



Provinciale Staten

Clustercode Ruimte
Ons kenmerk DOC-00714806
Bijlage(n) 1

Uw kenmerk -
Maastricht 12 november 2024
Verzonden 12 november 2024

Onderwerp

Mededeling portefeuillehouder inzake BO Leefomgeving, BO MIRT en BO Goederenvervoercorridors d.d. 6 november 2024, alsmede afdoen toezegging 9489

Geachte Staten,

Via deze mededeling informeren wij u over de resultaten van het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving, het Bestuurlijk Overleg MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) en het Bestuurlijk Overleg Goedervervoercorridors. Het betreft drie overleggen, die wij op 6 november 2024 hebben gevoerd met bewindslieden.

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 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 IenW doet dit in het najaar voor het BO MIRT. Vanwege de kabinetsformatie begin dit jaar is het BO Leefomgeving 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, IenW, LVVN, EZ, KGG) 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 betrokken zeehavens aan tafel.



Er wordt overigens geopteerd om deze beide goederencorridors formeel in elkaar te schuiven, hetgeen onze steun heeft. Dat is efficiënter en op die wijze kunnen ook meer integrale besluiten worden genomen.

Het college van Gedeputeerde Staten is bij het BO Leefomgeving en het BO MIRT vertegenwoordigd door gedeputeerde Theuns en gedeputeerde Kuntzelaers en bij het BO MIRT Goederenvervoercorridors door gedeputeerde Kuntzelaers. Met het oog op de agenda's nam vanuit Limburg ditmaal ook wethouder Mackus (gemeente Maastricht) deel aan de BO's. Tevens was dijkgraaf Jacobs (waterschap Aa en Maas) aanwezig in de rol van voorzitter van NOVEX-gebied De Peel.

Bij het BO Leefomgeving waren namens het Rijk mevrouw Keijzer (minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening), de heer Madlener (minister van Infrastructuur en Waterstaat) en de heer Jansen (Staatssecretaris van Openbaar Vervoer en Milieu) aanwezig. Vanuit het ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur en het ministerie van Economische Zaken was er een ambtelijke deelname.

Aan het BO MIRT namen dezelfde bewindspersonen deel. Namens het ministerie van Economische Zaken en het ministerie van Klimaat en Groene Groei was er een ambtelijke deelname.

Het BO Goederenvervoercorridors is gevoerd met de beide bewindspersonen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Tevens namen hieraan deel de overige bij de goederenvervoercorridors betrokken provincies, alsmede vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat, ProRail en de havens van Rotterdam, Moerdijk, Amsterdam en North Sea Port.

In de drie bestuurlijke overleggen is een groot aantal punten besproken. In de brieven van de bewindslieden aan de Tweede Kamer zijn alle onderwerpen weergegeven, ook van de bestuurlijke overleggen van de vier overige MIRT-regio's. U treft de Kamerbrieven van de bewindslieden hier:

- [Kamerbrief BO Leefomgeving](#)
- [Kamerbrief BO MIRT en Goederenvervoercorridors](#)

In deze mededeling hebben wij voor uw Staten de voor Limburg belangrijke elementen uit de drie bestuurlijke overleggen opgenomen. In de kaartbijlage is hiervan een overzicht opgenomen.

BO Leefomgeving

Ruimtelijk voorstel Limburg

Bij aanvang van het BO Leefomgeving is kort stilgestaan bij het ruimtelijk voorstel voor Limburg, zoals wij dat op 19 december 2023 hebben vastgesteld en hebben 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' (nader te definiëren afspraken tussen Rijk en regio) en input voor de door het Rijk op te stellen Nota Ruimte.

Tijdens het BO hebben wij de voor Limburg cruciale opgaven bij de bewindspersonen geïntroduceerd en daarbij de focus 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.



Nota Ruimte

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 heeft tijdens het BO Leefomgeving het proces toegelicht dat moet resulteren in een ontwerp van de Nota Ruimte voor de zomer van 2025.

Wij hebben het belang benadrukt dat het Rijk in de Nota Ruimte op een aantal dossiers scherpe keuzes zal maken. Parallel daaraan zijn wij als provincie voornemens om dat ook te doen in de gestarte aanscherping van de POVI (Provinciale Omgevingsvisie). Het feit dat beide trajecten in de tijd gezien vrijwel parallel lopen, biedt kansen voor een optimale wisselwerking.

Daarnaast hebben wij aangegeven verheugd te zijn met de grote aandacht in het voorontwerp Nota Ruimte voor Chemelot als een van de vijf grote energie-intensieve industrieclusters van nationaal belang. Dit mede in relatie met onze propositie en onze kijk op de Delta Rhine Corridor. In het BOL is nadrukkelijk vanuit de regionale partijen ingebracht dat de maatschappelijke urgente vragen rondom voldoende woningen direct samenhangen met de grote daadkracht die gevraagd wordt op het energie-infrastructuursysteem.

Wij hebben onze ondersteuning uitgesproken voor de keuze om Zuid-Limburg in het voorontwerp te benoemen als gebied waar het Rijk inzet op initiëren 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).

Noord- en Midden-Limburg wordt in het voorontwerp 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.

Ruimte voor Defensie

Defensie zoekt naar ruimte voor nieuwe activiteiten, zo ook in Zuid-Nederland. En hoewel de opgaven hieromtrent in Noord-Brabant omvangrijker zijn dan in Limburg, hebben wij benadrukt dat de vraagstukken uiteraard ook in onze provincie spelen. De staatssecretaris van Defensie was overigens niet bij het BO Leefomgeving aanwezig, maar met hem staan wij wel in goede verbinding. Naar verwachting zal het kabinet in het eerste kwartaal van 2025 de voorkeurslocaties bekend maken, als onderdeel van het ontwerp van de Nota Ruimte.

Energieknooppunten Maasbracht en Chemelot/Graetheide

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. Er valt meerwaarde 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.

Om dit te bereiken hebben wij tijdens het BO Leefomgeving met het Rijk afgesproken een gezamenlijke gebiedsgerichte aanpak te starten voor de duurzame ontwikkeling van de energieknooppunten Maasbracht en Chemelot/Graetheide, waarbij omgevingskwaliteit centraal staat. Hiervoor wordt onder onze regie een overkoepelende gebieds-/ontwerptafel ingericht. Op deze tafel worden ruimte vragende (fysiek en milieu) opgaven van lokaal, regionaal en nationale belang in beeld gebracht en afgewogen.



Bovendien zullen vanuit deze tafel voorstellen worden voorbereid waardoor een dwingend proces kan worden ingezet.

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. Een duurzame ontwikkeling van de beide energieknoppunten is voor geheel Zuid-Nederland van cruciaal belang.

Met de bewindspersonen is tijdens het BO Leefomgeving opiniërend gesproken en vanuit de regionale partners vooral verkend hoe we vanuit de 'opgave-centraal-gedachte' een stuwend proces in gaan richten. De bewindspersonen onderkennen de noodzaak om in de regio zaken te gaan veranderen, omdat de risico's op stagnatie op dit moment groter zijn dan de succesfactoren. De belangen van geheel Zuid-Nederland, waaronder het industrieel cluster als Chemelot vragen om daadkracht. De ministers ondersteunden aan tafel de importantie van de vereiste daadkracht op het vlak van woningbouw en onderschreven tegelijkertijd de noodzakelijke randvoorwaarden met betrekking tot het energie-infrastructuursysteem. Naar onze indruk zou de Kamerbrief nog meer urgentie mogen uitstralen.

Limburg Centraal

Tijdens het BO MIRT van 2023 is de afspraak gemaakt dat Rijk en regio samen de mogelijkheden van woningbouw rondom de OV-knooppunten (intercitystations) onderzoeken en uitwerken. Zodoende is het ambitiedocument "Limburg Centraal" opgesteld, waarover u via de mededeling portefeuillehouder van 23 april 2024 bent geïnformeerd (kenmerk GS DOC-00646534).

In het BO Leefomgeving hebben wij Limburg Centraal, mede via de lijn van het Ruimtelijk Voorstel Limburg, als een cruciale opgave geïntroduceerd. Het Rijk heeft aangegeven kansen voor verstedelijking conform Limburg Centraal te zien. Dit is ook zo verwoord in het Voorontwerp Nota Ruimte.

Als vervolgstap is afgesproken dat gezamenlijk een integrale verstedelijkingsstrategie Limburg Centraal wordt ontwikkeld. In die strategie zal naast wonen ook aandacht zijn voor onderwerpen als economie, groen/blauw, klimaatadaptatie, netcongestie en mobiliteit(transitie). De contouren van de verstedelijkingsstrategie worden besproken op het BO Leefomgeving van voorjaar 2025. Ook worden de inzichten uit dit proces benut voor de (ontwerp) Nota Ruimte. Daarnaast stellen gemeenten, met medewerking van Provincie en Rijk, in 2025 Business Cases voor de zes stationsgebieden op, waarmee aan de plannen per gebied verder vorm en inhoud wordt gegeven.

De integrale verstedelijkingsstrategie is een samenwerking tussen alle partijen een gezamenlijke financiering van Rijk en provincie. De business cases worden gezamenlijk met gemeenten en provincie inhoudelijk en financieel opgepakt.

De vereiste van voldoende en tijdig aangelegde energie-infrastructuur is gerelateerd aan deze ambitie ook aan de orde gesteld.

NOVEX-gebied De Peel

Tijdens het BO Leefomgeving hebben Rijk en regio de eerste Regionale Uitvoerings- Investeringsagenda (RUIA) voor NOVEX-gebied De Peel vastgesteld als gezamenlijke stap in de ontwikkeling naar een ondernemende, leefbare en natuurlijke Peel. Dit op basis van het "Zich Ontwikkeland Perspectief 2050 voor de Peel", dat bestuurlijk omarmd is door Rijk, beide provincies, waterschappen en gemeenten in de gezamenlijke stuurgroep NOVEX De Peel (december 2023). De RUIA wordt de komende tijd verder uitgewerkt (inhoudelijk, financieel en anderszins) vanuit de drie ontwikkellijnen naar de toekomst - ondernemend, leefbaar en natuurlijk- met de sleutelprojecten die hier concreet aan bijdragen.



Bij brief van 15 oktober jl. (kenmerk DOC-00709765) hebben wij u geïnformeerd over de nog te maken afspraken over de financiële samenwerking tussen Rijk en regio c.q. de bij NOVEX De Peel betrokken overheden. Daarbij hebben wij aangegeven dat de provincies Limburg en Noord- Brabant en de waterschappen Limburg en Aa en Maas vooruitlopend hierop al een flinke stap naar voren doen door de bereidheid uit te spreken om (binnen de door uw 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.

Tijdens het BO Leefomgeving hebben dit wederom ingebracht. Volgens het Rijk kan De Peel een voorbeeldgebied worden voor de aanpak van het landelijk gebied. Begin december 2024 zullen de ministers Wiersma en Keijzer een bezoek brengen aan NOVEX de Peel.

NOVEX-gebied Zuid-Limburg

In juni 2024 is het Ontwikkelperspectief Zuid-Limburg opgeleverd en inmiddels is dit document door de 16 betrokken colleges van B&W, het Dagelijks Bestuur van Waterschap Limburg en door ons eigen college vastgesteld. Tijdens het BO Leefomgeving heeft ook het Rijk met het ontwikkelperspectief ingestemd.

Het ontwikkelperspectief legt de focus op drie themalijnen:

1. de transformatie naar circulaire economie, gericht op de ruimtelijke dimensies van de circulaire transitie (uiteraard binnen de condities van tijdige opwaardering van het energie-infrastructuursysteem);
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). Een 'eerste generatie' van deze RIA lag ter kennisname voor in het BO Leefomgeving. Deze wordt de komende maanden verder uitgewerkt, zodat deze kan worden vastgesteld in het BO Leefomgeving van voorjaar 2025. De aanpak van nieuw te agenderen ontwikkelingen zal daarin worden geconcretiseerd (incl. financiering/ menskracht). Overigens gaan wij de komende periode samen met het Rijk waar nodig op basis van de eerste generatie RIA al aan de slag om vanuit de samenwerking impulsen te geven (versnellen, verbinden, verbeteren) aan de lopende ontwikkelingen (waar reeds financiering voor bestaat). Staatssecretaris Jansen (IenW) is de bestuurlijk trekker van NOVEX-gebied Zuid-Limburg.

Energie- en goederenstromen in relatie tot leefbare steden

Dit onderdeel omhelst een waaier aan uiteenlopende vraagstukken. Onderwerpen ook die bijzonder cruciaal zijn voor het toekomstige verdienvermogen van Limburg, zoals de Delta Rhine Corridor, de nieuwbouwkansen in de directe nabijheid van de spoorknooppunten (Limburg Centraal), goed onderhouden vaarwegen, de grondstoffentransitie, externe veiligheid, etc. Tijdens het BO Leefomgeving hebben wij samen met Noord-Brabant benadrukt dat er in onze provincies belangrijke energie- en goederencorridors lopen. De toekomstige ontwikkeling van energie- en goederenstromen (incl. de tijdige opwaardering van de vereiste energie-infrastructuur) enerzijds en de gedeelde ambitie voor verstedelijking in de verschillende stedelijke regio's anderzijds vragen om samenhangende ruimtelijke keuzes en een goede balans tussen economische ontwikkeling, bereikbaarheid, verstedelijking en leefbaarheid.

Wij hebben beklemtoond dat wij van het Rijk verwachten dat men de integrale aanpak en uitvoering steeds voor ogen houdt door intensieve samenwerking tussen alle betrokken ministeries. Daarnaast



hebben wij aandacht gevraagd voor de internationale context, die voor een aantal onderdelen van groot belang is. Een goede EU-samenwerking dan wel samenwerking met onze buurlanden is cruciaal.

Zoals u weet, hebben wij samen met Chemelot onlangs, bij brief van 29 oktober 2024, ook aan de minister van Klimaat en Groene Groei aandacht gevraagd voor het realiseren van een volwaardige Delta Rhine Corridor, aangezien deze onmisbaar is voor de verduurzaming van Chemelot en Limburg. Tijdens het BO Leefomgeving hebben we dit uitvoerig besproken. Daarbij zijn voorsnog geen keuzes gemaakt. De komende periode zal dit een onderwerp van gesprek zijn met het ministerie van Klimaat en Groene Groei en andere partijen en wordt er vanuit de regio aan bijgedragen dat we duidelijke keuzes maken en daadkracht in het proces stoppen.

BO MIRT

SmartwayZ.NL, Multimodale Agenda

SmartwayZ.NL is de integrale tafel voor het strategisch gesprek over bereikbaarheid in Zuid Nederland. Vanuit SmartwayZ.NL is het afgelopen jaar gewerkt aan een Meerjarige Multimodale Agenda (MMA) van opgaven. Het streven was om tijdens het BO MIRT van 2024 besluiten te nemen over de MMA.

Samen met het Rijk hebben wij geconstateerd dat het toewerken naar een gezamenlijke MMA een stapsgewijze aanpak vraagt, en dat afspraken maken nu te vroeg komt. 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:

- bereikbaarheid voor stad en dorp;
- stevig verbeteren brede welvaartsaspecten veiligheid, leefomgeving en gezondheid;
- benutten kansen grensoverschrijdend;
- multimodale goederenaanpak;
- kwaliteitsopgave Spoor en BRT/HOV;
- weg: brede aanpak bereikbaarheid hoofdnetwerk.

Wij hebben met het Rijk afgesproken 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 zullen wij in het BO MIRT van 2025 nadere (uitvoerings)afspraken met het Rijk maken, rekening houdend met ieders rol- en verantwoordelijkheid.

In de uitwerking wordt aandacht besteed aan onderstaande samenhangende thema's, waarbij wij met het Rijk binnen SmartwayZ.NL nog nadere afspraken maken over de wijze van uitwerking van deze thema's inclusief rol- en verantwoordelijkheden:

- het prioriteren en faseren van een mobiliteitsaanpak voor de Daily Urban Systems;
- het opstellen van een robuuste aanpak voor leefomgeving, klimaatadaptiviteit van infrastructuur, duurzame mobiliteit, veiligheid en leefbaarheid;
- het uitwerken van een strategie voor grensoverschrijdende mobiliteit op het schaalniveaus van de Daily Urban Systems en de internationale connectiviteit;



- het in beeld brengen, en vanuit samenhang agenderen en prioriteren van een multimodale goederenaanpak;
- het herijken, prioriteren fasen 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.

In de Programmaraad SmartwayZ.NL van 14 december 2023 is besloten dat Rijk en regio de onderzoekskosten voor het opstellen van de MMA gezamenlijk financieren. Deze onderzoekskosten bedragen € 200.000,00 (excl. btw). Het ministerie van IenW en regio dragen beide 50% van de kosten, te weten € 100.000,00 (excl. btw). SmartwayZ.NL is opdrachtgever voor de MMA.

Naast de afspraken over de MMA zijn ook afspraken gemaakt over het Werkprogramma 2025-2027 van SmartwayZ.NL:

- in de programmaraad van 17 oktober 2024 hebben wij goedkeuring gegeven voor de concretisering van het werkprogramma SmartwayZ.NL voor de periode van 2025-2027 en daarbij gekozen voor scenario 2 binnen het bestaande programmabudget. In IPML 10 (Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg) zal dit nader worden toegelicht;
- in de tweede helft van 2027 zal het werkprogramma SmartwayZ.NL worden geëvalueerd en zullen Rijk en regio op basis van de uitkomsten van de evaluatie nieuwe afspraken maken over de voortzetting (inclusief de financiële verdeelsleutel).

Veilig, Slim en Duurzaam

Voor de ondersteuning van de jaarplannen van de Limburgse uitvoeringsorganisaties (Zuid-Limburg Bereikbaar, Midden-Limburg Bereikbaar en Trendsportal) hebben wij met het Rijk afgesproken om in 2025 in totaal € 2.800.000,00 (incl. btw) te investeren. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 1.400.000,00 (incl. btw). De cofinanciering van de Provincie is opgenomen in de programmabegroting 2025.

De BO MIRT-afspraken van 2020 en 2023 bevatten nog onbestede middelen. De middelen worden beschikbaar gesteld op basis van een uitvoeringsplan dat wij uiterlijk 1 maart 2025 indienen bij het Rijk. Op het eerstvolgende DO MIRT Zuid wordt het plan van aanpak ter accordering voorgelegd.

Specifiek voor de verbreding van de A2 Het Vonderen – Kerensheide hebben wij met het ministerie van IenW afgesproken dat Rijk en regio van 2026 t/m 2028 gezamenlijk in totaal € 1.920.000,00 (incl. btw) investeren in de Limburgse bereikbaarheidsorganisaties. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 960.000,00 (incl. btw). Deze bijdragen zijn bedoeld voor effectieve hindermaatregelen en stellen Rijkswaterstaat in staat dat via de huidige, goed functionerende Limburgse bereikbaarheidsorganisaties te doen. Over meer structurele financiering van de bereikbaarheidsorganisaties vindt in het voorjaar van 2025 overleg plaats. Voor de tussentijd hebben we afgesproken vinger aan de pols te houden gedurende de looptijd van de uitvoering van de A2-verbreding.

Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV) Limburg

Wij zijn opgelucht dat het ons gelukt is om met het ministerie van IenW afspraken te maken om de Rijksbijdrage van € 36,7 mln., die in het kader van het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV) oorspronkelijk bedoeld was voor de tram Hasselt-Maastricht, een nieuwe bestemming binnen de regio te geven. De middelen kunnen niet worden aangewend voor de tram, omdat de Vlaamse



partners het project eenzijdig hebben beëindigd. Wij hebben ons in de afgelopen periode hard gemaakt om deze middelen alsnog te koppelen aan een aantal projecten in de regio.

Met deze middelen zal:

1. de overwegveiligheid tussen Maastricht en Eijsden worden aangepakt zodat de tweede Drielandentrein naar Luik kan gaan rijden. De provincie Limburg gaat aan ProRail de opdracht geven om dat te realiseren;
2. aan Rijkswaterstaat (RWS) de benodigde middelen te bieden waardoor zij de spoorbrug kunnen slopen. Hierdoor ontstaat een waterstanddaling van ca. 5 cm en wordt een scheepvaart-onveiligheidsprobleem opgelost;
3. de gronden van het spoor tussen spoorbrug en grens overnemen van ProRail. Met deze gronden gaat de gemeente Maastricht na eventuele sanering de gebiedsontwikkeling van deze gronden oppakken;
4. een subsidie aan de gemeente Maastricht kan worden verleend als bijdrage voor de realisatie van langzaam-verkeersbrug onder de voorwaarde dat de gemeente Maastricht uiterlijk in 2026 de benodigde vergunning voor sloop van de spoorbrug afgeeft.

De huidige AROV-overeenkomst die toezag op de realisatie van de tram zal met een bestuursovereenkomst worden beëindigd.

Omdat wij deze afspraken met het ministerie van IenW konden maken, hebben wij als college snel moeten acteren en vlot en vloeiend met het ministerie, ProRail, RWS en natuurlijk het college van B&W Maastricht moeten overleggen. Hierdoor hebben wij zelf ook enkele risicoposten naar ons toe moeten trekken. Wij zullen hiertoe uw Staten benaderen met een voorstel, waarin wij dit beargumenteren, motiveren en onderbouwen. Omdat wij met die risicoposten van € 2,27 mln. à € 4,5 mln. een regionale investeringsimpuls van € 36,7 mln. konden borgen, hebben wij vol vertrouwen deze afspraken tijdens dit BO MIRT verdedigd. Na afloop van de te doorlopen besluitvorming met uw Staten zullen wij nieuwe project/bestuursovereenkomsten opstellen voor de bovengenoemde projecten.

Voor een overzicht van de specifieke financiële verdeling over de projecten verwijzen wij naar de bijlage bij de Kamerbrief MIRT.

Omleiding Betuweroute

Vanwege werkzaamheden aan de Duitse zijde van de Betuweroute wordt op korte termijn gestart met het omleiden van treinen gedurende een lange periode (circa 80 weken). Dat betekent dat er gedurende die periode meer goederentreinen via de Brabantroute zullen rijden. Wij hebben er bij het Rijk op aangedrongen dat de regio geïnformeerd en betrokken blijft vóór, tijdens en na de omleidingen en dat er vanuit de betrokken partijen (zoals ProRail) proactief gecommuniceerd wordt richting overheden, bedrijven en burgers, zodat er te allen tijde een actueel beeld is van de situatie op en om het spoor. Het (inmiddels inactieve) dashboard "Omleidingen Derde spoor Duitsland" wordt hiertoe weer actief gemaakt, zodat duidelijk wordt waar en wanneer er aanvullende maatregelen genomen moeten worden.

Ook hebben wij met het Rijk afgesproken dat specifiek wordt gemonitord of er een toename is in het aantal en soort meldingen van omwonenden. Daarnaast wordt specifiek data verzameld en gemonitord op geluid en trillingen, ten gevolge van de toename van het spoorgoederenvervoer op de omleidingsroutes. Lopende de omleidingsperiode zal het incident-management op het spoor standby staan, zodat verstoringen snel worden verholpen en de bereikbaarheid van Zuid Nederland op niveau blijft. In het BO MIRT Goederenvervoercorridors is bovendien afgesproken om een speciale pool van machinisten in te zetten om ervoor te zorgen dat er steeds voldoende treinpersoneel beschikbaar is.



Al met al zijn we goed voorbereid om deze langdurige omleidingsperiode door te maken en hebben wij met het ministerie van IenW afgesproken gedurende het project vinger aan de pols te houden.

Eindhoven-Düsseldorf

Wij hebben in het verleden stevig geijverd voor een directe IC-verbinding vanuit Eindhoven via Venlo naar Düsseldorf. Deze treindienst is door het Rijk samen met de Duitse vervoersautoriteiten aanbesteed. In Venlo is de aanleg van de voor deze IC Eindhoven – Düsseldorf benodigde perronverlenging voorzien in 2028. Samen met het Rijk achten wij het halen van de eerder overeengekomen indiensttreding van die IC per eind 2026 echter van groot belang. Daarom hebben wij afgesproken dat ProRail een analyse uitvoert naar mogelijkheden voor een tijdelijke oplossing (tot eind 2028) om de start van de overeengekomen dienstregeling te halen.

Venlo Integraal

Spoorknooppunt Venlo vervult voor zowel goederen- als personenvervoer een belangrijke rol in de ambities van Nederland en de EU op het gebied van duurzame mobiliteit. Vanuit de eerder door ProRail uitgevoerde studie 'Venlo Integraal Toekomstvast' zijn integrale oplossingsrichtingen uitgewerkt om het knooppunt toekomstbestendig te maken. Deze 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 meest urgente opgaven verder uitgewerkt. Dat zijn de opstelsporen voor goederentreinen van 740 meter lengte en de vervanging van de spanningssluis. Daarnaast zal ook de voor de IC Eindhoven – Düsseldorf benodigde perronverlenging in 2028 worden gerealiseerd.

A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken

Dit project betreft de uitbreiding van de oostelijke parallelbaan bij knooppunt Zaarderheiken. Vanaf eind 2022 is de voortgang van deze opgave onveranderd en heeft het Rijk de realisatie van een parallelbaan ter hoogte van het knooppunt Zaarderheiken vanwege de stikstofproblematiek 'on hold' gezet, maar het tevens tot een prioritair project verklaard. Vervolgens hebben wij er meermaals bij het ministerie van IenW (zo ook bij brief aan de minister d.d. 14 mei 2024) op aangedrongen om het project spoedig tot realisatie te brengen.

De stand van zaken op dit moment is dat de geactualiseerde cijfers van de verkeers- en stikstofberekeningen in het eerste kwartaal van 2025 beschikbaar komen. Vervolgens gaan wij meteen in gesprek met het Rijk. Als dan blijkt dat er een stikstofprobleem bestaat en er zicht is op een oplossing daarvoor, spreken we af het tracébesluit zo spoedig mogelijk te actualiseren, om ook eventuele geluidshinder rondom het traject te verminderen. Het Rijk spant zich dan in spoedig de maakbaarheidscapaciteit beschikbaar te stellen, zodat de stappen naar realisatie kunnen worden gezet. Mocht het project binnen afzienbare termijn onverhoopt toch geen doorgang vinden, dan gaan wij met het ministerie van IenW in gesprek om geluidshinder voor de omgeving tot realisatie van het project tot aan de wettelijke normen te verminderen.

Weert – Hamont - Antwerpen

Samen met het Rijk werken wij aan het onderzoeken van de mogelijkheden voor een directe reizigerstrein Weert-Hamont-Antwerpen. Daartoe zijn vooral op het Nederlandse trajectdeel tussen Weert-Hamont infrastructurele aanpassingen nodig. Deze aanpassingen zijn in 2023 in een studie uitgewerkt. De kosten hiervoor zijn geraamd tussen de € 47 mln. en € 88 mln. (incl. btw). In de studie zijn de benodigde inpassingsmaatregelen nog niet meegenomen. Deze worden momenteel in opdracht van het ministerie van IenW nader onderzocht. Op verzoek van de Nederlandse partners en in opdracht van



de Belgische overheid voert Infrabel een expert opinion uit bovengenoemde studie uit 2023. Aan de hand van beide onderzoeken worden volgende stappen besproken in overleg tussen betrokken overheden. De laatste stand van zaken zal als uitgangspunt dienen voor een werkbezoek van de Tweede Kamercommissie van het ministerie van IenW, dat mogelijk in het eerste kwartaal van 2025 plaats zal vinden.

VDL Nedcar

In het kader van de besluitvorming over het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) 'Gebiedsontwikkeling VDL Nedcar' in 2020 is met het ministerie van IenW een afspraak gemaakt over een bijdrage van € 5,0 mln. (incl. btw) in de kosten voor het aanpassen van de infrastructuur in de omgeving van het bedrijf. Deze afspraak is bevestigd in het BO MIRT van 2020. 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. Omdat dat eind 2023 niet het geval was, is in het BO MIRT 2023 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. 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 hebben wij het van belang geacht dat de tot eind 2025 verlengde afspraak in het BO MIRT 2024 is bevestigd.

IC naar Aken

Rijk en regio hebben geconcludeerd dat spoorprojecten als de Maaslijn, IC Eindhoven – Düsseldorf, IC Eindhoven – Aken en de Drielandentrein onlosmakelijk verbonden zijn met het ontsluiten van (nieuwe) woningbouw- en werkgelegenheidslocaties in Zuidoost-Nederland (onder andere Limburg Centraal). Voor de spoorse bereikbaarheid van heel Zuidoost-Nederland zijn aanpassingen nodig aan de OV-knoop Eindhoven. Die worden momenteel onderzocht in de MIRT-verkenning 'OV-knoop Brainport Eindhoven'. In het komen tot een voorkeursalternatief voor de OV-knoop Eindhoven in 2025 wordt meegenomen wat de stand van zaken is, wat de noodzaak is van investeringen en hoeveel financiële ruimte partijen hebben. We hebben geconstateerd dat het nu noodzakelijk is dat we prioriteren naar een structurele IC-verbinding naar Aken. Daarbij is het onze inzet dat we in 2025 uitvoeringsbesluiten kunnen organiseren. Daarbij zijn zeker de perronaanpassingen noodzakelijk en mogelijk ook de maatregelen ten oosten van Eindhoven. Wij werken hierin nauw samen met Noord-Brabant en hebben een goede afstemming met het ministerie van IenW en ProRail.

Bus op vluchtstrook A2 Weert-Eindhoven

De afspraken uit het Beethovenconvenant in Brainport zijn tijdens het BO MIRT verder uitgewerkt en vastgelegd. Over de mobiliteitsprojecten die daar onderdeel van uitmaken zijn afspraken gemaakt om zo snel mogelijk tot uitvoering te komen. In de eerste helft van 2025 kunnen de bussen over de vluchtstrook van de A67 rijden. De andere Bus op Vluchtstrook-trajecten worden daarna met prioriteit gerealiseerd - eerst de A2 tussen Eindhoven en Weert, dan de A50.

Transferknelpunt Maastricht

De verkenning naar het transferknelpunt bij station Maastricht, als onderdeel van de ambitie 'Stad en Spoor' is afgerond. In deze verkenning 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. De resultaten van deze ProRail-studie krijgen een plek in het programma Limburg Centraal, waarin Rijk en regio samen optrekken.

Decentralisatie Sprinterdiensten Limburg

Samen met het ministerie van IenW hebben wij in 2014 in het convenant Decentralisatie Stoptreindiensten afspraken gemaakt over de exploitatiebijdragen vanuit het Rijk voor de regionale treinverbindingen Roermond-Maastricht Randwyck en Sittard-Heerlen. Deze treinverbindingen worden sinds 2016 onder verantwoordelijkheid van de Provincie uitgevoerd binnen de regionale OV-concessie. De met het ministerie van IenW gemaakte financiële afspraak betekent dat het ministerie jaarlijks € 6 mln. bijdraagt als bijdrage in het exploitatietekort van deze treindiensten. Deze afspraak loopt eind 2024 af, omdat de financiering voor het Rijk was gekoppeld aan de over die periode van toepassing zijnde HRN-concessie. Het Rijk heeft de intentie om te komen tot passende afspraken over de exploitatiebijdrage voor de gehele regionale concessieperiode. In het BO MIRT hebben wij daarom afgesproken dat deze intentie van het Rijk in de eerste helft van 2025 wordt omgezet in concrete afspraken, die wat ons betreft toezien op verlenging van de bestaande financiële afspraken.

Brug bij Itteren

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 IenW 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.

Meerjarige Adaptieve Uitvoeringsagenda Fiets

Om het fietsgebruik te stimuleren hebben wij bij het ministerie van IenW voor een aantal doorfietsroutes een cofinancierings-/subsidieverzoek ingediend. Voor twee routes, zijnde Weert-Nederweert en Sittard-bedrijventerrein Avantis Heerlen heeft het ministerie een subsidie toegezegd van € 1,5 mln. (incl. btw) per route. Voor de Provincie heeft dit geen financiële gevolgen. De cofinanciering bij het project Weert-Nederweert is reeds geregeld. De cofinanciering bij het project Sittard-Avantis wordt door de gemeente Heerlen geregeld. Vanuit de Provincie zullen wij in dit proces een faciliterende rol vervullen in de financiële afhandeling.

Publieke Mobiliteit

Om in de toekomst de bereikbaarheid en toegankelijkheid van Limburg te behouden en te vergroten, werken wij aan de ontwikkeling van Publieke Mobiliteit, zoals ook vastgesteld in het beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg'. Publieke Mobiliteit is het effectief samen laten werken in één systeem van verschillende vervoersvormen, met bijzondere aandacht voor het samenbrengen van de door de overheid gefinancierde vormen van vervoer, zoals openbaar vervoer en doelgroepenvervoer. Door hier slimme combinaties en innovaties te maken, werken we aan betere bereikbaarheid en zorgen we dat meer mensen mobiel kunnen zijn en toegang hebben tot mobiliteit. De afgelopen periode hebben we hierin de eerste verkenningen gedaan samen met partners, waaronder ook het Rijk. In het BO MIRT



is afgesproken dat Limburg één van de koploperregio's wordt. Zo zijn we als Limburg actief onderdeel van het landelijk proces om de transitie naar Publieke Mobiliteit vorm te geven.

In 2025 werken wij verder aan een gedeeld Limburgs perspectief voor Publieke Mobiliteit en brengen wij de benodigde partijen en informatie bij elkaar om de transitie in gang te zetten. Daarnaast richten wij ons op een eerste pilot in Noord-Limburg als onderdeel van de Regiodeal II Noord-Limburg. Vanuit deze pilot is het ons doel om stap voor stap Publieke Mobiliteit voor heel Limburg te ontwikkelen.

BO MIRT-Goederenvervoercorridors

Generieke afspraken op corridorniveau (digitalisering en verduurzaming)

Wij hebben, net als de andere provincies, € 100.000,00 toegezegd als bijdrage aan de programmaorganisatie.

Op het gebied van verduurzaming en digitalisering hebben wij afgesproken om de samenwerking in Clean Energy Hubs te continueren voor de jaren 2025 t/m 2027 en in 2025 € 25.000,00 (incl. btw) bij te dragen.

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. Wij hebben ermee ingestemd om vanuit het budget van het Realisatiepact Venlo € 50.000,00 bij te dragen.

Daarnaast dragen wij € 122.500,00 (incl. btw) bij aan de werkgroep Digitalisering die de projecten 'living lab walstroom en inning havengelden', 'living lab digitalisering verslogistiek' en 'supply chain visibility' zal gaan uitvoeren.

7x24 uurs-bediening Maasroute

Wij zijn zeer verheugd dat we in goed overleg een maatwerkoplossing hebben gevonden om de nachtelijke weekendbediening en daarmee de 7x24 uursbediening op de Maas en de Brabantse kanalen te continueren voor de periode 2025 t/m 2030. De oplossing is gevonden in het beter afstemmen van de nachtelijke capaciteit van 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 het ministerie van IenW besloten om deze resterende meerkosten voor de periode 2025 t/m 2030 te financieren. Voor een mogelijke continuering van de nachtelijke weekendbediening ná 2030 zijn wij overeengekomen om een gezamenlijk monitoringsprogramma (Regio, Rijk, gebruikers) over het gebruik van de nachtelijke weekendbediening op te zetten. Hiermee worden gebruik en efficiency-mogelijkheden jaarlijks geanalyseerd en kan tijdig de besluitvorming over continuering na 2030 worden voorbereid. Tijdens de vergadering hebben wij er geen geheim van gemaakt dat het onze inzet is om structureel van 146 uur bediening (en dus géén bediening in de weekendnachten) te gaan naar 168 uur bediening (7x24 uur). 's Nachts in het weekend varen is immers vaak nodig om op tijd in de haven van Rotterdam te kunnen zijn. Bovendien is de Maasroute onderdeel van een corridor van nationaal belang.

Truckparkings

Wij werken met het Rijk 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).

Het ministerie van IenW stelt in twee fases een totaalbudget van € 2,5 mln. 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 zullen wij medio 2025 met het Rijk een 'go/no go' beslissing nemen over het starten van de pilot. Dan wordt ook een besluit genomen over de kosten. In geval van een 'go' stelt het ministerie van IenW het resterende deel van het budget beschikbaar voor de tweede fase waarin de pilot wordt gerealiseerd.

Naast deze pilot onderzoeken wij met een quickscan en analyse instrument de haalbaarheid voor publiek toegankelijk vrachtwagen-parkeren op bestaande bedrijventerreinen.

Realisatiepact Venlo

In goed overleg met gemeente Venlo en regio Noord-Limburg hebben wij afspraken met het Rijk gemaakt over het realisatiepact Venlo om in 2025 aan een viertal voor de regio en corridor belangrijke uitvoeringsprojecten te werken:

- project 'Optimalisering spooras Gekkengraaf-Blerick-Venlo'. Dit project hangt samen met het project 'Venlo Integraal' (zie 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'.

Wij hebben bij vaststelling van het Realisatiepact Venlo in 2023 afspraken gemaakt over de uitwerking van vier projecten die vervolgens het afgelopen jaar zijn opgepakt. Betrokken partijen hebben hiervoor destijds € 980.000,00 (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 vier projecten is geboekt, heeft ons 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. Wij hebben met de Regio Noord-Limburg afgesproken om dit project uit de Investeringsagenda Noord-Limburg te financieren. Het afgesproken budget is evenals het eerder toegekende budget gericht op onderzoek, voorbereiding en procesondersteuning voor de projecten die in het BO MIRT van 2023 zijn vastgesteld. Vervolgens worden projecten en investeringen voortkomend uit het realisatiepact elders geagendeerd of ingebracht. Hierbij kan worden gedacht aan MIRT-programma's, regiodeals, EU-middelen, etc.

Realisatiepact Sittard-Geleen/Stein

Wij zijn in 2024 gestart met het proces om te komen tot een Realisatiepact voor knooppunt Sittard-Geleen/Stein. Besluitvorming hierover is voorzien tijdens het BO MIRT-Goederenvervoercorridors in 2025. 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. In het logistieke knooppunt Sittard-Geleen/Stein gaat het dan onder andere om de logistiek rondom Chemelot. Bij het sluiten van een realisatiepact in 2025 zullen wij net als bij knooppunt Venlo financiële afspraken maken over projecten en investeringen. Daarbij zal een beroep worden gedaan op diverse funding mogelijkheden, zoals MIRT-programma's, regiodeals, EU-middelen, etc.



Internationale lobby voor MIRT-Programma Goederenvervoercorridors

Wij hebben het tot onze gewoonte gemaakt om ons eigen internationale netwerk steevast te activeren op de goederencorridor en hebben de andere partners opgeroepen ook bij voorkeur partner-projecten in te brengen die passen binnen de focus van het programma.

Daarmee vergroten we de kansen op het verkrijgen van Europese fondsen. Daarbij is het van belang om een match te maken tussen de projecten van het programma en de voorwaarden die de Europese fondsen stellen. 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) worden daarvoor reeds ingezet.

Toezegging 9489

Om in één oogopslag een beeld te krijgen van de onderwerpen waarover wij afspraken hebben gemaakt, hebben wij voor u een kaartbijlage toegevoegd. Naar aanleiding van uw verzoek (toezegging 9489) hebben wij hierin tevens opgenomen wanneer de betreffende onderwerpen eerder in een bestuurlijk overleg met bewindspersonen zijn besproken (gerekend vanaf 2016).

Over verdere ontwikkelingen ten aanzien van de bovengenoemde onderwerpen zullen wij u op de hoogte houden.

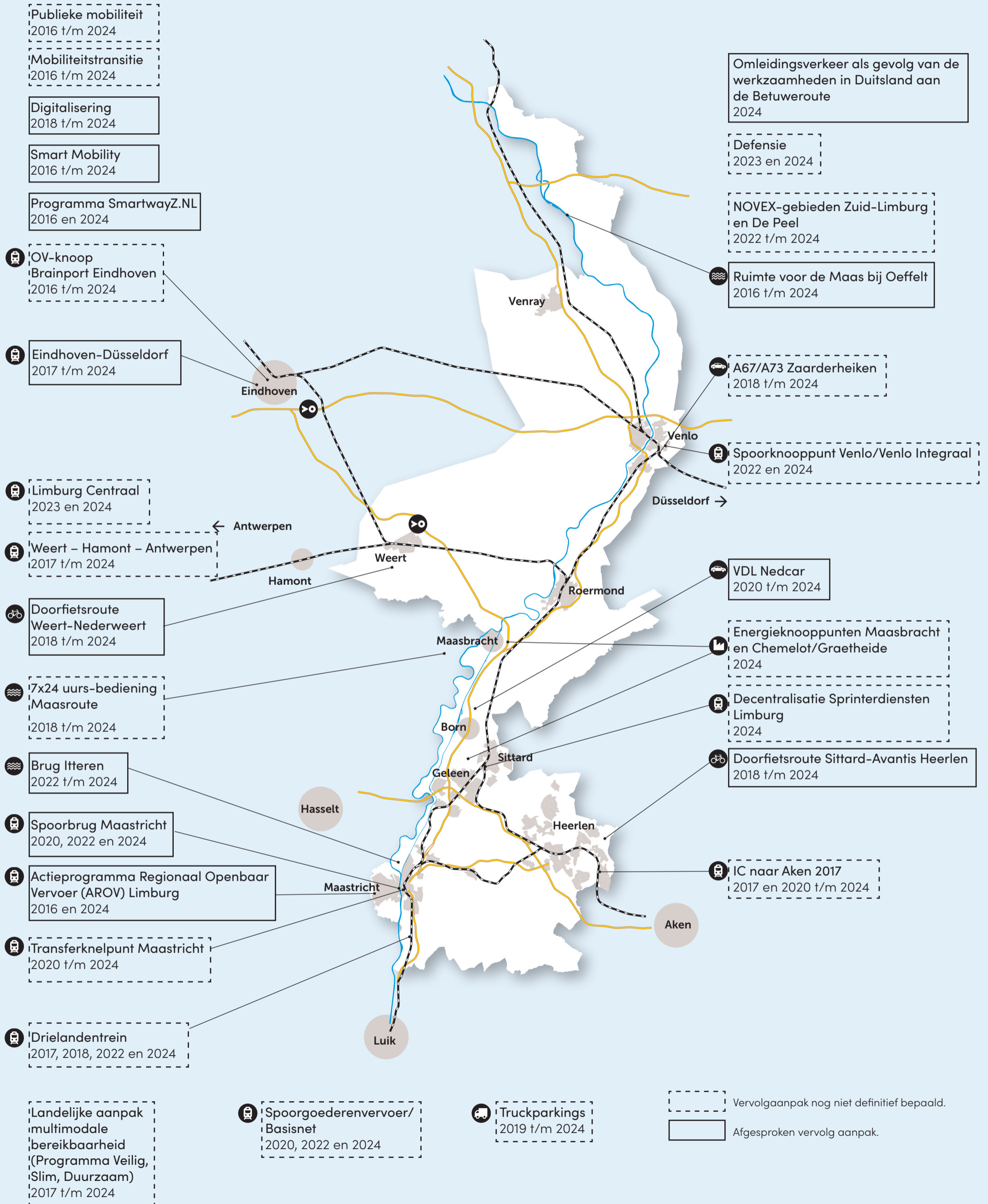
Gedeputeerde Staten van Limburg
namens dezen,

J.J.M. Kuntzelaers
Gedeputeerde Provincie Limburg

M.L.M. Theuns
Gedeputeerde Provincie Limburg

Resultaten

BO Leefomgeving – BO MIRT – BO Goederenvervoercorridors 2024



“De jaartallen bij de onderwerpen geven weer wanneer hier tijdens een BO over gesproken is en/of wanneer Provinciale Staten van Limburg hierover geïnformeerd zijn. Het startjaar van de inventarisatie is 2016. In de Mededeling portefeuillehouder is meer informatie terug te vinden over de op de kaart genoemde onderwerpen.”

