



Nota voor Gedeputeerde Staten

Ruimte

Onderwerp BO Leefomgeving, BO MIRT en BO Goederenvervoercorridors 6 november 2024, alsmede afdoen Toezegging 9489
Documentnummer DOC-00704520
Datum 29 oktober 2024

0. Samenvatting

Via deze nota worden aan Gedeputeerde Staten de vergaderstukken voor drie Bestuurlijke Overleggen (BO's) met bewindspersonen kenbaar gemaakt en worden voorstellen gedaan voor de inzet tijdens deze overleggen. Het betreft:

- een BO Leefomgeving BO-L;
- een BO Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (BO-MIRT) en;
- een BO MIRT Goederenvervoercorridors (BO-MIRT GVC).

De overleggen vinden alle drie plaats op 6 november 2024 in Den Haag met bewindspersonen van de ministeries van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO), Infrastructuur en Waterstaat (I&W) en Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur (LVVN). Daarnaast zullen ook bestuurlijke vertegenwoordigers van Noord-Brabant deelnemen aan de BO's (en bij het BO-MIRT Goederenvervoercorridors zijn ook de andere betrokken provincies aanwezig). In bijgevoegde bijlagen (agenda's met bijlagen voor de diverse overleggen) is aangegeven welke bestuurders bij elk BO zullen aanschuiven.

Bijlage 1 inclusief bijlagen bevatten de vergaderstukken voor het BO Leefomgeving. Idem voor bijlage 2, zijnde de vergaderstukken voor het BO MIRT en bijlage 3, zijnde vergaderstukken voor het BO Goederenvervoercorridors (alle stand van zaken 24 oktober 2024). Op onderdelen zijn wijzigingen niet uitgesloten. Indien van toepassing, wordt een actualisatie verspreid.

De heer Kuntzelaers en de heer Theuns zullen uw College tijdens het BO Leefomgeving en het BO MIRT vertegenwoordigen. In het BO-MIRT Goederenvervoercorridors is de heer Kuntzelaers de vertegenwoordiger namens de Provincie Limburg. Vanuit de regio Zuid-Limburg sluit wethouder Mackus aan (Maastricht). En vanuit NOVEX de Peel zal vanuit de regio Mario Jacobs aansluiten.

Deze nota bevat geen voorstellen ter reservering van benodigde financiële middelen. Daar waar er overige financiële implicaties voor Provincie Limburg zijn, is dit bekend en bezien en zullen deze waar nodig via separate GS-stukken aan de orde komen.

De resultaten van deze BO's worden vastgelegd in Kamerbrieven en in de Tweede Kamer wordt de brief over de voortgang van de MIRT-projecten, inclusief relevante moties en toezeggingen, behandeld tijdens het Nota Overleg MIRT op 25 november 2024.

1. Beoogd resultaat (output/outcome)

Overeenstemming bereiken met het Rijk over de samenwerking bij voor de regio belangrijke samenwerking, programma's en projecten.



2. Toelichting

Het BO Leefomgeving vormt samen met het BO MIRT de tafels waar Rijk en regio's afspraken met elkaar maken over de thema's infrastructuur, mobiliteit, transport, water, ruimte en wonen. Waar in het BO MIRT de nadruk ligt op het maken van investeringsafspraken, staat het BO Leefomgeving meer in het teken van de uitvoering van de NOVI (Nationale Omgevingsvisie) en dus het brede fysieke leefomgevingsbeleid. Aan het BO MIRT zijn immers ook het Mobiliteitsfonds en Deltafonds gekoppeld, bij het BO Leefomgeving is een dergelijke financiële verbinding niet aan de orde. Met deze overleggen kunnen Rijk en regio omgevingsbeleid samen tot uitvoering brengen en er bestaat dan ook een nauwe inhoudelijke samenhang tussen beide.

Normaliter neemt het ministerie van VRO in het voorjaar het voortouw voor het BO Leefomgeving en het ministerie van I&W doet dit in het najaar voor het BO MIRT. Vanwege de kabinetsformatie begin dit jaar is het BO Leefomgeving dit jaar echter uitgesteld en is ervoor gekozen om het dit jaar op dezelfde dag als het BO MIRT te houden.

Het BO Leefomgeving en het BO MIRT worden op hetzelfde schaalniveau georganiseerd, hetgeen betekent dat Limburg en Noord-Brabant samen met diverse ministeries (VRO, I&W, LNVN) aan tafel zitten.

Sinds 2017 wordt voortvloeiend uit het MIRT bij zowel het voorjaarsoverleg (BO Leefomgeving) als bij het najaarsoverleg (BO MIRT) tevens een separaat Bestuurlijk Overleg voor het MIRT-Programma Goederenvervoercorridors gehouden. Vanuit de keuze om deze goederenvervoercorridors 'Oost', 'Zuidoost' en 'Zuid' op een integrale manier aan te pakken zijn hier naast Limburg ook de Provincies Noord-Brabant, Gelderland, Zuid-Holland, Noord-Holland en Zeeland vertegenwoordigd. Daarnaast zitten de havenbedrijven van de zeehavens Rotterdam, Amsterdam, Moerdijk en Zeeland (North Sea Ports) aan tafel. Er wordt overigens geopteerd om deze beide goederencorridors formeel in elkaar te schuiven, hetgeen onze steun heeft. Dat is veel efficiënter en op die wijze kunnen ook meer integralere besluiten worden genomen.

De voor Limburg relevante agendapunten zijn hieronder verwoord met telkens een korte toelichting en een advies voor bestuurlijke inzet.

BO Leefomgeving

Mededeling over de Nota Ruimte (Agendapunt 1.2.1)

Het nieuwe kabinet zet het proces om te komen tot een Nota Ruimte (als opvolger van de NOVI uit 2020) voort. De minister van VRO zal een mededeling doen over dit proces dat moet resulteren in een ontwerp medio 2025. Dit biedt de kans om vanuit Limburg een enkel bestuurlijk signaal mee te geven, mede n.a.v. het voorontwerp dat net voor de zomer is verschenen (vorig kabinet).

Geadviseerde inzet:

- We adviseren om de mededeling van de minister van VRO over de Nota Ruimte aan te grijpen om het belang te benadrukken dat het Rijk in de Nota Ruimte op een aantal dossiers scherpe keuzes zal maken, net zoals de Provincie voornemens is om dat te doen in de gestarte aanscherping van de POVI. Goed ook om aan te stippen dat de trajecten van Nota Ruimte en POVI in de tijd gezien vrijwel parallel lopen, dat biedt kansen voor een optimale wisselwerking.
- Aangeven dat Limburg blij is met de grote aandacht in het voorontwerp Nota Ruimte voor Chemelot, als een van de vijf grote energie-intensieve industrieclusters van nationaal belang. *(het voorontwerp noemt het grote belang voor onze huidige en toekomstige welvaart; bijdrage*



aan behalen nationale CO2-doelstelling; bijdrage aan leefbaarheid in Nederland; innovatie en productiviteitsgroei essentieel voor klimaat- en energietransitie; ook cruciaal in circulaire economie). Dat biedt de kans om al in het begin van het BOL te wijzen op onze propositie en onze kijk op de Delta Rhine Corridor (zijnde een buisleidingennetwerk dat Rotterdam-Chemelot en Duitsland verbindt).

- *Ondersteuning uitspreken voor de keuze om Zuid-Limburg in het voorontwerp te benoemen als gebied waar het Rijk inzet op initieren van een onderscheidende ruimtelijk-economisch ontwikkeling. Met Groningen-Assen en Twente gaat het om gebieden met duidelijke sterktes (infra, hoge woonkwaliteit, landschap, goed georganiseerd kennis en innovatiesysteem). (NB Het Rijk ziet daarbij overigens op kortere termijn kansen voor Groningen-Assen en Twente, pas op langere termijn ook in Zuid-Limburg, dat vraagt om uitleg maar lijkt hier niet de juiste plek).*

Noord en Midden-Limburg wordt in het voorontwerp overigens benoemd als gebied waar het Rijk inzet op stimuleren van ruimtelijk-economisch ontwikkeling en herstructurering. Net als de Brabantse Stedenrij, Arnhem-Nijmegen-Foodvalley, Stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen en Zwolle. (Limburg ontbreekt daarmee in de lijst van te vitaliseren luwe regio's).

Programma NOVEX / Ruimtelijk voorstel Limburg (Agendapunt 2.1)

Op de agenda van het BO Leefomgeving staat de bespreking van de ruimtelijke voorstellen van de provincies Noord-Brabant en Limburg. Het BOL met dit agendapunt stond aanvankelijk gepland voor juni van dit jaar, inmiddels zijn de ruimtelijk voorstellen bijna een jaar oud, aan actualiteit hebben ze overigens niets ingeboet, wel zijn er inmiddels belangrijke vervolgstappen in gang gezet).

Gedeputeerde Staten hebben het ruimtelijk voorstel voor Limburg op 19 december 2023 vastgesteld en verzonden naar de minister van VRO. Het ruimtelijk voorstel geeft een overzicht van de opgaven in het fysiek-ruimtelijk domein die op Limburg afkomen. Het voorstel vormt een tussenstap: er zijn nog geen keuzes in gemaakt, maar wel keuzevraagstukken geïdentificeerd. De volgende stap is om de keuzes te maken en te verankeren in de gestarte aanscherping van de provinciale Omgevingsvisie. Tevens vormt het ruimtelijk voorstel de opmaat naar een 'ruimtelijke arrangement' (afspraken tussen Rijk en regio) en input voor de door het Rijk op te stellen Nota Ruimte (notitie productbeeld / proces staat als hamerstuk separaat op de agenda van het BOL). In dit kader heeft op 15 mei jl. een open strategisch gesprek plaatsgevonden met diverse directeuren-generaal over integrale ruimtelijke vraagstukken in Limburg (DG-tour), waarbij meerdere leden uit uw college aanwezig waren..

De focus is hierbij gelegd op een drietal strategische onderdelen:

1. Industrieel cluster en energievoorziening (Chemelot, Maasbracht, Delta Rhine Corridor, goederenvervoer);
2. Verkenning Verstedelijking (Limburg Centraal);
3. Transitie landelijk gebied en water.

Onder punt 1 is nu een apart besluitvormingspunt toegevoegd. Dat betreft een voorstel om de ontwikkeling van de twee (ook vanuit nationaal perspectief) belangrijke energieknooppunten (Maasbracht/ Clausgebied resp. Chemelot/Graetheide) meer in samenhang te bezien. Een toelichting daarop staat hieronder. De punten 2 en 3 komen separaat terug op de BOL-agenda.



Geadviseerde inzet:

- Er is de gelegenheid om in het gesprek kort de voor Limburg cruciale opgaven (die in de Limburgse proposities centraal staan, ook benoemd zijn in het Ruimtelijk Voorstel en besproken met de DG's in mei jl.) te introduceren.

Defensie

Op dit moment is de agenda zo ingericht dat het NPRD (Nationaal Programma Ruimte voor Defensie) in de BOL agenda onder de 'Brabantse' punten is geschaard. Natuurlijk raakt dat ook Limburg. Op het moment van ingeven van de stukken is nog niet duidelijk of de stukken hierop inmiddels aangepast zijn (is wel toegezegd).

De goede samenwerking die we met Defensie hebben (in NPRD en vanuit de propositie Defensie) willen we ook tot uitdrukking brengen.

Dat houdt in dat we ons kunnen scharen achter dit procesmatig agendapunt, dat in lijn is met hetgeen de heer Tuinman, staatssecretaris van Defensie heeft toegelicht tijdens zijn overleg met een delegatie van GS. Met de Provincie Noord-Brabant gaat hij enkele stappen verder en geeft er meer profiel aan.

Geadviseerde inzet:

- Aangeven dat deze Defensie vraagstukken ook in Limburg spelen en de Kamerbrief-passage op dit onderdeel ook Limburgse kleur moet hebben. In onze mededeling kunnen we hier verder de goede duiding aan geven.

Energieknooppunten Maasbracht en Chemelot/Graetheide (Agendapunt 2.1.2)

De Limburgse energieknooppunten Maasbracht en Chemelot/Graetheide spelen nu en in de toekomst een cruciale rol in de (inter)nationale en regionale energie- en grondstoffentransitie. Het zoeken naar ruimte (fysiek en milieutechnisch) voor de beoogde ontwikkelingen in/rondom beide energieknooppunten vraagt om een integrale ruimtelijke afweging. Deze ontwikkelingen landen in een gebied dat nu al een hoge milieu- en ruimtedruk kent, waar de leefbaarheid aandacht vraagt en waar ook andere ruimte vragende opgaven spelen.

Rijk en regio zijn van oordeel dat een meerwaarde valt te behalen door de genoemde ontwikkelingen gebiedsgericht, samenhangend, integraal en met de blik op de lange termijn op te pakken. Zo voorkomen we suboptimale oplossingen en versnippering van initiatieven en kunnen burgers en stakeholders goed meegenomen worden. De oplossingen dienen in balans te zijn met de leef- en omgevingskwaliteit. De functionele samenhang van de energieknooppunten Chemelot/Graetheide resp. Maasbracht maakt het logisch om de ontwikkelingen rondom beide knooppunten met de verantwoordelijke overheden in samenhang op te pakken. Daarbij dienen lopende en nieuwe procedures geen vertraging op te lopen en is het wenselijk om reeds ingerichte overlegstructuren rondom beide energieknooppunten, waarbij ook stakeholders betrokken zijn, zoveel mogelijk intact te laten.



Om dit te bereiken starten Rijk en Provincie met een gezamenlijke gebiedsgerichte aanpak voor de duurzame ontwikkeling van de energieknooppunten Maasbracht en Chemelot/Graetheide waarbij omgevingskwaliteit centraal staat. Hiervoor wordt onder regie van de Provincie een overkoepelende gebieds-/ontwerptafel ingericht. Op deze tafel worden ruimtevragende (fysiek en milieu) opgaven van lokaal, regionaal en nationale belang in beeld gebracht en afgewogen. De gebiedstafel heeft in principe een tijdelijk karakter en overkoepelt al ingerichte tafels voor Maasbracht resp. Chemelot/Graetheide. Rijk en Provincie Limburg zetten gezamenlijk capaciteit en middelen hiervoor in.

Geadviseerde inzet:

- In te stemmen met de opstartafspraken voor deze gebiedsgerichte aanpak voor de energieknooppunten Maasbracht en Chemelot/Graetheide
- Ter achtergrond: deze verantwoordelijkheid die we naar ons toe trekken heeft een grote meerwaarde, maar kan alleen worden ingevuld indien hier ook afdoende capaciteit voor aanwezig is en de juiste governance op wordt ingericht.

Gebiedsgerichte aanpak landelijk gebied (Agendapunt 2.1.2)

Zie het gestelde bij NOVEX De Peel

Notitie productbeeld en proces ruimtelijke arrangementen (Agendapunt 2.2)

Het idee voor een ruimtelijk arrangement bestaat al lang. Wat dat precies zou moeten inhouden was lang onduidelijk. Daarom is er de afgelopen maanden door het ministerie van VRO met de provincies gewerkt aan een gezamenlijk productbeeld.

Aanvankelijk was de bedoeling om dit gezamenlijke productbeeld tijdens dit BOL af te hameren. Hoewel Rijk en provincies aardig op een lijn leken te zitten zijn er (vooral vanwege inbreng in de laatste fase vanuit andere departementen) een aantal veranderingen doorgevoerd waar de provincies ambtelijk moeite mee hebben. De vraag is wat de meerwaarde is van zachte, procesmatige afspraken, die wat er aan sectorale tafels wordt afgesproken als vertrekpunt hanteren, ook zonder financiële afspraken.

Het gesprek wordt vervolgd, er wordt nu ingezet op separate besluitvorming via BAC RenL 14 november en BO VRO 12 december)

We gaan er overigens wel al mee aan de slag, zo ook in Limburg (een ambtelijk atelier op 4 november met verschillende departementen, Provincie, gemeenten en waterschap; DO NOVEX met dezelfde partijen op 25 november).

Geadviseerde inzet:

- Kennis nemen van proces

Limburg Centraal (Onderdeel agendapunt 2.2)

Tijdens het BO MIRT 2023 is de afspraak gemaakt dat Rijk en regio samen de mogelijkheden van een Grootschalige Woningbouw Locatie Limburg rondom de OV knooppunten (IC) onderzoeken en uitwerken en de uitkomsten bespreken in het BO Leefomgeving. Zodoende is het ambitiedocument "Limburg Centraal" opgesteld waarin de mogelijkheden voor een grootschalige woningbouwlocatie zijn verkend.



Het ambitiedocument is tijdens de Woonkeuken van 15 april 2024 gepresenteerd aan MBZK. De minister heeft tijdens de bijeenkomst het voornemen geuit om Limburg Centraal als zoekgebied voor verstedelijking op te nemen in het voorontwerp Nota Ruimte.

In juni 2024 is Limburg Centraal in de Kamerbrief Grootchalig (5 juni 2024) als zoekgebied voor verstedelijking terecht gekomen waarbinnen nieuwe zoekgebieden voor grootschalige woningbouw verkend worden. In het voorontwerp van de Nota Ruimte (19 juni 2024) is aangegeven dat het Rijk nadrukkelijk kijkt 'naar nieuwe potentiële verstedelijkingsgebieden in het noorden, oosten en zuiden van het land (...). Voor de Stedendriehoek en de Limburgse steden gaan we samen met de regio's werken aan een verstedelijkingsstrategie'. In het regeerprogramma is de zoektocht naar grootschalige woningbouwlocaties eveneens benoemd.

Toelichting

In Limburg liggen langs de 6 IC-stations kansen voor extra verstedelijking in relatie met de Limburgse aanpak voor de bebouwde omgeving. Deze aanpak betreft het integraal versterken van het bebouwd gebied in Limburg op woningbouw (verstedelijking, herstructurering en straatje erbij), leefbaarheid, groen/blauw, energie/verduurzaming, economie en mobiliteit. Hierin werkt de Provincie Limburg samen met 31 gemeenten.

Onderdeel van deze aanpak is het versterken van de 6 steden met mogelijkheden voor grootschalige woningbouw rondom een IC-station (Roermond, Venlo, Weert, Sittard-Geleen, Heerlen Maastricht). De stapeling van kansen (grootschalige woningbouw, ruimte op OV-netwerk en economie) en opgaven (o.a. economie, groen/blauw, klimaatadaptatie, mobiliteit, netcongestie) zijn zodanig dat Rijk en Regio deze 6 steden uit de Limburg brede aanpak voor het bebouwd gebied willen uitlichten om als Rijk en Regio gezamenlijk aan deze opgaven te werken en kansen te pakken.

Aandachtspunten voor dit traject zijn voldoende comfort en draagvlak binnen Rijk en regio en de aansluiting op het Limburg brede traject voor het bebouwd gebied. Hiermee is rekening gehouden in het plan van aanpak, de planning van het proces en de governancestructuur.

De verkenning naar het transferknelpunt bij station Maastricht, als onderdeel van de ambitie 'Stad en Spoor' is afgerond. In deze verkenning is zijn ook de mogelijkheden voor een interwijkverbinding voor fietsers en voetgangers ter hoogte van het stationsgebouw meegenomen. Uit dit onderzoek blijkt dat er geen goede, kosten efficiënte oplossingen zijn gevonden voor de interwijkverbinding. Als vervolg op deze verkenning geeft de gemeente Maastricht ProRail opdracht voor een studie naar een optimaler ruimtegebruik van emplacement Maastricht (oostzijde). Doel van de studie is om ruimte te creëren voor verstedelijking en een haalbare en goede oplossing voor het transferknelpunt in combinatie met een interwijkverbinding.

Navolgend op bovenstaande afspraken, voornemens en duidingen, spreken Rijk en regio het volgende af:

- Rijk en regio zien beiden kansen voor verstedelijking volgens Limburg Centraal tot 2040 en trekken hierin samen op conform het Plan van Aanpak op Hoofdlijnen Limburg Centraal;
- Partijen starten met de ontwikkeling van een Verstedelijkingsstrategie Limburg Centraal; voor woningbouw, economie, groen/blauw, klimaatadaptatie, netcongestie en mobiliteit(transitie).



- Rijk en provincie delen de kosten van het opstellen van de verstedelijkingsstrategie;
- De inzichten die we in dit proces ophalen benutten we als input voor de (ontwerp) Nota Ruimte.
 - Eveneens stellen gemeenten, met medewerking van provincie en Rijk, in 2025 Business Cases op voor de zes stationsgebieden om verder vorm en inhoud te geven aan het zoekgebied Grootschalige Woningbouw. De kosten van de businesscases worden door de provincie en de gemeenten gedragen.
 - Rijk en regio werken samen volgens de in het PvA overeengekomen governance-structuur; diverse ministeries (o.a. VRO, EZK, I&W) gemeenten, waterschap, netbeheerder en provincie pakken samen de handschoen op;
 - Rijk en regio leggen de contouren van de verstedelijkingsstrategie Limburg Centraal voor tijdens het BOL 2025;
 - Binnen het kader van het programma Limburg Centraal, geeft de gemeente Maastricht ProRail opdracht voor een studie naar een optimaler ruimtegebruik van emplacement Maastricht (oostzijde). Doel van de studie is om ruimte te creëren voor verstedelijking en een haalbare en goede oplossing voor het transferknelpunt in combinatie met een interwijkverbinding.

Geadviseerde inzet:

- **Instemmen met de voorliggende besluiten.**

Opgemerkt wordt dat recent aangebrachte aanpassingen, als gevolg van het recente Directeurenoverleg, zijn verwerkt. Onze lezing van die aanpassingen is dat die van redactionele aard zijn.

NOVEX-gebied De Peel (Agendapunt 2.4.2)

In het NOVEX-gebied De Peel komen veel en omvangrijke opgaven samen. NOVEX staat voor extra uitvoeringskracht, voor puzzelen met ruimte en voor investeren in doorontwikkeling van de streek. Rijk en regio werken interbestuurlijk samen aan een duurzame en meerkleurige Peel en aan een samenhangende uitvoering in Brabant en Limburg.

Ontwikkelperspectief en regionale uitvoerings- investeringsagenda

Voor het NOVEX-gebied De Peel hebben de samenwerkende overheden op verzoek van het kabinet een Ontwikkelperspectief opgesteld, met als doel beweging in de streek op gang te brengen. Dat perspectief is de onderlegger is voor regionale uitvoerings- en investeringsafspraken (RUIA). Het Ontwikkelperspectief wordt door de samenwerkende overheden gezien als een vergezicht richting 2050 dat zich blijft ontwikkelen, dat in samenspraak met maatschappelijke partners aangevuld, verrijkt en aangescherpt wordt. Om die reden wordt daarom gesproken van een Zich Ontwikkeland NOVEX-perspectief richting 2050 (ZON2050).

Op 14 december jl. is het Ontwikkelperspectief omarmd door de stuurgroep. Het document was afgelopen half jaar basis voor de dialoog met maatschappelijke partners en de streek. Ofschoon er scherpe kritiek van met name de landbouw is op het ZON2050, zijn partijen het wel eens over de richting (duurzaam, meerkleurig) en de noodzaak om samen te investeren in verandering ("niks doen is geen optie"). Het ontwikkelperspectief staat voor de inhoudelijke richting (waarom en waarheen), terwijl de regionale uitvoerings- en investeringsagenda de uitvoeringsroute (het hoe) schetst en hét kader is voor investeringsafspraken.

De RUIA is hét uitvoeringsinstrument binnen de NOVEX-aanpak en bestaat uit 2 onderdelen:

- De Uitvoeringsstrategie: maatregelen en instrumenten die nodig zijn om richting een meerkleurige



Peel te gaan ontwikkelen De langjarige route naar een duurzame toekomst.

- Sleutelprojecten en Uitvoeringsafspraken: een nog verder uit te werken pakket van grote en opschaalbare investeringen in de Peel van morgen, en andere afspraken tussen rijk en regio, waaronder afspraken over verdieping van het ontwikkelperspectief en stappen om te komen tot een passend financieel arrangement.

In het GS besluit van 17 september 2024 heeft u ingestemd met de uitvoeringsstrategie, sleutelprojecten en uitvoeringsafspraken zoals opgenomen in de voorlopige regionale uitvoerings- en investeringsagenda NOVEX de Peel en aanvullend verzocht om:

- a. een bestuurlijke en strategische verkenning van een IBA de Peel uit te voeren en;
- b. een sleutelproject gericht op de hoogproductieve land- en tuinbouw sector toe te voegen.

Deze verzoeken zijn verwerkt in de nu ter vaststelling voorliggende versie van de RUIA.

Provincies Limburg en Brabant en Waterschappen Limburg en Aa en Maas hebben vooruitlopend op het BO een flinke stap naar voren gezet en de bereidheid uitgesproken om (binnen de door de Staten gestelde financiële kaders) tenminste gezamenlijk in totaal € 150 mln. uit eigen middelen en gedecentraliseerde rijksmiddelen te willen investeren in innovatie, natuur, water, leefbaarheid en brede welvaart van De Peel (Propositie 'De Peel laat zien dat het kan', GS besluit 8 oktober 2024).

Met het provinciale aanbod hopen wij voor De Peel met het Rijk tot afspraken te komen over concrete financiële samenwerking en een bijdrage vanuit Minister van LVVN hierin namens het Kabinet (Mededeling portefeuillehouder inzake NOVEX De Peel d.d. 15 oktober 2024).

Geadviseerde inzet:

- Instemmen met de voorgestelde beslispunten:

- vaststellen RUIA en;
- benadrukken dat voor het vertrouwen in NOVEX, het Rijk en regio op korte termijn aan de streek de bereidheid tot uitvoeren en investeren moeten laten zien (bewijzen).

Nota bene: op het moment van ingeven van dit stuk was het dossier nog niet compleet. Op dit moment wordt met het Rijk het gesprek gevoerd over hoe de 150 mln. in het dossier gaan landen.

NOVEX-gebied Zuid-Limburg (Agendapunt 2.4.3)

In het nationaal programma NOVEX is bepaald dat voor ieder NOVEX-gebied een Ontwikkelperspectief en een Regionale Uitvoerings- en Investeringsagenda (RIA) wordt opgesteld. In juni 2024 is het Ontwikkelperspectief Zuid-Limburg opgeleverd. Dit document is inmiddels door uw college, door de 16 colleges van B&W en door het Dagelijks Bestuur van Waterschap Limburg vastgesteld. Beoogd is dat het Rijk tijdens het BO Leefomgeving op 6 november 2024 bestuurlijk instemt.

Het ontwikkelperspectief legt de focus op drie themalijnen:

1. De transformatie naar circulaire economie, gericht op de ruimtelijke dimensies van de circulaire transitie;
2. De verstedelijking rond mobiliteitsknooppunten;
3. De 'groen-blauwe' kwaliteit; al datgene in het ruimtelijk domein dat is gericht op landschap, natuur en water(beheer) met oog voor het perspectief voor landbouw en vrijetijdseconomie .



De vervolgstap is het uitwerken van een Regionale uitvoerings- en investeringsagenda (RIA). Onder opdrachtgeverschap van het Bestuurlijk Kern Overleg Zuid-Limburg (BKO) is een eerste generatie RIA voorbereid. Een raamwerk van deze RIA is op 15 oktober jl. reeds in uw college aan de orde geweest (DOC-00072324).

Op de drie themalijnen van het Ontwikkelperspectief vindt op verschillende schaalniveaus reeds volop uitvoering plaats vanuit verschillende programma's, projecten, instrumenten en regelingen. De meerwaarde van de RIA is om hier overzicht in aan te brengen, om te zorgen voor nieuwe impulsen (door te versnellen, te verbinden of te verbeteren) en om waar nodig nieuwe zaken te agenderen. Deze RIA kan dan ook gezien worden als 'schakelkast' tussen reeds lopende en nieuw te initiëren zaken en investeringen met als uiteindelijke doel het maken van een brede schaaalsprong.

Het raamwerk zoals dat voorgelegd is aan uw college is nu voor een eerste maal ingevuld.

Tijdens het BKO van 25 september jl. is bestuurlijk aangegeven te koersen op vaststelling van de eerste generatie RIA in het BOL. De bestuurders hechten eraan de komende periode al daadwerkelijk aan de slag te gaan met deze agenda.

Op 8 oktober jl. kregen we van het Rijk het signaal dat men het document nog niet ver genoeg uitgewerkt vindt om te kunnen worden vastgesteld. We hebben aangegeven dat teleurstellend te vinden, gezien alle energie die er in is gestopt. Het gesprek hierover heeft geresulteerd tot de nu voorliggende formulering van de beslispunten voor het BOL:

Vaststellen Ontwikkelperspectief; kennisnemen van RIA, uitwerken RIA met oog op vaststelling tijdens het BOL van 2025, wel nu al aan de slag met de RIA. In het DO NOVEX is reeds met deze formulering ingestemd.

Specifiek aandachtspunt betreft het bestuurlijk trekkerschap vanuit het Rijk van NOVEX Zuid-Limburg. Dat was de staatssecretaris van het ministerie van I&W (samen met gedeputeerde Theuns en wethouder Mackus namens de Zuid-Limburgse gemeenten). De vraag is welke bewindspersoon het bestuurlijk trekkerschap van NOVEX-gebied Zuid-Limburg overneemt en hoe deze die rol gaat invullen. Deze vraag is geadresseerd aan het Rijk in het DO NOVEX.

Geadviseerde inzet:

- Instemmen met de voorgestelde beslispunten.
- Op het moment van ingeven van dit stuk was vanuit het ministerie van I&W nog geen reactie op de vraag wie de bestuurlijke trekker vanuit het kabinet is.

Energie- en goederenstromen in relatie tot leefbare steden

In dit onderdeel is een waaier aan uiteenlopende vraagstukken opgenomen. Onderdelen ook die bijzonder cruciaal zijn voor het toekomstig verdienvermogen van Limburg, zoals een Delta Rhine Corridor, de nieuwbouwkansen in de directe nabijheid van de spoorknooppunten, goed onderhouden vaarwegen, de grondstoffentransitie, externe veiligheid, etc.

We hebben met de departementen uitvoerig gesproken om een onderwerp als deze in het BOL te kunnen agenderen. Met de nu voorliggende tekst die ook in de Kamerbrief gaat landen kunnen we gericht werk maken van diverse onderdelen van de Limburgse prioritaire onderwerpen.

Nadat deze tekst in de Kamerbrief is geland hebben we naar de uiteenlopende departementen werk te doen. Te denken valt aan primair aan de departementen KGG, EZ, VRO en I&W.



Geadviseerde inzet:

- Instemmen met de besluittekst
- Beklemtonen dat van het Rijk wordt verwacht de integrale aanpak en uitvoering steeds voor ogen te houden door intensieve samenwerking tussen bijvoorbeeld de ministeries van IenW (Basisnet), KGG/EZ (klimaatplannen en buisleidingen) en VRO (woningbouw en Nota Ruimte).
- In een aantal onderwerpen is de internationale context van groot belang. Het kan alleen dan goed worden opgepakt in goede EU samenwerking, of in goede afstemming met Duitsland en België.



BO MIRT

Opgaven in de regio onderdeel Korte toelichting door regionale bestuurders (Agendapunt 3)

Deputé Kuntzelaers brengt de navolgende punten in:

1. In Limburg hebben we grote infra-aanpassing A2 verbreding Vonderen-Kerensheide, die gepaard gaat met veel hinder. Die hinder willen we (Rijk, Provincie, gemeente) zo beperkt mogelijk houden. Mede daarom: Er wordt groot belang gehecht aan het toekennen van voldoende structurele middelen voor de regio om de drie Limburgse uitvoeringsorganisaties (Trendsportal, Zuid- en Midden-Limburg Bereikbaar) te kunnen financieren, zodat via deze krachtige organisaties de hinder beperkende maatregelen genomen kunnen worden.
2. We hopen dat de grensoverschrijdende railverbindingen, die ook in het landelijke Hoofdlijnenakkoord genoemd zijn, zich zullen vertalen in slimme/concrete doelstellingen. In gezamenlijkheid wordt hier hard aan gewerkt en we zien met belangstelling de resultaten tegenmoet. Speciaal wordt aandacht gevraagd voor het Knooppunt Eindhoven, dat cruciaal is voor deze opgave.
3. Aandacht wordt gevraagd voor de gevolgen van grenscontroles voor Limburg.

Netwerken op orde, Programma's (Agendapunt 5.1)

Publieke mobiliteit

Publieke Mobiliteit gaat over al het vervoer waarvoor reizigers niet een eigen vervoermiddel kunnen of willen gebruiken en staat volop in de belangstelling. Op het BO MIRT van 2023 hebben het ministerie van I&W en de provincie Zeeland afspraken gemaakt om deze vorm van mobiliteit een impuls te geven. Naast Zeeland zijn minstens zes andere regio's bezig met de introductie van Publieke Mobiliteit. Deze zes regio's, zijnde Achterhoek, Drechtsteden, Friesland, Groningen/Drenthe, Limburg en Midden-Nederland committeren zich aan de transitie naar publieke mobiliteit en hebben de intentie om hiervoor als koploperregio te fungeren.

Het ministerie van I&W gaat met deze regio's een traject in om de transitie vorm te geven:

- Het ministerie van I&W ontwikkelt met de koploperregio's een Plan van Aanpak (PvA) om de transitie naar Publieke Mobiliteit vorm te geven. Ten behoeve van de realisatie van dit PvA, reserveert het ministerie middelen om, in cofinanciering met de zes beschreven regio's, te investeren in de transitie naar Publieke Mobiliteit. Deze reservering wordt omgezet in een definitieve bijdrage op basis van de in het op te stellen PvA te maken financiële (verdelings-) afspraken.
- De koploperregio's zeggen toe om in 2025 alle benodigde beschikbare informatie bij elkaar te brengen om zo spoedig mogelijk de transitie naar Publieke Mobiliteit in gang te zetten.

Geadviseerde inzet:

- Instemmen met de aanpak om te participeren als een van de koplopers met publieke mobiliteit in Noord-Limburg.
- Eventueel benodigde middelen zijn gedekt uit de Regiodeal Noord-Limburg.



SmartwayZ.NL, Multimodale Agenda

Multimodale agenda

- In het BO MIRT van 2023 hebben Rijk en regio afgesproken om gezamenlijk een gebiedsgerichte multimodale agenda (MMA) te ontwikkelen voor Zuid-Nederland. Deze agenda moet leiden tot een gedeeld beeld tussen Rijk en regio over de urgentie, aard, omvang, onderbouwing en (gefaseerde) aanpak van de samenhangende opgaven op het gebied van bereikbaarheid gericht op het bevorderen van de brede welvaart;
De MMA is het gezamenlijk uitgangspunt van Rijk en regio voor het vinden van bereikbaarheidsoplossingen in samenhang met de ruimtelijke strategie in Zuid-Nederland;
- Het streven was om tijdens het BO MIRT van 2024 besluiten te nemen over een adaptief Ontwikkelpad inclusief eerste maatregelen. Rijk en regio constateren dat het toewerken naar een gezamenlijke MMA een stapsgewijze aanpak vraagt. Als eerste stap is nu een gedeeld beeld opgesteld van de samenhangende opgaven op het gebied van bereikbaarheid voor personen- en goederenvervoer (2025-2040) gericht op het bevorderen van de brede welvaart in Zuid-Nederland. Vanuit het kompas brede welvaart, de dominante ontwikkelingen (verstedelijking en economische ontwikkelingen) die impact hebben op het mobiliteitssysteem én de context van de bestaande (en nog te maken) afspraken, zijn er zes hoofdopgaven gedefinieerd, te weten:
 - o bereikbaarheid voor stad en dorp
 - o stevig verbeteren brede welvaartsaspecten veiligheid, leefomgeving en gezondheid
 - o benutten kansen grensoverschrijdend
 - o multimodale goederenaanpak
 - o kwaliteitsopgave Spoor en BRT/HOV
 - o weg: brede aanpak bereikbaarheid hoofdnetwerk
- Rijk en regio spreken af deze hoofdopgaven als vertrekpunt te nemen bij de verdere gezamenlijke uitwerking van de MMA om te komen tot een passend maatregelenpakket voor de genoemde opgaven uitgezet in een agenda voor de korte, middellange en lange termijn (geprioriteerde/gefaseerde aanpak 2025-2040). Op basis hiervan maken Rijk en regio in het BO MIRT van 2025 nadere (uitvoerings-)afspraken, rekening houdend met ieders rol- en verantwoordelijkheid;
- In de uitwerking wordt aandacht besteed aan onderstaande samenhangende thema's, waarbij Rijk en regio binnen SmartWayZ.NL nog nadere afspraken maken over de wijze van uitwerking van deze thema's inclusief rol- en verantwoordelijkheden:
 - o het prioriteren en faseren van een mobiliteitsaanpak voor de Daily Urban Systems;
 - o het opstellen van een robuuste aanpak voor leefomgeving, klimaatadaptiviteit van infrastructuur, duurzame mobiliteit, veiligheid en leefbaarheid;
 - o het uitwerken van een strategie voor grensoverschrijdende mobiliteit op de schaalniveaus van de Daily Urban Systems en de internationale connectiviteit;
 - o het in beeld brengen, en vanuit samenhang agenderen en prioriteren van een multimodale goederenaanpak;
 - het herijken, prioritering en fasering van het toekomstbeeld-OV voor Zuid-Nederland gekoppeld aan het landelijk OV Toekomstbeeld;
 - het concretiseren van een brede aanpak voor de bereikbaarheid via de



hoofdwegenstructuur.

- Nadere afspraken in het kader van Meerjarige Multimodale Mobiliteitspakketten (MMMP) in Brabant, afspraken voor de MRE met betrekking tot het korte termijn pakket (Beethoven), die in het BO MIRT van 2024 tussen Rijk en regio worden gemaakt, worden meegenomen in de verdere uitwerking van de MMA;
- In de Programmaraad SmartwayZ.NL d.d. 14 december 2023 is besloten dat Rijk en regio de onderzoekskosten voor het opstellen van de MMA gezamenlijk financieren. Deze onderzoekskosten bedragen € 200.000 (excl. btw). Rijk (het ministerie van I&W) en regio dragen beiden 50% van de kosten, te weten €100.000 (excl. btw). SmartwayZ.NL is opdrachtgever voor de MMA. De bijdrage van de Provincie Limburg (€ 40.000 excl. BTW) is reeds beschikbaar gesteld aan de Provincie Noord-Brabant;
- De rijksmiddelen worden door het ministerie van I&W excl. btw middels een SPUK-regeling overgemaakt naar de provincie Noord-Brabant als penvoerder van het programma SmartwayZ.NL en opdrachtgever voor de MMA. De btw wordt door het ministerie van I&W in het btw-compensatiefonds gestort.

Geadviseerde inzet:

- Het is thans nog een procesvoorstel met nog weinig concrete projecten om afspraken over te maken. De grote focus vanuit Rijksoptiek op beheer en onderhoud maakt dat het ingewikkeld is om tot een uitvoeringsgerichte agenda te komen.
- Overwegen te vragen, afhankelijk van de discussie:
 - o Welke karakter hebben de afspraken die we in BO MIRT 2025 kunnen gaan maken?
 - o welke rijksmiddelen zijn daarvoor beschikbaar?
 - o Hoe zorgen we ervoor dat het een adaptieve agenda wordt, 8 jaar SmartwayZ.NL heeft ons geleerd dat er veel veranderd.
- Ter achtergrond en niet ter inbreng in het MIRT: De hoofddopgaven worden herkend en dekken voor Limburg de uitdagingen die we hebben. Tijdens het mobiliteitsberaad is als aandachtspunt aangegeven dat er blijvende aandacht gevraagd moet worden voor een goed evenwicht tussen de opgaven in Limburg en Brabant.

Mirt verkenning OV knoop Brainport Eindhoven

1. Rijk en regio hebben het plan van aanpak voor de MIRT-verkenning OV-knoop Brainportregio Eindhoven gezamenlijk vastgesteld. De uitvoering van de MIRT-verkenning loopt op schema met het oog op keuze voorkeursalternatief voor de Multimodale Knoop (MMK) en Spoorknoop Eindhoven (SKE) in 2025 om planstudie en realisatie voorspoedig op te kunnen pakken.
2. Rijk en regio gaan de samenhang tussen de verschillende stappen in de MIRT-verkenning nader bespreken. Vanwege de noodzakelijke stapsgewijze uitbreidbaarheid en inhoudelijke samenhang, worden uitbreidingsstappen 2 en 3 van de Spoorknoop Eindhoven gelijktijdig met stap 1 uitgewerkt. Zodat stap 2 en 3 na uitvoering van stap 1 goed inpasbaar zijn in de nieuwe situatie.
3. Ook is, om te komen tot een voorkeursalternatief, het nodig dat de ontwikkeling van de SKE wordt afgestemd op de ontwikkelingen van de MMK. Conform de in 2022 genomen startbeslissing dient daarbij stap 1 toekomst vast gerealiseerd te worden. Zodat, met name, stap 3 aansluit bij de aanpassingen in stap 1 en de ontwikkeling van de MMK.
4. In het convenant Beethoven is afgesproken aanvullend € 198 mln. in het project te investeren. Deze middelen zijn beschikbaar gesteld voor het verdiepte voorkeursalternatief dat mogelijk



- uit de lopende MIRT-verkenning komt.
5. Partijen voegen een 5de tunnelmond toe aan de scope van de MMK en passen het programma van eisen op onderdelen aan. Deze scopewijziging wordt opgenomen in een aangepaste bestuurlijke opdracht en vastgesteld in de bestuurlijke kerngroep Eindhoven KnoopXL. De meerkosten van deze wijziging worden gefinancierd uit de Beethoven-gelden. Partijen optimaliseren het ontwerp zodat dit binnen budget kan worden gerealiseerd en maken zo nodig en zo mogelijk aanvullend afspraken op grond van het financiële afsprakenkader dat is opgesteld op basis van de Brainportdeal 2022.
 6. Voor de MIRT-Verkenning wordt integraal naar de verschillende componenten gekeken in relatie tot HOV4 om deze waar mogelijk in onderlinge samenhang uit te voeren.

Geadviseerde inzet:

- In recentelijke overleggen is het gelukt tussen rijk en regio dichter bij elkaar te komen. Het gedeeld beeld is dat rijk en regio een gezamenlijk beeld hebben op het belang van deze spoorknoop Eindhoven voor Nederland en Zuid-Nederland in het bijzonder.
- Daarnaast is het ministerie van I&W druk doende om Limburg een bestuurlijke stoel aan die tafel aan te bieden. Er is alle aanleiding om met dat laatste in te stemmen, maar het advies is om vooral te duwen op stevige besluiten voor te bereiden voor de spoorknoop Eindhoven in BO MIRT 2025.
- Op het moment van ingeven van dit stuk was het gesprek nog gaande of het lukte om vanuit de onlosmakelijke verbinding tussen het nieuwe busstation Eindhoven enerzijds en de perronuitbreidingen anderzijds het nog niet gedekte deel van de perronuitbreidingen op korte termijn tot een besluit te brengen (nu in het MIRT, of in het BOL 25). Die stap is onder meer noodzakelijk om de stoptreindiensten te kunnen intensiveren, de IC naar Aken te kunnen rijden, de mogelijke frequentieverhoging van de IC naar Düsseldorf te kunnen organiseren.
- Zie verder het gestelde in agendapunt IC Aken waar een tekst geformuleerd is die zoveel mogelijk tegenmoet komt aan de wens van de regio.

Landelijke aanpak multimodale bereikbaarheid (Voorheen Veilig, Slim & Duurzaam (VSD))

Tijdens het BO MIRT 2023 hebben Rijk en regio met elkaar afgesproken om in nauwe samenwerking te komen tot een landelijke aanpak. Als eerste stap hiertoe is in werksessies met vertegenwoordigers van IPO/VNG en regionale overheden (Provincies, G4, G40, P10) en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een plan van aanpak opgesteld.

Ambitie van de aanpak is het verbeteren van de bereikbaarheid door het optimaal benutten van de bestaande mobiliteitsnetwerken. Centraal staat het principe van 'de juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd', waarbij afhankelijk van de opgave per gebied, de inzet van verschillende modaliteiten en innovaties, een betere bereikbaarheid voor de reiziger bieden.

Uit de Veilig, Slim & Duurzaam aanpak van de afgelopen jaren zijn nog middelen over die we in 2025 mogen gebruiken. Er worden dit jaar geen nieuwe financiële afspraken gemaakt.

Belangrijke onderdelen van de landelijke aanpak multimodale bereikbaarheid zijn publieke mobiliteit, hubs, deelmobiliteit, spitsspreads en digitalisering. In Limburg werken we voor het merendeel van deze onderdelen nauw samen met de steden in de uitvoeringsprogramma's Trendsportal, Midden-Limburg Bereikbaar en Zuid-Limburg Bereikbaar.



Met het Ministerie is overeenstemming bereikt over het inzetten van de restmiddelen van het Rijk (reeds ontvangen door de Provincie Limburg) voor 2025 t.b.v. Trendsportal, Midden-Limburg Bereikbaar en Zuid-Limburg Bereikbaar. Dit bedrag is lager dan eerdere jaren. Er ligt een voorstel bij de Minister om voor alle aanpakken in het land voor 2025 middelen beschikbaar te stellen. Hierover is tot op heden nog geen duidelijkheid.

Geadviseerde inzet:

- Instemmen met de voorgestelde procesafspraken en aangeven dat de korte termijn oplossingen vanuit het ministerie van I&W zeer gewaardeerd zijn, waardoor we kunnen blijven doorwerken.
- Er blijft echter zorg over het uitblijven van meerjarige/structurele financiële afspraken om de onderdelen van de landelijke aanpak multimodale bereikbaarheid te ondersteunen en inzetbaar te houden na 2025. Als meerjarige (bij voorkeur structurele) financiering na 2025 uitblijft, komen we bijvoorbeeld in 2026 in de problemen met het financieren van de drie Limburgse uitvoeringsorganisaties. Dit is met het oog op de A2 Wegverbreding 't Vonderen – Kerensheide ook voor het Rijk een risico omdat Rijkswaterstaat haar hindermaatregelen niet kan laten uitvoeren. Zie ook het gestelde onder Agendapunt 3 'Opgaven in de regio onderdeel Korte toelichting door regionale bestuurders' waar vermeld staat dat deputé Kuntzelaers hier expliciet aandacht om vraagt.
- In de landelijke aanpak multimodale bereikbaarheid is ook digitalisering opgenomen. De financiële afspraken met het Ministerie liepen tot 2023 en zijn verlengd voor 2024. Voor 2025 is er geen financiering beschikbaar. De Europese afspraken met betrekking tot digitalisering kunnen we dan vooralsnog dan ook niet uitwerken. Inbrengen om in 2025 tot afspraken te komen voor 2026 e.v.
- De financiële middelen voor de bijdrage van Provincie Limburg zijn opgenomen in de programmabegroting 2025 (besluitvorming PS 1 november 2024).
- Hierover vinden nog gesprekken plaats.

Netwerken op orde, Projecten (Agendapunt 5.2)

Eindhoven-Düsseldorf

Na enig aandringen is er transparantie geboden, die duidelijkheid biedt.

Geadviseerde inzet:

- Kennis nemen van deze planning.
- Op aandringen van de regio is Prorail uitgedaagd om aan te geven wanneer aanpassing van het perron in Venlo t.b.v. de IC Eindhoven – Düsseldorf in de uitvoeringsplanning van Prorail is opgenomen. Prorail heeft desgevraagd te kennen gegeven dat dit pas in 2028 zal plaatsvinden, terwijl de overeengekomen dienstregeling in december 2026 reeds start. Het is zaak om te borgen dat de afgesproken dienstregeling gehaald wordt, ook als het perron nog niet in aangepast. ProRail heeft zich gecommitteerd om hier naar te streven.



IC naar Aken

De ambitie IC naar Aken kent twee dimensies.

De eerste ambitie is de meest belangrijke: een structurele IC verbinding tussen Aken en Eindhoven op uurbasis. Die structurele IC kan pas gaan rijden als het spoorknooppunt Eindhoven is aangepast.

De tweede ambitie is een aanloopproduct, omdat het aanpassen van het spoorknooppunt nog jaren duurt en er op de huidige infrastructuur in de vroege ochtend en latere avond nog ruimte op het spoor wordt gezien. Deze kans is vooral ingegeven door de ruimte die de fysieke infrastructuur biedt op de rustige uren en is minder ingegeven door een analyse van de reizigers aantallen.

De structurele IC vraagt dat de nu voorliggende studies van ProRail definitief worden gemaakt en uit alle mogelijkheden een duidelijke bestuurlijke en politieke richting wordt gekozen, waardoor spoorknooppunt Eindhoven de internationale ambities, de nationale ambities en de regionale ambities kan faciliteren. Dan gaat het om de grensoverschrijdende verbindingen naar Düsseldorf, Aken en Brussel (via Breda). Dan gaat het om het faciliteren van de verstedelijking in Zuid-Nederland via versterking van het OV door een intensivering van het aantal en de frequente van stoptreinen. Dan gaat het ook om het spoorgoederenvervoer naar het belangrijke industriële cluster in Chemelot. En vooral ook om een robuuster spoorsysteem, waar kruisende verkeersstromen tot een minimum worden beperkt.

Via verenigde krachten in Zuid-Nederland beogen we alle druk te zetten op een financieel besluit op die spoorknoop in 2025 die meerdere honderden miljoenen zal moeten bedragen. Daar in dit MIRT'24 de vereiste onderliggende beslisdocumenten nog niet beschikbaar zijn willen we het besluit zo richten dat we in het BO MIRT dit besluit wel kunnen gaan nemen. Dat zal ingrijpende keuzes op nationaal niveau impliceren, daar het mobiliteitsfonds weinig ruimte kent en er ook andere ambities vanuit andere landsdelen worden ingebracht.

Het bovenstaande impliceert dat de tweede ambitie (het aanloopproduct) met een jaarlijkse exploitatielast van meerdere miljoenen per jaar in prioriteitsstelling lager wordt gewaardeerd dan de structurele ambitie. We blijven hier formeel wel vragende partij, maar hebben zelf niet de middelen hiervoor en schatten - het krachtenveld overziend - in dat het rijk deze exploitatielasten ook niet zal gaan oppakken.

Het doel is dus dat nu de basis leggen om in het BO MIRT van 2025 een scherp uitvoeringsbesluit met middelen kunnen gaan verwachten zodat er na oplevering van deze maatregelen op de spoorknoop Eindhoven de structurele IC naar Aken kan gaan rijden.

Geadviseerde inzet:

- Hoewel het Rijk het best wel spannend vindt om een vergaand commitment uit te spreken, is het toch gelukt om een tekst op te nemen in het MIRT-dossier waarin we zo ver als mogelijk gaan en afspreken om ten behoeve van het BO MIRT 2025 de beslisinformatie gereed te hebben.
- Het advies is om, na verschijnen van de Kamerbrief, een proces op gang te brengen waarbij het vanuit de verstedelijkingsopgave in Zuid-Nederland (incl. Limburg Centraal) en voor de (inter-)nationale in regionale bereikbaarheid van elementair belang is dat Eindhoven als hét spoorknooppunt van Zuid-Nederland wordt aangepast.
- Na het verschijnen van de Kamerbrief zullen we gericht inzet moeten organiseren naar diverse Kamerleden om deze aanpak van brede steun te voorzien.



- Om deze stukken in het BO MIRT van de benodigde argumentatie te kunnen voorzien zullen Brabant en Limburg samen dienen te kunnen onderbouwen dat via deze duurzame mobiliteitsvorm nieuwe woningbouwgebieden worden ontsloten. En tevens dat er een x-aantal woningen extra zal worden gebouwd. Dit is vooral van belang daar de potentiële Rijksdekkingsmiddelen in het hoofdlijnenakkoord zijn verbonden aan mobiliteitsmaatregelen ten behoeve van extra woningbouw.
- Het verkennen van de kansen op Europese middelen voor deze grote opgave is noodzakelijk. Vanwege de kansen die er voor Limburg in zitten is het voor te stellen dat we bijdragen aan een taskforce om voor deze spoorknoop een fonds-propositie op te stellen. Eindhoven zelf is qua organisatie overbelast op het vraagstuk van de stedelijke vraagstukken rondom de woningbouw en zal naar de beide provincies kijken.

Transferknelpunt Maastricht

Op basis van diverse afspraken in BO MIRT en recentelijk in 2022 heeft ProRail in opdracht van Rijk en regio het transferknelpunt in de passerelle van station Maastricht onderzocht. Aanvankelijk was van alle betrokken partners (ook van ProRail) de inschatting dat de Passerelle en de trappen naar het perron niet aan de regels zou voldoen. Regels inhoudende dat de trappen en doorgangen te smal zijn voor de passagiersstromen.

ProRail concludeert nu dat er geen urgentie is om dit aan te pakken, daar het – afgezet tegen hun eigen regels - een comfortknelpunt betreft en dus geen veiligheidsissue. Wel hebben we vanuit de regio er op aangedrongen dat uit de ProRail beheer- en onderhoudsposten deze Passerelle dient te worden geprogrammeerd.

Omdat de passerelle tevens fungeert als interwijkvoorziening (tijdens de tijden dat het station is geopend) is ook bezien of daar verbeteringen mogelijk zijn. Evenwel zijn er geen goede, kostenefficiënte oplossingen gevonden voor een interwijkverbinding voor fietsers en voetgangers. De daartoe noodzakelijke suboptimale oplossingen vragen relatief grote investeringen.

Nu deze ProRail-studie deze uitkomst te zien geeft, heeft de regio zich herbezonnen op haar inzet en ambitie en gaan we nadrukkelijk inspelen op de mogelijke kansen. Een van die kansen is dat er mogelijkheden liggen om het emplacement van Maastricht te kunnen 'verslanken'. Dit uiteraard binnen de belangrijke mobiliteitsfunctie die het emplacement heeft. Deze mogelijke verslanking kan de barrièrewerking van het emplacement enigszins verkleinen, maar vooral ook kansen bieden voor (woningbouw)ontwikkelingen gerelateerd aan Limburg Centraal. Gemeente Maastricht is bereid dit ProRailonderzoek te betalen en begeleiding van dit onderzoek zal dan ook vanuit Limburg Centraal worden uitgevoerd. Ook kunnen er hierdoor wellicht optimalere oplossingen voor een interwijkverbinding in beeld.

Naast dit aspect zal de regio moeten blijven drukken op het plannen van het onderhoud van de Passerelle vanuit de Beheer- en onderhoudsbudgetten die ProRail jaarlijks tot zijn beschikking heeft.

De resultaten van deze ProRail-studie krijgen een plek in het programma Limburg Centraal, waarin Rijk en regio samen optrekken. Het is op verzoek van het Rijk qua besluit geknipt (grotendeels MIRT en daar waar het Limburg Centraal raakt in het BOL).



Geadviseerde inzet:

- Instemmen met deze aanpak, inclusief het 'uiteen trekken' van dit besispunt, door een klein onderdeel in het BOL aan de orde te stellen. Het BOL-gerelateerde onderdeel betreft de in opdrachtgeverschap van Maastricht door ProRail te verkennen ontwikkelingen aan de oostzijde van het emplacement. Dit ook mede ten dienste van Limburg Centraal.

Spoorbrug Maastricht

Zie AROV

Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV) Limburg

De AROV subsidie die aan de provincie Limburg is verleend had tot doel het project Tram Maastricht-Hasselt te doen laten realiseren. Zoals bekend heeft Vlaanderen eenzijdig het tramproject beëindigd en zijn provincie Limburg en I&W in gesprek hoe met deze subsidie wordt omgegaan. Inzet van provincie is steeds geweest deze middelen te behouden voor de regio. In die opzet zijn we geslaagd en in dit MIRT dienen we daarover afspraken te maken.

De totale Rijksbijdrage aan de Tram (Maastricht-Hasselt) bedraagt € 36.670.685,- en dit bedrag werd overgemaakt aan de provincie. We hebben in deze gesprekken nauw opgetrokken met gemeente Maastricht.

Uit Kamerbrief MIRT (24 juni 2024):

"7. Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV) Limburg In 2010 is het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met Limburg een Rijksbijdrage voor de tram Hasselt – Maastricht overeengekomen, in het kader van het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV). Helaas gaat het project van de tram niet door en is er geen zicht op het realiseren van de doelen van AROV om actiegericht de regionale bereikbaarheid verbeteren. Daarom is het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat genoodzaakt om de overeenkomst met Limburg af te hechten en moeten de betreffende middelen à € 36,7 mln. terug naar het ministerie. Met de provincie Limburg wordt het gesprek gevoerd, na afhechting van de AROV-overeenkomst, over de mobiliteitsopgaven in de regio en kansen voor het verbeteren van de regionale bereikbaarheid. Randvoorwaarden voor een eventuele afspraak zijn financiële tegenvallers en knelpunten in dit gebied die het verbeteren van de regionale bereikbaarheid in de weg staan. Ook mogen de afspraken niet leiden tot een grotere opgave voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Met vertrouwen wordt toegewerkt naar een gezamenlijk en passend pakket op het BO MIRT 2024."

Deze afspraak is tot stand gekomen via bestuurlijke druk, waar bestuur van Maastricht nadrukkelijk in heeft geparticipeerd en uiteindelijk is dit ook in de uiteindelijke afspraken geland.

We hebben 3 onderdelen in deze AROV afspraak:

- Overwegveiligheidsaanpassingen tbv **de tweede drielandentrein naar Luik**.
Hiertoe zijn maatregelen nodig in de gemeente Eijsden-Margraten en die worden geraamd op € 3 á 4 mln. (prijspeil 2023). Er ligt een inschatting van ProRail op basis van ervaringsgetallen bij andere overwegprojecten en hieraan kleven nog aanzienlijke onzekerheden (+/- 50%). In deze afspraken is voor deze maatregel € 6,5 mln. opgenomen, vooral vanwege de verwachting dat het ministerie van I&W de opdrachtgeversrol bij de regio (lees provincie) wil leggen.
- **Sloop spoorbrug over de Maas.**



Deze sloop wordt geraamd op € 10 mln. (incl verwijdering van de pilaren). Rondom de verplichte overdracht van de gronden en aanbrengen stootblokken etc. worden kosten geraamd van circa € 6 mln. Gemeente Maastricht ziet de ruimte en heeft zich bestuurlijk bereid verklaard om vanuit de gebiedsontwikkeling voortkomende kansen deze gronden te verwerven voor € 1, waarmee die € 6 mln. dus niet drukken op deze AROV-afspraken. Derhalve dus € 10 mln. voor AROV.

Gemeente Maastricht is bevoegd gezag als het gaat om de gemeentelijke monumentenstatus aan te passen en om de sloopvergunning te kunnen verlenen.

- I&W heeft er druk op gezet dat ook de nieuwe **Langzaam Verkeers-brug** over de Maas die teruggebouwd gaat worden ook (gedeeltelijk) uit de AROV dient te worden gefinancierd. Deze brug wordt door gemeente M geraamd op € 25 a 35 mln.
Voor deze brug is vanuit AROV een bedrag van € 20,2 mln. geraamd. Gemeente Maastricht zal zelf voor de resterende dekking zorg dienen te dragen.
- Tenslotte is vanuit de provincie nog een pleidooi gehouden om een bedrag van € 1,5 mln. uit deze middelen te halen voor veiligheid in de regionale trein en op stations. Dit vooral omdat de drielandentrein tussen wal en schip valt daar waar het gaat om het organiseren van additionele (veiligheids)voorzieningen. Het is een concessie van NS en NMBS, waarop Arriva rijdt en het risico zeer wel aanwezig is dat iedereen naar elkaar wijst. Om die impasse te doorbreken en daarmee een periode te overbruggen, zodat in die tijd een oplossing gevonden kan worden is deze impuls van € 1,5 mln. wenselijk. Deze € 1,5 mln. kan alsdan naar de vervoerder of gemeente gaan om enerzijds extra controleurs aan te stellen, dan wel BOA's. We hebben dit niet in het voorstel opgenomen omdat I&W deze uitbreiding te complex vond en daarmee de gehele afspraken set onder druk zou kunnen komen. Mocht een meevaller ontstaan uit de aanpassing van de overwegveiligheid kan de provincie alsnog besluiten hier deze dan vrijvallende middelen aan te verbinden.

Samenvattend:

- Sloop spoorbrug: € 10 mln.
- Bijdrage langzaam verkeersbrug over Maas € 20,2 mln.
- Overwegveiligheid 2^e drielandentrein: € 6,5 mln.

Totaal: € 36,7 mln. euro

Voorgesteld besluit:

- Rijk en regio hebben in lijn met in binnen de gestelde kaders in de kamerbrief van 20 juni 2024 (verwijzing) en binnen het beschikbare budget van € 36,7 mln. afspraken gemaakt over het verbeteren van de regionale en internationale bereikbaarheid. Het afspraken pakket bevat de sloop van de spoorbrug, een bijdrage aan de langzaam verkeerverbinding over de Maas en de realisatie van de benodigde overwegveiligheidsmaatregelen ten gevolge van de beoogde frequentieverhoging van de drielandentrein naar Luik. Partijen zullen deze afspraak in overeenkomsten vastleggen.
- *Optioneel:*
 - *De regio zal met deze middelen:*
 - *Zorgdragen voor het realiseren van het aanpassen van de overwegveiligheid zodat de tweede drielandentrein naar Luik kan gaan rijden. De provincie Limburg zal daartoe aan ProRail de opdracht geven om dat te realiseren voor een bedrag van € 6,5 mln.*
 - *Het realiseren van een Langzaam verkeersbrug op de Maas in Maastricht. De gemeente Maastricht zal met een bijdrage van € 20,2 mln. uit deze AROV middelen en eigen*



gemeentelijke bijdragen waarover nog besloten dient te worden deze langzaam verkeersbrug realiseren.

- *De regio zal de gronden van het spoor tussen Maastricht en grens overnemen. Hierdoor komt extra ruimte voor gebiedsontwikkeling in Maastricht beschikbaar. De gemeente zal voor het bedrag van 1 Euro deze gronden overnemen van ProRail.*
- *Het rijk zal met deze middelen:*
 - *Zorgdragen voor de sloop van de spoorbrug, inclusief de pijlers, waardoor een waterstanddaling van ca 5 cm kan worden bereikt en een scheepvaart-onveiligheidsprobleem wordt opgelost. Zij zullen hiervoor € 10 mln. uit deze AROV middelen ontvangen.*
- *Rijk en regio werken dit verder uit in bestuursovereenkomsten, waarmee de AROV overeenkomst wordt beëindigd.*

Geadviseerde inzet:

- *Partijen hebben op het moment van ingeven van deze GS-nota nog geen overeenstemming over dit geheel.*
- *De bestuurlijke contacten tussen Rijk en regio en regio onderling lopen nog.*

Drielandentrein

Via het besluit onder AROV bieden we de kaders waardoor een besluit kan worden voorbereid om de drielandentrein ook op het traject Maastricht – Luik naar een halfuurdienst op te werken. Dat vergt zorgvuldige afspraken tussen de drie vervoerders en de drie betrokken overheden (Federaal België, Nederlandse Rijk en provincie Limburg en de twee betrokken spoor-infrabeheerders ProRail en Infrabel).

Uitgangspunt van de provincie Limburg is steeds geweest: de exploitatielasten van deze tweede rit naar Luik voor de provincie Limburg vindt budgetneutraal plaats, daar de OV-concessiekosten van een OV bus tussen Eijsden en Maastricht kunnen worden overgeheveld van bus naar trein. Dit is steeds tussen provincie en Arriva al zo besproken en zal ook voordat de formele overeenkomsten dienen te worden opgesteld ook formeel overeen gekomen moeten worden.

Daarnaast is niet uitgesloten dat aan Belgische zijde nog vraagpunten/infraknelpunten ontstaan, die het dossier kunnen beïnvloeden. Uiteraard zien wij voor ons geen rol weggelegd om die problemen op te lossen, behoudens te faciliteren in dat proces, zodat het geen sta-in-de-weg wordt bij de ambitie.

Geadviseerde inzet:

- *Binnen de vigerende samenwerkingsconstructen werken we aan de verbetering van het huidige product (inclusief ticketing).*
- *Na installatie van de nieuwe federale Belgische minister zullen we toewerken naar een aanpak waar ook de nieuwe Belgisch bewindspersoon deze ambitie overneemt van zijn voorganger. In dit geheel is de samenwerking van I&W cruciaal.*
- *Het is wel van belang te onderkennen dat frequentieverhoging van de drielandentrein naar Luik alleen kan indien de overwegveiligheid is Eijsden is aangepast.*

Brug bij Itteren



Conform afspraak uit het BO MIRT van 2023 is de renovatievariant uitgewerkt en geraamd door Rijkswaterstaat en vergeleken met de geactualiseerde kosten van de nieuwe brug. Deze resultaten zijn door Rijkswaterstaat ook gedeeld en besproken met de gemeente Maastricht. Hieruit komen hoopgevende geluiden, waardoor de kans dat een variant kan worden gekozen waar ook de fietser op een veilige manier overheen kan toenemen.

Afgelopen periode is de renovatievariant nader uitgewerkt en vergeleken met de kosten van een nieuwe brug. Hieruit is gebleken dat de kosten dusdanig dicht bij elkaar liggen dat door het ministerie van I&W alsnog besloten wordt tot de realisatie een nieuwe brug. De scope betreft het in 2020 overeengekomen- en in een uitvoeringsovereenkomst vastgelegde plan. Rijkswaterstaat stemt de vervolgaanpak en planning af met de gemeente Maastricht. Brug Itteren keert terug als uitvoeringsbesluit op de agenda in 2025.

Geadviseerde inzet:

- Instemmen

A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken

Dit project betreft de uitbreiding van de oostelijke parallelbaan bij knooppunt Zaarderheiken.

Alle rijksprojecten staan 'on hold' in relatie tot de stikstofproblematiek. In september 2022 is reeds vanuit ons College een brief gestuurd aan de Minister waarin wordt gerefereerd naar een schrijven van 26 februari 2021 (kenmerk 202114267) waarin wordt medegedeeld dat de Provincie Limburg instemt met de voorgestelde wijzigingen aan de 'Bestuursovereenkomst A67/A73 knooppunt Zaarderheiken' van 24 juni 2014. Aanvullend is meegedeeld dat de definitieve raming en de bijgestelde planning in het Tracébesluit zal worden vastgesteld. De hoogte van de aanvullende bijdrage en het moment van betaling, zullen worden besproken in het reeds ingericht Opdrachtgeversoverleg (OGO). In het Opdrachtgeversoverleg is meermaals medegedeeld dat het College van Gedeputeerde Staten van Limburg het standpunt heeft ingenomen dat zij niet wil mee betalen aan de meerkosten bij rijkswegen die veroorzaakt zijn als gevolg van de landelijke stikstofproblematiek. Onze aanvullende bijdrage is gemaximaliseerd op de status quo februari 2021; projectraming sluit op € 7,2 mln, onbelaste bijdrage van provincie Limburg bedraagt maximaal € 3,6 mln. (waarvan € 2,35 mln. in 2014 voldaan is). Resteert; maximaal € 1,25 mln.

Het project is opgenomen in de door het ministerie van I&W opgestelde lijst 'prioritaire projecten' (MIRT voorjaar 2022). In het MIRT overleg november 2023 is deze casus besproken. Als gevolg daarvan zou voor het einde van 2023 duidelijkheid verkregen worden, of als dat niet gehaald kon worden, uiterlijk voor het BO Leefomgeving van 2024. Tot op heden heeft de Provincie nog geen duidelijkheid gekregen van de minister over de uitvoering van het project. Vervolgens is op 14 mei 2024 door uw College in samenwerking met de gemeente Venlo nogmaals een brief gestuurd aan de minister met het verzoek om samen met RWS Zuid Nederland met een concreet voorstel te komen zodat dit relatief kleine project kan worden voorbereid en spoedig tot realisatie gebracht kan worden.

Geadviseerde inzet:

- Vanaf eind 2022 is de voortgang van deze opgave onveranderd en heeft het Rijk de realisatie van een parallelbaan ter hoogte van het kruispunt A73 Zaarderheiken Venlo vanwege de



stikstofproblematiek 'on hold' gezet, maar het tevens tot een prioritair project verklaard. In 2024 blijft een realisatiebesluit noodzakelijk. De zittende minister heeft er blijk van gegeven dat snelwegen tot zijn bijzondere interesse behoren en dus is het MIRT of het notaoverleg MIRT in de Kamer het uitgekozen moment om hier een politieke steun voor te verkrijgen.

- Last minute is er vanuit Rijkszijde in overleg met ons een tekst voorbereid voor het MIRT-dossier waar we voldoende basis in zien om de casus voortvarend op te pakken. Uiteraard binnen de condities dat het een Rijksproject is waarbinnen de regio faciliteert.

Omleiding Betuweroute

De tekst die in het MIRT dossier is opgenomen is bedoeld om het bewustzijn te vergroten dat we nu starten met een hele lange omleidingsperiode vanwege de werken aan de Betuweroute in Duitsland. Op heel veel momenten zullen er daardoor meer goederentreinen via de Brabanthroute rijden. We hebben deze tekst ook laten opnemen zodat we naar onze stakeholders kunnen aangeven dat de overheden alertheid hebben om tijdig de eerder voorbereide mitigerende maatregelen uit de kast te trekken.

Geadviseerde inzet:

- Instemmen met de tekst

Hamerstukken (Agendapunt 6)

Venlo Integraal

De besluittekst luidt als volgt:

- Rijk en regio hebben kennis genomen van de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen van de integrale uitwerking van het spooreplacement te Venlo.
- De integrale oplossingsrichtingen bieden weliswaar maatregelen voor alle opgaven op het emplacement, maar de kosten ervan bedragen een veelvoud van het beschikbare budget.
- Daarom worden nu alleen de urgentste opgaven verder uitgewerkt. Dat zijn de opstelsporen voor goederentreinen van 740 meter lengte en de vervanging van de spanningssluis.
- ProRail is gevraagd om voor de uitwerking van deze opgaven een Plan van Aanpak te maken. Opdrachtverlening wordt in het 4^e kwartaal van 2024 verwacht.

Geadviseerde inzet:

- Instemmen met besluittekst.
- Ter achtergrond: door het punt dat we gemaakt hebben bij IC Eindhoven – Dusseldorf zetten we de druk op de realisatie van maatregelen uit dit programma.

Weert – Hamont - Antwerpen

In 2023 is op voorspraak van de regio door REBEL een onderzoek uitgevoerd waar op pragmatische basis een verkenning is uitgevoerd naar de minimaal vereiste investeringen op Nederlands grondgebied om een trein uit België door te kunnen laten rijden naar Weert en daarmee een verbinding Weert-Antwerpen mogelijk maken. Eerder had ProRail een geraamde



investeringssom opgeleverd van een bandbreedte die 150 miljoen op meer kon zijn. Uit de pragmatische REBEL studie kwam een andere bandbreedte, die als ondergrens 42 miljoen kende. Het pragmatisme kwam voort uit het voorstel van de regio: geef het traject Weert-Hamont een eenvoudige aanpassing door het onder Belgisch spoorregime te brengen (veiligheidssysteem en stroomspanning). Dat kan zonder verdere problemen daar dit stuk spoor geen samenloop kent met het Nederlandse systeem. Goederentreinen kunnen er uiteraard gewoon overheen.

Na oplevering van de REBEL studie is op verzoek van de regio aan Infrabel gevraagd om de REBEL uitkomsten van een second opinion te voorzien. Daarnaast is ProRail een studie gestart om te bezien welke maatregelen nodig zouden zijn om door het Natura 2000 gebied te rijden.

Geadviseerde inzet:

- Er ligt in dit BO MIRT'24 geen besluit voor, maar het betreft een tussenmelding en deze is nodig om een goede basis te hebben voor een werkbezoek van de 2e Kamercommissie I&W, dat mogelijk op 13 december as plaats zal vinden.
- Instemmen.

VDL Nedcar

In de aanloop naar de besluitvorming over het PIP 'Gebiedsontwikkeling VDL Nedcar' in 2020 is met het ministerie van I&W een afspraak gemaakt over een bijdrage van € 5,0 mln. incl. BTW in de aanpassing van de infrastructuur in de omgeving van het bedrijf. Deze afspraak is bevestigd in het BO MIRT van 2020. Overigens heeft ook EZ middelen toegekend aan dit gebied. Ook die middelen willen we blijvend behouden voor ontwikkelingen in dit gebied, maar dat loopt via andere tafels.

In het addendum bij de aan het PIP gekoppelde anterieure overeenkomst is bepaald dat de infrastructuur bij VDL Nedcar eerst zal worden aangepast op het moment dat het bedrijf aan de in het addendum genoemde criteria voldoet. Eind 2023 was daarvan nog geen sprake. In het BO MIRT 2023 is daarom besloten om de eerder gemaakte afspraak te verlengen tot eind 2025.

Inmiddels is bekend dat het bedrijf heeft aangegeven niet te verwachten dat zich de komende jaren nieuwe opdrachtgevers voor de grootschalige productie van auto's zullen aandienen. Dit gelet op alle ontwikkelingen in de economie en markt. Ook wordt niet verwacht dat als gevolg van andere VDL-activiteiten op de site van een zodanige toename van de verkeers- en vervoersbewegingen sprake zal zijn dat, in tegenstelling tot de situatie met productie van auto's in grote volumes, de beoogde aanpassingen aan de infrastructuur in de omgeving van het bedrijf in de nabije toekomst nodig zijn. Om die reden achtte VDL Nedcar het niet reëel de bestaande 'not yet go' situatie te continueren. Aangeboden is toe te werken naar een beëindiging van de eind 2020 gesloten anterieure overeenkomst.

Het bedrijf beraadt zich op dit moment op een alternatieve invulling / bestemming voor de site (bestaand vastgoed en omliggende terreinen). Daarbij is niet uitgesloten dat alsnog aanpassingen aan de infrastructuur in de omgeving van het bedrijf nodig zullen zijn om deze ontwikkeling te faciliteren. Tegen deze achtergrond is het van belang dat de tot eind 2025 verlengde afspraak blijft staan en in het komende BO MIRT wordt bevestigd.



Geadviseerde inzet:

- Instemmen met het voorstel om de in het BO MIRT van 2023 gemaakte afspraak te bestendigen.

Meerjarige Adaptieve Uitvoeringsagenda Fiets

Doorfietsroutes Weert -Nederweert en Sittard – Avantis Heerlen

Om het fietsgebruik te stimuleren is door de Provincie Limburg bij het ministerie van I&W voor een aantal doorfietsroutes een cofinancierings-/subsidieverzoek ingediend. Voor twee routes, zijnde Weert-Nederweert en Sittard-bedrijventerrein Avantis Heerlen is door het ministerie een subsidie toegezegd van € 1,5 mln. inclusief BTW. Voor de Provincie heeft dit geen financiële gevolgen. De cofinanciering is al geregeld bij het project Weert-Nederweert. De cofinanciering bij het project Sittard-Avantis wordt door de gemeente Heerlen geregeld.

De staatssecretaris heeft groen licht gegeven om deze afspraken te bestendigen tijdens het BO MIRT. Na het BO MIRT kunnen voor deze routes formele aanvragen tot beschikking worden ingediend.

Geadviseerde inzet:

- Inzetten op het bestendigen van de twee genoemde financiële toezeggingen door het ministerie van I&W.



BO Goederenvervoercorridors

Generieke afspraken op corridorniveau (digitalisering en verduurzaming), als onderdeel van Agendapunt 3 Toekomstprogramma Topcorridors

Jaarlijks draagt Provincie Limburg, net als de andere provincies, € 100.000 bij aan de programma organisatie.

Op het gebied van verduurzaming en digitalisering worden de volgende afspraken voorgesteld:

- Het continueren van de samenwerking Clean Energy Hubs voor de jaren 2025, 2026 en 2027. Waarbij de GVC-provincies Limburg, Noord-Brabant, Zeeland, Zuid-Holland, Noord-Holland, Gelderland en de provincies Utrecht, Overijssel, Flevoland, Drenthe, Friesland en Groningen jaarlijks €25.000 per partner bijdragen in de organisatiekosten van de Clean Energy Hubs. Het Ministerie van I&W draagt voor de jaren 2025 tot en met 2027 jaarlijks €150.000 incl. btw bij.
- Het project INDIGO+ richt zich op de technologieën van automatische rem- en treincontrole en automatische koppeling, waarmee het vertrekproces van goederentreinen op terminals en emplacementen substantieel kan worden versneld. Met een verbetering van het vertrekproces kunnen de vervoerkosten dalen en de betrouwbaarheid kan worden vergroot. Hiermee kunnen nieuwe vervoerstromen worden aangetrokken en kan de logistieke efficiëntie op de corridors worden vergroot. Vanuit het budget van het Realisatiepact Venlo zal € 50.000 worden bijgedragen.
- In de werkgroep Digitalisering bundelen de opdrachtgevers binnen het MIRT GVC Oost en Zuidoost programma hun krachten om nieuwe digitaliseringprojecten met marktpartijen en overheden op de corridors te formuleren en starten. De provincies Noord-Brabant, Zuid-Holland, Limburg en Gelderland dragen voor het jaar 2025 elk € 40.000 incl. btw bij. Ministerie I&W draagt € 160.000 incl. btw bij.
- De projectpartners spreken af om in 2025 € 250.000 en in 2026 € 250.000 te investeren in het doorontwikkelen en verder adopteren van twee 'use cases', walstroom en inning. Daarbij het opstarten van een derde 'use case' ligplaatsmanagement. De toepassingen worden ontwikkeld door met de binnenhavenorganisaties en havengebruikers waarbij de eerste wordt gezien als toekomstig beheerder van digitale voorzieningen. De provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant, Gelderland, Limburg en HBR investeren elk € 25.000 incl. btw en het ministerie van I&W € 125.000 incl. btw per jaar.
- De projectpartners spreken af om in het Living Lab Digitalisering Verslogistiek voor een budget van € 300.000 incl. btw in 2025 drie activiteiten uit te voeren:
 1. Faciliteren van meerdere 'use cases' voor digitalisering verslogistiek via federatief datadelen, waaronder a) inzicht in vervoersbewegingen, b) slimmere inspectieprocessen, c) ondersteuning van containerhubs;
 2. Samenbrengen van de digitale versketen communities door aansluiting op de basisprincipes van de Basis Data Infrastructuur (BDI) en;
 3. Opstellen van een routekaart digitalisering Verslogistiek. Het ministerie van I&W stelt voor 2025 €150.000 incl. btw beschikbaar. De provincies Zuid-Holland, Limburg, Noord-Holland en het Havenbedrijf Rotterdam stellen elk €37.500 incl. btw ter beschikking.
- Met het project 'Supply Chain Visibility' krijgen overheden en bedrijven meer zicht op de beschikbaarheid en benutting van de multimodale infrastructuur over de hele GVC en knooppunten in het bijzonder, zodat het eenvoudiger wordt om enerzijds multimodale diensten te plannen en uit te voeren, en anderzijds betere knooppunt besturing mogelijk te maken (ruimte, benutting, footprint). Als eerste wordt ingezet op opschaling en adoptie van de Digitale Atlas met



kaarten, data en informatievoorziening naar andere knooppunten in de corridors, na tijdelijke in beheer name door de Provincie Noord-Brabant. Als tweede wordt ingezet op het creëren van een basis voor een ontwikkelroadmap voor producten voor corridorgebruikers, een strategisch portfolio en in scenario-planning tools. Resultaat is een ontwikkelplan voor SNV. Als derde wordt ingezet op het borgen van beheer, verhogen van datakwaliteit en beschikbaar stellen van brondatasets inclusief een vorm van een producten en dienstencatalogus, zoveel als mogelijk via de bestaande (overheids-)kanalen. Voor het doorzetten en versterken van dit project wordt een budget gevraagd van € 125.000 incl. btw, waarvan Ministerie I&W € 25.000 bijdraagt en de provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant, Limburg en Gelderland, en Havenbedrijf Rotterdam elk €20.000.

Geadviseerde inzet:

- Instemmen met de besluitteksten.
- De financiële middelen voor de bijdrage van Provincie Limburg zijn opgenomen in de programmabegroting 2025 (besluitvorming PS 1 november 2024).

Internationale lobby voor MIRT-Programma Goederenvervoercorridors

Hoewel niet expliciet geagendeerd, is op voorspraak van Limburg ieder lid van de programmaraad uitgenodigd om ten dienste van het programma Goederenvervoercorridors nadrukkelijk te kijken naar mogelijkheden van Europese fondsen. Daarbij is het van belang om een match te maken tussen de projecten van het programma en de voorwaarden van die fondsen. Beleidsbeïnvloeding en lobby zijn nodig om bij de Europese Commissie 'in beeld' te zijn. De internationale netwerken, waar wij al in participeren (EGTC North-Sea-Rhine-Mediterranean Corridor, Mobility NL-NRW, Intentieverklaring Duurzame Rijnvaart 2030, Rhombus, RH2INE) zullen daarvoor worden ingezet. En ieder lid wordt gevraagd om zijn eigen netwerk daarop ook te activeren en bij voorkeur partnerprojecten in te brengen die passen binnen de focus van het programma.

Geadviseerde inzet:

- Aangeven dat de internationale netwerken waar nu al in wordt geopereerd, moeten worden ingezet voor de lobby in Brussel.

7x24 uren-bediening Maasroute, als onderdeel van Agendapunt 4 A03 'Vervolg... kanalen'

De corridorpartijen hebben een maatwerkoplossing gevonden om de nachtelijke weekendbediening en daarmee de 7x24 urenbediening op de Maas en Brabantse kanalen, voor de periode 2025 tot en met 2030 te continueren. De oplossing is gevonden in het beter afstemmen van de nachtelijke capaciteit op de bediencentrales Tilburg en Maasbracht op het feitelijk gebruik door de binnenvaart gedurende deze nachtelijke uren (maatwerk). Hierdoor zijn de meerkosten aanzienlijk afgenomen en heeft IenW besloten om deze resterende meerkosten voor de periode 2025 tot en met 2030 te financieren. De corridorpartijen hebben op hun beurt geaccepteerd dat door deze optimalisatie de kwaliteit van de dienstverlening in bijzondere situaties 's-nachts voor de periode 2025-2030 kan afnemen. De bedrijven en binnenvaartorganisaties in Limburg en Brabant zullen hierover worden geïnformeerd door RWS via de reguliere gebruikersoverleggen. Ten behoeve van een mogelijke continuering van de nachtelijke weekendbediening voor na 2030 zijn de corridorpartijen het volgende overeengekomen. Het opzetten en uitvoeren van een gezamenlijk monitoringsprogramma (Regio, Rijk, gebruikers) over het gebruik van de nachtelijke



weekendbediening. Hiermee worden gebruik en efficiency-mogelijkheden jaarlijks geanalyseerd en kan tijdig de besluitvorming over continuering na 2030 worden voorbereid. De resultaten van een evaluatie zullen in het BO MIRT 2028 worden vastgesteld waarna een voorstel voor de besluitvorming van de bediening na 2030 in het BO-MIRT 2029 moet worden vastgesteld.

Geadviseerde inzet:

- Instemmen met de besluittekst

Truckparkings (agendapunt deel B, A06)

Dit project heeft als doel om het tekort aan vrachtwagen parkeerplekken op de goederenvervoercorridors terug te dringen. Het onderzoek 'Truckparking van de Toekomst' bevestigt het tekort aan beveiligde truckparkings. Ondernemers in de transportsector vragen hier onverminderd aandacht voor. Dit project wordt uitgevoerd door de werkgroep Truckparkings bestaande uit provincie Zuid-Holland (voorzitter), ministerie van I&W, Rijkswaterstaat, provincies Noord-Brabant en Limburg, Havenbedrijf Rotterdam, TLN en kennisknooppunt Evofenedex.

In de jaaragenda voor 2025 worden onder andere de volgende acties opgenomen:

- Provincie Limburg en het Rijk werken gezamenlijk de pilot voor een truckparking aan een verzorgingsplaats uit, zodat medio 2025 een gezamenlijk besluit genomen kan worden over het al dan niet starten van de pilot op een daarvoor geschikte locatie (Midden- of Zuid-Limburg).
- Quicksan en analyse instrument haalbaarheid voor publiek toegankelijk vrachtwagen-parkeren op bestaande bedrijventerreinen. De resultaten van dit onderzoek worden in november van 2024 verwacht. De werkgroep werkt vervolgens een aanpak uit om het aantal parkeerplekken op bedrijventerreinen te vergroten.

Aanpak in 2025

Het ministerie van I&W stelt in twee fases een totaalbudget van € 2,5 mln. euro beschikbaar voor de pilot 'Beveiligde truckparkeerplaatsen aan een verzorgingsplaats'. In de eerste fase worden uit dit budget de kosten betaald voor een gezamenlijke projectorganisatie om de pilot voor de locaties 'Midden' en 'Zuid' concreet uit te werken in een aanpak voor de realisatie van de pilot. Bij deze uitwerking zijn onder andere de geschiktheid van de locaties, de kosten, de opschaalbaarheid van de pilot en consistentie met overig beleid relevant. Op basis van deze uitwerking nemen het Rijk en de Provincie Limburg medio 2025 op bestuurlijk niveau een go/no go beslissing over het starten van de pilot. Dan wordt ook een besluit genomen over de kosten. In geval van een go stelt met ministerie van I&W het resterende deel van het budget beschikbaar voor de tweede fase waarin de pilot wordt gerealiseerd.

Geadviseerde inzet:

- Instemmen met de voorgestelde aanpak in 2025.

Realisatiepact Venlo (agendapunt deel B, B07)

Het realisatiepact Venlo werkt op basis van het opgestelde pact in 2023 aan een viertal voor de regio en corridor belangrijke uitvoeringsprojecten:

- Project 'Optimalisering spooras Gekkengraaf-Blerick-Venlo'. Dit project hangt samen met het project 'Venlo Integraal' (landsdelig BO MIRT) en beoogt een kleiner ruimtebeslag van het



- spoorwegemplacement ten behoeve van Limburg Centraal;
- Project 'Versnellingsaanpak (natte) bedrijventerreinen'
- Project 'Verduurzaming van het knooppunt'
- Project 'Digitalisering van het knooppunt'

Partijen hebben bij vaststelling van het Realisatiepact Venlo in 2023 afspraken gemaakt over de uitwerking van 4 projecten die vervolgens het afgelopen jaar zijn opgepakt. Betrokken partijen hebben hiervoor destijds €980.000 (50% Rijk, 50% Regio) beschikbaar gesteld. Tevens is op dat moment besloten om op een later moment afspraken te maken over de resterende € 1,02 mln. afhankelijk van de voortgang. De voortgang die inmiddels bij de uitwerking van deze 4 projecten is geboekt heeft partijen doen besluiten om de resterende € 1,02 mln. (50% Rijk, 25% gemeente Venlo en 25% provincie Limburg) tijdens dit BO-MIRT vrij te maken voor de periode 2024-2027. Dit budget is evenals het eerder toegekende budget gericht op onderzoek, voorbereiding en procesondersteuning voor de projecten die in het BO-MIRT 2023 zijn vastgesteld. Vervolgens worden projecten en investeringen voortkomend uit het realisatiepact elders geagendeerd of ingebracht. Hierbij kan worden gedacht aan landsdelige MIRT-programma's, regiodeals, EU-middelen etc.

Geadviseerde inzet:

- Instemmen met besluittekst (de bijdrage van gemeente Venlo en Provincie Limburg is vastgelegd in de Investeringsagenda Noord-Limburg)

Realisatiepact Sittard-Geleen/Stein (agendapunt deel B, onder 5 'Reservering Uitvoeringsmiddelen Realisatiepacten')

De uitvoering van realisatiepacten op de multimodale knooppunten is van belang voor een efficiënte en betekenisvolle uitvoering van het goederenvervoer over de (inter)nationale goederencorridors en de koppeling hieraan van de regionale logistiek. Ten behoeve van de ontwikkeling van de realisatiepacten North Sea Port/ Zeeland, Moerdijk, Amsterdam/ Noord-Holland, Sittard-Geleen, Nijmegen en Tiel reserveert het Rijk een bijdrage van 1 miljoen euro (inclusief btw) per realisatiepact als bijdrage voor de uitvoering van de pacten. Deze bijdrage komt feitelijk beschikbaar bij het sluiten van het realisatiepact in het BO MIRT GVC in 2025 en onder voorwaarde van cofinanciering van gelijke omvang van deze bijdrage door de regionale pactpartners. De regionale pactpartners geven daartoe bij de programmaraad van medio 2025 inzicht in deze cofinanciering.

Inmiddels zijn rijk en regio gestart met het proces om te komen tot een Realisatiepact voor knooppunt Sittard-Geleen/Stein.

Geadviseerde inzet:

- Instemmen met besluittekst
- Afspraken met betrekking tot het knooppunt Sittard-Geleen/Stein, die betrekking hebben op de bereikbaarheid van Chemelot, af te stemmen op en zoveel mogelijk te maken binnen het kader van de Chemelot propositie.



3. Bestuurlijke aandachtspunten

Bij de voorbereiding van de agenda voor de Bestuurlijke Overleggen zijn door middel van twee bestuurlijke vooroverleggen op 24 september jl. en 15 oktober jl. de zeven centrumgemeenten in Limburg en Waterschap Limburg geconsulteerd. Tevens is daarbij besproken wie deel zal uitmaken van de Limburgse delegatie aan de BO's.

Deze GS-nota heeft een vertrouwelijk karakter, omdat het gangbaar is dat openbare informatiedeling pas is toegestaan nadat de Tweede Kamer per brief is geïnformeerd. Zodra de bewindspersonen de Tweede Kamer per brief hebben geïnformeerd, zullen gedeputeerden Kuntzelaers en Theuns Provinciale Staten per ommekeer informeren over de voor Limburg van belang zijnde resultaten.

In de Tweede Kamer wordt de brief met de afspraken uit de diverse bestuurlijke MIRT-overleggen behandeld tijdens een notaoverleg MIRT, voorzien op 25 november a.s.

De Kamercommissie VRO heeft recentelijk plaatsgevonden en er zijn in 2024 geen commissievergaderingen meer gepland, waardoor de verwachting van VRO zelf is dat deze Kamerbrief pas in 2025 in de commissie aan de orde kan komen.

Deze GS-nota blijft geheim tot het verschijnen van de twee hierboven genoemde Kamerbrieven (van ministeries VRO en I&W). Naar verwachting zal dit zijn rond 11 november 2024.

4. Lobby - aspecten

Op basis van de afspraken zullen we bezien op welke dossiers nog lobby-inzet nodig is richting debat in de Tweede Kamer. Uiteraard zullen we in onze storyline deze vooral bezien en in verband brengen met ons prioritaire lobbydossiers.

5. Relatie met Programmabegroting

1.3 Water, 3.1 Vestigingsklimaat van morgen, 4.1 Duurzame energie en duurzaam ondernemen en wonen, 5.1 Leefbare steden en dorpen, 7.1 Mobiliteit en bereikbaarheid, 7.2 Openbaar vervoer en wegbeheer, 7.3 Limburg nationaal en internationaal verbinden.

6. Juridische aspecten

n.v.t.

7. Inkoop- en aanbestedingsaspecten

n.v.t.

8. Financiële en cofinancieringsaspecten

A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken

Het bedrag ad € 1,25 mln. dat nog resteert, is in 2025 beschikbaar binnen de exploitatiemiddelen (FCL 69427).

BO Goederenvervoercorridors

De financiële middelen voor de bijdrage van Provincie Limburg zijn opgenomen in de programmabegroting 2025 (besluitvorming PS 1 november 2024).

VDL Nedcar



Voor VDL Nedcar zijn alle benodigde investeringskredieten beschikbaar (project 71216). Aanvullende financiering is hier in deze nota niet aan de orde.

Landelijke aanpak multimodale bereikbaarheid

De financiële middelen voor de bijdrage van Provincie Limburg zijn opgenomen in de programmabegroting 2025 (besluitvorming PS 1 november 2024).

Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV) Limburg

De bijdrage van het ministerie van I&W aan het tramproject Maastricht-Hasselt is verstrekt via de zogenaamde Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU)-gelden. Aan de subsidiebijdrage ligt een AROV-overeenkomst ten grondslag: Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer. Nu het project definitief niet door gaat heeft het ministerie van I&W op basis van de artikelen 11 en 12 van de Wet BDU verkeer en vervoer aangegeven dat zij de reeds uitgekeerde bijdrage formeel terug vorderen maar wel voor andere projecten in de regio beschikbaar willen stellen.

In totaal gaat het om € 36.670.685, van dit bedrag staat € 12.177.592 bij de gemeente Maastricht (als laatste penvoerder van het project). Het resterende bedrag van € 24.493.093 staat op de provinciale balanspost 'vooruit ontvangen bedragen Rijk' (1232431-1680).

Van de drie voorgestelde projecten zal de provincie als verantwoordelijke partij alleen betrokken zijn bij het project Overwegveiligheid 2e drielandentrein. Hier zal naar verwachting uit de AROV-middelen € 6,5 miljoen ter beschikking komen en is er in principe geen provinciale bijdrage nodig. Mogelijk is de provincie risicodragers van dit project. Vooralsnog lijkt dit bedrag voldoende maar we kunnen wel enkele risico's signaleren.

- Raming; het bedrag dat ProRail heeft afgegeven lijkt een inschatting op basis van ervaringscijfers bij eerdere overwegprojecten. Er moet dus nog een nauwkeurige SSK-raming worden gemaakt.
- Indexering; de bedragen van ProRail zijn gebaseerd op prijspeil 2023. In het bedrag van € 6,5 miljoen hebben wij een geschatte indexering opgenomen met realisatiedatum 2028/2029.
- Btw; over de kruisende voorzieningen houden wij rekening met kostprijsverhogende btw. Nu is nog niet duidelijk om welk bedrag dit gaat. In het bedrag van € 6,5 miljoen is hiervoor wel een schatting opgenomen.
- Onderhoud en vernieuwing; mogelijk komt een verhoging van de onderhoudskosten ten laste van de provincie. Daarentegen zit op verzoek van de gemeente Eijsden-Margraten de sanering van de overweg Parrestraat ook in deze inschatting maar deze wordt pas in de scope opgenomen als de gemeente daar formeel een bijdrage tegenover stelt.

Aanbevolen wordt om deze risico's in het BO te bespreken en eventueel een lump sum bijdrage af te spreken.

Uit de voorgenomen afspraken blijkt dat er vanuit I&W geen bijdrage wordt gedaan aan de afrekening van het tramproject. Op dit moment loopt er nog een gerechtelijke procedure tegen de Belgische overheid waarbij o.a. de gemaakte kosten worden verhaald. Op het moment dat er in deze zaak uitspraak wordt gedaan, zullen wij u verder informeren over de (financiële) afwikkeling van het tramproject.

9. Relatie met aanpak coronacrisis

n.v.t.



10. Arbeidsmarktbeleid

n.v.t.

11. Effecten op CO₂ en stikstof emissies (effecten op klimaat en biodiversiteit/beschermde natuur)

De uiteindelijk te maken afspraken via instrumenten als Omgevingsvisie en NOVEX-gebieden en projecten omtrent buisleidingen hebben onder meer verduurzaming als doel, waaronder het reduceren van de CO₂-emissies.

12. Digitalisering & data governance

Digitalisering vormt een essentieel onderdeel in de diverse transitie (mobiliteit, energie) en krijgt dan ook een plek via projecten en programma's onder MIRT en Goederenvervoercorridors.

13. Formatieve aspecten

Daar waar het gaat om **Energieknooppunten Maasbracht en Chemelot/Graetheide** is het essentieel dat zo snel mogelijk na het verschijnen van de Kamerbrief ook de personele bezetting op deze aanpak is georganiseerd.

Indien rondom de AROV-voorstellen (MIRT) het besluit wordt genomen over het project veiligheid Drielandentrein en daarbij de verantwoordelijkheid aan de Provincie wordt toegekend, zal een intern projectteam ingericht moeten worden. Op dit moment wordt hier binnen de organisatie niet in voorzien en is de capaciteit hiervoor niet beschikbaar.

Vanuit de mogelijke meerwaarde kan het een belangrijke impuls zijn om vanuit Limburg actief te participeren in de aanpak om Europese fondsen aan te kunnen wenden voor grote opgaven (bijvoorbeeld de spoorknoop Eindhoven).

14. Samenwerking/afstemming andere clusters

Bij de voorbereiding van de Bestuurlijke Overleggen zijn de relevante provinciale organisatieonderdelen betrokken (clusters Ruimte, Programma's en Projecten, Mobiliteit, Wonen en Leefomgeving, Natuur en Water, Financiën, Wegaanleg).

15. Voorstel:

1. Kennis nemen van de vergaderstukken voor het BO Leefomgeving, het BO MIRT en het BO MIRT Goederenvervoercorridors van 6 november 2024;
2. De hierboven genoemde "Geadviseerde inzet" bij de verschillende onderwerpen tijdens de drie Bestuurlijk Overleggen inbrengen (door de vertegenwoordigers van Provincie Limburg);
3. Het opheffen van de geheimhouding nadat de bewindspersonen de afspraken schriftelijk aan de Tweede Kamer hebben kenbaar gemaakt;
4. Gedeputeerden Theuns en Kuntzelaers machtigen om zo spoedig mogelijk na het verzenden van informatie naar de Tweede Kamer, zoals bedoeld onder punt 3, Provinciale Staten hierover te informeren.