199 – Ontsluitingsweg Bovenduist;
    - A30 – aansluiting Barneveld Zuid.
- Deze maatregelen zijn in 2025 nader uitgewerkt door de regio, in samenspraak met het Rijk, in de vorm van het UNed Projectenboek Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040.
- De regio is risicodragend. Het Rijk levert een taakstellende bijdrage. Daar waar aanpassingen aan het rijkswegennet nodig zijn, voert de regio dit uit conform de daarvoor geldende (RWS) kaders en richtlijnen. De regio doet dit op zo'n manier dat de inzet van RWS beperkt blijft tot een toetsende (en waar nodig ontheffing verlenende) rol. Indien nodig worden nadere afspraken tussen Rijk en regio vastgelegd in een brief en/of overeenkomst.
- De Rijksbijdrage wordt via een SPUK aan de regio uitgekeerd op basis van de Tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur 2023–2027.
- De volgende regionale partijen doen hiervoor een aanvraag:
    - Provincie Utrecht (€ 28.677.000, inclusief btw)
    - Gemeente Amersfoort (€ 16.425.750, inclusief btw)
    - Gemeente Nijkerk (€ 2.356.855, inclusief btw)
    - Gemeente Barneveld (€ 1.058.145, inclusief btw)
    - Gemeente Leusden (€ 998.250, inclusief btw)
    - Gemeente Woudenberg (€ 484.000, inclusief btw)

- Het Rijk verleent de beschikkingen in 2026 en gaat hiermee de verplichting aan. De Rijksbijdrage wordt vervolgens in 2026 overgeboekt, mits passend binnen de financiële kaders van het Rijk.

11. Programma UNed: Gebiedsonderzoek Amersfoort Spoorzone en Heuvelrugzone

- Rijk en regio onderschrijven de uitkomsten van de eindrapportage van het Gebiedsonderzoek Spoorzone Amersfoort en Heuvelrugzone voor de onderzochte gebieden: regiopoort Zeist-Noord, Soesterberg, Amersfoort Centraal & Nederberg, Spooremplacement & Wagenwerkplaats, De Hoef-Oost/Midden-Isselt.
- Zoals omschreven in de eindrapportage zullen Rijk en regio elk vanuit de eigen rol, maar wel met elkaars betrokkenheid de verantwoordelijkheid nemen de vervolgacties verder uit te werken. De uitkomsten hiervan worden in het programma U Ned ingebracht om de samenhang in lijn met de doelstellingen van het NOVEX-ontwikkelperspectief te coördineren. Waar nodig wordt dit geagendeerd binnen de BOL/BO MIRT-cyclus.
- Rijk en regio spreken af een verdiepend onderzoek naar de versterking van de stations Amersfoort Centraal en Amersfoort Schothorst uit te voeren. Dit in samenhang met de pre-verkenning bus rapid transit (BRT) Amersfoort–Utrecht Science Park en de uitwerking van het Amersfoortse OV-anker. Het verdiepend onderzoek focust zich op een gezamenlijke probleemanalyse van de stations en directe stationsomgeving. Daarbij wordt aangesloten bij de bestaande toekomstvisies van beide stations, zodat het onderzoek efficiënt kan worden uitgevoerd met betrokken stakeholders. Rijk en regio spreken af dat op basis van de resultaten van de probleemanalyse in het BO MIRT 2026 de uitkomsten over fasering, prioritering en het beleggen van maatregelen en eventuele benodigde vervolgonderzoeken worden geagendeerd.
- Rijk en regio spreken af de regie op de Heuvelrugzone voor de integrale opgave te organiseren, met bijzondere aandacht voor Defensie, mobiliteit, natuur, water en recreatie, en de afspraken te verankeren via bestuurlijke afspraken binnen de gebiedssamenwerking AtotZ, in relatie met de NOVEX-uitvoeringsagenda binnen het programma U Ned.
- De regio neemt het initiatief om de uitwerking van de economische opgave uit het gebiedsonderzoek mee te nemen in de proposities die zullen leiden tot de Ruimtelijke Economische Investeringsagenda. Deze investeringsagenda wordt geagendeerd op het BO Leefomgeving 2026.

12. Kleine verbeteringen autonetwerk of doorstroming

- Het beschikbare budget van IenW van € 280 miljoen wordt op basis van de door de regio's ingediende voorstellen en na beoordeling aan de hand van het vastgestelde beoordelingskader, verdeeld conform onderstaand overzicht.
- De minister van IenW reserveert eenmalig een maximaal bedrag van € 68.578.500 voor de realisatie van kleine verbeteringen autonetwerk of doorstroming in de regio Noordwest-Nederland. Dit is als volgt onderverdeeld:
    - A10 (16) - N247 Het Schouw - € 20.850.000
    - A4 (3a) - Oostelijke ontsluiting - € 2.444.100
    - A7 (10) - Wognum - € 1.034.400
    - A6- aansluiting 11 - € 1.400.000
    - A6- aansluitingen 14 en 15 - € 3.050.000
    - Rondweg Lelystad-Zuid - € 25.000.000
    - A28 - Verbinding Energieweg - € 14.000.000
    - A27 - Eemnes - € 800.000
- De hierboven genoemde rijksbijdragen zijn allen inclusief btw en prijspeil 2025. Zolang deze middelen op het Mobiliteitsfonds staan, is het uitgangspunt dat de rijksbijdrage geïndexeerd wordt op basis van de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI). In het geval IenW zelf geen of een beperkte indexatie ontvangt van het ministerie van Financiën, kan de minister van IenW besluiten om de rijksbijdrage niet te indexeren. Alsdan treden Rijk en regio met elkaar in overleg over mogelijke vervolgacties, met inachtneming van de hieronder genoemde verantwoordelijkheden.

- De regio is verantwoordelijk voor de verdere uitwerking én realisatie van de maatregelen en draagt zorg dat de maatregelen binnen de planning en budget worden gerealiseerd. Daar waar aanpassingen aan het rijkswegennet nodig zijn, voert de regio dit uit conform de daarvoor geldende (RWS-)kaders en richtlijnen die door RWS zullen worden aangeleverd. De regio doet dit op zo'n manier dat de inzet van RWS beperkt blijft tot een toetsende (en waar nodig ontheffing verlenende) rol. Indien nodig worden nadere afspraken tussen Rijk en regio vastgelegd in een brief en/of overeenkomst (tussen regio en RWS).
- De uitwerking en realisatie vindt plaats voor rekening en risico van de regio, met inachtneming van de gereserveerde eenmalige maximale bijdrage van het Rijk (inclusief btw en prijspeil 2025). Bij een dreigende budgetspanning is het aan de regio om op zoek te gaan naar versoberingen en/of optimalisaties. Indien dit niet mogelijk blijkt, kan de regio een voorstel doen aan het Rijk om een verschuiving/prioritering aan te brengen binnen de bestaande maatregelen per MIRT-regio.
- De Rijksbijdrage zal via een specifieke uitkering (SPUK) aan de regio (aanbestedende wegbeheerder) worden uitgekeerd. De desbetreffende aanbestedende wegbeheerder dient hiervoor een aanvraag in op het moment dat hij besluit dat de maatregel gerealiseerd zal worden. Hierbij dient de maatregel nog steeds te voldoen aan de in het vastgestelde beoordelingskader opgenomen criteria.

13. A1/A28 Knooppunt Hoevelaken

- Rijk en regio onderkennen nogmaals dat de urgentie van de realisatie van het MIRT-project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken onverminderd groot blijft voor de (nationale) opgaven rondom woningbouw, werkgelegenheid, bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en ontwikkelingen van defensie in de regio. Hierbij zijn de Kamermoties het uitgangspunt.
- Rijk en regio nemen kennis van het plan van aanpak (routekaart) 'A1/A28 Knooppunt Hoevelaken-variant 4' en onderschrijven de daarin opgenomen analyse van de huidige situatie en benodigde vervolgstappen, als eerste fase in de aanpak van knooppunt Hoevelaken en A1-A30 Barneveld in lijn met de eerder gemaakte bestuurlijke afspraken.
- Rijk en regio concluderen dat voor het starten van een projectprocedure voor de 'A1/A28 Knooppunt Hoevelaken- variant 4' het noodzakelijk is dat de daarvoor noodzakelijke randvoorwaarden op orde worden gebracht; (1) een 'vergunbare' situatie over stikstof, (2) de beschikbaarheid van financiën en (3) capaciteit.
- Rijk en regio constateren dat deze randvoorwaarden nog niet op orde zijn waardoor de breed gedeelde ambitie om Knooppunt Hoevelaken versneld (gefaseerd) aan te pakken momenteel niet haalbaar is.
- Rijk en regio concluderen dat, gegeven de niet ingevulde randvoorwaarden, actieve inspanning van het Rijk nodig is om alle randvoorwaarden op orde te brengen en daarmee te komen tot (gefaseerde) herstart van het project. Gezien de urgentie van dit project en de wil van Rijk en regio om er de schouders onder te zetten, worden gezamenlijk de mogelijkheden in de aanpak van de stikstofopgave verkend. Daarbij worden de voor de opgave benodigde provincies betrokken.
- Op het moment dat er voldoende perspectief is op een 'vergunbare' situatie over stikstof, nemen Rijk en regio een besluit over de benodigde vervolgstappen voor de 'A1/A28 Knooppunt Hoevelaken-variant 4', waarbij het Rijk zich actief inzet om tijdig de bijbehorende financiering en capaciteit te alloceren. Hierbij wordt breed gekeken naar financieringsmogelijkheden.
- Ook verkent het Rijk welke ontwerpstappen voor de A1/A28 Knooppunt Hoevelaken-variant 4' er mogelijk zijn, zodat er tijdig een ontwerp ligt dat als basis dient voor het vervolg.

14. A6 Almere Oostvaarders-Lelystad

- Rijk en regio onderkennen het belang van de realisatie van het MIRT-project A6 Almere Oostvaarders-Lelystad. De aanpak van dit deel van de A6 is mede van groot belang voor de ontwikkeling van economie en woningbouw in Lelystad (o.m. Zuiderhage fase 2/3 in 2035) en de bereikbaarheid van Flevoland voor het verkeer tussen de Randstad en het noorden van het land.

- ❖ Het Rijk zet zich in om dit MIRT-project op een gepast moment te herstarten, gekoppeld aan de woningbouwontwikkeling in Lelystad, onder voorbehoud dat tijdig voldoende capaciteit beschikbaar is binnen RWS.
- ❖ Het Rijk reserveert een bedrag van € 131 miljoen vanuit de resterende WoMo-middelen voor een toekomstige herstart van het MIRT-project. In combinatie met de nog bij RWS aanwezige middelen is een taakstellend planflexibel budget van € 152,8 miljoen (prijspeil 2025) voor het MIRT-project A6 Almere Oostvaarders-Lelystad beschikbaar.
- ❖ Uit de eerdere quickscan stikstof blijkt dat de stikstofopgave niet van dermate omvang is, dat dit een herstart van het project in de weg hoeft te staan. In de vervolgprocedure zal dit nader onderzocht worden, waarbij het Rijk en de provincie Flevoland zich inzetten om de mogelijke stikstofopgave op te lossen en de verbreding van de A6 mogelijk te maken.

15. Zuidasdok

- ❖ Rijk en regio bevestigen nogmaals de scope en het Tracébesluit Zuidasdok.
- ❖ Uitgangspunt is realisatie van de gehele scope. Conform bestuurlijk besluit mei 2024 wordt met beschikbaar budget in ieder geval de zuidelijke tunnel gerealiseerd. Dit betekent dat, als eind 2026 geen positief besluit is genomen over budget/opdracht voor de noordelijke tunnel, met beschikbaar budget opdracht wordt gegeven voor tunnel zuid en KNA[2] zuid (o.b.v. seriële realisatie, vanuit het uitgangspunt van de bevestigde scope Zuidasdok wordt in 2-5 jaar besloten over budget en opdragen van de noordelijke tunnel). Faseren van tunnel leidt tot meerkosten en een latere openstelling.
- ❖ In ieder geval wordt opdracht gegeven voor de Rozenoordbrug (einde levensduurvervanging brug).
- ❖ In oktober 2025 wordt geen budget toegevoegd aan Zuidasdok. Besluit over fasering en financiering tunnel Noord en KNA-noord wordt uiterlijk eind 2026 genomen (besluit toevoegen tussen oktober 2025 en eind 2026).
- ❖ Er wordt doorgewerkt aan een integraal definitief ontwerp voor realisatie van tunnel zuid en tunnel noord.
- ❖ Knooppunt Amstel is gegund. Na positief gunningsbesluit is gestart met ontwerp KNA Zuid.
- ❖ Er wordt een externe toets uitgevoerd naar de door het programma Zuidasdok toegepaste processen, methoden en technieken voor het ontwerpen en beprijzen van het programma en welke waarborgen daaromheen zijn ingericht.
- ❖ Er wordt een onderzoek uitgevoerd naar de economische meerwaarde Zuidasdok.

16. Multimodale Ring Alkmaar

- ❖ Rijk en regio hebben, conform de afspraak uit het BO MIRT Noordwest 2024, gezamenlijk onderzoek gedaan naar de bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsopgaven van de multimodale Ring Alkmaar (waaronder Spoorzone Heerhugowaard – N9 – N242). Rijk en regio stellen het onderzoek vast en onderschrijven de conclusies.
- ❖ De regio dient begin 2026 bij het ministerie van IenW de SPUK-aanvraag in voor de rijksbijdrage aan het uitgevoerde onderzoek met een maximum van € 60.000, inclusief btw.
- ❖ Rijk en regio spreken als vervolg op het onderzoek het volgende af:
    - Voor BOL-brug en Spoorviaduct over de N242 worden, onder verantwoordelijkheid van de regio en, waar noodzakelijk, met medewerking van ProRail en IenW, de in het onderzoek beschreven varianten met potentie nader uitgewerkt. De (getoetste) kosten van de varianten en de kansen voor het naar voren halen in de tijd van de uitvoering zijn hierbij belangrijke aandachtspunten. De resultaten van dit vervolg worden geagendeerd voor het BO MIRT Noordwest 2026.
    - Rijk en regio constateren dat er voor Alkmaar als nationaal grootschalig woningbouwgebied geen budget is gereserveerd voor het mobiliteitspakket met onder andere kruispuntmaatregelen op de N9 westring Alkmaar. Vanuit de Woningbouw

[2] KNA: project Reconstructie knooppunt Amstel

Korte Termijn is wel budget gereserveerd voor de realisatie van de aansluiting A9 Heiloo. Rijk en regio spreken af zich primair te richten op de realisatie van de aansluiting A9 Heiloo. Rijk en regio spreken daarnaast af dat de regio zelfstandig verder werkt aan het nader analyseren en uitwerken van de kruispuntmaatregelen N9 westring en N242 met prioriteit voor de kruispunten Kooimeerplein en Kennemerstraatweg. De verkeerskundige relatie/afhankelijkheid met de te realiseren aansluiting op de A9 nabij Heiloo is hierbij een aandachtspunt. De resultaten van dit vervolg worden geagendeerd voor het BO MIRT Noordwest 2026.

17. Lelylijn

- In het NOVEX-gebied Lelylijn werken Rijk en regio samen aan de ontwikkeling van een nieuwe spoorverbinding tussen het noorden en de Randstad. Naast verbeterde bereikbaarheid werkt de Lelylijn structuurversterkend en biedt kansen voor economische groei, woningbouw en leefbaarheid in Noordelijk Nederland. Daarom is de Lelylijn opgenomen in de Ontwerp-Nota Ruimte 2050, het ontwerp voor de nieuwe Nationale Omgevingsvisie.
- Rijk en regio werken aan het Masterplan Lelylijn, met als doel de benodigde beslisinformatie te leveren voor de stap naar de MIRT-verkenning, waaronder het noodzakelijke zicht op 75% financiering voor het meest voor de hand liggende alternatief.
- Rijk en regio hebben de heer Klaas Knot (voormalig president van De Nederlandsche Bank) aangesteld als Lelylijn-gezant. In deze rol zal hij onder meer adviseren over realistische bekostiging en financiering voor de Lelylijn en de kosten daaraan. Hij zal ook kijken naar de geschiktheid van de MIRT-systematiek voor een project van deze omvang. De bevindingen van Klaas Knot zijn een advies aan het volgende kabinet.
- Het advies van de Lelylijn-gezant en de resultaten van het Masterplan worden op 30 januari gepresenteerd en besproken met bestuurders, volksvertegenwoordigers en andere betrokkenen op een Lelylijnconferentie.

18. OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL)

- De haalbaarheid van de beoogde dienstregeling op de SAAL-corridor komt onder druk te staan door diverse knelpunten en uitdagingen.
- Vanuit dit inzicht spreken Rijk en regio MRA de intentie uit om samen voortgang te blijven boeken op de SAAL-corridor en hier proactief op in te spelen.
- Daarom starten Rijk, in samenwerking met de regio en spoorpartners, een gezamenlijk proces voor een verdiepende analyse voor de SAAL-corridor. Deze analyse richt zich op:
  - Een gezamenlijk beeld en aanpak van SAAL
  - Een gefaseerde tussenoplossing en bijbehorende logistieke stappen
  - Reizigersontwikkeling en verstedelijking
- Rijk en regio streven ernaar deze analyse en uitwerking van de mogelijkheden in het voorjaar van 2026 in een Bestuurlijk Overleg (BO) voor te leggen, ter voorbereiding op besluitvorming over de strategische keuzevorming SAAL.

19. Spoorruit Amsterdam

- Voor het tijdig kunnen uitbreiden van de dienstregeling volgens de PHS-afspraken en de hoofdrailnetconcessie van IenW en NS (meer IC's en meer sprinters) zijn er drie punten die bestuurlijke aandacht vragen:
  - Aandachtspunt 1. Risico dat productstappen later plaatsvinden en/of de scope van projecten moet worden bijgesteld vanwege beperkte financiële middelen bij opdrachtgevers, beschikbaarheid van personeel, materiaal en materieel (in de gehele keten), marktwerking en niet tijdige aanleg ERTMS. Als dit risico optreedt, dan kunnen productstappen op de corridor Alkmaar – Amsterdam, Haarlem – Amsterdam en SAAL vertragen en/of worden stationsprojecten niet (volledig) gerealiseerd, met een mindere kwaliteit tot gevolg.
  - Aandachtspunt 2. Risico op significante extra reizigershinder de komende jaren door de grote hoeveelheid complexe werkzaamheden en buitendienststellingen in de Ruit van Amsterdam. Met ook het risico dat hierdoor mensen niet het OV nemen en ze er

later niet meer instappen. Hierbij is het van groot belang om zowel op landelijk als regionaal niveau de gedragsaanpak 'spreiden en mijden' uit te dragen, bijvoorbeeld in het bereikbaarheidsprogramma SBaB en hierbij is door de VRA gestart met het initiatief 'Overheden geven het goede voorbeeld'. Daarnaast gaat het Rijk samen met de regio's aan de slag met de uitwerking van de aanpak "Spreiden en Mijden" om het mobiliteitsgedrag landelijk en regionaal structureel te verduurzamen door het verkeer slimmer en bewuster te organiseren. Het hoofddoel is het verminderen van de drukte in de spitsuren, zowel op de weg als in het openbaar vervoer, door te stimuleren dat mensen minder reizen (mijden) en hun reis op andere tijden of dagen plannen (spreiden). Het bereikbaar houden van de regio blijft urgent door de combinatie van de spoorse buitendienststellingen met de grote hoeveelheid wegwerkzaamheden.

- Aandachtspunt 3. Risico dat als gevolg van huidige achterblijvende reizigersaantallen besluitvorming en/of projecten worden uitgesteld dan wel afbesteld met tot gevolg dat projecten en daarmee productstappen alsnog te laat worden opgeleverd. De extra infrastructuurcapaciteit die nu met de infrastructuurprojecten wordt gerealiseerd is in de toekomst sowieso noodzakelijk voor een robuust en betrouwbaar landelijk treinsysteem.

- Resumerend: houd vast aan de scope van de projecten in de spoorruit van Amsterdam, zorg voor voldoende financiën, beperk de overlast van de werkzaamheden voor de reizigers en voorkom dat projecten te veel worden uitgesteld of mogelijk zelfs worden afbesteld. De projecten zijn sowieso nodig voor een robuust en betrouwbaar spoorsysteem.

20. Spoorknoop Haarlem

- Rijk en regio constateren dat er thans geen mogelijkheden zijn om het lopende instandhoudingsproject Haarlem, dat uitgaat van 1 op 1 vervanging, uit te breiden met de aanleg van infrastructuur die mogelijk nodig is om de productstap Haarlem-Amsterdam met 2 treinen per uur te faciliteren.
- Rijk en regio spreken af deze productstap Haarlem te betrekken bij de MidTerm Review met de NS in 2029, waarbij alle vanuit de HRN-concessie verplichte frequentieverhogingen, de vervoervraag en de benodigde infrastructuurinvesteringen landelijk en integraal tegen elkaar worden afgewogen.
- De regio geeft aan het niet combineren van de productstap met het instandhoudingsproject een gemiste kans te vinden om werk met werk te maken. Daarnaast wordt door de regio gewezen op het risico voor de realisatie van de woningbouwplannen en verwerken reizigersgroei.
- Het rijk begrijpt het signaal van de regio, echter middelen in het Mobiliteitsfonds zijn beperkt. Dat betekent dat er voortdurend ingewikkelde keuzes moeten worden gemaakt, zoals ook in dit geval.

21. Programma Toekomstige Marktordening Spoor

- De regio heeft tijdens het BO MIRT Noordwest aandacht gevraagd voor de regionale betrokkenheid bij het Programma Toekomstige Marktordening Spoor. Rijk en regio hebben afgesproken om bestuurlijk het gesprek aan te gaan over de gevolgen voor regionale overheden van de besluitvorming over dit dossier.

22. Dom-tot-Dam doorfietsroute

- Zoals toegezegd in het Commissiedebat MIRT (CD MIRT) van 5 juli 2023 is gewerkt aan beslisinformatie voor het al dan niet realiseren van de van Dom-tot-Dam doorfietsroute. Rijk en regio stellen deze informatie vast en zetten zich in om in het BO MIRT najaar 2026 afspraken te maken over financiering en realisatie van de Dom-tot-Dam doorfietsroute. Daarnaast maken beide partijen nadere procesafspraken over de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal.

23. Overdracht Merwedekanaal

- Gemeente Utrecht en Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) hebben het voornemen tot het overnemen van het eigendom en beheer van het Merwedekanaal van het Rijk met als uitgangspunten:
    - Overdracht van Rijkseigendommen aan de gemeente Utrecht in en langs het Merwedekanaal;
    - Overdracht van de wettelijke taken van Rijk naar gemeente Utrecht rond het waterstaatkundig beheer van Rijk naar gemeente Utrecht voor het Merwedekanaal, de Vaartsche Rijn en het zuidelijk deel van de Catharijnesingel;
    - Overdracht van de wettelijke taken van Rijk naar HDSR rond het waterkwantiteitsbeheer voor het Merwedekanaal, de Vaartsche Rijn en het zuidelijk deel van de Catharijnesingel;
    - Het Rijk stelt een overdrachtsvergoeding van € 136,6 miljoen, inclusief btw, beschikbaar. De exacte verdeling van de overdrachtsvergoeding tussen gemeente en waterschap volgt in de bestuursovereenkomst;
    - Onderdeel van de overdracht is:
        - Een nader uit te werken afspraak over de benodigde maatregelen voor de realisatie van de KRW waterkwaliteitsdoelstellingen in het waterlichaam Merwedekanaal.
        - De afspraak om de vaarklasse van het Merwedekanaal te verlagen van beroepsvaart klasse 1 (klasse CEMT 1) naar recreatievaart (Am) met bijbehorende dieptes en inrichting.
    - Bovenop de overdrachtsvergoeding van 136,6 miljoen euro biedt het Rijk de gemeente een garantstelling voor mogelijke bodemverontreiniging van maximaal 10 miljoen euro voor de eerste 10 jaar na overdracht;
    - Streven is een overdracht in 2027.

- Partijen werken bovengenoemde uitgangspunten in 2026 verder uit tot een bestuursovereenkomst en een koopovereenkomst.

24. Sluis Kornwerderzand

- Op 25 september jl. hebben de gedeputeerden van de provincies Flevoland, Overijssel en Fryslân overleg gehad met de minister van IenW over het project Verruiming Sluiscomplex Kornwerderzand. In dit overleg zijn afspraken gemaakt over de stappen die gezet moeten worden om nieuwe afspraken te maken over de realisatie van dit project. Het gaat dan over de bruggen, oplossingen voor de verzilting in relatie tot de sluis, verdiepen van de vaargeulen en actuele kostenramingen. In het komend half jaar werken Rijk en regio dit gezamenlijk uit. Parallel hieraan maken Rijk en regio afspraken over de governance, financiële consequenties, risicoverdeling en consequenties voor de huidige Bestuursovereenkomst.

25. Samenvoegen Stuurgroep Markermeer-IJmeer (SMIJ) en Bestuurlijk Platform IJsselmeergebied (BPIJ)

- Betrokken partijen hebben besloten de Stuurgroep Markermeer-IJmeer (SMIJ) op te laten gaan in het Bestuurlijk Platform IJsselmeergebied (BPIJ). Het BPIJ heeft de bestuurlijke verantwoordelijkheden opgenomen, zoals die voor de SMIJ in de bestuursovereenkomst Rijk-regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM) zijn afgesproken.
- De gemeente Almere wordt toegevoegd aan het BPIJ.

26. Publieke Mobiliteit Utrecht

- In het BO MIRT van 2024 heeft IenW € 5 miljoen gereserveerd voor de cofinanciering van regionale initiatieven van publieke mobiliteit. Concreet is er afgesproken om samen met koploperregio's plannen voor publieke mobiliteit per regio uit te werken. Daartoe heeft IenW een leidraad opgesteld met voorwaarden waar regio's aan dienen te voldoen voor cofinanciering vanuit het Rijk. Het plan van aanpak van de regio Midden-Nederland heeft de

focus op bereikbaarheid van bedrijventerreinen en ziekenhuizen door vraag gestuurd en flexibel vervoer en voldoet aan de uitgangspunten van de IenW leidraad publieke mobiliteit.
- Ten behoeve van de realisatie van dit plan reserveert IenW € 650.000, inclusief btw, om, met een minimale regionale cofinanciering van 50% (exclusief btw), te investeren in deze transitie.
- De reservering van IenW wordt omgezet in een definitieve rijksbijdrage op basis van de financiële (verdelings) afspraken in het plan van aanpak. De uiteindelijke cofinanciering wordt gebaseerd op de werkelijke kosten
- Voor de uitkering van deze middelen wordt aangesloten op de doelen van artikel art. 3 lid 1.e van de tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur (2023–2027).
- Uitkering zal plaatsvinden aan de *provincie Utrecht* welke optreedt als regiokassier.

27. Publieke Mobiliteit Flevoland
- In het BO MIRT van 2024 heeft IenW € 5 miljoen gereserveerd voor de cofinanciering van regionale initiatieven publieke mobiliteit. Concreet is er afgesproken om samen met koploperregio's plannen voor publieke mobiliteit per regio uit te werken. Daartoe heeft IenW een leidraad opgesteld met voorwaarden waar regio's aan dienen te voldoen. Het plan van aanpak van Flevoland heeft de focus op integratie van het ziekenvervoer en dagbestedingsvervoer in FlexRRReis, de ontwikkeling van een hybride vervoersindicatie en opzetten van scootmobielpools. Het plan voldoet aan de uitgangspunten van de IenW leidraad publieke mobiliteit.
- Ten behoeve van de realisatie van dit plan reserveert IenW € 525.000, inclusief btw, om, met een minimale regionale cofinanciering van 50% (exclusief btw), te investeren in deze transitie.
- De reservering van IenW wordt omgezet in een definitieve rijksbijdrage op basis van de financiële (verdelings) afspraken in het plan van aanpak. De uiteindelijke cofinanciering wordt gebaseerd op de werkelijke kosten
- Voor de uitkering van deze middelen wordt aangesloten op de doelen van artikel art. 3 lid 1.e van de tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur (2023–2027).
- Uitkering zal plaatsvinden aan de provincie Flevoland welke optreedt als regiokassier.

28. Inclusieve deelmobiliteit
- In december 2022 is in de Tweede kamer een amendement van de leden Van Ginniken en Van der Molen aangenomen om € 3 miljoen beschikbaar te stellen voor pilots inclusieve deelmobiliteit (Kamerstuk II 2022-2023, 36200 A, nr. 51).
- Rijk en regio beogen met het uitvoeren van de pilots om in verschillende contexten de effecten te toetsen van het stimuleren van deelvoertuigen bij mensen met een laag inkomen.
- Door regio's zijn hiervoor voorstellen voor pilots ingediend die lopen in 2026 en 2027. Het Rijk draagt voor maximaal 60% bij aan de kosten van deze pilots met een minimum van € 50.000 en een maximum van € 500.000. Voor de uitkering van deze middelen wordt aangesloten op de doelen van artikel art. 3 lid 1.e van de Tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur (2023–2027). Het rijksdeel van de financiering kan over de jaren 2026-2027 worden verdeeld, mits dit gelijk oploopt met de regionale cofinanciering.
- In dit kader reserveert het Rijk 60% van de werkelijke kosten met een maximum van € 87.120 inclusief btw voor de realisatie van het pilotvoorstel RochDEELT van gemeente Amsterdam (ontvanger rijksbijdrage: gemeente Amsterdam). De regio draagt zelf € 58.080 bij.
- In dit kader reserveert het Rijk 60% van de werkelijke kosten met een maximum van € 108.900 inclusief btw voor de realisatie van het pilotvoorstel Inclusieve deelmobiliteit voor stadspashouders (minima) van gemeente Amsterdam (ontvanger rijksbijdrage: gemeente Amsterdam). De regio draagt zelf € 72.000 bij.
- In dit kader reserveert het Rijk 60% van de werkelijke kosten met een maximum van

€ 138.000 inclusief btw voor de realisatie van het pilotvoorstel GedeeldOpWeg in de gemeente Utrecht. Ontvanger van de rijksbijdrage is gemeente Utrecht. De gemeenten draagt zelf € 92.000 bij.

- In dit kader reserveert het Rijk 60% van de werkelijke kosten met een maximum van € 97.500 inclusief btw voor de realisatie van het pilotvoorstel GedeeldOpWeg in de gemeente Veenendaal. Ontvanger van de rijksbijdrage is gemeente Veenendaal. De gemeente draagt zelf € 65.000 bij.
- In dit kader reserveert het Rijk 60% van de werkelijke kosten met een maximum van € 230.000 inclusief btw voor de realisatie van het pilotvoorstel GedeeldOpWeg in de gemeente Amersfoort. Ontvanger van de rijksbijdrage is gemeente Amersfoort. De gemeente draagt zelf € 150.000 bij.
- In dit kader reserveert het Rijk 60% van de werkelijke kosten met een maximum van € 57.540 inclusief btw voor de realisatie van pilotvoorstel Inclusieve Deelmobiliteit Midden&Noord in de gemeente Nieuwegein. Ontvanger van de rijksbijdrage is gemeente Nieuwegein. De gemeente draagt zelf € 38.360 bij.
- De reservering wordt omgezet in een definitieve bijdrage onder voorwaarde van een door de regio en het ministerie van IenW vastgesteld plan van aanpak, ondertekening van de regio van het door het ministerie van IenW vastgesteld afsprakenkader en een positief bestuurlijk besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 40% van de kosten voor de pilot.

29. NOVEX-gebied MRA: Op weg naar Uitvoeringsagenda 2.0 en Regionale Investeringsagenda

- Rijk en regio hebben de voortgang van de verdere uitwerking van de Uitvoeringsagenda (op naar een versie 2.0) en de opzet van de eerste Regionale Investeringsagenda (RIA) besproken.
- In de volgende versie van de UA maken Rijk en regio de 95 maatregelen gebied specifiek en concreet. Deze maatregelen zijn gericht op beleid, onderzoek, ruimtelijke reserveringen of ruimtelijke ontwikkelingen. Per gebied maken we daartoe een duidelijk verhaal vanuit de opgaven en gewenste richting met de benodigde maatregelen uitgezet in tijd (faseren en prioriteren).
- Rijk en regio maken een RIA met een overzicht van de benodigde investeringen en bekostigingsmogelijkheden voor de uitvoering van de maatregelen op de drie hoofdopgaven van het Ontwikkelperspectief.
- Een voorbeeld van een opgave die in de gebieden concreet wordt gemaakt en in de tijd wordt gezet, is de wateroverlastopgave. Samen met het Deltaprogramma Centraal Holland kijken Rijk en regio naar hoe de gebiedsoverstijgende vraagstukken zoals waterberging en verandering in ruimtegebruik door zoetwatertekort een plek krijgen.

30. NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort: Voortgang Uitvoeringsagenda en Regionale Investeringsagenda

- In het BOL 2025 hebben Rijk en Regio de Uitvoeringsagenda NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort vastgesteld, als belangrijk instrument voor het adaptief programmeren. De uitvoeringsagenda geeft een overzicht van de maatregelen die nodig zijn om de ambities zoals aangegeven in het NOVEX-Ontwikkelperspectief te realiseren. Rijk en Regio werken aan een Regionale Investeringsagenda (RIA), als uitbreiding op de Uitvoeringsagenda om bij te dragen aan een compleet beeld van de opgaven. In dit BO MIRT zijn er belangrijke besluiten geagendeerd t.a.v. de ontwikkeling van Utrecht Groot Merwede en Rijnenburg en t.a.v. het vervolg op het Gebiedsonderzoek Amersfoort Spoorzone en Heuvelrugzone.
- In het BOL 2026 wordt de Regionale Investeringsagenda (RIA) voor NOVEX- Utrecht-Amersfoort geagendeerd. Daarin wordt de koppeling gelegd met de (benodigde) investeringen in het vestigingsklimaat en investeringsvermogen uit de Ruimtelijk Economische Investeringsagenda (REIA).

31. Weerbaarheid en veerkracht mobiliteitssysteem Noord-Holland Noord

- Het maritiem cluster en Defensie in Den Helder staan, mede door de geopolitieke ontwikkelingen, de komende jaren voor een groeiopgave. Dit leidt mogelijk tot een aanvullende regionale bereikbaarheidsopgave, die de nationale netwerken kan raken.
- De regio neemt het initiatief deze opgave in beeld te brengen en legt daarbij de relatie met de weerbaarheid en veerkracht van het regionale mobiliteitssysteem (naast de maritieme sector en Defensie onder andere voor de energie- en voedselvoorziening) in het geval van een eventueel voorval of crisis. Het Rijk stelt kennis en kunde beschikbaar om de regio's hierin te ondersteunen.

Regio Zuidwest-Nederland

1. Bereikbaarheid op Peil Zuidwest-Nederland: regionale bereikbaarheidsanalyses

- De coördinatie voor het opstellen en vaststellen van de regionale bereikbaarheidsanalyse voor Zeeland berust bij provincie Zeeland; voor het gebied van de metropoolregio Rotterdam-Den Haag bij de metropoolregio Rotterdam – Den Haag; voor de rest van Zuid-Holland bij provincie Zuid-Holland.

2. Kleine verbeteringen autonetwerk of doorstroming

- Het beschikbare budget van IenW van € 280 miljoen wordt op basis van de door de regio's ingediende voorstellen en na beoordeling aan de hand van het vastgestelde beoordelingskader, verdeeld conform onderstaand overzicht.
- De minister van IenW reserveert eenmalig een maximaal bedrag van € 65.650.000 voor de realisatie van kleine verbeteringen autonetwerk of doorstroming in de regio Zuidwest. Dit is als volgt onderverdeeld:
    - N57-Nieuweweg Voorne-Putten - € 17.900.000
    - Deltaweg (A58)-A256-N256 zuid - € 20.000.000
    - Aansluiting A4-N223 - € 18.200.000
    - Bypass Rotonde N57-N497 - € 600.000
    - Rotonde Serooskerke - € 5.000.000
    - A20 Coldenhovelaan - € 2.100.000
    - Aansluiting A29-N217 - € 1.850.000
- De hierboven genoemde rijksbijdragen zijn allen inclusief btw en prijspeil 2025. Zolang deze middelen op het Mobiliteitsfonds staan, is het uitgangspunt dat de rijksbijdrage geïndexeerd wordt op basis van de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI). In het geval IenW zelf geen of een beperkte indexatie ontvangt van het ministerie van Financiën, kan de minister van IenW besluiten om de rijksbijdrage niet te indexeren. Alsdan treden Rijk en regio met elkaar in overleg over mogelijke vervolgacties, met inachtneming van de hieronder genoemde verantwoordelijkheden.
- De regio is verantwoordelijk voor de verdere uitwerking én realisatie van de maatregelen en draagt zorg dat de maatregelen binnen de planning en budget worden gerealiseerd. Daar waar aanpassingen aan het rijkswegennet nodig zijn, voert de regio dit uit conform de daarvoor geldende (RWS-)kaders en richtlijnen die door RWS zullen worden aangeleverd. De regio doet dit op zo'n manier dat de inzet van RWS beperkt blijft tot een toetsende (en waar nodig ontheffing verlenende) rol. Indien nodig worden nadere afspraken tussen Rijk en regio vastgelegd in een brief en/of overeenkomst (tussen regio en RWS).
- De uitwerking en realisatie vindt plaats voor rekening en risico van de regio, met inachtneming van de gereserveerde eenmalige maximale bijdrage van het Rijk (inclusief btw en prijspeil 2025). Bij een dreigende budgetspanning is het aan de regio om op zoek te gaan naar versoberingen en/of optimalisaties. Indien dit niet mogelijk blijkt, kan de regio een voorstel doen aan het Rijk om een verschuiving/prioritering aan te brengen binnen de bestaande maatregelen per MIRT-regio.
- Voor de maatregel 'N57-Nieuweweg Voorne-Putten' geldt dat Rijk en regio gezamenlijk naar rato risicodragend (op basis van wegbeheerschap) zijn, omdat dit een maatregel betreft waarbij grotendeels sprake is van aanpassingen aan het Rijkswegennet (hoofdwegennet).
- Voor de maatregelen 'Aansluiting A4-N223' en 'Bypass Rotonde N57-N497' geldt dat het Rijk geheel risicodragend is conform eerdere bestuurlijke afspraken Rijk-regio. Indien nodig worden nadere afspraken tussen Rijk en regio vastgelegd in een brief en/of overeenkomst.
- De Rijksbijdrage zal via een specifieke uitkering (SPUK) aan de regio (aanbestedende wegbeheerder) worden uitgekeerd. De desbetreffende aanbestedende wegbeheerder dient hiervoor een aanvraag in op het moment dat hij besluit dat de maatregel gerealiseerd zal worden. Hierbij dient de maatregel nog steeds te voldoen aan de in het vastgestelde beoordelingskader opgenomen criteria.

3. Middellange Termijn Aanpak (MTA) A4 Haaglanden-N14 2026-2035

- Tijdens het BO MIRT Zuidwest najaar 2024 heeft de Minister van IenW besloten om € 8,5 miljoen te reserveren voor een Middellange Termijn Aanpak (MTA) van 10 jaar (periode 2026-2035) en € 7,5 miljoen voor ondersteunende maatregelen (fietsinfrastructuur, hubs, Park & Ride en logistiek) voor de A4 Haaglanden-N14. Dit met als doel om zoveel mogelijk rit- en/of spitsvermijdingen te realiseren.
- Partijen – de MRDH, de PZH en de Minister van IenW – zijn nadien overeengekomen om dit besluit te wijzigen. Naar aanleiding van consultatie van het samenwerkingsverband Zuid-Holland Bereikbaar (ZHB) en overleg met de MRDH en de PZH zal de Minister ZHB opdracht geven voor de aanpak ter waarde van € 4 miljoen in plaats van € 8,5 miljoen voor de periode 2026-2035. De Minister zal daarnaast € 12 miljoen reserveren voor kleine ondersteunende infrastructurele maatregelen voor Openbaar Vervoer, fiets en hubs in plaats van € 7,5 miljoen. De daarbij behorende afspraken zullen zo spoedig mogelijk door middel van een brief van de MRDH en de PZH aan de Minister worden vastgelegd.
- Partijen komen overeen dat de MRDH op grond van deze BO MIRT afspraak en de hierboven bedoelde brief een SPUK-subsidie zal aanvragen voor deze € 12 miljoen inclusief btw. De intentie is dat deze SPUK in het eerste kwartaal van 2026 door de regio wordt aangevraagd. De MRDH zal optreden als subsidieverstrekker voor de kleine ondersteunende infrastructurele maatregelen aan de betreffende wegbeheerder (MRDH gemeente of provincie) die deze maatregelen zullen uitvoeren. De MRDH zal zich daarbij inspannen om de voortgang van de realisatie van de maatregelen te bewaken, zodat deze maatregelen uiterlijk in 2030 gereed zijn voor gebruik.
- De Minister van IenW zal de SPUK-subsidie zo spoedig mogelijk verlenen.
- De genoemde bedragen worden, zolang ze op het Mobiliteitsfonds staan, door het Rijk jaarlijks geïndexeerd met de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI). In het geval IenW zelf geen of een beperkte indexatie ontvangt van het ministerie van Financiën, kan de minister van IenW besluiten om de rijksbijdrage niet te indexeren.

4. Mitigerende maatregelen A15 Papendrecht-Gorinchem

- Tijdens het BO MIRT ZWN najaar 2024 heeft de Minister van IenW besloten om € 8,5 miljoen te reserveren voor het verlengen van de lopende Korte Termijn Aanpak A15 voor de A15 Papendrecht-Gorinchem met 10 jaar tot een Middellange Termijn Aanpak (MTA) 2026-2035 en € 7,5 miljoen te reserveren voor kleine ondersteunende maatregelen (fietsinfrastructuur, hubs, Park & Ride en logistiek) voor deze MTA. Dit met als doel om zoveel mogelijk rit- en/of spitsvermijdingen te realiseren.
- De Minister van IenW heeft het samenwerkingsverband Zuid-Holland Bereikbaar (ZHB) eerder dit jaar opdracht gegeven voor de aanpak ter waarde van € 8,5 miljoen voor de periode 2026-2035. De Minister heeft daarnaast € 7,5 miljoen gereserveerd voor kleine ondersteunende infrastructurele maatregelen voor Openbaar Vervoer, fiets, hubs en logistiek.
- Partijen, de gemeenten Dordrecht, Gorinchem en Molenlanden, de Provincie Zuid-Holland, het Waterschap Rivierenland en de Minister van IenW, komen overeen dat zij zo spoedig mogelijk een bestuurlijke overeenkomst zullen sluiten ten aanzien van deze € 7,5 miljoen.
- Partijen komen overeen dat de gemeente Dordrecht op grond van deze overeenkomst een SPUK-subsidie zal aanvragen voor deze € 7,5 miljoen inclusief btw en zal optreden als opdrachtgever voor de kleine ondersteunende infrastructurele maatregelen. De intentie is dat deze SPUK in het eerste kwartaal van 2026 door de regio wordt aangevraagd.
- De Minister van IenW zal de SPUK-subsidie zo spoedig mogelijk verlenen.

5. Toekomstbeeld Midden Zeelandroute en Zeelandbrug

- De Provincie Zeeland stelt aan het Rijk een rapportage beschikbaar over de instandhouding en maximale levensduur (huidige functie) van de Zeelandbrug. Het ministerie van IenW laat een toets uit te voeren naar de uitkomsten en geeft de bevindingen terug aan de Provincie Zeeland.
- De Provincie Zeeland en het ministerie van IenW starten gezamenlijk en als beoogd onderdeel van de strategische agenda Zeeland 2050, een variantenonderzoek naar de Oeververbinding

Oosterschelde. In dit onderzoek wordt naast de twee varianten voor vernieuwing (één-op-één vernieuwing versus vernieuwing met 2x1 rijstrook conform de huidige kaders en richtlijnen, zoals voor nieuwbouw) ook beschreven welke onderzoeken noodzakelijk zijn voor een nieuwe oeververbinding met 2x2 rijstroken. De kosten van het onderzoek worden 50/50 tussen Provincie Zeeland en ministerie van IenW gedeeld. De instandhoudingskosten van de Zeelandbrug dan wel de investeringskosten van een nieuwe oeververbinding worden niet op voorhand 50/50 gedragen. Hierover dienen te zijner tijd afspraken te worden gemaakt op basis van de onderzoeksresultaten en de financiële situatie bij Rijk en regio.

- Voor de uitwerking en de opvolging van het variantenonderzoek richten Provincie Zeeland en het Rijk een gezamenlijke governance in, waarvan een gezamenlijk expertteam onderdeel wordt. Over de inzet van Rijkswaterstaat vindt overleg plaats.
- In het BO MIRT eind 2026 nemen Rijk en regio, op basis van de dan voorliggende uitgewerkte strategische agenda Zeeland 2050 en de resultaten van het variantenonderzoek, een besluit over het vervolgtraject. De voorziene technische restlevensduur van de Zeelandbrug is daarbij een belangrijke factor.
- Rijk en regio gaan hiermee voortvarend aan de slag gezien de complexiteit van de opgave.

6. MIRT-Verkenning Oude Lijn

- Rijk en Regio constateren op basis van de onderzoeken in de MIRT-Verkenning dat de schaalsprong op de Oude Lijn een belangrijke randvoorwaarde is om de verstedelijkingsopgave mogelijk te maken, de regio bereikbaar te houden en de agglomeratiekracht te versterken, de kansen voor mensen te vergroten, de sociale veiligheid te verbeteren en duurzame mobiliteit te stimuleren in de Zuidelijke Randstad. Uit de verkenning blijkt dat dit samenhangend pakket aan infrastructurele maatregelen een ongekend hoge maatschappelijke kosten-baten score kent.
- Rijk en regio houden vast aan de eindbeelden van de Verkenning, passend bij het verstedelijkingsakkoord. Rijk en regio werken door aan alle hiervoor benodigde onderdelen, starten de planning- en studiefase waar dat kan en werken parallel de verkenning verder uit voor de andere onderdelen. Om de eindbeelden van de Oude Lijn te realiseren is aanvullend circa 2 miljard nodig. Rijk en regio hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid hiervoor financiering te vinden en sluiten hiervoor een pact.
- Rijk en regio stellen vast dat voor wat betreft de knooppunten waar de verkenningstudie is afgerond, zo snel mogelijk gestart kan worden met de planning- en studiefase. Voor het onderdeel citysprinter en nieuwe stations zal de verkenning afgerond worden in 2026, na vaststelling van de Voorkeursbeslissing.
- Rijk en regio spreken af te starten met de onderdelen waar begonnen kan worden, zodat de huidige beschikbare middelen zo snel mogelijk maatschappelijk renderen. De capaciteit en sociale en fysieke veiligheid op de bestaande knooppunten vormen knelpunten die de verstedelijking en reizigersgroei op termijn belemmeren. Partijen starten voor de knooppunten Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI en Schiedam Centrum met de planning- en studiefase. Voor knooppunt Dordrecht zijn partijen het eens over de benodigde maatregelen, maar moeten nadere afspraken worden gemaakt over de daarbij behorende kostenverdeling.
- Rijk en regio zetten gelijktijdig in op een frequentieverhoging naar 8 sprinters per uur. Deze frequentieverhoging levert een belangrijke bijdrage aan de doelstellingen. Dit versterkt het effect van de andere onderdelen van de schaalsprong en vergroot de impact. Het Rijk werkt in 2026 nader uit welke maatregelen op het spoor hiervoor binnen en buiten de Zuidelijke Randstad nodig zijn. Daarbij vinden partijen van belang dat ook ruimte blijft voor verdere groeimogelijkheden op het spoor conform de doorgroeireferentie uit het Toekomstbeeld OV. Rijk en regio spreken af vanuit de beschikbare middelen voor de Oude Lijn budget te reserveren voor de benodigde maatregelen binnen het Oude Lijn-gebied.
- Voor de nieuwe stations en spoorverdubbeling start de planning- en studiefase na de afronding van de verkenning en het nemen van een voorkeursbeslissing, voorzien in 2026. Partijen houden hiervoor een substantieel deel van het budget gereserveerd. Partijen zetten zich in om de nieuwe stations en de spoorverdubbeling in 2040 gerealiseerd te hebben.

Partijen hebben daarbij een gezamenlijke verantwoordelijkheid het totale budget hiervoor aan te vullen.

- Partijen constateren dat voor de stations Schiedam Kethel en Rotterdam Van Nelle de spoorverdubbeling tussen Delft en Schiedam randvoorwaardelijk is. Dat geldt niet voor de nieuwe stations Dordrecht Leerpark en Rijswijk Buiten. Rijk en regio behouden een reservering voor de spoorverdubbeling binnen het huidig budget. Daarnaast maken Rijk en regio binnen het huidig budget een reservering voor het station Rijswijk Buiten, en, afhankelijk van de afspraak over station Dordrecht, ook een reservering voor Dordrecht Leerpark. Bij de voorkeursbeslissing maken Rijk en regio definitieve financiële afspraken over de spoorverdubbeling en alle nieuwe stations.
- Aanvullend op de startbeslissing wordt door Rijk en regio samen circa € 275 miljoen inclusief btw in het kader van WoMo beschikbaar gesteld. Daarbovenop stelt de regio nog circa € 37 miljoen inclusief btw beschikbaar. Met ProRail en NS worden afspraken gemaakt over een aanvullende bijdrage. De MRDH stelt € 25 miljoen inclusief btw beschikbaar als startbudget voor de landschapsversterking van het Bijzonder Provinciaal Landschap, in relatie tot de spoorverdubbeling.
- Partijen stellen een bestuursovereenkomst op met concrete afspraken over de vervolgstappen voor de realisatie van de gehele schaalsprong op de Oude Lijn. Dit betreft onder andere de inrichting en governance van de planning- en studiefase en afspraken over budgetverdeling, indexatie, risicoverdeling en flankerend mobiliteitsbeleid langs de Oude Lijn.

7. Bus Rapid Transit Leiden Zoetermeer

- Rijk en regio bevestigen de meerwaarde van de realisatie van het project Bus Rapid Transit Leiden Zoetermeer (BRT LeiZo) voor de ontwikkeling van het gebied tussen Leiden en Zoetermeer en voor de ontsluiting van woongebieden.
- Rijk en regio hebben gezamenlijk € 74 miljoen (prijspeil 2024 inclusief btw) gereserveerd om de realisatie van het project BRT LeiZo mogelijk te maken. Het Rijk en de regio nemen daartoe ieder 50% voor hun rekening, waarbij de bijdrage van het Rijk taakstellend is.
- Het bedrag wordt door Rijk en regio jaarlijks geïndexeerd met de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI) of wat jaarlijks qua index wordt verstrekt door het Ministerie van Financiën.
- De provincie Zuid Holland is verantwoordelijk voor het realiseren van het project. Zij doet dat in samenwerking met de betrokken gemeenten Leiden, Zoetermeer, Leidschendam-Voorburg en Zoeterwoude en met de MRDH.
- De provincie Zuid Holland zal, indien een (deel) project in uitvoering gaat, aan het Rijk schriftelijk een verzoek indienen voor een Rijksbijdrage aan dat onderdeel. Het verzoek zal in ieder geval informatie bevatten over planning, opleverdatum en een gewenste kasritme m.b.t. de Rijksbijdrage. Daarnaast zal als onderdeel van het verzoek de tot dan gemaakte kosten voor de verkennings- dan wel de voorbereidingsfase inzichtelijk worden gemaakt.
- Het Rijk zal haar bijdrage uitkeren door middel van een specifieke uitkering (SPUK) conform de Regeling specifieke uitkeringen lokale en regionale MIRT-projecten en MIRT-projectpakketten.
- Rijk en regio spreken af dat -eventuele- meerkosten voor de BRT LeiZo voor rekening komen van de regionale partijen.
- De voorbereidingskosten voor de vervolgfases BRT LeiZo en de realisatiefases BRT LeiZo worden gedekt uit de hierboven beschreven budgetten.

8. Publieke Mobiliteit MRDH

- In het BO MIRT van 2024 heeft IenW € 5 miljoen gereserveerd voor de cofinanciering van regionale initiatieven publieke mobiliteit. Concreet is er afgesproken om samen met koploperregio's plannen voor publieke mobiliteit per regio uit te werken. Daartoe heeft IenW een leidraad opgesteld met voorwaarden waar regio's aan dienen te voldoen. Het plan van aanpak van MRDH heeft de focus op de introductie van vraaggestuurd OV, integratie van reizigersgroepen (doelgroepen en ov) en voldoet aan de uitgangspunten van de IenW leidraad publieke mobiliteit.

- Ten behoeve van de realisatie van dit plan reserveert IenW aanvullend € 800.000 inclusief btw om, met een minimale regionale cofinanciering van 50% (exclusief btw), te investeren in deze transitie.
- De reservering van IenW wordt omgezet in een definitieve rijksbijdrage op basis van de financiële (verdelings) afspraken in het plan van aanpak. De uiteindelijke cofinanciering wordt gebaseerd op de werkelijke kosten
- Voor de uitkering van deze middelen wordt aangesloten op de doelen van artikel art. 3 lid 1.e van de tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur (2023–2027).
- Uitkering zal plaatsvinden aan de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag welke optreedt als regiokassier.

9. Spitsspreiden en -mijden en Zuid-Holland Bereikbaar

- Het Rijk investeert € 500.000 inclusief btw in monitoring en evaluatie en impulsmaatregelen van Zuid-Holland Bereikbaar (ZHB) in 2025 (ontvanger MRDH).
- Rijk en regio investeren € 2.684.000 inclusief btw voor aanvullende impulsmaatregelen. Het Rijk financiert maximaal 50% van de totale kosten, tot een maximum van € 643.500 inclusief btw (ontvanger gemeente Rotterdam) en een maximum van € 698.500 inclusief btw (ontvanger gemeente Den Haag). De gemeenten Rotterdam en Den Haag investeren dezelfde bedragen.
- Rijk en regio investeren € 18.876.000 inclusief btw voor 2026 en 2027 in het integrale maatregelenpakket van het samenwerkingsverband ZHB. Het Rijk financiert maximaal 50% van dit programmabudget, tot een maximum van € 9.438.000 inclusief btw (ontvanger: MRDH). Hiermee wordt invulling gegeven aan eerder gemaakte afspraken in het kader van het Strategische Koersdocument 2026-2030 van ZHB.
- De middelen worden beschikbaar gesteld op basis van een vastgesteld plan van aanpak dat januari 2026 door ZHB wordt ingediend bij het Rijk. Het plan van aanpak voldoet aan de voorwaarden van de aanpak Spitsspreiden en mijden.
- Rijk en regio spreken af tenminste elk voorjaar een gesprek te hebben over resultaten en bijsturing. In het najaar spreken de partijen over de voortgang, planning, financiën en inzet.

10. Pilots Inclusieve deelmobiliteit

- In december 2022 is in de Tweede kamer een amendement van de leden Van Ginniken en Van der Molen aangenomen om € 3 miljoen beschikbaar te stellen voor pilots inclusieve deelmobiliteit (Kamerstuk II 2022-2023, 36200 A, nr. 51).
- Rijk en regio beogen met het uitvoeren van de pilots om in verschillende contexten de effecten te toetsen van het stimuleren van deelvoertuigen bij mensen met een laag inkomen.
- Door regio's zijn hiervoor voorstellen voor pilots ingediend die lopen in 2026 en 2027. Het Rijk draagt voor maximaal 60% bij aan de kosten van deze pilots met een minimum van € 50.000 en een maximum van € 500.000. Voor de uitkering van deze middelen wordt aangesloten op de doelen van artikel art. 3 lid 1.e van de Tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur (2023–2027). Het rijksdeel van de financiering kan over de jaren 2026-2027 worden verdeeld, mits dit gelijk oploopt met de regionale cofinanciering.
- In dit kader reserveert het Rijk 60% van de werkelijke kosten met een maximum van
- € 300.000 inclusief btw voor de realisatie van het pilotvoorstel Inclusieve deelmobiliteit Den Haag: toegankelijke en betaalbare mobiliteit voor iedereen van gemeente Den Haag (ontvanger rijksbijdrage: gemeente Den Haag). De regio draagt zelf bij € 200.000.
- In dit kader reserveert het Rijk 60% van de werkelijke kosten met een maximum van
- € 57.540,= inclusief btw voor de realisatie van het pilotvoorstel Inclusieve Deelmobiliteit Midden & Noord van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk (ontvanger rijksbijdrage: gemeente Bodegraven-Reeuwijk). De gemeente draagt zelf € 38.360 bij.
- In dit kader reserveert het Rijk 60% van de werkelijke kosten met een maximum van

- € 57.540,= inclusief btw voor de realisatie van het pilotvoorstel Inclusieve Deelmobiliteit Midden & Noord van de gemeente Zuidplas, (ontvanger rijksbijdrage: gemeente Zuidplas). De gemeente draagt zelf € 38.360 bij.
- In dit kader reserveert het Rijk 60% van de werkelijke kosten met een maximum van
- € 57.540 inclusief btw voor de realisatie van het pilotvoorstel Inclusieve Deelmobiliteit Midden & Noord van de gemeente Krimpenerwaard, (ontvanger rijksbijdrage: gemeente Krimpenerwaard). De gemeente draagt zelf € 38.360 bij.
- De reservering wordt omgezet in een definitieve bijdrage onder voorwaarde van: een door de regio en het ministerie van IenW vastgesteld plan van aanpak, ondertekening van de regio van het door het ministerie van IenW vastgesteld afsprakenkader en een positief bestuurlijk besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 40% van de kosten voor de pilot.

11. NOVEX Startbeslissing Verkenning Rotterdamse Haven

- Rijk (IenW, VRO, KGG, LVVN), provincie Zuid-Holland, gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam (partijen) spreken af om, op basis van het Startdocument,[3] de Verkenning uit te gaan voeren naar verschillende oplossingsrichtingen voor ruimtegebrek in de Rotterdamse haven en de impuls van de leefomgeving. Vanwege de nationale belangen die hier spelen wordt gebruik gemaakt van de MIRT-systematiek zodat er een herkenbaar en navolgbaar proces wordt doorlopen. Het betreft hier geen MIRT-project.
- De scope van de oplossingsrichtingen Ruimtegebrek haven betreft:
    - Intensivering en optimalisering van het ruimtegebruik in het bestaande havengebied
    - Herinrichten en herontwikkelen van bestaande bedrijventerreinen in de regio
    - Mogelijkheden van een zeewaartse uitbreiding
- De scope van de oplossingsrichtingen Impuls Leefomgeving betreft:
    - Landschap en recreatie: natuurherstel en -ontwikkeling, benutten kansen voor recreatie, ontwikkelen parklandschap en verbeteren bereikbaarheid per fiets
    - Woon- en leefomgeving: aanpakken (kwetsbare) wijken, wegnemen belemmeringen in de leefomgeving, zoals door bodemsanering of een aanpak geluid, bij ontwikkelen woongebied
- Het startdocument geeft richting aan de te onderzoeken oplossingsrichtingen. De definitieve scope van de te onderzoeken oplossingsrichtingen wordt bepaald in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, mede op basis van nog lopend onderzoek.
- Partijen maken aan het einde van de Verkenning bekostigingsafspraken over de voorkeursbeslissing, waar zowel 'ruimtegebrek haven' als 'impuls' onderdeel van uit maken. Voor de impuls leefomgeving gaan de partijen een inspanningsverplichting aan om de benodigde financiële middelen bijeen te brengen. Voor het 'ruimtegebrek haven is er bij een mogelijke zeewaartse uitbreiding een businesscase die zicht op bekostiging biedt, die door een belangrijk deel gedekt wordt door de grondexploitatie.
- Rijk en regio spreken af dat voor een mogelijk te nemen Projectbesluit de Minister van IenW, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, bevoegd gezag is. Om de uitkomsten van de Verkenning voor de opgave Impuls Leefomgeving ruimtelijk te borgen zal waarschijnlijk ook een wijziging van de omgevingsvisie en/of (onderdelen van) het omgevingsplan van Rotterdam en/of andere gemeenten rondom de haven nodig zijn. Voor die instrumenten zijn de desbetreffende gemeenteraden bevoegd gezag. Als te zijner tijd blijkt dat ook nog andere besluiten van andere bevoegde gezagen nodig zijn, dan kunnen die worden betrokken bij fase 2 van de procedure.
- De kosten van de verkenning zijn geraamd op € 12 miljoen en worden gedekt volgens de verdeelsleutel 1/3e Rijk, 1/3e Regio (provincie Zuid-Holland en gemeente Rotterdam) en 1/3e Havenbedrijf Rotterdam.

[3] Het startdocument is te vinden op https://www.novexrotterdamsehaven.nl/downloads/startdocument.

- Voor de uitvoering van de Verkenning wordt een projectorganisatie ingericht. Deze krijgt een eigen aansturing, als onderdeel van de governance van de NOVEX Rotterdamse haven.
- In een separaat BO NOVEX Rotterdamse haven in het eerste kwartaal van 2026 worden de volgende onderwerpen besproken:
    - Een bestuursakkoord, waarin afspraken worden vastgelegd over de scope, governance, organisatie, risico's en planning van de Verkenning
    - Een procesconvenant met de omgevingspartijen, inclusief de visserij, waarin afspraken worden gemaakt over de rol en betrokkenheid van de omgevingspartijen
    - De Kennisgeving voornemen en Kennisgeving participatie
- De verkenning wordt gestart op grond van de Omgevingswet. De verkenning betreft zoals gesteld zowel de opgave 'Ruimtegebrek Haven' als 'Impuls Leefomgeving' en zal resulteren in een Voorkeursbeslissing en een voorkeursalternatief. Het streven is om eind 2027 de besluiten te nemen omtrent de ontwerp voorkeursbeslissing en het ontwerp voorkeursalternatief.
- Voor de opgave 'Ruimtegebrek haven' geldt zorgvuldig ruimtegebruik als uitgangspunt. Zeewaartse uitbreiding is geen doel op zich en geen automatisme, maar één van de te verkennen oplossingsrichtingen voor ruimtegebrek in de haven.
- In de verkenning worden aspecten zoals stikstofdepositie, de noodzaak tot natuurcompensatie, de gevolgen voor de visserij en het behoud van een strategische zandvoorraad voor de toekomstige waterveiligheid van Nederland in beschouwing genomen en meegewogen.
- Natuurcompensatie in geval van een eventuele zeewaartse uitbreiding wordt bij voorkeur kwantitatief benaderd. Daarbij is het streven de gevolgen voor de visserij te minimaliseren.

Regio Noord-Nederland

1. Bereikbaarheid op Peil Noord-Nederland: regionale bereikbaarheidsanalyses

- De coördinatie voor het opstellen en vaststellen van de regionale bereikbaarheidsanalyses berust bij de inliggende provincies in landsdeel Noord.

2. Spitsspreiden en -Mijden Noord-Nederland

- Het Rijk investeert € 500.000 inclusief btw in opstartende werkzaamheden en impulsmaatregelen in 2025 (ontvanger: provincie Groningen).
- Rijk en regio Noord investeren € 7.573.850 inclusief btw voor 2026 en 2027 in het integrale maatregelenpakket van de regio Noord. Het Rijk financiert maximaal 50% van de totale kosten, tot een maximum van € 3.756.925 inclusief btw (ontvanger: provincie Groningen).
- De middelen worden beschikbaar gesteld op basis van een vastgesteld plan van aanpak dat januari 2026 wordt ingediend bij het Rijk. Het plan van aanpak voldoet aan de voorwaarden van de aanpak.
- Rijk en regio spreken af tenminste elk voorjaar een gesprek te hebben over resultaten en bijsturing. In het najaar spreken de partijen over de voortgang, planning, financiën en inzet.
- Rijk en regio spreken af de uitvoering van de maatregelen te monitoren en een jaarlijkse bijdrage te leveren aan de gezamenlijke Monitoring & Evaluatie-cyclus.

3. Rijksbijdrage landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes

- Rijk en regio treden in overleg om eerdere niet gehonoreerde voorstellen door te nemen, zodat de regio bij de volgende ronde kansrijke voorstellen kan indienen.

4. Kleine verbeteringen autonetwerk of doorstroming

- Het beschikbare budget van IenW van € 280 miljoen wordt op basis van de door de regio's ingediende voorstellen en na beoordeling aan de hand van het vastgestelde beoordelingskader, verdeeld conform onderstaand overzicht.
- De minister van IenW reserveert eenmalig een maximaal bedrag van € 38.181.000 voor de realisatie van kleine verbeteringen autonetwerk of doorstroming in de regio Noord-Nederland. Dit is als volgt onderverdeeld:
    - Aanpak Verkeersplein Gieten (N34/N33) - € 17.036.000
    - Afrit 36b A7 aanleg tunnel Brailleweg - € 3.025.000
    - Afrit 41 A7 Hoogezand - € 1.500.000
    - N7 Sneek oost doorstroming optimaliseren - € 6.000.000
    - Rotonde Veenoord (A37/N376) - € 750.000
    - N359-A7 (nz) Bolsward-west "De Marne" - € 3.500.000
    - Veerhaven Schiermonnikoog - € 640.000
    - Afrit 34 A7 Leek verbeteren doorstroming - € 4.000.000
    - Afrit 47 A7 Winschoten aanpak Rozenbladrotonde - € 530.000
    - Rotonde N392/A32 Akkrum-Oost - € 600.000
    - Rotonde A31 op-afrit Franeker zuidzijde - € 600.000

- De hierboven genoemde rijksbijdragen zijn allen inclusief btw en prijspeil 2025. Zolang deze middelen op het Mobiliteitsfonds staan, is het uitgangspunt dat de rijksbijdrage geïndexeerd wordt op basis van de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI). In het geval IenW zelf geen of een beperkte indexatie ontvangt van het ministerie van Financiën, kan de minister van IenW besluiten om de rijksbijdrage niet te indexeren. Alsdan treden Rijk en regio met elkaar in overleg over mogelijke vervolgacties, met inachtneming van de hieronder genoemde verantwoordelijkheden.
- De regio is verantwoordelijk voor de verdere uitwerking én realisatie van de maatregelen en draagt zorg dat de maatregelen binnen de planning en budget worden gerealiseerd. Daar waar aanpassingen aan het rijkswegennet nodig zijn, voert de regio dit uit conform de daarvoor geldende (RWS-)kaders en richtlijnen die door RWS zullen worden aangeleverd. De regio doet dit op zo'n manier dat de inzet van RWS beperkt blijft tot een toetsende (en waar nodig

ontheffing verlenende) rol. Indien nodig worden nadere afspraken tussen Rijk en regio vastgelegd in een brief en/of overeenkomst (tussen regio en RWS).

- De uitwerking en realisatie vindt plaats voor rekening en risico van de regio, met inachtneming van de gereserveerde eenmalige maximale bijdrage van het Rijk (inclusief btw en prijspeil 2025). Bij een dreigende budgetspanning is het aan de regio om op zoek te gaan naar versoberingen en/of optimalisaties. Indien dit niet mogelijk blijkt, kan de regio een voorstel doen aan het Rijk om een verschuiving/prioritering aan te brengen binnen de bestaande maatregelen per MIRT-regio.
- De Rijksbijdrage zal via een specifieke uitkering (SPUK) aan de regio (aanbestedende wegbeheerder) worden uitgekeerd. De desbetreffende aanbestedende wegbeheerder dient hiervoor een aanvraag in op het moment dat hij besluit dat de maatregel gerealiseerd zal worden. Hierbij dient de maatregel nog steeds te voldoen aan de in het vastgestelde beoordelingskader opgenomen criteria.

5. Programmatische benadering N33

- Rijk en regio spreken af om over de invulling van de programmatische benadering N33 en wijze van samenwerken een Samenwerkingsovereenkomst (SOK) te maken.
- De SOK zal in elk geval ingaan op de aspecten: governance, financiën, (risico)beheersing, afspraken over het verkrijgen of realiseren van benodigde vergunningsruimte, maakcapaciteit en communicatie. Het uitgangspunt is en blijft om de samenhang te borgen in verkeerskundige, planologische, technische, financiële en procesmatige keuzes voor beide tracés.
- Het streven is om de SOK uiterlijk eind van het derde kwartaal van 2026 te ondertekenen.

6. Start MIRT verkenning N33 Noord

- Rijk en regio hebben de ambitie om de N33 te ontwikkelen tot een robuuste en toekomstbestendige verbinding tot aan de Eemshaven, passend bij de ambities en ontwikkelingen in/voor het gebied.
- De afgelopen twee jaar is door Rijk en regio, constructief samengewerkt aan het MIRT onderzoek N33 Noord tussen Appingedam en de Eemshaven.
- Rijk en regio nemen de uitkomsten van het onderzoeksrapport N33 Noord ter kennisgeving aan en betrekken dit bij de volgende fase.
- In dit onderzoek worden haalbare oplossingsrichtingen geschetst. Op basis van de uitkomsten van het MIRT onderzoek en aanvullende studie besluiten Rijk en regio tot het starten van een MIRT verkenning.
- Voor dit project is er door het Rijk € 252,5 miljoen (prijspeil 2025) aan realisatiebudget gereserveerd. Daarnaast heeft het Rijk in totaal € 5 miljoen gealloceerd voor studiekosten.
- Binnen de MIRT verkenning wordt opnieuw breed onderzocht welke oplossingsrichtingen mogelijk zijn voor zowel de weg als de oeververbinding; passend bij de opgaven, ambities en ontwikkelingen.
- De spanning tussen opgaven, ambities en tempo worden meegenomen in de MIRT Verkenning. Ook worden relevante ontwikkelingen zoals militaire mobiliteit betrokken. Onderzoek naar alternatieve bekostiging, value engineering en mogelijkheden voor fasering zullen integraal onderdeel vormen van de verkenning. Daarbij zal nadrukkelijk gekeken worden naar korte en lange termijn oplossingen.
- De samenhang met de N33 Midden zal nadrukkelijk nader uitgewerkt worden alsook de samenhang met het onderliggend wegennet (OWN) en met de ruimtelijke ontwikkelingen zoals in de Eemshaven, de Oostpolder en Delfzijl. Daarbij wordt rekening gehouden met de verdere ontwikkeling van (o.a. de ruimtelijk economische ontwikkelstrategie en bereikbaarheidsagenda) het NOVEX-gebied Groningen / Masterplan Zeehavens.
- Inzet is om de MIRT startbeslissing uiterlijk eind Q2 2026 vast te stellen.
- Het streven is om de verkenning eind 2028 af te ronden met het vaststellen van een voorkeursbeslissing.

7. Gefaseerde herstart N33 Midden

- Rijk en regio stellen vast dat de Bestuursovereenkomst (BOK) Verdubbeling N33 Midden uit 2015 vanwege diverse ontwikkelingen vervallen is.
- Met het beschikbaar stellen van middelen voor de N33 in Nij Begun, willen Rijk en regio de Verdubbeling N33 Midden opnieuw opstarten.
- De regio (provincie) is bestuurlijk bereid hier € 39,8 miljoen (prijspeil 2025) bij te dragen aan het project, onder voorwaarde dat Provinciale Staten hiermee instemt (2026/2027). De Provincie is niet risicodragend.
- Rijk en regio maken nadere afspraken over de wijze en het moment waarop de regionale bijdrage geïndexeerd naar actueel prijspeil wordt geleverd.
- Ook bij het Rijk is er geen ruimte voor extra financiering. Dit betekent dat eventuele dreigende tekorten, opgelost worden door: het vinden van aanvullende financiering bij derden, het aanpassen van de scope, dan wel het herverdelen van middelen tussen de N33 Noord en Midden.
- Het totaal taakstellend budget voor de N33 Midden is daarmee € 201,9 miljoen (prijspeil 2025). Van dit taakstellend budget is reeds € 4,3 miljoen besteed aan voorbereidende werkzaamheden.
- Het uitgangspunt is dat het project binnen het taakstellend budget gerealiseerd wordt. In het kader van (kosten- en risico) beheersing spreken Rijk en regio af om de komende periode aan scenario's te werken hoe met budgetspanning om te gaan.
- De Provincie Groningen neemt het voortouw voor het verwezenlijken van de benodigde (stikstof)vergunningsruimte voor de realisatie van de N33. Rijk en regio zullen hiertoe samen optrekken.
- Partijen maken afspraken over het verwerven van de benodigde gronden. Hierbij wordt de door de Provincie[4] gedane grondaankopen betrokken.
- De komende periode wordt gewerkt aan een plan van aanpak voor de herstart. Inzet is deze uiterlijk in het derde kwartaal van 2026 vast te stellen. Het borgen van samenhang (procesmatig, verkeerskundig en planologisch) met de N33 Noord alsook ontwikkelingen rond NOVEX-gebied Groningen/ Masterplan Zeehavens vormt onderdeel hiervan.
- Partijen bezien op welke wijze zij de afspraken over dit project wensen vast te leggen.

8. Ontsluiting Groningen Airport Eelde

- Tijdens het BO MIRT van 2024 hebben het Rijk en de provincie Drenthe afspraken gemaakt over de gefaseerde realisatie van (infrastructuur)plannen door Groningen Airport Eelde (GAE). Er is op basis van het amendement van de leden Koerhuis en Van der Molen (Kamerstuk 36 200 A nr. 54) door het Rijk taakstellend € 6,5 miljoen inclusief btw beschikbaar gesteld een verkeersveilige ontsluitingsweg voor het nieuwe Business Park Bravo.
- Inmiddels is de taakstellende rijksbijdrage van € 6,5 miljoen inclusief btw voor de realisatie van een verkeerveilige ontsluitingsweg voor het nieuwe Business Park Bravo overgemaakt aan de Provincie Drenthe.
- Het Rijk neemt kennis van de voortgang, de start van (voorbereidende) werkzaamheden voor de realisatie van de verkeersveilige ontsluitingsweg is voorzien in 2027.
- Rijk en regio zijn in overleg getreden n.a.v. het aangenomen amendement van het lid de Groot (Kamerstuk 36 600 A, nr. 11). Hiermee is er aanvullend € 6,5 miljoen inclusief btw taakstellend beschikbaar gesteld.
- Partijen spreken af dat deze middelen besteed zullen worden aan de reconstructie van het voorterrein van de luchthaven inclusief de realisatie van een rotonde en OV-hub t.b.v. de landzijdige ontsluiting van Groningen Airport Eelde (GAE).
- Voorts spreken partijen af dat de initiatiefnemer GAE risicodragend is voor de realisatie van de verkeersveilige ontsluitingsweg voor het nieuwe Business Park Bravo, de reconstructie van het

[4] De Provincie Groningen heeft grondaankopen gedaan voor € 4,131 miljoen.

voorterrein van de luchthaven inclusief de realisatie van een OV-hub. Deze maatregelen worden uiterlijk in het vierde kwartaal van 2029 gerealiseerd.
- De Provincie Drenthe ziet toe op de doelmatige besteding van de middelen. De additionele bijdrage van € 6,5 miljoen inclusief btw, op basis van amendement van het lid de Groot, wordt in 2026 uitgekeerd aan provincie Drenthe.

9. Nedersaksenlijn
- Rijk en regio stellen het startdocument voor de verkenning gebiedsontwikkeling Nedersaksenlijn vast. Deze verkenning stelt de ruimtelijke, economische en sociale uitwerking en impact van de Nedersaksenlijn centraal, met het versterken van de brede welvaart als rode draad. De verkenning gebiedsontwikkeling loopt parallel op met de MIRT-verkenning Nedersaksenlijn; beide trajecten vullen elkaar wederzijds aan.
- De regio financiert de verkenning gebiedsontwikkeling en het Rijk financiert de MIRT-verkenning.
- De € 85 miljoen die het Rijk voor Reactivering Veendam-Stadskanaal gereserveerd had vanuit Nij Begun, worden gebruikt voor de Nedersaksenlijn.
- De provincie Groningen reserveert het resterend provinciale budget van Reactivering Veendam-Stadskanaal, onder voorbehoud van goedkeuring door Provinciale Staten Groningen, ordegrootte € 65,7 miljoen voor de realisatie van de Nedersaksenlijn. IenW en provincie Groningen maken in de verkenning hierover nadere afspraken.
- De regio heeft tijdens het Bestuurlijk Overleg Deltaplan op 7 oktober 2024 € 50 miljoen aanvullende cofinanciering toegezegd voor de realisatie van de Nedersaksenlijn. De provincie Drenthe neemt vanuit de regio verantwoordelijkheid voor deze bijdrage. IenW en provincie Drenthe maken in de verkenning hierover nadere afspraken.
- Daarmee is het taakstellend budget voor de Nedersaksenlijn in totaal circa € 2115 miljoen. Dit bedrag is beschikbaar voor de aanleg voor de Nedersaksenlijn en de studiekosten om tot de aanleg te komen.
- Voor de realisatie van de elektrificatie Almelo-Mariënberg, onderdeel van het tracé van de Nedersaksenlijn, hebben de provincie Overijssel en de Rijksoverheid eerder respectievelijk € 50 miljoen en € 23 miljoen gereserveerd.

10. Lelylijn
- In het NOVEX-gebied Lelylijn werken Rijk en regio samen aan de ontwikkeling van een nieuwe spoorverbinding tussen het noorden en de Randstad. Naast verbeterde bereikbaarheid werkt de Lelylijn structuurversterkend en biedt kansen voor economische groei, woningbouw en leefbaarheid in Noordelijk Nederland. Daarom is de Lelylijn opgenomen in de Ontwerp-Nota Ruimte 2050, het ontwerp voor de nieuwe Nationale Omgevingsvisie.
- Rijk en regio werken aan het Masterplan Lelylijn, met als doel de benodigde beslisinformatie te leveren voor de stap naar de MIRT-verkenning, waaronder het noodzakelijke zicht op 75% financiering voor het meest voor de hand liggende alternatief.
- Rijk en regio hebben de heer Klaas Knot (voormalig president van De Nederlandsche Bank) aangesteld als Lelylijn-gezant. In deze rol zal hij onder meer adviseren over realistische bekostiging en financiering voor de Lelylijn en de kosten daaraan. Hij zal ook kijken naar de geschiktheid van de MIRT-systematiek voor een project van deze omvang. De bevindingen van Klaas Knot zijn een advies aan het volgende kabinet.
- Het advies van de Lelylijn-gezant en de resultaten van het Masterplan worden op 30 januari gepresenteerd en besproken met bestuurders, volksvertegenwoordigers en andere betrokkenen op een Lelylijnconferentie.

11. Spoorknooppunt Zwolle-Meppel
- Rijk en regio bevestigen dat via 2 amendementen een budget ter hoogte van € 78 miljoen (inclusief btw prijspeil 2025) gereserveerd is voor de aanpak van spoorknooppunt Zwolle-Meppel. Aanvullend is bij de VJN 2025 een budget van € 100 miljoen (inclusief btw prijspeil 2025) beschikbaar gesteld door het Kabinet. Hiermee is een totaalbudget van € 178 miljoen beschikbaar.

- Rijk en regio bevestigen dat deze middelen gereserveerd zijn voor de aanpak van spoorknooppunt Zwolle-Meppel, met als doel het bijdragen aan de robuustheid / snelheidsverhoging en stappen richting frequentieverhoging (zoals een derde en vierde IC van en naar Groningen, meer sneltreinen c.q. stoptreinen).[5]
- Rijk en regio spreken af voor de gemeenteraadsverkiezingen van maart 2026 concrete afspraken te maken over de besteding van het aanvullende budget van € 100 miljoen voor spoorknooppunt Zwolle-Meppel.

12. Vervanging HRMK-spoorbrug

- Rijk en regio constateren dat huidige budget ontoereikend is om een MIRT verkenning te starten naar de vervanging van de HRMK-spoorbrug in Leeuwarden door een spooraquaduct.
- De Regio verkent de mogelijkheden binnen het project ter vervanging van de HRMK-spoorbrug binnen de beschikbare middelen en betrekt daarbij de meerwaarde en urgentie voor de omgeving en de bereikbaarheid.
- Rijk en regio spreken af met het BO MIRT van 2026 een definitief besluit te nemen over de toekomst van het lopende project ter vervanging van de HRMK-spoorbrug inclusief de hiervoor gereserveerde middelen.

13. Zero emissie treinvervoer

- Rijk en regio Noord en Oost stellen het plan Emissievrij personenvervoer per trein vast, dat is opgesteld naar aanleiding van de motie van de leden Pierik en De Hoop van 27 mei 2025.
- Rijk en regio werken ernaar toe om tijdig, voor de eerstvolgende aanbestedingen in de regio, afspraken te maken over ZE op de Noordelijke lijnen.
- Rijk en regio zullen hierover in februari nader in overleg gaan.
- De regio heeft de systeemkeuze gemaakt voor (partiële) elektrificatie (i.c.m. batterijtreinen) ter verduurzaming van het reizigersvervoer van de Noordelijke spoorlijnen.
- Rijk en regio doen aankomend jaar gezamenlijk onderzoek (naar o.a. de samenhang met bijvoorbeeld TEN-T) om met het BO MIRT 2026 een definitieve systeemkeuze te kunnen maken voor de noordelijke lijnen. Waar behulpzaam worden in dit onderzoek scenario's voor een uitwerking van de definitieve systeemkeuze in beeld gebracht.
- Een logische vervolgstap op de definitieve systeemkeuze is de start van een verkenning. Hiervoor is zicht nodig op de benodigde financiële middelen conform de MIRT-spelregels. Rijk en regio zien dat er hiervoor nu geen financiële middelen beschikbaar zijn.

14. Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl: Bruggen Prinses Margriet Kanaal

- Het Rijk komt in 2026 met een concreet uitgewerkte planning voor de vervanging van de betreffende bruggen. Wel stellen Rijk en regio daarbij vast dat de conditie van de huidige bruggen een zorgpunt blijft (en dan met name bij Spannenburg en Oude Schouw), totdat deze bruggen ook daadwerkelijk vervangen zijn.
- Rijk en regio spreken daarom af dat het Rijk in ieder geval voor Oude Schouw en Spannenburg in 2026 een aantal scenario's op zal stellen. Deze scenario's gaan in ieder geval in op preventieve maatregelen om een verdere afschaling van de functie te voorkomen, alsmede hoe een afschaling er uit kan komen te zien. Een en ander vooruitlopend op de vervanging. Deze scenario's worden afgestemd met de regio en besproken met de omgeving.

15. Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl: Schuilenburg

- Rijk en regio constateren dat met het vaststellen van de voorkeursbeslissing voor het vervangen van de bruggen bij Spannenburg, Oude Schouw, Uitwellingerga en Kootstertille, het zicht op een concrete oplossing voor de vijfde Friese brug bij Schuilenburg nog ontbreekt.
- Het Rijk komt daarom in 2026 versneld tot een beslissing voor de brug bij Schuilenburg, waarbij de regio nadrukkelijk betrokken blijft.

[5] Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024, 29 984, nr. 1176

16. Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl: Gerrit Krolbrug

- Rijk heeft toegelicht waarom wordt afgezien van een tijdelijke voorziening via de Busbaanbrug.
- Rijk en regio spreken af om in gesprek te blijven over het uitwerken van de minder hinder maatregelen die nodig zijn als de nieuwe Gerrit Krolbrug wordt gerealiseerd. Hierbij worden de maatregelen die genomen moeten worden voor fietsers, voetgangers en minder mobiele gebruikers vooropgesteld.

17. Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl: Zeesluis Farmsum

- Rijk en Regio hebben in het BO MIRT van 6 november 2023 afgesproken dat in het proces van vervanging en renovatie (VenR) van de zeesluis Farmsum gezamenlijk zowel naar de korte als lange termijn opgaven gekeken wordt:
    - Reguliere planfase VenR - uitvoering van groot onderhoud waarbij ook onderzoeken worden uitgezet voor de toekomst en gekeken wordt naar de doorwerking van de omgevingscontext en eventuele eenvoudige koppelkansen worden meegenomen;
    - Toekomstperspectief zeesluis Farmsum - onderzoek met stakeholders naar toekomstige ontwikkelingen, nieuw toekomstbeeld en koppelkansen. Waarin samenwerking met de regionale partners van belang is. Mocht hieruit voortkomen dat het wenselijk is de zeesluis eerder te vervangen wordt hier samen actie op ondernomen.
- Dit proces is gestart in mei 2024, maar heeft, door diverse oorzaken, enige tijd stilgelegen. Inmiddels hebben Rijkswaterstaat en de Provincie Groningen afspraken gemaakt over het vervolg. In het BO Leefomgeving van dit voorjaar, is een vooraankondiging gedaan om in het BO MIRT van november 2025 de vervolgstappen vast te leggen.
- Het Rijk en de regio (de provincie Groningen, de gemeente Eemsdelta, Gronings Sea Ports (GSP) en het waterschap Hunze en Aa's), hebben hierna intensief overleg gevoerd over het toekomstperspectief van de zeesluis Farmsum. Alle partijen onderschrijven de gezamenlijke ambitie om te komen tot een toekomstbestendige oplossing die zowel de kwaliteit en betrouwbaarheid van het hoofdwegennet als de toegankelijkheid van het regionale vaarwegennet en de leefomgeving versterkt.
- Het Rijk benoemt in zowel de Nota Ruimte als in de Havennota 2020-2030 de Eemshaven en de haven van Delfzijl als zeehavens van nationaal belang. In de Provinciale Omgevingsvisie van de Provincie Groningen is het knelpunt van de zeesluis Farmsum benoemd. De Zeesluis Farmsum is momenteel geen IMA-knelpunt (Integrale Mobiliteits Analyse).
- De opgave voor de Zeesluis Farmsum hangt samen met NOVEX Groningen/ Masterplan Zeehavens.
- Rijkswaterstaat start de Vervanging en Renovatie-planstudie in 2025 met een verwachte doorlooptijd van 4 jaar. In de planfase onderzoeken worden aspecten zoals klimaatadaptatie en scheepvaartontwikkelingen die mogelijk van invloed kunnen zijn op de vervanging in de toekomst meegenomen.
- De regio hecht belang aan een toekomstbestendige situatie voor de zeesluis Farmsum, zodat de doorgaande route voor beroepsvaart (CEMT Va) en recreatievaart gewaarborgd blijft. De regio is gecommitteerd om deze opgave gezamenlijk met het Rijk op te pakken en vorm te geven, om hiermee richting te geven aan een robuuste, duurzame en toekomstbestendige inrichting van het sluizencomplex;
- De regio neemt het initiatief om een plan van aanpak op te stellen met daarbij behorende ontwikkelscenario's, waarbij de regio onder andere onderzoek doet naar de verwachte goederenstromen per modaliteit en de effecten hiervan op de zeesluis Farmsum, maar waaruit ook gezamenlijke acties kunnen ontstaan. Hiermee werken Rijk en regio toe naar een gezamenlijk besluit voor een robuuste, duurzame en toekomstbestendige sluis Farmsum. Dit plan van aanpak met ontwikkelscenario's is in het voorjaar van 2026 gereed.
- Rijk en regio zullen in overleg treden over de resultaten en ontwikkelscenario's die voortvloeien uit het plan van aanpak. Eventuele afspraken hierover leggen we vast in het BO MIRT.

18. Brug Westerwoldse Aa

- Rijk en de regio hebben intensief overleg gevoerd over vervanging van de Westerwoldse Aa-brug in de A7 ter hoogte van Bad Nieuweschans. De huidige beweegbare brug over de Westerwoldse Aa bereikt in 2047 het einde van haar technische levensduur.
- Rijkswaterstaat adviseert op basis van de resultaten van de uitgevoerde planfase een vaste brug, vanuit de overweging dat deze variant de beste invulling geeft aan de projectdoelstellingen: het op een kosteneffectieve wijze borgen van de constructieve veiligheid, het behalen van de technische levensduur en het reduceren van de geluidsoverlast.
- De regio hecht belang aan behoud van een beweegbare brug, zodat de doorgaande route voor beroepsvaart (CEMT I) en recreatievaart met staande mast behouden blijft en de economische en recreatieve ontwikkelingskansen in Oost-Groningen worden geborgd. Daarnaast wordt met een nieuwe brug de geluidsoverlast gereduceerd. Hiertoe heeft de regio een plan van aanpak opgesteld.
- De regio neemt het initiatief om het opgestelde plan van aanpak voor het gebied nader te concretiseren tot een investeringsprogramma inclusief voorgenomen financiële dekking voor de maatregelen in dat programma.
- Het Rijk neemt het investeringsprogramma in overweging en toetst of de keuze voor een beweegbare brug daarmee voldoende kan worden onderbouwd en verantwoord.
- Indien het investeringsprogramma voldoende onderbouwing en verantwoording biedt, dan stellen Rijk en regio een bestuursovereenkomst op. Deze bestuursovereenkomst is uiterlijk in februari 2026 gereed.
- Indien het investeringsprogramma onvoldoende onderbouwing en verantwoording biedt voor een beweegbare brug, dan is het aan het Rijk om een definitieve keuze te maken, maar niet voordat bestuurlijk overleg tussen partijen heeft plaatsgevonden.

19. Sluis Kornwerderzand

- Op 25 september 2025 hebben de gedeputeerden van de provincies Flevoland, Overijssel en Fryslân overleg gehad met de minister van IenW over het project Verruiming Sluiscomplex Kornwerderzand. In dit overleg zijn afspraken gemaakt over de stappen die gezet moeten worden om nieuwe afspraken te maken over de realisatie van dit project. Het gaat dan over de bruggen, oplossingen voor de verzilting in relatie tot de sluis, verdiepen van de vaargeulen en actuele kostenramingen. In het komend half jaar werken Rijk en regio dit gezamenlijk uit. Parallel hieraan maken Rijk en regio afspraken over de governance, financiële consequenties, risicoverdeling en consequenties voor de huidige Bestuursovereenkomst.

20. Ruimtelijk Arrangement Rijk – Groningen

- Rijk en provincie Groningen stellen het Ruimtelijk Arrangement Rijk – Groningen 2025 vast.

21. NOVEX-gebied Regio Groningen-Assen (RGA)

- Rijk en regio stellen de NOVEX-RGA Uitvoeringsagenda 2.0 vast en nemen kennis van de contouren van de Regionale Investeringsagenda.
- Rijk en regio gebruiken de nu voorliggende UA 2.0 als basis voor de jaarlijkse herijking richting BO's in 2026 en verder.
- Rijk en Regio concretiseren de Regionale Investeringsagenda en agenderen op het BOL 2026 een volgende versie.

22. NOVEX-gebied Regio Zwolle (uit BO MIRT Oost)

- Rijk en Regio nemen kennis van de inhoudelijke voortgang van NOVEX-gebied Regio Zwolle.
- Rijk en Regio spreken af op het BO-Leefomgeving van 2026 de verdere uitwerking van de verstedelijkingsafspraken van NOVEX-gebied Regio Zwolle te bespreken aan de hand van de eerste Regionale Investeringsagenda (RIA).

Regio Zuid-Nederland

1. Bereikbaarheidspeil Zuid-Nederland: regionale bereikbaarheidsanalyses

- De coördinatie voor het opstellen van de regionale bereikbaarheidsanalyses is door de provincies Noord-Brabant en Limburg gemandateerd aan SmartwayZ.NL.

2. Spitsspreiden en -mijden Zuid-Nederland

- Het Rijk investeert € 500.000 inclusief btw in monitoring en evaluatie en impulsmaatregelen in 2025 (ontvangers provincie Noord-Brabant € 411.000 en Provincie Limburg € 89.000).
- Rijk en regio Noord-Brabant investeren € 3,7 miljoen inclusief btw voor 2026 en 2027 in het integrale maatregelenpakket van de regio Noord-Brabant. Het Rijk financiert maximaal 50% van de totale kosten, tot een maximum van € 1,85 miljoen inclusief btw (ontvanger: provincie Noord-Brabant).
- Rijk en regio Limburg investeren (aanvullend) € 8,082 miljoen inclusief btw voor 2026 en 2027 in het integrale maatregelenpakket van de regio Limburg. Het Rijk financiert maximaal 50% van de totale kosten, tot een maximum van € 3.757.050 inclusief btw (ontvanger: provincie Limburg). De resterende rijksbijdrage wordt gedekt uit onbestede restmiddelen uit 2024 en 2025 en op basis van 50% cofinanciering ingezet voor het integrale maatregelenpakket.
- De middelen worden beschikbaar gesteld op basis van een vastgesteld plan van aanpak dat januari 2026 wordt ingediend bij het Rijk. Het plan van aanpak voldoet aan de voorwaarden van de aanpak.
- Rijk en regio spreken af tenminste elk voorjaar een gesprek te hebben over resultaten en bijsturing. In het najaar spreken de partijen over de voortgang, planning, financiën en inzet.
- Rijk en regio spreken af de uitvoering van de maatregelen te monitoren en een jaarlijkse bijdrage te leveren aan de gezamenlijke M&E-cyclus, gecoördineerd binnen SmartwayZ.NL.
- Rijk en regio spreken om voor Brainport Bereikbaar, Brabant Bereikbaar en voor landsdeel Zuid een passende samenwerking met de betrokken overheden te organiseren, waarbij SmartwayZ.NL dit als verbindend programma ondersteunt.

3. Multimodale Agenda SmartwayZ.NL

- Rijk en regio hebben kennisgenomen van het proces om te komen tot een meerjarige multimodale agenda (MMA) voor Zuid-Nederland.
- Hierover vindt dit voorjaar bestuurlijke afstemming en besluitvorming plaats in de Programmaraad SmartwayZ.NL om zo uiterlijk voorafgaand aan het BO Leefomgeving 2026 de MMA te kunnen afronden.

4. 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. De doorstart van de planuitwerking met een projectteam is gepland voor 2027.
- Onduidelijk is of het eerder vastgestelde ontwerp daadwerkelijk nog gerealiseerd kan worden. De beslisinformatie die daaraan ten grondslag lag is mogelijk gedateerd. Daarom wordt in 2026 een juridisch planologische toets uitgevoerd. Deze toets brengt in beeld of, en zo ja op welke manier, de planuitwerking A58 Eindhoven – Tilburg versneld uitgevoerd kan worden. Daarbij wordt ook de mogelijkheid voor een gefaseerde aanpak onderzocht. Deze toets wordt gevolgd door:
    - Een inhoudelijke toets/gevoeligheidsanalyse van de verkeerscijfers op (deel)tracés.
    - Inzicht in de stikstofopgaven en het commitment van partijen (m.n. provincie en Rijk) om hier stappen in te zetten is van belang.
- 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. 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 of vier rijstroken mogelijk is.

5. MIRT-verkenning A2/N2, Brainportlijn en Noordwestelijke ontsluiting

- In mei 2025 is de startbeslissing voor de integrale MIRT-verkenning A2/N2, Brainportlijn en Noordwestelijke ontsluiting genomen. Voor alle drie de verkenningen zijn middelen beschikbaar gesteld, waarvoor in het BO MIRT 2024 een onderverdeling is gemaakt.
- De verkenningen zijn gestart en de eerste participatiebijeenkomsten hebben plaatsgevonden. Voor de A2/N2 wordt gewerkt aan het uitwerken van kansrijke oplossingsrichtingen. Belangrijk daarbij is de vraag of een tracé voor de Brainportlijn over de A2/N2 loopt. De bestuurlijke kerngroep voert daar begin 2026 het gesprek over.
- De Noordwestelijke ontsluiting wordt vanwege de voorziene opening van een kantoor en fabriek op BIC-Noord (fase 1 van de totale ontwikkeling van BIC-Noord) op begin 2028 versneld uitgevoerd.
- De middelen die voor de Noordwestelijke ontsluiting zijn gereserveerd worden aangewend voor de ontwikkeling van de wegenstructuur om BIC-Noord te ontsluiten:
    - € 55 miljoen plus € 4 miljoen voor de uitbreiding van de onderdoorgang Erica en de ontsluiting van de Spottersweg.
    - € 6 miljoen voor maatregelen aan het onderliggend wegennet in Best en Oirschot.
- De vervolgafspraken over de financiën worden vastgelegd in een bestuursovereenkomst.

6. Brainport: Korte Termijn Maatregelenpakket 1 en Korte Termijn Maatregelenpakket 2 (KTM1 en 2)

- In lijn met de afspraken uit het Beethovenconvenant en het BO MIRT 2024 heeft de regio in 2025 de maatregelen van het Korte Termijn Maatregelpakket 2 (KTM2) nader uitgewerkt. Deze maatregelen dragen bij aan het versnellen van de mobiliteitstransitie in de regio, het ontlasten van het nationale en regionale wegennet en het faciliteren van de verstedelijkingsopgave.
- De Rijksbijdrage aan KTM2 (van € 72.173.000 inclusief btw, prijspeil 2025) wordt als volgt uitgekeerd:
    - € 7.319.000 aan Rijkswaterstaat voor Bus op Vluchtstrook projecten A67 Eersel-Veldhoven noordelijke rijbaan en A2-zuid tranche 2.
    - € 44.524.000 aan het Regionaal Mobiliteitsfonds MRE voor de maatregelen die door de regio worden uitgevoerd.
    - Voor de resterende € 20.330.000 werken Rijk en regio nog uit welk bedrag aan ProRail, NS en/of Regionaal Mobiliteitsfonds MRE wordt uitgekeerd. Besluitvorming hierover wordt gemandateerd aan de BAG Mobiliteit Brainport.
- Voor KTM1 uit de Brainportdeal van 2022 resteert nog een Rijksbijdrage van € 21.034.000 (inclusief btw, prijspeil 2025).
- De gemeente Eindhoven zal de aanvragen voor KTM1 en KTM2 namens de Metropoolregio Eindhoven indienen.
- Het Rijk verleent de beschikking voor KTM1 (€ 21.034.000) en KTM2 (€ 44.523.000) in 2026 en gaat hiermee de verplichting aan. De Rijksbijdrage aan KTM 1 en KTM2 worden vervolgens in 2026 overgeboekt, mits passend binnen de financiële kaders van het Rijk. De resterende Rijksbijdrage van € 20.330.000 uit KTM2 (prijspeil 2025) wordt zo spoedig mogelijk uitgekeerd nadat de verdeling duidelijk is.
- De regio zal, naar huidig inzicht, de maatregelen uiterlijk in 2034 uitvoeren.
- De programmabeheersing van KTM1 en KTM2 vindt plaats conform de afspraken zoals Rijk en Regio hebben gemaakt in de Stuurgroep Verstedelijking & Mobiliteit Brainport en onder regie van Metropoolregio Eindhoven.
- Rijk neemt deel in het vervolgonderzoek van de provincie Noord-Brabant en MRE naar eigendom, beheer en exploitatie van de Brainporthubs (Rijksterm: corridorhubs), waarin ook een (mede)rol voor het Rijk wordt verkend. Conform eerdere BO MIRT afspraak wordt hierbij gebruik gemaakt van de gezamenlijk ontwikkelde kennis, uitgangspunten en methodieken van het Nationaal Programma Mobiliteitshubs (waaronder voor fysieke herkenbaarheid, digitale ontsluiting, M&E en nader uit te werken beleidskader)

7. Brainport: Bus op Vluchtstrook

- Rijk en regio stellen vast dat het project Bus op Vluchtstrook A67 Eersel-Veldhoven zuidelijke rijbaan in de zomer 2025 gereed is gekomen.
- Rijk en regio spreken af dat Rijkswaterstaat aansluitend hierop met prioriteit verder gaat met de uitwerking, contractvoorbereiding en uitvoering van de projecten Bus op Vluchtstrook A2 Zuid tranche 1 (bij Leende, richting het zuiden) en A50 (tussen Nistelrode en Son, diverse wegvakken richting het noorden en het zuiden). Vanuit KTM2-maatregelenpakket wordt geld gereserveerd voor A2-zuid tranche 2 (diverse wegvakken tussen Maarheeze en Eindhoven, richting het noorden) en A67 Veldhoven-Eersel noordelijke rijbaan.

8. Brainport: A67 Leenderheide – Geldrop

- De Minister van IenW stelt een taakstellend budget van € 20,7 miljoen (inclusief btw) beschikbaar voor een mitigerend maatregelenpakket A67. Regio investeert minimaal een gelijke of eventueel hogere bijdrage dan de Rijksbijdrage in het maatregelenpakket. De regio is risicodragend.
- Rijk en regio kiezen hiermee voor maatregelen die passen binnen het afgesproken beoordelingskader 'toedeling resterende projectbudgetten'. De maatregelen worden uitgevoerd door de regio.
- Het maatregelenpakket bevat onder andere:
    - Investeringen in (snel)fietsinfrastructuur
    - Ongelijkvloerse voet- en fietsverbindingen
    - Verbeteren verkeersdoorstroming onderliggend wegennet
    - Versterken regionale mobiliteitshubs (treinstations)
- Het Rijk baseert de financiering op de ingebrachte projectvoorstellen.
- De Rijksbijdrage zal via een SPUK aan de regio worden uitgekeerd. De gemeente Eindhoven doet namens de Metropoolregio Eindhoven hiervoor een aanvraag.
- Het Rijk verleent de beschikking in 2026 en gaat hiermee de verplichting aan. De Rijksbijdrage wordt vervolgens in 2026 overgeboekt, mits passend binnen de financiële kaders van het Rijk.

9. Brainport: Grondfaciliteit Fellenoord

- Bij het BO Leefomgeving hebben het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) en de regio afgesproken om een 50% risicodragende participatie van VRO in de recent (2024 en 2025) gerealiseerde en beoogde (grond)verwervingen Fellenoord onderdeel te laten zijn van een pilot ten behoeve van het opstellen van een grondfaciliteit. Doel is dat dit leidt tot versnelde realisatie van woningen in het plangebied en het delen van het financiële risico dat optreedt op het moment dat door de gemeente verworven gronden/panden in de gebiedsontwikkeling worden gebracht.
- Uit de pilot is gebleken dat de nog op te richten grondfaciliteit (op korte termijn) geen soelaas biedt voor het doen van de gewenste grondaankopen dan wel het afdekken van de risico's ten behoeve van een versnelde inbreng in de grondexploitatie. Hierop hebben VRO en Regio samen alternatieven verkend en is de inzet van het Gebiedsbudget (voor de periode tot en met 2030 korte termijn) het meest geschikte instrument gebleken om te voorzien in de gedane en beoogde verwervingen en risicoafdekking. De gemeente heeft deze beoogde verwervingen opgenomen in de aanvraag voor het Gebiedsbudget. Deze aanvraag is eind 2025 gehonoreerd en beschikt, voor een totale bijdrage van € 6.253.908.
- Voor aankopen door de gemeente ten behoeve van versnelling van de woningbouw in deze gebiedsontwikkeling blijven partijen met elkaar in gesprek in lijn met de gemaakt afspraken uit het Beethoven Convenant.
- VRO en regio hebben tevens afspraken gemaakt over het toetreden van het Ministerie van VRO als vast agenda lid tot het structurele overleg tussen de directie van de Ontwikkelingsmaatschappij om geïnformeerd te zijn over de voortgang van de gebiedsontwikkeling alsmede de (versnelde) realisatie van woningen in het plangebied.
- Hiermee is voldaan aan de gemaakte afspraken uit het Beethoven convenant om de uitvoeringskracht te versterken. VRO en de regio blijven continu in gesprek om kansen te benutten ten behoeve van de (versnelde) realisatie van woningen en blijven nauw

samenwerken binnen de nationaal grootschalige woningbouwlocaties in de regio (Knoop XL, Zuidwest-As en Helmond Centrum+).

10. Brainport: MIRT-verkenning OV-knoop (Multimodale Knoop en Spoorknoop)

- Rijk en regio constateren dat de voorbereidingen voor de MIRT Verkenningen voor de Multimodale Knoop Eindhoven (MMK) en de Spoorknoop Eindhoven (SKE) nieuwe inzichten hebben opgeleverd op basis waarvan partijen een voorkeursbeslissing kunnen nemen.
- De gemeente Eindhoven stelt de voorkeursvariant voor de MMK vast en de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat volgt met een voorkeursbeslissing voor de SKE.
- De MIRT Verkenningen voor de Multimodale Knoop Eindhoven en de Spoorknoop Eindhoven zijn randvoorwaardelijk om de mobiliteitsgroei van Brainport regio Eindhoven mogelijk te maken en sluiten daarmee naadloos aan op de brede, regionale bereikbaarheidsstrategie.
- Rijk en regio constateren op basis van de onderzoeksresultaten dat het voorkeursalternatief B voor de MMK, inclusief een opgave voor ontwerpaanpassingen die nodig zijn om binnen het beschikbare budget te blijven, de meest kansrijke oplossing is.
- Partijen pakken deze opgave op als onderdeel van de planning- en studiefase.
- Het voorkeursalternatief voor de MMK draagt bij aan een leefbare, bereikbare en veilige gebiedsontwikkeling in het hart van Eindhoven en maakt het mede mogelijk te voldoen aan de gemaakte afspraken met het Rijk om voor 2030 5.000 woningen te realiseren (en ca. 5.000 na 2030).
- Het voorkeursalternatief voor de MMK betreft (met name maar niet uitputtend) een volledig verdiept busstation met drie platforms, inpandige fietsenstalling, een nieuw stationsgebouw noordzijde met interne overstapmogelijkheid naar het busstation, vastgoedontwikkeling en ondergrondse toeleidende bustunnels met 5 uitgangen.
- De scope van de planning- en studiefase van beide projecten wordt uitgewerkt in plannen van aanpak voor de planning- en studiefase en vastgelegd in een Bestuursovereenkomst (BOK) Planning- en Studiefase die partijen uiterlijk eerste helft van 2026 of op het BO Leefomgeving 2026 willen vaststellen.
- De regio treedt in de planning- en studiefase op als opdrachtgever voor het vervolgonderzoek voor de Multimodale Knoop Eindhoven, het ministerie van IenW is opdrachtgever voor de spoorknoop Eindhoven.
- Ten behoeve van de bekostiging van stap 1 (emplacement West) reserveert IenW aanvullend € 10 miljoen, teneinde de vervolgopgave in de planning en studiefase op te kunnen pakken.
- Rijk en regio constateren dat de fysieke raakvlakken tussen de MMK en stap 3 van de SKE maken dat het wenselijk is dat ook het noordelijk perron gelijk met de MMK verder wordt uitgewerkt. Tegelijk constateren Rijk en Regio dat hier nu geen budget voor is, terwijl zicht op financiering daarvoor wel nodig is.
- Rijk en regio willen gelijktijdige uitvoering van de bouw van de MMK en stap 3 mogelijk maken. Daarom spreken Rijk en regio af dat het Rijk de voorbereiding voor opdrachtverlening aan ProRail voor stap 3 per direct opstart. Zodat, wanneer er zicht is op aanvullende financiering, er direct tot definitieve opdrachtverlening overgegaan kan worden. Hiertoe wordt op uiterlijk bij het BO Leefomgeving 2026 dan wel het BO MIRT een voorstel ter besluitvorming voorgelegd.
- Rijk en regio constateren dat er een oplossing gevonden moet worden voor de achterblijvende indexering, in relatie tot de reële stijging van bouwkosten, en treden daartoe spoedig over in overleg zodat dit een concrete uitwerking krijgt in de BOK.

11. Brainport: Actualisatie MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport

- De actualisatie van het MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport is afgerond. Rijk en Regio constateren dat de actualisatie de ingezette koers van het onderzoek van 2020 bevestigt en verbreedt en dat de actualisatie voor de lange termijn leidt tot een aantal toegevoegde ontwikkelopgaven.
- Rijk en Regio onderschrijven hierbij deze stappen in verschillende stadia van uitwerking:

1. De (her)bevestiging van nut, noodzaak en urgentie van het uitvoeren van verstedelijkings- en mobiliteitsmaatregelen die reeds in gang gezet zijn.
2. Daarbij gaat het om het aanpassen van de infrastructuur voor de ontwikkeling van de eerste fase van BIC-Noord, de daarmee samenhangende integrale MIRT-verkenning naar de A2/N2, Brainportlijn en Noordwestelijke ontsluiting, de geplande doorstart van de A58 Eindhoven – Tilburg, de mobiliteits- en gebiedsontwikkelingen van NOVEX Eindhoven (KnoopXL en HOV4), de regionale korte termijn maatregelenpakketten 1 en 2 en het aanwijzen van Helmond als grootschalige woningbouwlocatie.
3. Het belang om de zaken die hiervan op dit moment nog niet (volledig) zijn gefinancierd tijdig te realiseren. Daarbij gaat het nu met name om stap 2 en 3 van de MIRT-verkenning Spoorknoop Eindhoven, de gepauzeerde A67 Leenderheide – Geldrop en de in het Beethoven Convenant genoemde te onderzoeken opgaven in bereikbaarheid waaronder de regionale gebiedsontwikkeling (o.a. Helmond / zuidelijke ontsluiting) en de regionale OV-knoop Best.
4. Het belang om in aanvulling hierop de gezamenlijk vastgestelde opgaven aan het hoofdwegennet tot uitwerking te brengen, zoals opgenomen in de geactualiseerde netwerkstrategie HWN/OWN.
5. De noodzaak om een aantal randvoorwaarden voor de verstedelijkings- en mobiliteitsopgaven tijdig te realiseren. Daarbij gaat het met name om netcongestie, stikstof, voorzieningen, groen-blauwe structuren, schaalsprong OV en voldoende ruimte voor werklocaties. Dit heeft deels opvolging gekregen op het BO Brainport op 3 november 2025.
6. De wens om onderdelen nader uit te werken voor de lange termijn en hiertoe te werken met gebiedsgerichte ontwikkelpaden. Waarbij Rijk en Regio gezamenlijk een integrale gebiedsvisie Eindhoven Noordwest – Best – Veldhoven en een uitwerking van het Brainportbaan-concept Best – Helmond – Deurne uitwerken. Daarnaast zal onder leiding van de Regio een uitwerking plaatsvinden van regionale knopen en ontwikkelassen en de bovenregionale samenwerking met gemeenten en regio's buiten Brainport.

- Rijk en Regio borgen gezamenlijk de samenhang en regie op de uitwerking en voortgang (bijvoorbeeld in de vorm van een geactualiseerd verstedelijkingsakkoord). Rijk en Regio werken daartoe eerst een gezamenlijk plan van aanpak en opdrachtformulering uit.
- De vervolgopgaven op het gebied van mobiliteit en verstedelijking worden in overleg tussen de regio en IenW en VRO en indien nodig, geagendeerd op het BO Leefomgeving of BO MIRT.
- Rijk en Regio spreken af dat daarnaast het brede(re) gesprek over het geactualiseerde MIRT-onderzoek op het BO Brainport gevoerd wordt. In het BO Brainport kan afgesproken worden om bepaalde onderwerpen op andere tafels te agenderen.

12. Brainport: OV-exploitatie Zuidoost Brabant

- Om tot een passende uitvraag voor de OV-concessie in Zuidoost-Brabant te komen heeft de provincie Noord-Brabant zicht nodig op de exacte scope en een dekkende financiële exploitatie van deze scope. Hiertoe brengt de regio uiterlijk voor het BO Leefomgeving voorjaar 2026 de financiële opgave rond de exploitatie van de Brainportlijn en de potentiële oplossingsrichtingen binnen en buiten de scope van dit project in beeld. Daarbij wordt nadrukkelijk ook bezien hoe bij de uitvraag voor de OV-concessie Zuidoost-Brabant in meer flexibiliteit kan voorzien waar het gaat om de (stapsgewijze) ingroei van de Brainportlijn.
- Deze analyses zijn ook input voor een breder onderzoek (deep dive) van Rijk en regio naar de betaalbaarheid van het OV-systeem om wijzigingen zoals groei van het aantal OV-verbindingen en de gevolgen voor de OV-exploitatie inzichtelijk te maken. Deze deep dive vindt ook plaats voor het BO Leefomgeving voorjaar 2026.

13. Kleine verbeteringen autonetwerk of doorstroming

- Het beschikbare budget van IenW van € 280 miljoen wordt op basis van de door de regio's ingediende voorstellen en na beoordeling aan de hand van het vastgestelde beoordelingskader, verdeeld conform onderstaand overzicht.

- De minister van IenW reserveert eenmalig een maximaal bedrag van € 50.747.500 voor de realisatie van kleine verbeteringen autonetwerk of doorstroming in de regio Zuid-Nederland. Dit is als volgt onderverdeeld:
    - Multi Modale Corridor (MMC) Haven Stein - € 5.400.000
    - Aansluiting 49 A2 gate 7 - € 1.500.000
    - Afrit 55 A2 Oeslingerbaan Maastricht - € 19.000.000
    - Kleine infra A50 aansluiting 13 - € 770.000
    - Project Entree + afrit 26 A17 Port of Moerdijk - € 3.327.500
    - A59 Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL) - € 20.750.000

- De hierboven genoemde rijksbijdragen zijn allen inclusief btw en prijspeil 2025. Zolang deze middelen op het Mobiliteitsfonds staan, is het uitgangspunt dat de rijksbijdrage geïndexeerd wordt op basis van de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI). In het geval IenW zelf geen of een beperkte indexatie ontvangt van het ministerie van Financiën, kan de minister van IenW besluiten om de rijksbijdrage niet te indexeren. Alsdan treden Rijk en regio met elkaar in overleg over mogelijke vervolgacties, met inachtneming van de hieronder genoemde verantwoordelijkheden.
- De regio is verantwoordelijk voor de verdere uitwerking én realisatie van de maatregelen en draagt zorg dat de maatregelen binnen de planning en budget worden gerealiseerd. Daar waar aanpassingen aan het rijkswegennet nodig zijn, voert de regio dit uit conform de daarvoor geldende (RWS-)kaders en richtlijnen die door RWS zullen worden aangeleverd. De regio doet dit op zo'n manier dat de inzet van RWS beperkt blijft tot een toetsende (en waar nodig ontheffing verlenende) rol. Indien nodig worden nadere afspraken tussen Rijk en regio vastgelegd in een brief en/of overeenkomst (tussen regio en RWS).
- De uitwerking en realisatie vindt plaats voor rekening en risico van de regio, met inachtneming van de gereserveerde eenmalige maximale bijdrage van het Rijk (inclusief btw en prijspeil 2025). Bij een dreigende budgetspanning is het aan de regio om op zoek te gaan naar versoberingen en/of optimalisaties. Indien dit niet mogelijk blijkt, kan de regio een voorstel doen aan het Rijk om een verschuiving/prioritering aan te brengen binnen de bestaande maatregelen per MIRT-regio.
- Voor de maatregel 'Afrit 55 A2 Oeslingerbaan Maastricht' geldt dat Rijk en regio gezamenlijk naar rato risicodragend (op basis van wegbeheerschap) zijn, omdat dit een maatregel betreft waarbij grotendeels sprake is van aanpassingen aan het Rijkswegennet (hoofdwegennet). Indien nodig worden nadere afspraken tussen Rijk en regio vastgelegd in een brief en/of overeenkomst.
- De Rijksbijdrage zal via een specifieke uitkering (SPUK) aan de regio (aanbestedende wegbeheerder) worden uitgekeerd. De desbetreffende aanbestedende wegbeheerder dient hiervoor een aanvraag in op het moment dat hij besluit dat de maatregel gerealiseerd zal worden. Hierbij dient de maatregel nog steeds te voldoen aan de in het vastgestelde beoordelingskader opgenomen criteria.

14. A2 Deil – Vught

- In het BO MIRT 2024 hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over de gezamenlijke aanpak van het adaptieve Breed Mobiliteitspakket (BMP).
- Dit pakket met mitigerende maatregelen als gevolg van het pauzeren van de wegverbreding A2 Deil – Vught vertegenwoordigt een waarde van € 108 miljoen, waaronder een Rijksbijdrage van € 54 miljoen inclusief btw (50%).
- De samenwerkingsovereenkomst wordt aangevuld op basis van de ervaringen uit de samenwerking tot nu toe en met oog op de eisen van het BMP. Dit gebeurt in de vorm van een addendum op de Bestuursovereenkomst die in het eerste kwartaal van 2026 door alle partijen wordt ondertekend.
- In het eerste kwartaal van 2026 start de regio met de uitvoering van de projecten, welke naar huidig inzicht in 2031 worden afgerond.
- De regio is risicodragend. Het Rijk levert een taakstellende bijdrage van € 54 miljoen inclusief btw. Budgetspanning kan leiden tot het prioriteren of schrappen van maatregelen.

- De Rijksbijdrage zal via een SPUK aan de regio worden uitgekeerd. De volgende regionale partijen doen hiervoor een aanvraag: Provincie Brabant €32 miljoen inclusief btw en Provincie Gelderland €22 miljoen inclusief btw.
- Het Rijk verleent de beschikking in 2026 en gaat hiermee de verplichting aan. De Rijksbijdrage wordt vervolgens in 2026 overgeboekt, mits passend binnen de financiële kaders van het Rijk.
- Beide provincies beschikken zelf door naar de betrokken gemeenten binnen hun provincie.

Quick Win pakket A2 Deil – Vught
- In het BO MIRT 2017 hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over een korte termijn maatregelenpakket voor de A2 Deil Vught die in de periode 2020-2025 zou worden uitgevoerd.
- Het Quick Win pakket loopt nog door tot eind 2026 omdat nog niet alle maatregelen zijn gerealiseerd.
- Er is scheefgroei in de bijdragen per partner ontstaan die verrekend moet worden.
- Op basis van de laatste voortgangsrapportage is het huidige te verrekenen bedrag met IenW tussen de onderlinge partijen circa € 12,6 miljoen inclusief btw.
- De definitieve onderlinge verrekening zal plaatsvinden bij de eindafrekening.
- In het eerste kwartaal van 2026 zullen partijen bepalen hoe de eindafrekening, onderlinge verrekening en verantwoording na afronding van het Quick Win project zal plaatsvinden. Het uitgangspunt hierbij is dat partijen zoeken naar een pragmatische oplossing met een geringe administratieve last voor de deelnemende partijen. Een voorstel zal ter besluitvorming worden voorgelegd aan de stuurgroep van het programma A2 Deil-Vught.

Onderzoek naar gefaseerde aanpak verbreding A2 Deil – Vught
- Naar aanleiding van de Tweede Kamermotie van de leden Grinwis en Vedder (Kamerstuk 31 305, nr. 492) heeft het Ministerie van IenW het initiatief genomen samen met de regionale partijen onderzoek uit te voeren naar een gefaseerde aanpak en mogelijke maatregelen die de doorstroming van de A2 Deil – Vught bevorderen.
- Via de methode van Value Engineering wordt stapsgewijs door Rijk en regio onderzoek uitgevoerd. De resultaten worden aan het eind van het eerste kwartaal van 2026 verwacht.

15. A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven
- In de besluitvorming over de Voorjaarsnota 2025 zijn mede door financiële problematiek op het Mobiliteitsfonds vijf wegenprojecten gepauzeerd, waaronder de A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven. De vrijgekomen middelen zijn volledig ingezet voor het dekken van tekorten op het Mobiliteitsfonds, zoals de ViA15, de A27 Houten – Hooipolder en projectbeheersing op het programma Woningbouw en Mobiliteit, zodat andere projecten door konden gaan.
- Rijk en regio hebben gesproken over de gevolgen van het pauzeren. De regio heeft voorstellen gedaan voor mitigerende maatregelen. De maatregelen zijn door het Rijk beoordeeld met het afweegkader uit de Programmabeheersing Woningbouw en Mobiliteit uit 2023. Op basis hiervan is er voor IenW geen basis middelen toe te kennen voor de maatregelen.
- Rijk en regio gaan in gesprek over de afweging die bij beoordeling van maatregelen en bij de pauzering is gemaakt, mede in het licht van de in 2025 toegekende maatregelen voor woningbouw en mobiliteit, en waarbij in ogenschouw wordt genomen welke keuzen een nieuw kabinet betreffende infrastructuur en mobiliteit zal maken.

16. A58 Breda – Tilburg en InnovA58 Sint-Annabosch – Galder
- In het BO MIRT 2024 hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over het zogenoemde 'No regret pakket A58'.
- Dit pakket met mitigerende maatregelen als gevolg van het pauzeren van de wegverbreding A58 Breda – Tilburg en InnovA58 Sint-Annabosch - Galder vertegenwoordigt een waarde van € 46 miljoen, waaronder een Rijksbijdrage van € 23 miljoen (inclusief btw).
- Het 'No regret pakket A58' bevat geen maatregelen waarvoor RWS-capaciteit of stikstof(ruimte) benodigd is.
- De regio is risicodragend. Het Rijk levert een taakstellende bijdrage van € 23 miljoen (inclusief btw). Budgetspanning kan leiden tot het prioriteren of schrappen van maatregelen.

- De beslissingsbevoegdheid voor het prioriteren of schrappen van maatregelen ligt hiervoor bij de regio.
- De Rijksbijdrage zal via een SPUK aan de regio worden uitgekeerd, waarvoor de Provincie Noord-Brabant een aanvraag ter waarde van € 23 miljoen (inclusief btw) in zal dienen.
- In 2026 wordt door de provincie Noord-Brabant een SPUK-aanvraag voor het 'No regret pakket A58' ingediend.
- Het Rijk verleent de beschikking in 2026 en gaat hiermee de verplichting aan. De Rijksbijdrage wordt vervolgens in 2026 overgeboekt, mits passend binnen de financiële kaders van het Rijk.
- Zodra het Rijk de beschikking heeft afgegeven start de regio met de uitvoering van de projecten, welke naar huidig inzicht in 2031 worden afgerond.
- De Provincie Noord-Brabant beschikt zelf door naar de betrokken gemeenten binnen de provincie.

17. A67 / A73 Zaarderheiken

- Rijk en regio hebben elkaar gesproken over de actualisatie van de verkeersgegevens en de stikstofberekeningen voor A67/A73 Zaarderheiken.
- Het Rijk acht de stikstofopgave voor het project overkomelijk en zet de nodige stappen om tot een Tracébesluit/Projectbesluit te komen.
- Daartoe spreken Rijk en regio af het project zo spoedig mogelijk te realiseren om de problematiek (geluidshinder/doorstroming) te verminderen.

18. N65

- Rijk en regio maken in het eerste kwartaal van 2026 definitieve afspraken over het geadviseerde kortetermijnmaatregelenpakket om de leefbaarheid en verkeersveiligheid op en rondom de N65 aan te pakken.
- De partijen gaan na besluitvorming samen aan de slag met het verder brengen van de maatregelen tot een voorlopig ontwerp, met oog voor de dilemma's die ontstaan bij de inpassing van de kortetermijnmaatregelen.
- Partijen nemen in 2026 een gezamenlijk besluit over de kostenverdeling van deze maatregelen. Hierbij verdelen Rijk en regio de kosten van het voorlopig ontwerp conform de afgesproken kostenverdeling uit de bestuursovereenkomst N65.
- De partijen dragen de kosten van de eerder afgeronde grondaankoop voor de beoogde parallelstructuur conform verdeelsleutel uit de bestuursovereenkomst N65, zoals afgesproken in de Stuurgroep N65.
- De kosten van de grondaankoop uit de voorgaande afspraak worden door partijen in de loop van 2026 over naar Rijkswaterstaat, die dit bedrag heeft voorgeschoten.

19. Oss Centraal

- Rijk en Regio stellen vast dat het verminderen van de spoorbarrière in Oss, met 10 gelijkvloerse overwegen in de stad, noodzakelijk is voor de leefbaarheid en veiligheid mede in het licht van de binnenstedelijk opgave van circa 8.500 woningen tot 2040.
- De uitgevoerde quick scan naar de spoorbarrière in ontwikkelgebied Oss Centraal biedt voldoende aanknopingspunten voor een verdiepend vervolgonderzoek naar een scenario met spooronderdoorgangen in de spoorzone tussen Euterpepark en station Oss.
- De Regio zal in afstemming met het Rijk een verdiepend onderzoek uitvoeren naar een scenario met dwarstunnels in de stedelijke spoorzone Oss Centraal. De daarmee gemoeid gaande kosten van maximaal €200.000,-- worden onderling verdeeld tussen Rijk, provincie en gemeente.
- Rijk en Regio stellen vast dat voor het stadsdeel Oss West het ombouwen van de gelijkvloerse overwegen Heihoeksingel en Braakstraat/station Oss West naar onderdoorgangen bijdraagt om de barrièrewerking te verminderen en de interwijkverbinding te verbeteren.
- In het WoKT-voorstel van Oss zijn deze onderdoorgangen ook ingediend omdat het bijdraagt aan de ontsluiting van nieuwe woningen. Het voorstel is door het Rijk positief beoordeeld, maar afgevallen vanwege de prioritering op rendement.

- De Regio is in afstemming met het Rijk gestart met de voorbereiding van deze maatregelen die gericht is op uitvoeringsbesluitvorming in 2028 ten behoeve van een start van de uitvoering in 2029.
- In het BO MIRT van najaar 2026 worden de mogelijkheden voor een haalbare financiering van beide ook voor de woningbouwopgave van belang zijnde onderdoorgangen in stadsdeel Oss West geagendeerd. Ook het verdiepende onderzoek naar de spoorbarrière in Oss Centraal staat op de agenda.

20. Maaslijn

- Rijk en Limburg herbevestigen de afspraak dat ieder 50% van de risico's met betrekking tot vertraging Maaslijn draagt, en staan ten aanzien van de thans opgetreden vertraging ieder voor 50% garant tot een maximum van € 89 miljoen.
- Vooruitlopend op definitieve vaststelling van de vertragingskosten, stelt het Rijk haar bijdrage voor 75% van de vertragingsperiode (3 jaren) à € 34,3 miljoen op korte termijn beschikbaar.
- Rijk en Limburg spannen zich samen zoveel als mogelijk in om de vertragingskosten te beperken door, als gezamenlijke opdrachtgever, maximaal te sturen op tijdige afronding van de realisatie van de elektrificatie. Rijk en Limburg delen informatie zodat een goed oordeel kan worden geveld over de omvang van de vertragingskosten.

21. PHS Boxtel

- Rijk en regio constateren dat niet alle benodigde infrastructurele maatregelen voor PHS Boxtel op korte termijn gerealiseerd kunnen worden. Daarom onderzoeken rijk en regio gezamenlijk alternatieve scenario's om tijdelijke maatregelen te realiseren, waarbij rekening wordt gehouden met overwegveiligheid, verkeersveiligheid en lokale en regionale verkeersstromen. Het streven is met tijdelijke maatregelen de frequentieverhoging op het spoor binnen redelijke termijn mogelijk te maken.
- Voor Rijk en Regio blijft het uitgangspunt dat het integrale maatregelenpakket PHS Boxtel wordt uitgevoerd.
- In navolging van de BO MIRT 2024 afspraken is de provincie Noord-Brabant als vergunningsplichtige een proces gestart om tot natuurvergunningverlening te komen.
- In navolging van de BO MIRT 2024 afspraken is het Rijk het proces gestart om, gegeven de concessieafspraken, te bezien wat nodig is om - na afronding van de (tijdelijke) PHS-infrastructuur maatregelen in Boxtel – tot de productstap 3e en 4e IC Eindhoven – Breda te komen.

22. Studie ontwikkeling opstelcapaciteit Eindhoven en omliggende emplacementen

- Rijk en regio spreken af een studie te doen om de uitbreiding en compensatieruimte voor emplacementen in Zuid-Oost Nederland in kaart te brengen. Zo kunnen op korte termijn toekomstvaste keuzes gemaakt worden voor uitbreiding van opstelcapaciteit in relatie tot verstedelijking en autonome groei, en tegelijkertijd wordt de benodigde ontwikkeling van opstelcapaciteit niet te onmogelijk gemaakt.

23. IC naar Aken

- Rijk en regio constateren dat er (nog) geen financiering is van stappen 2 en 3 van Spoorknoop Eindhoven. Deze stappen zijn noodzakelijk om onder andere een aantal internationale treinverbindingen, zoals de IC Aken, te kunnen rijden.
- Conform de BO MIRT-afspraak van 2024 werken betrokken partijen de varianten van een volwaardige IC-verbinding tussen Eindhoven en Aken verder uit. De uitwerking van varianten geschiedt onder regie van IenW. Deze uitwerking moet inzichtelijk maken wat de mogelijkheden en termijnen zijn om de juiste maatregelen te nemen om de intercity van Eindhoven naar Aken te kunnen laten rijden. Duitse partners worden betrokken in het proces om de mogelijkheden aan Duitse zijde in kaart te brengen.

24. Roosendaal – Antwerpen

- Het Rijk zal de samenwerking met de Belgische federale overheid op Antwerpen – Roosendaal continueren en de regio hierbij betrekken. Uiterlijk bij het BO MIRT van 2026 zullen Rijk en regio voorstellen doen voor de te zetten stappen voor verbetering van de verbinding.

25. Eindhoven – Düsseldorf

- Het ministerie van IenW, Verkehrsverbund Rhein-Rhur en de provincie Noord-Brabant zijn in 2019 overeengekomen dat er vanaf eind 2026 een directe IC-verbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf zal gaan rijden.
- In Venlo zijn de voor de IC Eindhoven – Düsseldorf (RE13) benodigde infrastructurele maatregelen (waaronder de perronverlenging en spanningssluis) voorzien in 2030.
- In Eindhoven en op het baanvak Eindhoven – Venlo zijn de infrastructurele maatregelen voorzien voor eind 2026.
- Rijk en regio achten het halen van de overeengekomen indiensttreding van die internationale IC-verbinding per eind 2026 (dienstregeling 2027) van groot belang. Hiertoe worden brede oplossingsrichtingen verder uitgewerkt en tijdelijke maatregelen gedefinieerd in samenwerking met de Duitse partners. Daarbij wordt ook de tijdige beschikbaarheid van treinmaterieel en indien nodig de inzet van vervangend materieel beschouwd.
- Rijk zoekt naar een dekkende financiering van de maatregelen.

26. Spoorgoederenvervoer inclusief link naar Delta – Rhine Corridor

- Rijk en regio zien de samenhang tussen de verschillende visies en beleidsagenda's (Mobiliteitsvisie 2050, Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer, Beleidsagenda goederenvervoer, Toekomstbeeld OV, Nota Ruimte en Goederencorridor Noordoost Europa (GNOE)) als het gaat om het spoorgoederenvervoer en de balans met de leefomgeving en zetten zich gezamenlijk in om deze opgave in samenhang op te pakken.
- Rijk en regio spreken af buiten de DRC-procedure om de mogelijkheden te verkennen om de buisleidingenstroken zo optimaal mogelijk te benutten voor vervoer van gevaarlijke stoffen waaronder ammoniak t.b.v. integrale samenhang met andere ruimtelijke opgaven zoals met de verstedelijkingsopgave, de mobiliteitsopgave en de verduurzaming van industrie.

27. Decentralisatie Drielandentrein

- Rijk en Limburg spreken af dat het spoorvervoer van de Drielandentrein tussen Maastricht Randwyck en de Belgische grens wordt gedecentraliseerd vanaf 2028 of als dit redelijkerwijs niet mogelijk blijkt vanaf de volgende regionale concessieperiode (vanaf eind 2031).
- Het Rijk continueert tot en met 2028 de in 2015 overeengekomen bijdrage van € 250.000 per jaar voor de exploitatie en opstart van de sneltreindienst Heerlen-Aken (onderdeel van de Drielandentrein). Deze wordt conform afspraak geïndexeerd.
- Ook voor het gedecentraliseerde vervoer op dit traject geldt dat uitkering van een structurele bijdrage via het Provinciefonds voor de hand ligt. Het Mobiliteitsfonds is namelijk niet bedoeld om exploitatieproblemen op te lossen.

28. Decentralisatie Stoptreindiensten

- Rijk en Limburg spreken af dat ten aanzien van de twee gedecentraliseerde treindiensten in Limburg het Rijk voor 2025 en 2026 een jaarlijkse bijdrage zal leveren van € 7 miljoen. Hiermee wordt invulling gegeven aan de afspraak uit 2014.
- Rijk en regio maken in 2026 nadere afspraken over een structurele continuering van deze bijdrage waarbij uitkering van de Rijksbijdrage via het Provinciefonds voor de hand ligt. Het Mobiliteitsfonds is namelijk niet bedoeld om exploitatieproblemen op te lossen.

29. Bus Rapid Transit Breda – Gorinchem – Utrecht

- Rijk en provincie Noord-Brabant spreken af in 2026 een gezamenlijke aanpak uit te werken om met alle benodigde stakeholders toe te werken naar een gedragen ontwerp en indien

opportuun een risicoanalyse, kostenraming, maatschappelijke onderbouwing en realisatiestrategie voor de Hub Sleeuwijk - De Tol conform de MIRT-afspraak van 2024.

- Hierbij is aandacht voor de interactie tussen de verschillende wensen en eisen van de betrokken stakeholders zoals de kaders van de omgevingssituatie, (vernieuwend) beleid, OV-ontwerp en wegontwerp. Startpunt hierbij is het voorliggende ontwerp. Tevens streven Rijk en Regio naar elk één centraal aanspreekpunt voor deze deelopgave.
- Rijk en provincie Noord-Brabant stellen voldoende capaciteit en een budget van € 40.000 inclusief btw elk beschikbaar voor de uitwerking van de Hub Sleeuwijk - De Tol. Op basis van de resultaten nemen Rijk en regio een definitief besluit, uiterlijk voordat de aannemer dit nodig heeft om OV-maatregelen nog te kunnen meenemen in de realisatie van project A27 Houten-Hooipolder.

30. Herbestemming middelen Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV) Limburg

- Rijk en Limburg spreken af dat alle risico's binnen de vier projecten zoals overeengekomen op het BO MIRT 2024 gedekt worden binnen de € 36,7 miljoen. In de Bestuursovereenkomst tussen Rijk en Limburg worden afspraken gemaakt over de omgang met mee- en tegenvallers, welke conform programmatische aanpak worden opgevangen. Wanneer het benodigd budget hoger uitvalt dan € 36,7 miljoen, worden de risico's opgevangen door de regio.
- Rijk en Limburg maken in de bestuursovereenkomst nadere afspraken over de risicoverdeling en de benodigde capaciteit van Rijkswaterstaat en ProRail voor de uitvoering.
- Voordat de bestuursovereenkomst tussen Rijk en Limburg wordt ondertekend, treedt het Rijk in overleg met de Belgische federale overheid en het gewest Vlaanderen. Uiterlijk in het eerste kwartaal van 2026 wordt de bestuursovereenkomst ondertekend.

31. Europese Havenstrategie

- Rijk en regio onderschrijven het belang van de binnenhavens binnen het Europese netwerk van zeehavens met achterlandverbindingen.
- De Europese Commissie stelt op dit moment in opdracht van het Europees Parlement een Europese Havenstrategie op. In de opdracht staan belangrijke thema's die de havens concurrerender, duurzamer en veiliger moeten maken. Hierin lijkt vooralsnog alleen een belangrijke rol weggelegd voor de zeehavens.
- Rijk en regio spreken af dat lidstaat Nederland ook aandacht vraagt voor de positie van binnenhavens in de Europese Havenstrategie. Voor Zuid-Nederland is dit cruciaal. De provincies Limburg en Noord-Brabant worden door het Rijk op de hoogte gehouden over de voortgang van het opstellen en uitvoeren van de Europese Havenstrategie en de positie van binnenhavens daarin.

32. Wilhelminakanaal Kraaiven – Loven

- IenW, Noord-Brabant en Tilburg in hebben in maart 2025 de bestuursovereenkomst (BOK) voor de aanleg van het project Wilhelminakanaal Sluis II afgesloten.
- Vervolgens hebben IenW, Noord-Brabant en Tilburg eveneens een oplossing gevonden voor het dekkingstekort van het project "Optimalisatie WHK Kraaiven-Loven", conform afspraak tijdens het BO MIRT Zuid 2024.
- Nadere afspraken hierover zijn in het BO MIRT Goederenvervoercorridor uitgewerkt.

33. Inclusieve Deelmobiliteit

- In december 2022 is in de Tweede kamer een amendement van de leden Van Ginniken en Van der Molen aangenomen om € 3 miljoen beschikbaar te stellen voor pilots inclusieve deelmobiliteit (Kamerstuk II 2022-2023, 36200 A, nr. 51).
- Rijk en regio beogen met het uitvoeren van de pilots om in verschillende contexten de effecten te toetsen van het stimuleren van deelvoertuigen bij mensen met een laag inkomen.
- Door regio's zijn hiervoor voorstellen voor pilots ingediend die lopen in 2026 en 2027. Het Rijk draagt voor maximaal 60% bij aan de kosten van deze pilots met een minimum van € 50.000 en een maximum van € 500.000. Voor de uitkering van deze middelen wordt aangesloten op

de doelen van artikel art. 3 lid 1.e van de Tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur (2023–2027). Het rijksdeel van de financiering kan over de jaren 2026-2027 worden verdeeld, mits dit gelijk oploopt met de regionale cofinanciering.

- In dit kader reserveert het Rijk 60% van de werkelijke kosten met een maximum van € 80.000 inclusief btw voor de realisatie van het pilotvoorstel Gelijk op Weg van gemeente Tilburg (ontvanger rijksbijdrage: gemeente Tilburg). De regio draagt zelf bij € 53.000.
- In dit kader reserveert het Rijk 60% van de werkelijke kosten met een maximum van € 84.300 inclusief btw voor de realisatie van het pilotvoorstel Buurtdeelauto's gemeente Sittard-Geleen van gemeente Sittard-Geleen (ontvanger rijksbijdrage: gemeente Sittard-Geleen). De regio draagt zelf bij € 56.200.
- In dit kader reserveert het Rijk 60% van de werkelijke kosten met een maximum van € 120.000 inclusief btw voor de realisatie van het pilotvoorstel Stimuleren inclusieve deelmobiliteit Breda van gemeente Breda (ontvanger rijksbijdrage: gemeente Breda). De regio draagt zelf bij € 80.000.
- In dit kader reserveert het Rijk 60% van de werkelijke kosten met een maximum van € 66.000 inclusief btw voor de realisatie van het pilotvoorstel Autodelen voor iedereen van gemeente Gemert-Bakel (ontvanger rijksbijdrage: gemeente Gemert-Bakel). De regio draagt zelf bij € 44.000.
- In dit kader reserveert het Rijk 60% van de werkelijke kosten met een maximum van € 72.000 inclusief btw voor de realisatie van het pilotvoorstel Deelmobiliteit Oosterheide Oosterhout van gemeente Oosterhout en provincie Noord-Brabant (ontvanger rijksbijdrage: gemeente Oosterhout). De regio draagt zelf bij € 48.000.
- De reservering wordt omgezet in een definitieve bijdrage onder voorwaarde van: een door de regio en het ministerie van IenW vastgesteld plan van aanpak, ondertekening van de regio van het door het ministerie van IenW vastgesteld afsprakenkader en een positief bestuurlijk besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 40% van de kosten voor de pilot.

34. NOVEX Stedelijk Brabant

- Rijk en regio concretiseren de Uitvoerings- en werkagenda de komende periode in een Investeringsagenda voor NOVEX Stedelijk Brabant. Brabant Bouwt vormt mede input hiervoor, evenals de Multimodale Agenda van SmartwayZ. Inzet van partijen is om op basis van de Investeringsagenda voor NOVEX Stedelijk Brabant te komen tot een beperkt aantal sleutelprojecten. Indien dit mobiliteitsprojecten van regio en Rijk gezamenlijk betreft, worden deze weer geagendeerd in de Multimodale Agenda.
- Onderdeel van deze investeringsagenda is een strategische programmering op hoofdlijnen die in beeld brengt hoe de verstedelijkingsopgaven samenhangen met investeringen in mobiliteit, groen, water, energie etc. en welke integrale afwegingen van de meer grootschalige verstedelijkingslocaties voor wonen en werken voor de (middel)lange termijn er binnen NOVEX Stedelijk Brabant nodig zijn.
- Rijk en regio onderschrijven het belang van goede afstemming tussen de ruimtelijke opgaven voor de Brainportregio en de omliggende regio's. Bovenregionale samenwerking tussen de MRE en nabijgelegen gemeenten en regio's in Noord-Brabant en Limburg biedt daarbij kansen, bijvoorbeeld op het gebied van wonen en werken. Dit is voor de lange termijn in de Actualisatie MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport benoemd als één van de gebiedsgerichte ontwikkelpaden die wordt uitgewerkt, waarvan het belangrijk is om daar nu samen mee aan de slag te gaan.

35. Verstedelijkingsstrategie Limburg Centraal

- Rijk en regio nemen kennis van de voortgang van het Verstedelijkingsconcept, dat de Stuurgroep Limburg Centraal voornemens is om vast te stellen begin 2026. Nadien informeren de stuurgroepleden hun achterban. Conform Plan van Aanpak Limburg Centraal werken partijen verder aan de Verstedelijkingsstrategie en streven naar vaststelling in het BO Leefomgeving 2026;

- Conform de in het BO Leefomgeving gemaakte afspraak hebben Rijk en regio de boven- en binnenplanse tekorten in de gebiedsontwikkelingen van de zes steden binnen Limburg Centraal in kaart gebracht. Dit is uitgewerkt in de Businesscases Limburg Centraal. Ze constateren dat het bestaande instrumentarium, zoals geëvalueerd aan de hand van de kamerbrief d.d. 19 mei 2025 "Financieel instrumentarium woningbouw", op dit moment niet toereikend is om tekorten te dekken;
- Rijk en regio nemen kennis van uitkomsten van de eerste stap verkenning Verstedelijkingsbudget (eveneens instrumentenkoffer). De uitkomsten bieden waardevolle aanknopingspunten voor gezamenlijk verdere uitwerking van de verkenning. Het inzicht in de rollen, instrumenten en bijdragen die de verschillende partners kunnen inzetten om de gebiedsontwikkeling in Limburg Centraal te stimuleren wordt meegenomen in de verdere totstandkoming van de Verstedelijkingsstrategie Limburg Centraal (voorzien BOL 2026) en mogelijke uitvoerings- en investeringsagenda.
- Rijk en regio onderschrijven het belang van goede afstemming tussen de ruimtelijke opgaven voor de Brainportregio en de omliggende regio's. Bovenregionale samenwerking tussen de MRE en nabijgelegen gemeenten en regio's in Noord-Brabant en Limburg biedt daarbij kansen, bijvoorbeeld op het gebied van wonen en werken. Dit is voor de lange termijn in de Actualisatie MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport benoemd als één van de gebiedsgerichte ontwikkelpaden die wordt uitgewerkt, waarvan het belangrijk is om daar nu samen mee aan de slag te gaan.

36. NOVEX Zuid-Limburg

- Rijk en regio stellen de Regionale Uitvoerings en Investeringsagenda (RUIA) Zuid-Limburg vast.

37. NOVEX De Peel

- Rijk en regio nemen kennis van de voortgang van NOVEX de Peel.

38. Ruimte voor de Rivier 2.0

- Het rijk bereidt in samenwerking met de regio besluitvorming voor over beleidskeuzes Rivierbodem, en Ruimte en Afvoer.
- Op basis hiervan zal het rijk in de tweede helft van 2026 een besluit nemen over de beleidskeuzes. Dit besluit gaat onder andere over de huidige binnendijkse ruimtereserveringen (Bkl-reserveringen) en mogelijk nieuwe ruimtereserveringen.

39. VDL Nedcar

- In het BO MIRT van 2024 is door IenW besloten de financiële bijdrage aan de aanpassing van de infrastructuur bij VDL Nedcar te verlengen tot eind 2025.
- De nieuwe toekomstplannen van VDL Nedcar (ook in samenwerking met Defensie en EZ) worden de komende periode verder geconcretiseerd. Daarmee komt er binnen twee jaar meer zicht op de beoogde gebiedsontwikkeling en bijbehorende bereikbaarheidsvraagstukken.
- VDL en provincie Limburg hebben respectievelijk € 10 miljoen en € 15 miljoen voor deze nieuwe ontwikkeling beschikbaar gesteld.
- De regio werkt de plannen in afstemming met VDL en Defensie verder uit.
- Uiterlijk in het BO MIRT 2027 wordt een definitief en passend besluit genomen over de IenW bijdrage van € 5 miljoen (inclusief btw) aan bereikbaarheidsopgaven op voorwaarde dat ook het ministerie van Economische Zaken haar eerdere toezeggingen over financiële bijdragen aan de provincie Limburg in deze nakomt.

Goederenvervoercorridors

1. Truckparkings

- Het projectdoel is om het tekort van circa 4.000 parkeerplaatsen terug te dringen. Het terugdringen van het tekort levert een bijdrage aan de verkeersveiligheid van weggebruikers, leefbaarheid en betere arbeidsomstandigheden voor vrachtwagenchauffeurs.
- In 2026 zal door betrokken provincies, havenbedrijf Rotterdam en het Rijk gewerkt worden aan het vinden van geschikte locaties voor de realisatie van meer vrachtwagenparkeer-plekken. Partijen stellen voor de periode 2027-2030 een uitvoeringsplan op waarin de realisatie en exploitatie van de locaties is vastgelegd. Elke partij wijst in het uitvoeringsplan minimaal 1 locatie aan en legt hierin de gemaakte afspraken vast over eventuele aankoop grond, inrichting en exploitatie.
- Het Rijk en de provincies maken op basis van het uitvoeringsplan een investeringsplan voor de realisatie, grondaankoop en exploitatie. Alle partijen onderzoeken binnen hun organisatie en in onderling overleg de benodigde (co)financiering voor het uitvoeringsplan. Besluitvorming hierover vindt plaats op het BO MIRT GVC 2026 waarbij wordt aangeven hoe de reservering uit het Mobiliteitsfonds voor vrachtwagenparkeren wordt aangewend.
- IenW neemt in 2026 een besluit over de realisatie van de pilot in Limburg voor een truckparking aansluitend op een verzorgingsplaats aan het hoofdwegennet.
- Provincie Zuid-Holland en het Rijk voeren in 2026 samen het voorzitterschap van de werkgroep uit.
- Provincie Gelderland treedt in 2026 toe tot de werkgroep.
- De financiering van de samenwerking in de werkgroep Truckparkings wordt voortgezet met een bijdrage van de provincies Zuid-Holland, Limburg en Noord-Brabant, Gelderland van € 20.000 inclusief btw en een bijdrage van het ministerie van IenW van € 80.000 inclusief btw. De € 160.000 wordt onder meer ingezet voor het uitwerken van het uitvoeringsplan en aanjagen van de realisatie van truckparkings.

2. Wijziging SPUK Versterking Havenvoorzieningen

- De bestaande SPUK regeling Versterking havenvoorzieningen van het Ministerie van IenW draagt bij aan het (structureel) stimuleren van een modal shift van weg naar water door investeringen in haveninfrastructuur te ondersteunen. Om het gebruik van de regeling te verhogen, wordt de regeling aangepast.
- Corridorpartijen besluiten om de SPUK Versterking Havenvoorzieningen GVC OZO te wijzigen. Met de wijziging wordt het toepassingsgebied vergroot met corridor Zuid, wordt de looptijd verlengd tot 31 december 2030 en wordt de maximale IenW-bijdrage per aanvraag verhoogd tot € 2.000.000 (inclusief btw).
- Corridorpartijen ondersteunen het voornemen van IenW om de bestaande regeling met € 2.000.000 (inclusief btw) te verhogen.
- De 50% cofinancierings-eis gaat pas spelen indien er een subsidie-aanvraag daadwerkelijk wordt ingediend. Het is aan de decentrale overheden om te bepalen op welke wijze deze cofinanciering onderling wordt verdeeld. Voorwaarde voor de subsidie is een financiële bijdrage vanuit het bedrijfsleven.

3. Continuering en doorontwikkeling pilots Last Mile Spoor Moerdijk en Houtrakpolder

- De eerste resultaten van de huidige Last Mile spoor pilots zijn succesvol. Tegelijkertijd is geconstateerd dat het professionaliseren en verankeren van pilots grote urgentie heeft, anders blijft het bij een goed bedoelde pilot. Het gaat dan om beheer en onderhoud en het goed inbedden van het systeem. In het BO MIRT GVC van november 2024 is derhalve besloten tot een uitwerking te komen van de bestendiging van de huidige 4 pilot locaties.
- Uiteraard is vanuit de havenbedrijven ook de behoefte om verder op te schalen naar andere emplacementen. Er is echter een gezamenlijk belang Rijk – regio en in de toekomst ook het bedrijfsleven (vervoerders, terminals) dat er ook financiering komt voor het bestendigen van de huidige pilots.

- De corridor is een kraamkamer voor de pilots geweest. Om dit succes toekomstvast te kunnen maken en verder op te kunnen schalen naar meerdere locaties op de 2 corridors (Oost-Zuidoost, Zuid) is dus het eerst van belang dat de bestendiging van de huidige pilot locaties wordt geborgd, verankerd en geregeld.
- De kosten hiervoor bedragen in totaal € 12.350.000 inclusief btw. Daarvan heeft IenW reeds besloten het bestendigen van de pilots op Botlek en Maasvlakte West/West voor een bedrag van € 6.950.000 inclusief btw te financieren vanuit Spooraansluitingen Tweede Maasvlakte.
- Voor het overige bedrag van € 5.400.000 is nog geen financiering gevonden; de intentie van alle betrokken partijen is dat de financiering in 2026 wel gevonden gaat worden.
- Dit MIRT besluit richt zich op de continuering en doorontwikkeling van de pilots te Moerdijk en Houtrakpolder ter overbrugging van de financiering voor de bestendiging van beide pilots. Primaire focus van de pilots lagen tot nu op het beter benutten van capaciteit in de capaciteitsverdelingsfase. Dit wordt nu uitgebreid voor een toepassing voor Verkeersleiding. De kosten hiervoor bedragen € 300.000 inclusief btw.

4. Haalbaarheidsstudie 740m treinen Botlek

- Vanuit TEN-T geldt de verplichting dat 740m lange treinen per 31-12-2030 op het kernnetwerk TEN-T gefaciliteerd kunnen worden. Voor een aantal herkomsten/ bestemmingen van het spoorgoederenvervoer die aan het kernnetwerk gelegen zijn geldt dit nog niet. Het opstarten van deze projecten op emplacementen heeft op dit moment de hoogste prioriteit. Dit betreffen de emplacementen van Botlek, Pernis en Tilburg Industrie.
- Aan het emplacement Botlek zijn diverse bedrijven gelegen die met 740 meter lange treinen willen rijden. In 2024 was het totale vervoerd gewicht intermodaal van/naar Botlek circa 2,2 miljoen ton, op een totaal voor Rotterdam van circa 15,4 miljoen ton. Daarmee verzorgt het emplacement circa 15% van het intermodale vervoer van/naar Rotterdam.
- Een eerste stap richting realisatie is het uitvoeren van een haalbaarheidsstudie om de aankomst- en vertreksporen op emplacement Botlek geschikt te maken voor 740 meter lange goederentreinen op basis van een eerder door ProRail verrichte inpassingsanalyse. Deze MIRT afspraak behelst het uitvoeren van de haalbaarheidsstudie. Looptijd hiervan bedraagt 1,5 jaar.
- De kosten voor de haalbaarheidsstudie bedragen in totaal € 550.000 (inclusief btw). Het Ministerie van IenW draagt hiervoor € 500.000 (inclusief btw) bij, Port of Rotterdam draagt in-kind € 50.000 (inclusief btw) bij.
- De haalbaarheidsstudie wordt uitgevoerd door ProRail.

5. Haalbaarheidsstudie kraanbare en niet-kraanbare trailers Rotterdam-Venlo

- Het project heeft als doel om de haalbaarheid en randvoorwaarden voor het vervoer van kraanbare en niet-kraanbare trailers per spoor tussen Rotterdam en Venlo in kaart te brengen. Om zo een solide basis te creëren voor strategische besluitvorming en verdere ontwikkeling van intermodale vervoersoplossingen. Daarmee wordt een belangrijke stap gezet richting een grootschalige modal shift van weg naar spoor, met als doel uiteindelijk 100.000 trailers per jaar over te hevelen.
- Voor de corridors en corridorpartners betekent dit project een versterking van de nationale en Europese spoorgoederencorridors, een betere benutting van de spoorcapaciteit in Rotterdam en Venlo, en een bijdrage aan duurzame en robuuste logistieke verbindingen. Door samenwerking in Rijk–regio verband wordt versnippering voorkomen, investeringen gebundeld en nationale en Europese doelen voor bereikbaarheid, concurrentiekracht en verduurzaming ondersteund.
- Het project heeft een doorlooptijd van 4 tot 6 maanden, waarbij de resultaten in Q2 2026 beschikbaar zijn. Aan de hand van de uitkomsten zullen de mogelijkheden en de wenselijkheid van ondersteunde investeringen worden bezien richting besluitvorming MIRT GVC 2026.
- De totaal benodigde financiering is € 80.000 (inclusief btw). De provincies Limburg en Zuid-Holland dragen ieder € 20.000 (inclusief btw) bij, het Ministerie van IenW € 40.000 (inclusief btw).
- Het projectmanagement voor de haalbaarheidsstudie wordt ingevuld door de Provincie Limburg.

6. Kennisprogramma Transpect

- In 2026 wordt het kennisprogramma TRANSPECT opgestart om de binnenvaart als duurzame en robuuste transportmodaliteit binnen de goederenvervoercorridors te versterken. In het eerste jaar wordt ingezet op het concreter maken van het plan van aanpak, doorlooptijd en onderzoeken die worden opgezet. Hierbij valt te denken aan het concretiseren van (robuustheids)knelpunten, het in kaart brengen van risico's en kwetsbaarheden voor de binnenvaart op de goederenvervoercorridors en onderzoek naar effectief varen: mogelijkheden om effectiever te kunnen varen waardoor brandstof en geld zou kunnen worden bespaard. De verkregen inzichten en overzichten worden gevalideerd en gedragen door de samenwerkende GVC-partners en stakeholders. Door integrale samenwerking wordt de betrouwbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid van vaarwegen verbeterd.
- Het project loopt gedurende minimaal drie jaar met mogelijke verlenging tot vijf jaar, beginnend in 2026.
- Financiering van dit kennisprogramma gebeurt 100% door het Rijk waarbij op dit BO MIRT € 300.000 (inclusief btw) wordt vrijgemaakt vanwege de relatie met versterking op de goederenvervoercorridors.
- Deltares en MARIN voeren gezamenlijk het project uit en verzorgen het programmamanagement. Deltares treedt op als penvoerder en coördineert samen met MARIN de uitvoering en stakeholderbetrokkenheid.

7. Bereikbaarheidsaanpak haven Rotterdam

- Op 10 april 2025 heeft een gesprek plaatsgevonden de bewindspersonen van IenW en het Havenbedrijf Rotterdam, vertegenwoordigers van de logistieke keten, lokaal bestuur, branche-organisaties en andere betrokkenen bij het containervervoer via de corridors over de bereikbaarheid van de Rotterdamse haven. Daarbij is afgesproken een gezamenlijke aanpak te ontwikkelen voor de bereikbaarheidsproblematiek.
- Als vervolg hier op zetten IenW, het Havenbedrijf Rotterdam, de Topsector Logistiek en een aantal nog nader te bepalen (markt) partijen in op een gezamenlijke aanpak met concrete maatregelen om de bereikbaarheid van de Rotterdamse haven met de verwachte groei van containertransport in de komende jaren te borgen. IenW reserveert hiervoor € 2.000.000 inclusief btw voor acties die starten in 2026.

8. Coördinatiegroep Verslogistiek

- De Coördinatiegroep Verslogistiek richt zich op het verbeteren van betrouwbaarheid en efficiëntie in de versketen, die onder druk staat door congestie, infrastructuurbeperkingen, chauffeurstekorten en regelgeving. Samen met sectorpartijen, overheid en logistieke partners worden concrete oplossingen ontwikkeld en geïmplementeerd om Nederland als Europese vershub te versterken.
- De Coördinatiegroep Verslogistiek speelt hierbij een centrale rol door knelpunten te benoemen, oplossingen af te stemmen en projecten te verbinden aan bestaande samenwerkingsvormen zoals Realisatiepacten, Greenports en sectoroverleggen.
- De benodigde financiering voor het faciliteren van de samenwerking binnen de Coördinatiegroep in 2026 is € 120.000 (inclusief btw), waarbij de volgende verdeling is gehanteerd: het Ministerie van IenW draagt € 40.000 bij, de Provincies Zuid-Holland, Limburg en Noord-Holland ieder € 20.000. Greenport Nederland draagt € 20.000 in kind bij.
- Het projectmanagement van de Coördinatiegroep wordt ingevuld door de Provincie Zuid-Holland.

9. Modal shift aanpak

- De modal shift aanpak "Van weg naar water en spoor" wordt gecontinueerd voor de periode 2026-2027. IenW investeert hiervoor € 9.000.000 (inclusief btw). Hiervan is € 7.000.000 voor verplaatsen van transport van de weg naar vaarwegen en € 2.000.000 voor het verplaatsen van de weg naar het spoor.

10. Autonoom rijden

- In 2026 wordt de ontwikkelagenda autonoom rijden in uitvoering gebracht met focus op het opstarten van praktijkproeven en het versterken van samenwerking en kennisdeling. Dit draagt bij aan toekomstbestendig goederenvervoer op de corridor Zuid.
- De benodigde financiering is € 90.000 (inclusief btw) voor 2026, waarbij de volgende verdeling is gehanteerd: het Ministerie van IenW draagt 50% bij. De overige 50% wordt door de havens en provincies in GVC Zuid bijgedragen.
- Gedurende 2026 wordt geïnventariseerd welke partijen uit GVC OZO interesse hebben om aan te sluiten bij het project autonoom rijden.
- Het projectmanagement wordt uitgevoerd door North Sea Port met ondersteuning van de regiegroep autonoom rijden.

11. Autonoom varen

- In 2026 wordt de ontwikkelagenda autonoom varen in uitvoering gebracht met focus op het opstarten van pilots en het delen van kennis via SMASH! Dit draagt bij aan toekomstbestendig goederenvervoer op de corridor Zuid.
- De benodigde financiering is € 45.000 (inclusief btw) voor 2026, waarbij de volgende verdeling is gehanteerd: het Ministerie van IenW draagt 50% bij. De overige 50% wordt door de havens en provincies in GVC Zuid bijgedragen.
- Gedurende 2026 wordt geïnventariseerd welke partijen uit GVC OZO interesse hebben om aan te sluiten bij het project autonoom varen.
- Het projectmanagement wordt uitgevoerd door North Sea Port met ondersteuning van de regiegroep autonoom varen.

12. Realisatiepact Moerdijk

- De focus van het Realisatiepact Moerdijk ligt op het investeren in de toekomstige duurzame multimodale bereikbaarheid van knooppunt Moerdijk via de modaliteiten weg, rail en water. Het knooppunt Moerdijk combineert de functies van zeehaven en inland knooppunt, en is direct aangesloten op zowel de Topcorridors Zuid en Zuidoost als de internationale TEN-T corridors.
- Speerpunten in dit realisatiepact zijn: Uitbreiden spoorinfrastructuur, Zero emissie rangeren, Autonoom transport (varen), Ontwikkeling Extended Gate functie Port of Moerdijk, Aansluiten Rail Connected/ digitalisering spoor, Modal shift recyclingstromen van weg naar water of spoor, Verbeteren truckparkings Moerdijk en een Pre gating systeem.
- Op grond van de uit te voeren projecten in het realisatiepact in de komende jaren worden vervolgens op een later moment op het landsdelige BO MIRT (of ander geëigend besluitvormingsproces) eventuele besluiten over bijbehorende publieke investeringen genomen. Vanuit het aangevraagde budget kunnen op kleine schaal al investeringen worden uitgevoerd waartoe door het Pactteam kan worden besloten.
- In het Realisatiepact Moerdijk worden bestaande stimuleringsinstrumenten voor het versterken van de multimodaliteit, het verduurzamen van de transportketen en de digitalisering van het goederenvervoer maximaal benut.
- Het Ministerie van IenW draagt het in het BO MIRT 2024 gereserveerde bedrag van € 1.000.000 (inclusief btw) bij aan het Realisatiepact Moerdijk, naast de al lopende nationale gebiedsinvesteringen.
- Port of Moerdijk en de Provincie Noord-Brabant dragen gezamenlijk € 1.000.000 (inclusief btw) bij aan het Realisatiepact Moerdijk, naast de al lopende regionale gebiedsinvesteringen.
- Voor de uitvoering en uitbreiding van het Realisatiepact Moerdijk wordt een programmabureau ingericht, bestaande uit het huidige Pactteam inclusief een programmamanager. De Provincie Noord-Brabant, Port of Moerdijk en het Ministerie van IenW brengen hiervoor of elk 0,2 fte aan eigen bijdrage in en/of een gezamenlijk budget voor een (externe) programmamanager.
- In het BO MIRT GVC en/of het landsdelige BO MIRT 2026 wordt de voortgang van de lopende projecten, eventuele nieuwe projecten en - indien van toepassing - te nemen investeringsbeslissingen geagendeerd.

13. Realisatiepact Nijmegen

- De partners van het Realisatiepact Nijmegen besluiten om met fase 1 van het Realisatiepact Nijmegen van start te gaan zoals verwoord in het uitvoeringsplan (’26-‘29). Het betreft de projecten: Routekaart emissieloze binnenhavens in 2050, Routekaart circulaire binnenhavens, voorzieningen truckparking/(clean) energy hub/ logistiek laden en walstroom.
- Het Ministerie van IenW draagt vanuit het in het BO MIRT 2024 gereserveerde bedrag van € 1.000.000 (inclusief btw) een bedrag van € 242.500 (inclusief btw) bij aan de uitvoering van fase 1 van het Realisatiepact Nijmegen.
- Voor de uitvoering van fase 1 dragen gemeente Nijmegen € 482.500 (inclusief btw), de groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen € 20.000 (inclusief btw) en de provincie Gelderland € 325.000 (inclusief btw) bij.
- De projecten fase 2 uit het uitvoeringsplan (’26-’29) worden in 2026 uitgewerkt in een vervolgbesluit met financieringsvoorstel. Dit wordt geagendeerd op het BO MIRT GVC 2026.
- Voor het project ‘Samenwerking binnenhavens en digitalisering’ wordt een apart besluit genomen op de Programmaraad GVC van juni 2026.
- De partners zien intensivering van de samenwerking en afstemming met het regionale bedrijfsleven en onderwijscluster als noodzakelijk om knooppunt Nijmegen verder te versterken en vullen deze samenwerking verder in.
- Daar waar mogelijk en zinvol wordt bij afstemming van projecten samengewerkt met het Realisatiepact Tiel om de keten van GVC Oost te versterken.

14. Realisatiepact Sittard-Geleen/Stein

- Het Realisatiepact Sittard-Geleen/Stein heeft als doel de logistieke gevolgen van de enorme energie- en grondstoffen transitie in goede banen te leiden. De aan- en afvoer van en naar het knooppunt zal de komende jaren ingrijpend veranderen. Denk daarbij aan de grondstoffentransitie Chemelot en de wijziging van de functie fabriek VDL Born. Hierbij zal de binnenvaart een belangrijke rol spelen om deze bulkstromen te vervoeren, vanwege de zeer grote volumes.
- Het uitvoeren van het Realisatiepact bestrijkt de jaren 2026-2029 en zal gericht zijn op vier clusters van prioritaire opgaven te weten: 1) Doorontwikkeling logistieke optimalisatie transitie Chemelot en haven Stein met focus op aanleg Multimodal corridor (MMC), 2) Doorontwikkeling logistieke optimalisatie VDL en haven Born, 3) Robuust en veerkrachtige netwerken ontwikkelen en 4) Ruimtelijke herstructurering en juiste bedrijf op de juiste plaats.
- Het Ministerie van IenW draagt het in het BO MIRT 2024 gereserveerde bedrag van € 1.000.000 (inclusief btw) bij aan het Realisatiepact Sittard-Geleen/ Stein door middel van een SPUK aan de Provincie Limburg.
- Provincie Limburg draagt € 120.000 (inclusief btw) bij, Gemeente Sittard-Geleen € 80.000 (inclusief btw), Gemeente Stein € 80.000 (inclusief btw), en Chemelot, DSM-F en Circle Infra Partners samen € 720.000 (inclusief btw).
- Provincie Limburg neemt het projectmanagement op zich en huurt een regisseur in.

15. Realisatiepact Tiel-Rivierenland

- In mei 2025 zijn het Ministerie van IenW en regionale partners gestart met de activiteiten voor het Realisatiepact Tiel-Rivierenland. Doel is om tot een programma van projecten en bijbehorende investeringen te komen.
- Tot de zomer van 2026 werken de Pactpartners samen aan een Uitvoeringsplan. Het besluit over de vaststelling van het Uitvoeringsplan, en daarmee beschikbaar stellen van financiële middelen, wordt voorgelegd aan de Programmaraad GVC in juni 2026. Bij een positief besluit kan het in het BO MIRT 2024 door het Ministerie van IenW gereserveerde bedrag van maximaal € 1.000.000 (inclusief btw) worden toegekend. Onder voorwaarde van een positief besluit dragen de regionale partijen ook € 1.000.000 (inclusief btw) bij.

16. Werkgroep EU fondsen

- Door het vergroten van kansen voor EU financiering van projecten op de corridors, levert de werkgroep een bijdrage aan de doelen van Topcorridors.

- Voor 2026 is een budget van € 110.000 (inclusief btw) benodigd. Het Ministerie van IenW draagt € 36.300 (inclusief btw) bij. De provincies Zuid-Holland, Limburg, Noord-Brabant, Noord-Holland, Gelderland, Zeeland, en Port of Rotterdam dragen ieder € 10.529 (inclusief btw) bij.

17. Realisatiepact Amsterdam

- De projecten voor Fase 1 van het Realisatiepact Amsterdam (2026 tot mid-2027) zijn beschreven in een zestal fiches in het Uitvoeringsplan. De studies hebben als doel om te kunnen komen tot investeringsbeslissingen en/ of voorbereidingen ter realisatie van de genoemde projecten. In de fiches zijn al eerste investeringen benoemd. Het betreft de volgende fiches: Binnenvaartvoorzieningen (o.a. realisatie ligplaatsen en walstroom), optimalisatie spoorgoederenvervoer, wegvervoer voorzieningen, betrouwbaar wegvervoer, concretisering modal shift en groei vervoer gevaarlijke stoffen en impact.
- De focus en signatuur bestaat enerzijds uit het toekomstbestendig garanderen van de duurzame bereikbaarheid van de logistieke hotspots zoals het haven- en Noordzeekanaalgebied en het Schiphol-Greenport cluster voor de modaliteiten weg, rail en water en in aansluiting op de nationale Goederencorridor Zuid en de internationale EU / TEN-T corridors. Anderzijds wordt er ingezet op het ontwikkelen van een dekkend netwerk van regionale logistieke verzorgingsplaatsen met verschillende voorzieningen.
- Op grond van de uit te voeren studies worden vervolgens op een later moment op het landsdelige BO MIRT (of ander geëigend besluitvormingsproces) eventuele besluiten over bijbehorende publieke investeringen genomen. Vanuit het aangevraagde budget kunnen op kleine schaal al investeringen worden uitgevoerd waartoe door het Pactteam kan worden besloten.
- In het Uitvoeringsplan worden bestaande stimuleringsinstrumenten voor het versterken van de multimodaliteit, het verduurzamen van de transportketen en de digitalisering van het goederenvervoer maximaal benut.
- Het Ministerie van IenW draagt het in het BO MIRT 2024 gereserveerde bedrag van € 1.000.000 (inclusief btw) bij aan het Realisatiepact Amsterdam.
- Port of Amsterdam en de Provincie Noord-Holland dragen ieder € 500.000 (inclusief btw) bij, naast tussen de € 3 miljoen tot 5 miljoen aan investeringen voor de periode 2026 – 2029.
- Voor de uitvoering en uitbreiding van het programma wordt een programmabureau ingericht, bestaande uit het huidige Pactteam inclusief een programmamanager. De Provincie Noord-Holland, Port of Amsterdam en het Rijk brengen hiervoor of elk 0,2 fte aan eigen bijdrage in en/ of een gezamenlijk budget voor een (externe) programmamanager.
- In het BO MIRT GVC en/ of het landsdelige BO MIRT van 2026 wordt de voortgang van de lopende projecten, eventuele nieuwe projecten en - indien van toepassing - te nemen investeringsbeslissingen geagendeerd.

18. Realisatiepact Zeeland - North Sea Port

- De focus van het Realisatiepact Zeeland – North Sea Port ligt op het investeren in de toekomstige duurzame multimodale bereikbaarheid van het knooppunt via de modaliteiten weg, rail en water. Het knooppunt heeft een unieke positie als knooppunt gelegen in twee landen, en is als grensoverstijgende haven onlosmakelijk verbonden met zowel de nationale Topcorridors als de internationale TEN-T corridors. Hierbij wordt gewerkt binnen de thema's versterken en benutten multimodale transportnetwerk, verduurzaming van het transport, digitalisering van het transport en grensoverschrijdende samenwerking.
- Op grond van deze thema's is het voorstel om in het bovengemiddeld knooppunt Zeeland-North Sea Port middels een aantal concrete projecten investeringen uit te voeren. Deze projectvoorstellen worden in het Realisatiepact nader benoemd en uitgewerkt. Op een later moment kunnen eventueel, naar aanleiding van de resultaten van deze nu ter besluitvorming voorliggende projectvoorstellen of anderszins, op het landsdelige BO MIRT (of via een ander geëigend besluitvormingsproces) besluiten over additionele publieke investeringen genomen worden.

- In het Realisatiepact worden bestaande stimuleringsinstrumenten voor het versterken van de multimodaliteit, het verduurzamen van de transportketen en de digitalisering van het goederenvervoer waar mogelijk benut.
- Het Ministerie van IenW draagt het in het BO MIRT 2024 gereserveerde bedrag van € 1.000.000 (inclusief btw) bij aan het Realisatiepact Zeeland – North Sea Port.
- Provincie Zeeland en North Sea Port dragen gezamenlijk € 1.000.000 (inclusief btw) bij, naast de investeringen die in deze periode reeds gepland staan.
- Voor de uitvoering en uitbreiding van het Realisatiepact wordt een programmabureau ingericht, bestaande uit het huidige Pactteam inclusief een programmamanager. De Provincie Zeeland, North Sea Port en het Rijk brengen hiervoor of elk 0,2 fte aan eigen bijdrage in en/ of een gezamenlijk budget voor een (externe) programmamanager.
- In het BO MIRT GVC en/of het landsdelige BO MIRT van 2026 wordt de voortgang van de lopende projecten, eventuele nieuwe projecten en – indien van toepassing - te nemen investeringsbeslissingen geagendeerd.

19. Realisatiepact Tilburg fase 2 - Optimalisatie Wilhelminakanaal

- Na de ondertekening van de bestuursovereenkomst (BOK) voor de aanleg van het project Wilhelminakanaal Sluis II in maart 2025 hebben IenW, Noord-Brabant en Tilburg vervolgens vastgelegd om ieder 1/3^{e} deel van het aansluitende project "Optimalisatie WHK Kraaiven-Loven" te willen financieren. Dit aansluitende project is onderdeel van het realisatiepact Tilburg.
- Gemeente Tilburg zal met ondersteuning van Provincie Noord-Brabant het project gaan realiseren.
- Om bedrijven meer gebruik te laten maken van deze toekomstige binnenvaart-verbeteringen zullen provincie en gemeente ieder € 5.000.000 reserveren voor een nieuw op te zetten bedrijvenfonds gericht op het stimuleren en borgen van watergebonden (natte) en waterverbonden bedrijvigheid langs het Wilhelminakanaal en haven Loven.
- Bovengenoemde afspraken zullen worden vastgelegd in een BOK die begin 2026 zal worden bekrachtigd.
- Tot slot zal de gemeente Tilburg met het bedrijfsleven afspraken maken om, met het perspectief op betere bereikbaarheid van Tilburg, aanvullende investeringen te doen in kadevoorzieningen, een trimodale terminal en zero-emissie varen.

20. Verkenning vrachtwagentrailers via een Roll-on Roll-off-schip

- Corridorpartijen erkennen de kansen voor RORO-vervoer op het moment dat de vrachtwagenheffing wordt ingevoerd maar constateren dat er allereerst nog op hoger niveau nader onderzoek moet worden verricht naar potentiële ladingstromen en verladers die zich als launching customer willen committeren om ladingvolume gedurende lange tijd via de binnenvaart te gaan vervoeren.
- Partijen stemmen in dat IenW zich in 2026 zal inzetten met een marktverkenning die mogelijk in 2027 kan uitmonden in een concrete pilot tussen 2 of meerdere bovengemiddelde knooppunten op de GVC mocht dit belang uit de marktverkenning naar voren komen.
- Voor de verdere uitrol naar kansrijke bovengemiddelde knooppunten wordt ingezet op 50% cofinanciering vanuit het Realisatiepact.
- De totale benodigde financiering van deze opgave wordt vooralsnog begroot op € 50.000 inclusief btw voor de verkenning.
- De marktverkenning zal worden getrokken en gefinancierd vanuit IenW.

21. Uitrol walstroom op de 5 bovengemiddelde achterlandknooppunten

- Corridorpartijen ondersteunen het IenW voorstel om met deze cofinanciering de uitrol van walstroom op de bovengemiddelde achterlandknooppunten te stimuleren.
- De knooppunten dienen hiervoor na een verkenning allereerst een marktverkenning op te starten die duidelijk maakt dat de aanleg van enkele walstroomaansluitingen op openbare ligplaatslocaties binnen 1 jaar kunnen worden uitgevoerd. De looptijd van dit project is maximaal 4 jaar.

- Hiervoor besluit IenW in totaal € 750.000 inclusief btw vrij te maken waarmee de knooppunten een beroep kunnen doen op 50% cofinanciering voor de concrete aanleg van deze walstroomvoorzieningen.
- Om de aanleg van walstroomvoorzieningen te versnellen zal het principe "wie het eerst komt, wie het eerst maalt" worden toegepast.
- Deze IenW GVC-bijdrage is voorwaardelijk en zal pas worden geeffectueerd indien de voorziening is opgeleverd.
- Er wordt afgestemd met het programma digitalisering binnenhavens om de datadeling en facturatie op een gestandaardiseerde wijze vorm te geven.

22. Werkgroep digitalisering ketens

- In deze werkgroep bundelen de GVC partners hun krachten om nieuwe digitaliseringprojecten met marktpartijen en overheden op de corridors te formuleren, te starten en uit te voeren. Er wordt naar gestreefd om in 2026 minimaal vier nieuwe digitaliseringsprojecten uit te werken, waaronder living labs van Digitale Infrastructuur Logistiek (DIL).
- 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 (BDI).
- De provincies Noord-Brabant, Zeeland, Zuid-Holland, Limburg, Noord-Holland en Gelderland dragen elk € 15.000 (inclusief btw) bij. De havenbedrijven van Rotterdam, Amsterdam, Moerdijk en North Sea Port dragen elk € 7.500 (inclusief btw) bij. Het Ministerie IenW draagt € 120.000 (inclusief btw).

23. Dashboard Supply Network Visibility

- Momenteel heeft elke BO MIRT partner zijn eigen aanpak en ligt fragmentatie van gespecialiseerde capaciteit en kwaliteit op de loer. De BO MIRT partners wensen dan ook de krachten te bundelen. In het SNV-project wordt gewerkt aan gezamenlijke use caseontwikkeling en standaardisatie van methoden & technieken (vereenvoudigde dataontsluiting en intelligentie om data uit verschillende bronnen te kunnen combineren) om tot integraal inzicht op corridor niveau te komen.
- Om de gezamenlijke vraag- en aanbod ontwikkeling over tijd bij te houden en te vertalen naar resultaat wordt er door de BO MIRT partners een roadmap opgesteld en beheerd. Door de roadmap op regelmatige basis te herijken blijft de roadmap up-to-date en relevant voor alle stakeholders.
- Voor het doorzetten en versterken van het SNV-project wordt een budget beschikbaar gesteld van € 120.000 (inclusief btw), waarvan Ministerie IenW € 60.000 bijdraagt en de provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant, Limburg, Gelderland, Noord-Holland, Zeeland en HBR elk € 8.570 bijdragen.

24. Implementatie BDI

- Het Ministerie van IenW spant zich samen met logistieke ketenpartners in om meer relevante en actuele data over de modaliteiten heen beschikbaar te krijgen, om daarmee een optimaal multimodaal goederenvervoersysteem mogelijk te maken op de GVC.
- Daartoe werken zij actief aan implementaties van een open en neutrale digitale infrastructuur: de Basis Data Infrastructuur (BDI).
- Hiervoor reserveert IenW een budget van € 2.000.000 (inclusief btw).

25. Ontwikkeling van andere goederenstromen

- IenW koppelt tijdens de PR GVC in juni terug over de ontwikkeling van andere goederenstromen, zoals ammoniak, via buisleidingen. Daarbij wordt expliciet ingegaan op het ruimtebeslag, veiligheid en of er potentiële initiatiefnemers zijn voor het DRC-tracé.