

## BO MIRT Zuid-Nederland

1.	<p><b>Eindhoven Internationale Knoop XL</b></p> <p><b>Projecten tranche 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Rijk en regio herbevestigen de nut, noodzaak en urgentie van de in de tranche 1 genoemde maatregelen: kleinschalige maatregelen ten behoeve van de spoorverbinding Eindhoven – Düsseldorf, zuidelijke fietsenstalling en HOV3. Voor de realisatie van deze drie maatregelen verwachten Rijk en regio op basis van eerste kosteninschattingen dat € 58 miljoen exclusief BTW nodig is. Voorwaarde voor financiering door alle partijen is overeenstemming over het ontwerp en de kostenraming. Daarnaast is afgesproken dat samen de mogelijkheden voor alternatieve bekostiging worden onderzocht. Afgesproken is om te komen tot een verdeelsleutel van 50% Rijk en 50% regio voor het totaalpakket. De bijdrage van het Rijk en regio is aanvullend ieder maximaal € 19 miljoen exclusief BTW, bovenop de 20 miljoen exclusief BTW die is afgesproken in het BO MIRT 2017.</li><li>❖ IenW geeft Prorail de opdracht voor programmering tijdige realisatie (vóór 2025) van keervoorzieningen bij station Eindhoven ten behoeve van de verbinding Eindhoven – Düsseldorf. De totale kosten zijn ingeschat op € 10 miljoen exclusief BTW. De kostenverdeling voor dit bedrag is 2/3<sup>e</sup> Rijk, 1/3<sup>e</sup> regio. Risico van realisatie ligt bij IenW.</li><li>❖ Alvorens nadere afspraken over de financiering van de fietsenstalling en HOV3 gemaakt kunnen worden:<ul style="list-style-type: none"><li>o dient voor de fietsenstalling een ontwerp met onderbouwde raming gemaakt te worden dat voldoet aan de voorwaarden van het Programma Fiets van IenW. Rijk en regio investeren samen, op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent, in die voorbereiding van een (in pandige) oplossingsvariant van stallingtekorten bij station Eindhoven (zuidzijde).</li><li>o start de regio met de uitwerking van het Tracébesluit HOV-3, waarbij een gedetailleerde kostenraming van het voorkeursalternatief wordt opgesteld.</li><li>o werkt de regio op basis van de haalbaarheidsstudie Eindhoven Acht de businesscase verder uit voor deze verbinding, waarbij expliciet gekeken wordt naar mogelijkheden en partijen voor alternatieve bekostiging.</li><li>o dekt de regio de kosten voor de uitwerkingen van HOV3 uit de reeds beschikbare middelen voor tranche 1. Risico van realisatie van HOV3 ligt bij de regio.</li></ul></li><li>❖ Resultaten van de hierboven genoemde voorbereiding voor de fietsenstalling en uitwerkingen van HOV3 worden verwacht vóór mei 2019, met als doel in 2019 de besluitvorming over de bekostiging van tranche 1 af te ronden.</li></ul> <p><b>Plan van Aanpak:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Rijk en regio delen de ambitie, doelstellingen en programmalijnen voor Eindhoven Internationale Knoop XL. Rijk en regio werken gezamenlijk de governance, bekostigingssystematiek en lijst met voorgenomen maatregelen verder uit en anticiperen daarbij op het Mobiliteitsfonds.</li><li>❖ Rijk en regio streven naar het vaststellen van het Plan van Aanpak en een samenwerkingsovereenkomst tijdens het Strategisch BO MIRT mei 2019.</li></ul>
2.	<p><b>Versterking van domeinen en (lopende) trajecten met de regio Eindhoven</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Aansluitend op de Brainport Nationale Actieagenda (BNA) neemt BZK het initiatief om samen met de regio Eindhoven en in afstemming met de Provincie Noord-Brabant de ambities, samenhang en mogelijke samenwerking op de leefomgeving (Wonen en RO), en op bestuurlijke terrein te verkennen.</li><li>❖ Insteek hierbij is om samenwerking tussen BZK en de regio te verbeteren en (lopende) trajecten te versterken. Zodat de uitvoering van de ambities nader vorm gegeven kunnen worden inclusief de regionale benadering van beleid, rekening houdend met de BNA, de Regio Deal Brainport Eindhoven en het MIRT.</li></ul>
3.	<p><b>Eindhoven Airport</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Rijk en regio hebben samen met Eindhoven Airport in juli 2018 in een bestuurlijk overleg afgesproken een Proefcasus Eindhoven Airport uit te gaan voeren.</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De proefcasus maakt onderdeel uit van een gezamenlijk traject om te komen tot besluitvorming over de ontwikkeling van Eindhoven Airport na 2019.</li> <li>❖ De missie van de proefcasus is om op innovatieve wijze als regio via participatie en overleg met de omgeving (omwonenden en maatschappelijke organisaties, experts, bedrijven en overheden) met het oog op een passende weging van de verschillende belangen tot het best haalbare advies te komen over de ontwikkeling van Eindhoven Airport tot een toekomstbestendige en duurzame luchthaven in een gezonde leefomgeving.</li> <li>❖ Na afronding van de proefcasus zal de Tweede Kamer over de resultaten worden geïnformeerd.</li> </ul>
4.	<p><b>Brainport Nationale Actieagenda</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio blijven ook via het MIRT inzetten op het versterken van het vestigingsklimaat van Brainport Eindhoven om zo invulling te geven aan de Mainportstatus en de Brainport Nationale Actieagenda.</li> <li>❖ Dit gebeurt onder meer via de projecten: A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught, A58 Breda – Tilburg, A67 Leenderheide – Zaarderheiken, A2 Randweg Eindhoven i.c.m. A50 Eindhoven/Veghel, Eindhoven Internationale Knoop XL, de spoorverbinding Eindhoven - Düsseldorf, Eindhoven Airport en Slimme en Duurzame Mobiliteit. Besluitteksten over die projecten zijn separaat opgenomen.</li> </ul>
5.	<p><b>SmartwayZ.NL</b></p> <p><b>A67 Leenderheide – Zaarderheiken:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio stellen een bestuurlijke voorkeur vast voor de toekomstvaste verbreding van de A67 van Knooppunt Leenderheide tot Geldrop, waarbij in het ontwerp rekening wordt gehouden met de mogelijkheid van verdergaande maatregelen op het traject Geldrop – Zaarderheiken.</li> <li>❖ Rijk en regio constateren samen dat een door de regio gewenste verbreding tot aan Asten nu niet binnen de financiële middelen mogelijk is en aanpassing van knooppunt Zaarderheiken nu onvoldoende onderbouwd kan worden, en daar geen prioriteit aan gegeven kan worden.</li> <li>❖ Binnen SmartwayZ.NL wordt de verkeerskundige situatie op het netwerk in Zuid-Nederland gemonitord en geëvalueerd, specifiek betreffende de functie van de A67 in het (internationale) netwerk en als robuuste rand voor Zuidoost Brabant.</li> <li>❖ Op basis van de monitoring en evaluatie kunnen de betrokken partijen in het programma SmartwayZ.NL afwegen of en wanneer aanvullende maatregelen nodig zijn op de A67, of eventuele op andere plaatsen in het landelijke en/of regionale wegennet.</li> <li>❖ Het ontwerp van de aansluiting Geldrop wordt nader uitgewerkt zodat hier op korte termijn besluitvorming over plaats kan vinden.</li> <li>❖ Daarnaast wordt een korte termijn maatregelen pakket afgesproken bestaande uit infragebonden maatregelen en een pakket smart mobility maatregelen.</li> <li>❖ Het afgesproken pakket past binnen de gereserveerde middelen. Definitieve financiële afspraken over dit pakket worden gemaakt in de Programmaraad van december.</li> </ul> <p><b>Bereikbaarheid De Run:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio erkennen het belang van een gezamenlijk mobiliteitspakket voor dit gebied. Rijk en regio zijn voornemens hierover afspraken te maken in de Programmaraad van december. Het maatregelenpakket zal dan worden opgenomen in het programma SmartwayZ.NL. Het pakket kan dienen als proeftuin voor de ontwikkeling van het Mobiliteitsfonds.</li> </ul> <p><b>MIRT Verkenning A58 Breda – Tilburg:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio nemen kennis van de voortgang: <ul style="list-style-type: none"> <li>• De startbeslissing voor de MIRT-verkenning A58 Breda – Tilburg is op 4 juni 2018 genomen.</li> <li>• De voorbereiding van de MIRT-verkenning is in september 2018 opgestart.</li> </ul> </li> </ul>

6.	<p><b>MIRT programma A2 Deil –’s-Hertogenbosch – Vught</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio stellen vast dat het pakket quick wins voor de korte termijn en de onderzoeken naar middellange termijn oplossingsrichtingen volgens planning verlopen. De startbeslissing voor de MIRT-verkenning (oplossingsrichting voor de lange termijn) is in juni ondertekend.</li> </ul>
7.	<p><b>A2 het Vonderen - Kerensheide</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Met het partieel uitvoeringsbesluit van 29 juni 2018 en het ondertekenen van de aanvullende samenwerkingsovereenkomst tussen Rijkswaterstaat en de regio wordt het project voortvarend opgepakt. Dit sluit aan bij de in het BO MIRT 2017 gemaakte afspraken over het eerder beschikbaar stellen van financiële middelen.</li> </ul>
8.	<p><b>A27 Houten – Hooipolder (versnelling HooipolderPlus)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijkswaterstaat zal in het project A27 Houten – Hooipolder de maatregelen die tezamen het HooipolderplusPlan vormen, dus inclusief de door de regio gefinancierde maatregel 5, versneld realiseren.</li> <li>❖ Gezien de onzekerheden en risico's in het project hanteert Rijkswaterstaat hierbij een inspanningsverplichting om de extra maatregelen in 2026 te hebben gerealiseerd in plaats van 2029.</li> </ul>
9.	<p><b>A50 corridor Nijmegen – Eindhoven</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio nemen het besluit tot het starten van een MIRT-onderzoek A50 corridor Nijmegen – Eindhoven.</li> </ul>
10.	<p><b>N65 Vught – Haren</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio zijn positief over het Voorkeursalternatief+ (VKA+) en het onderliggende regiobod, en stellen het VKA+ vast.</li> <li>❖ Het Rijk zal hiervoor aanvullend € 12,06 miljoen bijdragen aan het project N65. De regio draagt € 24,86 miljoen extra bij. Alle bedragen zijn inclusief BTW.</li> <li>❖ Over de voorziene meerkosten van het project op basis van de second opinion van Horvat van 10 miljoen maken de partijen de volgende afspraken: <ul style="list-style-type: none"> <li>• indien de provincie het project uitvoert wordt de mogelijke BTW-compensatie aangewend ter dekking van deze meerkosten;</li> <li>• indien het project door Rijkswaterstaat wordt uitgevoerd, of er geen BTW-compensatie mogelijk is, dragen Rijk en provincie ieder € 3,3 miljoen extra bij en zal de laatste € 3,4 miljoen gevonden worden in een bezuiniging op het project. Eventuele meevallers ten opzichte van de meerkosten boven het budget van het VKA (€ 108 miljoen) worden in dit geval verdeeld over Rijk en provincie in de verhouding 50/50.</li> <li>• Provincie en Rijk maken vóór 1 januari 2019 afspraken over de snelst mogelijke realisatie van het project ten einde samenloop het Programma Hoogfrequent Spoor zoveel mogelijk te voorkomen.</li> </ul> </li> </ul>
11.	<p><b>Minder Hinder Aanpak: Slimme Bereikbaarheid Zuid-Nederland 2020 – 2030</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Regio en Rijk zijn het erover eens de hinder als gevolg van werkzaamheden aan de (spoor)wegen zo klein mogelijk te houden, door als gezamenlijke wegbeheerders met bedrijfsleven en kennisinstellingen maximaal in te zetten op mobiliteitsmanagement en smart mobility maatregelen.</li> <li>❖ Rijkswaterstaat en provincies nemen het initiatief om hiervoor de juiste governance in te richten, inclusief landelijke afstemming en de samenhang met bestaande gremia als SmartwayZ.NL en in samenhang met omliggende provincies, België en Duitsland. Partijen onderkennen dat hun reguliere aanpak binnen hun lopende infrastructuurprojecten tekortschiet gezien de voorliggende opgave en dat het managen van hinder op een hoger schaalniveau dient plaats te vinden en bovendien meer onderlinge samenwerking en afstemming vergt.</li> <li>❖ Rijk en regio zijn het eens over het onderzoeken welke mogelijke financieringsbronnen, zoals de minder hinder budgetten van (rijks- en provinciale) projecten, hiervoor ingezet</li> </ul>

	<p>kunnen worden om schaalvoordelen te realiseren voor het minimaliseren van de hinder voor mobilisten.</p>
<b>12.</b>	<p><b>HOV Breda – Utrecht</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en Regio's werken de casus verbetering OV Breda-Gorinchem-Utrecht verder uit mede in het kader van het Toekomstbeeld OV en werken toe naar een start van een innovatieve pilot OV in het najaar van 2019.</li> </ul>
<b>13.</b>	<p><b>Overwegen in Brabant</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Op dit moment is er binnen de kaders van het LVO programma financiële ruimte om de regio gedeeltelijk tegemoet te komen. Dit vraagt om een hoog tempo voor de LVO aanvraag van de Oosterhoutseweg.</li> <li>❖ Rijk en regio onderzoeken hoe de financiële afwikkeling van beide LVO projecten (Oosterhoutseweg en Julianastraat) in Gilze Rijen optimaal gecombineerd kunnen worden.</li> <li>❖ Rijk en regio spreken de intentie uit om zo snel mogelijk, bij voorkeur in februari 2019, de besluitvorming over ondertunneling van beide spoorwegovergangen af te ronden.</li> </ul>
<b>14.</b>	<p><b>Optimalisatie Treinverbinding Dordrecht – Brabant</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Besluitvorming over eventuele realisatie en (co)financiering van de treinverbinding Dordrecht – Brabant voor de jaren 2020 tot en met 2024 zal, vanwege de nog lopende gesprekken tussen IenW en de regionale overheden over de hieraan te verbinden voorwaarden, na het BO MIRT plaatsvinden.</li> <li>❖ IenW, provincie Zuid-Holland en provincie Noord-Brabant spreken af om nog voor het einde van dit jaar tot definitieve besluitvorming te komen.</li> </ul>
<b>15.</b>	<p><b>Motie Jetten (Helmond – Eindhoven)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Naar aanleiding van de motie Jetten C.S. geeft IenW opdracht aan ProRail om in afstemming met de regio mogelijke korte termijn maatregelen in beeld te brengen voor het NMCA knelpunt Eindhoven – Helmond. De aanpak voor NMCA knelpunten voor de langere termijn loopt mee in Toekomstbeeld OV en in regionale uitwerkingen.</li> <li>❖ Resultaten uit deze trajecten worden besproken bij het BO MIRT 2019.</li> </ul>
<b>16.</b>	<p><b>Knelpunten Regionaal Spoor in Limburg</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Op basis van de analyse rond regionale knelpunten past voor IenW het knelpunt perroncapaciteit Heerlen binnen de scope (probleem/oplossing/kosten) van deze aanpak. Een ontwerp voor uitbreiding perroncapaciteit Heerlen wordt door ProRail op € 4,4 miljoen inclusief BTW geraamd, en thans verder uitgewerkt. Op basis van deze nadere uitwerking stelt IenW voor om een afspraak te maken over bekostiging op basis van 50/50 cofinanciering. Provincie Limburg acht het aanbieden van voldoende perroncapaciteit een basisverantwoordelijkheid voor ProRail en stelt een financiering door IenW/ProRail voor. Rijk en regio gaan in gesprek over cofinanciering.</li> <li>❖ Rijk en regio hechten waarde aan een spoedige nadere duiding van het transferknelpunt passerelle Maastricht. Het Rijk verstrekt aan ProRail opdracht om in een onderzoek het knelpunt te analyseren, en oplossingsrichtingen voor te stellen. Deze aanpak wordt gezamenlijk doorlopen binnen de aanpak 'Stad en Spoor'.</li> <li>❖ Rijk en regio monitoren de effecten van de vraagbeïnvloedingsmaatregelen voor de capaciteit van de spitstreinen noordelijke Maaslijn, conform de motie van heer Amhaouch. De Tweede Kamer wordt daar voorjaar 2019 over geïnformeerd. Rijk en regio zijn in goed overleg over de lopende opgave van de verduurzaming/elektrificatie van de Maaslijn. Partijen beogen in december dit overleg af te ronden.</li> <li>❖ Rijk en regio zien in de introductie van de Drielandentrein in halfuurs-frequentie een voorkeursoplossing inzake het goederenpad Maastricht Randwyck. Indien hierover niet binnen afzienbare termijn tot afspraken gekomen kan worden, treden partijen opnieuw in overleg.</li> </ul>
<b>17.</b>	<p><b>Brabantroute inclusief Vierpaardjes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De implementatie van de maatregelen die zijn afgesproken in het kader van de Robuuste Brabantroute lopen volgens planning. Partijen streven ernaar om tijdens het BO MIRT</li> </ul>

2019 het dossier voor de Robuuste Brabantroute te sluiten. Maatregelen voor de langere termijn (o.a. Integrale benadering Gilze en Rijen en Vierpaardjes), zullen via een eigenstandig agendapunt worden besproken als daar aanleiding voor is.

- 18. Grensoverschrijdende spoorverbindingen**
- ❖ De samenwerkingsovereenkomst voor Eindhoven – Düsseldorf wordt eind 2018 getekend door de betrokken partijen Provincie Noord-Brabant, Verkehrsverbund Rhein Ruhr en Ministerie IenW met als doel een vervoerder te hebben gecontracteerd in 2025 die een directe verbinding gaat exploiteren tussen Eindhoven en Düsseldorf.
  - ❖ In afwachting van de definitieve besluitvorming door de Bund over de spoorverdubbeling tussen Kaldenkirchen en Dülken houden Rijk en regio de opties open om te komen tot een verdere versnelling naar Düsseldorf.
  - ❖ Voor het 2e kwartaal van 2019 neemt het Ministerie van IenW in samenspraak met de Duitse vervoersautoriteit NVR en de regio een besluit te over een mogelijk voorkeursalternatief voor de verbinding Amsterdam – Eindhoven – Heerlen – Aken.
  - ❖ Het Ministerie van IenW rondt in het eerste kwartaal van 2019 de aanvullende onderzoeken af voor besluitvorming over de reactivering van Weert – Hamont.
  - ❖ Het Ministerie van IenW start eind 2018 de gesprekken met de Belgische overheid over de bereidheid en de mogelijke kosten om de bestaande verbinding Antwerpen – Hamont door te trekken naar Weert.
  - ❖ Rijk en regio streven naar een start met Maastricht – Luik in de zomer van 2019. De ambitie blijft staan dat de Belgische en Duitse HSL stations 2 keer per uur bediend worden, door te gaan rijden van Aken naar Luik via Maastricht en andersom.
  - ❖ Partijen onderzoeken, met oog op de verbetering van de grensoverschrijdende verbindingen in Zuid-Nederland, inclusief Roosendaal – Antwerpen en verdere versnelling van Eindhoven – Düsseldorf, hoe internationale samenwerking via Eurekarail al dan niet gecontinueerd kan worden.

- 19. Deltaprogramma Maas**
- ❖ Het ontwikkelde voorkeursalternatief voor het project Oeffelt realiseert een waterstanddaling van 20,3 cm en heeft breed regionaal draagvlak en is door GS Noord-Brabant vastgesteld. Rijk en regio spreken af dat voor het project Oeffelt de planuitwerkingsfase kan starten op het moment dat de dekking van het project aantoonbaar geregeld is. Concreet betekent dit dat er naast een taakstellende afspraak over de inzet van Rijks- en regionale middelen zoals in de tabel weergegeven, er de garantie moet zijn dat de € 13,8 miljoen, nu gelabeld als HWBP-vermeden kosten dijkversterking, gedekt zijn.
- Overzicht kosten en dekking Oeffelt:**
- | Kosten (in mln€) | Financiering      |                             |      |      |
|------------------|-------------------|-----------------------------|------|------|
|                  | HWBP <sup>1</sup> | Bijdrage regio              | Rijk |      |
| 35,7             | 13,8              | Provincie Limburg           | 3    | 13,9 |
|                  |                   | Provincie Noord-Brabant     | 4    |      |
|                  |                   | Groenontwikkelfonds Brabant | 0,5  |      |
|                  |                   | Gemeente Boxmeer            | 0,5  |      |
- <sup>1</sup> Dit betreft de vermeden kosten dijkversterking.
- ❖ Voor het MIRT-onderzoek Lob van Gennep spreken Rijk en regio af de MIRT-verkenning te starten op het moment dat de beoordeling van dijkkring 54 (inclusief oordeel van ILT) is afgerond en de opname van dijkkring 54 in de programmering van het HWBP is geborgd. De herinrichting van de Lob van Gennep leidt tot een betere bescherming van het gebied zelf en substantiële waterstanddaling op de Bedijkte Maas tot aan het Hollands Diep (ca. 20 cm). De investeringskosten voor Lob van Gennep worden geraamd op € 161 miljoen. De kosten worden gedragen door Rijk, regionale partijen en het HWBP. Er resteert een klein tekort van € 1 miljoen, dat conform MIRT-spelregels in de verkenning kan worden opgelost. De Rijksmiddelen zijn vanaf 2029 beschikbaar. Waterschap Limburg zal het trekkerschap van de gecombineerde MIRT HWBP-verkenning Lob van Gennep op zich nemen.
- Overzicht kosten en dekking Lob van Gennep:**

Kosten (in mln€)	Financiering				Rijk	Tekort
	HWBP <sup>1</sup>	HWBP	Bijdrage regio			
161	8,5	103,5	Provincie Limburg		26	1
				1,		
			3			
			Provincie Noord-Brabant	4		
			Provincie Gelderland	0,		
			5			
			Gemeente Gennep	0,		
			9			
			Gemeente Mook en Middelaar	0,		
			3			
			Waterschap Aa en Maas	1 <sup>2</sup>		
			Waterschap Limburg	14		
			3			

<sup>1</sup> Dit betreft de vermeden dijkversterkingskosten op het project Ravenstein-Lith

<sup>2</sup> Eigen bijdrage aan vermeden dijkversterkingskosten Ravenstein-Lith

<sup>3</sup> € 11,5 mln. eigen bijdrage aan aanpak dijkkring 54 en € 2,5 mln voor meekoppelkans beekherstel

- ❖ Voor het MIRT-onderzoek Alem (onderdeel van het project Maasoeverpark 's-Hertogenbosch) spreken Rijk en regio af om MIRT-verkenning te starten. De potentiële maatregelen bij Alem werken bovenstrooms door, onder andere op het lopende dijkversterkingstraject Ravenstein-Lith. In de verkenning wordt gezien hoe dit kan worden gecombineerd met de uitvoering van KRW-maatregelen en ligplaatsvoorzieningen ten behoeve van de scheepvaart. De geraamde investeringskosten voor rivierverruiming Alem bedragen € 59,22 miljoen. De kosten worden gedragen door het Rijk en regionale partijen. Daarnaast is de inschatting dat er middelen beschikbaar komen door vermeden kosten dijkversterking vanuit het HWBP. Waterschap Aa en Maas en het Rijk geven aan de inschatting realistisch te vinden. Er resteert een tekort van € 15,35 miljoen. Op deze wijze bestaat zicht op 75% financiering voor dit project. In de verkenningfase zal het project nader worden uitgewerkt, inclusief een nadere uitwerking van de kostenraming. Mogelijk kan een deel van het tekort worden opgevuld door de kosten omlaag te brengen, door een scope-aanpassing, door een daarmee te realiseren hogere besparing op het HWBP of door aanvullende financiering. Om na de verkenning een beslissing te kunnen nemen over start planuitwerking moet het tekort zijn opgelost en is 100% dekking nodig. De betrokken regionale partijen hebben schriftelijk hun commitment kenbaar gemaakt. De Rijksmiddelen zijn vanaf 2029 beschikbaar. De verkenning kan starten op het moment dat de Provincie Gelderland het trekkerschap van de MIRT-verkenning Alem op zich neemt.

**Overzicht kosten en dekking Alem/Maasoeverpark:**

Kosten (in mln€)	Financiering				
	HWBP <sup>1</sup>	Bijdrage regio		Rijk	Tekort
59,22	26	Provincie Noord-Brabant	3,8	11,55	15,35
		Provincie Gelderland	2,5		
		Gemeente Maasdriel	0,02		

<sup>1</sup> Dit betreft de vermeden dijkversterkingskosten

- ❖ Voor de korte termijn realisatie van het project 'Verlengen brug Veerweg Alphen' binnen het lopende project Over de Maas spreken Rijk en regio af gezamenlijk bij te dragen om extra waterstandsdeling te realiseren. De voorlopig voorgestelde bijdrage van het Rijk is maximaal € 1,5 miljoen en van de regionale partijen € 0,5 miljoen (provincie Gelderland

	<p>en provincie Noord-Brabant). De bijdragen moeten nog nader bepaald worden na bestuurlijke overeenstemming met de partners. Rijk en regio spreken af om hier in het voorjaar van 2019 afspraken over te maken.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De provincie Noord-Brabant is met het oog op proces-continuïteit en spoedige realisering van maatregelen bereid om projecten voor te financieren. Hierover zullen nadere afspraken worden gemaakt in de verkenningfase tussen regionale partijen, HWBP en het Rijk.</li> <li>❖ De verkenning van systeemmaatregelen Thorn-Wessem, Baarlo-Hout-Blerick, Venlo-Velden, Arcen en Well verloopt voortvarend en in 2019 zullen de voorkeursalternatieven gereed komen voor de dijkverleggingen en behoud rivierbed. Ook zal helder worden op welke termijn, welke aanvullende kosten en kostendragers worden voorgestaan. Voor de zomer 2019 is op basis van kosten, effectiviteit en maatschappelijke meerwaarde een keuze aan de orde ten aanzien van het vervolg.</li> <li>❖ Gegeven de ambities van de stedelijke herontwikkeling langs de Maas bij Maastricht, de nautische veiligheid voor de scheepvaart en hoogwaterbeschermingsopgave (blijkend uit een eerste beoordeling) wordt het MIRT-onderzoek uiterlijk juni 2019 afgerond en bestuurlijk geaccordeerd en ingebed in de nieuwe omgevingsvisie van Maastricht. Ook zullen de opties voor het vervolg, waaronder de wenselijkheid en noodzakelijke timing van een MIRT-verkenning, voorliggen.</li> </ul>
<b>20.</b>	<p><b>Integraal Riviermanagement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio hebben met elkaar de ambities rond een nieuw programma Integraal Riviermanagement (IRM) gedeeld en spreken af begin 2019 met elkaar in gesprek te gaan over de aanpak en aansturing van IRM.</li> </ul>
<b>21.</b>	<p><b>Klimaatadaptatie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio trekken komende twee jaar samen op in de concretiseringslag van het Uitvoeringsprogramma Klimaatadaptatie Zuid-Nederland 1.0, met als inzet het op termijn afsluiten van een bestuursakkoord Zuid-Nederland.</li> <li>❖ Regio krijgt daarbij steun vanuit het Rijk via actieve deelname in het overleg over de concretiseringslag (capaciteit).</li> <li>❖ Regio zet in op uitvoering van een gebiedsgerichte aanpak in Zuid-Nederland, waarbinnen pilots tot stand komen met leereffecten voor andere regio's in het land.</li> <li>❖ Daarvoor zal de regio net als de andere regio's voorstellen indienen voor procesondersteuning vanuit de extra middelen die het Rijk in 2019 en 2020 inzet voor ruimtelijke adaptatie.</li> </ul>
<b>22.</b>	<p><b>Samenwerkingsafspraken slimme en duurzame Mobiliteit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Om samen nog slagvaardiger te werken aan een betere bereikbaarheid en verkeersveiligheid en het verduurzamen van de mobiliteit spreken Rijk en regio af te komen tot een bundeling van een aantal effectieve en efficiënte maatregelen en initiatieven.</li> <li>❖ Regio en Rijk bespreken welke thema's binnen deze bundeling vallen. Te denken valt aan smart mobility, toekomstbestendig OV, fiets, (stedelijke) logistiek, werkgeversbenadering, reizigersbenadering, duurzame infrastructuur, verkeersveiligheid, versnelde elektrificatie van voertuigen en alternatieve brandstoffen; zonder hierbij in elkaars verantwoordelijkheden te treden.</li> <li>❖ Uitgangspunt is dat afspraken over smart mobility moeten aansluiten op de Krachtenbundeling en dat in de regio alle afspraken landen in SmartwayZ.NL, het Netwerkprogramma BrabantStad Bereikbaar en Maastricht Bereikbaar. Ook wordt inhoudelijk aangesloten bij de Mobiliteitsvisie Limburg.</li> <li>❖ In dit kader spreken Rijk en regio voor 2019 (aanvullend op de afzonderlijke afspraken in agendapunten over de Quick wins A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught, De Run Veldhoven en Minder Hinder), het volgende af: <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>File-aanpak:</b> om de files op korte termijn aan te pakken investeert het Rijk in de regio door op strategische locaties meer bergers en weginspecteurs in te zetten. Daarnaast worden er o.a. verbeteringen doorgevoerd op de A50 bij Ekkersweijer en de A58 bij Tilburg – Reeshof om de doorstroming te verbeteren.</li> </ul> </li> </ul>

- Fiets: Om meer mensen gebruik te laten maken van de fiets en de fiets-treinreis aantrekkelijker te maken willen Rijk en regio gezamenlijk investeren in fietsenstallingen bij stations:
  - Rijk en regio investeren samen, op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent in de realisatie van extra maaiveldstallingen bij het station van Roermond.
  - Rijk en regio investeren samen, op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent in de realisatie van een inbandige fietsenstalling nabij het station Heerlen. De stalling zal voldoen aan de ProRaileisen voor fietsenstallingen. Partijen hebben de intentie om de realisatieafspraken te tekenen voor 1 juni 2019.
  - Rijk en regio investeren samen, op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent in de realisatie van extra maaiveldstallingcapaciteit bij de stations van Deurne en Gilze-Rijen.
  - Rijk en regio investeren samen, op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent in de voorbereiding van een (inbandige) oplossingsvariant van stallingtekorten bij de stations Breda, Eindhoven (zuidzijde) en 's-Hertogenbosch.
  - De provincie Noord-Brabant ontvangt een bijdrage van het Rijk van € 1,857 miljoen voor de realisering van snelfietsroute Breda-Tilburg. De provincie Limburg ontvangt een bijdrage van het Rijk van € 1,857 miljoen voor snelfietsroute Maastricht-Meerssen. De provincies zetten in op fietsstimulering in samenwerking met werkgevers en passen waar mogelijk de principes van circulair bouwen toe in de aanleg.
- Veiligheid N-wegen: Regio en Rijk spreken af de verkeersveiligheid van provinciale N-wegen te verbeteren. Het Rijk stelt hiervoor maximaal € 1.965.966 ter beschikking aan Noord-Brabant en maximaal € 1.534.098 aan Limburg. Provincies kunnen hiervoor plannen indienen die worden beoordeeld op basis van het afsprakenkader.
- Rijk en regio spreken af om vooruitlopende op de uitwerking van de Krachtenbundeling smart mobility onder de vlag van SmartwayZ.NL in 2019 de volgende onderwerpen op te pakken:
  - Rijk en regio komen uiterlijk in juni 2019 tot concretisering van versnelde digitalisering en organisatieontwikkeling in het wegbeheer, als onderdeel van 'digitaal de weg op orde'. De inzet hierbij is dat in 2023 90% actualiteit, betrouwbaarheid en correctheid van publieke data moet zijn bereikt. Voor ondersteuning in de planvorming heeft het Rijk € 1 miljoen beschikbaar voor alle regio's gezamenlijk. De uitwerking hiervan landt in de verdere uitwerking van de Krachtenbundeling smart mobility.
  - Regio en Rijk spreken tevens af een versnelling te geven aan de vervanging van conventionele Verkeersregelinstallaties door nieuwe intelligente Verkeersregelinstallaties (iVRI's) die kunnen communiceren met voertuigen, fietsers, OV etc. Uiterlijk in juni 2019 nemen Rijk en regio besluiten over aantallen, locaties, impact, uitroltempo als ook financieringsverdeling;
  - Rijk en regio spreken af maximaal inzet te plegen om, binnen de verantwoordelijkheden en mogelijkheden als wegbeheerders, voordat deze nieuwe afspraken worden gemaakt uiterlijk Q1 2019 alle eerder gemaakte afspraken van Rijk en regio in Beter Benutten Vervolg ITS en Talking Traffic na te komen en (op straat) op te leveren.
  - Mobility as a Service: Op 1 november is de inschrijving voor de Raamovereenkomst voor de 7 nationaal opschaalbare MaaS-pilots gesloten. De definitieve gunning is voorzien per 7 december 2018. Vervolgens worden via regionale minicompetities de MaaS-aanbieders geselecteerd. De aanbesteding voor de pilot vanuit Eindhoven start eind februari 2019 en die vanuit Limburg start medio maart 2019.
- Werkgeversbenadering: in Beter Benutten zijn waardevolle werkgeversnetwerken opgebouwd. Regio en Rijk besluiten de werkgeversaanpak in Maastricht in 2019 verder op te schalen naar Zuid-Limburg en te vernieuwen. Het Rijk stelt hiervoor €



2,1 miljoen beschikbaar. De regio stelt ook € 2,1 miljoen beschikbaar en financiert het programmabureau met € 1,3 miljoen.

Alle genoemde bedragen zijn inclusief BTW.

- ❖ Regio en Rijk werken de Uitvoeringsagenda's Slimme en Duurzame Mobiliteit voor Brabant en Limburg verder uit en geven daarmee invulling aan de verdere bundeling van afspraken. Daarin worden ook afspraken gemaakt over hoe de uitvoering van maatregelen uit het Klimaatakkoord hierin landen. In het BO MIRT van het najaar 2019 worden verdere afspraken gemaakt.