Vervoerregio Amsterdam

Postbus 626
1000 AP Amsterdam

Jodenbreestraat 25
1011 NH Amsterdam

T 020 527 37 00
E info@vervoerregio.nl
W www.vervoerregio.nl

KvK: 34374879000
IBAN: NL46BNGH0285168274
BIC: BNGHNL2G

Regioraad Vervoerregio Amsterdam
Postbus 626
1000 AP AMSTERDAM

Datum	14 november 2022	**Onderwerp**	Informatie over het verloop van het BO MIRT 2022
Uw kenmerk			
Ons kenmerk	BBV/2022/11791		
Inlichtingen	Peter de Winter, Edwin Konings, Monique den Ouden, Martijn Sargentini, Jan Gossink 020 - 527 37 00	**Bijlage**	-

Geachte leden van de Regioraad van de Vervoerregio Amsterdam,

Graag informeer ik u met deze brief over het resultaat van het BO MIRT 2022 (Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) dat plaatsvond op vrijdag 11 november jl.. Ik verwijs daarvoor naar de bijgevoegde kamerbrief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat waarin de uitkomsten uitgebreider zijn verwoord. Deze is te lezen via deze link: https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?did=2022D47380&id=2022Z21971

Meest relevante bijlagen naast de kamerbrief zijn:

1. Lijst tweede ronde versnelingsafspraken
2. MIRTverkenning OVverbinding AmsterdamHaarlemmermeer
3. Afsprakenlijst BO s MIRT 2022
4. Halfjaarrapportage Zuidasdok

Afspraken over bereikbaarheid en woningbouw

Het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam is blij met een mooie betekenisvolle eerste stap die Rijk en regio hebben afgesproken, op weg naar het realiseren van 175.000 woningen en 140.000 banen in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) tot 2030. Rijk en regio onderschrijven daarmee de urgentie om nú door te pakken voor een duurzame en bereikbare metropool met de investeringen in de verschillende woningbouw- en bereikbaarheidsprojecten. In de MRA is niet alleen de vraag naar woningen groot, maar is ook een grote concentratie van mobiliteitsknelpunten aanwezig. Het Rijk investeert daarom rond de

€800 miljoen voor het bereikbaar maken van de woningbouwlocaties in de periode tot en met 2030 en nog eens ongeveer €500 miljoen in rijksinfrastructuur in de MRA.

Alliantiepartijen Vervoerregio Amsterdam, gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland, NS, KLM, Royal Schiphol Group en de Schiphol Area Development Company (SADC) hebben daarnaast afspraken gemaakt met het Rijk over het verbeteren van (inter)nationale bereikbaarheid van de MRA, de bediening van Haven-Stad en de transferveiligheid op onder andere station Schiphol. Dat gebeurt door een gezamenlijke investering in doorslaggevende OV- en infrastructuurprojecten in de MRA.
Zo kan project Zuidasdok doorgang vinden, zal de metro Noord/Zuidlijn op termijn naar Schiphol en Hoofddorp rijden en wordt de metroringlijn verlengd voor het bereikbaar maken van nieuwe woonwijken en arbeidsplaatsen. Van het totale pakket van bijna €5,5 miljard draagt het Rijk 75% van de kosten en de alliantiepartijen 25%.

De gemaakte afspraken zorgen voor grote voordelen op het gebied van internationale, nationale en regionale bereikbaarheid, woningbouw, het verdienvermogen van Nederland en de mogelijkheden ons reisgedrag verder te verduurzamen.

Woningbouw

Begrip voor moeilijke puzzel
De samenwerkende overheden in de MRA hebben gezamenlijk een aanbod gedaan aan het Rijk om in aanmerking te komen voor financiële bijdragen aan de ontwikkeling van een aantal gebieden. Zij hebben begrip voor de moeilijke (financiële) puzzel die het Rijk heeft moeten leggen door de aanvragen die landelijk optelden tot veel meer dan de beschikbare €7,5 miljard. Vooraf was duidelijk dat de gereserveerde mobiliteitsmiddelen onvoldoende zouden zijn voor de totale (woningbouw)opgave. De uitkomst van die puzzel zorgt voor tevredenheid, maar op enkele onderdelen ook voor teleurstellingen. Dat is inherent aan de beschikbare middelen in relatie tot de enorme opgave.

Woningnood en knelpunten mobiliteit
In de MRA is niet alleen de vraag naar woningen groot, maar is ook een grote concentratie van mobiliteitsknelpunten aanwezig. De inzet van het Rijk is een belangrijke stap in het nader invullen van de randvoorwaarde van bereikbaarheid voor de woningbouwopgave op korte en middellange termijn. Het bouwen van grote aantallen woningen zorgt in eerste instantie voor lokale vervoersdruk, maar drukt vervolgens ook op het hoofdspoor- en hoofdwegennetwerk. Daarom zijn zowel investeringen in de hoofdnetten nodig, als op het onderliggende mobiliteitsnetwerk. De netwerkanalyse die het ministerie van IenW afgelopen jaar heeft laten uitvoeren laat bovendien zien dat in en rond de MRA grote nationale knelpunten bestaan en gaan ontstaan als die niet opgelost worden. In die zin wordt naast de investering van de circa €800 miljoen voor mobiliteitspakketten in relatie tot de woningbouw tot en met 2030 in de MRA ook de investering van circa €500 miljoen voor de rijksinfrastructuur in de MRA herkend. Zo komt er €150 miljoen om het tekort voor de corridor Amsterdam - Hoorn (A7-A8) af te dekken, wordt er €100 miljoen geïnvesteerd in een pakket mobiliteitsmaatregelen voor de snelwegen A5, A9 en A10 Noord rondom Amsterdam en wordt er meer dan €200 miljoen geïnvesteerd in aanpassingen van het hoofdspoornet.

De totale investering van €1,3 miljard sluit ook goed aan op het investeringspakket waarover tegelijkertijd in het BO MIRT met het Rijk een besluit is genomen om de ontwikkeling van de Zuidas, het doortrekken van de Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp en het sluiten van de Ringlijn vlot te trekken. Zie hiervoor de uiteenzetting verderop in deze Regioraadsbrief.

Belangrijke aandachtspunten
Naast tevredenheid over de investeringen die het Rijk in de regio doet, zijn er ook zorgen. Het Rijk stelt haar bijdragen taakstellend beschikbaar. Daarbij wordt door het Rijk van de verschillende woningbouwgebieden en -projecten een fors percentage (vaak 50 á 60%) cofinanciering verwacht, dat door gedeeltelijke toekenning van de bekostiging verder oploopt. Dit vindt de regio een bijzondere constructie omdat Rijk en regio hetzelfde doel nastreven waarvoor maatwerk nodig is, maar wat nu onder druk komt te staan door het hanteren van een taakstellende bijdrage met een (zeer hoog) cofinancieringspercentage. De Vervoerregio Amsterdam treedt in gesprek met het Rijk om nader af te stemmen over maatwerkoplossingen die het gemeenschappelijke doel van Rijk en regio blijven nastreven.

Projecten die onderdeel zijn van de nu gemaakte afspraken worden opgenomen in ons Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Over definitieve bijdragen aan projecten wordt besloten na verdere uitwerking in samenwerking met onze partners.

De regio wil daarnaast snel werk maken van programmatisch werken en -bekostigen, en dat in een intensieve samenwerking met het Rijk. De ervaring leert dat de huidige praktijk van projectgebonden ondersteuning naast veel administratieve rompslomp tot ineffectieve inzet van middelen leidt. We zoeken naar meer flexibiliteit op het moment dat vertraging bij projecten optreedt. Rijk en regio hebben afgesproken om in een pilot de mogelijkheden van een dergelijke programmasamenwerking te onderzoeken.

Met het Rijk moet de specifieke wederkerigheid in de afspraken nog nader uitgewerkt worden. De MRA vraagt om duidelijkheid over de inzet van het Rijk op alle noodzakelijke randvoorwaarden voor gebiedsontwikkeling. Conform de samen met het Rijk opgestelde verstedelijkingsstrategie is die gebiedsontwikkeling integraal. Dat betekent dat het Rijk niet alleen prestaties zal moeten leveren op het gebied van mobiliteit, maar ook op het gebied van stikstof, luchtvaart (LIB), water en bodem, economische ontwikkeling, klimaatadaptatie (nú aan te pakken, uitstel zorgt voor exponentiele kostengroei), duurzaamheid en woningmarktbeleid. Bij het tot stand komen van afspraken hierover zal de wederkerigheid aandacht moeten hebben. Anders lukt het eenvoudigweg niet om de doelen te halen.

Overzicht investeringen woningbouw
De onderstaande tabellen geven inzicht in de voor de Vervoerregio Amsterdam aangevraagde en verkregen rijksbijdragen uit de twee tranches voor versnelling van de woningbouw (tabel 1) en uit de bijdragen voor het ontsluiten van nieuwe grootschalige woningbouwlocaties (tabel 2).

In totaal is er €491 miljoen voor de mobiliteitsinvesteringen in de woningbouw. Dit is opgebouwd uit de €49 miljoen uit de 1^{e} tranche, €20 miljoen uit de 2^{e} tranche en €422 miljoen van de toegekende rijksbijdrage woningbouw.

Tabel 1: Rijksbijdrage van in totaal €69 mln toegekend in 1e en 2e tranche versnelling woningbouw VRA

Gemeente	**Toekenning rijksbijdrage 1e tranche (incl BTW x mln)**	**Toekenning rijksbijdrage 2e tranche (incl BTW x mln)**
Amsterdam	€30	-
Haarlemmermeer	€19	-
Purmerend	-	€16
Zaanstad	-	€4,2
Totaal	**€49**	**€20,2**

Tabel 2: Rijksbijdrage van in totaal € 422 mln toegekend aan grootschalige woningbouwgebieden VRA

Grootschalig woningbouwgebied	**Deelgebied**	**Toegekende rijksbijdrage incl BTW (x mln)**
Haven-Stad	Haven-Stad Zuid	€35
	Haven-Stad Noord + Achtersluispolder	€ -
MRA West	Haarlemmermeer	€100
MRA Oost	Zeeburgereiland/IJburg	€95
	Zuidoost	€192
Totaal		**€422**

Specifieke aandachtspunten met betrekking tot de deelgebieden
Voor een aantal deelgebieden van de Vervoerregio zijn er specifieke aandachtspunten:

Haarlemmermeer
- In de Haarlemmermeer wordt met de toekenning van mobiliteitsmiddelen uit de €7,5 miljard door het Rijk ingezet op Hoofddorp Centrum en het stationsgebied van Hoofddorp. Het Rijk reserveert hiervoor een bijdrage van €100 miljoen. Daarmee worden de woningbouwlocaties van Haarlemmermeer West niet bediend. De MRA vraagt het Rijk om samen met betrokken marktpartijen te onderzoeken hoe met behulp van het marktconsortium en de Woningbouwimpuls (WBI) de woningbouwontwikkeling in Haarlemmermeer West verder kan worden gebracht.
- De ontwikkeling van het station zelf wordt gekoppeld aan de Noord/Zuidlijn. Voor een snelle woningproductie en ten behoeve van zekerheden voor marktpartijen zal het integrale stedenbouwkundig ontwerp op korte termijn vastgesteld moeten worden, dus inclusief de uitgangspunten voor het spoorse deel van het station.

Haven-Stad, inclusief Achtersluispolder
- Bij Haven-Stad Noord en Achtersluispolder zijn middelen aangevraagd voor de eerste fase van de ZaanIJ-lijn. Hiervan is, ondanks eerder positieve signalen vanuit het Rijk, niets toegekend met als grondslag het feit dat pas na 2030 materiële woningbouw plaatsvindt in Haven-Stad Noord en Achtersluispolder. Hier wreekt zich de scope van de grootschalige woningbouwgebieden:
  - de ZaanIJ-lijn bedient de huidige woningontwikkeling in Amsterdam Noord (Buiksloterham en NDSM, 12.500 nieuwe woningen) die net buiten de scope van Haven-Stad valt.
  - Met ingang van 2029 bedient de ZaanIJ-lijn ook de woningbouw langs de Noordelijke IJ-oevers van 20.000 woningen in Haven-Stad Noord (Amsterdam) en 10.000 woningen in Achtersluispolder (Zaanstad), beide binnen de scope van het grootschalige woningbouwgebied.

- Op termijn wordt Zaanstad Oost ook geraakt door de ontwikkeling van de ZaanIJ-lijn en de inzet op woningbouw in Achtersluispolder. In Zaanstad Oost wordt in het kader van onder andere het programma Leefbaarheid en Veiligheid samen ingezet op sociaal-maatschappelijke en economische structuurversterking en het tegengaan van ondermijning (o.a. Poelenburg en Peldersveld).

De Vervoerregio gaat vanwege die meerwaarde op korte en middellange termijn met het Rijk in gesprek over hoe de 1e fase van de ZaanIJ-lijn opgepakt kan worden. Het belang om ook in de toekomst verder te blijven werken aan deze verbinding, is door Rijk en regio tijdens het BO-MIRT opnieuw bevestigd.

Investeren in OV-verbindingen Zuidasdok, Noord/Zuidijn, Ringlijn

De Vervoerregio Amsterdam heeft in een sterk verband samen met de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland, NS, KLM, ProRail en Schiphol afspraken gemaakt met het kabinet over belangrijke OV-projecten voor zowel regio als geheel Nederland. Hierbij gaat het om:

1. Het doorzetten van Zuidasdok;
2. Een derde perron op Station Zuid inclusief een internationale treinterminal;
3. Een MIRT-verkenning naar het doortrekken van de metrolijn Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp;
4. Een MIRT-verkenning naar de start van het sluiten van de metrolijn Ringlijn tussen Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam CS.

Bereikbaarheid vormt een steeds grotere opgave. Er komen steeds meer inwoners in de regio bij, en mensen die hier werken of studeren wonen – mede als gevolg van stijgende woonkosten – ook steeds verder weg. Daarmee ontstaat een groeiende onbalans in woon-werkverkeer en een groeiende behoefte aan snelle OV-verbindingen. Met name naar de plekken waar werk en onderwijs zich concentreert.

Veel OV-verbindingen staan al langere tijd onder druk. Reizigers uit het gehele land en daarbuiten maken gebruik van de overvolle stations in en rondom Amsterdam, met name Amsterdam Zuid en Schiphol. Onderzoek laat zien dat het OV daar op zijn maximale capaciteit functioneert, waarmee de ontwikkeling van de Zuidas als internationale toplocatie en de veiligheid in het geding is. Daardoor is het eveneens moeilijk om meer treinen te laten rijden naar Rotterdam, Utrecht, Den Haag, Arnhem, Eindhoven en Noord- en Oost Nederland.

Door de MIRT-afspraken met het Rijk, is langjarige zekerheid geboden over het bereikbaar houden van Nederland. Omdat regionale reizigers bijvoorbeeld de metro kunnen nemen en de metro deels de rol van de sprinter overneemt, kunnen er meer intercity's rijden. Hierdoor wordt het hele OV-systeem in de regio efficiënter en het knelpunt Station Schiphol opgelost.

Het wordt dan mogelijk om meer internationale en binnenlandse treinverbindingen te rijden. Naar andere drukke steden in ons land, maar ook naar bijvoorbeeld Noord-, Oost- en Zuid-Nederland. Daarnaast maakt het meer ruimte voor internationale treinverbindingen, een nadrukkelijke wens van een meerderheid van de Kamer voor het realiseren van duurzaamheidsambities waaronder Air-Rail subsitutie.

Het pakket verbindt de drie belangrijkste economische centra van de MRA, te weten Amsterdam binnen de Ring A10, de Zuidas en Schiphol / Haarlemmermeer. Wat betreft de verkenning voor de Ringlijn geldt dat verlenging van de Ringlijn van Isolatorweg richting Amsterdam Centraal ervoor zorgt dat Haven-Stad kan worden ontwikkeld tot een hoogstedelijk gebied. Door de Ringlijn is verdichting en concentratie van een binnenstedelijk niveau rondom de OV-knooppunten mogelijk. Hierdoor kan er volop ruimte worden geboden voor de ontwikkeling van nieuwe woningen en toevoegen van nieuwe banen in bestaand stedelijk gebied. Bestaande systemen met (hoogwaardige) busontsluiting bieden onvoldoende capaciteit en kwaliteit om een volwaardig alternatief te zijn voor automobiliteit en sluiten daarom niet aan bij de ambities voor Haven-Stad.

Duurzaamheid
Nederland werkt aan het realiseren van afspraken uit het Klimaatakkoord. Mobiliteit neemt een steeds groter aandeel in binnen de klimaatopgave (55% reductie t.o.v. 1990). De MRA kan wat betreft de mobiliteit een substantiële bijdrage leveren aan deze (landelijke) opgave. Daarbij is dit pakket van groot belang, omdat het de mogelijkheden voor duurzaam reizen/reisgedrag aanzienlijk vergroot. Niet alleen door meer te reizen met het OV zelf, maar ook omdat aan de OV-verbindingen op goede wijze slimme deel-, fiets- en loopoplossingen gekoppeld kunnen worden. Bovendien geldt dat door nu substantieel te investeren in duurzame vervoersalternatieven, de regio een succes kan maken van het voornemen van dit kabinet met betrekking tot de invoering van betalen naar gebruik rond 2030. We jagen de automobilist niet op kosten, maar bieden een duurzaam alternatief.

Bekostiging OV investeringen Zuidasdok, Noord/Zuidlijn, Ringlijn
De afgelopen tijd zijn wij samen met alliantiepartners intensief met het Rijk in gesprek geweest. In deze gesprekken zijn de verschillende schaalspronginvesteringen, die wij in de Vervoerregio willen realiseren en ook door het Rijk omarmd zijn, als een gezamenlijke opgave gecombineerd tot één groot pakket. Een belangrijk onderdeel van de gesprekken was de verdeling van de kosten van dit pakket met een waarde van bijna €5,5 miljard. De uitkomst hiervan is een verdeling van 75% bekostiging door het Rijk en 25% door de alliantiepartners. Naast de bijdragen vanuit de alliantiepartners, is de bijdrage van de Vervoerregio uitgekomen op €370 miljoen onder voorbehoud van goedkeuring van de Regioraad. Dit is inclusief het originele bod van november 2020 van €225 miljoen[1] dat is gedaan voor de propositie bestaande uit het doortrekken van de Noord-Zuidlijn en de Ringlijn waar de Regioraad op 12-11-2020 over is geïnformeerd (brief: 2020/15094/JB). Deze toezegging van €225 miljoen is reeds opgenomen in de meerjarenbegroting als onderdeel van de Begroting 2023 die u op 25 oktober 2022 heeft vastgesteld.

Oorspronkelijk was het regionale bod uit 2020 bedoeld om zicht te krijgen op 75% van de bekostiging, conform de MIRT-spelregels. Tijdens de MIRT-verkenning zou de resterende 25% gezocht moeten worden. Voor dit pakket heeft het Rijk gesteld dat er zicht moet zijn op 100% bekostiging. Daarnaast staan tegenover de investeringen van de alliantiepartners, forse investeringen van het Rijk. Bovendien hebben we het hier over een groter pakket. En, doordat de schaalsprongprojecten nu in één investeringspakket zijn samengebracht, is het mogelijk om het project Zuidasdok te realiseren. Zuidasdok is voorwaardelijk voor de totstandkoming van al deze projecten en van landelijk belang. Uiteraard is de bijdrage van de Vervoerregio altijd onder voorbehoud van goedkeuring van Regioraad.

[1] In dit bod stelt de Vervoerregio zich ook garant voor een investering van €300 miljoen voor de aanschaf van metrostellen. De kapitaallasten hiervoor worden bekostigd uit de toekomstige reizigersopbrengsten van deze uitbreiding.

Het grootste deel van de bijdrage betreft de uitbreiding van de metrolijnen en zal effectief pas op zijn vroegst rond 2030 voor het eerst aangesproken worden. Zicht op deze bijdrage nu is nodig om te voldoen aan de vereiste van het Rijk van zicht op 100% bekostiging om te kunnen starten met een MIRT-Verkenning.

Met het oog op de beheersbaarheid van het pakket aan projecten worden de aanvullende middelen taakstellend beschikbaar gesteld. De bijdrage van het Rijk is met prioriteit beschikbaar voor Zuidasdok, Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, de Rozenoordbrug en het Derde Perron. Voor tekorten en meevallers na 5 oktober 2022 (prijspeil 1 januari 2022) voor Zuidasdok, Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, de Rozenoordbrug en het Derde Perron gelden de afspraken uit de Bestuursovereenkomst Zuidasdok (incl. allonges) en onderstaande beheersingsafspraken over prioritering binnen het pakket projecten, waarbij het Rijk het tekort dekt uit de reservering van het Rijk voor de Noord/Zuidlijn.
Indien de rijksmiddelen voor de Noord/Zuidlijn daadwerkelijk worden aangewend voor het opvangen van een eventueel nieuw tekort leidt dit niet automatisch tot een hogere bijdrage van de regio voor de Noord/Zuidlijn. Partijen treden bij het ontstaan van bovenstaande situatie, in overleg hoe (binnen het kader van dit akkoord) wordt omgegaan met het tekort dat voor de Noord/Zuidlijn is ontstaan. Daarbij wordt de huidige werkwijze zoals deze in de MIRT spelregels zijn vastgelegd, gerespecteerd.

Tijdens de Regioraad van 20 december 2022 wordt u gevraagd om kennis te nemen van de achtergrond van de bijdrage van €370 miljoen voor het pakket aan OV-maatregelen en de consequenties voor de begroting. Tevens zal u dan gevraagd worden om met de verhoging ad €145 miljoen van de oorspronkelijke bijdrage van €225 miljoen in te stemmen.

Deze verhoging is verwerkt in de concept 1e Begrotingswijziging 2023, die eind november 2022 aan de veertien Vervoerregiogemeenten ter zienswijze wordt voorgelegd en die op 20 december 2022 ter bespreking in de Regioraad voorligt.

Overige agendapunten BO MIRT 2022

Met de bovenstaande investeringen wordt een groot deel van de opgave opgepakt, maar er zal ook andere inzet (kleinere investeringen, beleid, regelgeving, stimulering) nodig zijn om de verstedelijkingsopgaven tot een goed einde te brengen.

Guisweg, Zaanstad
Er komt een rijksbijdrage van €11,2 miljoen om het tekort voor het project *Guisweg* te dekken. In september 2022 is voor het project Guisweg te Zaanstad het voorlopig voorkeursalternatief vastgesteld en hebben de betrokken partijen Vervoerregio Amsterdam, gemeente Zaanstad, provincie Noord-Holland, ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ProRail en Rijkswaterstaat met elkaar afgesproken te werken naar een definitief voorkeursalternatief inclusief bekostiging voor het project Guisweg. Nu het BO MIRT besluit is genomen kan het definitief voorkeursalternatief worden opgesteld. De planstudie en het voorkeursalternatief project Guisweg kan met de toegezegde aanvullende middelen vervolgens worden vastgesteld en de planuitwerkingsfase kan starten. Naar verwachting wordt de planstudiefase vastgesteld begin 2023 en kan daarna de planuitwerkingsfase.

Slimme mobiliteitsoplossingen en gedragsmaatregelen
Naast de besluiten over infrastructuurprojecten is ook een reeks uitvoeringsafspraken gemaakt over slimme mobiliteitsoplossingen en gedragsmaatregelen. Zo wordt binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid ook in 2023 met andere partners zoals werkgevers, onderwijsinstellingen en vervoerbedrijven gewerkt aan oplossingen voor het mijden van de spits. Rijk en regio stellen hier samen maximaal €3,4 miljoen voor beschikbaar.

Geheel in lijn met het bestuursakkoord van de Vervoerregio Amsterdam wordt voorgesteld om te investeren in deelmobiliteithubs om de groei van multimodaal reizen te faciliteren. Voor het realiseren van een reeks kleine deelmobiliteithubs in onze regio reserveert het Rijk in totaal €500.000 in twee tranches.

Voor het Nationaal Toekomstbeeld Fiets is afgesproken dat we in 2023 een meerjarige uitvoeringsagenda opstellen, waar we het Rijk vragen om daar in het volgende BO MIRT ook middelen aan te verbinden.

Vooruitblik komende periode

Op 28 november 2022 worden de uitkomsten van het Bestuurlijk Overleg MIRT besproken door de Tweede Kamer. Daarnaast organiseren wij een technische sessie op 12 december om de inhoud toe te lichten en uw vragen te beantwoorden. In de Regioraad van 20 december aanstaande zal de voortgang van dit dossier verder met u worden besproken en zal aan u een besluit worden gevraagd over de verhoging van de bijdrage van de Vervoerregio aan het pakket van OV-maatregelen. De inhoud van deze brief kunt u daarom als voorbereiding op de Regioraad van 20 december gebruiken.

Hoogachtend,

Melanie van der Horst
Voorzitter Dagelijks Bestuur

Dit document is digitaal ondertekend en bevat daarom geen zichtbare handtekening.