Gemeente Utrecht

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Amersfoort

PROVINCIE :: UTRECHT

Samenwerkingsagenda 2027+2028
Programma Multimodaal Verkeersmanagement (MUVM)

Publicatiedatum	02-11-2026
Status	Concept. Versie 1.1
Documentnummer	UTSP-891430959-25925



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave 2
1 Inleiding 4
1.1 Inzet van verkeersmanagement 4
1.2 Visie en doelstellingen 4
1.3 Beleidsrelevantie 4
1.4 Waarom een samenwerkingsagenda? 5
1.5 Inhoud 5
2 Focus 2027+2028 en Governance 6
2.1 Veranderingen 6
2.2 Bouwblokken van het programma 6
2.3 Specifieke doelen voor 2027 en 2028 7
2.4 Governance 7
2.5 Raakvlakprogramma's 8
3 Projectoverzicht in 2027 en 2028 11
3.1 Bouwblok Exploitatie 11
3.1.1 Verkeerskundige uitvoering 11
3.1.2 Techniek en systemen 12
3.1.3 Operationele uitvoering 13
3.1.4 Samenvatting 'exploitatie' 13
3.2 Bouwblok Projecten 13
3.2.1 Project Regionaal Verkeersmanagement Team (RVT) 13
3.2.2 Project Slimme Kruisingen 4 15
3.2.3 Project Draaiende Ringen werkspoor 3 17
3.2.4 Integraliteit projecten 19
3.3 Bouwblok Strategie & Programmamanagement 19
3.4 Samenvatting 20
4 Taken en verantwoordelijkheden 21
4.1 Taken volgens art. 4 SOK 21
4.2 Verantwoordelijkheden 22
5 Financiën 23
5.1 Begroting & taakstellend budget 23
5.1.1 Initiële en reële begrotingsinschatting 23
5.1.2 Taakstellend budget 2027 en 2028 23
5.2 Verdeelsleutels 23
5.3 Financiële regeling projecten 26
5.3.1 Projecten op basis van gezamenlijke financiering 26

Bijlage 1: Programmaplan MUVM 28
Bijlage 2: Projectplan van aanpak Regionaal Verkeersmanagement Team (RVT) 29
Bijlage 3: Projectplan van aanpak Slimme Kruisingen 4 30
Bijlage 4: Projectplan van aanpak Draaiende Ringen werkspoor 3 31

1 Inleiding

1.1 Inzet van verkeersmanagement

Met verkeersmanagement kunnen we het verkeer op de weg beïnvloeden in diverse verkeerssituaties, bijvoorbeeld bij files, incidenten, evenementen of wegwerkzaamheden. Het beïnvloeden van de verkeersstromen vindt plaats voor alle modaliteiten (auto, fiets, openbaar vervoer, goederenvervoer en voetganger). Dit doen we in een livesituatie, door het beschikbare verkeersnetwerk zo goed mogelijk te benutten. Inzet vindt vandaag en morgen plaats, 365 dagen per jaar, 24 uur per dag door volautomatische systemen, en ook door menselijk ingrijpen.

1.2 Visie en doelstellingen

We willen nu en in de toekomst de bestaande infrastructuur en mobiliteitsnetwerken zo goed mogelijk gebruiken. Dit doen we door multimodaal verkeersmanagement, waarbij we de ruimte in het gebruik van het netwerk door de verschillende vervoersmiddelen zoals auto's, fietsen, openbaar vervoer en voetgangers beter op elkaar afstemmen. Ook incidentmanagement is belangrijk, waarbij we snel reageren op ongelukken of pechgevallen om de weg weer beschikbaar te maken. Wanneer er te weinig mogelijkheden zijn om het verkeer te beïnvloeden, opstopping ontstaat, ongelukken of incidenten op de weg plaatsvinden, dan bepalen streefwaarden aan wie er wanneer prioriteit gegeven wordt en waarom. Zo zorgen we voor een zo optimaal mogelijke basis voor de reiziger.

Het Uitvoeringsprogramma Multimodaal Verkeersmanagement (afgekort MUVM) is het regionale programma dat zorgt voor een optimale benutting van de beschikbare verkeersnetwerken. Het programma is ontstaan uit de gezamenlijke ambitie van de Utrechtse wegbeheerders om het regionaal verkeersmanagement te borgen. Vier wegbeheerders vormen de gezamenlijke koplopers in deze samenwerking. Dat zijn de provincie Utrecht, gemeente Utrecht, gemeente Amersfoort en Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat kent nog een onderverdeling in de vorm van Rijkswaterstaat Midden-Nederland en Rijkswaterstaat Verkeer- en Watermanagement. Het programma is nadrukkelijk ook bedoeld voor alle 26 wegbeheerders in Metropoolregio Utrecht-west, regio Amersfoort en regio Foodvalley welke via bestaande regionale overlegstructuren zijn aangehaakt.

Het programma MUVM kent vijf hoofddoelstellingen voor het gezamenlijke regionale netwerk:

- Het optimaal verdelen en bijsturen van verkeersstromen ten behoeve van de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid.
- In geval van schaarste (vertragingen) multimodaal verkeersmanagement inzetten op basis van streefwaarden uit een gezamenlijk multimodaal netwerkkader Midden-Nederland.
- Borging van de basisonderdelen van multimodaal verkeersmanagement in de lijnorganisaties van de regionale wegbeheerders (zoals het blijvend afstemmen over wegwerkzaamheden).
- Het regionaal samenwerken over (weg)beheerdersgrenzen heen. De reiziger staat centraal.
- Bijdragen aan de doelstellingen van het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP): het terugdringen van broeikasgassen in onze regio.

1.3 Beleidsrelevantie

Het verkeersaanbod en het aantal verkeersincidenten nemen nog steeds toe in de regio. De recente herprioritering van het mobiliteitsfonds zorgt dat de komende jaren in de regio veel wegwerkzaamheden staan of worden gepland. Combineren we dit met de forse woningbouwopgave en een verwachte autonome groei van de regio dan is een logische conclusie dat de leefbaarheid, duurzaamheid en bereikbaarheid verder onder druk komen te staan. Zonder verkeersmanagement benutten we de huidige verkeersnetwerken niet optimaal en worden de beleidsopgaven alleen maar groter. Infrastructurele uitbreiding op lange termijn biedt misschien verlichting, maar lijkt steeds minder reëel, en biedt geen uitkomst op de korte en middellange termijn voor reizigers in de regio.

Toekomstbeelden van mobiliteit gaan veelal uit van het huidige netwerk, terwijl de kwaliteit van de beschikbare infrastructuur juist onder druk staat. Verkeersmanagement draagt niet alleen bij aan een betere benutting van de beschikbare infrastructuur, maar biedt ook instrumenten om te anticiperen op een mogelijke afname van de beschikbaarheid ervan.

Op de korte en middellange termijn blijft oplossend vermogen liggen in het optimaal benutten van de huidige verkeersnetwerken. Het feit dat de groeiende mobiliteit zich in alle modaliteiten manifesteert en dat de verschillende (verkeers)netwerken onderling sterk samenhangen, maakt dat verdere samenwerking tussen de verschillende (weg)beheerders noodzakelijk is en dat via multimodaal verkeersmanagement wordt gestuurd op het functioneren van zowel de loop- en fietsverbindingen, het openbaar vervoer (ov) en autoverkeer. Om afwegingen te maken op drukke momenten is een gezamenlijk multimodale netwerkkader opgesteld en bestuurlijk vastgesteld. De inzet van het verkeersmanagement sluit daarmee in toenemende mate aan op de mobiliteitstransitie.

De voortschrijdende digitale ontwikkelingen bieden nieuwe kansen voor het programma MUVM. Het programma richt zich op het handhaven van een (basis)serviceniveau. De ontwikkeling om de transitie naar nieuwe en slimmere vormen van (digitaal) netwerkmanagement en (digitale) informatievoorziening aan de weggebruiker te faciliteren, zijn belegd in projecten.

1.4 Waarom een samenwerkingsagenda?

De regio werkt al lang samen op het onderwerp verkeersmanagement. Nadat eind 2020 het oude Regionaal Verkeersmanagement (RVM) programma afgerond werd, is het nieuwe programma Multimodaal Verkeersmanagement (MUVM) gelanceerd als de opvolger. Vanaf 2024 is sprake van structurele cofinanciering met de partners van het MUVM-programma. Deze financiële afspraken zijn vastgelegd in een Samenwerkingsovereenkomst MUVM. Deze samenwerking is aangegaan voor onbepaalde tijd, omdat inzet voor verkeersmanagement altijd nodig is. In de samenwerkingsovereenkomst is afgesproken dat partijen elke 2 jaar een Samenwerkingsagenda opstellen om o.a. de specifieke koers, inhoud en projecten, rollen en taken en financiën te duiden.

1.5 Inhoud

Deze Samenwerkingsagenda 2027+2028 is:

- gebaseerd op het Programmaplan MUVM 2023 – 2027 (opgesteld in 2022, zie Bijlage 1);
- een continuering van diverse projecten uit de Samenwerkingsagenda 2024 en Samenwerkingsagenda 2025+2026;
- een specifieke uitwerking voor de projecten die komende 2 jaar op de planning staan;
- met wegbeheerders in de provincie samengesteld o.b.v. werksessies en regiopresentaties.

Eind 2028 wordt een nieuwe Samenwerkingsagenda MUVM 2029+2030 opgesteld.

Deze Samenwerkingsagenda beschrijft de inhoud en projecten binnen de MUVM-samenwerking (H2), de bijbehorende taken en verantwoordelijkheden in (H3) en de financiële afspraken (H4).

2 Focus 2027+2028 en Governance

2.1 Veranderingen

Ten opzichte van de vorige Samenwerkingsagenda MUVM zijn er enkele belangrijke wijzigingen in de naamgeving van programmaonderdelen doorgevoerd:

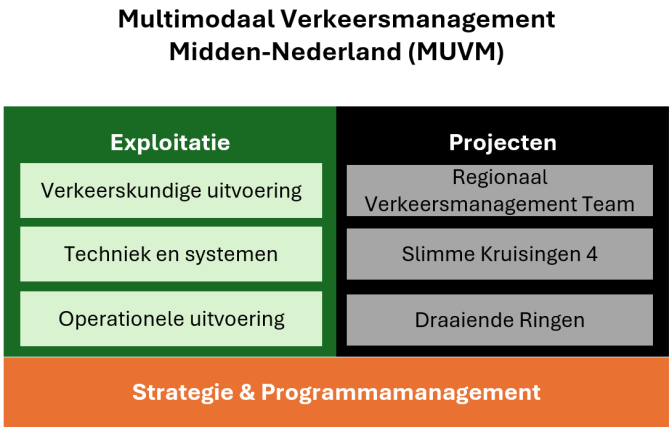
- Hoofdonderdeel Exploitatie bevat nu het onderdeel “verkeerskundige uitvoering”;
- Hoofdonderdeel “Ontwikkeling & Actualisatie” heet nu “Projecten” met de nieuwe projecten “Regionaal Verkeersmanagement Team”, “Slimme Kruisingen 4”, en “Draaiende Ringen”. De oude onderverdeling in visieontwikkeling, gebieds- en thema-uitwerkingen, innovaties & pilots is verwijderd;
- Het Regionaal Verkeersmanagement Team (RVT) is de nieuwe naam voor het Regionaal Tactisch Team (RTT). Dit is in lijn met naamgeving in andere regio’s in het land;
- Hoofdonderdeel “Programmamanagement” heet nu “Strategie & Programmamanagement”.

In de uitvoering van het programma is sprake van gezamenlijke financiering van projecten. Uitgezonderd hierop zijn de projecten Slimme Kruisingen 4 en Draaiende Ringen, welke een aparte en externe eigen financieringsstroom kennen. Vanwege inhoud, aansturing en efficiëntie zijn deze projecten onderdeel van het MUVM-programma.

2.2 Bouwblokken van het programma

De samenwerkingsagenda MUVM is opgebouwd uit drie bouwblokken:

- Exploitatie (groen), bestaande uit verkeerskundige uitvoering, inzet van techniek en systemen, en de operationele uitvoering;
- Projecten (zwart), bestaande uit de projecten Regionaal Verkeersmanagement Team, Slimme Kruisingen 4 en Draaiende Ringen.
- Strategie & Programmamanagement (oranje).



Figuur 1: bouwblokken van het programma MUVM

De bouwblokken Exploitatie en Strategie & Programmanagement zijn gericht op de reguliere operationele uitvoering van verkeersmanagement. Het bouwblok “Projecten” geeft de ruimte aan specifieke projecten om het programma aan te laten sluiten op actuele ontwikkelingen. De programmaonderdelen – die in 2027 en 2028 uitgevoerd worden – staan in onderstaande paragrafen beschreven. De toegelichte projecten in deze programmaonderdelen zijn gebaseerd op het taakstellende budget voor 2027 (paragraaf 5.1.2).

2.3 Specifieke doelen voor 2027 en 2028

Bouwblok Exploitatie:

- Verkeerskundige uitvoering. De overleggremia regionaal kortcyclisch overleg (rKCO) en Regionaal Verkeersmanagement Team (RVT) zijn de afgelopen tijd opnieuw opgebouwd. Hieraan is een stuk procesbegeleiding en ook verkeerskundige analyses toegevoegd.
- Techniek en systemen. De meeste regionale DVM ICT-systemen dienen de komende jaren opnieuw aanbesteed en vervangen te worden. Hiervoor is goed regionaal digitaal assetbeheer en ook vernieuwing van de DVM-netwerkarchitectuur nodig. Vervangingsbudget is afkomstig van externe financiering van het project Draaiende Ringen.
- Operationele uitvoering. De inzet van de Regiodesk blijft onverminderd nodig, met een hernieuwde aandacht voor inzet van regionale regelscenario's naast de reguliere aansturing van weginspecteurs naar incidenten.

Bouwblok Projecten:

- Regionaal Verkeersmanagement Team. Meer renovatie- en onderhoudsprojecten vergen een versterkte inzet op de beleidsvorming en uitvoering in relatie tot het onderwerp Hinderaanpak. De komende jaren is multimodale monitoring van het netwerk als speerpunt aangemerkt als belangrijk onderdeel in de verbetercyclus naar meer multimodaler regelen.
- Slimme Kruisingen 4. Landelijk staat door marktontwikkelingen de leveringszekerheid en betaalbaarheid van verkeersregelinstallaties (VRI's) onder druk. Samenwerking tussen wegbeheerders is meer dan ooit nodig. Daarnaast verschuift de focus in dit project naar regionale brede samenwerking op gebied van alle VRI's in plaats van alleen intelligente (i)VRI's. Gerichte keuzes zijn nodig met betrekking tot inzet van bestaande usecases van de iVRI. Ook is een verdere doorontwikkeling van regionaal verkeerskundig beheer – als ondersteuning voor regionale wegbeheerders – voorzien.
- Draaiende Ringen. Dit is de regionale uitwerking als onderdeel van het landelijke project Draaiende Ringen dat gericht is op een verdere digitalisering van verkeersmanagement. Deze tijdelijke impuls (2025 t/m 2029) stelt de regio in staat diverse grootschalige VM-projecten te realiseren zoals o.a. aanschaf nieuwe observatiecamera's ter verbetering van het incident managementproces, vervanging van regionale DVM ICT-systemen, en inbedding van digitaal verkeersmanagement.

Bouwblok Strategie & Programmamanagement:

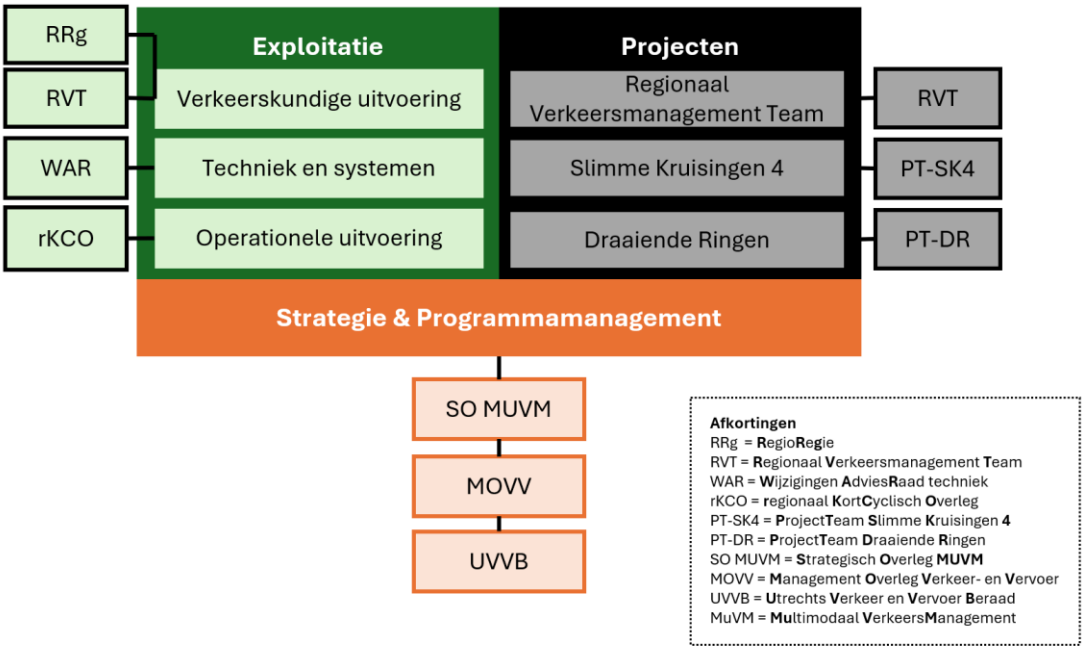
- Strategie & programmamanagement. Naast inzet op de bestaande regionale samenwerking is onze regionale expertise ook benodigd in diverse enkele landelijke dossiers in het Landelijk Verkeersmanagement Beraad (LVMB), het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata (DSM) en samenwerking met het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW) in projecten als Aramis (landelijk projectnaam Draaiende Ringen) en Tisgrade (de Europese aanhaking daarbij). Ook constateren we een gat tussen de strategische beleidsrealiteit en operationele realiteit buiten op straat, waarbij het continu de taak blijft andere beleidsprogramma's te voeden met een gezonde dosis operationele realiteit.

2.4 Governance

Het governancemodel van het programma MUVM is zo ontworpen dat de exploitatie en operationele uitvoering op straat (via Regiodesk) centraal staan. Daar gebeurt het, elke dag 24 uur per dag. Het programma werkt vanuit de operationele realiteit met een verbetercyclus waarbij meerdere regionale overleggremia de samenwerking met alle 26 wegbeheerders in de regio (en met raakvlakken daarbuiten) borgen.

Centraal staan taken zoals planningsafstemming van wegwerkzaamheden en evenementen (RegioRegie), twee weken vooruit en terugkijken naar de verkeersprestatie in de regio (rKCO), samenwerking op techniek van de DVM ICT-systemen (WAR) en het monitoren en analyseren van de verkeersstromen, tactisch beleid, en bijv. het treffen van beheersmaatregelen voor aankomende verkeerssituaties (RVT). Daarnaast zijn er drie specifieke projecten met een eigen projectteam, die rapporteren aan de tactisch en strategische aansturingslagen. Vanuit strategische samenwerking en beleidsvorming vindt maandelijks overleg plaats (SO MUVM door de 4 grote wegbeheerders in

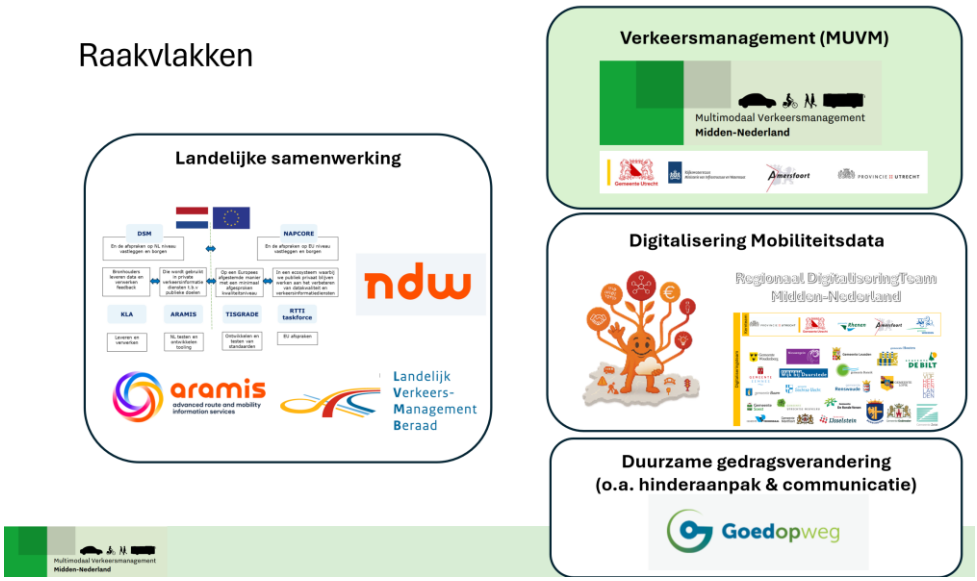
de lead), en twee keer jaar vindt strategische afstemming plaats met het opdrachtgevende MOVV (waarbij ook alle 26 wegbeheerders zijn aangehaakt) en het bestuurlijke UVVB.



Figuur 2: Governancestructuur van programma MUVM

2.5 Raakvlakprogramma's

Diverse raakvlakprogramma's hebben in 2027 en 2028 invloed op het MUVM-programma. Hierin wordt van het MUVM-programma vooral menskracht gevraagd. Het regionaal, landelijk, en zelfs Europees samenwerken blijft essentieel. Deze raakvlakprogramma's zijn veelal voorzien van eigen financiering.



Figuur 3: Overzicht van de raakvlakken tussen de diverse uitvoeringsprogramma's

Raakvlak-programma	Context	Uitleg	Sturing	Liaison
Draaiende Ringen	BO MIRT 2024	In 2024 is een definitieve afspraak gemaakt in het BO-MIRT genaamd Draaiende Ringen, bedoeld om de ringwegen rondom steden te laten draaien qua doorstroming, om zodoende de woningbouwopgave te faciliteren. Uitwerking vindt plaats in de periode 2025 – 2029.	RWS en I&W	SO MUVM
Draaiende Ringen spoor 1: incident management	BO MIRT 2024	€65,6 miljoen landelijk. Verminderen van de effecten van ongeplande verstoringen door een snellere start en afhandeling van incidentmanagement in combinatie met in-car veiligheidswaarschuwingen (preventie, detectie, diagnose, aanrijden, afhandeling), door te investeren in de volgende systemen en projecten: in-car waarschuwingen voor gevaarlijke situaties, inzet van AI voor snelle analyse van detectiesystemen, ontwikkeling 'common operational picture' voor verbeteren samenwerking met professionele ketenpartners, verminderen 'blind spots' in cameradekking, verbetering van voorspelling restduur incidenten;	RWS en I&W	SO MUVM
Draaiende Ringen spoor 2: verkeersinformatie ook wel Aramis/ TISGRADE	BO MIRT 2024	€ 58,6 miljoen landelijk. Hierin zit ook een vleugje Digitaliseren Mobiliteitsdata, en vooral veel digitaliseren van VM. Effectiever informeren van de reiziger pré-trip en on-trip via in-car informatie over met name verkeershinder en routering, door te investeren in de volgende systemen en projecten: smart routing en smart destination (incl. verwijzing naar hubs) voor spreiding van verkeer op de ringen, doorontwikkeling coördinatiestructuur voor publiek-private samenwerking, digitaliseren beleidsinformatie (bijvoorbeeld regionale verkeerscirculatieplannen), en de ontwikkeling van het bijbehorende instrumentarium, vooraankondiging bij wegwerkzaamheden en evenementen;	RWS en I&W Projectteam Aramis	SO MUVM
Draaiende Ringen spoor 3: smart mobility/ verkeersmanagement	BO MIRT 2024	€ 49 miljoen landelijk. Betere benutting van het bestaande netwerk met behulp van investeringen in verkeersmanagementsystemen, door te investeren in de volgende systemen en projecten: matrixborden, lussen, camera's, toeritdosering (TDI's), verkeersregelinstallaties (iVRI's), maar ook meer inzetten op digitaal Verkeersmanagement zoals digitaliseren van regelscenario's (Diego) en Verkeersmanagement Informatie voor Routeadvies (VM-IVRA) en de bovenliggende afspraken en systemen om vanuit (regionale) verkeerscentrales zorg te dragen voor een optimale inzet van de verkeersmanagementsystemen, inclusief de opzet van een landelijk aanpak;	RWS en I&W	Apart projectteam in deze agenda 2027+2028
Hinderaanpak	Goedopweg Korte Termijn Aanpak 2025 - 2030	Goedopweg wordt ingezet t.b.v. het mobiliteitsmanagement voor grote infraprojecten die aanzienlijke hinder veroorzaken. Momenteel is sprake van het ontwikkelen van een brede regionale hinderaanpak	Stuurgroep Goedopweg MOVV	RegioRegie en RVT
Compensatiepakket knp. Hoevelaken onderdeel sluipverkeer/ verkeersmanagement	BO MIRT 2024	De realisatie van Knooppunt Hoevelaken is voor onbepaalde tijd uitgesteld. Als gevolg van de files op de A1 en A28 ervaren veel regiogemeenten in toenemende mate overlast van sluipverkeer. In het BO MIRT 2024 is een pakket aan maatregelen ter waarde van € 100 miljoen afgesproken om de negatieve gevolgen van het uitstel van Knooppunt Hoevelaken te verzachten. Eén van de concrete maatregelen is de aanpak van sluipverkeer. Daarvoor reserveert het Rijk € 5 miljoen, onder voorwaarde dat de regio ook € 5 miljoen cofinanciering beschikbaar stelt. Voor welke maatregelen we dit geld gaan inzetten is nog niet bekend. Regio Amersfoort neemt de regie om in 2025 tot een concreet pakket aan maatregelen tegen het sluipverkeer te komen. Met het Rijk is besproken dat het kan gaan om: 1. Maatregelen voor het afwaarderen van wegen (bijvoorbeeld door middel van afsluitingen, snelheidsverlagingen en verkeersdrempels). 2. Maatregelen die de verkeersveiligheid op sluiproutes verbeteren (bijvoorbeeld door vrij liggende fietspaden en oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer). **3.** Verkeersmanagement (bijvoorbeeld door het doseren van het verkeer en het plaatsen van iVRI's).	AOVV	RVT
Landelijke aanpak spits spreiden.	BO MIRT 2024	Het Rijk reserveert in 2025 € 16 miljoen voor de uitwerking van de landelijke aanpak. Deze investering is onder meer voor het landelijke werkprogramma, voor de rol van de Rijksoverheid als werkgever, en om in samenwerking met regio's de regionale aanpakken voor te bereiden. Wanneer regionale maatregelen worden ingezet, wordt dit in cofinanciering door Rijk en regio gedaan.	Stuurgroep Goedopweg	SO MUVM

Talking Traffic (Landelijke samenwerking op gebied van slimme verkeerslichten)	BO MIRT 2024	- IenW reserveert in totaal € 2 miljoen incl. btw om eenmalig ondersteuning te bieden op basis van de vereisten zoals vastgelegd in de SPUK “Tijdelijke regeling specifieke uitkeringen intelligente verkeersregelinstallaties” (2de tranche iVRI). - Deze IenW bijdrage is een laatste financiële bijdrage om het ontwikkelproces dat gestart is met Talking Traffic af te ronden en het iVRI areaal op het gewenste kwaliteitsniveau te krijgen en te houden. - Om versneld ook een groter aandeel Brandweervoertuigen onderdeel te maken van de dataketen en daarmee de veiligheid op het wegennet te vergroten door betere digitale zichtbaarheid, stelt IenW separaat € 1 miljoen incl. btw beschikbaar onder de voorwaarden van gelijke financiële inspanning.	I&W	Slimme Kruisingen III
Landelijk Verkeersmanagement Beraad (LVMB)	DO LVMB	- Samenwerkingsagenda LVMB 2025 + 2026 & 2027 + 2028. Thematafels voor diverse onderwerpen (IM+VM) met alle samenwerkende wegbeheerders. Themagerichte uitwerkingen op betaalbaarheid IM, toekomstgerichte visie op steden en omliggende wegen, verbeterplan iVRI - Samenwerking in het strategieteam Toekomst verkeerslichten in Nederland	RWS + 16 regionale wegbeheerders voor heel NL	SO MUVM
Regionaal Digitaliseringsteam Mobiliteitsdata (RDT-MN)	DO DSM	- Samenwerking op gebied van betere mobiliteitsdata in de provincie Utrecht voor alle wegbeheerders - Koersdocument 2027 - 2032	MOVV en UVVB	SO MUVM
Samenwerking NDW: Nationaal Dataportaal Wegverkeersgegevens	Opdracht-geversberaad NDW & DO DSM	- Samenwerkingsverband op gebied van mobiliteitsdata. Hierin werken 19 overheden samen aan het verzamelen, beheren en delen van mobiliteitsdata. Deze data bieden we vervolgens aan in verschillende applicaties en dataportalen. Daarnaast bundelen we onze krachten met belangrijke partijen in de mobiliteit en openbare ruimte, zoals dataknooppunt DOVA. Zo kunnen we samen oplossingen vinden voor complexe vraagstukken.	DO DSM	SO MUVM

Raakvlakprogramma’s kunnen ook zorgen voor projectinitiatie in het MUVM-programma. Zo heeft “Draaiende Ringen werkspoor 3” bijvoorbeeld het MUVM-programma bijvoorbeeld gevraagd om een voorstel in te dienen. In januari 2026 is hiervoor is een landelijke opdracht gekomen. Voor ‘Draaiende Ring Utrecht’ zorgt het programma MUVM voor de uitvoering en aansturing.

3 Projectoverzicht in 2027 en 2028

3.1 Bouwblok Exploitatie

Het bouwblok 'Exploitatie' is het belangrijkste onderdeel in de samenwerking MUVM. In onderstaande beschrijving staan de inhoudelijke projecten beschreven. In een tabel (en in opsomming) is projectbeschrijving gegeven, staan de kosten voor 2027+2028, de wegbeheerder die fungeert als penvoerder van dit project *(en financieel verantwoordelijke)*, de financiële verdeelsleutel, en het terugkerende karakter van het project in de samenwerkingsagenda (incidenteel of structureel).

3.1.1 Verkeerskundige uitvoering

Projectonderdelen	Kosten 2027	Kosten 2028	Penvoerder	Verdeelsleutel	Terugkerendheid
Voorzitter en secretaris RegioRegie	-	-	PU	100% vanuit eigen personeel PU	Structureel
Voorzitter RVT	-	-	PU	100% vanuit eigen personeel PU	Structureel
Voorzitter WAR	-	-	PU	100% vanuit eigen personeel PU	Structureel
Voorzitter rKCO	-	-	RWS/PU	50% vanuit eigen personeel RWS, 50% vanuit eigen personeel PU	Structureel
RVT/rKCO: Ondersteuning inzet/ analyses	€ 60k	€ 60k	PU	Standaard	Incidenteel
RegioRegie Overzichtslijsten	€ 15k	€ 15k	PU	Standaard	Incidenteel
WAR: Regionaal assetbeheer digitale systemen	€ 20k	€ 20k	PU	Standaard	Structureel
TOTAAL	**€ 95k**	**€ 95k**			

Toelichting projectonderdelen:

- **De regionale overlegstructuren** RegioRegie, Regionaal Verkeersmanagement Team (RVT), regionaal Kortcyclisch Overleg (rKCO) en de Wijzigingenadviesraad (WAR) worden niet apart gefinancierd, maar zijn bemenst met inzet van personeel van de wegbeheerders. Provincie zorgt voor de invulling van RegioRegie, voorzitter RVT en voorzitter WAR. RWS en PU zorgen samen voor de voorzitter van het rKCO. Andere MUVM-partners leveren ook personele inzet voor deelname aan deze gremia.
- **Ondersteuning inzet van het RVT/rKCO**. Beide teams zijn cruciaal voor de operationele en tactische borging. Dat betekent versterking van deze teams met secretariële en verkeerskundige ondersteuning voor diverse uitvoerende en inhoudelijke taken, zoals bijv. het inzichtelijk maken met verkeerskundige analyses welke combinaties van wegwerkzaamheden verkeershinder veroorzaken.
- **RegioRegie: een gestructureerde borging van lijsten met wegwerkzaamheden en evenementen.** Regioregie zorgt voor de afstemming van werkzaamheden en evenementen tussen alle wegbeheerders in de provincie. Hiervoor is afstemtooling ingericht, en worden lijsten gemaakt om RegioRegie vroegtijdig aan te haken om (mede) te bepalen of verkeerskundige beheersmaatregelen nodig zijn door projecten of RVT. De grote onderhoud- en renovatieopgave aan het wegennet maakt dat deze behoefte steeds groter wordt.
- **WAR: Organiseren van regionaal assetbeheer van de digitale ICT-systemen** in de DVM-netwerkarchitectuur. De technische ICT-systemen – die in de voorgaande jaren opgeleverd zijn (DVM-netwerkbeheer, VMDS-systeem, Verkeer.NU, Analysetool VRI, etc.) vergen een goed regionaal assetbeheer. Veel wegbeheerders maken hier gebruik van. We constateren steeds meer technische en/of verkeerskundige vragen van wegbeheerders; het regionaal assetmanagement voorziet in het structureel oppakken hiervan.

3.1.2 Techniek en systemen

Wegbeheerders zijn digitaal verbonden om de verkeerskundige multimodale multimodale sturing mogelijk te maken. Dit onderdeel bestaat uit netwerkmanagementsystemen én vitale operationele systemen.

Projectonderdelen	Kosten 2027	Kosten 2028	Pen-voerder	Verdeelsleutel	Terugkerendheid
Netwerkregelingen Toptrac Amersfoort	€ 43k	€ 43k	GA	Betaald door GA	Structureel
GNV/ DVM-systeem Utrecht-Zuid	€ 150k	€ 150k	GU	Betaald door GU	Structureel
B&O Verkeerslichten Beheerscentrale (Verkeer.nu)	€ 47,5k	€ 50k	PU	Naar belang wegbeheerder	Structureel
Aanschaf nieuwe functionaliteiten VRI BC gericht op scenariotoepassing	€ 5k	€ 20k	PU	Naar belang wegbeheerder	Incidenteel
B&O Beheer & opslag Mobiliteitsdata VRI (VMDS-systeem)	€ 275k	€ 290k	PU	Naar belang wegbeheerder	Structureel
Aanschaf nieuwe functionaliteiten VMDS-systeem	€ 30k	€30k	PU	Naar belang wegbeheerder	Incidenteel
B&O Netwerkbeheer DVM-systemen	€ 37k	€ 39k	PU	Naar belang wegbeheerder	Structureel
Aanschaf nieuwe functionaliteiten DVM-netwerkbeheer	€ 9k	€ 9k	PU	Naar belang wegbeheerder	Incidenteel
B&O VRI Analysetool (Traffic Management Portal)	€ 25k	€ 25k	PU	Naar belang wegbeheerder	Structureel
Aanschaf nieuwe functionaliteiten VRI Analysetool	-	-	PU	Naar belang wegbeheerder	Incidenteel
TOTAAL (excl. TopTrac en DVM-systeem Utrecht)	**€ 428,5k**	**€ 463k**			

Toelichting netwerkmanagementsystemen:

- **Toptrac** is een systeem dat VRI's regelt op trajectniveau. Dit systeem wordt ingezet op aaneengeschakelde, met VRI-geregelde kruispunten om groene golven te realiseren voor autoverkeer. Momenteel zijn in de gemeente Amersfoort op basis van het softwarepakket Toptrac zes trajecten met dergelijke netwerkregelingen. Gemeente Amersfoort is voornemens dit systeem in de looptijd van deze samenwerkingsagenda te stoppen.
- Het **DVM-systeem Utrecht-zuid** is een zelfregulerend verkeersregelsysteem waarmee de aansturing van verkeerssystemen op de gemeentelijke wegen rondom Europalaan, Waterlinieweg en 't Goylaan in gemeente Utrecht geregeld worden i.r.t. doorstroming op de A12. Het zelfsturende mechanisme op basis van actuele meetpunten en aanvullende algoritmiek wordt naar verwachting in 2026 opgeleverd, en is een vervolg op het eerdere Gecoördineerd Netwerkbreed Verkeersmanagement (GNV-systeem) Utrecht-zuid.
- **De verkeerslichten beheerscentrale (VRI BC)** van provincie Utrecht is het systeem waarmee het mogelijk is alle provinciale VRI's en VRI's van andere wegbeheerders verkeerskundig en technisch te beheren. Op 1 oktober 2027 loopt het huidig contract af met Verkeer.nu van leverancier Vialis. Of gebruikgemaakt wordt van verlengmogelijkheden dient begin 2027 bepaald te worden. Er is ook budget geraamd voor gerichte doorontwikkeling van functionaliteiten gericht op de scenariotoepassing van VRI BC.

Toelichting operationele vitale systemen:

- **Beheer & opslag (in de cloud) van mobiliteitsdata van alle VRI's** en observatiecamera's is in 2024 opgeleverd met het VMDS-systeem van leverancier ICT Triopsys. Deze data slaan we op in een Nederlandse cloudomgeving. Doelstelling is deze kosten de komende jaren omlaag te brengen door kritisch te kijken naar de noodzakelijkheid, bewaartermijn en hoeveelheid van VRI-data van de wegbeheerders. Hiervoor is budget geraamd (aanschaf nieuwe en verbeterende functionaliteiten). Het huidig contract loopt af op 15-8-2028. Of gebruikgemaakt wordt van verlengmogelijkheden dient in 2027 bepaald te worden.
- Alle genoemde netwerkmanagement- en operationele systemen werken op basis van uitwisseling van mobiliteitsdata tussen wegbeheerders. Dit is het **netwerkbeheer DVM-systemen**. Hiervoor maken we regionaal gebruik van de diensten van ICT-leverancier Previder. Ook hier is budget geraamd voor aanschaf nieuwe en verbeterende functionaliteiten. Het huidig contract loopt af op 30-4-2027. Inmiddels is bepaald gebruik te maken van de verlengmogelijkheden.

- Nieuw in deze samenwerkingsagenda is het beheer en onderhoud van de **VRI Analysetool**. We maken gebruik van de Traffic Management Portal van Yunex Traffic. Hiermee kunnen de VRI-specialisten analyses en berekeningen uitvoeren t.b.v. het presteren van de VRI's. Momenteel gebruiken provincie en gemeente Amersfoort deze tool. Het huidig contract loopt af op 16-11-2027. Inmiddels is bepaald gebruik te maken van de verlengmogelijkheden. Er is bij dit project geen budget geraamd voor aanschaf nieuwe en verbeterende functionaliteiten. Dit is als apart projectonderdeel belegd in project Slimme Kruisingen 4.

3.1.3 Operationele uitvoering

In de regionale verkeerscentrale Midden-Nederland (VCMN) van Rijkswaterstaat is vanuit het programma MUVM een Regiodesk ingericht. Hierop voeren wegverkeersleiders (4 FTE) 24/7 en 365 dagen per jaar het regionaal verkeers- en incidentmanagement uit op belangrijke provinciale en gemeentelijke wegen. Alle provinciale weginspecteurs worden vanuit deze Regiodesk aangestuurd naar meldingen op geselecteerde regionale IM-wegen van provincie en enkele gemeenten. De Regiodesk staat als bediendesk in de VCMN te midden van meerdere bediendesks waar vandaan Rijkswaterstaat het verkeers- en incidentmanagement op rijkswegen in Midden-Nederland de tunnelbewaking van de Leidsche Rijntunnel uitvoert.

Projectonderdelen	Kosten 2027	Kosten 2028	Penvoerder	Verdeelsleutel	Terugkerendheid
Operationele bewaking en bediening door Regiodesk	€ 653k	€ 653k	RWS	Naar belang wegbeheerder	Structureel
Verbinding VCMN en locatie Huis ter Heide	€ 6k	€ 6k	RWS	Naar belang wegbeheerder	Structureel
TOTAAL	**€ 659k**	**€ 659k**			

Toelichting projectonderdelen:

- Inzet van de **Regiodesk** betreft de personeelskosten van 4 FTE wegverkeersleiders en inrichting van de fysieke desk incl. benodigde techniek. In deze samenwerkingsagenda is geen indexatie toegepast.
- De **verbinding tussen RWS VCMN en provincielocatie Huis ter Heide** wordt jaarlijks beheerd en in standgehouden. Deze locatie fungeert als hub voor het DVM-netwerkbeheer.

3.1.4 Samenvatting 'exploitatie'

De totale kosten van het onderdeel exploitatie zijn dus:

Onderdeel	Kosten 2027	Kosten 2028
Verkeerskundige uitvoering	€ 95k	€ 95k
Techniek & Systemen	€ 428,5k	€ 463k
Operationele uitvoering	€ 659k	€ 659k
TOTAAL	**€ 1.182,5k**	**€ 1.217k**

3.2 Bouwblok Projecten

Het bouwblok 'Projecten bestaat in 2027 en 2028 uit drie grote projecten. Deze drie projecten beschikken over een eigen plan van aanpak (bijgevoegd in de bijlagen):

- Project Regionaal Verkeersmanagement Team (RVT). Zie Bijlage 2.
- Project Slimme Kruisingen 4. Zie Bijlage 3.
- Project Draaiende Ringen regionaal werkspoor 3 (verkeersmanagement). Zie Bijlage 4

In onderstaande beschrijving staan de inhoudelijke projecten beschreven. In een tabel (en in opsomming) is de projectbeschrijving gegeven, staan de kosten, de wegbeheerder die fungeert als trekker van dit project (en financieel verantwoordelijke), en de financiële verdeelsleutel.

3.2.1 Project Regionaal Verkeersmanagement Team (RVT)

In 2027+2028 wordt ingezet op verdere versteviging van de inzet van het RVT. In de voorgaande jaren is het RVT opnieuw gepositioneerd in de regionale samenwerking. Het RVT vormt de tactische verbinding tussen strategische

beleidsvorming en operationele uitvoering. Het RVT zorgt voor "*de kwaliteit van en samenwerking binnen verkeersmanagement te borgen voor het hele netwerk (alle regionale wegbeheerders) door de operationele organisaties te voorzien van adviezen en door ze bruikbare kaders en middelen mee te geven voor de operationele uitvoering"*.

Voorbeeldprojecten zijn verkeerskundige analyses, monitoring en evaluatie van het netwerk, het tactische beleidskader in de vorm van het multimodaal netwerkkader (MNK), het werken aan de digitalisering van het verkeersmanagement in regio, en zorgen voor belangrijke beheersmaatregelen bij wegwerkzaamheden, evenementen en incidenten. Zie het Plan van Aanpak RVT 2027, bijgevoegd in Bijlage 2.

De projecten van het RVT zijn uitgewerkt en ingericht via 4 actielijnen:

- Actielijn 1: Organiseren regionaal verkeerskundige ondersteuning en uitwerking;
- Actielijn 2: Inrichten VRI-scenario's;
- Actielijn 3: Inrichten gebruik van digitale maatregelen voor verkeersmanagement.
- Actielijn 4: Data gedreven werken met multimodale data en dashboards

In 2027+2028 staan de volgende projecten gepland:

Projectonderdelen	Kosten 2027	Kosten 2028	Penvoerder	Verdeelsleutel	Terugkerendheid
AL1: Regionale hindercategorisering	€ 20k	-	PU	Naar belang wegbeheerder	Incidenteel
AL1: update multimodaal netwerkkader MN	€ 30k	-	PU	Naar belang wegbeheerder	Structureel
AL2: VRI-scenario's VM Framework	-	-	PU	Naar belang wegbeheerder	Incidenteel
AL2: Inkoop opstellen regelscenario's	€ 30k	€ 30k	PU	Naar belang wegbeheerder	Structureel
AL2: Multimodaal regelen	-	-	PU	Naar belang wegbeheerder	Incidenteel
AL3: Digitale vooraankondiging	€ 20k	€ 20k	PU	Naar belang wegbeheerder	Structureel
AL3: Traffic Circulation Plan digitaliseren	-	-	PU	Naar belang wegbeheerder	Incidenteel
AL4: Inzet multimodale knelpunten/monitorkaart	€ 35k	-	PU	Naar belang wegbeheerder	Structureel
AL4: Voorbereiding nieuwe knelpunten/monitorkaart	€ 15k	€ 85k	PU	Naar belang wegbeheerder	Incidenteel
AL4: Op kaart presenteren VLOG-data VRI's	€ 7,5k	-	PU	Naar belang wegbeheerder	Incidenteel
AL4: Projecten RDT-samenwerking	-	-	PU	Naar belang wegbeheerder	Incidenteel
TOTAAL	**€ 157,5k**	**€ 135k**			

Toelichting projectonderdelen:

- AL1: **Regionale hindercategorisering**. Het streven is de komende jaren te gaan werken met een regionale hindercategorisering. Het doel hiervan is de grootste hinderprojecten vroegtijdig te kunnen identificeren, en wegbeheerders en andere stakeholders tijdig in staat te stellen voorbereidingen te treffen.
- AL1: **Update multimodaal netwerkkader.** Het huidige regionale multimodale netwerkkader dateert uit 2023. Inmiddels zijn er op stedelijk niveau diverse nadere uitwerkingen verricht. Ook zijn de modaliteitsnetwerken uitgebreid en/of aangepast o.b.v. bijv. gewijzigde busdienstregeling. Een update is nodig.
- AL2: **VRI-scenario's i.r.t. VM Framework**. Scenarioaansturing vindt steeds meer plaats via tijdelijke aanpassing van VRI-parameters (en/of inzet adaptieve ITS-regelingen) in plaats van traditionele DRIP inzet. De wijze waarop dit te regelen is een project in Draaiende Ringen/ Aramis. Als regio haken we hierop aan.
- AL2: **Inkoop opstellen regionale regelscenario's.** Regelscenario's als beheersmaatregel voor regionale wegbeheerders (provincie en gemeenten) worden nog beperkt ingezet, maar de inzetbehoefte voor wegwerkzaamheden, evenementen en incidenten groeit. Met deze inkoop voorzien we in die behoefte, en maken we dit mogelijk binnen bestaande contracten.

- AL2: **Multimodaal regelen.** Dit is de uitwerking en implementatie van maatregelen bij elke wegbeheerder in overeenstemming met de opgestelde multimodale netwerkkaders. Elke wegbeheerder is hier zelf verantwoordelijk voor, waarbij we regionaal kennisdelen hoe dit vorm te geven en tips en tricks te delen.
- AL3: **Digitale vooraankondigingen**. Bij veel wegwerkzaamheden is het regionaal al gebruikelijk digitale vooraankondigingen in te zetten. Dit gebeurt veelal door aannemers van infrawerken in samenwerking met serviceproviders. Landelijk initieert Draaiende Ringen/ Aramis hierin. Als regio werken we hier actief aan mee.
- AL3: **Verkeercirculatieplannen** (Traffic Circulation Plans) **digitaliseren** In Europees project Tisgrade is gemeente Utrecht actief participant en koploper om verkeerscirculatieplannen te digitaliseren. In de regionale samenwerking betekent dit het bijwonen van enkele werksessies om kennis hiervan te vergroten.
- AL4: **Inzet pilot multimodale knelpunten/ monitorkaart**. Belangrijke voorwaarde voor de gehele verbetercyclus van verkeersmanagement is dat wegbeheerders exact weten hoe de multimodale netwerken presteren (beleidsstreefwaarde versus operationele prestatie). Op de corridor Utrecht – Amersfoort is in 2026 een pilotproject gestart om deze prestatie per modaliteit (auto, fiets, OV) in beeld te brengen.
- AL4: **Voorbereiding nieuwe multimodale knelpunten/ monitorkaart**. Doelstelling na het pilotproject is de leerervaringen samen te brengen met het project monitoring Ring Utrecht (en Amersfoort) vanuit UNed. Momenteel bestaat er voor de samenwerkende wegbeheerders in Midden-Nederland geen gezamenlijk beeld van de actuele en recente verkeerssituatie. Datagedreven werken is nodig om te bepalen of verkeerssituaties presteren volgens afgesproken doelen bijv. bij wegwerkzaamheden. Hieruit volgen klanteisen als voorbereiding op een regionale aanbesteding voor aanschaf van een multimodale knelpunten/ monitorkaart om langdurig het multimodaal presteren in beeld te brengen.
- AL4: **Op kaart presenteren VRI-data**. Verkeerslichten produceren logdata (VLOG) van alle gedane acties. Het (multimodaal) presteren van VRI's dient eenvoudig ontsloten te worden op een digitale kaart en/of GIS-omgeving.
- AL4: **Projecten in samenwerking met Regionaal Data Team (RDT)**. Het MUVM-programma heeft voor de verschillende projectonderdelen onderliggende mobiliteitsdata nodig. Het RDT is actief om deze data op regionale basis te verzamelen, verrijken en ontsluiten als input voor de diverse gebruikte ICT-tooling voor verkeersmanagement. Dit project is agenderend voor het RDT om behoeften te delen.

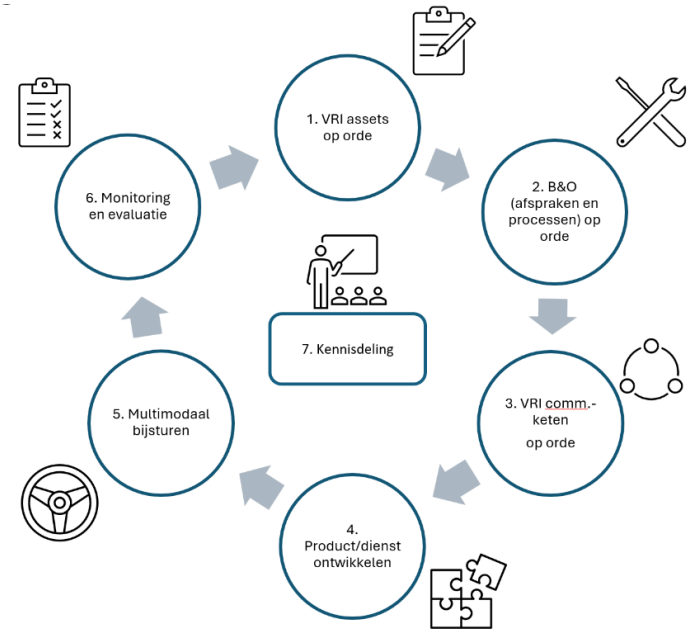
Om deze projecten uit te voeren is het RVT uitgerust met ten eerste een projectleider/ voorzitter en ten tweede secretariële en verkeerskundige ondersteuning. Regionale wegbeheerders participeren in het RVT.

3.2.2 Project Slimme Kruisingen 4

Sinds 1-1-2025 vindt de regionale samenwerking op gebied van slimme kruisingen plaats vanuit het MUVM-programma. Deze samenwerking is afkomstig van het uitvoeringsprogramma Goedopweg. Met een dechargeverklaring zijn de inhoudelijke projecten van de samenwerking iVRI in 2025 naar het programma MUVM omgezet.

Het project Slimme Kruisingen 4 is gebaseerd op eerdere Slimme Kruisingen projecten 1, 2 en 3. Het project kent een nieuwe uitgangspunten. Voorgaande projecten (SK 1 en 2) waren vooral gericht op het realiseren van intelligente verkeerslichten (iVRI) en/of projecten in relatie tot usecases met intelligente verkeerslichten (SK 3). Slimme Kruisingen 4 stapt af van de focus om alleen op intelligente VRI's samen te werken. Het nieuwe bredere uitgangpunt is regionaal samenwerken tussen wegbeheerders op gebied van alle verkeersregelinstallaties, waarbij samengewerkt wordt met conventionele VRI's én intelligente VRI's. Reden is dat het areaal bij de wegbeheerders in de provincie beide soorten VRI's bevat en dit beter aansluit bij het beleid van alle wegbeheerders, én de landelijke ontwikkelingen op (i)VRI-gebied.

De aanpak van project Slimme Kruisingen 4 is gebaseerd op een verbetercyclus met 7 stappen: 1. De VRI-assets op orde, 2. Beheer & Onderhoud afspraken en processen op orde, 3. Ketencommunicatie van de VRI op orde, 4. Het ontwikkelen van producten en diensten, 5. Multimodaal bijsturen, 6. Monitoring en evaluatie en 7. Kennisdeling. De projectonderdelen van Slimme Kruisingen zijn ingedeeld volgens deze stappen.



Figuur 4: Aanpak van project Slimme Kruisingen 4

Project Slimme Kruisingen 4 heeft de volgende begroting:

Projectonderdelen	Kosten 2027	Kosten 2028	Pen-voerder	Verdeelsleutel	Terugkerendheid
(1) VRI-assets op orde: upgrade naar glasvezelverbindingen	€ 200k	€ 50k	PU	Geen. Apart budget binnen MUVM	Incidenteel
(1) VRI-assets op orde: regionale ondersteuning bij vervanging VRI	-	-	PU	Geen. Apart budget binnen MUVM	Incidenteel
(2) Borgen beheer en onderhoud: aanschaf gezamenlijke analysetool	€ 80k	-	PU	Geen. Apart budget binnen MUVM	Incidenteel
(2) Borgen beheer en onderhoud: ketenmanagement en ketencommunicatie	€ 50k	€ 25k	PU	Geen. Apart budget binnen MUVM	Incidenteel
(3) Dataketen op orde: onderzoeken en monitoren keten en issues	€ 70k	€ 30k	PU	Geen. Apart budget binnen MUVM	Incidenteel
(4) Producten/ diensten: visie ontwikkelen op prioriteren hulpdiensten en OV	€ 50k	-	PU	Geen. Apart budget binnen MUVM	Incidenteel
(4) Producten/ diensten: gerichte investeringen doelgroepen en usecases	€ 70k	€ 20k	PU	Geen. Apart budget binnen MUVM	Incidenteel
(5) Multimodaal regelen: starten met regionaal verkeerskundig beheer	€ 30k	€ 30k	PU	Geen. Apart budget binnen MUVM	Incidenteel
(5) Multimodaal regelen: van theorie naar praktijkuitvoering	€ 75k	€ 50k	PU	Geen. Apart budget binnen MUVM	Incidenteel
(6) Monitoring & evaluatie: projecten Slimme kruisingen	€ 20k	€ 20k	PU	Geen. Apart budget binnen MUVM	Incidenteel
(7) Kennisdeling: inzet projectleider	€ 75k	€ 75k	PU	Geen. Apart budget binnen MUVM	Incidenteel
(7) Kennisdeling: inzet communicatie	-	-	PU	Geen. Apart budget binnen MUVM	Incidenteel
TOTAAL	**€ 720k**	**€ 280k**			

Toelichting projectonderdelen:

- (1) VRI-assets op orde. Veel VRI's maken nog gebruik van oude koperverbindingen in het netwerkbeheer met de beheerscentrale voor verkeerskundig en technisch onderhoud. Deze oude verbindingen kunnen slechts beperkte hoeveelheid data verwerken. We ondersteunen en dragen bij in de **upgrade naar glasvezelverbindingen**. Upgradeaanvragen is mogelijk voor alle wegbeheerders in de provincie.
- (1) VRI-assets op orde. Veel kleine gemeenten hebben geen specifieke kennis bij de vervanging van VRI's. Regionaal helpen we deze gemeenten in **voorbereiding van aanbesteding** van VRI's.
- (2) Borgen beheer en onderhoud. Niet alle wegbeheerders beschikken over een **analysetool voor VRI-data**. Dit project is bedoeld om te voorzien in de juiste analysetooling voor wegbeheerders in de provincie. Dat start met de procesvraag of momenteel de juiste tooling aanwezig is om de technische en verkeersinhoudelijke/ functionele gewenste processen te monitoren en analyseren. Hierbij is het mogelijk aan te haken bij bestaande tooling en/of gericht nieuwe tooling aan te schaffen.
- (2) Borgen beheer en onderhoud. Het organiseren van **ketenmanagement en ketencommunicatie** is nodig om alle ketenpartners die een rol hebben in het technische beheer en onderhoud van de (i)VRI-dataketen (keten tussen VRI – UDAP – weggebruiker) te bewaken en in te grijpen waar nodig. Daarnaast willen we de wegbeheerders helpen om de iVRI-dataketen optimaal te laten functioneren in samenwerking met stap 3.
- (3) Dataketen op orde. Onderzoeks- en beheerbudget voor **gerichte verbeteringen aan de dataketen** die geïdentificeerd zijn in stap 2. Denk dan bijv. aan optimaliseren van de techniek van de dataketen en het monitoren en analyseren van de keten.
- (4) Producten/ Diensten. **Visie ontwikkelen op prioriteren multimodale doelgroepen** zoals bijv. hulpdiensten en OV. De techniek ontwikkelt zich snel, waarbij de doelgroepen zelf ook meegenomen moeten worden. Dit kan door eigen initiatie of door het faciliteren van landelijke samenwerking.
- (4) Producten/ Diensten. **Gerichte investeringen prioriteren doelgroepen**. Dit project is bedoeld om gerichte (door)ontwikkeling van (i)VRI-diensten mogelijk te maken, en mogelijk begeleiding van de realisatie van ITS-applicaties.
- (5) Multimodaal Regelen. Starten met **Regionaal Verkeerskundig Beheer** van VRI's. Diverse kleine wegbeheerders hebben moeite om regelmatig naar het verkeerskundig en technisch functioneren van de eigen VRI's te kijken. Dit project voorziet in een start met gerichte analyses volgens het eigen beleid van de wegbeheerder. De bedoeling is dit structureel te gaan regelen met dit project als katalysator.
- (5) **Multimodaal Regelen in de praktijk** betekent gerichte verbeteringen voor geprioriteerde doelgroepen waar dit nodig wordt geacht in overeenstemming met beleidsdoelstellingen. Dit kan met reguliere techniek of iVRI-techniek.
- (6) Monitoring & Evaluatie. Voor projectonderdelen 2 en 4 is gerichte **dashboarding** nodig om inzicht te hebben in de (monitoring en evaluatie van) projectonderdelen van Slimme Kruisingen 4.
- (7) Kennisdelen. Inzet van een **projectleider** voor aansturing project Slimme Kruisingen 4.
- (7) Kennisdelen. Inzet van **communicatie** is voorzien vanuit eigen budgetten en uren van wegbeheerders.

Om deze projecten uit te voeren is het project Slimme Kruisingen uitgerust met ten eerste een projectleider en ten tweede inzet van provinciale senior medewerkers. Regionale wegbeheerders (met VRI) participeren in SK4.

3.2.3 Project Draaiende Ringen werkspoor 3

Doelstelling van het project Draaiende Ringen werkspoor 3 (regionaal verkeersmanagement) is: betere benutting van het bestaande netwerk met behulp van investeringen in verkeersmanagementsystemen, samenwerking tussen wegbeheerders en opleidingen. Dit **doel** sluit naadloos aan bij het MUVM-programma. Daardoor is Draaiende Ringen werkspoor 3 **als apart project** verankerd in het **hoofdonderdeel Projecten.**

Quote uit de opdrachtbrief 8-1-2026 fase 2 Draaiende Ringen:
"Regio Utrecht ziet het maatregelpakket Draaiende Ringen als een tijdelijke impuls van vijf jaar voor regionale samenwerking op het gebied van incidentmanagement, verkeersinformatie en verkeersmanagement. Door verankering binnen het bestaande programma Multimodaal Verkeersmanagement Midden-Nederland (MUVM) kan de regio ook na 2030 blijvend profiteren van de investeringen.

- *Bijdrage aan werkspoor 1 (incident management) door investeringen in extra IM-camera's op gemeentelijke/provinciale wegen, structurele samenwerking op inzet van weginspecteurs.*
- *Bijdrage aan werkspoor 2 (Aramis) door de verbetering van mobiliteitsdata via de regionale datateams en de koppeling van DVM-systemen (o.a. overgang naar Melvin of doorontwikkeling LTC) en de samenwerking met serviceproviders.*
- *Regionale samenwerking en verkeerskundig beheer inrichten van VRI's.*
- *Vervanging ICT-systemen (DVM-beheer, VRI-data en beheercentrale voor netwerkmanagement."*

Dit maatregelpakket is gebaseerd op een voorstel opgesteld door het MUVM-programma. Dit voorstel is bijgevoegd in bijlage 4 bij deze Samenwerkingsagenda, en hieronder uitgewerkt in de begroting in deze Samenwerkingsagenda 2027+2028. Projecten zijn nader uitgewerkt in bijlage 4.

Projectonderdelen	Kosten 2027	Kosten 2028	Pen-voerder	Verdeelsleutel	Terugkerendheid
(1.1) Nieuwe IM-observatiecamera's voor gemeente Utrecht en provincie	€ 520k	€ 112k	PU	Geen. Apart budget binnen MUVM	Incidenteel
(1.2) Evaluatie inzet WIS op elkaars wegen en aanpassing handboek Regiodesk	€ 50k	-	PU	Geen. Apart budget binnen MUVM	Incidenteel
(2) Mobiliteitsdata beter op orde. Bijdrage aan RDT-MN	€ 100k	€ 100k	PU	Geen. Apart budget binnen MUVM	Incidenteel
(3.1) Inbedding in MUVM-organisatie van landelijke projecten Draaiende Ringen	€ 375k	€ 375k	PU	Geen. Apart budget binnen MUVM	Incidenteel
(3.2) Transitiemanagement in huidige VM-systemen	€ 100k	€ 100k	PU	Geen. Apart budget binnen MUVM	Incidenteel
(3.3) Optimalisatie VRI's op snelwegaansluitingen	-	€ 50k	PU	Geen. Apart budget binnen MUVM	Incidenteel
(3.4) Regionaal verkeerskundig beheer	€ 62,5k	€ 62,5k	PU	Geen. Apart budget binnen MUVM	Incidenteel
(3.5) Ontwikkeling nieuwe regelscenario's	€ 25k	€ 25k	PU	Geen. Apart budget binnen MUVM	Incidenteel
(3.6) Doorontwikkeling GNV/ DVM-systeem		€ 50k	PU	Geen. Apart budget binnen MUVM	Incidenteel
(3.7.1) Aanbesteding en aanschaf regionaal DVM Netwerkbeheer	€ 400k	-	PU	Geen. Apart budget binnen MUVM	Incidenteel
(3.7.2) Voorbereiding aanbesteding en aanschaf opslag en beheer VRI-data	-	€ 100k	PU	Geen. Apart budget binnen MUVM	Incidenteel
(3.7.3) Aanbesteding en aanschaf VRI Beheerscentrale	€ 100k	€ 400k	PU	Geen. Apart budget binnen MUVM	Incidenteel
(3.8) Gerichte pilotprojecten multimodaal regelen	€ 25k	€ 25k	PU	Geen. Apart budget binnen MUVM	Incidenteel
TOTAAL	**€ 1.757,5k**	**€ 1.399,5k**			

Om deze projecten uit te voeren worden een projectleider en projectmedewerker geworven.

3.2.4 Integraliteit projecten

Er zijn enkele gelijksoortige projecten in deze samenwerkingsagenda. Dit is ontstaan door parallelle projectinitiatie. Doelstelling is deze gelijksoortige projecten niet apart aan te sturen, maar in de komende 2 jaar te integreren in het MUVM-programma. Daardoor is nu al afgesproken welk project de lead neemt bij projectaansturing, waarbij ook rekening wordt gehouden met verschillende financieringsbronnen (regionaal en landelijk).

Project	Komt voor in:	Aansturing	Financiering
A. Aanschaf functionaliteiten analysetooling VRI	Exploitatie Slimme Kruisingen 4	Exploitatie	Slimme Kruisingen 4
B. Regionale inkoop regelscenario's	RVT Draaiende Ringen	RVT	RVT Draaiende Ringen
C. Multimodaal Regelen	RVT Slimme Kruisingen 4, Draaiende Ringen	RVT	Slimme Kruisingen 4 Draaiende Ringen
D. Projecten Mobiliteitsdata RDT-MN	RVT Draaiende Ringen	Draaiende Ringen	Draaiende Ringen
E. Regionaal Verkeerskundig Beheer	Slimme Kruisingen 4, Draaiende Ringen	Slimme Kruisingen 4	Slimme Kruisingen 4 Draaiende Ringen

3.3 Bouwblok Strategie & Programmamanagement

Ten behoeve van de aansturing van het MUVM-programma zijn de volgende activiteiten begroot.

Project	Kosten 2027	Kosten 2028	Penvoerder	Verdeelsleutel	Terugkerendheid
Projectorganisatie	-	-	PU	Standaard	Structureel
Monitoring & evaluatie	-	-	PU	Standaard	Structureel
Strategie: nieuw programmaplan MUVM	€30k	-	RWS, PU, GU en GA	Standaard	Structureel
Kennisdeling	€ 5k	€ 5k	PU	Standaard	Structureel
Communicatie	€ 5k	€ 5k	PU	Standaard	Structureel
Onvoorzien	€ 20k	€ 50k	PU	Naar belang wegbeheerder	Structureel
TOTAAL	**€ 60k**	**€ 60k**			

Toelichting projecten:

- **Projectorganisatie** via inzet programmamanager, financiële verantwoording, juridische ondersteuning en communicatie wordt geleverd door provincie Utrecht. Alle partners werken hieraan mee via ureninzet.
- **Monitoring en evaluatie** wordt vormgegeven door een jaarrapportage zonder additionele kosten. Structurele monitoring van de mobiliteitsnetwerken is belegd in het RVT.
- Inzet en beïnvloeding op **strategische** vraagstukken speelt in de samenwerking met raakvlakprogramma's op veelal landelijk niveau. Diverse MUVM-partners zijn verbonden en leveren via eigen ureninzet invulling aan deze rol. Dit speelt bijv. voor Draaiende Ringen, LVMB, NDW, Goedopweg, etc. In 2027 dient een nieuw programmaplan MUVM opgesteld te worden. Hiervoor is 30k gereserveerd origineel opgenomen in de post onvoorzien.
- Op gebied van **kennisdeling** is deelname aan congressen en beurzen voorzien, evenals als een MUVM-dag voor alle wegbeheerders in Midden-Nederland.
- Voor **communicatie** is een klein budget gereserveerd.
- Tenslotte is een budget voor onvoorziene uitgaven in de begroting opgenomen.

3.4 Samenvatting

De totale kosten van programmaonderdelen van de Samenwerkingsagenda MUVM 2027+2028. Dit is het bedrag dat MUVM-partners gezamenlijk dienen te financieren.

Onderdeel	Kosten 2027	Kosten 2028
Exploitatie		
Verkeerskundige uitvoering	€ 95k	€ 95k
Techniek & Systemen	€ 428,5k	€ 463k
Operationele uitvoering	€ 659k	€ 659k
Projecten		
Project Regionaal Verkeersmanagement Team	€ 157,5k	€ 135k
Project Slimme Kruisingen 4	Extern	Extern
Project Draaiende Ringen werkspoor 3	Extern	Extern
Strategie & Programmamanagement		
Programmamanagement + Onvoorzien	€ 60k	€ 60k
TOTAAL	**€ 1.400k**	**€ 1.412k**

Twee projecten maken gebruik van externe financiering:

- Slimme Kruisingen 4 wordt bekostigd uit restbudget van provincie Utrecht afkomstig van Goedopweg (voor de overdracht van Slimme Kruisigen naar MUVM). Dit restbudget is expliciet geoormerkt met bestemming (slimme) verkeerslichten.
- Draaiende Ringen werkspoor 3 wordt bekostigd uit financiering van het Rijk.

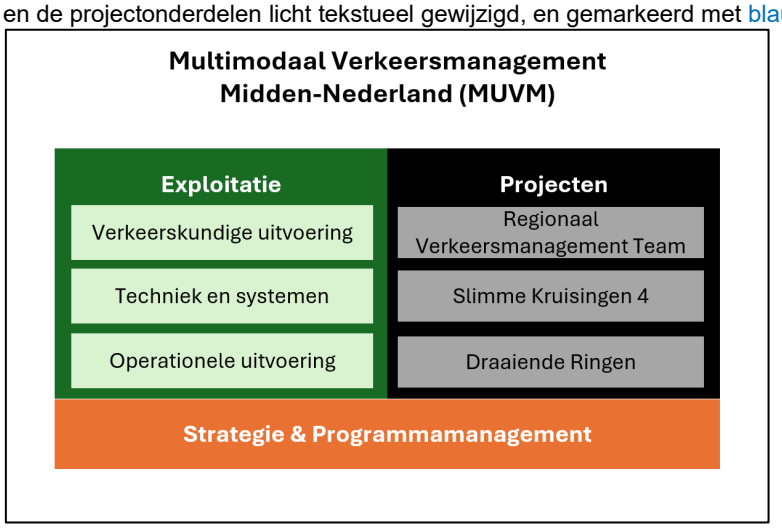
Extern gefinancierde projecten	Kosten 2027	Kosten 2028
Project Slimme Kruisingen 4	€ 720k	€ 280k
Project Draaiende Ringen werkspoor 3	€ 1.757k	€ 1.399k
TOTAAL	**€ 2.477k**	**€ 1.679k**

4 Taken en verantwoordelijkheden

Taken en verantwoordelijkheden staan beschreven en zijn vastgelegd in een regionale Samenwerkingsovereenkomst (SOK) MUVM 2024 e.v. De provincie Utrecht, de gemeente Utrecht, de gemeente Amersfoort, Rijkswaterstaat (MN en VWM) hebben deze SOK gezamenlijk opgesteld. In dit hoofdstuk worden de taken per partij beschreven.

4.1 Taken volgens art. 4 SOK

In de voorliggende samenwerkingsagenda zijn de naamgeving van de hoofdonderdelen van het programma MUVM en de projectonderdelen licht tekstueel gewijzigd, en gemarkeerd met blauwe tekst.



Figuur 5: Hoofdonderdelen van het programma MUVM

In de SOK beschrijft artikel 4 de taken per partij:

1. Partijen dragen gezamenlijk zorg voor uitvoering van de 3 hoofdonderdelen (Exploitatie, Projecten, en Strategie & Programmamanagement). In elk hoofdonderdeel zijn de specifieke taken en verantwoordelijk tussen de Partijen verdeeld in overeenstemming met de Samenwerkingsagenda.
   De operationele afspraken over de verantwoordelijkheden genoemd in leden 2 tot en met 5 staan omschreven in het programmaplan MUVM 2023-2027 (Bijlage 1).
2. Rijkswaterstaat VWM is verantwoordelijk voor:
   a. Toezicht op de 'Operationele uitvoering' middels de 'Regiodesk in de Verkeerscentrale' in het hoofdonderdeel Exploitatie;
3. Gemeente Utrecht is verantwoordelijk voor:
   a. Het Gecoördineerd Netwerkbreed Verkeersmanagement middels het DVM-systeem in de stad Utrecht binnen de 'Techniek en Systemen' in het hoofdonderdeel 'Exploitatie;
4. Gemeente Amersfoort is verantwoordelijk voor:
   a. De netwerkregelingen in/om Amersfoort binnen de 'Techniek en Systemen' in het hoofdonderdeel 'Exploitatie;
   b. De uitvoering van de werkzaamheden als omschreven in het document 'netwerkregelingen in/om Amersfoort'.
5. De Provincie is verantwoordelijk voor:
   a. Het hoofdonderdeel 'projecten';
   b. Het hoofdonderdeel 'strategie & programmamanagement;
   c. De Provincie zal zich inspannen de regierol in het MUVM uit te voeren, en de door de andere samenwerkingspartners aan te leveren inhoudelijke en procesmatige input voor de jaarlijkse rapportage te bundelen.

Omdat Partijen gezamenlijk zorgdragen voor uitvoering van de 3 hoofdonderdelen (Exploitatie, Projecten, en Strategie & Programmamanagement), zijn in deze Samenwerkingsagenda in elk hoofdonderdeel de specifieke taken en verantwoordelijkheden tussen de Partijen verdeeld. De operationele afspraken over de verantwoordelijkheden genoemd in leden 2 tot en met 5 staan omschreven in het programmaplan MUVM 2023-2027 (Bijlage 1). De taken staan beschreven in artikel 4 van de SOK MUVM. In een overzicht betekent dit:

Tabel 1: Penvoerder per onderdeel per samenwerkingspartner

	PU	RWS	GU	GA
Exploitatie				
Verkeerskundige uitvoering	●	○	○	○
Techniek en systemen				
– Netwerkmanagementsysteem GNV/ DVM-systeem Utrecht-zuid	○	○	●	
– Netwerkmanagementsysteem Toptrac Amersfoort				●
– Alle andere netwerkmanagementsystemen	●	○	○	○
– Operationele vitale systemen	●	○	○	○
Operationele uitvoering				
– Regiodesk	○	●	○	○
Projecten				
Project Regionaal Verkeersmanagement Team (RVT)	●	○	○	○
Project Slimme Kruisingen 4	●	○	○	○
Project Draaiende Ringen Werkspoor 3	●	○	○	○
Strategie & Programmamanagement				
Projectorganisatie	●	○	○	○
Monitoring & Evaluatie	●	○	○	○
Strategie	●	○	○	○
Kennisdeling & Communicatie	●	○	○	○
Onvoorzien	●	○	○	○

● Penvoerder van dit onderdeel
○ Partij werkt mee aan dit onderdeel

4.2 Verantwoordelijkheden

Penvoerder betekent dat deze partij verantwoordelijk is voor:

- Inkoop
- Projectuitvoering en/of exploitatie
- Afstemming van project met programmamanagement
- Eventuele opschaling binnen sturingslijnen
- Evaluatie
- Communicatie
- Regelen volmacht en mandaatregeling bij SOK
- AVG en Cybersecurity-zaken
- Verantwoording project Draaiende Ringen van provincie Utrecht aan RWS

5 Financiën

5.1 Begroting & taakstellend budget

5.1.1 Initiële en reële begrotingsinschatting

De regionale partners hebben in 2022 een programmaplan MUVM samengesteld. Dit vormt de basis voor de samenwerking, en geeft de initiële begrotingsrichting voor de jaren 2024 t/m 2027. In 2027 wordt het programmaplan overigens vernieuwd. De begroting van de projectonderdelen (uitgewerkt in hoofdstuk 3) van de voorliggende samenwerkingsagenda vormen de reële inschatting. Op basis van lopende uitvoering van het programma MUVM is geconstateerd dat de kosten voor het programma lager zijn dan initiële inschatting. Oorzaak is dat de afgelopen jaren al is geïnvesteerd in diverse ICT-tools voor DVM-systemen. Hieronder staan de initiële en reële begrotingsinschatting excl. BTW.

Basis van inschatting	Benaming	2027	2028
Programmaplan 2022	Initiële inschatting	€ 1.566.000	Niet uitgewerkt
Samenwerkingsagenda 2027+2028	Reële inschatting	€ 1.400.000	€ 1.412.000

5.1.2 Taakstellend budget 2027 en 2028

In overeenstemming met de samenwerkingsovereenkomst MUVM is door regionale Partijen gekozen de gezamenlijke beleidsambities voor multimodaal verkeersmanagement gezamenlijk te financieren. In 2027 en 2028 is hiervoor per jaar **€ 1.413.000,= euro excl. BTW*** beschikbaar gesteld. Dit is voldoende voor uitvoering van de voorgestelde Samenwerkingsagenda MUVM 2027+2028. In tegenstelling tot voorgaande jaren is er geen financieringsgat. Volgens de governancestructuur beslist uiteindelijk het MOVV en UVVB over welke wijzigingen in scope en financiën van het programma doorgevoerd worden opdat het beschikbare bedrag niet overschreden wordt.

	Gemeente Utrecht	Gemeente Amersfoort	Provincie Utrecht	Rijkswaterstaat	Totaal
Beschikbare financiering per jaar	€ 200.000	€ 100.000	€ 1.000.000	€ 113.000	€ 1.413.000

*: De bijdrage van RWS is voor een klein deel 'inclusief BTW'. Het gaat om die delen waar een partner aan RWS een factuur stuurt. Omdat RWS de BTW op die factuur niet kan compenseren via het btw-compensatiefonds, moet dat ook als kosten van de samenwerking worden gezien.

5.2 Verdeelsleutels

In de samenwerking MUVM is sprake van drie soorten verdeelsleutels tussen samenwerkingspartijen. Deze verdeelsleutels zijn een pragmatische benadering van meerdere maatschappelijke belangen, vereenvoudigd tot een percentage per samenwerkingspartner.

In de samenwerking MUVM met verrekening onderscheiden we de volgende verdeelsleutels:

(1) Standaard verdeelsleutel:
De standaard verdeelsleutel is van toepassing op projecten in algemene programmaonderdelen. Partijen hebben allemaal belang bij uitvoering van deze projecten. Dit zijn de verkeerskundige projecten in het hoofdonderdeel 'Exploitatie', in het hoofdonderdeel 'Projecten' het project "Regionaal Verkeersmanagement Team", en alle projecten in hoofdonderdeel 'Strategie & Programmamanagement'. De standaard verdeelsleutel is gebaseerd op het belang van een wegbeheerder m.b.t. regionaal verkeers- en incidentmanagement. Dit is niet exact te bepalen en een inschatting per wegbeheerder op basis van het aantal kilometers regionaal beschikbaar wegennet in het regionale multimodale netwerkkader, het aantal verkeersmanagement assets, en de eigen personeelsinzet m.b.t. dit onderwerp. Hieruit blijkt dat provincie Utrecht hierin het grootste belang heeft (60%), gevolgd door gemeente

Utrecht (20%), gemeente Amersfoort (10%) en Rijkswaterstaat (10%). Daardoor is de provincie voor deze projecten met een standaard verdeelsleutel de penvoerder.

	PU	RWS	GU	GA
Standaard verdeelsleutel	60%	10%	20%	10%

Tabel 2: Verdeelsleutels per onderdeel (op basis van verantwoordelijkheden tabel 1)

	PU	RWS	GU	GA	Verdeel-sleutel
Exploitatie					
Verkeerskundige uitvoering	●	○	○	○	ST
Techniek en systemen					
– Netwerkmanagementsysteem GNV/ DVM-systeem Utrecht-zuid	○	○	●		NB
– Netwerkmanagementsysteem Toptrac Amersfoort				●	NB
– Alle andere netwerkmanagementsystemen	●	○	○	○	NB
– Operationele vitale systemen	●	○	○	○	NB
Operationele uitvoering					
– Regiodesk	○	●	○	○	NB
Projecten					
Project Regionaal Verkeersmanagement Team (RVT)	●	○	○	○	ST
Project Slimme Kruisingen 4	●◆	○	○	○	EXT
Project Draaiende Ringen werkspoor 3	●	○◆	○	○	EXT
Strategie & Programmamanagement					
Projectorganisatie	●	○	○	○	ST
Monitoring & Evaluatie	●	○	○	○	ST
Strategie	●	○	○	○	ST
Kennisdeling & Communicatie	●	○	○	○	ST
Onvoorzien	●	○	○	○	ST

● Penvoerder van dit onderdeel
○ Partij werkt mee aan dit onderdeel
◆ Partij verzorgt 100% financiering van project
ST Standaard verdeelsleutel
NB Verdeelsleutel naar belang partij
EXT Externe financiering

(2) Verdeelsleutel naar belang betrokken wegbeheerders/partijen
Partijen hebben in sommige projecten een verschillend belang. Hierbij kan geen sprake zijn van een standaard verdeelsleutel. De verschillende belangen worden uitgedrukt in het belang dat een wegbeheerder heeft per specifiek project. Dit heeft te maken met de geografische uitvoering van het project, de positie in de regionaal gekoppelde technische netwerkarchitectuur van ICT-systemen, en/of het hebben van een eigen voorziening voor het eigen areaal/wegennet. Bij projecten met een specifiek belang voor een wegbeheerder verschilt per project wie penvoerder is. De projecten waarbij de ‘verdeelsleutel naar belang is verdeeld’ zijn terug te vinden bij hoofdonderdeel ‘Techniek & systemen’ bij bekostiging van diverse ICT-systemen, en in hoofdonderdeel ‘Operationele uitvoering’ bij bekostiging van de Regiodesk.

Hieronder volgt een opsomming van de projecten met een specifieke verdeelsleutel per project naar belang van de betrokken wegbeheerder/partij.

Tabel 3: Verdeelsleutels per specifiek project

Onderdeel	Project	PU	RWS	GU	GA	Penvoerder
Exploitatie – Techniek & Systemen	Netwerkmanagementsysteem GNV/ DVM Utrecht-zuid	0%	0%	100%	0%	**GU**
Exploitatie – Techniek & Systemen	Netwerkmanagementsysteem Toptrac Amersfoort	0%	0%	0%	100%	**GA**
Exploitatie – Techniek & Systemen	B&O Verkeerslichten Beheerscentrale	30%	5%	50%	15%	**PU**
Exploitatie – Techniek & Systemen	Aanschaf nieuwe functionaliteiten Verkeerslichten Beheerscentrale	30%	5%	50%	15%	**PU**
Exploitatie – Techniek & Systemen	B&O Beheer & opslag mobiliteitsdata VRI	30%	5%	50%	15%	**PU**
Exploitatie – Techniek & Systemen	Aanschaf nieuwe functionaliteiten beheer & opslag mobiliteitsdata VRI	30%	5%	50%	15%	**PU**
Exploitatie – Techniek & Systemen	B&O Netwerkbeheer DVM-systemen	85%	5%	5%	5%	**PU**
Exploitatie – Techniek & Systemen	B&O Netwerkbeheer DVM-systemen aanschaf nieuwe functionaliteiten	85%	5%	5%	5%	**PU**
Exploitatie – Techniek & Systemen	B&O Traffic Management Portal (VRI-analysetool)	60%	0%	0%	40%	**PU**
Exploitatie – Operationele uitvoering	Verbinding RWS Regiodesk – Huis ter Heide	100%	0%	0%	0%	**RWS**
Exploitatie – Operationele uitvoering	Operationele bewaking en bediening door Regiodesk	90%	2,5%	5%	2,5%	**RWS**

(3) Projecten met externe financiering o.b.v. 100% verdeelsleutel:
De projecten Slimme Kruisingen, en Draaiende Ringen werkspoor 3 zijn extern gefinancierd op basis van separate afspraken. Deze projecten vallen buiten bovengenoemde onderlinge verrekeningen in paragraaf 5.3.

Project Slimme Kruisingen

Het project **Slimme Kruisingen** heeft een financieringsstructuur gebaseerd op het gebruikmaken van restbudget bij provincie Utrecht. Provincie Utrecht regelt hiervoor 100% van de financiering. Deze samenwerking is afkomstig van het uitvoeringsprogramma Goedopweg. Via een dechargeverklaring zijn de inhoudelijke projecten van de samenwerking iVRI in 2025 naar het programma MUVM omgezet. Bij het toekennen van het originele budget zijn bestedingsafspraken met het Rijk gemaakt dat dit budget alleen gebruikt kan worden voor (i)VRI-toepassingen. Deze afspraak geldt nog steeds.

	2027	2028
Kasritme Project Slimme Kruisingen	€720k	€280k

Project Draaiende Ringen werkspoor 3

Dit project heeft een financieringsstructuur gebaseerd op 100% financiering vanuit het Rijk. Dit bedrag wordt door RWS overgeheveld naar provincie Utrecht. Hiermee verleent RWS het mandaat en machtiging aan penvoerder provincie Utrecht voor de gezamenlijke uitvoering van het project met alle partijen in de MUVM-samenwerking. Provincie Utrecht legt (via het MUVM-programma) verantwoording af aan RWS voor de gerealiseerde resultaten.

	2026*	2027	2028	2029
Baten Draaiende Ringen werkspoor 3	€7,541k	-	-	-
Uitgaven Draaiende Ringen werkspoor 3		€ 1.757k	€ 1.399k	**

*2026 is geen onderdeel van deze Samenwerkingsagenda 2027+2028

** nader uit te werken op basis precieze voortgang omdat project later is gestart dan beoogd

Voor project Draaiende Ringen werkspoor 3 is in het landelijke project EUR 18,697 mln. beschikbaar gesteld, waarvan EUR 7,541 mln. incl. BTW, prijspeil 2025 voor Regio Utrecht in het MUVM-programma. Looptijd van dit project is 2025 t/m 2029. Dit budget is 8-1-2026 toegekend, en in het UVVB op 1-6-2026 besproken en vastgelegd. Deze bijdrage wordt in 2026 aan het MUVM-programma overgemaakt vanuit RWS naar provincie Utrecht. Het plan van aanpak voor dit project kent een specifieker overzicht van het kasritme (zie bijlage 4).

5.3 Financiële regeling projecten

5.3.1 Projecten op basis van gezamenlijke financiering

Gekozen wordt alleen die projecten met een penvoerder anders dan PU direct onderling te verrekenen. De overige projecten worden door de Partijen betaald op basis van eigen bijdrage aan de samenwerking.

*Tabel 4: Jaar **2027**: Uitgaven (verticaal) en ontvangsten (horizontaal) per Partij.*

Kolom	Projecten	PU	RWS	GU	GA	TOTAAL
	Verrekeningen					
A	Netwerkmanagementsysteem GNV/ DVM Utrecht-zuid (GU)			150k		150k
B	Netwerkmanagementsysteem Toptrac Amersfoort (GA)				43k	43k
C	Operationele bewaking en bediening door Regiodesk (RWS)	588k	16k	33k	16k	653k
D	Verbinding RWS Regiodesk – Huis ter Heide (RWS)	6k				6k
E	**Eigen uitgaven (E = som A t/m D)**	**594k**	**16k**	**183k**	**59k**	
F	**Beschikbaar per partij**	**1.000k**	**113k**	**200k**	**100k**	**1.413k**
G	**Uitgaven aan andere MUVM-projecten (G = F - E)**	**406k**	**97k**	**17k**	**43k**	

Dit betekent in 2027:
GU betaalt 150k zelf voor GNV/ DVM Utrecht-zuid
GA betaalt 43k zelf voor Toptrac Amersfoort

RWS betaalt zelf 16k voor Regiodesk
RWS ontvangt 588k van PU voor Regiodesk + 6k van PU voor verbinding Regiodesk-Huis ter Heide
RWS ontvangt 33k van GU voor Regiodesk
RWS ontvangt 16k van GA voor Regiodesk

*Tabel 5: Jaar **2028**: Uitgaven (verticaal) en ontvangsten (horizontaal) per Partij.*

Kolom	Projecten	PU	RWS	GU	GA	TOTAAL
	Verrekeningen					
A	Netwerkmanagementsysteem GNV/ DVM Utrecht-zuid (GU)			150k		150k
B	Netwerkmanagementsysteem Toptrac Amersfoort (GA)				43k	43k
C	Operationele bewaking en bediening door Regiodesk (RWS)	588k	16k	33k	16k	653k
D	Verbinding RWS Regiodesk – Huis ter Heide (RWS)	6k				6k
E	**Eigen uitgaven (E = som A t/m D)**	**594k**	**16k**	**183k**	**59k**	
F	**Beschikbaar per partij**	**1.000k**	**113k**	**200k**	**100k**	**1.413k**
G	**Uitgaven aan andere MUVM-projecten (G = F - E)**	**406k**	**97k**	**17k**	**43k**	

Dit betekent in 2028:
GU betaalt 150k zelf voor GNV/ DVM Utrecht-zuid
GA betaalt 43k zelf voor Toptrac Amersfoort

RWS betaalt zelf 16k voor Regiodesk
RWS ontvangt 588k van PU voor Regiodesk + 6k van PU voor verbinding Regiodesk-Huis ter Heide
RWS ontvangt 33k van GU voor Regiodesk
RWS ontvangt 16k van GA voor Regiodesk

Het beschikbare bedrag van RWS (113k) is een bedrag inclusief BTW, omdat RWS geen BTW kan compenseren via het btw-compensatiefonds. Voor elke btw-factuur die RWS van een partner ontvangt *kan* RWS de BTW compenseren door de hiervoor een factuur met de hoogte van die BTW bij de provincie in te dienen.

Bijlage 1: Programmaplan MUVM

Separaat bijgevoegd.

Bijlage 2: Projectplan van aanpak Regionaal Verkeersmanagement Team (RVT)

Separaat bijgevoegd.

Bijlage 3: Projectplan van aanpak Slimme Kruisingen 4

Separaat bijgevoegd.

Bijlage 4: Projectplan van aanpak Draaiende Ringen werkspoor 3

Separaat bijgevoegd.
Vastgesteld in UVVB op 1 juni 2026