



Bestuurlijke overeenkomst voorkeursbeslissing A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught

DE ONDERGETEKENDEN:

1. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat, de heer M.G.J. Harbers, handelend als bestuursorgaan en als rechtsgeldig vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, verder te noemen "het Rijk";
2. De provincie Noord-Brabant, te dezen krachtens artikel 176 Provinciewet en de machtiging van de commissaris van de Koning rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar gedeputeerde Mobiliteit, mevrouw mr. S.M. Otters-Bruijnen, en handelend ter uitvoering van het GS besluit van 1 februari 2022, verder te noemen: "de Provincie Noord-Brabant";
3. De provincie Gelderland, te dezen krachtens artikel 176 Provinciewet en de machtiging van de commissaris van de Koning rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar gedeputeerde Mobiliteit, mevrouw drs. H.W.M. Witjes, en handelend ter uitvoering van het GS besluit van 31 mei 2022, verder te noemen: "de Provincie Gelderland";
4. De regio Rivierenland, in deze bestaande uit de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten West Betuwe, Maasdriel en Zaltbommel, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door:
 - a. de wethouder Verkeer, vervoer en mobiliteit, mevrouw mr. J.H. Hartman-van Tour, krachtens volmacht van de burgemeester van 5 juli 2022 en handelende ter uitvoering van het B&W besluit van 5 juli 2022;
 - b. de wethouder Verkeer & Vervoer, de heer E. van Hoften, krachtens volmacht van de burgemeester van 11 januari 2022 en handelende ter uitvoering van het B&W besluit van 11 januari 2022;
 - c. de wethouder Verkeer, de heer W. Posthouwer krachtens volmacht van de burgemeester van 18 januari 2022 en handelende ter uitvoering van het B&W besluit van 18 januari 2022;verder te noemen "de regio Rivierenland";
5. Gemeente 's-Hertogenbosch, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder Wijken, Dorpen en Bereikbaarheid, de heer R.A.P. Geers, krachtens volmacht van de burgemeester van 25 januari 2022 en handelende ter uitvoering van het B&W besluit (reg.nr. 11770305) van 25 januari 2022, verder te noemen "de gemeente 's-Hertogenbosch";

hierna gezamenlijk ook te noemen: "Partijen".

OVERWEGENDE DAT:

1. Partijen in 2017 hebben besloten te starten met een samenhangend Programma van maatregelen voor de A2 tussen de knooppunten Deil en Vught, op basis van een MIRT-Onderzoek waaruit bleek dat dit deel van de A2 gaat uitgroeien tot het grootste fileknelpunt van Nederland in 2030;
2. Partijen met dit Programma beogen om een pakket van korte en middellange termijnmaatregelen uit te voeren voor de aanpak van dit probleem in de periode tot en met 2025;
3. Partijen voorts hebben besloten om een MIRT-Verkenning te starten naar de verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid op de A2;
4. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat op 4 juni 2018 de startbeslissing heeft genomen voor de MIRT-Verkenning A2 knooppunt Deil-'s-Hertogenbosch-knooppunt Vught, met als doel het oplossen van de huidige en toekomstige bereikbaarheidsopgaven door het verbeteren van de doorstroming op en tussen de knooppunten Deil en Vught op de A2 in beide richtingen, waardoor de betrouwbaarheid van de reistijd op het netwerk en de bereikbaarheid van het gebied per saldo verbetert. Zodoende levert het project een bijdrage aan de economische ontwikkeling op drie niveaus: nationaal, regionaal en lokaal. Hierbij geldt als randvoorwaarde dat er in de doorstroming op andere wegvakken (HWN en OVN) geen onaanvaardbaar negatief effect optreedt als gevolg van de maatregelen aan de A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught (geen afwenteling).



5. Het Rijk de resultaten van deze verkenning heeft vastgelegd in een Voorkeursbeslissing als onderdeel van de Structuurvisie MIRT-Verkenning A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught;
6. Partijen, passend binnen hun wettelijke taken en bevoegdheden, samen willen werken om de realisatie van te nemen maatregelen optimaal te laten verlopen, waarbij de reeds afgesproken Quick Wins tot 2025 worden uitgevoerd en nieuwe afspraken worden gemaakt over maatregelen in de periode na 2025;
7. Partijen zich samen willen inspannen om de financiering van deze maatregelen sluitend te krijgen;
8. Partijen hierover met de vaststelling van de Structuurvisie MIRT-verkenning A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught afspraken willen vastleggen in een bestuurlijke overeenkomst om uitdrukking te geven aan hun bereidheid tot samenwerking in de uitvoering van hun respectievelijke opgaven;

ZIJN OVEREENGEKOMEN ALS VOLGT:

DEEL 1. BEGRIPPEN EN DOELEN

Artikel 1: Begripsbepalingen

- a. *Bevoegd Gezag*: het bestuursorgaan dat vanuit haar wettelijke rol en bevoegdheid verantwoordelijkheid draagt voor het besluit inzake een of meerdere maatregelen.
- b. *Breed Mobiliteitspakket*: adaptief pakket met diverse maatregelen op het vlak van werkgeversbenadering, fiets, smart mobility, verkeersmanagement, OV, leefbaarheid en ketenmobiliteit. Dit pakket bouwt voort op het pakket Quick Wins dat momenteel wordt uitgevoerd tot en met 2025.
- c. *Duurzaamheidsmaatregelen*: maatregelen binnen het Programma, gericht op het bereiken van een significante verbetering voor de thema's energie, bereikbaarheid, welzijn en gezondheid, ecologie, ruimtelijke kwaliteit en circulaire economie.
- d. *Flankerende maatregelen*: maatregelen ter verbetering van het mobiliteitssysteem rond de A2. Deze vormen een onderdeel van het Brede Mobiliteitspakket en zijn aanvullend op de in de Structuurvisie opgenomen maatregelen.
- e. *Meekoppelkans*: een bovenwettelijke maatregel of project dat raakt aan het project A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught, maar niet direct bijdraagt aan de doelstellingen daarvan. Bij meekoppelen gaat het om het meenemen van aanvullende doelstellingen van Partijen (zowel overheden als derden) in de regio om daarmee maatschappelijke meerwaarde te creëren.
- f. *MIRT*: Meerjarenprogramma voor Infrastructuur, Ruimte en Transport.
- g. *Overeenkomst*: de voorliggende Bestuurlijke Overeenkomst MIRT-Verkenning A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught.
- h. *Planuitwerkingsfase*: fase in het MIRT planproces die volgt op de Verkenningsfase en zich richt op de uitwerking van de voorkeursbeslissing in een Tracébesluit of – na de inwerkingtreding van de Omgevingswet – vergelijkbare juridische titel.
- i. *Programma*: het Programma A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught waarin zes Partijen intensief samenwerken om de doorstroming op de A2 tussen knooppunt Deil en knooppunt Vught in beide richtingen te verbeteren, de bereikbaarheid van het omliggende gebied te vergroten en om de verkeersveiligheid te verbeteren.
- j. *Quick Wins*: kortetermijnmaatregelen die Rijk en Regio samen binnen het Programma uitvoeren, gericht op kleine verbeteringen aan de infrastructuur en het bevorderen van andere manieren van reizen dan met de auto over de A2.
- k. *Regio Brabant*: de bestuursorganen van de Provincie Noord-Brabant en de gemeente 's-Hertogenbosch die zich er toe zullen inspannen gezamenlijk een budget beschikbaar stellen voor de realisatie van maatregelen.
- l. *Regio Gelderland*: de bestuursorganen van de Provincie Gelderland en de regio Rivierenland die zich er toe zullen inspannen gezamenlijk een budget beschikbaar stellen voor de realisatie van maatregelen.
- m. *Regionale Partijen*: de bestuursorganen van de provincie Noord-Brabant, de provincie Gelderland, de regio Rivierenland en de gemeente 's-Hertogenbosch gezamenlijk.
- n. *Structuurvisie*: de door het Rijk vastgestelde Structuurvisie voor de MIRT-Verkenning A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught.
- o. *Voorkeursbeslissing*: de door het Rijk in de Structuurvisie MIRT-Verkenning A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught vastgestelde voorkeursbeslissing, waarbij op basis van de resultaten van de beoordeling van de kansrijke maatregelen, de gekozen combinatie aan maatregelen de basis vormt voor de volgende fase van het MIRT planproces, de Planuitwerkingsfase.



Artikel 2: Doel van de Overeenkomst

Het doel van deze Overeenkomst is het ontwikkelen en realiseren van het Programma. Daartoe willen Partijen afspraken maken over:

- a. de bereidheid van Partijen om hun verantwoordelijkheden en bevoegdheden in te zetten voor de uitvoering van de in deze Overeenkomst opgenomen maatregelen en zich er naar vermogen toe in te spannen de benodigde procedures voor het vaststellen/verlenen van de voor de maatregelen benodigde planologische regimes en (omgevings)vergunningen, toestemmingen, goedkeuringen en ontheffingen en dergelijke, uit te voeren;
- b. de bereidheid van Partijen om zich in te spannen financieel bij te dragen aan de maatregelen;
- c. de governance tijdens de Planuitwerkingsfase, mede gericht op de monitoring van de voortgang van de naleving van de afspraken in deze Overeenkomst;
- d. de wijze waarop Partijen bij de uitvoering van deze afspraken zullen omgaan met risico's tijdens de Planuitwerkingsfase en de realisatiefase;
- e. de handelwijze bij wijzigingen ten opzichte van de situatie ten tijde van de ondertekening van deze Overeenkomst; en
- f. de wijze waarop Partijen bij eventuele toekomstige geschillen tijdens de verdere planuitwerking en realisatie met elkaar zullen omgaan.

DEEL 2. VERPLICHTIGNEN

Artikel 3: Algemene inspanningsverplichtingen van Partijen

1. Partijen spannen zich naar vermogen en binnen hun wettelijke taken en bevoegdheden in om de realisatie van de maatregelen van het overeengekomen Programma binnen de overeengekomen tijdsplanning mogelijk te maken om aldus bij te dragen aan de doelstelling van de Overeenkomst.
2. Alle in deze overeenkomst genoemde aangegane verplichtingen en inspanningsverplichtingen gelden binnen de beperkingen van de bevoegdheden van Partijen en hun bestuursorganen en laten hun publiekrechtelijke verantwoordelijkheden en de uitoefening van hun publiekrechtelijke bevoegdheden onverlet. Voor zover instemming dan wel goedkeuring van andere organen binnen de betreffende Partij vereist is, gelden de aangegane verplichtingen onder een totstandkomingsvoorbehoud van de vereiste instemming dan wel goedkeuring.
3. Partijen spannen zich in om, voor zover passend binnen hun wettelijke taken en bevoegdheden, in de komende periode waarin de maatregelen uit het Programma nader worden uitgewerkt (gericht op het in de markt zetten van opdrachten tot werkzaamheden), bij te dragen aan de realisatie van het Programma in de vorm van menskracht, kennis en – indien dit in nadere afspraken tussen betrokken partijen wordt vastgelegd – financiële middelen en verdeling van risico's.
4. Partijen spannen zich in de uitvoering van de maatregelen van het Programma gezamenlijk te monitoren binnen de governance zoals aangegeven in artikel 13 van deze Overeenkomst.
5. Partijen spannen zich in de financiële middelen die zijn genoemd in artikel 5.3 en opgenomen in het Financieringsoverzicht (zie bijlage 1 van deze Overeenkomst) ter beschikking te stellen. Bijlage 1 maakt onlosmakelijk onderdeel uit van deze Overeenkomst.
6. Partijen spannen zich in om deze Overeenkomst uit te voeren. Deze Overeenkomst wordt verder uitgewerkt parallel aan de Planuitwerkingsfase. In de artikelen 13 tot en met 20 zijn procesmaatregelen opgenomen om bij afwijkingen of tegenvallers met elkaar in bestuurlijk overleg te treden.

Artikel 4: Infrastructuur A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught

1. Het Rijk spant zich in om zorg te dragen voor de uitvoering van de volgende onderdelen van de voorkeursbeslissing A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught:
 - a. een verbreding van de A2 tussen knooppunten Deil en Empel met één rijstrook per rijrichting naar 2x4 en een vluchtstrook;
 - b. realisatie van een nieuwe brug over de Waal tussen de bestaande Martinus Nijhoffbrug en de spoorbrug met ruimte voor 4 rijstroken (rijrichting noord) en een vluchtstrook;
 - c. realisatie van een nieuwe brug over de Maas: ten oosten van de bestaande bruggen, met ruimte voor 4 rijstroken (rijrichting noord) en een vluchtstrook;
 - d. toevoeging van een derde rijstrook op delen van de parallelrijbaan van de Ring 's-Hertogenbosch met een maximumsnelheid van 100 km/u, in combinatie met behoud van de verlaagde snelheid van 100 km/u op de hoofdrijbaan van de Ring;
 - e. aanpassingen in knooppunt Deil:



- het lostrekken van het weefvak in het knooppunt op de rangeerbaan A15 links (inclusief de bouw van twee nieuwe kunstwerken);
 - wegnemen van de versmallingen (rijstrookvermindering) in de verbindingswegen en de versmalling bij invoeging op de A15 op het wegvak Deil – Meteren;
 - wegnemen van de versmallingen (rijstrookvermindering) in de verbindingswegen op het wegvak A2 Deil – Waardenburg;
- f. inpassing Waardenburg:
- toepassen asymmetrisch weefvak tussen knooppunt Deil en aansluiting Waardenburg op het westelijke wegvak;
 - aanpassing huidige westelijke toe- en afrit naar een Haarlemmermeer toe- en afrit met rotonde op de huidige locatie;
 - inpassen en optimaliseren van de oostelijke afrit;
 - optimaliseren van de inpassing van het oostelijke wegvak;
 - waar nodig maatregelen doorvoeren zodat voldaan wordt aan wetgeving voor milieueffecten;
 - het onderzoek in Waardenburg zal in de Planuitwerkingsfase plaatsvinden zoals opgenomen in de Structuurvisie (zie bijlage 2 van deze Overeenkomst).
- Alle maatregelen van deze beslissing zijn weergegeven in de kaart welke is opgenomen als bijlage 3 van deze Overeenkomst.
2. Het Rijk reserveert voor de realisatie van het Voorkeursalternatief A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught maximaal € 830 miljoen (incl. BTW) in het MIRT. De uitvoering van deze onderdelen geschiedt voor rekening en risico van het Rijk.
3. Het Rijk is als Bevoegd Gezag in het kader van de Tracéwet verantwoordelijk voor de besluiten die nodig zijn om de in het eerste lid genoemde maatregelen uit te laten voeren. Waar nodig sluit het Rijk nadere overeenkomsten met Partijen vóór vaststelling van het Tracébesluit.

Artikel 5: Breed Mobiliteitspakket

1. Partijen komen een adaptief Breed Mobiliteitspakket overeen, waarin alternatieven worden aangeboden voor de A2 autogebruiker en waarmee de vraag naar mobiliteit wordt beïnvloed (zoals via een werkgeversaankpak en een reizigersbenadering). De contouren van het pakket zijn opgenomen in de ontwerp-Structuurvisie Deil–'s-Hertogenbosch–Vught. Het nagestreefde effect van het Breed Mobiliteitspakket en het lopende Quick Win pakket tezamen is om een transitie in het mobiliteitssysteem van de regio te bewerkstelligen en het verkeer in de spitsen dusdanig te laten afnemen (10%) dat de doorstroming bevordert wordt ten opzichte van de situatie zonder deze maatregelen. Dit pakket is in hoofdlijnen uitgewerkt in bijlage 4 van deze Overeenkomst en zal verder worden geconcretiseerd. Op basis van jaarlijkse monitoring en evaluatie wordt het pakket bijgestuurd.
2. Partijen zetten het huidige pakket Quick Wins voort tot en met 2025 en programmeren maatregelen voor de periode 2026–2030. Partijen werken de onderdelen van het Breed Mobiliteitspakket bij aan de hand van nieuwe ontwikkelingen, kansen en tussenresultaten, in samenhang met de planuitwerking en realisatie van de maatregelen voor de A2 tussen Deil en Vught.
3. De Regionale Partijen spannen zich in zorg te dragen voor de uitvoering van het Breed Mobiliteitspakket 2030 geraamd maximaal € 45 miljoen (incl. BTW). Daarbij draagt de Regio Brabant zorg voor de uitvoering gezamenlijk voor maximaal € 22,5 mln. voor maatregelen in de provincie Brabant. De Regio Gelderland draagt zorg voor de uitvoering gezamenlijk van maximaal € 22,5 mln. voor maatregelen in de provincie Gelderland. De uitvoering van deze maatregelen geschiedt in onderling overleg door de Partij(en) die in het Financieel Overzicht in bijlage 1 staan vermeld als medefinancier(s). De Regionale Partijen maken nadere afspraken over de dekking van de kosten en de risicoverdeling op maatregelniveau en leggen dit vast in een Financieel Reglement.

Artikel 6: Flankerende maatregelen

1. Conform paragraaf 5.6. uit de Structuurvisie Deil – 's-Hertogenbosch – Vught spannen de Regionale Partijen zich in om voor de periode 2022–2040 de volgende flankerende maatregelen ter verbetering van het mobiliteitssysteem rond de A2 te nemen:
- a. het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid aan de oostzijde van 's-Hertogenbosch (ontsluiting Empel, Groote Wielen, Rosmalen) door diverse maatregelen op het onderliggende stedelijke wegennet nabij de aansluiting Rosmalen op de A2. Doel van deze maatregelen is de capaciteit van het wegennet te vergroten en beter te benutten. Dit resulteert in een robuuster verkeerssysteem rondom de Ring 's-Hertogenbosch, in de wisselwerking van autosnelweg en

- onderliggend wegnen, met name rondom de aansluiting Rosmalen;
- b. het verbeteren van de leefbaarheid en het tegengaan van sluipverkeer in de regio Rivierenland en met name nabij (de aansluitingen) Waardenburg en Velddriel door een integrale gebiedsaanpak Waardenburg en een integrale gebiedsaanpak Maasdriel/Velddriel;
 - c. het bieden van een goed alternatief voor de auto in de vorm van hoogwaardige loop-, fiets- en regionaal openbaar vervoer- en overstapvoorzieningen. Conform de netwerkuitwerking van landsdeel Zuid van het Toekomstbeeld OV 2040 zijn majeure opgaven geagendeerd voor de spoorcorridor Utrecht-Geldermalsen-'s-Hertogenbosch. Zo gaan regionale partners het regionaal openbaar vervoernetwerk in Noordoost-Brabant/'s-Hertogenbosch en in Gelderland/regio Rivierenland op logische, goed bereikbare plekken voorzien van multimodale mobiliteits-hubs om uitwisseling tussen modaliteiten te faciliteren;
 - d. speciale aandacht daarbij is er voor de reconstructie van station/spoorknoop 's-Hertogenbosch, het vernieuwen van het busstation 's-Hertogenbosch, de ontwikkeling van de overstap- en verblijfskwaliteiten en het verbeteren van de toegankelijkheid voor fiets en openbaar vervoer van station Geldermalsen, de realisatie van mobiliteitshubs Brabantpoort en Pettelaar en het versnellen van het hoogwaardig openbaar vervoer in 's-Hertogenbosch, naar Schijndel en Veghel;
 - e. in de regio Rivierenland gaat het onder meer om knooppuntontwikkelingen in Tiel, Geldermalsen, Zaltbommel en Culemborg. Ook over hoogwaardig openbaar vervoer per bus tussen Nijmegen, Druten, Kerkdriel, Hedel naar 's-Hertogenbosch, hoogwaardige fietsverbinding Zaltbommel-'s-Hertogenbosch en de gewenste doorontwikkeling van het spoor Arnhem-Elst-Tiel en doortrekking naar Geldermalsen;
 - f. in de verstedelijkingsopgave in te zetten op verdichting, functiemenging, loop- en fiets aantrekkelijkheid en nieuwe woon- en werklocaties te accommoderen nabij dragende OV-corridors.

Deze flankerende maatregelen worden als onderdeel van het Breed Mobiliteitspakket (opgenomen in bijlage 4 van deze Overeenkomst) verder uitgewerkt (inhoudelijk, effecten, kosten).

2. De Regio Brabant stelt maximaal € 10 miljoen beschikbaar voor de flankerende maatregelen als bedoeld in punt a in het eerste lid.
3. De Regio Gelderland en de Regio Brabant gaan zich op basis van concrete planvorming inspannen financiële bijdragen te bepalen en ter beschikking te stellen aan de realisatie van de overige flankerende maatregelen als bedoeld in de punten b tot en met f in het eerste lid.

Artikel 7: Aanvullende acties

Partijen spannen zich in om de volgende aanvullende acties uit te voeren:

- a. Het Rijk en de provincie Gelderland spreken af dat indien de Integrale Mobiliteits-Analyse 2021 inzichten geeft over negatieve effecten op doorstroming en verkeersveiligheid van de diverse lopende projecten zoals onder andere de A2 Deil-Vught, die aansluiten op de A15 tussen Gorinchem en Valburg, dit aanleiding kan zijn om verdere gesprekken over de A15 te gaan voeren. In dit overleg zal er aandacht worden geschonken aan deze mogelijke nieuwe knelpunten met betrekking tot de doorstroming en verkeersveiligheid op dit traject;
- b. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat besluit als bevoegd gezag over de wens van de gemeente 's-Hertogenbosch om de maximumsnelheid op de A59 Noord/West te verlagen naar 100 km/u. Dit besluit zal plaatsvinden na consultatie van de gemeente 's-Hertogenbosch.

Artikel 8: Duurzaamheidsmaatregelen

1. Partijen spannen zich in om duurzaamheidsmaatregelen te nemen. Partijen maken daarbij onderscheid in maatregelen met weinig of geen kosten enerzijds en maatregelen met hogere kosten anderzijds.
2. De duurzaamheidsmaatregelen met weinig of geen kosten, welke zijn opgenomen in bijlage B van de Structuurvisie Deil-'s-Hertogenbosch-Vught, zullen door Partijen waar mogelijk in het kansendossier van de Planuitwerkingsfase worden opgenomen in de projectscope van een of meer in nader overleg te bepalen maatregelen uit de artikelen 4 tot en met 6.
3. De duurzaamheidsmaatregelen met hogere kosten, welke zijn opgenomen in bijlage C van de Structuurvisie Deil-'s-Hertogenbosch-Vught, zullen in het kansendossier van de Planuitwerkingsfase nader worden beoordeeld op haalbaarheid en dekking. Partijen zullen in de Planuitwerkingsfase bepalen welke van deze maatregelen worden opgenomen in de projectscope van een of meer maatregelen uit de artikelen 4 tot en met 6, door wie en hoe de kosten worden gefinancierd en door wie de risico's worden gedekt. Daarbij zal ook worden gekeken naar de mogelijkheid om de markt uit te dagen.



Artikel 9: Meekoppelkansen

1. Partijen spannen zich in om de meekoppelkansen zoals opgenomen in bijlage D van de Structuurvisie Deil– 's-Hertogenbosch–Vught, in het kansendossier van de Planuitwerkingsfase nader te beoordelen op haalbaarheid en inpasbaarheid bij maatregelen die worden uitgevoerd binnen het Programma op basis van artikel 4 tot en met 6 van deze Overeenkomst.
2. De indiener van een meekoppelkans draagt zelf zorg voor de financiering, de risico's, de juridische planvorm en de tijdige voldoening aan de voorwaarden. De indienende partij sluit hiertoe een schriftelijke overeenkomst met de Partij die verantwoordelijk is voor de uitvoering van de maatregel waarmee de uitvoering van de kans wordt meegekoppeld.

Artikel 10. MIRT-planuitwerking A2 Deil–Vught

Partijen spreken af dat Rijkswaterstaat in de MIRT-planuitwerking:

- a. Naar aanleiding van de effectonderzoeken een lijst maakt van uit te voeren wettelijke mitigerende maatregelen en mogelijk uit te voeren bovenwettelijke mitigerende maatregelen;
- b. In het begin van de Planuitwerkingsfase een bijeenkomst organiseert voor gemeenteraads- en statenleden om de methodiek van een planuitwerking en bijhorende onderzoeken toe te lichten en daarover vragen te beantwoorden;
- c. De voor de uitvoering van het project relevante wetgeving en beleidskaders voor natuur en stikstof van de provincies Gelderland en Noord-Brabant meeneemt en onderzoek uitvoert naar cumulatie van natuureffecten;
- d. Ten aanzien van stikstof een plan van aanpak opstelt en dit bespreekt met Partijen;
- e. Een fietsverbinding over de Maas als mogelijk te bepalen meekoppelkans opneemt in het kansendossier en hiervoor verschillende opties in kaart brengt inclusief kostenraming om het fietspad te realiseren. Verdere uitwerking en realisatie van meekoppelkansen wordt gefinancierd door de indienende partij;
- f. Het vrijliggende fietspad Waalbrug als mogelijk te bepalen meekoppelkans opneemt in het kansendossier en hiervoor verschillende opties in kaart brengt inclusief kostenraming om het fietspad te realiseren. Verdere uitwerking en realisatie van meekoppelkansen wordt gefinancierd door de indienende partij;
- g. Samen met Partijen en andere betrokken partners een duurzaamheidstafel zal oprichten;
- h. Omwonenden en belangenorganisaties op actieve wijze betreft in de MIRT-planuitwerking door het oprichten van diverse gremia.

Artikel 11. Onderzoek asymmetrische variant Waardenburg

Partijen spreken ten aanzien van de asymmetrische variant Waardenburg af dat:

- a. Rijkswaterstaat voor het onderzoek naar de asymmetrische variant een plan van aanpak opstelt dat met de betrokken bestuurders van de gemeente West Betuwe, Regio Rivierenland, provincie Gelderland en het Rijk wordt besproken voordat het onderzoek start;
- b. De resultaten en uitkomsten van het onderzoek naar de asymmetrische variant Waardenburg door Rijkswaterstaat ambtelijk en bestuurlijk wordt besproken met de partijen zoals genoemd in lid a;
- c. Het Rijk het onderzoek naar de asymmetrische variant betaalt, waarin de wettelijke mitigerende maatregelen en mogelijke meekoppelkansen in beeld worden gebracht. Verdere uitwerking en realisatie van meekoppelkansen wordt gefinancierd door de indienende partij.

Artikel 12. Regionale Ontwerptafel Rivierenland (ROR)

1. De regio Rivierenland richt een Regionale Ontwerptafel Rivierenland (ROR) op en is verantwoordelijk voor functioneren, resultaat en financiering hiervan. De uitvoering van de ROR wordt door de regio Rivierenland belegd bij de gemeenschappelijke regeling Regio Rivierenland. De provincie Gelderland ondersteunt in het kader van het programma A2 het functioneren van de ROR indien aan de orde. De regio Rivierenland en de provincie Gelderland stellen gezamenlijk een procesnotitie op voor de werkwijze en de wijze van ondersteuning door de provincie Gelderland en de gemeenschappelijke regeling Regio Rivierenland van de ROR.
2. De ROR richt zich op het opstellen van een eigenstandige integrale gebiedsvisie en bijbehorend integraal afwegingskader ten behoeve van de afwegingen in de ROR aangaande ruimtelijke ontwikkelingen voor de aan de A2 gelegen gemeenten in de regio Rivierenland.
3. Voor de Regio Gelderland bestaat derhalve de mogelijkheid om de uitkomsten uit de ROR als klantwens of meekoppelkans in te brengen.
4. De uitkomsten van de ROR zullen in nader af te spreken ambtelijke en bestuurlijke gremia tijdens



de planuitwerking worden ingebracht voor zover deze een relatie hebben met de MIRT-planuitwerking en deze passen bij de scope, doelen en randvoorwaarden van de in de Structuurvisie opgenomen Voorkeursbeslissing.

5. Bij de start van de MIRT-planuitwerking maken de regio Rivierenland, betrokken gemeenten en Rijkswaterstaat afspraken over de samenwerking, planning en oplevering van de uitkomsten van de ROR welke passen binnen de planning van de MIRT-planuitwerking.

DEEL 3. ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 13: Governancestructuur

1. Het uitgangspunt voor de nieuwe governancestructuur van het Programma is opgenomen in bijlage 5 van deze Overeenkomst. Deze structuur is aangepast ten opzichte van de structuur die tussen 2018 en 2021 is gehanteerd. Dit ten behoeve van de Planuitwerkingsfase, zodat de samenhang van de Planuitwerking en het Breed Mobiliteitspakket wordt geborgd. Dat is belangrijk omdat de Quick Wins mede de basis vormen voor 'minder hinder'-maatregelen tijdens de bouwfase en het Brede Mobiliteitspakket voortbouwt op de Quick Wins. Het uitgangspunt voor een nieuwe governancestructuur scherpen Partijen in het vervolg verder aan.
2. Partijen dragen de eigen kosten voor deelname aan de benodigde overleggen en het verrichten van de eigen ambtelijke werkzaamheden, met uitzondering van de kosten van een intern ingenieursbureau bij de uitvoering van maatregelen.
3. Partijen bepalen in overleg de samenstelling en voorzitterschap van de in bijlage 5 vermelde Stuurgroep.

Artikel 14: Informatievoorziening in het kader van deze Overeenkomst

1. Kennisgevingen die Partijen op grond van deze Overeenkomst aan elkaar doen, vinden schriftelijk plaats. Mondelinge mededelingen, toezeggingen of afspraken, hebben geen rechtskracht, tenzij deze schriftelijk zijn bevestigd.
2. De inhoud en het tijdstip waarop door Partijen mededelingen in het kader van deze Overeenkomst worden gedaan, zal door Partijen in overleg worden vastgesteld, waarbij Partijen over en weer rekening zullen houden met elkaars belangen en met inachtneming van het in deze Overeenkomst bepaalde.
3. Binnen tien dagen na de laatste ondertekening van deze Overeenkomst wordt de technische inhoud van deze Overeenkomst door de minister gepubliceerd in de Staatscourant.

Artikel 15: Regeling financiële afspraken

1. Partijen spannen zich in om binnen hun eigen organisatie die voorbereidende werkzaamheden uit te voeren en processen en procedures te doorlopen, die nodig zijn om een vlotte besluitvorming inzake de uitvoering van het Programma mogelijk te maken.
2. Partijen spannen zich in om binnen hun organisatie de besluiten te (laten) nemen met betrekking tot de financiële dekking van de kosten van afspraken en activiteiten die zijn overeengekomen met het ondertekenen van deze Overeenkomst. Daarbij betrekken zij de kosten van beheer en onderhoud van de te nemen maatregelen (life cycle cost benadering).
3. Alle bedragen in Bijlage 1 van deze Overeenkomst zijn prijspeil 2019 (tenzij anders aangegeven). Voor deze bijdragen geldt:
 - a. Ingeval sprake is van een verstrekking van een rijksbijdrage aan een maatregel in het Programma die door een andere Partij dan het Rijk wordt uitgevoerd, wordt de rijksbijdrage jaarlijks geïndexeerd, conform de door de Minister van Financiën gehanteerde indexering in dat jaar aan de Minister van I&W, op basis van de IBOI.
 - b. Ingeval sprake is van een verstrekking van een bijdrage van een niet-rijkspartij aan een maatregel in het Programma die door een andere Partij wordt uitgevoerd, wordt deze bijdrage jaarlijks geïndexeerd conform GWW, met uitzondering van die bijdragen die worden verstrekt als subsidie.
4. Partijen dragen er zorg voor dat de kosten van een maatregel uit de artikelen 4 tot en met 12 niet meer zullen bedragen dan het taakstellend budget van dat pakket of project. Dit houdt onder meer in dat zij de administratieve kosten, zoals leges en interne organisatiekosten, tot een minimum



beperken en maximaal de werkelijk gemaakte kosten in rekening brengen aan de Partij die verantwoordelijk is voor de uitvoering van de betreffende maatregel.

5. Indien een Partij een financiële bijdrage van één of meer andere Partijen heeft toegezegd gekregen, draagt de ontvangende Partij de verantwoordelijkheid om afspraken te maken met de andere Partij(en) over de wijze en het moment waarop een bijdrage daadwerkelijk wordt betaald. Indien sprake is van een subsidieregeling rust op de subsidiërende Partij de verplichting om de subsidie te verlenen, indien de aanvraag aan de vereisten van de betreffende regeling voldoet.
6. Als de BTW compensabel is voor een andere Partij waar het Rijk bijdraagt, is de bijdrage exclusief BTW en zal het Rijk het BTW-deel vergoeden aan het BTW Compensatie Fonds. In andere gevallen wordt het bedrag inclusief BTW overgemaakt.

Artikel 16: Wijziging van de Overeenkomst

1. Elke Partij kan de andere Partijen schriftelijk verzoeken deze Overeenkomst te wijzigen. De Partij die om een wijziging verzoekt, stelt de voorzitter van de stuurgroep daarvan in kennis.
2. De voorgestelde wijziging behoeft de schriftelijke instemming van alle Partijen. Partijen treden daartoe binnen zes weken na datum waarop de wijziging als bedoeld in het eerste lid wordt voorgesteld in overleg. De voorzitter van de stuurgroep coördineert dit overleg.
3. De goedgekeurde wijziging wordt onderdeel van de Overeenkomst en de wijziging en de verklaringen tot instemming worden in afschrift aan de Overeenkomst gehecht. De wijziging treedt in werking op de dag van de laatste verklaring van instemming.
4. De technische inhoud van de wijziging wordt door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat gepubliceerd in de Staatscourant.

Artikel 17: Gedeeltelijke onverbindendheid en nietigheid van de Overeenkomst

1. Indien één of meer bepalingen van deze Overeenkomst onverbindend of onuitvoerbaar blijken te zijn, zullen Partijen in overleg treden teneinde deze Overeenkomst zodanig te wijzigen, dat het geen onverbindende bepalingen meer bevat en dat het doel dat met deze Overeenkomst wordt beoogd zoveel mogelijk wordt bereikt.
2. Indien één of meer bepalingen van deze Overeenkomst nietig zijn, of niet rechtsgeldig blijken te zijn, zullen de overige bepalingen van kracht blijven. Partijen zullen over de bepalingen welke nietig zijn, of niet rechtsgeldig blijken te zijn, overleg plegen teneinde een vervangende regeling te treffen, in dier voege dat in zijn geheel de strekking van deze Overeenkomst behouden blijft.
3. De overeengekomen wijziging van de Overeenkomst ten gevolge van een situatie als bedoeld in lid 1 of lid 2 van dit artikel wordt in afschrift aan de Overeenkomst gehecht.

Artikel 18: Gewijzigde en onvoorziene omstandigheden

1. Indien een van de volgende omstandigheden zich voordoet:
 - a. de gevolgen van de situatie dat formele regelingen of besluiten leiden tot de niet of slechts gedeeltelijke goedkeuring, de schorsing of de vernietiging van besluiten die uit deze Overeenkomst voortvloeien,
 - b. van rijkswege, vanwege gewijzigde beleidsinzichten in de ministerraad en/of de Eerste en Tweede Kamer der Staten Generaal, de voor realisatie van het Programma benodigde financiële middelen en/of de rijksbijdrage niet of niet in voldoende mate ter beschikking worden gesteld,
 - c. bij Regionale Partijen, in het uitvoerend of controlerend orgaan de voor realisatie van het Programma benodigde financiële middelen niet of niet in voldoende mate ter beschikking worden gesteld,dan zullen de Partijen over de wijziging van de Overeenkomst in overleg treden mits de wijziging van dusdanig aard is dat deze Overeenkomst billijkheidshalve behoort te worden gewijzigd.
2. Indien het overleg genoemd in het vorige lid niet binnen zes maanden kan plaatsvinden of niet tot een voor Partijen gewenst resultaat leidt, heeft elke Partij die zich benadeeld voelt, het recht de dan ontstane situatie als een geschil aan te merken.



Artikel 19: Geschillenregeling

1. Indien een geschil ontstaat over de uitleg van de Overeenkomst of de uitvoering ervan, treden Partijen in overleg met elkaar om het geschil in der minne te beslechten. Eerst wanneer het overleg niet binnen 6 maanden heeft geleid tot een minnelijke regeling, kan een Partij, indien zij niet wenst te berusten, besluiten het geschil voor te leggen aan de bevoegde rechter in het arrondissement van de gedaagde Partij.
2. Derden kunnen aan het bepaalde in deze Overeenkomst op geen enkele wijze, direct of indirect, rechten ontleen.

Artikel 20: Toetredingsregeling

1. Voor anderen dan de bij het sluiten van de Overeenkomst betrokken Partijen bestaat de mogelijkheid om gedurende de looptijd van de Overeenkomst als partij toe te treden indien zij bijdraagt aan de realisatie van de gestelde doelen. Een partij die wil toetreden, maakt haar verzoek tot toetreding schriftelijk bekend aan de voorzitter van de stuurgroep.
2. De voorzitter van de stuurgroep beoordeelt de bijdrage aan de Overeenkomst en legt een advies voor aan de zittende Partijen. Als alle zittende Partijen instemmen met toetreding, ondertekenen de zittende Partijen en de toetredende partij een verklaring. Na de ondertekening van de verklaring ontvangt de toetredende partij de status van Partij van de Overeenkomst en gelden voor die partij de voor haar uit de overeenkomst voortvloeiende rechten en verplichtingen.
3. Een toetredende partij dient de verplichtingen die voor haar uit de Overeenkomst voortvloeien zonder voorbehoud te aanvaarden. De verplichtingen van de toetredende partij maken onlosmakelijk deel uit van deze Overeenkomst.
4. Het verzoek tot toetreding en de verklaring tot instemming worden in afschrift als bijlage aan de Overeenkomst gehecht.

DEEL 4. SLOTBEPALINGEN

Artikel 21: Looptijd

1. De Overeenkomst treedt in werking met ingang van de dag waarop alle Partijen hebben getekend.
2. Deze Overeenkomst eindigt nadat alle verplichtingen uit deze Overeenkomst zijn nagekomen of indien deze Overeenkomst wordt vervangen door een nieuwe overeenkomst tussen Partijen.
3. De Overeenkomst is niet tussentijds opzegbaar.

Artikel 22: Citeertitel

Deze Overeenkomst wordt genoemd: Bestuurlijke Overeenkomst MIRT-verkenning A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught.

Aldus overeengekomen en getekend door de zeven Partijen

*Namens het Rijk,
M.G.J. Harbers,
Minister van Infrastructuur en Waterstaat*

Den Haag, 11 juli 2022

*Namens de provincie Noord-Brabant,
S.M. Otters-Bruijnen,
gedeputeerde Mobiliteit*

's-Hertogenbosch, 1 juli 2022

*Namens de provincie Gelderland,
H.W.M. Witjes,
gedeputeerde Mobiliteit*



Arnhem, 4 juli 2022

*Namens de Regio Rivierenland,
J.H. Hartman-van Tour
wethouder Verkeer, Vervoer en Mobiliteit gemeente West Betuwe*

Geldermalsen, 6 juli 2022

*Namens de Regio Rivierenland,
E. van Hofen,
wethouder Verkeer & Vervoer, gemeente Maasdriel*

Kerkdriel, 5 juli 2022

*Namens de Regio Rivierenland,
W. Posthouwer,
wethouder Verkeer, gemeente Zaltbommel*

Zaltbommel, 1 juli 2022

*Namens de gemeente 's-Hertogenbosch,
R.A.P. Geers,
wethouder Wijken, Dorpen en Bereikbaarheid*

's-Hertogenbosch, 4 juli 2022



BIJLAGEN:

1. **Financieringsoverzicht**
2. **Werkwijze onderzoek aanpassing aansluiting Waardenburg**
3. **Overzichtskaart Voorkeursbeslissing MIRT-project A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught**
4. **Overzicht Breed Mobiliteitspakket**
5. **Uitgangspunten Governance**



BIJLAGE 1 FINANCIERINGSOVERZICHT, BEHORENDE BIJ ARTIKEL 3

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Artikel	Onderdelen Bedragen in mln euro	Totale kosten	Rijk	Regio Brabant	Regio Gelderland	Totale dekking	Uitvoering	Prijspeil	Incl./excl. BTW
	Voorkeursalternatief								
4	Infrastructurele maatregelen	830	830	0	0	830	RWS	2019	incl. BTW
5	Brede Mobiliteitspakket	45	0	22,5	22,5	45	PNB, 's-H, PG, RR	2019	incl. BTW
8	Pakket duurzaamheidsmaatregelen	0	0	0	0	0	RWS		
	Totale kosten	875	830	22,5	22,5	875		2019	incl. BTW
6	Flankerende maatregelen								
lid 1.a	Bereikbaarheid oostzijde 's-Hertogenbosch verbeteren	10		10		10	s-H	2019	incl. BTW
lid 1.b	Verbeteren leefbaarheid en tegengaan sluipverkeer Waardenburg en Velddriel	Nader uit te werken in de Planuitwerkingsfase				0			
lid 1.c	Verbeteren loop-, fiets- en regionaal openbaar vervoer- en overstapvoorzieningen					0			
lid 1.d	Reconstructie station /spoorknop/busstation 's-Hertogenbosch					0			
lid 1.e	Knooppuntontwikkelingen in Tiel, Geldermalsen, Zaltbommel en Culemborg					0			
lid 1.f	Stedelijke verdichting en functiemenging nabij dragende OV-corridors					0			
		10	0	10	0	10			

Toelichting:

Kolom A verwijst naar het betreffende artikel in de BOK. In principe krijgt elke maatregel of pakket van maatregelen een eigen artikel in de BOK en in dit financiële overzicht dus een eigen regel.

Kolom B geeft een opsomming van de betreffende onderdelen.

In kolom C staan de verwachte kosten en in kolom G staan de verwachte dekkingsmiddelen van maatregelen. Deze twee bedragen dienen ten tijde van het ondertekenen van de BOK in principe gelijk te zijn, zowel per maatregel als voor het totaal.

De kolommen D tot en met F geven aan wat de maximale bijdrage van Rijk en regiopartij is aan de kostendekking op basis van concrete uitwerking, zowel per maatregel als voor het totaal.

Kolom H geeft aan welke ondertekenende partij verantwoordelijk is voor de uitvoering van de betreffende maatregel.

Kolommen I en J bevatten aanvullende informatie met het oog op indexeringsafspraken en verrekening van BTW.



BIJLAGE 2 WERKWIJZE ONDERZOEK AANPASSING AANSLUITING WAARDENBURG, BEHORENDE BIJ ARTIKEL 4

5.3.7 Aanpassing aansluiting Waardenburg (Bron:Structuurvisie A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught)

Het voorkeursalternatief gaat uit van behoud van de aansluiting Waardenburg op de huidige locatie.

Hiervoor is een aantal redenen (in vergelijking tot verplaatsen van de aansluiting):

- Het is voor verbreding van de A2 tussen Deil en Vught naar 2x4 rijstroken niet noodzakelijk dat de aansluiting verplaatst: 2x4 rijstroken en de aansluiting zijn inpasbaar zonder ruimtebeslag op woningen;
- De huidige locatie van de aansluiting is beter voor de doorstroming richting knooppunt Deil. Bij verplaatsing van de aansluiting naar het noorden wordt de afstand tussen de aansluiting en knooppunt Deil te kort;
- Het verplaatsen van de aansluiting verbetert de leefbaarheid rond de locatie van de huidige aansluiting, maar leidt tot een verslechtering van de leefbaarheid om de locatie van de nieuwe aansluiting;
- Er is geen dekking voor de extra kosten voor verplaatsing van de aansluiting en aanleg van een nieuwe randweg.

De aanpassing van de aansluiting bij Waardenburg op de huidige locatie bestaat uit verschillende onderdelen. Er wordt een asymmetrisch weefvak toegepast tussen knooppunt Deil en aansluiting Waardenburg op het westelijke wegvak. Daarnaast wordt de huidige westelijke toe- en afrit aangepast naar een zogenaamde Haarlemmermeer toe- en afrit met een rotonde op de huidige locatie. De oostelijke afrit en het oostelijke wegvak worden optimaal ingepast.

Er zijn grote maatschappelijke zorgen over de gevolgen van de verbreding van de A2 voor Waardenburg, met name bij de Bungawall-woningen. In de planuitwerking wordt het vraagstuk met de Bungawall-woningen, net als de andere vraagstukken omtrent leefbaarheid langs de A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught, nader onderzocht ten aanzien van de verschillende aspecten (geluid, trillingen (waaronder laagfrequent geluid), lucht en externe veiligheid). Op basis van een kwantitatieve onderbouwing kan dan bepaald worden of mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn en welke maatregelen hiervoor ingezet kunnen worden. Indien uit deze onderzoeken blijkt dat er bepaalde wettelijke beoordelingscriteria worden overschreden moet een integrale afweging plaatsvinden welke mitigerende maatregelen nodig zijn. Dit kan zijn door aanpassingen te doen aan het wegontwerp of de geluidswallen, de verharding van de A2, geleiderails, et cetera, afhankelijk wat er precies uit de onderzoeken komt.

Aanpassingen in het wegontwerp, om effecten te mitigeren, kunnen bestaan uit een variant van asymmetrische verbreding. In de verkenning zijn hiervoor mogelijke varianten globaal in beeld gebracht. Een variant van asymmetrische verbreding zal volwaardig worden onderzocht en daartoe worden uitgewerkt tot het niveau van inpassend ontwerp teneinde de effecten goed te kunnen bepalen.

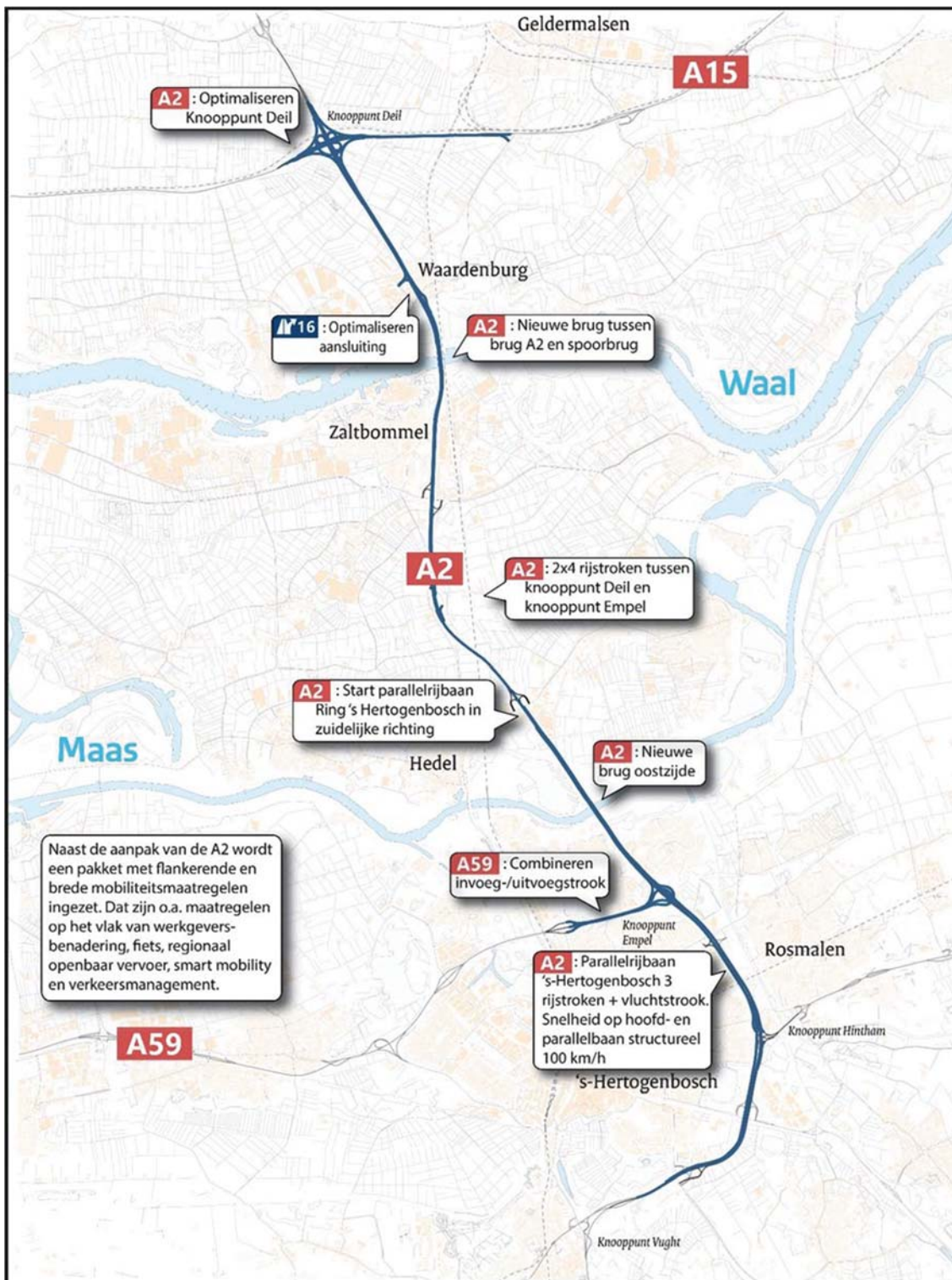
Zoals hierboven reeds benoemd, wordt dus in de planuitwerking verder onderzocht wat de meest doelmatige maatregelen zijn om op basis van wet- en regelgeving leefbaarheid in de regio en met name bij de woningen toekomstvast te borgen en welke aanvullende bovenwettelijke mogelijkheden er zijn. In de planuitwerkingsfase worden derhalve de volgende stappen doorlopen:

- Op basis van conclusies uit de verkenning wordt een effectonderzoek uitgevoerd naar de situatie met het toevoegen van een rijstrook aan de bestaande rijbanen en als gevolg daarvan het dichterbij komen van de A2 naar de Bungawall-woningen, met 3,5 m;
- Van deze infrastructurele maatregel wordt zoals gebruikelijk onderzocht welke effecten er optreden en wordt bepaald of die effecten vallen binnen de wettelijke grenzen die gelden op het moment van besluitvorming of dat deze grenzen worden overschreden;
- Parallel wordt onderzocht welke variant van asymmetrisch verbreden in het maatregelenonderzoek wordt meegenomen. Afweging op meerdere aspecten, zoals veiligheid en ruimtelijke impact aan de westzijde, is nodig. De gekozen variant zal worden uitgewerkt tot inpassend ontwerp;
- Indien de wettelijke grenzen door een verbreding met 3,5 m worden overschreden, zijn wettelijke mitigerende maatregelen noodzakelijk. Asymmetrische verbreding wordt dan vergeleken met andere mogelijke mitigerende maatregelen zodat gekozen kan worden voor de meest effectieve en doelmatige maatregel of een combinatie van maatregelen. Maatregelen om binnen wettelijke normen te blijven zullen voor rekening van het Rijk zijn;
- Indien blijkt dat de wettelijke normen niet worden overschreden maar een asymmetrische verbreding een doelmatige bijdrage kan leveren aan de leefbaarheid, maar wel dus een bovenwettelijke maatregel is, dan zullen de meerkosten als meekoppelkans gelden. Financiering van meekoppelkansen is voor rekening (onderzoek en realisatie) van de Regio Gelderland. Indien met



een keus voor asymmetrisch verbreden andere wettelijke verplichte maatregelen niet meer nodig zijn, dan zullen deze besparingen worden gebruikt als Rijksbijdrage aan de asymmetrische verbreding.

BIJLAGE 3 OVERZICHTSKAART VORKEURSBESSLISSING MIRT-PROJECT A2 DEIL – 'S-HERTOGENBOSCH – VUGHT, BEHORENDE BIJ ARTIKEL 4





BIJLAGE 4 OVERZICHT BREED MOBILITEITSPAKKET, BEHORENDE BIJ ARTIKEL 6

BREED MOBILITEITSPAKKET	
1. Maatregelen 2022–2025	2. Maatregelen 2026–2030
• Uitwerking op basis van eindrapportage Arcadis	• Uitwerking op basis van eindrapportage Arcadis
3. Flankerende maatregelen 2022–2040	
Uitwerking op basis van onder meer: <ul style="list-style-type: none">• Verstedelijkingsakkoord regio 's-Hertogenbosch• Toekomstbeeld OV: spoor + regionaal netwerk HOV• MIRT-verkenning spoorknoppunt 's-Hertogenbosch• Nationaal toekomstbeeld Fiets: netwerk snelle fietsroutes• Studie bereikbaarheid oostzijde 's-Hertogenbosch• Omgevingsvisie en uitwerkingen Gelderland• Mobiliteitsvisie en deelopwerkingen Gelderland• Regiovisie Rivierenland	

Toelichting:

Het Breed Mobiliteitspakket kent drie onderdelen:

1. Maatregelen die de Regionale Partijen en het Rijk uitvoeren in de periode 2022–2025: het gaat om een voortzetting van de huidige Quick Wins, aangevuld met nieuwe maatregelen op grond van de rapportage van Arcadis. Het gaat uiteraard om de Quick Wins die bewezen effectief zijn binnen het plangebied A2 Deil- 's-Hertogenbosch – Vught. Dit onderdeel correspondeert met het eerste deelpakket uit de Structuurvisie (Voortzetten Quick Wins) en is geraamd op circa € 10 miljoen;
2. Maatregelen die de Regionale Partijen uitvoeren in de periode 2026–2030: dit zijn nieuwe maatregelen binnen het plangebied A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught die op grond van de rapportage van Arcadis kosteneffectief zijn. Dit onderdeel correspondeert met het tweede, derde en vierde deelpakket uit de Structuurvisie (Basispakket, Aanvullend pakket en Ambitiepakket) en is in totaal geraamd op circa € 35 miljoen;
3. Flankerende Maatregelen waarvan de Regionale Partijen de intentie hebben om die samen met publieke en private partners (Rijk, gemeenten, NS, Arriva, Hermes, ProRail e.d.) uit te voeren in de periode 2022–2040: het gaat om maatregelen die zijn gericht op het beter functioneren van het totale mobiliteitssysteem rond de A2, deels buiten het plangebied A2 Deil- 's-Hertogenbosch–Vught, maar die tevens effect hebben binnen genoemd plangebied. In dit onderdeel is het vijfde deelpakket uit de Structuurvisie meegenomen (Intentiepakket).

De maatregelen binnen de onderdelen 1 en 2 worden gefinancierd uit de € 45 miljoen waarvoor de Regionale Partijen zich zullen inspannen deze ter beschikking te stellen op grond van de afspraak uit het BO MIRT 2020.

De Flankerende Maatregelen (onderdeel 3) worden gefinancierd buiten de voornoemde € 45 miljoen. Hierover worden de komende jaren waar nodig en mogelijk nadere afspraken gemaakt met betrokken publieke en private partners.

BIJLAGE 5 UITGANGSPUNTEN GOVERNANCE, BEHORENDE BIJ ARTIKEL 13

