

## **BESTUURLIJK OVERLEG MIRT NOORDWEST NEDERLAND 2025 INTERN DOSSIER**

Datum: **maandag 5 januari 2026**

Tijdstip: **13.00 – 14.30 uur**

Locatie: **Ministerie IenW, zaal Blauw A.412, Rijnstraat 8, 2515 XP Den Haag**

### Deelnemers namens de regio:

#### *Noord-Holland en Flevoland:*

- Mw. Ellentrees Muller, Gedeputeerde Flevoland Ruimtelijke Ordening, Wonen en Mobiliteit, voorzitter Platform Mobiliteit Metropoolregio Amsterdam (MRA)
- Dhr. Jeroen Olthof, Gedeputeerde Noord-Holland Mobiliteit en Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Gezondheid en Milieu, lid Platform Mobiliteit MRA en Noord-Holland Noord
- Mw. Melanie van der Horst, Wethouder Amsterdam Verkeer, Vervoer, Luchtkwaliteit, Openbare ruimte en Groen, Water, voorzitter Dagelijks Bestuur Vervoerregio Amsterdam (VRA) en lid Platform Mobiliteit MRA

#### *Utrecht:*

- Dhr. André van Schie, Gedeputeerde Utrecht Mobiliteit, Economie, Digitalisering
- Dhr. Huib van Essen, Gedeputeerde Utrecht Ruimtelijke ontwikkeling, Omgevingsbeleid, Energietransitie, Milieu
- Mw. Senna Maatoug, Wethouder Utrecht Mobiliteit, Energie en Klimaat
- Mw. Ellie Eggengoor, Wethouder Nieuwegein Economie en werk, Financiën, Mobiliteit en Groot Merwede
- Dhr. Eelco Eerenberg, Wethouder Utrecht Ruimtelijke Ordening, Onderwijs, Volksgezondheid, Groot Merwede, Rijnenburg, Leidsche Rijn
- Dhr. Tyas Bijlholt, Wethouder Amersfoort Mobiliteit

### Deelnemer namens de waterschappen:

- Mw. Hetty Klavers, Dijkgraaf van waterschap Zuiderzeeland, namens de gezamenlijke waterschappen in de regio Noordwest

### Deelnemers namens het Rijk:

- Dhr. Robert Tieman, Minister van Infrastructuur en Waterstaat
- Dhr. Thierry Aartsen, Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu
- Mw. Marjolein Jansen, Directeur-Generaal Ruimtelijke Ordening ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening
- Dhr. Bart Sattler, Regioambassadeur Noordwest ministerie van Economische Zaken en ministerie van Klimaat en Groene Groei

### Ambtelijke ondersteuning:

*Noord-Holland en Flevoland:* dhr. Alex Colthoff (VRA, namens Platform Mobiliteit MRA), mw. Monique den Ouden (VRA, MIRT-coördinatie MRA), dhr. Jan Gossink (VRA, MIRT-coördinatie MRA), dhr. Stan van den Berg (provincie Noord-Holland, BOL-coördinatie MRA),

*Utrecht:* dhr. Bart van der Vossen (gemeente Utrecht), mevr. Ellen Vrielink (provincie Utrecht), dhr. Bart Althuis (provincie Utrecht, MIRT-coördinatie Utrecht), dhr. Erik van Hoogstraten (provincie Utrecht, MIRT-coördinatie Utrecht)

*Waterschappen:* dhr. Yigall Schilp (waterschap Amstel Gooi en Vecht)

*IenW:* dhr. Kees van der Burg (directeur-generaal Mobiliteit), dhr. Jan-Bert Dijkstra (directeur Mobiliteit en Gebieden), mevr. Marion Smit (directeur Wegen en Verkeersveiligheid), dhr. Diederik de Jong (plv. directeur Wegen en Verkeersveiligheid), dhr. Wino Aarnink (directeur Openbaar Vervoer en Spoor), dhr. Leo van 't Hof (MIRT-coördinatie Noordwest), dhr. Josha Vanderbroeck (MIRT-coördinatie Noordwest)

*VRO:* Mw. Hettie Politiek (Directeur nationaal grootschalige woningbouw VRO), dhr. Adrian Los (Directeur Ruimtelijke Ontwikkeling), dhr. Jacos van Zelst (Directeur Realisatie Woningbouw)

*RWS:* mevr. Floortje Hanneman (hoofdingenieur-directeur Rijkswaterstaat Midden-Nederland)

**AGENDA:**

- |  |                                    |
|--|------------------------------------|
| <b>1. Opening</b>  | <b>13.00-13.05 uur<sup>1</sup></b> |
| <b>2. Actualiteiten</b>  | <b>13.05-13.15 uur</b>             |
| <b>3. Netwerken op orde</b>  | <b>13.15-13.45 uur</b>             |
| 3.1 Kleine maatregelen hoofdwegennet   |                                    |
| 3.2 Programma SBaB: A27 Zeewolde-Eemnes  |                                    |
| 3.3 A6 Almere Oostvaarders-Lelystad  |                                    |
| 3.4 Programma UNed: MIRT-verkenning OV en Wonen Regio Utrecht en MIRT-onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnenburg |                                    |
| 3.5 A28-A1 Knooppunt Hoevelaken  |                                    |
| <b>4. Woningbouw en Mobiliteit</b>   | <b>13.45-14.10 uur</b>             |
| 4.1 Generieke afspraken  |                                    |
| 4.1.1 Risicoverdeling, beheersing, programmasturing en monitoring  |                                    |
| 4.1.2 Woningbouw op korte termijn (WoKT)   |                                    |
| 4.1.3 Nationaal grootschalige woningbouw   |                                    |
| 4.2 WoMo-afspraken Noordwest Nederland   |                                    |
| 4.2.1 WoKT-afspraken Noordwest Nederland   |                                    |
| 4.2.2 Utrecht Groot Merwede  |                                    |
| 4.2.3 Haven-Stad   |                                    |
| 4.2.4 MRA West – Haarlemmermeer  |                                    |
| 4.2.5 MRA Oost – Amsterdam   |                                    |
| 4.2.6 MRA Oost – Lelystad Zuiderhage   |                                    |
| 4.2.7 Amersfoort Spoor- en A1-zone   |                                    |
| 4.2.8 Alkmaars Kanaal  |                                    |
| 4.2.9 Foodvalley   |                                    |
| <b>5. Ruimte</b>   | <b>14.10-14.20 uur</b>             |
| 5.1 NOVEX- gebied MRA: Op weg naar Uitvoeringsagenda 2.0 en Regionale Investeringsagenda                             |                                    |
| 5.2 NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort: Voortgang Uitvoeringsagenda en Regionale Investeringsagenda                     |                                    |
| <b>6. Hamerpunten</b>  | <b>14.20 uur</b>                   |
| 6.1 Generieke onderwerpen  |                                    |
| 6.1.1 Bereikbaarheid op peil   |                                    |
| 6.1.2 Publieke mobiliteit  |                                    |
| 6.1.2.1 Publieke modaliteit Utrecht  |                                    |
| 6.1.2.2 Publieke modaliteit Flevoland  |                                    |
| 6.1.3 Inclusieve deelmobiliteit  |                                    |
| 6.1.4 Spitsspreiden en -mijden   |                                    |
| 6.1.5 Toekomstperspectief Hoofdwegennet  |                                    |
| 6.1.6 Vrachtwagenheffing   |                                    |
| 6.2 Programma SBaB   |                                    |
| 6.2.1 OV Amsterdam-Haarlemmermeer  |                                    |
| 6.2.2 Bereikbaarheid Lelystad Zuiderhage   |                                    |
| 6.2.3 Impactstudie A27/A1  |                                    |

---

<sup>1</sup> Aangegeven tijden zijn indicatief.

- 6.2.4 Spitsspreiden en -mijden MRA
- 6.2.5 Trendonderzoek Stedelijke Mobiliteit
- 6.3 OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL)
- 6.4 Zuidasdok
- 6.5 Multimodale Ring Alkmaar
- 6.6 Weerbaarheid en veerkracht mobiliteitssysteem Noord-Holland Noord
- 6.7 Spoorruit Amsterdam
- 6.8 Programma UNed
  - 6.8.1 GoedopWeg
  - 6.8.2 SPUK-afspraken Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040
  - 6.8.3 Gebiedsonderzoek Amersfoort Spoorzone en Heuvelrugzone
- 6.9 Overdracht Merwedekanaal
- 6.10 Fiets
  - 6.10.1 Rijksbijdrage landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes
  - 6.10.2. Gezamenlijke uitvoeringsagenda Nationaal Toekomstbeeld Fiets
  - 6.10.3 Dom-tot-Dam doorfietsroute
- 6.11 Lelylijn
- 6.12 Sluis Kornwerderzand
- 6.13 Samenvoegen Stuurgroep Markermeer-IJmeer (SMIJ) en Bestuurlijk Platform IJsselmeergebied (BPIJ)

**7. Vooruitblik BO Leefomgeving 2026** **14.20-14.25 uur**

**8. Communicatie en afsluiting** **14.25-14.30 uur**

**Fotomoment Merwedelijn** **14.30 uur**

## **1. Opening**

**13.00-13.05 uur**

- Formele opening door de minister van IenW. Welkom aan de deelnemers.
- De minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, mevr. Mona Keijzer, is verhinderd. Zij wordt vervangen door mevr. Marjolein Jansen, Directeur-Generaal Ruimtelijke Ordening.
- Korte toelichting op de agenda. In dit Bestuurlijk Overleg MIRT gaat het over:
  1. Relevante actualiteiten.
  2. Gezamenlijke reguliere MIRT-afspraken, met name over bereikbaarheidsonderwerpen.
  3. Verdeling van de € 2,5 miljard voor de ontsluiting van woningbouw.
  4. Afronding met communicatie over de hier gemaakte afspraken en een vooruitblik op het BO Leefomgeving 2026.

## **2. Actualiteiten**

**13.05-13.15 uur**

Onder 'Actualiteiten' kan worden stilgestaan bij:

- Stand van zaken formatie.
- Korte toelichting door minister en staatssecretaris van IenW op "verhaal van de infra" met inzet IenW in formatie, mede in relatie met infrastructurele vraagstukken voor Defensie.

#### 3.1 Kleine maatregelen hoofdwegennet

##### In het kort:

- IenW heeft in het BO MIRT 2024 besloten om € 280 miljoen te reserveren voor het uitvoeren van kleine maatregelen, gericht op het verbeteren van het autonetwerk of de doorstroming van automobilititeit op het nationale netwerk. Daarbij is aan alle MIRT-regio's gevraagd om met passende voorstellen te komen.
- De regio's hebben per MIRT-regio maatregelen ingediend bij IenW voor financiering vanuit het restbudget. De maatregelen zijn door IenW inhoudelijk beoordeeld aan de hand van het vastgestelde beoordelingskader en als kansrijk beoordeeld.
- De regio heeft deze kansrijke maatregelen verder uitgewerkt waarbij ook een toets is gedaan op maakbaarheid (capaciteit Rijkswaterstaat (RWS)). Op basis hiervan kan in het BO MIRT een definitief besluit genomen worden over de inzet van de € 280 miljoen aan Rijksmiddelen, inclusief voorwaarden en condities.

##### Voorgestelde afspraken:

- ❖ 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 versoeringen 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.

### **3.2 Programma SBaB: A27 Zeewolde-Eemnes**

#### In het kort:

- In 2023 zijn door IenW 17 MIRT-projecten gepauzeerd, waaronder het project A27 Zeewolde-Eemnes.
- De afgelopen periode is door de minister van IenW meermaals aangegeven het project als eerste weer uit de pauzestand te willen halen en een volgende betekenisvolle stap te zetten.
- In dit BO MIRT wordt die betekenisvolle stap gezet door budget voor het project beschikbaar te stellen en af te spreken in januari 2026 een MIRT-verkenning te starten.

#### Voorgestelde afspraken:

- ❖ 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, 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.

### **3.3 A6 Almere Oostvaarders-Lelystad**

#### In het kort:

- Door IenW zijn MIRT-projecten gepauzeerd, waaronder het project A6 Almere Oostvaarders-Lelystad.
- Gezien het belang van het project voor Flevoland zijn IenW en Flevoland in gesprek om het project op een gepast moment te herstarten als aan de randvoorwaarden kan worden voldaan.
- In dit BO MIRT worden hierover (proces)afspraken gemaakt.

#### Voorgestelde afspraken:

- ❖ 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.

### **3.4 Programma UNed: MIRT-verkenning OV en Wonen Regio Utrecht en MIRT-onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnenburg**

#### In het kort:

- Rijk en regio hebben een integraal MIRT Onderzoek uitgevoerd naar de condities voor ruimtelijk-economische ontwikkeling van de A12-zone in samenhang met Rijnenburg en de bereikbaarheidsopgave van de gebieden en de regio.
- Rijk en regio werken in de MIRT Verkenning OV en Wonen Regio Utrecht toe naar een voorkeursbesluit voor de Merwedelijn en OV-maatregelen in Utrecht Oost.
- Rijk en regio hebben een verkenner gevraagd een onafhankelijk advies op te stellen over de Merwedelijn. De uitkomst is het advies 'Samen tempo maken op de Merwedelijn'. Onderdelen uit het advies zijn overgenomen in de afspraken.

#### Voorgestelde afspraken:

- ❖ 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 hoofdwegenet, 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 excl. btw (€ 562,3 miljoen incl. btw). De provincie Utrecht reserveert aanvullend € 80 miljoen excl. btw en de gemeente Utrecht € 80 miljoen excl. 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 mln. excl. btw (€132 mln. incl. 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.

### **3.5 A28-A1 Knooppunt Hoevelaken**

#### In het kort:

- In het BO Leefomgeving juni 2025 hebben Rijk en regio het urgente belang van de realisatie van het MIRT-project A1/28 Knooppunt Hoevelaken onderschreven. Daarbij erkenden Rijk en regio de mogelijke meerwaarde van een opgedeelde en gefaseerde aanpak van het project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken in combinatie met het voorkeursalternatief A1/A30 Barneveld.
- Afgesproken is dat Rijk en regio toewerken naar een besluit in het BO MIRT 2025 over een plan van aanpak om variant 4, de eerste fase van het project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken, nader uit te werken tot een (ontwerp) projectbesluit. In deze variant wordt hoofdzakelijk ingezet op een gedeeltelijke verbreding van de A1 en delen van het voorkeursalternatief A1/A30 Barneveld.

- Het plan van aanpak is nu door Rijk, in afstemming met de regio, in de vorm van een routekaart opgesteld, zodat besluitvorming over het plan van aanpak (routekaart) en eerste vervolgstappen in het BO MIRT 2025 kan plaatsvinden.

#### Voorgestelde afspraken:

- ❖ 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. 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.

### 4.1 Generieke afspraken

#### In het kort:

- Het kabinet Schoof heeft in het regeerprogramma in totaal € 2,5 miljard aan het Mobiliteitsfonds toegevoegd voor de ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woningen binnen de nationaal grootschalige woningbouwgebieden en daarbuiten.
- Daarvan wordt circa € 1,2 miljard besteed voor infrastructurele voorzieningen voor de 17 nationaal grootschalige woningbouwgebieden die in 2022 zijn aangewezen. Circa € 1,3 miljard wordt besteed aan infrastructurele voorzieningen die woningbouw op korte termijn (start bouw binnen 5 jaar) mogelijk maken op woningbouwlocaties door het hele land.
- Daarmee draagt de investering van € 2,5 miljard bij aan het ontsluiten en verbeteren van de bereikbaarheid van nieuwe woonwijken in zowel stedelijke gebieden als kleinere kernen met de fiets, auto en het OV.
- Daarnaast heeft het huidige kabinet € 5 miljard beschikbaar gesteld voor het stimuleren van de woningbouw. Daarvan is circa € 877 miljoen aan Gebiedsbudget gereserveerd. Het Gebiedsbudget is bedoeld voor gebiedsmaatregelen binnen de nationaal grootschalige woningbouwgebieden. Ook heeft het kabinet middelen beschikbaar gesteld voor de Woningbouwimpuls (WBI) en de Realisatiestimulans.
- De middelen voor het Gebiedsbudget worden ingezet in samenhang met de middelen uit de € 2,5 miljard die bestemd zijn voor infrastructurele voorzieningen. De gebiedsmaatregelen uit het Gebiedsbudget en de infrastructurele voorzieningen voor de grootschalige woningbouwgebieden uit de € 2,5 miljard zijn volgens hetzelfde afweegkader beoordeeld.

#### 4.1.1. Risicoverdeling, beheersing, programmasturing en monitoring

##### Voorgestelde afspraken:

- ❖ 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.

#### **4.1.2 Woningbouw op korte termijn (WoKT)**

##### Voorgestelde afspraken:

- ❖ 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 euro 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.

#### **4.1.3 Nationaal grootschalige woningbouw**

##### Voorgestelde afspraken:

- ❖ 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. De infрмаatregelen binnen de ingediende aanvraag bieden voor een volgend kabinet een logisch pakket om een vervolgstap op te nemen.

### *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 inframesmaatregelen 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 betaalbaar te realiseren. Minimaal 50% van de woningen in de nationaal grootschalige woningbouwgebieden moet in het segment betaalbaar vallen.

## **4.2 WoMo-afspraken Noordwest Nederland**

### **4.2.1 WoKT-afspraken Noordwest Nederland**

#### In het kort:

- Onderstaande tabel bevat de Woningbouw op Korte Termijn afspraken per gemeente, titel van de aanvraag en per maatregel op hoofdlijnen.
- Gemeenten dienen in 2026 een aanvraag in voor een rijksbijdrage voor de specifiek beschreven maatregelen zoals omschreven in de ingediende voorstellen.
- Een aantal gemeenten heeft gezamenlijk een voorstel ingediend in de vorm van een samenwerkingsverband, waarbij één gemeente is aangewezen als penvoerder. De penvoerder dient de aanvraag voor de specifieke uitkering in en voegt daarbij een door alle deelnemende gemeenten ondertekende samenwerkingsovereenkomst toe ten behoeve van de verantwoording.

Voorgestelde afspraken:

<b>Naam indienende gemeente/ penvoerder</b>	<b>Naam voorstel</b>	<b>Aantal woningen</b>	<b>Rijksbijdrage (incl. btw, prijspeil 2025)</b>	<b>Regionale bijdrage (incl. btw, prijspeil 2025)</b>	<b>Maatregelen</b>
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	Uitleggegebied 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
Vijfheerenland en	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

#### 4.2.2 Utrecht Groot Merwede

##### Voorgestelde afspraken:

- ❖ 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 Utrecht 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 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.

#### 4.2.3 Haven-Stad

##### Voorgestelde afspraken:

- ❖ 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 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.

#### **4.2.4 MRA West – Haarlemmermeer**

##### Voorgestelde afspraken:

- ❖ 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 Lissbroek.
- ❖ 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.

#### **4.2.5 MRA Oost – Amsterdam**

##### Voorgestelde afspraken:

- ❖ In het deelgebied Amsterdam IJburg (Strandeiland en Zeeburgereiland) van nationaal grootschalige woningbouwgebieden 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.

#### **4.2.6 MRA Oost – Lelystad Zuiderhage**

##### Voorgestelde afspraken:

- ❖ 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 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.

#### **4.2.7 Amersfoort Spoor- en A1-zone**

##### Voorgestelde afspraken:

- ❖ 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.

#### **4.2.8 Alkmaars Kanaal**

##### Voorgestelde afspraken:

- ❖ 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 neemt 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.

#### **4.2.9 Foodvalley**

##### Voorgestelde afspraken:

- ❖ 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 ca € 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 ca € 4,2 miljoen vanuit het gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van toekomstbestendigheid onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.

**5.1 NOVEX- gebied MRA: Op weg naar Uitvoeringsagenda 2.0 en Regionale Investeringsagenda**In het kort:

- In het NOVEX-gebied MRA werken Rijk en regio nauw samen aan een stapeling van ruimtelijke opgaven. Hiertoe is het Verstedelijkingsconcept MRA 2050 begin 2022 onderschreven door het Rijk, de twee Provinciale Staten, de Vervoerregio Amsterdam, de vier waterschappen en alle gemeenteraden als het Ontwikkelperspectief voor NOVEX-MRA.
- Drie hoofdopgaven staan daarbij centraal:
  - Meerkernige ontwikkeling;
  - Bovenregionale watersysteem en groenblauwe netwerken in en om de stad;
  - Energiesysteem.
- Dit ontwikkelperspectief is uitgewerkt in een eerste versie van de uitvoeringsagenda: Uitvoeringsagenda 1.0, die op het BO leefomgeving jl. is onderschreven.
- In deze uitvoeringsagenda zijn 95 maatregelen opgenomen en 7 gebieden benoemd waar ruimtelijke keuzes te maken zijn die van essentieel belang zijn voor de ontwikkeling van de gehele regio.

Voorgesteld bespreekpunt:

- ❖ Rijk en regio bespreken de voortgang van de verdere uitwerking van de Uitvoeringsagenda (op naar een versie 2.0) en de opzet van de eerste Regionale Investeringsagenda (RIA).
- ❖ In de volgende versie van de UA maken we 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).
- ❖ We 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 we naar hoe de gebied overstijgende vraagstukken zoals waterberging en verandering in ruimtegebruik door zoetwatertekort een plek krijgen.

Toelichting:

- De tweede versie van de Uitvoeringsagenda (UA 2.0) en eerste versie van de Regionale investeringsagenda (RIA 1.0) willen we agenderen op het BO Leefomgeving 2026.
- In de UA 2.0 maken Rijk en regio een integrale prioritering en fasering van de voorgestelde maatregelpakketten uit de uitvoeringsagenda 1.0. Daarbij zoomen we expliciet in op de te maken keuzes in zeven gebieden, de cumulatiezones, te weten:
  - Zuidwestpoort van de MRA (waaronder de Westeinderscheg)
  - Verbinding oud en nieuw land
  - Groene Poort Midden-Nederland (deel van Gooi- en Vechtstreek)
  - MRA-entree Laag-Holland (gebied rond de Beemster, Purmerend en Edam-Volendam)
  - Wonen, werken en leven in het havengebied
  - Noordzeekanaalgebied-West
  - Lelystad Noord- Maximacentrale
- We hebben vanuit NOVEX MRA een nauwe samenwerking met het Deltaprogramma Centraal Holland met betrekking tot de ruimtelijke aspecten en maatregelen van het tegengaan van wateroverlast. Deze zijn cumulatiezone overstijgend en van belang voor de hele MRA.
- Op 26 november 2025 heeft er een werkbezoek aan Centraal Holland plaatsgevonden van ministers van IenW en VRO waarbij is gesproken over impact en noodzaak van de technische én ruimtelijke maatregelen.

- Bij het opstellen van de RIA 1.0 werken we samen met de andere NOVEX-gebieden waarmee een geografische overlap is, om te voorkomen dat er dubbelingen worden opgenomen (NOVEX-gebieden NZKG, Schiphol, Groene Hart).

## **5.2 NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort: Voortgang Uitvoeringsagenda en Regionale Investeringsagenda**

### In het kort:

- Het NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort is één van de economisch meest dynamische gebieden in Nederland, en kent een grote verstedelijkingopgave met in totaal 165.000 woningen tot 2040 en 110.000 extra arbeidsplaatsen. Tegelijkertijd vormt de regio een cruciale schakel in het nationale en internationale netwerk van snel-, spoor- en vaarwegen.
- Het Ontwikkelperspectief voor het NOVEX-gebied, "Gezond groeien in nabijheid" is besproken tijdens het BOL 2023 en vastgesteld door de Programmaraad U Ned. Rijk en regio werken samen aan de daarin geformuleerde opgaven op het gebied van verstedelijking, bereikbaarheid en leefbaarheid en de daarbij behorende randvoorwaarden als groen, bodem en water, klimaatadaptatie en energie.
- In het BOL 2024 is de Adaptieve Ontwikkelstrategie voor het NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort vastgesteld. Daarin is het ontwikkelpad met structurerende keuzes in beeld gebracht en zijn de te nemen besluiten indicatief geformuleerd.

### Voorgesteld bespreekpunt:

- ❖ 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 worden 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).

## 6. Hamerpunten

14.20 uur

In het kort:

- Over een aantal onderwerpen is in het voortraject van het bestuurlijk overleg MIRT Noordwest overeenstemming bereikt over de te maken afspraken. Deze hoeven daarom niet inhoudelijk te worden besproken.
- De afspraken worden in één keer 'afgehamerd'.
- De afspraken maken integraal onderdeel uit van de afsprakenlijst, die als bijlage bij de MIRT-brief naar de Tweede Kamer wordt gestuurd.

### 6.1 Generieke onderwerpen

#### 6.1.1 Bereikbaarheid op peil

Toelichting

- In de Kamer liggen meerdere breed gedragen moties om voor heel Nederland bereikbaarheidsdoelen (of -normen) te introduceren.
- In antwoord daarop heeft IenW, in nauw overleg met de medeoverheden en collega-departementen, een benadering ontwikkeld die bereikbaarheid definieert als resultante van mobiliteit, ruimtelijke ontwikkeling en voorzieningenbeleid. En die invulling geeft aan regionaal maatwerk. Dit is in maart 2025 neergelegd in het kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op Peil.
- Door de regio's is de bredere benadering van bereikbaarheid en de daarop gebaseerde regionale doorontwikkeling ondersteund.
- In het Kabinetstandpunt is voorgesteld te starten met regionale bereikbaarheidsanalyses.
- Rijk en regio maken in dit BO MIRT over die uitwerking nadere afspraken.

Voorgestelde afspraken:

- ❖ 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 bereikbaarheidsspeil regionale data verzameld. Deze data worden 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.
- ❖ De coördinatie voor het opstellen en vaststellen van de regionale bereikbaarheidsanalyse voor Utrecht berust bij de provincie Utrecht; 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.
- ❖ 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 uitgangspunten, 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.

### **6.1.2 Publieke mobiliteit**

#### **6.1.2.1 Publieke Mobiliteit Utrecht**

##### Voorgestelde afspraken:

- ❖ 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.

#### **6.1.2.2 Publieke Mobiliteit Flevoland**

##### Voorgestelde afspraken:

- ❖ 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.

#### **6.1.3 Inclusieve deelmobiliteit**

##### Voorgestelde afspraken:

- ❖ 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 incl. 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 incl. 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 incl. 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 incl. 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 incl. 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 incl. 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.

#### **6.1.4 Spitsspreiden en mijden**

##### Voorgestelde afspraken:

- ❖ Rijk en regio hebben voor de periode 2025-2026-2027 financiële afspraken gemaakt over de aanpak spitspreiden 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.

#### **6.1.5 Toekomstperspectief Hoofdwegen**

##### Voorgestelde afspraken:

- ❖ 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. 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.

### **6.1.6 Vrachtwagenheffing**

#### Voorgestelde afspraken:

- ❖ 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.

### **6.2 Programma SBaB**

#### **6.2.1 OV Amsterdam-Haarlemmermeer**

#### Voorgestelde afspraken:

- ❖ 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 € 4-7 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 richtinggevend 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.

## **6.2.2 Bereikbaarheid Lelystad Zuiderhage**

### Voorgestelde afspraken:

- ❖ 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 incl. BTW beschikbaar te stellen als rijksbijdrage voor de realisatie van een HOV tussen Lelystad Zuiderhage en station Lelystad Centrum (€ 5.970.000 incl. BTW) en aanpassing van twee rotondes naar VRI's op de Larserdreef (€ 2.487.000 incl. 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 (incl. BTW, prijspeil 2025) aan de Rondweg Lelystad-Zuid.

## **6.2.3 Impactstudie A27/A1**

### Voorgestelde afspraken:

- ❖ 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.

#### **6.2.4 Spitsspreiden en -mijden MRA**

##### Voorgestelde afspraken:

- ❖ Het Rijk investeert € 500.000 incl. btw in monitoring en evaluatie en impulsmaatregelen in 2025 (ontvanger Vervoerregio Amsterdam).
- ❖ Rijk en regio investeren € 7.780.000 incl. 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 incl. 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.

#### **6.2.5 Prognose-onderzoek Multimodaal Toekomstbeeld 2040**

##### Voorgestelde afspraken:

- ❖ 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.

#### **6.3 OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL)**

##### Voorgestelde afspraken:

- ❖ 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.

## 6.4 Zuidasdok

Op 5 november 2025 hebben IenW en MRA een BO Zuidasdok en Investeringspakket Amsterdam gehad. De daar gemaakte afspraken worden hier bevestigd en maken daarmee integraal onderdeel uit van de afsprakenlijst van het BO MIRT Noordwest.

### Voorgestelde afspraken:

- ❖ 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<sup>2</sup> 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). Fasering 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.

## 6.5 Multimodale Ring Alkmaar

### Voorgestelde afspraken:

- ❖ 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, incl. 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 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.

---

<sup>2</sup> KNA: project Reconstructie knooppunt Amstel

## **6.6 Weerbaarheid en veerkracht mobiliteitssysteem Noord-Holland Noord**

### Voorgestelde afspraken:

- ❖ 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.

## **6.7 Spoorruit Amsterdam**

### Voorgestelde afspraken:

- ❖ 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.

## **6.8 Programma UNed**

### **6.8.1 GoedopWeg**

#### Voorgestelde afspraken:

- ❖ Het Rijk investeert € 500.000, incl. btw, in monitoring & evaluatie en impulsmaatregelen door GoedopWeg in 2025 (ontvanger provincie Utrecht).
- ❖ Rijk en regio investeren € 350.000, incl. btw, voor aanvullende impulsmaatregelen door GoedopWeg. Het rijk financiert maximaal 50% van de totale kosten, tot een maximum van € 175.000, incl. btw, (ontvanger provincie Utrecht), de U10 en gemeente Amersfoort investeren gezamenlijk eenzelfde bedrag.
- ❖ Rijk en regio investeren € 15.837.690, incl. 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, incl. 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.

### **6.8.2 SPUK-afspraken Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040**

#### Voorgestelde afspraken:

- ❖ In het BO MIRT 2024 hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over de Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040. De Minister van IenW heeft € 50 miljoen (incl. btw) beschikbaar gesteld. De regio heeft eveneens een budget van € 50 miljoen (incl. 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, incl. btw)
  - Gemeente Amersfoort (€ 16.425.750, incl. btw)
  - Gemeente Nijkerk (€ 2.356.855, incl. btw)
  - Gemeente Barneveld (€ 1.058.145, incl. btw)
  - Gemeente Leusden (€ 998.250, incl. btw)

- Gemeente Woudenberg (€ 484.000, incl. 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.

### **6.8.3 Gebiedsonderzoek Amersfoort Spoorzone en Heuvelrugzone**

#### Voorgestelde afspraken:

- ❖ 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, Spooremlacement & 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 regio 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.

### **6.9 Overdracht Merwedekanaal**

#### Voorgestelde afspraken:

- ❖ 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:
  - a. Overdracht van Rijkseigendommen aan de gemeente Utrecht in en langs het Merwedekanaal;
  - b. 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;
  - c. 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;
  - d. 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;
  - e. 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;
- f. Streven is een overdracht in 2027.
- ❖ Partijen werken bovengenoemde uitgangspunten in 2026 verder uit tot een bestuursovereenkomst en een koopovereenkomst.

## **6.10 Fiets**

### **6.10.1 Rijksbijdrage landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes**

#### Voorgestelde afspraken:

- ❖ 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 najaar 2026.

### **6.10.2. Gezamenlijke uitvoeringsagenda Nationaal Toekomstbeeld Fiets**

#### Voorgestelde afspraken:

- ❖ In het voorjaar van 2025 hebben Rijk en regio op de landelijke fietstafel afgesproken een gezamenlijke uitvoeringsagenda Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) 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 najaar 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 wij invulling aan een nadere uitwerking van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets.

### **6.10.3 Dom-tot-Dam doorfietsroute**

#### Voorgestelde afspraken:

- ❖ 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.

## **6.11 Lelylijn**

#### Voorgestelde afspraken:

- ❖ 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.

### **6.12 Sluis Kornwerderzand**

#### Voorgestelde afspraak:

- ❖ 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.

### **6.13 Samenvoegen Stuurgroep Markermeer-IJmeer (SMIJ) en Bestuurlijk Platform IJsselmeergebied (BPIJ)**

#### Voorgestelde afspraken:

- ❖ 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.

## **7. Vooruitblik BO Leefomgeving 2026**

**14.20-14.25 uur**

In het kort:

- Mevr. Marjolein Jansen geeft namens het ministerie van VRO een korte vooruitblik naar het BO Leefomgeving van voorjaar 2026. Daarbij kan zo nodig gesproken worden over het doel en de opzet van het overleg.

## **8. Communicatie en afsluiting**

**14.25-14.30 uur**

In het kort:

Ter kennisname de gebruikelijke procedure:

- Na afstemming met de deelnemers over de gemaakte afspraken wordt de Tweede Kamer per brief geïnformeerd over de uitkomsten van de Bestuurlijke Overleggen MIRT. Het Rijk is eindverantwoordelijk voor de inhoud van de brief. Naast de gebruikelijke brief van IenW wordt er tevens vanuit VRO een brief naar de Tweede Kamer gestuurd.
- Beide brieven worden naar verwachting maandag 12 januari 2026 naar de Tweede Kamer gestuurd.
- Na verzending aan de Tweede Kamer krijgt u zo spoedig mogelijk een (digitaal) afschrift van de brieven.
- De lijn die we hanteren is dat communicatie plaatsvindt nadat de brieven aan de Tweede Kamer zijn gestuurd, tenzij hierover in het bestuurlijk overleg specifieke afspraken zijn gemaakt.
- Persberichten en dergelijke kunnen dus uit nadat u van ons het signaal hebt ontvangen dat de brieven naar de Tweede Kamer zijn verzonden.

### **Fotomoment Merwedelijn**

**14.30 uur**

- Op verzoek van de bestuurders van de regio Utrecht is er na afloop van dit BO MIRT een fotomoment om feestelijk vast te leggen dat er een besluit is genomen over het voorlopig voorkeursbesluit van de Merwedelijn.