

MEMO

Datum : 8 mei 2024

Aan : Raadsleden en fractievoorgangers

Van : Paul Smeulders

Betreft : Toezeggingen wethouder Smeulders bij bespreking Gebiedsvisie Rijnpark (#1533 en #1534)

Toe­zegging

Op 24 april jl. heb ik bij de behandeling van de Gebiedsvisie Rijnpark twee toezeggingen gedaan, te weten:

- *Wethouder Smeulders zegt toe de afspraken met het Rijk over de inzet van de subsidiemiddelen ten aanzien van Spoorzone Oost ter beschikking te stellen aan de raad (Toezegging ID 1533)*
- *Wethouder Smeulders zegt toe de brief die het college van NS en ProRail heeft ontvangen te verzenden aan de raad (toezegging ID 1534)*

In deze memo en in de bijgevoegde bijlagen is nadere informatie opgenomen over de afspraken die we met het Rijk hebben gemaakt. Ook is de brief toegevoegd die we van de NS en ProRail hebben ontvangen.

De toezeggingen kunnen hiermee worden afgedaan.

Afspraken met het Rijk

Op het zogeheten Bestuurlijk Overleg - Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO-MIRT) van november 2022 hebben regio en Rijk met elkaar afgesproken het NOVEX-gebied Spoorzone Arnhem-Oost te ontwikkelen. In november 2022 werd hiervoor een bedrag van € 72 miljoen euro toegezegd.

Op een later moment heeft het Rijk via Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving en het MIRT kenbaar gemaakt dat we als gemeente Arnhem € 54,4 miljoen euro van het Rijk ontvangen voor de ontwikkeling van Spoorzone Arnhem-Oost. Dit geld komt bovenop de €72 miljoen euro die we als gemeente in november ontvingen.

Over allebei de bovenstaande momenten is uw gemeenteraad geïnformeerd:

1. In november 2022 ontving uw raad [deze](#) raadsbrief met nadere informatie over de afspraken na het BO-MIRT. Op deze webpagina zijn ook de bestuurlijk afspraken toegevoegd.

Ter volledigheid zijn bij deze memo een aantal bijlagen toegevoegd. De bijlagen beginnende met het nummer '1' bevatten nog meer informatie met de afspraken met het Rijk.

2. Op 23 juni 2023 ontving uw raad een mail van wethouder Bouwkamp waarin u werd geïnformeerd over de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving en het MIRT. Bij die mail was een Kamerbrief gevoegd en een overzicht met afspraken over de inzet van het gebiedsbudget. Deze documenten zijn voor de volledigheid ook bij deze mail gevoegd en beginnen met het nummer '2'.

MEMO

Brief NS en ProRail

Op 15 april 2024 ontvingen we een brief van de NS en ProRail. Zoals toegezegd is de brief bij deze mail gevoegd.

Zoals ik aangaf tijdens de raadsbehandeling van de Gebiedsvisie zullen we in gesprek treden en blijven met de NS en ProRail over deze gebiedsontwikkeling en het proces dat wij daarin voornemens zijn te volgen.



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/271618

Bijlage(n)
16

Datum 14 november 2022
Betreft Bestuurlijke Overleggen MIRT 9, 10 en 11 november
2022, voortgang MIRT, moties en toezeggingen MIRT

Geachte voorzitter,

Goede mobiliteit zorgt ervoor dat er eten te koop is in de supermarkt, dat de arts in het ziekenhuis is, de leraar op school, de visite op een verjaardag en het bouw materiaal op de bouwplaats. Een land zonder mobiliteit is onmogelijk en ondenkbaar. Daarom investeren we in mobiliteit, juist nu Nederland voor grote uitdagingen staat.

We hebben te maken met verschillende crises: de stikstofproblematiek, de oorlog in Oekraïne en de gevolgen van de coronapandemie. Daarnaast wordt de uitvoering van onze plannen en ambities gehinderd door een groot gebrek aan arbeidskrachten. En tegelijkertijd willen we honderdduizenden nieuwe woningen bouwen, zorgen voor betere infrastructuur, gezonde wateren en binnen dertig jaar een klimaat- en energieneutraal land.

Met het aantreden van dit kabinet is er tot € 1,5 mld. per jaar extra toegevoegd aan het budget voor het onderhoud aan wegen, bruggen, spoor, tunnels, dijken, duinen en dammen. De basis op orde, dat is onze prioriteit. Daarnaast is in het Coalitieakkoord aangekondigd dat het kabinet de komende tien jaar € 7,5 mld. beschikbaar stelt voor de goede ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woningen in de inmiddels 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en daarbuiten. De bewindspersonen van Infrastructuur en Waterstaat en de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening besluiten in overleg met de regio over de besteding van deze middelen. Verder is € 3,4 mld. overgeheveld vanuit het Nationaal Groeifonds.

Het merendeel van de besluiten die wij in deze brief presenteren zijn bouwstenen voor een beter Nederland. Het zijn plannen voor de toekomst van Nederland. We staan voor grote uitdagingen die er in veel gevallen voor kunnen zorgen dat kostenramingen worden overschreden, plannen niet worden gehaald of projecten soms helemaal niet van start kunnen. Wij laten ons daar niet door ontmoedigen. We blijven ons onverminderd inzetten voor de bereikbaarheid en waterveiligheid van Nederland, omdat dit geen luxe is maar een voorwaarde voor een land waar het prettig wonen en leven is.

Hiervoor werken het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) samen met andere departementen, provincies, gemeenten, vervoerregio's en waterschappen. De langetermijninvesteringen in de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid van Nederland zijn opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Samen met de vijf MIRT-regio's en de goederenvervoercorridorpartijen vinden elk najaar de Bestuurlijke Overleggen MIRT (BO's MIRT) plaats. De BO's MIRT vormen daarmee een belangrijk moment om opgaven te agenderen, te bespreken en afspraken te maken met regionale bestuurders alsook om (investerings)beslissingen te nemen over toekomstige projecten en programma's.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/271618

De BO's MIRT van dit najaar hebben plaatsgevonden op 9, 10 en 11 november jl. Een belangrijk resultaat zijn de wederzijds bindende afspraken die met de regio's zijn gemaakt over het bereikbaar maken en ontsluiten van 400.000 nieuwe woningen tot en met 2030. De investeringen die we doen in nationale en regionale bereikbaarheid op weg en spoor leveren baten op voor alle nieuwe woningen. Hiermee geeft het kabinet invulling aan de besteding van de aan het Mobiliteitsfonds (MF) toegevoegde € 7,5 mld. uit het coalitieakkoord voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningen in de verstedelijkingsgebieden en daarbuiten.¹ Hierbij hebben de ministeries van IenW en BZK samen met alle regio's een bijzondere aanpak gevolgd waarmee gebiedsgericht bereikbaarheid en woningbouw op elkaar zijn afgestemd. Hiermee zorgen we ervoor dat we in een vroeg stadium bereikbaarheids- en woningbouwmaatregelen gelijk op laten lopen. Dit komt zowel de woningbouw als de leefbaarheid van de gebieden ten goede, zodat mensen prettig en betaalbaar kunnen wonen. In aanvulling hierop zijn in de BO's MIRT afspraken gemaakt over de verdere aanpak van de verstedelijking in de 7 NOVEX- (verstedelijkings)gebieden. Verder zijn met alle MIRT-regio's afspraken gemaakt over verduurzaming van mobiliteit in het kader van het programma Veilig, Slim en Duurzaam.

De afgelopen periode zijn substantiële stappen gezet, zowel met de hierboven genoemde € 7,5 mld. als in andere projecten binnen het MIRT. Een kleine selectie uit de vele projecten: er wordt onder meer gestart met de MIRT-verkenning voor de Oude Lijn Leiden - Dordrecht, waardoor de doorstroming in de Zuidelijke Randstad verbetert en hier meer woningbouw mogelijk wordt. Door afspraken te maken over een mobiliteitspakket voor woningbouw in de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Zwolle Spoorzone en voor netwerkeffecten in de regio Zwolle kan de regio tot en met 2030 verder verstedelijken. Met dit pakket verbetert ook de doorstroming op de A28 ter hoogte van Zwolle. Ook worden er binnen de versnellingsafspraken nieuwe fietsparkeerlocaties gerealiseerd op het Jaarbeursplein in Utrecht en bij station Goes. In totaal gaat het daarbij over circa 3.500 fietsparkeerplekken. Verder wordt met de afspraak om te starten met MIRT-verkenningen Venlo Vierwaarden en, volgend jaar, Maastricht Maasoevers ingezet op het verbeteren van de waterveiligheid, waarbij expliciet aandacht is voor andere ontwikkelingen op en rond de Maas (zoals ecologie, stadsontwikkeling,

¹ Binnen de verstedelijkingsgebieden zijn 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties vastgesteld. Deze woningbouwlocaties liggen allemaal in de 7 NOVEX- (verstedelijkings)gebieden en zijn veelal de grootschalige, dragende gebiedsontwikkelingen in deze gebieden. Met de ontwikkeling van deze locaties wordt dus ook een belangrijke impuls aan de ontwikkeling van de NOVEX-gebieden gegeven.

recreatie en bevaarbaarheid). Ook wordt met de start van het programma goederenvervoercorridor Zuid integraal gewerkt aan een robuuste, concurrerende, duurzame en veilige corridor voor goederenstromen vanuit Amsterdam en Rotterdam naar Antwerpen.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/271618

Hoewel dit kabinet miljarden ter beschikking heeft om te investeren in infrastructuur zijn deze middelen niet toereikend om al onze ambities (tegelijk) te realiseren. In deze kabinetsperiode zal daarom ook kritisch worden gekeken naar het benodigde kwaliteitsniveau van de netwerken en de keuzes die hierin te maken zijn. Hierover is uw Kamer op 11 november jl. geïnformeerd.² Dit alles speelt zich af in een steeds meer complexe ruimtelijke opgave waarbij bijvoorbeeld 'water en bodem sturend' een belangrijke basis vormt. Over de uitwerking van deze uitgangspunten wordt uw Kamer binnenkort geïnformeerd.

Met deze brief informeren wij uw Kamer over de volgende zaken:

1. Stikstof
2. Afspraken Woningbouw en Mobiliteit
3. Terugmelding afspraken BO's MIRT en voortgang MIRT-projecten en -programma's:
 - 3.1. Regio Zuid
 - 3.2. Regio Zuidwest
 - 3.3. Regio Oost
 - 3.4. Regio Noord
 - 3.5. Regio Noordwest
 - 3.6. Goederenvervoercorridors
 - 3.7. Algemeen
4. Moties en toezeggingen in het kader van het MIRT

1 Stikstof

1.1 Inleiding

De stikstofproblematiek is voor alle opgaven in het fysieke domein een grote beperkende factor. De schaarse stikstofruimte is nodig om bij te dragen aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van Nederland. Ook voor het realiseren van de ambities voor de ontsluiting van de woningbouw is stikstofruimte nodig. Op 5 oktober jl. heeft de heer Remkes zijn rapport 'Wat wel kan – Uit de impasse en een aanzet voor perspectief' gepresenteerd.³ Op 14 oktober jl. heeft het kabinet een appreciatie van dit advies gegeven waarin de denklijnen en aanbevelingen uit het rapport worden omarmd.⁴ Het kabinet neemt het advies over om gericht en versneld de emissies van 500 tot 600 piekbelasters weg te nemen. Hiermee wordt op korte termijn bijgedragen aan natuurbeschoud en -verbetering, worden zo min mogelijk ondernemingen geraakt en kan daarnaast ruimte worden gecreëerd voor het met voorrang vergunnen van PAS-meldingen. Omdat deze aanpak een grote impact heeft op de betrokkenen en de periode van een jaar erg ambitieus is, werkt het kabinet een goed gevulde gereedschapskist uit om de aanpak zo kansrijk mogelijk te maken. De strategie ten aanzien van piekbelasters op basis van het advies van de heer Remkes wordt nu nader uitgewerkt.

² Kamerstuk 2022Z21867

³ Kamerstuk 30 252, nr. 34

⁴ Kamerstuk 30 252, nr. 35

Dankzij internationaal en nationaal bronbeleid wordt door de sector mobiliteit een evenredige en evenwichtige bijdrage geleverd aan de reductie van de totale stikstofdepositie in Nederland. Enkele voorbeelden hiervan zijn steeds strengere Europese eisen aan de stikstofuitstoot door wegverkeer, de landelijke verlaging van de maximumsnelheid op Rijkssnelwegen, inzet van stroom aan de wal voor zeeschepen en aanscherping van internationale emissienormen voor scheepvaart. Uit het advies van de heer Remkes blijkt evenwel dat er geen kortetermijnoplossing bestaat voor de toestemmingverlening voor MIRT-projecten.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/271618

1.2 Werkvolgorde

In de MIRT-brief van juni jl. is een werkvolgorde van 11 projecten gedeeld.⁵ Deze werkvolgorde is nodig omdat de onderzoekslast voor het aspect stikstofdepositie fors is toegenomen en niet alle projecten tegelijk van de beperkt beschikbare capaciteit aan stikstofdeskundigen gebruik kunnen maken. Daarnaast is capaciteit in brede zin een probleem, vanwege het stuwmeer aan lopende projecten dat is ontstaan als gevolg van de vertraging door de stikstofproblematiek en de grote Vervanging en Renovatie opgave.

In de brief is toegezegd om in het najaar de indicatieve planningen van deze projecten met uw Kamer te delen. De planningen zijn in onderstaande tabel opgenomen:

	Project	Besluit	Indicatieve planning
1	A28/A1 Knooppunt Hoevelaken	TB	2025
2	Sluis II Wilhelminakanaal	PB	2024 ⁶
3	A4 Haaglanden – N14	TB	2026
4	N35 Nijverdal – Wierden	TB	2025
5	Rotondes Zeeland	Wnb	2024 ⁶
6	N50 Kampen – Kampen Zuid	OTB	2026
7	A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Knooppunt Gouwe	OPB	2026
8	A1/A30 Barneveld	OPB	2026
9	A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken	TB	2027
10	Overnachtingshaven Giesbeek	OPB	2028 ⁶

TB = Tracébesluit; PB = Projectbesluit; OTB = Ontwerp-Tracébesluit; OPB = Ontwerp-Projectbesluit.

De planningen betreffen het moment van vaststellen van de eerstvolgende toestemmingsbesluiten ((ontwerp-)Tracébesluit, (ontwerp-)Projectbesluit), en niet het moment van realisatie van het project. Het gaat om indicatieve planningen. Gerechtelijke procedures en nieuwe inzichten leiden voor het MIRT-programma immers tot onzekerheid en kunnen extra vertraging veroorzaken.

Eén project, Brug Itteren, is uit de lijst gehaald, omdat bij nader inzien geen beroep op de stikstofdeskundigen zal worden gedaan. Vanwege de budgetspanning bij dit project wordt momenteel een alternatief overwogen. Hierover zal op korte termijn besluitvorming plaatsvinden.

⁵ Kamerstuk 35 925-A, nr. 76

⁶ Afhankelijk van het bevoegd gezag voor de vergunning Wet natuurbescherming (Wnb).

In de brief werd ook aangekondigd dat de lijst van projecten die als eerste worden voorbereid, in het najaar mogelijk zou worden uitgebreid. Het ging om projecten die, ondanks een hoge score op andere afwegingscriteria (zoals netwerkeffect en van belang voor de woningbouw), vanwege budgettaire tekorten niet op de lijst van prioritaire projecten konden worden geplaatst. Voor de projecten A7/A8 Amsterdam – Hoorn, A6 Almere Oostvaarders - Lelystad en A4 Burgervveen - N14 zijn middelen voor ontsluiting van woningbouw gereserveerd. Ook voor het project InnovA58 Eindhoven - Tilburg zijn nadere afspraken gemaakt om het ontstane budgettaire tekort weg te nemen. Daarom worden deze toegevoegd aan de lijst. Tot slot wordt ook het project Ligplaatsen Boven-Rijn - Waal Oost aan de lijst toegevoegd. Voor deze zes toegevoegde projecten zal nog een indicatieve planning worden opgesteld.

In de afgelopen maanden zijn gesprekken met de provincies Noord-Brabant en Flevoland gevoerd over hun aanbod om stikstofdeskundigen beschikbaar te stellen voor respectievelijk InnovA58 Eindhoven - Tilburg en A6 Almere Oostvaarders - Lelystad. Wij zijn beide provincies dankbaar voor hun aanbod om hierin mee te denken. Waar de gesprekken met de provincie Flevoland nog lopen, is met de provincie Noord-Brabant bij het bestuurlijk overleg MIRT afgesproken dat de provincie stikstofdeskundigen voor het genoemde project levert.

1.3 Vervallen bouwvrijstelling

Op 2 november jl. heeft de Raad van State in een zaak over het project Porthos geoordeeld dat de bouwvrijstelling niet gebruikt mag worden.⁷ In Nederland kan nog gebouwd worden, maar voortaan moet per project weer bekeken worden of er in de aanlegfase stikstofeffecten zijn en moet zo nodig een natuurvergunning worden aangevraagd. De minister voor Natuur en Stikstof stuurt de Kamer nog deze maand een nadere duiding over de uitspraak. Daarin zal zij ook ingaan op een handelingsperspectief. De verwachting is dat het vervallen van de bouwvrijstelling grote gevolgen gaat hebben voor de aanleg en instandhouding van spoor- en wegennetwerken, en daarmee de bereikbaarheid, de ontsluiting van woningbouw, verkeersveiligheid en waterveiligheid. Mogelijk kunnen projecten niet meer in de beoogde vorm doorgaan of komen ze (tijdelijk) stil te liggen. Daarnaast kan de uitspraak leiden tot een heroverweging van de hierboven genoemde werkvolgorde en bijbehorende indicatieve plannings, omdat mogelijk meer beroep op de beschikbare capaciteit aan stikstofdeskundigen zal worden gedaan.

De stikstofbeperkingen zijn niet alleen zichtbaar bij de bereikbaarheidsopgave: het vervallen van de bouwvrijstelling is een tegenslag voor de woningbouwopgave. Dit zal leiden tot vertraging en extra kosten. De maatschappelijke opgave voor het realiseren van voldoende betaalbare woningen blijft onverminderd groot; de kabinetsambitie van het realiseren van 900.000 woningen tot en met 2030 blijft dan ook overeind.

⁷ Kamerstuk 35 334, nr. 208

1.4 Financiële gevolgen stikstofproblematiek voor MIRT-projecten

In de MIRT-brief van juni jl. is toegezegd om een betere inschatting te maken van de te verwachten kosten als gevolg van de stikstofproblematiek.⁸ De stikstofkosten vallen uiteen in drie categorieën:

- uitvoeringstegenvallers en verdragingskosten als gevolg van stikstof: ca. € 130 mln. met name voor ViA15 (€ 75 mln.) en A16 Rotterdam (€ 45 mln.)
- maatregelen voor projectspecifieke mitigatie of compensatie: € 27,8 mln.
- capaciteit voor uitvoeren en beoordelen van stikstofonderzoeken: € 7,8 mln. voor stikstofdeskundigheid en € 36,1 mln. voor aanvullende onderzoeken in de planning- en studiefase bij de projecten uit de tabel hierboven.

De genoemde bedragen zijn al besteed en tellen op tot € 202 mln. Mogelijk zullen er meer kosten worden gemaakt door vertraging en het opnieuw uitvoeren van bepaalde onderzoeken voor de projecten in de planning- en studiefase. Hierbij is het niet altijd mogelijk om een directe relatie te leggen met de stikstofproblematiek. Indien dit wel het geval is wordt dit toegelicht op de begrotingsmomenten bij het betreffende project.

2 Afspraken woningbouw en mobiliteit

2.1 Inleiding

Om de druk op de woningmarkt aan te pakken, zet het kabinet in op de realisatie van 900.000 extra woningen tot en met 2030, waarvan twee derde betaalbaar. Grootschalige woningbouw is, zowel tot en met 2030 als in de periode daarna, nodig omdat in een aantal regio's het woningtekort zo hoog is dat alleen kleine en middelgrote locaties met betaalbare woningen onvoldoende zijn om te kunnen voldoen aan deze doelstelling. Het is van groot belang dat de bereikbaarheid van ons hoofdwegen- en spoorwegennet op orde blijft en deze locaties goed ontsloten en bereikbaar zijn. In het coalitieakkoord is daarom voor de komende 10 jaar € 7,5 mld. beschikbaar gesteld voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningen in de inmiddels 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en daarbuiten. Er is maximaal € 1,5 mld. gereserveerd voor versnelling van het realiseren van woningbouwlocaties door middel van kleinere bereikbaarheids- en infrastructuurmaatregelen en € 6 mld. voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. Om deze middelen op een doeltreffende en doelmatige manier te verdelen is er de afgelopen maanden overleg gevoerd met de regio's.⁹ Daarbij hebben de regio's de gelegenheid gekregen wensen en voorstellen naar voren te brengen en is gebruik gemaakt van vele onderzoeken, marktinformatie en studies die in de afgelopen jaren gezamenlijk zijn verricht.

2.2 Versnellingsafspraken (maximaal € 1,5 mld.)

In het programma Woningbouw¹⁰ van de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) zijn de versnellingsafspraken aangekondigd met daarin ook de criteria waar de versnellingsproposities aan moeten voldoen. Voor de versnellingsafspraken is een plafond van € 1,5 mld. ingesteld voor

⁸ Kamerstuk 35 925-A nr. 76

⁹ Deze gesprekken zijn gevoerd op basis van op basis van lopende MIRT-verkenningen, MIRT-onderzoeken, gezamenlijke rijk-regio verstedelijkings- en bereikbaarheidsprogramma's en de eerder opgestelde businesscases voor de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties.

¹⁰ Kamerstuk 32 847, nr. 878

investeringen in ontsluiting en bereikbaarheid die de woningbouw versnellen. Van de eerste tranche versnellingsafspraken, waarover uw Kamer eerder is geïnformeerd,¹¹ is één propositie ingetrokken: Weert Hornekwartier. In de afgelopen BO's MIRT zijn in de tweede ronde 35 proposities goedgekeurd (zie bijlage). In totaal worden 105 woningbouwplannen versneld, waarmee versneld 207.000 woningen kunnen worden gerealiseerd.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/271618

2.2.1 Criteria voor de versnellingsafspraken

De middelen ten behoeve van de versnellingsafspraken worden over locaties door heel Nederland verdeeld. Conform toezegging aan het lid Koerhuis¹² wordt hieronder meer inzicht geboden in de vraag hoe de besluitvorming omtrent de criteria voor de versnellingsafspraken tot stand zijn gekomen.

Op basis van de geformuleerde criteria heeft een eerste weging en selectie plaatsgevonden. Een aantal voorstellen is afgefallen omdat deze niet voldeden aan de criteria. Vervolgens is een aantal 'zeven' toegepast, zodat de kwalitatief beste voorstellen overbleven. Er is achtereenvolgens beoordeeld op:

- De mate van koppeling tussen woningbouw en de gevraagde infrastructurele investeringen. Bij onvoldoende koppeling is het voorstel afgefallen.
- Kosteneffectiviteit, in de vorm van de infrastructurele investering per woning.
- Of het woningbouwplan nabij een IMA-knelpunt ligt in combinatie met beperkt flankerend beleid. Bij een matige score is het voorstel vooralsnog afgefallen.
- In hoeverre de start van de bouw binnen drie tot vijf jaar aannemelijk is. Indien de score dit onvoldoende aannemelijk kon worden gemaakt is het voorstel alsnog afgefallen.
- De mate van lokale/regionale cofinanciering.

Voor de versnellingsafspraken is gewerkt met bovenstaande criteria. Het afweegkader¹³ is toegepast op de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties.

2.3 Ontsluiting grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties (€ 6 mld.)

De resterende € 6 mld. wordt ingezet voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en daarbuiten. De lijst met definitieve grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties is voor de zomer vastgesteld, net als het afweegkader voor de inzet van de middelen. Op basis van dit afweegkader, met daarin bereikbaarheidswaarde en woningwaarde als belangrijke criteria, is een gebalanceerd pakket van maatregelen voor de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties tot stand gekomen. Naast bereikbaarheid en woningbouw is – conform het afweegkader – een kwalitatieve toets gedaan op randvoorwaarden en de integrale ruimtelijke afweging binnen de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. Het gaat erom dat woningbouw (op termijn) kan voldoen aan randvoorwaarden als water en bodem sturend, stikstof, geluid en externe veiligheid. Bij de verdere ruimtelijke integrale afwegingen rond de gebiedsontwikkelingen voor woningbouw gaat het over het verplaatsen van bedrijven, woon-werkbalans, ruimtelijke kwaliteit, openbare ruimte en groen,

¹¹ Kamerstuk 35 925-A, nr. 76

¹² Kamerstuk 35 925-A, nr. 81

¹³ Kamerstuk 35 925-A, nr. 76

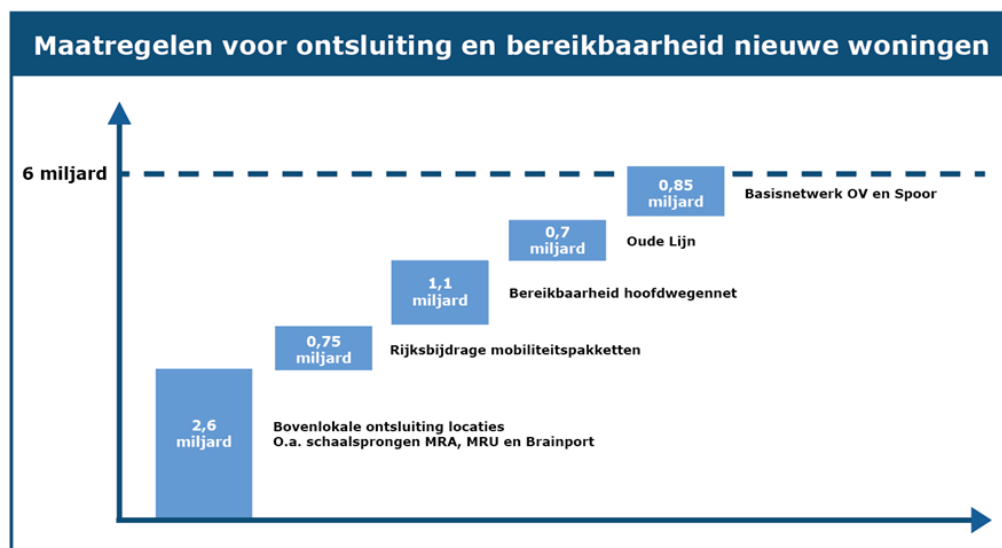
energie en circulariteit, klimaatbestendig en natuurinclusief bouwen, veilig leefmilieu/verkeersveiligheid en gezondheid. Er wordt daarbij zo nodig ook woon-werk-afspraken gemaakt. Al deze elementen worden bij de ontwikkeling van de 17 grootschalige woningbouwlocaties nader uitgewerkt en hierover zal in de BO's Leefomgeving van 2023 nadere besluitvorming plaatsvinden.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/271618

2.3.1 Toelichting maatregelen voor goede bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningen

Onderstaand figuur bevat de hoofdlijnen van de reservering van de middelen voor de ontsluiting van de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en maatregelen op de hoofdnetwerken.



De onderste drie blokken geven aan wat er nodig is voor de ontsluiting van de nieuw te bouwen woningen, zijnde de OV-schaalsprongen en grote regionale bereikbaarheidsinvesteringen in de Metropoolregio Amsterdam, Metropoolregio Utrecht, Metropoolregio Den Haag Rotterdam en Eindhoven. De Oude Lijn is apart weergegeven, aangezien deze Rijksinfrastructuur betreft. Daarnaast zijn mobiliteitspakketten opgenomen, die met name woningen ontsluiten in de regio's Noord, Oost en de Brabantse Stedenrij. Deze pakketten bestaan uit kleine bereikbaarheidsmaatregelen zoals aanpassingen van (regionale) wegen, mobiliteitshubs, fietspaden, rotondes en verkeersveiligheidsmaatregelen. Hiervoor geldt de voorwaarde van minimaal 50% cofinanciering door de regio. De komende periode worden de mobiliteitspakketten in afstemming met het Rijk uitgewerkt. Tenslotte zijn de laatste twee blokken investeringen om de bereikbaarheid via de nationale weg- en spoornetwerken tot 2030 op peil te houden.

2.4 Totaalbeeld

Met het totale investeringspakket van de € 7,5 mld. en de middelen uit het Nationaal Groeifonds worden tot en met 2030 ongeveer 400.000 woningen bereikbaar gemaakt. Deze woningen zijn direct te relateren aan de investeringen. Hiervan wordt 85% binnenstedelijk ontwikkeld en 15% op uitleglocaties. Met de investering van € 7,5 mld. wordt een kwaliteitsimpuls gegeven aan de mobiliteit, bereikbaarheid en de mobiliteitstransitie in Nederland. Een deel van de middelen wordt besteed aan schaalsprongen in het OV, het draaiend houden van de ringen

rond de grote steden en netwerkversterking. De investeringen die we doen in nationale en regionale bereikbaarheid op weg en spoor leveren baten op voor alle nieuwe woningen. Daarnaast zijn de nieuwe woonwijken bereikbaar met OV, fiets en auto. Binnen de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties wordt gezorgd voor een aantrekkelijk keuzepakket voor mobiliteit én daarnaast is er flankerend beleid, dat de gemaakte investeringen verder versterkt.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/271618

De afspraken over woningbouw en mobiliteit uit de BO's MIRT worden opgenomen in de regionale woondeals die eind dit jaar en begin volgend jaar gesloten worden. Deze afspraken moeten optellen tot de opdracht uit het coalitieakkoord om 900.000 woningen tot en met 2030 te realiseren, waarvan ten minste twee derde betaalbaar. Op basis van het afweegkader moet minimaal 50% van de grootschalige woningbouwlocaties en versnellingsafspraken in het segment betaalbaar vallen, met het streven om op regionaal niveau twee derde van de woningen in het betaalbare segment te realiseren.¹⁴

Om bij te dragen aan het realiseren van 900.000 woningen tot en met 2030 zijn ook andere instrumenten beschikbaar zoals de woningbouwimpuls, instrumenten voor tijdelijke huisvesting, transformatie en aandachtsgroepen. Daarnaast is € 475 mln. beschikbaar voor het (deels) afdekken van het publieke tekort op de gebiedsontwikkeling. Voor het kunnen realiseren van een deel van de woningen is een bijdrage uit het gebiedsbudget of de woningbouwimpuls nodig. Het Rijk en de regio's werken de afspraken voor het gebiedsbudget samen verder uit, zodat we afspraken kunnen maken in de BO's Leefomgeving van 2023. De vijfde tranche van de woningbouwimpuls opent begin 2023 voor alle gemeenten.

2.4.1 Verdeling over Nederland

Het kabinet kiest voor een evenwichtige spreiding van investeringen over het land, met nadruk op gebieden waar de druk op de woningmarkt het hoogst en de bereikbaarheidsopgaven het grootst en daardoor vaak het meest complex zijn.

Circa 65% van het investeringspakket van de € 7,5 mld. gaat naar de Randstad. Dit is in lijn met de woningbouwopgave: ongeveer 60% van de woningen wordt gerealiseerd in de vier Randstadprovincies. Circa 35% van de € 7,5 mld. is bestemd voor gebieden buiten de Randstad. Dit is exclusief de reservering van € 3 mld. voor de Lelylijn voor de regio Noord.

2.4.2 Verdeling over modaliteiten

Voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningen staan de mobiliteits- en bereikbaarheidsopgaven van het gebied centraal; per project wordt ingezet op de meest geschikte verhouding van modaliteiten. Er wordt geïnvesteerd in zowel openbaar vervoer als auto en fiets, waarbij het accent in de grote steden meer zal liggen op openbaar vervoer en in de buitengebieden meer op de auto.

Landelijk zal ongeveer 46% van de beschikbare € 7,5 mld. naar openbaar vervoer gaan, 37% naar de auto, 10% naar de fiets en 7% naar mobility hubs. Onder de noemer 'Spoorcapaciteit 2030' wordt ca. € 585 mln. geïnvesteerd in onder andere de baanstabielheid en geluidsmaatregelen voor omwonenden. Hiermee wordt

¹⁴ Sociale huur, middenhuur en koopwoningen tot de NHG-grens.

stapsgewijs gewerkt aan het laten rijden van meer treinen en het toekomstbestendig maken en houden van het spoornetwerk. Ook zijn middelen gereserveerd om het hoofdspoor op enkele specifieke plekken aan te passen. Zo is er € 89 mln. gereserveerd voor de spoorverdubbeling en het station Suiker in Groningen. Dit zijn forse investeringen die inzetten op de kracht van het OV voor het verwerken van grote vervoerstromen en de bijdrage van het OV aan de verstedelijkingsopgave, zoals ook aangegeven in het toekomstbeeld OV.¹⁵ Daarnaast wordt er € 300 mln. gereserveerd voor mobiliteitsmaatregelen om het hoofdwegennet rond Amsterdam, Utrecht, Rotterdam/Den Haag en Eindhoven in beweging te houden en € 801 mln. voor uitbreiding van de wegcapaciteit op stedelijke corridors. Op deze wegen wordt de grootste toename van het autoverkeer vanuit de grootschalige woningbouwlocaties en daarbuiten verwacht. Verder wordt in heel het land voor ongeveer € 780 mln. meegeïnvesteed in fietsinfrastructuur, wat samen met cofinanciering van de regio optelt tot een investering meer dan € 1,1 mld. Het gaat hierbij om onder andere betere fietsaansluitingen richting OV-knooppunten, fietstunnels, doorfietsroutes en stationsstallingen. Dit om de bereikbaarheid van nieuwe woningen te garanderen en deze met de fiets te ontsluiten en bij te dragen aan de mobiliteitstransitie.

Een deel van de middelen wordt vanuit het Rijk beschikbaar gesteld voor mobiliteitspakketten. Het betreft een bijdrage vanuit het Rijk aan regionale en lokale maatregelen. Voor de mobiliteitspakketten wordt een principeafpraak gemaakt met de omvang van de rijksbijdrage per regio. Hiervoor geldt de voorwaarde van 50% cofinanciering door de regio. De komende periode werken de regio's de mobiliteitspakketten uit in afstemming met het Rijk. Bij de verdere uitwerking hebben we aandacht voor de doeltreffendheid en doelmatigheid van de pakketten, de effecten en druk op de nationale netwerken, en de aansluiting op de nationale aanpak van de mobiliteitstransitie.

2.4.3 Cofinanciering en beheersmaatregelen

De financiële situatie van het Mobiliteitsfonds en het beleggen van de hele € 7,5 mld. voor ontsluiting woningbouwlocaties maken dat investeringsruimte van het rijk beperkt is. Decentrale overheden hebben zich maximaal ingespannen om tot hun regionale bijdrage te komen, waardoor toekomstige bestedingsruimte onder druk staat. Partijen zijn dus gebaat bij scherpe sturing op financiële risico's.

Voor de afspraken voor het ontsluiten en goed bereikbaar maken van nieuwe woningen vormt de reguliere verantwoordelijkheidsverdeling tussen de overheden de basis. Voor de versnellingsafspraken en de mobiliteitspakketten liggen, zoals gebruikelijk, de financiële risico's bij de decentrale overheden. Voor Rijksinfrastructuurprojecten is het rijk risicodragend, tenzij (reeds) anders afgesproken. Voor de regionale schaalprongen en de grote regionale infrastructuur- bereikbaarheidsmaatregelen waaraan het rijk een financiële bijdrage levert, zijn bijdragen van Rijk en regio taakstellend.

Voor de beheersing van projecten voor alle investeringen, uitgezonderd de versnellingsafspraken en mobiliteitspakketten, worden de MIRT-spelregels en MIRT-fasering gevolgd. Alle bedragen zijn actueel prijspeil (2022) en inclusief btw., tenzij anders is aangegeven. De bedragen worden jaarlijks geïndexeerd, tot het moment van uitkeren, met de IBOI. Er zal afdracht plaatsvinden aan het btw-compensatiefonds.

¹⁵ Kamerstuk 23 645, nr. 746

Om de scope en taakstellend budget bij alle projecten in evenwicht te houden, zullen de risico's actief gemanaged moeten worden. Bij onvermijdbare kostenstijgingen volgt bestuurlijk overleg, waarbij de volgende principes gelden:

1. het optimaliseren binnen gewenste scope en budget,
2. indien geen gewenst effect, het aanpassen van de scope (binnen budget),
3. faseren, uitstellen of stopzetten,
4. programmatisch faseren van projectenportefeuille in de regio

Rijk en regio treden in overleg over een combinatie van deze maatregelen op basis van het beschikbare budget.

Voor alle reserveringen worden bestuursovereenkomsten afgesloten tussen Rijk en decentrale overheden waarin de bestuurlijke afspraken worden vastgelegd. Afspraken over risicobeheersing worden hier nader in uitgewerkt. De kaders voor risicoverdeling en-beheersing zijn van toepassing op alle afspraken voor een goede ontsluiting van nieuwe woningen.

Naast deze afspraken over risicobeheersing (op niveau van de individuele projecten en programma's) wordt aanvullend een programmaplan opgesteld voor de landelijke sturing en beheersing. Dit plan zal in het eerste kwartaal van 2023 klaar zijn. Ervaringen vanuit andere programma's, zoals het Hoogwaterbeschermingsprogramma, Randstad Urgent en Ruimte voor de Rivier worden hierin meegenomen.

Voor de borging van de wederzijdse afspraken vindt rapportage over de versnellingsafspraken en mobiliteitspakketten plaats conform de verantwoordingssystematiek SiSa. De voortgang van de bereikbaarheids- en infrastructuurinvesteringen van de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties wordt jaarlijks besproken in de BO's MIRT.

3 Terugmelding BO's MIRT en voortgang MIRT-projecten en -programma's per regio

3.1 Regio Zuid

3.1.1 *Rijksbijdragen uit de € 7,5 mld.*

In de regio Zuid zijn voor € 203 mln. in totaal 18 versnellingsafspraken gemaakt waarmee wordt bijgedragen aan de versnelde realisatie van ruim 19.500 woningen. Daarnaast zijn er afspraken gemaakt voor € 1.142 mln. voor de goede bereikbaarheid en ontsluiting van de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties Eindhoven XL en de Brabantse Stedenrij ('s-Hertogenbosch, Breda en Tilburg), waarmee wordt bijgedragen aan de realisatie van ruim 24.000 woningen tot en met 2030.¹⁶ Het betreft onder andere de volgende afspraken.

3.1.2 *Terugkoppeling afspraken BO MIRT*

Voor de Brainportregio zijn afspraken gemaakt over een breed pakket. Voor de Multimodale Knoop Eindhoven XL starten Rijk en regio een integrale MIRT-verkenning. Ook zijn afspraken gemaakt over een hoogwaardige OV-verbinding naar De Run/ASML in Veldhoven (HOV4). Dit komt bovenop de investeringen in mobiliteitstransitie en de woningbouwversnelling bij Fellenoord.

¹⁶ Woningbouwaantallen versnellingsafspraken en grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties kunnen niet opgeteld worden omdat er overlap kan zijn.

Het kabinet en de regio zetten hiermee een substantiële stap in de doorontwikkeling van de mainportstatus van de Brainport.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Voor de andere steden in Brabant zijn eveneens afspraken gemaakt over mobiliteitstransitiepakketten. Verder hebben Rijk, provincie, gemeenten en de waterschappen de hoofdkeuzes uit het concept-ontwikkelperspectief voor het NOVEX-gebied Stedelijk Brabant onderschreven; hiermee worden de groei in wonen en werken opgevangen en tegelijkertijd de draagkracht van het milieu, water-, energie- en mobiliteitssysteem vergroot.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/271618

3.1.3 MIRT-verkenning OV-knoop Brainportregio Eindhoven

De Brainportregio Eindhoven is van groot economisch belang met internationale uitstraling. De regio groeit en zet volop in op woningbouw rondom de stations Eindhoven en Helmond en de ontwikkeling van de westkant van Eindhoven. Dit zorgt voor een flinke druk op het mobiliteitssysteem. Daarom hebben Rijk en regio dit BO MIRT € 852 mln. gereserveerd om de MIRT-verkenning OV-knoop Brainportregio Eindhoven op te starten (zie bijlage), waarvan € 727 mln. voor de multimodale knoop en € 125 mln. voor het spoor. Deze reservering is inclusief de in 2020 gereserveerde € 50 mln. van het Rijk voor het spoor en € 40 mln. van de regio voor de multimodale knoop. In de verkenning worden oplossingsrichtingen uitgewerkt om te komen tot een robuuste en prettige multimodale knoop met genoeg ruimte voor de verwachte extra reizigers met de bus, fiets en trein. Voor het spoor betekent de reservering zicht op een oplossingsrichting die een robuuste dienstregeling na 2030 mogelijk maakt (stap 1 uit het adaptief ontwikkelpad), inclusief volwaardig onderzoek naar capaciteitsuitbreiding voor verbetering van de verbinding met Limburg en Aken (zie bijlage).

3.1.4 IC Eindhoven – Aken

Met de start van de MIRT-verkenning OV-Knoop Brainportregio Eindhoven wordt een belangrijke stap gezet in de benodigde infrastructuur voor onder andere een robuuste verbinding naar Aken. Conform de motie Van der Molen c.s.¹⁷ heeft IenW daarmee voor de eerste stap middelen vrijgemaakt voor de realisatie van een directe IC-verbinding op het traject Eindhoven-Heerlen(-Aken). Ondertussen heeft IenW samen met de provincies Limburg en Brabant twee onderzoeken opgestart om de verbetering van de treinverbinding verder uit te werken, passend bij de gefaseerde aanpak.¹⁸ De provincie Limburg neemt enerzijds het voortouw in een onderzoek naar de variant IC Eindhoven-Aken in de avonduren en vroege ochtend. Vanuit het ministerie van IenW is anderzijds de opdracht gegeven om een robuuste IC-verbinding naar Aken nader te analyseren op kansrijke mogelijkheden. Beide onderzoeken zullen meer duidelijkheid geven over het vervolgproces, de kosten en de mogelijke dienstregeling van de verbinding naar Aken op korte en middellange termijn. Met de brief internationaal spoor van medio 2023 zal uw Kamer geïnformeerd worden over de voortgang en inzichten van de studies.

3.1.5 Hub 's-Hertogenbosch

Voor 's-Hertogenbosch zijn afspraken gemaakt over mobiliteitstransitiepakketten. Naast aanpassing en uitbreiding van het station en de spoorcapaciteit, wordt

¹⁷ Kamerstuk 35 925-A, nr. 89

¹⁸ Kamerstuk 35 925-A, nr. 76

geïnvesteed in een nieuwe fietsenstalling, meer perroncapaciteit, een toegankelijker busstation en ruimtelijke kwaliteit. Het Rijk draagt hiervoor € 36,1 mln. bij aan stedelijke infra- en mobiliteitsmaatregelen onder de voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. Daarnaast investeert het Rijk € 60 mln. extra in de ontwikkeling van de spoorzone 's-Hertogenbosch, ter aanvulling op eerdere inzet voor de MIRT-verkenning.¹⁹ Ook de regio draagt aanvullend € 41,5 mln. bij aan de ontwikkeling van de spoorzone. Genoemde bedragen zijn taakstellend en het uitgangspunt voor de uiteindelijke scope. De combinatie van deze investeringen levert een belangrijke bijdrage aan het ontsluiten van nieuwe woningen. De gemeente 's-Hertogenbosch bouwt in de periode tot en met 2030 4.800 woningen. Het station wordt aan de voor- en achterzijde beter ingebed in de stad, waarmee in de directe omgeving kansen voor extra woningbouw ontstaan. De gemeente 's-Hertogenbosch schat in dat op deze manier in de spoorzone na 2030 nog circa 10.000 woningen kunnen worden toegevoegd.

3.1.6 Afronding verkenning A2 Deil - Vught

Op 3 oktober jl. is de structuurvisie voor de A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught en de Nota van Antwoord vastgesteld. De verkenning is daarmee formeel afgerond en gepubliceerd.²⁰ Wanneer de planning- en studiefase start, wordt nog nader onderzocht. Dit heeft te maken met de prioritering van projecten vanwege de beperkte capaciteit aan deskundigen om stikstofberekeningen en -beoordelingen te toetsen. Hierover is uw Kamer in juni jl. geïnformeerd.²¹

3.1.7 A58 Tilburg – Breda

Rijk en regio hebben afgesproken de onderzoeksfase van de MIRT-verkenning A58 aan te houden zonder de ontwerpstructuurvisie ter inzage te leggen. Als gevolg van een geraamd budgettekort en een forse stikstofopgave is er nu geen sprake van een vergunbaar en te bekostigen voorkeursalternatief. In de Programmaraad SmartwayZ.NL en het BO MIRT is de bestuurlijke voorkeur vastgesteld voor het alternatief, waarmee de A58 Tilburg - Breda wordt uitgebreid met een extra rijstrook per richting, hoofdzakelijk in de middenberm (uitbreiding 2x3 'naar binnen'). Bij voldoende budget- en stikstofruimte kan de MIRT-verkenning na actualisatie alsnog worden afgerond.

3.1.8 Integraal Riviermanagement (IRM) en hoogwaterveiligheid Limburg

Van de projecten in het kader van Integraal Riviermanagement (IRM) is - van de lopende zes IRM-pilots langs de Maas - de 'Afweging doorstroombaar maken landhoofd Gelderse zijde A2' in februari jl. afgerond. IenW, BZK (VRO) en LNV hebben gezamenlijk afgesproken om in het voorjaar van 2023 een ontwerp-Programma onder de Omgevingswet (POW) te accorderen met beleidskeuzes voor rivierbodemplugging, sedimenthuishouding en afvoer- en bergingscapaciteit. Verder bevat het POW een selectie van prioritaire gebieden met één of meer urgente opgaven die als eerste worden aangepakt.

Het hoogwater in de zomer van 2021 heeft nogmaals aangetoond hoe belangrijk het blijft om voortvarend aan de slag te gaan met de waterveiligheidsopgaven in Limburg. Vanuit het coalitieakkoord is € 300 mln. gereserveerd op de Aanvullende

¹⁹ Kamerstukken 35 570-A, nr. 45 en 35 925-A, nr. 24

²⁰ Kamerstuk 35 861, nr. 2

²¹ Kamerstuk 35 925-A, nr. 76

Post voor maatregelen in de beekdal en zijrivieren van de Maas. Hiervoor is op 14 juli jl. een bestuursovereenkomst met de Limburgse regio gesloten. Vooruitlopend op een Programma Integraal Riviermanagement worden er nu ook voor de IRM-pilots Vierwaarden Venlo en Maasoevers Maastricht financiële afspraken gemaakt. Voor Venlo Vierwaarden wordt gestart met een MIRT-verkenning waarbij door Rijk € 28,8 mln. wordt gereserveerd voor waterveiligheid (zie bijlage). Voor Maastricht wordt door het Rijk € 60 mln. gereserveerd voor waterveiligheid en zal de daadwerkelijke startbeslissing naar verwachting volgen in april 2023. Naast opgaven voor waterveiligheid betreft de scope van beide projecten ook economische ontwikkelingen, natuur en ruimtelijke inpassing.

3.2 Regio Zuidwest

3.2.1 *Rijksbijdragen uit de € 7,5 mld.*

In de regio Zuidwest zijn voor € 439 mln. in totaal 32 versnellingsafspraken gemaakt waarmee wordt bijgedragen aan de versnelde realisatie van ruim 67.500 woningen. Daarnaast zijn er afspraken gemaakt voor € 2.109 mln. voor de goede bereikbaarheid en ontsluiting van de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties Rotterdam Oostflank, Den Haag CID Binckhorst en Oude Lijn Leiden-Dordrecht, waarmee wordt bijgedragen aan de realisatie van ca. 95.000 woningen tot en met 2030.²² Het betreft onder andere de volgende afspraken.

3.2.2 *Terugkoppeling afspraken BO MIRT*

Voor het programma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe) zijn op verschillende onderdelen afspraken gemaakt. Zo wordt gestart met de MIRT-verkenning Oude Lijn Leiden – Dordrecht en de uitwerking van de regionale HOV corridors (Randstadrail/metronet, Leiden-Zoetermeer). Voor de MIRT-verkenningen CID-Binckhorst en de Oeververbindingen Rotterdam zijn afspraken gemaakt over het voorgenomen voorkeursalternatief. Daarnaast zijn afspraken gemaakt over de Algeracorridor en is een pakket maatregelen vastgesteld als uitgangspunt voor het vervolgtraject ter verbetering van de bereikbaarheid Voorne-Putten en de Haven Rotterdam.

Met de provincie Zeeland is afgesproken om nader te verkennen welke mogelijkheden er zijn om tot verdergaande samenwerkingsafspraken te komen waarbij een nieuw duurzaam mobiliteitssysteem voor openbaar vervoer centraal staat.

Het Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad wordt verbreed met groen in en om de stad, klimaatadaptatie, duurzame energie en economie, gericht op een toekomstbestendige verstedelijking. Besloten is dat het verbrede Verstedelijkingsakkoord de Uitvoeringsagenda NOVEX Zuidelijke Randstad wordt, met als basis het nog te ontwikkelen integraal ontwikkelperspectief. De focus voor NOVEX Zuidelijke Randstad ligt op het realiseren van de binnenstedelijke verstedelijkingsopgave in de zone Oude Lijn. De geactualiseerde Verstedelijkingsstrategie Zuid-Holland is onderschreven rekening houdend met actuele ontwikkelingen, en is bouwsteen voor de provinciale ruimtelijke puzzel.

²² Woningbouwaantallen versnellingsafspraken en grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties kunnen niet opgeteld worden omdat er overlap kan zijn.

3.2.3 Bereikbaarheidsprogramma MoVe

Er wordt een start gemaakt met de MIRT-verkenning Oude Lijn Leiden - Dordrecht, de planuitwerking frequentieverhoging Randstadrail inclusief metronet en de regionale verkenning Bus Rapid Transit (BRT) Leiden-Zoetermeer.²³ De MIRT-verkenning Oude Lijn is gericht op een schaa sprong op het spoor tussen Leiden en Dordrecht, met als doel een sprinterfrequentie van minimaal acht keer per uur tussen Den Haag en Dordrecht; capaciteits- en gebiedsgerichte maatregelen op en rond de stations Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam Centrum en Dordrecht; toevoeging van vier nieuwe stations nabij nieuwe verstedelijkingslocaties;²⁴ en een upgrade van station Stadionpark naar Citysprinterstation.²⁵ Daarmee worden in de nabijheid van de Oude Lijn tot en met 2030 54.000 nieuwe woningen ontsloten, wat tot en met 2040 oploopt tot 77.000. De grotere capaciteit en de betrouwbaarheid op de Oude Lijn leidt tot een hogere kwaliteit van de verbindingen met andere landsdelen en draagt bij aan de economische samenhang binnen de regio en met de belangrijke economische en kennisclusters in de regio's Amsterdam, Utrecht en Eindhoven.

3.2.4 MIRT-verkenning CID-Binckhorst

De MIRT-verkenning CID-Binckhorst is afgerond met het opstellen van een voorgenomen voorkeursalternatief bestaande uit een tramverbinding door de Binckhorstlaan via de Maanweg richting station Voorburg en via de Geestbrugweg richting Rijswijk/Delft, met een aanvullend bereikbaarheidspakket bestaande uit o.a. fietspaden, fietsenstallingen, mobiliteitshubs en voetgangerspaden. In het BO MIRT is besloten om de planning- en studiefase te starten. Centraal staat het mogelijk maken van de verstedelijkingsopgave met ruim 20.000 woningen tot en met 2030 en ca. 15.000 woningen in de periode erna, naast het oplossen van NMCA-knelpunten.

3.2.5 MIRT-verkenning Oeververbindingen Rotterdam

Dit BO MIRT is de bestuurlijke voorkeur vastgesteld voor de MIRT-verkenning Oeververbindingen Rotterdam. Het betreft op hoofdlijnen een capaciteitsuitbreiding van de A16 Van Brienenoordcorridor, extra capaciteit op de N210, een nieuwe multimodale brug tussen Feyenoord en Kralingen, een nieuwe HOV-tramverbinding tussen Rotterdam Zuidplein en Kralingen, opwaarderen van het station Stadionpark en een HOV-busverbinding tussen Rotterdam Zuidplein en het centrum via de Maastunnel. In 2023 zal de voorkeursbeslissing worden genomen, mits de raming binnen het beschikbare budget past. Voor de nieuwe multimodale brug is nog nader (nautisch) onderzoek nodig waaruit moet blijken dat, zoals verwacht, een brug gerealiseerd kan worden die vlot en veilig te passeren is door de scheepvaart. De uitgangspunten voor dit vervolgonderzoek (waaronder de oeveraanpassingen, maatregelen op de vaarweg, de dimensionering van het vaste deel en het beweegbare deel, de kosten en de effecten op de corridor) worden nader uitgewerkt in overleg met de betrokken partijen (waaronder RWS, de Havenmeester en Havenbedrijf Rotterdam).

²³ De Startbeslissing Oude Lijn is bijgevoegd als bijlage. De Plannen van Aanpak voor Randstadrail/metronet en BRT Leiden-Zoetermeer zijn te vinden op: <https://www.move-rdh.nl/documenten/default.aspx#folder=2342396>

²⁴ De stations Rijswijk-Buiten, Schiedam Kethel, Rotterdam Van Nelle en Dordrecht Leerpark.

²⁵ Op een Citysprinterstation vertrekt iedere vijf minuten een trein in beide richtingen.

Voor de A16 Van Brienenoordcorridor is een startbeslissing op grond van de Tracéwet dan wel Omgevingswet vereist. Deze startbeslissing zal genomen worden zodra de personele capaciteit (inclusief stikstofonderzoek) de MIRT-planning en studies mogelijk maakt.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/271618

3.2.6 Studie Bereikbaarheid Voorne-Putten en Haven Rotterdam

Op grond van de resultaten van de studie hebben het ministerie van IenW, de provincie Zuid-Holland, de MRDH en de gemeenten op Voorne-Putten in dit BO MIRT een pakket van maatregelen vastgesteld als uitgangspunt voor het vervolgtraject. De inhoud van dit pakket betreft een capaciteitsuitbreiding van een deel van de N57, inclusief de aansluiting met de A15 (waarvoor de tracéwetprocedure gevolgd zal moeten worden) en een beperkte aanpassing van de N218/Hartelcorridor, eveneens inclusief de aansluiting met de A15. Verder worden flankerende maatregelen getroffen voor fiets en OV. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie Van Helvert.²⁶

Helaas zijn er op dit moment geen middelen voorhanden om een MIRT-verkenning voor de N57 te starten. Ook is er op dit moment geen personele capaciteit voor stikstofonderzoek beschikbaar. Zodra er voldoende budget beschikbaar is én personele capaciteit voor stikstofonderzoek beschikbaar is, kan worden gewerkt aan de startbeslissing voor een MIRT-verkenning voor de maatregelen aan de N57.

3.2.7 Calandbrug

In november 2021 is uw Kamer geïnformeerd over het afsluiten van de rechterrijstrook van de Calandbrug (N15) richting Rotterdam/Rozenbrug ten behoeve van de veiligheid voor de weggebruiker.²⁷ Er is toegezegd uw Kamer op de hoogte te houden over de planning van de renovatie van de Calandbrug. De renovatie van het rijdek van de Calandbrug zal naar verwachting starten in 2026. De herstelwerkzaamheden zullen in combinatie met de renovatie van de gehele brug worden uitgevoerd. Tot die tijd zal er in de richting Rotterdam/Rozenburg één rijstrook op de brug beschikbaar zijn. Er is een pontje voor langzaam verkeer op werkdagen van 6:00 tot 19:00 uur. Daarnaast is er een app waarmee busreizigers een financiële compensatie kunnen krijgen voor het omreizen. Hierdoor is de hinder voor het wegverkeer beperkt. De veiligheid is niet in gevaar en voor het vaarwegverkeer is er geen hinder.

Vanwege een storing in het draaimechanisme is de Calandbrug sinds mei 2022 niet meer beschikbaar voor het wegverkeer en fietsers. ProRail geeft aan dat het herstel van deze storing tot eind januari 2023 zal duren. Tot die tijd staat de brug open voor de scheepvaart, waardoor deze niet beschikbaar is voor het wegverkeer.

3.3 Regio Oost

3.3.1 Rijksbijdragen uit de € 7,5 mld.

In de regio Oost zijn voor € 276 mln. in totaal 20 versnellingsafspraken gemaakt waarmee wordt bijgedragen aan de versnelde realisatie van ca. 26.000 woningen. Daarnaast zijn er afspraken gemaakt voor € 695 mln. voor de goede

²⁶ Kamerstuk 29 862, nr. 31

²⁷ Kamerstuk 29 385 nr. 113

bereikbaarheid en ontsluiting van de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties Nijmegen Stationsgebied, Nijmegen Kanaalzone, Zwolle Spoorzone, Foodvalley, Spoorzone Arnhem Oost, waarmee wordt bijgedragen aan de realisatie van ca. 30.000 woningen tot en met 2030.²⁸ Het betreft onder andere de volgende afspraken.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/271618

3.3.2 Terugkoppeling afspraken BO MIRT

In lijn met de Verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley zijn voor de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties spoorzone Arnhem-Oost, Nijmegen Kanaalzone en Stationsgebied, en Foodvalley mobiliteitspakketten afgesproken om de woningbouwlocaties te ontsluiten. Onderdeel hiervan zijn onder andere stationsmaatregelen, mobiliteits hubs en HOV. Voor de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Spoorzone Arnhem-Oost gaan Rijk en regio een gezamenlijke ontwikkelstrategie uitwerken ten behoeve van het deelgebied Rijnpark. Verder geven Rijk en regio een vervolg aan de corridorstudie Utrecht-Arnhem en maken een onderzoeksopzet voor een regionale, multimodale netwerkanalyse. Tevens starten Rijk en regio een MIRT-onderzoek met een beperkte scope over nut, noodzaak, timing en inpassing van de vrije spoorkruising in de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Spoorzone Arnhem-Oost. Met de regio is een afspraak gemaakt over een Rijksbijdrage aan de Rijnbrug bij Rhenen in één van de 17 NOVEX-woningbouwlocaties, de regio Foodvalley. De regio kan hiermee de uitvoering van het project verder oppakken. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie van het lid Stoffer.²⁹ Daarnaast is een afspraak gemaakt over de RegioExpres Achterhoek.

Voor de MIRT-verkenning A50 op het traject Ewijk-Bankhoef-Paalgraven is het Rijk bereid om met de regio het gesprek aan te gaan over het project A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven om gezamenlijk te zoeken naar oplossingen om een tekort af te dekken en een voorkeursalternatief te kunnen vaststellen. Hierbij is het Rijk bereid budget uit de woningbouwmiddelen aan te wenden.

Met de regio Arnhem-Nijmegen-Foodvalley zijn daarnaast bestuurlijke afspraken gemaakt over Verstedelijking, met als thema 'Meer landschap, meer stad', onder meer over het toevoegen van recreatieve, groene uitloopgebieden, over water en bodem als sturend principe en over vervolgonderzoeken naar verstedelijking in relatie tot energie. Deze afspraken geven uitvoering aan de verstedelijkingsstrategie van deze regio tot 2040. Rijk en regio zetten de samenwerking voort in het NOVEX-gebied Arnhem-Nijmegen-Foodvalley.

Ook in de regio Zwolle zijn afspraken gemaakt over een mobiliteitspakket voor de ontsluiting van grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Spoorzone, inclusief de binnenstad van Zwolle, en de doorontwikkeling van het integrale mobiliteitssysteem in het netwerk rond Zwolle. Rijk en regio hebben afgesproken de verstedelijkingsstrategie voor de regio Zwolle te hanteren als richtinggevend kader voor de integrale verstedelijkingsopgave tot 2040 en de samenwerking voort te zetten in het NOVEX-gebied regio Zwolle. Verder is het MIRT-onderzoek 'bereikbaarheid Zwolle en omgeving' afgerond.

²⁸ Woningbouwaantallen versnellingsafspraken en grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties kunnen niet opgeteld worden omdat er overlap kan zijn.

²⁹ Kamerstuk 35 925-A, nr. 86

Voor de bovenregionale ontsluiting van Overijssel geven rijk en regio aan ProRail de opdracht voor een verkenning naar elektrificatie en doorkoppeling van de spoorverbinding Zwolle-Twente-Münster, waarvoor het Rijk een financiële reservering maakt.

3.3.3 *RegioExpres*

De RegioExpres is een sneltrein op de spoorverbinding Arnhem-Doetinchem-Winterswijk en zorgt voor een sterke verbetering van de bereikbaarheid, woon- en werkomgeving en leefbaarheid in de regio's Liemers en Achterhoek en in Arnhem. Dit is een gebied van meer dan 700.000 inwoners en dat zal gaan groeien met ca. 25.000 nieuwe woningen. Rijk en de provincie Gelderland realiseren samen de RegioExpres en bekostigen ieder de helft van de investeringskosten van € 150 mln. Het huidige aantal reizigers op deze bestaande spoorlijn is 21.000 per dag en de verwachte structurele groei is 20%. Op het traject Achterhoek-Arnhem zal dit zelfs gaan oplopen tot 40% door de komst van de RegioExpres. De sneltrein is daarmee een drager van verstedelijking en versterking van de regionale economie. De reistijd tussen Winterswijk en Arnhem wordt verkort met 13 minuten en voor overstappers op een IC-verbinding naar de randstad loopt de reistijdwinst zelfs op tot 26 minuten.

3.4 *Regio Noord*

3.4.1 *Rijksbijdragen uit de € 7,5 mld.*

In de regio Noord zijn voor € 143 mln. in totaal 14 versnellingsafspraken gemaakt waarmee wordt bijgedragen aan de versnelde realisatie van ca. 23.500 woningen. Daarnaast zijn er afspraken gemaakt voor € 180 mln. voor de goede bereikbaarheid en ontsluiting van de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties Groningen Suikerunieterrein en Groningen Stadshavens, waarmee wordt bijgedragen aan de realisatie van ca. 8.500 woningen tot en met 2030.³⁰ Het betreft onder andere de volgende afspraken.

3.4.2 *Terugkoppeling afspraken BO MIRT*

In het kader van de grootschalige woningbouw zijn afspraken gemaakt met Groningen voor een pakket maatregelen. Voor Groningen starten Rijk en regio een integraal MIRT-onderzoek naar de gebiedsgerichte ontsluiting van de Westflank van de stad, waarbij zowel wordt gekeken naar het functioneren van de Ring West als de Rondweg Hoogkerk. Daarnaast draagt het Rijk bij aan de OV-hub/treinstation voor de bus- en treinontsluiting voor de nieuwe wijk De Suikerzijde, waar naast woningen een campus wordt gerealiseerd.

Verder is gesproken over de voortgang van het NOVEX-gebied Groningen-Assen. De afspraken over ontsluiting van grootschalige woningbouw en versnellingsafspraken vormen een belangrijk onderdeel van het realiseren van de opgave in dit NOVEX-gebied.

Naast de afspraken over ontsluiting woningbouwlocaties is gesproken over het MIRT-onderzoek NOVEX-gebied Lelylijn. Voor het op termijn, met medefinanciering vanuit de regio en uit Europese fondsen, realiseren van de

³⁰ Woningbouwaantallen versnellingsafspraken en grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties kunnen niet opgeteld worden omdat er overlap kan zijn.

Lelylijn is in het coalitieakkoord € 3 mld. gereserveerd. In een MIRT-onderzoek werken Rijk en regio uit hoe de Lelylijn in het kader van het Deltaplan voor het Noorden kan bijdragen aan het versterken van de economie, woningbouw en internationale treinverbindingen in het Noorden. Op basis van het Plan van Aanpak zijn er op het BO MIRT afspraken gemaakt over onder andere de planning en de verdeling van de kosten voor het onderzoek. Daarnaast zijn afspraken gemaakt over de Friese bruggen over de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/271618

3.4.3 Decentralisatie sprinterdienst Leeuwarden – Zwolle

In het BO MIRT van 2020 hebben de provincie Fryslân en IenW de intentie uitgesproken om de concessieverlening voor de sprinterdienst tussen Leeuwarden en Zwolle te decentraliseren.³¹ Toen is vastgelegd dat de decentralisatie meerwaarde moet bieden voor de reiziger en dat voor beide partijen een budgetneutrale overdracht moet plaatsvinden.

In de tussenperiode zijn gezamenlijk mogelijkheden verkend om het reizigersproduct bij decentralisatie stapsgewijs te verbeteren. Daarnaast is onderzoek verricht naar de financiële en praktische consequenties van de decentralisatie. Het is het Rijk en de provincie vervolgens niet gelukt om overeenstemming te bereiken over de voorwaarden voor decentralisatie per 2025. Dit hangt met name op de financiële opgave om de treindienst te decentraliseren, en de middelen die beide partijen beschikbaar hebben voor exploitatie en investeringen.

Hoewel decentralisatie in 2025 te vroeg komt, zien beide partijen mogelijkheden om het gesprek over decentralisatie te continueren in aanloop naar volgende besluitvormingsmomenten. Dat kan bijvoorbeeld zijn richting de afloop van de concessie voor het regionaal spoorvervoer in Fryslân (2035). Ondertussen blijft de sprinterdienst opgenomen in de hoofdtrainnetconcessie en vervolgen de partijen dit jaar nog het overleg over een aantal openstaande punten, waaronder de tweede sprinter Leeuwarden – Zwolle en station Leeuwarden Werpsterhoeke.

3.4.4 Decentralisatie concessieverlening Friese Waddenveren

Ter invulling van een motie van de leden Van Helvert en De Vries om te onderzoeken of de concessieverlening voor de Waddenveren kan worden overgedragen aan de betrokken provincies,³² is het Rijk met de provincie Fryslân een traject gestart om te verkennen of decentralisatie realiseerbaar is.³³ Hierna is aanvullend onderzoek uitgevoerd door Rebel en Goudappel. Daaruit is gebleken dat de decentralisatie maar beperkte meerwaarde heeft voor de reiziger die gebruik maakt van de veerdiensten. Voor zowel provincie als Rijk is die meerwaarde een belangrijke voorwaarde. Het onderzoeksrapport maakt ook inzichtelijk dat er aanzienlijke kosten en risico's voor de provincie Fryslân zijn verbonden aan de decentralisatie.

Naar aanleiding van het onderzoek is samen met de provincie Fryslân geconcludeerd dat het op dit moment niet opportuun is de concessieverlening van

³¹ Zoals eerder opgenomen in het bestuursakkoord van de provincie en het coalitieakkoord van het Kabinet Rutte III.

³² Kamerstuk 29 684, nr. 131

³³ Kamerstuk 23 645, nr. 688

de Waddenveren over te dragen aan de provincie Fryslân. De concessieverlening zal dus niet worden gedecentraliseerd.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

3.4.5 Bruggen over Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl

In het aanlegprogramma Hoofdvaarweg Lemmer Delfzijl (HLD) fase 2 worden acht bruggen in Groningen en Friesland vervangen zodat de vaarweg geschikt wordt gemaakt voor klasse Va scheepvaart. Bij het BO HLD van december 2021³⁴ zijn vanwege het beschikbare budget bij Rijk en regio afspraken gemaakt welke bruggen er met voorrang zouden worden aangepakt. In dat kader is de startbeslissing voor de MIRT-verkenning brug Kootstertille onlangs vastgesteld en tijdens het BO MIRT ondertekend (zie bijlage). Binnen de begroting van het MF zijn extra middelen gereserveerd voor de aanpak van de resterende drie Friese bruggen (Schuilenburg, Oude Schouw en Uitwellingerga). De aanpak hiervan was in december 2021 uitgesteld. Bij de Voorjaarsnota worden deze middelen toegekend aan het betreffende MIRT-budget. De gemeente Groningen heeft een MIRT-onderzoek uitgevoerd naar de vervanging van de Busbaanbrug, dat inmiddels is afgerond. Hieruit zijn geen nieuwe bestuurlijke afspraken voortgekomen.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/271618

3.4.6 Sluis bij Kornwerderzand

Op 7 juli jl. is er bestuurlijk overleg geweest met de regionale overheden die betrokken zijn bij het project Verruiming Sluis Kornwerderzand. Daar is de marktbijdrage besproken en is overeenstemming bereikt over de wijze van inning, monitoring en bijsturing ten behoeve van het volledig ophalen van het toegezegde bedrag van € 26,5 mln. De afspraken tussen het Rijk en de provincie Fryslân worden vastgelegd in een addendum bij de bestaande bestuursovereenkomst. De provincie Fryslân gaat hiertoe individuele privaatrechtelijke contracten met de betrokken bedrijven sluiten die naar gebruik afdragen tot het afgesproken bedrag is geïnd. De provincie bereidt haar besluitvorming voor rondom de marktbijdrageregeling en de voorfinanciering en werkt toe naar ondertekening van de individuele overeenkomsten met de marktpartijen begin 2023.

3.5 Regio Noordwest

3.5.1 Rijksbijdragen uit de € 7,5 mld.

In de regio Noordwest zijn voor € 375 mln. in totaal 21 versnellingsafspraken gemaakt waarmee wordt bijgedragen aan de versnelde realisatie van ruim 70.500 woningen. Daarnaast zijn er afspraken gemaakt voor € 1.858 mln. voor de goede bereikbaarheid en ontsluiting van de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties Utrecht Groot Merwede, Amersfoort Spoor en A1-zone, Amsterdam Havenstad, MRA Oost en MRA West, waarmee wordt bijgedragen aan de realisatie van ca. 131.000 woningen tot en met 2030.³⁵ Daarbij wordt ook extra geïnvesteerd in de hoofdnetwerken: A6 Almere-Lelystad, A7/A8 Amsterdam-Zaandam, Ringen Amsterdam, A12 Ring Utrecht en baanstabiel hoofdspoor MRA en MRU.

3.5.2 Terugkoppeling afspraken BO MIRT

In de MRU hebben Rijk en regio in het kader van de ontsluiting van de woningbouwlocatie Utrecht Groot Merwede afspraken gemaakt voor de

³⁴ Kamerstuk 35 925-A, nr. 20

³⁵ Woningbouwaantallen versnellingsafspraken en grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties kunnen niet opgeteld worden omdat er overlap kan zijn.

Merwedelijk als onderdeel van de MIRT-verkenning OV en Wonen in de regio Utrecht. Daarnaast is afgesproken om te starten met een MIRT-onderzoek naar de integrale gebiedsontwikkeling van de A12-zone en de doorontwikkeling naar Rijnenburg, inclusief mogelijkheden voor multimodale bereikbaarheid. Ook zijn er afspraken gemaakt over een mobiliteitspakket voor de ontsluiting van de woningbouwlocatie Amersfoort Spoor-/A1-zone. Onderdeel van dit mobiliteitspakket zijn onder meer de realisatie van de ontsluiting van Bovenduist op de A1 en het verbeteren van de omgeving en de bereikbaarheid van de stations Amersfoort Centraal en Amersfoort Schothorst. Daarnaast en in samenhang hiermee zijn voor de MRU afspraken gemaakt over de bredere uitvoering van de verstedelijkingsstrategie voor deze regio.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/271618

In de MRA zijn voor de ontsluiting van de woningbouwlocatie MRA-west en Amsterdam-Havenstad afspraken gemaakt over mobiliteitspakketten, mede in relatie tot afspraken over het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp en de eerste fase van het sluiten van de metroring tot de Hemknoop. Voor de MRA-oost zijn voor Amsterdam afspraken gemaakt over een rijksbijdrage voor de projecten 'cruciale mijl' en verplaatsen tramremise op Zeeburgereiland/IJburg en over een mobiliteitspakket voor Amsterdam-Zuidoost. Voor Almere zijn afspraken gemaakt over de verdere doorontwikkeling van Almere tot complete stad. Hiervoor zijn afspraken gemaakt over een mobiliteitspakket voor onder andere Almere Centrum, over een reservering van een rijksbijdrage aan een HOV Pampus en/of Oosterwold in samenhang met het uitvoeren van een ruimtelijk strategische verkenning voor hoogstedelijke ontwikkeling van Almere-Pampus, over een onderzoek naar de mogelijkheden en randvoorwaarden voor verdere verdichting van Oosterwold en over het versterken van het economisch profiel en werkgelegenheid in Almere. Voor dit laatste zal de regio naar verwachting ook een regiodeal Amsterdam/Almere Bay Area indienen om de eerste noodzakelijke stappen ter versterking van het economisch profiel te realiseren. Voor Lelystad is een (regionaal) onderzoek afgesproken naar de multimodale bereikbaarheid van Lelystad Warande. Voor de A27 knooppunt Eemnes-Zeewolde is afgesproken de ontwikkelingen rond woningbouw en (auto)mobiliteit te blijven volgen en binnen het MIRT-proces de mogelijkheden te bespreken om zo spoedig mogelijk te starten met een MIRT-verkenning. Het in 2020 afgesproken Rijk-regio budget blijft daarvoor beschikbaar.

In de MRA zijn verder afspraken gemaakt voor een pakket projecten bestaande uit het programma Zuidasdok, knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel en de Rozenoordbrug, het Derde Perron Amsterdam Zuid, de doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp en de Metroringlijn Amsterdam tot de Hemknoop.

Voor zowel de MRU als de MRA is besloten een pilot voor te bereiden rond programmatische bekostiging. Tenslotte zijn voor diverse projecten afspraken gemaakt, waaronder over de spoorcorridor Utrecht-Foodvalley-Arnhem en het verbeteren van de bereikbaarheid en een ongelijkvloerse spoorkruising bij de Guisweg in Zaanstad.

3.5.3 Multimodale knoop Schiphol

In het project Multimodale Knoop Schiphol (MKS) wordt een aantal maatregelen genomen om capaciteit en veiligheid van station Schiphol Airport en de vervoersknoop Schiphol te vergroten. De aanbesteding is gegund voor

werkzaamheden aan de (rol)trappen van en naar de treinperrons van station Schiphol Airport, die begin 2023 starten. Verder wordt in het project toegewerkt naar een definitief ontwerp voor het nieuwe busstation.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/271618

In het kader van Groot-Amsterdam en de daarmee samenhangende lastige financiële opgave is in overleg met alle betrokken partijen besloten een portie van de Rijksbijdrage voor de MKS over te hevelen naar het project derde perron Amsterdam Zuid (zie ook paragraaf 3.5.8.2). De realisatie van dit laatste project leidt ook tot verbeteringen voor de reizigers op Schiphol, omdat er dan meer treinen in een betere regelmaat kunnen rijden van en naar Schiphol. Er wachten dan minder reizigers korter op het perron tot de volgende trein.

3.5.4 A27 Zeewolde – Knooppunt Eemnes

In het BO MIRT van november 2020 is afgesproken te starten met een MIRT-verkenning naar de capaciteitsuitbreiding van de A27 tussen Almere Haven en knooppunt Eemnes als oplossing voor het NMCA-knelpunt op dit tracé en een betere betrouwbaarheid van het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). De investeringskosten voor een verbreding van de A27 werden geraamd op € 29 mln. inclusief een regionale bijdrage van 25%. Uit nader onderzoek blijkt dat de investeringskosten fors hoger uitvallen, namelijk € 193 mln. Om de verkenning te starten moet minstens 75% van de investeringskosten beschikbaar zijn. Op dit moment is geen zicht op voldoende financiële middelen. In het BO MIRT van 10 november jl. is afgesproken de ontwikkelingen op het gebied van woningbouw en (auto)mobiliteit in en vanuit Almere en Flevoland te blijven volgen en binnen het MIRT proces en -uitgangspunten mogelijkheden te bespreken. De stand van zaken zal tijdens het BO MIRT in november 2023 opnieuw worden geagendeerd.

3.5.5 Almere

Op het BO MIRT is afgesproken dat Rijk en regio nauw blijven samenwerken in de verdere ontwikkeling van Almere, met Perspectief Oostflank MRA als basis. Voor de ontwikkeling van Almere tot een complete stad zetten Rijk en regio zich naast woningbouw en bereikbaarheid ook in op het stimuleren van de werkgelegenheid om de eenzijdige pendel richting het oude land tegen te gaan en inzet op het voorzieningenniveau waaronder het aanbod van hoger (technisch) onderwijs. Hiervoor wordt voor de BO's Leefomgeving van 2023 een ruimtelijk economische aanpak uitgewerkt als onderdeel van de uitvoeringsagenda NOVEX MRA.

Om de mobiliteit te verbeteren reserveert het Rijk € 87,5 mln. voor een pakket aan mobiliteitsmaatregelen, onder andere voor de verbetering van de aansluitingen van de A6 en verbetering van het OV en fietsinfrastructuur. Vanwege de woningdruk in de MRA spreken Rijk en regio af om hiermee samenhangend een eerste stap te zetten in de ontwikkeling van Almere Pampus tot hoogstedelijk woon-werkgebied met minimaal 7.500 woningen in samenhang met een hoogwaardige OV-oplossing. Het Rijk reserveert € 30 mln. voor de uitbreiding A6 Almere Oostvaarders-Lelystad. Daarnaast wordt samen met de regio een ruimtelijk strategische verkenning uitgevoerd naar de ontwikkeling van Almere Pampus en onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor verdere verdichting van Oosterwold. Het Rijk reserveert € 54 mln. voor deze HOV-lijnen bij Pampus en/of Oosterwold en de verkenning. Voor de lange termijn blijft de IJmeerlijn de stip op de horizon voor een volledige hoogstedelijke ontwikkeling

van Pampus. Op dit moment is hiervoor echter vanuit alle partijen geen financiering beschikbaar.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

3.5.6 Pont bij Nieuwer ter Aa

In het Tweeminutendebat MIRT van 14 september jl. is toegezegd om uw Kamer voor het NO MIRT te informeren over de gesprekken met de regio over de veerpont bij Nieuwer ter Aa.³⁶ Zoals toegezegd aan uw Kamer is er overleg met de regio (Gemeente Stichtse Vecht en Provincie Utrecht) over een alternatieve oplossing. Deze gesprekken lopen nog; uw Kamer zal zo spoedig mogelijk, idealiter nog voor het NO MIRT, worden geïnformeerd over de uitkomsten. Daarbij zal ook ingegaan worden op de motie van de leden Van der Molen en De Hoop.³⁷

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/271618

3.5.7 Programmatische aanpak grote wateren (PAGW)

Het PAGW-project Oostvaardersoever verbindt het Markermeer, de Oostvaardersplassen en de Lepelaarplassen tot een toekomstbestendig zoetwaterecosysteem. Samen met de minister van Natuur en Stikstof is het voorkeursbesluit vastgesteld, zodat met de planning- en studiefase gestart kan worden.³⁸

3.5.8 Opgaven in de MRA met nationale effecten

Er is een enorme opgave in de MRA rondom ruimtelijke ontwikkeling en bereikbaarheid met gevolgen voor heel het land. De bestaande bereikbaarheid staat nationaal onder druk en lopende mobiliteitsprojecten kenden een financieel tekort. Tegelijkertijd zijn er tussen Rijk en regio afspraken gemaakt over verstedelijking, deze woningbouwopgave vraagt om aanvullende investeringen in mobiliteit. De MRA draagt significant bij aan het aantal nieuwe arbeidsplaatsen als bijdrage aan de Nederlandse economie en het aantal nieuwe woningen als de bijdrage in het nationale woningbouwtekort. Desondanks ziet het Rijk dat vanwege onder andere de financiële omvang, maakbaarheid en uitvoerbaarheid niet alles tegelijk kan en keuzes nodig zijn. Met de MRA zijn daarom afspraken gemaakt over een pakket van maatregelen. De afzonderlijke maatregelen worden hieronder toegelicht. Hiermee wordt invulling gegeven aan verschillende toezeggingen gedaan aan uw Kamer.³⁹

3.5.8.1 Zuidasdok, Knoopunten De Nieuwe Meer en Amstel

Uit de bij het rapport van mw. Dekker uit 2020⁴⁰ gevoegde MKBA blijkt dat realisatie van Zuidasdok een doelmatige investering is. Rijk en regio hebben dit advies gevolgd en hebben besloten een bijdrage te doen aan het tekort. Zuidasdok draagt bij aan de noodzakelijke verbetering van de bereikbaarheid van Amsterdam en de noordelijke Randstad en de ontwikkeling van de Zuidas tot internationale toplocatie. Verdere groei van inwoners en de bouw van 250.000 woningen in de MRA zullen de druk op het vervoerssysteem verder verhogen. De realisatie van Zuidasdok zorgt voor een kwalitatief hoogwaardig OV-knooppunt van internationale allure dat voorziet in een optimaal functionerend hoogwaardig verkeer- en vervoerssysteem. Zuidasdok is noodzakelijk om de veiligheid op station Amsterdam Zuid te kunnen blijven garanderen en voor een nieuw derde

³⁶ Handelingen TK 2021/2022, nr. 108, item 4

³⁷ Kamerstuk 35 925-A, nr. 85

³⁸ Kamerstuk 2022D08790

³⁹ Kamerstuk 35 570-A, nr. 93; Kamerstuk 53 925-XII, nr. 79; Kamerstuk 35 925-A, nr. 70;

Kamerstuk 35 925-A, nr. 76; Kamerstuk 35 925-A, nr. 81

⁴⁰ Rapport 'Voortvarend bouwen voor de toekomst', Kamerstuk 32 668, nr. 15

perron op Amsterdam Zuid om extra treinen te kunnen laten rijden naar alle delen van Nederland.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/271618

Met Zuidasdok, Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel wordt capaciteit toegevoegd aan de A10 Zuid. De A10 Zuid is één van de drukste schakels in het hoofdwegennet en de draaischijf rond Amsterdam met wegverbindingen naar de verschillende landsdelen. De ringweg A10 is in 2040 het op één na grootste knelpunt op de weg in Nederland (IMA-2021). De knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel en de Rozenoordbrug zijn ook noodzakelijk voor realisatie van Zuidasdok. Met een duurzame inpassing van de infrastructuur vermindert de barrièrewerking en wordt de kwaliteit van de leefomgeving verbeterd. In de bijlage ontvangt uw Kamer de eerste Halfjaarrapportage Zuidasdok 1 januari – 31 juni 2022. Nog deze maand zal het project knooppunten De Nieuwe Meer voorlopig worden gegund. Ten opzichte van de prognose in de Eerste Halfjaarrapportage 2022 is aanvullend ca. € 100 mln. benodigd voor deze gunning. Dit zal worden gedekt binnen de kaders van de procedurele en financiële afspraken over deze projecten. Het voornemen is om in de tweede suppletoire begroting (Najaarsnota) het extra benodigde verplichtingenbudget opgenomen op artikel 12 en artikel 17 van het MF. Conform regeling grote projecten wordt het gevolg hiervan op de prognose van Zuidasdok in beeld gebracht en aan uw Kamer gerapporteerd. In de Voorjaarsnota 2023 worden de gevolgen afgewikkeld met in achtname van de afspraken in de afsprakenlijst.

3.5.8.2 Derde perron station Amsterdam Zuid

Binnen het programma Zuidasdok wordt ruimte vrijgemaakt voor een derde perron door de zuidelijke rijbanen van de A10 verder naar buiten te leggen. In 2018 hebben Rijk en Regio afspraken gemaakt voor de uitbreiding van de spoorcapaciteit in en om Amsterdam. Onderdeel is het verplaatsen van de internationale treinen naar Amsterdam Zuid. Dat geeft op Amsterdam Centraal ruimte om meer regionale en nationale treinen te kunnen rijden. Om treinen naar het Verenigd Koninkrijk (niet-Schengengebied) te rijden is de bouw van een internationale treinterminal noodzakelijk. In deze terminal kunnen bagage- en persoonscontrole plaatsvinden. De kosten voor deze terminal zijn € 80 - 100 mln. Daarnaast is de kostenraming voor het spoorse ontwerp ca. € 100 mln. hoger uitgevallen, onder ander vanwege prijspeilbijstellingen, voorzieningen be- en bijsturing en verdere uitwerking van het spoorontwerp. Het voornemen is in het eerste kwartaal van 2023 een voorkeursbeslissing te nemen. Dat maakt het mogelijk de fase planning en studies nog in 2023 te starten. Aan het eind van deze fase ligt er de keus voor of het derde perron als aanvullende bouwstap binnen het programma Zuidasdok gerealiseerd zal worden of als afzonderlijk project verder zal gaan. Deze keuze dient uiterlijk in 2027 genomen te worden, om de uitvoering van alle werkzaamheden optimaal te kunnen afstemmen.

3.5.8.3 Startbeslissing verkenning OV-verbinding Amsterdam -Haarlemmermeer

In het BO MIRT van 2020 hebben de bestuurders van Rijk en regio de resultaten uit het MIRT-onderzoek Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp vastgesteld en afspraken gemaakt over het vervolg.⁴¹ De volgende stap in het MIRT is de start van de verkenning. Samen met de regio is geconstateerd dat de verkenning OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer gestart kan worden. Het voorlopig voorkeursalternatief, waarop de financiering gebaseerd is, is de doorgetrokken Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp. Voor deze variant hebben Rijk en regio afspraken

⁴¹ Kamerstuk 35 570-A, nr. 45

gemaakt over 100% financiering (€ 3.364 mln., prijspeil 2022). Om de risico's in relatie tot het taakstellend budget zo laag mogelijk te houden, zijn er risicoafspraken over het pakket gemaakt (zie afsprakenlijst BO's MIRT) die in de verkenning nader uitgewerkt zullen worden. Deze variant is gekozen omdat het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp een goede oplossing is voor de OV-knelpunten in de corridor. Uit de eerder opgestelde MKBA voor het Nationaal Groeifonds blijkt dat het verlengen van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp een doelmatige investering is. De staatssecretaris van IenW heeft de startbeslissing voor het verlengen van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp vastgesteld (zie bijlage). Er wordt toegewerkt naar het nemen van een voorkeursbeslissing in 2025.

3.5.8.4 Verkenning voor de ontsluiting van woningbouw in Haven-Stad zuid

Rijk en regio starten een verkenning naar de eerste fase sluiten Ringlijn, tussen Amsterdam Sloterdijk en de Hemknoop. Rijk en regio hebben gezamenlijk zicht op 100% financiering (€ 394 mln., prijspeil 2022) voor de aanleg voor dit eerste deel van het sluiten van de metroringlijn tussen station Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Centraal. Om de beste variant voor dit deel van de Ringlijn te kunnen bepalen, worden in deze MIRT-verkenning ook de verschillende varianten voor het geheel sluiten van de metroringlijn tussen station Sloterdijk en station Amsterdam Centraal in het onderzoek meegenomen. Er wordt toegewerkt naar een voorkeursbeslissing voor de eerste fase van het sluiten van de Ringlijn, namelijk het deel waarvoor Rijk en regio zicht hebben op 100% financiering. De formele startbeslissing voor deze MIRT-verkenning wordt in het eerste kwartaal van 2023 genomen.

Bij de ontwikkeling van Haven-Stad moet alternatieve ruimte worden gevonden voor havengebonden bedrijvigheid in het Noordzeekanaalgebied. In het kader van de gebiedsgerichte aanpak in NOVEX-verband wordt voor het Noordzeekanaalgebied een integraal ontwikkelperspectief opgesteld. De opgaven en ruimte vraag in dit gebied op het vlak van water, wonen, (haven)economie en circulaire economie, energietransitie en landschap worden afgewogen. De Houtrakpolder maakt onderdeel uit van deze afweging. Rijk en regio onderzoeken dit verder in 2023.

3.5.8.5 Middelen

Rijk, regio, NS, Schiphol en Schiphol Area Development Company (SADC) stellen aanvullende middelen beschikbaar voor dit totaalpakket projecten bestaande uit het programma Zuidasdok, Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel en de Rozenoordbrug, het Derde Perron Amsterdam, de doortrekking van de Noord/Zuidlijn en de Metroringlijn Amsterdam tot de Hemknoop. De financiële omvang van ontbrekende financiering voor de projecten in het pakket is in totaal € 5.462 mln. (prijspeil 2022). Rijk en regio stellen voor de dekking gezamenlijk € 5.462 mln. beschikbaar, waarvan het Rijk 75% (€ 4.096 mln.) bijdraagt en de regio 25% (€ 1.366 mln.). Zoals hierboven aangegeven draagt Zuidasdok bij aan de bereikbaarheid in de MRA. In overleg met betrokken partijen is daarom besloten middelen uit het gebiedsprogramma Amsterdam in te zetten voor Zuidasdok. Daarnaast zijn er afspraken gemaakt over de risicoverdeling. Voor tekorten en meevallers na 5 oktober 2022 (prijspeil 2022) geldt dat deze worden gedekt binnen de kaders van de procedurele en financiële afspraken over deze projecten (zie afsprakenlijst BO's MIRT).

3.5.9 *Guisweg*

Het aanpassen van de overweg Guisweg in Zaandijk is randvoorwaardelijk voor het Programma Hoogfrequent Spoor op het traject Alkmaar-Amsterdam. Door onder meer bouwkostenstijging valt de aanpassing € 26 mln. duurder uit dan verwacht. Hiertoe stelt het Rijk € 11,2 mln. beschikbaar, onder meer vanuit het vrijgevalen budget voor spoorse maatregelen binnen de corridor Amsterdam-Hoorn. De regio draagt het overige tekort.

3.6 *Goederenvervoercorridors*

3.6.1 *Terugkoppeling BO GVC*

Binnen het goederenvervoer neemt versterking van de multimodale goederenvervoercorridors naast verduurzaming van het goederenvervoer en digitalisering een centrale plek in. Een groot deel van het (zware) transport concentreert zich op één van de drie goederenvervoercorridors te weten: Oost, Zuidoost en Zuid. In 2022 is voor de corridor Zuid (Regio Amsterdam – Rotterdam/Den Haag – Antwerpen) een programma-aanpak gestart.

3.6.2 *Start goederenvervoercorridor Zuid*

Met het startbesluit van de Programmaraad van 28 april jl. is op de route Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen een nieuw corridorprogramma Zuid gestart. Hierin werken het Rijk (IenW, BZK, EZK), de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Noord-Brabant en Zeeland en de daar gelegen zeehavens samen aan een robuuste, concurrerende, duurzame en veilige corridor. Binnen het programma wordt ingezet om kansen voor de groei van het goederenvervoer, energietransitie, klimaataanpak en het doortrekken van het kanaal Seine-Noord (en daarmee het leggen van de verbinding met de Schelde) te verzilveren. Tijdens het BO MIRT Goederenvervoercorridors hebben de corridorpartijen dit herbevestigd. Daarnaast is besloten om de eerste actielijnen (modal shift, verduurzaming en digitalisering logistiek) te starten.

3.6.3 *Multimodale knooppunten*

Om de belangrijke zeven bovengemiddelde multimodale knooppunten⁴² op de goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost te versterken zijn corridorpartijen overeengekomen de eerdere opgestelde knooppuntplannen te concretiseren in gezamenlijke realisatiepacten. In deze vast te stellen pacten zullen concrete maatregelen op het gebied van samenwerking ten behoeve van modal shift, verbetering van havens en (rail- en barge)terminals, ontsluitingen op de corridor en voorzieningen voor gebruikers van de corridor nader worden uitgewerkt om de komende decennia adaptief te worden opgepakt. Besloten is om allereerst de knooppuntplannen voor Venlo en Tilburg uit te werken aangezien deze het verst zijn uitgewerkt.

3.6.4 *Digitalisering en goederenvervoer*

Vanuit het NGF is dit jaar € 51 mln. toegekend aan het voorstel 'Digitale Infrastructuur Logistiek (DIL)'.⁴³ DIL gaat in 2023 van start en is een gezamenlijk initiatief van het ministerie van IenW met partners als de havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam, Schiphol, de douane en andere sectorpartijen. Met DIL wordt een data-infrastructuur gecreëerd waarop bedrijven en overheden veilig

⁴² Rotterdam, Moerdijk, Tilburg, Venlo, Sittard-Geleen, Nijmegen en Tiel

⁴³ Kamerstuk 35 925-XIX nr. 10

kunnen aansluiten en beter in staat worden gesteld data voor elkaar open te stellen. Het gaat hierbij om de versnelde en verbeterde toepassing van de Basis Data Infrastructuur (BDI) die vormgegeven wordt in zes tot tien living labs. De digitale living labs dragen bij aan duurzaamheid en efficiency op de corridors. Ook wordt het bedrijfsleven door middel van voorlichting en bewustwording gestimuleerd om meer digitaal en datagedreven te gaan werken.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/271618

3.6.5 Alternatieve tank- en laadinfrastructuur voor transport over weg en water

De ambitie is om uiterlijk in 2030 een dekkend netwerk van zero-emissie laad- en tankpunten te hebben langs het goederennetwerk over weg en water. Er wordt onder andere ingezet op Clean Energy Hubs voor wegtransport en de binnenvaart. Daarmee wordt gedeeltelijk invulling gegeven aan de doelstellingen zoals opgenomen in de herziening van de Europese richtlijn (2014/94/EU) betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFID). In dit kader heeft het ministerie van IenW € 19,25 mln. beschikbaar gesteld om door middel van een regeling met cofinanciering uit de regio's de onrendabele top van projecten weg te nemen. De definitieve invulling van de regeling zal in de loop van 2023 gereed komen. Projecten (al dan niet Clean Energy Hubs) moeten prioritair bijdragen aan de uitrol van een dekkend netwerk van zero-emissie laad- en tankinfrastructuur langs het netwerk met de grootste vervoersstromen, maar middelen kunnen ook worden ingezet op landelijk niveau.

3.6.6 740-metertreinen emplacement Lage Zwaluwe

Uw Kamer is eerder geïnformeerd over verkennende studies naar sporen voor goederentreinen van 740 meter lang van op enkele corridors.⁴⁴ In dit BO MIRT is afgesproken dat twee sporen op Lage Zwaluwe worden verlengd om deze geschikt te maken voor 740 meter lange treinen. Door mee te liften op een al gepland wisselsaneringstraject zijn de kosten voor dit project aanzienlijk lager; het ministerie van IenW stelt hiervoor € 7,26 mln. beschikbaar. De realisatie van de extra capaciteit loopt in de pas met het verlengen van de sporen te Moerdijk, waardoor de groei van het spoorverkeer in Moerdijk conform het hoge WLO-scenario tot 2040 kan plaatsvinden. Bovendien maakt de inzet van langere goederentreinen het vervoer per spoor goedkoper en draagt daarmee bij aan het stimuleren van de modal shift van weg naar spoor op de corridor.

3.6.7 Beter benutten last mile spoor

Door het gebruik van sensoren en camera's wordt de capaciteit op het spoornetwerk in de Rotterdamse haven, op terminals en op de gehele corridors beter benut. Hierdoor komt meer capaciteit vrij voor het rijden van meer treinen. In het BO MIRT is afgesproken dat wordt gestart met een pilot op het emplacement Botlek in de Rotterdamse haven. De financiële dekking voor deze pilot wordt gedragen door het ministerie van IenW (€ 1,4 mln.) en ProRail (€ 302.500). Het project wordt uitgevoerd door ProRail en Havenbedrijf Rotterdam.

3.6.8 Truckparkings

In de MIRT-brief van 15 december 2021⁴⁵ is uw Kamer geïnformeerd over de inspanningen om voldoende truckparkings te realiseren zodat chauffeurs een goede en veilige plek hebben om te overnachten. Truckparkings werden tot nu toe

⁴⁴ Kamerstuk 35 570-A, nr. 45

⁴⁵ Kamerstuk 35 925-A, nr. 24

altijd op het onderliggende wegennet gerealiseerd. Voor twee locaties in Limburg lijkt ontsluiting nodig via een nabijgelegen verzorgingsplaats. Er zijn geen grote beleidsmatige of juridische bezwaren tegen de realisatie van truckparkings via een verzorgingsplaats blijkt uit onderzoek in opdracht van het ministerie van IenW (zie bijlage). Wel moet de maakbaarheid en betaalbaarheid van zo'n verbinding nog worden onderzocht door RWS. Hierbij speelt de veiligheid van gebruikers van de betreffende verzorgingsplaats een centrale rol. Mogelijk wordt het ontsluiten via de verzorgingsplaats daarom in eerste instantie als pilot toegestaan.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/271618

Wat betreft de locaties Asten en Dordrecht is uw Kamer op 15 december 2021⁴⁶ geïnformeerd dat er onzekerheid bestaat over de realisatie. Deze locaties kunnen definitief niet doorgaan, in verband met een gebrek aan geschikte gronden of bereidwilligheid om mee te werken op gemeentelijk niveau. In het kader van de BO MIRT-werkgroep is mede daarom een onderzoek 'toekomstbeeld truckparkings' gestart. In dit onderzoek wordt gekeken naar locaties die kansrijk zijn voor het realiseren van nieuwe truckparkings waarbij ook alternatieve locaties voor de niet gerealiseerde plekken bij Asten en Dordrecht (circa 500 plekken) meegenomen worden. Ook worden de geleerde lessen van Asten en Dordrecht expliciet meegenomen zodat nog meer kansrijke locaties tot daadwerkelijke realisatie kunnen komen.

3.6.9 Optimalisatie ligplaatsen/afmeervoorzieningen op de GVC

Voor de aanleg van spudpaal- en afmeervoorzieningen als *no regret-maatregel* op met name de gestuwde Maas en de Oost-Westtak van de Maas, wordt € 1,1 mln. beschikbaar gesteld. Met de aanleg van deze voorzieningen wordt ruimte voor zo'n zes tot twaalf schepen gecreëerd, waarmee de druk op de bestaande ligplaatsen kan worden verminderd. De druk op ligplaatsen speelt vooral op de Oost-Westtak van de Maas die in tijden van droogte en laagwater op de Waal als alternatieve vaarroute wordt gebruikt voor diepstekende binnenvaartschepen met bestemmingen in Limburg en Duitsland. Hierdoor ontstaat er vooral bij de sluiscomplexen op genoemde trajecten (o.a. Grave, St. Andries en Weurt) een extra behoefte aan wacht- en ligplaatsen. De maatregel zal voor de zomer van 2024 zijn afgerond.

3.6.10 Continuering 24-uursbediening bruggen sluizen op de GVC

Ongeveer 10 jaar geleden hebben Rijk en de provincies Limburg en Brabant budget vrijgemaakt om de sluizen en bruggen over de Maas en de Brabantse kanalen 7x24 uur te bedienen. Deze pilot loopt voor de Brabantse kanalen tot 1 januari 2023, en voor de Maas tot 1 januari 2024. Het ministerie van IenW heeft zich bereid verklaard om de extra bedieningskosten voor de Brabantse Kanalen in overbruggingsjaar 2023 te bekostigen. Zo kunnen de corridorpartijen in 2023 voor beide vaarwegen gezamenlijk bezien hoe lang en in welke mate aan de 7x24 uursbediening vanaf 2024 een vervolg kan worden gegeven en wie dit mogelijke vervolg gaat financieren. Voor de financiering van de bedieningskosten voor het deel van de Brabantse Kanalen in 2023 wordt € 187.500 aan extra IenW-middelen beschikbaar gesteld. Hiervan komt € 100.000 uit het resterende budget van het GVC-onderzoek toelatings- en ontheffingsbeleid en € 87.500 uit het programma Beter Bediend.

⁴⁶ Kamerstuk 35 925-A, nr. 24

3.6.11 Implementatie van de SPUK Versterking Havenvoorzieningen 2022-2026

In de eerste tranche van de SPUK Versterking Havenvoorziening is inmiddels € 2 mln. uitgekeerd aan twee haveninitiatieven die beiden een beroep hebben gedaan op het maximale subsidiebedrag van € 1 mln. Het gaat hierbij om de uitbreiding van de openbare containerterminal in Venlo en de aanleg van een nieuwe openbare bulkkade in Cuijk, die beiden zorgen voor een modal shift van weg naar water. Ook voor de tweede tranche, die op 31 mei 2023 zal worden gesloten, worden nieuwe haveninitiatieven verwacht die een beroep zullen doen op deze regeling.

3.7 Algemeen

3.7.1 Financiële ruimte MF

Op 23 juni jl. is uw Kamer geïnformeerd⁴⁷ over de gevolgen van de toenemende leveringsproblemen en prijs- en kostenstijgingen van zowel energie, materialen als lonen, onder andere als gevolg van de oorlog in Oekraïne. Deze problemen zijn sindsdien verder verergerd door de zeer hoge inflatie. Dit beïnvloedt zowel de instandhoudingsprojecten als de aan te leggen MIRT-projecten.

De beschikbare investeringsruimte in het MF is beperkt. Deze ruimte is waarschijnlijk op korte termijn nodig voor het kunnen opvangen van risico's en tekorten bij lopende aanlegprojecten. RWS en ProRail zijn met de markt in gesprek over beheersingsmaatregelen; dit gebeurt in de projecten en aan de gesprekstafel 'landelijke infrastructuur' van het Bouwberaad die is voortgevloeid uit de intentieverklaring 'Samen doorbouwen in onzekere tijden'. Aan deze tafel wordt besproken hoe de continuïteit kan worden geborgd en de risico's van prijsstijgingen en leveringsonzekerheid beter kunnen worden verdeeld. RWS en ProRail hebben al enkele maatregelen genomen zoals het versneld toepassen van indexeringen bij nieuwe opdrachten.

Gevolg van de huidige situatie van kostenstijgingen is dat de middelen in het MF verder onder druk komen te staan. Dit onderstreept de noodzaak tot een goede beheersing bij MIRT-projecten en -programma's zoals in de MIRT-brief van dit voorjaar is uiteengezet,⁴⁸ terughoudendheid bij extra investeringen bovenop die uit het coalitieakkoord en mogelijk zelfs tot heroverweging van reeds gemaakte bestuurlijke afspraken.

3.7.2 Externe kwaliteitstoetsen verkeersmodellen

De verkeersmodellen LMS (Landelijk Model Systeem) en NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn een belangrijke basis voor de onderbouwing van beleid en besluiten van IenW. Afgelopen jaar hebben RWS en ProRail twee externe kwaliteitstoetsen laten uitvoeren op de modellen. De rapporten over uitkomsten van deze externe kwaliteitstoetsen zijn via de rapportdatabank van RWS openbaar gemaakt.⁴⁹ Hoofdconclusie van een review door TNO is dat het LMS en het NRM over het algemeen geschikt zijn om effecten van externe ontwikkelingen en beleidsmaatregelen op de mobiliteit en de verkeersstromen te bepalen. Hoofdconclusie van een review door Significance is dat het LMS in het algemeen de ontwikkeling van de afgelegde afstand met de verschillende vervoerswijzen goed modelleert. Beide reviews komen met een aantal verbeterpunten en

⁴⁷ Kamerstuk 35 925-A, nr. 76

⁴⁸ Kamerstuk 35 925-A, nr. 76

⁴⁹ https://puc.overheid.nl/rijkswaterstaat/doc/PUC_718907_31/1/ en https://puc.overheid.nl/rijkswaterstaat/doc/PUC_718919_31/1/

aanbevelingen. De bevindingen uit de externe kwaliteitstoetsen vormen het vertrekpunt voor verdere kwaliteitsverbetering van het LMS en NRM de komende tijd. De implementatie van de verbeteringen zal worden afgerond voordat de volgende Integrale Mobiliteitsanalyse (2025) wordt opgesteld. Gelet op de aard van de bevindingen is de impact van de verbeteringen op de huidige nationale prognoses naar verwachting beperkt.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/271618

3.7.3 Programma Veilig, Slim en Duurzaam

In de MIRT-brief van 26 november 2020⁵⁰ is uw Kamer geïnformeerd over het programma Veilig, Slim en Duurzaam (VSD), dat inzet op het versnellen van de mobiliteitstransitie. In verstedelijkte gebieden ligt de focus op maatregelen die randvoorwaardelijk en/of aanvullend bijdragen aan de (her)inrichting van deze gebieden die nodig is voor het kunnen realiseren van de mobiliteitstransitie. Dit mede in samenhang met de afspraken over de mobiliteitspakketten in het kader van goede ontsluiting van nieuwe woningen in de 17 NOVEX-woningbouwlocaties. In gebieden met een landelijk karakter ligt de nadruk op het bereikbaar houden van woon- en werklocaties, onderwijs, gezondheidszorg en sociale contacten.

Afgestemd op de specifieke regionale opgaven hebben Rijk en regio deze BO's MIRT per landsdeel verdere programma-afspraken gemaakt. Omdat een groot deel van de reisbewegingen in Nederland werk gebonden is, investeren Rijk en regio in alle landsdelen in het stimuleren van werkgevers om de werk gerelateerde mobiliteit te verduurzamen (mede in het kader van Besluit CO₂-reductie werk gebonden personenmobiliteit) en het reisgedrag beter te spreiden over de dag en over de week. Om de groei van multimodaal reizen en deelmobiliteit te faciliteren worden, in lijn met de ambities uit het coalitieakkoord, in een tiental steden (waaronder Rotterdam, Enschede, Utrecht) en provincies (Limburg, Zeeland, Drenthe) deelmobiliteitshubs gerealiseerd. Ook wordt, onder meer in de landsdelen Noord en Noordwest, ingezet op verdere digitalisering. Daarnaast hebben de afspraken betrekking op het vernieuwen en verduurzamen van de stedelijke bereikbaarheid en logistieke (stads)bevoorrading. Te beginnen met een netwerk van samenwerkende stedelijke koplopers (onder andere Almere, Zwolle, Heerlen) verspreid over alle landsdelen. De totale rijksbijdrage aan deze afspraken is 37 mln. onder de voorwaarde van een gelijke regionale investeringsinspanning. Het geheel aan deze afspraken draagt bij aan het verminderen van de druk op het hoofd en onderliggend wegennet, het verbeteren van de (binnenstedelijke) verkeersveiligheid en het verduurzamen van mobiliteitsbewegingen.

3.7.4 OV-knooppunten

OV-knooppunten leveren een belangrijke bijdrage aan de maatschappelijk opgaven voor een bereikbaar en leefbaar Nederland. Aan de landelijke OV- en Spoortafel van juni jl. is de Actieagenda OV-knooppunten vastgesteld.⁵¹ Met deze agenda is een start gemaakt met een intensieve sectoroverstijgende samenwerking tussen Rijk, regio en OV-sector bij de ontwikkeling van bestaande en nieuwe (bijvoorbeeld in relatie tot de woningbouwopgaven) OV-knooppunten. Naast een methode voor de aanpak van OV-knooppunten bevat de Actieagenda ook een lijst met concreet te ontwikkelen OV-knooppunten. Voor een aantal van deze prioritaire knooppunten zoals station Zwolle, station Groningen Suiker en station 's-Hertogenbosch zijn binnen het MIRT afspraken gemaakt om te investeren.

⁵⁰ Kamerstuk 35 925-A, nr. 45

⁵¹ Kamerstuk 23 645, nr. 765

3.7.5 Baanstabieleit

ProRail brengt momenteel landelijk de stabiliteit van de baanlichamen onder het spoor in kaart. Dit is nodig voor een toekomstbestendig spoor. De eerste fase van dit onderzoek zal aangeven waar de stabiliteit voldoende is voor het toekomstige treinverkeer en waar nog nader onderzoek moet plaatsvinden om dat vast te kunnen stellen. De resultaten van het onderzoek worden begin 2023 verwacht. In de loop van 2023 zal uw Kamer geïnformeerd worden over de uitkomsten, de eventuele consequenties en de vervolgstappen. Voor baanvakken waar nu de komst van meer treinen wordt voorbereid voert ProRail lokaal verdiepend onderzoek uit naar het baanlichaam. Hierover is uw Kamer eerder geïnformeerd.⁵² Het brede vervolgonderzoek naar baanstabieleit (in 2023 en verder) zal ook kijken naar de invloed van bijvoorbeeld klimaatverandering en verwachte reizigersgroei op baanvakken waar het aantal treinen alsook de treinfrequentie niet toeneemt. Als onderdeel van de afspraken mobiliteit en woningbouw zijn er middelen voor de aanpak van de baanstabieleit Schiedam-Delft Campus gereserveerd, om zo meer sprinters tussen Den Haag en Rotterdam mogelijk te maken.⁵³

3.7.6 Digitalisering en modernisering van het spoorsysteem

In het beleidsprogramma IenW⁵⁴ is aangegeven dat met de aanleg van infrastructuur en verdere digitalisering en modernisering van het spoor het ov-product kan worden verbeterd en de toekomstige mobiliteitsvraag kan worden geacommodeerd. Uw Kamer in de MIRT-brief van 27 november 2020 geïnformeerd over het onderzoek door ProRail naar de toekomst van de tractie-energievoorziening (TEV).⁵⁵ Het feitenonderzoek is inmiddels door ProRail afgerond. Het feitenrapport en o.a. de standpunten van verschillende betrokken partijen is bij deze brief gevoegd (zie bijlage). De maatschappelijke kosten en baten van een omschakeling naar een hogere bovenleidingspanning zijn nagenoeg gelijk. Een omschakeling ligt nu echter niet voor de hand: het is niet acuut nodig, financieel niet inpasbaar en andere systeemsprongen lijken urgenter en/of passender bij de gewenste doorontwikkeling van het spoornetwerk. Desondanks biedt het rapport een basis om de bredere opgave van de uitdagingen en kansen in de spoorse energievoorziening verder op te pakken. Daarnaast is in een aanpalend onderzoek ook een eerste beeld opgewerkt van de samenhang tussen diverse systeemsprongen rondom beveiliging (doorontwikkeling ERTMS⁵⁶), besturing (ATO⁵⁷ en TMS⁵⁸), communicatie (FRMCS⁵⁹) en TEV (zie bijlage). Op basis hiervan zal deze kabinetsperiode gewerkt worden aan een overkoepelende strategie voor te maken keuzes en het te volgen tijdspad. Dit helpt het volgende kabinet om keuzes te maken binnen de beschikbare middelen.

3.7.7 Verduurzaming regionale lijnen

Het is de ambitie van de gehele OV-sector om per 2040 volledig emissieneutraal te zijn. Op diverse regionale lijnen rijden echter nu nog personentreinen met diesel aangedreven materieel. Om de ambitie van emissievrij OV waar te kunnen

⁵² Kamerstuk 29 984, nr. 994 (baanvak Amsterdam-Oldenzaal) en Kamerstuk 32 404, nr. 113 (baanvak Delft-Schiedam Centrum)

⁵³ Kamerstuk 32 404, nr. 114

⁵⁴ Kamerstuk 35 925-XII, nr. 106

⁵⁵ Kamerstuk 35 570-A, nr. 45

⁵⁶ European Rail Traffic Management System

⁵⁷ Automatic Train Operation

⁵⁸ Traffic Management System

⁵⁹ Future Railway Mobile Communication System

gaan maken hebben de verantwoordelijke provincies, samen met ProRail, het initiatief genomen een plan te maken om te komen tot concrete emissievrije oplossingen. Hieruit blijkt dat, afhankelijk van de situatie, soms een waterstofrein de slimste oplossing, soms een batterijrein en soms algehele elektrificatie. De provincies beraden zich op hun keuzes met het naderend einde van enkele vervoersconcessies en daarmee het einde van de levensduur van het nu nog rijdende dieselmaterieel. De provincie Groningen wil de eerste waterstoftreinen gaan toepassen voor de komende uitbreidingen van haar netwerk. De provincies Overijssel en Gelderland zijn nog met onderzoek bezig. Over de hiertoe vereiste financiële ondersteuning zijn Rijk en de provincies met elkaar in overleg.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/271618

3.7.8 Nationaal Toekomstbeeld Fiets 2040

Op 18 juli jl. is het Nationaal Toekomstbeeld Fiets 2040 (NTF) en de fietsambitie 2022-2025 aan uw Kamer aangeboden.⁶⁰ Zo zijn in de BO's MIRT afspraken gemaakt om landelijk voor ongeveer € 780 mln. mee te investeren in fietsinfrastructuur. Er wordt onder andere geïnvesteerd in het uitbreiden van stationsstallingen (zie paragraaf 3.7.9). Binnen de beschikbare financiële middelen wordt de volle potentie van de fiets benut voor de nationale maatschappelijke opgaven (o.a. mobiliteitstransitie, woningbouw, klimaat, gezonde en veilige leefomgeving en inclusiviteit). Rijk en regio hebben gezamenlijk afgesproken in het najaar van 2023 een meerjarige adaptieve uitvoeringsagenda fiets op te stellen. Hierbij worden de uitgangspunten van het NTF 2040 en de daar onderliggende regionale fietsnetwerkplannen gebruikt. Deze worden gecombineerd met de versnellingsafspraken en mobiliteitspakketten in het woningbouwdossier en de middelen vanuit duurzame mobiliteit, met het doel mee te investeren in een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. Hiermee wordt invulling gegeven aan een nadere uitwerking van het NTF.

Daarnaast wordt via het programma Veilig, Slim en Duurzaam ingezet op fietsstimulering in combinatie met een werkgeversaanpak, met als doel 100.000 mensen extra op de fiets naar werk in 2025.

3.7.9 Fietsparkeren

In het bestuursakkoord fietsparkeren⁶¹ bij stations hebben overheden en partijen uit de sector afgesproken in 2030 het tekort aan fietsparkeerplekken opgelost te hebben. In het coalitieakkoord heeft het kabinet voor deze regeerperiode € 50 mln. gereserveerd. Dit budget zal worden ingezet daar waar de behoefte aan extra capaciteit het grootst is.

Naast de reservering uit het coalitieakkoord wordt fietsparkeren ook meegenomen binnen grotere ruimtelijke (her)ontwikkelingen. Zo worden in Hilversum 5.000 fietsparkeerplekken toegevoegd door middel van een ondergrondse fietsenstalling, die een belangrijk onderdeel is van de totale herontwikkeling van het stationsgebied. Het Rijk draagt hierbij € 14 mln. bij uit het restant van de Klimaatakkoordmiddelen. Ook worden er binnen de versnellingsafspraken nieuwe fietsparkeerlocaties gerealiseerd, zoals op het Jaarbeursplein in Utrecht en bij station Goes. In totaal gaat het daarbij over circa 3.500 fietsparkeerplekken. Ten slotte worden, in het kader van de goede bereikbaarheid en ontsluiting van de

⁶⁰ Kamerstuk 31 305, nr. 362

⁶¹ Kamerstuk 29 984, nr. 700

grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties, extra fietsparkeerlocaties gerealiseerd in onder meer 's-Hertogenbosch, Nijmegen en Zwolle.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

3.7.10 Ontwikkelingen Nationaal Wegen Bestand, nationaal toegangspunt mobiliteitsdata en EU-wetgeving m.b.t. real time traffic information

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/271618

In het BO MIRT van 2020 is door Rijk en regio afgesproken om te komen tot een centrale gezamenlijke netwerkregistratie, om de weggebruiker via navigatiediensten beter te informeren over verkeersregels zoals maximumsnelheden en milieuzones. Hiertoe zullen Rijk en regio de beschikbaarheid van verkeersregels met elkaar vastleggen in een Nationaal Wegenbestand (NWB). Gemeenten zijn verantwoordelijk voor het aanleveren van de verkeersregels, maar worden ondersteund door een verbetering van de landelijke registratie. Met het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM) wordt gewaarborgd dat deze gegevens niet enkel aangeleverd, maar ook laagdrempelig hergebruikt kunnen worden voor meerdere toepassingen zoals datagedreven beleid, navigatiediensten, reisplanners en voor geluid- en luchtmodellen. Tot en met 2025 is uit het MF jaarlijks € 4 mln. beschikbaar voor het NTM en NWB.

In 2025 wordt nieuwe EU-wetgeving betreffende real time traffic information (RTTI) van kracht. Daarmee wordt het voor publieke en private partijen verplicht beschikbare informatie over de weg, zoals maximumsnelheden, digitaal beschikbaar te stellen. In het kader van deze nieuwe EU-wetgeving zal het Rijk eind 2023 structurele afspraken met gemeenten en provincies maken die zorgdragen voor de structurele beschikbaarheid van mobiliteitsdata.

4 Moties en toezeggingen

4.1.1 Concept SPUK-regeling versnellingsafspraken

In de MIRT-brief van 23 juni jl. is toegezegd om de conceptregeling voor de versnellingsafspraken over de ontsluiting van woningbouw in het najaar bij de Kamer voor te hangen.⁶² De regeling, in de vorm van een Specifieke Uitkering (SPUK), kan echter nu pas worden uitgeschreven omdat alle versnellingsafspraken in het BO MIRT zijn bekrachtigd. De regeling zal hierna eerst voor consultatie worden voorgelegd aan de vervoerregio's en koepels IPO, VNG, UvW. Dit proces vraagt om zorgvuldigheid. De verwachting is dat een conceptregeling in het voorjaar van 2023 kan worden voorgehangen aan uw Kamer.

4.1.2 Brede welvaart in mobiliteit

Het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) heeft onderzocht wat brede welvaart betekent in de context van mobiliteit.⁶³ Daaruit volgen een aantal aanbevelingen. Een motie van de leden Van Ginneken en Bouchallikht⁶⁴ verzoekt de regering voortvarend werk te maken van deze aanbevelingen van het KiM. De motie verzoekt hierbij de onevenredige rol van autoverliesuren en andere factoren van verplaatsingsgemak van het OV te betrekken. In het notaoverleg MIRT van 11 april jl. is aan het lid Van Ginneken toegezegd dat de voorliggende MIRT-brief ingaat op de voortgang van de opvolging van de aanbevelingen met betrekking tot MKBA's.

⁶² Kamerstuk 35 925-A, nr. 76

⁶³ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2021). Uitwerking van brede welvaart voor de monitoring en evaluatie van mobiliteitsbeleid

⁶⁴ Kamerstuk 35 925-A, nr. 52

Het brede welvaartsperspectief is belangrijk voor het Rijk. Op 21 oktober jl. is de Contourennota Mobiliteitsvisie 2050 naar uw Kamer verzonden.⁶⁵ De visie richt zich op het borgen van verschillende nationale publieke belangen – zoals bereikbaarheid, toegankelijkheid, betaalbaarheid, duurzaamheid, betrouwbaarheid, leefbaarheid, gezondheid en veiligheid – en het vinden van een balans tussen deze nationale publieke belangen bij de invulling van het mobiliteitsbeleid. Uitgangspunt is dat met mobiliteits- en bereikbaarheidsbeleid de brede welvaart voor alle inwoners in Nederland gediend wordt, zowel de gebruikers als de omwonenden van het infranetwerk, nu en in de toekomst.

Het KiM constateert in haar onderzoek dat de welvaartsaspecten van mobiliteit onvoldoende zijn vertegenwoordigd in de monitor brede welvaart van het CBS. Naar aanleiding hiervan verkennen IenW en CBS hoe de mobiliteitsindicatoren in deze monitor beter kunnen aansluiten bij het brede welvaartsperspectief. Naar verwachting zullen in 2023 en 2024 wijzigingen worden aangebracht in de monitor voor wat betreft mobiliteit en bereikbaarheid. Daarnaast stelt het KiM een aantal verbeterpunten voor bij MKBA's. Deze verbeterpunten corresponderen met de aanbevelingen van het PBL en CPB over hoe het brede welvaartsperspectief beter kan worden meegenomen in MKBA's.⁶⁶ Naar aanleiding van deze aanbevelingen hebben IenW en RWS een addendum gepubliceerd op de 'Werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen'.⁶⁷ Deze werkwijzer bevat richtlijnen hoe een MKBA op te stellen voor een MIRT-verkenning.

Het beeld dat autoverliesuren een onevenredige rol hebben en factoren van verplaatsingsgemak van het OV onvoldoende worden betrokken, zoals beschreven in de motie, delen wij niet. De verkeer- en vervoersmodellen van IenW houden rekening met verschillende eigenschappen van de vervoerswijzen. Factoren als kosten, comfort en toegankelijkheid spelen in de verkeer- en vervoersmodellen een rol bij de keuze voor een vervoerwijze en daarmee de mobiliteitsprognoses. Ook bij de vertaling van de modeluitkomsten naar indicatoren zijn deze elementen belangrijk. In de IMA-2021 zijn bijvoorbeeld de economische verlieskosten voor het spoor in beeld gebracht, waarin elementen als drukte en overstaptijden zijn meegenomen. In de IMA-2021 zijn bereikbaarheidskaarten opgenomen die zijn opgebouwd uit reistijd en nabijheid om specifiek de samenhang tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling inzichtelijk te maken.

4.1.3 Integrale Kijk op Bereikbaarheid

De motie van de leden Bouchallikht en Alkaya⁶⁸ verzoekt de regering om de IMA en de MKBA's aan te passen aan de inzichten van de Integrale Kijk op Bereikbaarheid. De IMA-2021 brengt naast bereikbaarheidsopgaven ook veiligheids- en emissieopgaven in kaart. In voorbereiding op de volgende IMA (2025) wordt verder verkend hoe bereikbaarheidsopgaven in context van brede welvaart kunnen worden geschetst en geanalyseerd. Er wordt onder andere bekeken hoe verdelingseffecten van bereikbaarheid en mobiliteit een plek kunnen

⁶⁵ Kamerstuk 31 305, nr. 366

⁶⁶ Centraal Planbureau en Planbureau voor de Leefomgeving (2022). Maatschappelijke kosten-batenanalyse en brede welvaart

⁶⁷ <https://www.rwseconomie.nl/werkwijzers/documenten/rapporten/2022/november/7/addendum-brede-welvaart-werkwijzer-mkba-bij-mirt-verkenningen>

⁶⁸ Kamerstuk 35 925-A, nr. 59

krijgen. Daarmee bouwen we voort op de nieuwe inzichten ten aanzien van het breder en anders kijken naar bereikbaarheidsopgaven, zoals ook de Integrale Kijk op Bereikbaarheid methode voorschrijft.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/271618

Zoals beschreven in paragraaf 4.1.2 is via een addendum op de 'Werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen' opvolging gegeven aan aanbevelingen van het PBL en CPB over hoe het brede welvaartspectief beter in MKBA's kan worden meegenomen. Deze aanbevelingen corresponderen met het gedachtegoed van de methode Integrale Kijk op Bereikbaarheid. Hiermee is de motie afgedaan.

4.1.4 CE Delft-rapport 'Mobiliteit in het post-coronatijdperk'

In het commissiedebat MIRT van 30 juni jl. is aan het lid Van Ginneken toegezegd om een reactie te geven op het rapport 'Mobiliteit in het post-coronatijdperk' van CE Delft. Het onderzoek laat zien dat de drukte op de weg veel minder was tijdens de coronamaatregelen en dat de vorm van de spits tijdens de pandemie anders was dan daarvoor. CE Delft concludeert dat het wenselijk is om bij wegprojecten waarvan de kosten en baten van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) nagenoeg gelijk zijn, opnieuw een MKBA uit te voeren zodra meer zicht is op de structurele mobiliteitsveranderingen na het coronatijdperk. Inmiddels zien we dat de hoeveelheid wegverkeer weer op hetzelfde punt ligt als in 2019 en zien we geen reden om op basis van dit rapport eerdere MKBA's tegen het licht te houden.

CE Delft stelt verder ter discussie dat in een MKBA baten worden toegekend aan extra automobilititeit die het gevolg is van wegwitbreidingen, en dat dit op gespannen voet staat met de maatschappelijk discussie over milieuschade, klimaatverandering en schaarste aan ruimte door onder andere de stikstofproblematiek. Het klopt dat baten worden toegekend aan extra automobilititeit, gezien de betere bereikbaarheid. Mensen kunnen hierdoor bijvoorbeeld naar hun werk of op bezoek bij familie. De kosten voor milieu en klimaat van deze nieuwe verplaatsingen worden ook meegewogen in de MKBA's van wegverbredingen. Daarmee worden in de MKBA's beide kanten van de 'gevoelsmatige tegenstrijdigheid' die het rapport agendeert meegenomen. Een MKBA genereert op deze wijze objectieve en gestandaardiseerde beslisinformatie, en maakt mogelijk een afgewogen beslissing te kunnen nemen over een project of maatregel. We blijven de MKBA als instrument ook verder ontwikkelen, onder meer vanuit het perspectief van brede welvaart (zie ook paragraaf 4.1.2).

4.1.5 PBL-onderzoek naar vervoersarmoede

Het PBL-rapport over vervoersarmoede is op 31 oktober jl. gepubliceerd door het PBL (zie bijlage). De reactie op het PBL-rapport zal in het voorjaar van 2023 volgen, omdat deze nog afstemming vergt met andere departementen, medeoverheden en stakeholders. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie van en toezeggingen aan het lid De Hoop.⁶⁹ In de reactie op het rapport zal worden ingegaan op de woningbouwopgave conform de toezegging aan het lid Bouchallikht.⁷⁰

⁶⁹ Kamerstuk 35 925-XII, nr. 37, Kamerstuk 23 645, nr. 753, Aanhangsel van de Handelingen: Antwoord, nr. 780

⁷⁰ Kamerstuk 35 925-A, nr. 70

4.1.6 Participatieve Waarde Evaluatie

In het commissiedebat MIRT van 30 juni jl. is aan het lid Van Ginneken toegezegd dat deze MIRT-brief ingaat op de Participatieve Waarde Evaluatie (PWE). PWE is een methode om beleidsopties te evalueren en de participatie van grote groepen burgers te faciliteren. De essentie van een PWE is dat burgers online op een laagdrempelige manier een advies kunnen geven over een keuzevraagstuk. De PWE levert een scherp beeld van voorkeuren en overwegingen op. Daarmee voorziet de methode in beslisinformatie op het gebied van sociaal-maatschappelijke aspecten die naast een MKBA of MER zou kunnen worden benut bij MIRT-projecten. De PWE wordt nu nog niet toegepast bij MIRT-projecten of andere IenW-projecten met een groot bereikbaarheidscomponent, maar is recent wel toegepast door IenW bij onder andere de Lange Termijn Ambitie Rivieren (2018), Medische rijgeschiktheid (2021) en Maatschappelijke Raad Schiphol en Omgevingshuis (2022).

De toepassing van de PWE bij MIRT-projecten zal worden verkend door het uitvoeren van meerdere pilots. De inzet van een PWE-pilot wordt verkend bij een tweetal lopende trajecten en bij een MIRT-project waar al een volledige MKBA voor is. Zodoende kan de PWE enerzijds meer theoretisch worden vergeleken met de MKBA en kan anderzijds de participatieve kracht worden verkend in een actueel traject. Bij het MIRT-traject Oude Lijn zal de PWE als pilot worden ingezet, verdere uitwerking vindt plaats na de startbeslissing. Daarnaast wordt na de startbeslissing bij de MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer (met voorkeursalternatief verlengen Noord/Zuidlijn) de PWE als pilot verkend. Tot slot is de inzet om een ex-post PWE pilot uit te voeren bij het project ondertunneling A2 Maastricht door middel van literatuuronderzoek en een expert-review.

4.1.7 Aanpassen MIRT-procedures om projecten sneller uit te voeren

De motie van de leden Van Aalst en Stoffer⁷¹ verzoekt om te onderzoeken op welke wijze de procedures bij MIRT-projecten kunnen worden aangepast zodat projecten sneller kunnen worden uitgevoerd. Op 22 september jl. zijn de geactualiseerde MIRT-spelregels naar uw Kamer gezonden.⁷² De essentie van de MIRT-spelregels blijft ongewijzigd, maar deze zijn wel in lijn gebracht met de Wet Mobiliteitsfonds en de daaraan gekoppelde formuleringen en werkwijze(n). Dit houdt in dat niet langer het denken in infrastructuuroplossingen centraal staat, maar het denken in mobiliteitsoplossingen. Het doel van de MIRT-spelregels is nog steeds het procesmatig faciliteren van vlotte, gezamenlijke en gefaseerde besluitvorming over projecten en programma's in de fysieke leefomgeving, die mogelijk (mede) kunnen worden bekostigd uit het Mobiliteitsfonds en Deltafonds. Daarbij is zowel een efficiënt proces als het waarborgen van risicobeheersing van belang. Uit de aanleiding voor de motie – PFAS – volgen geen problemen in het MIRT-proces.

4.1.8 Stand van zaken rond klimaatneutrale en circulaire infrastructuur (KCI)

Het door uw Kamer gevraagde onderzoek naar een afbouwpad naar nul CO₂-uitstoot in 2030 in de aanbestedingen van infrastructuurprojecten is recent

⁷¹ Kamerstuk 30 015, nr. 73

⁷² Kamerstuk 36 200-A, nr. 4

afgerond. Dit onderzoek (zie bijlage) is gedaan binnen de uitwerking van de strategie 'Naar klimaatneutrale en circulaire Rijksinfraprojecten'.⁷³ Hiermee is de motie van de leden Bontenbal en Grinwis afgedaan.⁷⁴ Het gaat in dit onderzoek om de CO₂-reductie in de hele keten; van de winning van de grondstoffen tot en met het einde van de levensduur.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/271618

Uit het onderzoek blijkt dat het afdwingen van een CO₂-reductie naar nul in 2030 door middel van het stellen van voorwaarden bij de inkoop van rijksinfraprojecten (spoor, weg, water, vaarweg) niet mogelijk is. Dit komt omdat:

1. Ongeveer de helft van de CO₂-uitstoot buiten de invloedssfeer van de opdrachtgevers van infraprojecten valt. Dit deel van de klimaatimpact van de bouwsector komt namelijk voort uit het gebruik van fossiele energiebronnen in de keten van materialen en grondstoffen zoals cement, - asfalt en staalindustrie. Het gaat vaak om grote CO₂- en materiaalintensieve bedrijven die moeite zullen hebben om in acht jaar een complete transitie door te voeren (bijv. het transformeren van de staalindustrie van steenkool naar waterstof als brandstof). Ook speelt mee dat de (wereldwijde) beschikbaarheid van duurzame brandstoffen/energiebronnen niet 100% is in 2030.
2. Er nog niet voldoende maatregelen zijn die RWS en ProRail direct in alle infraprojecten kunnen toepassen. Zover is de markt (aanbodzijde) nog niet. Een deel van de duurzame maatregelen die in beeld zijn, is nog niet uitontwikkeld of onvoldoende beschikbaar in de markt. Voorbeelden hiervan zijn het oogsten en hergebruiken van onderdelen uit de huidige assets (zoals betonnen liggers uit bruggen), het stimuleren/faciliteren van de markt om innovatieve alternatieven te ontwikkelen voor beton en alternatieve aandrijflijnen voor schepen.

Het rapport laat echter wel zien dat IenW als opdrachtgever van infraprojecten grote invloed heeft op het verduurzamen van de infrasector, helemaal als dat goed verbonden wordt aan de beleidsambities van de beleidsprogramma's van Circulaire Economie⁷⁵ en Schoon en Emissieloos Bouwen.⁷⁶ Het onderzoek van CE Delft in de bijlage laat zien dat IenW in zijn rol als opdrachtgever ca. 25%-50% CO₂-reductie in 2030 kan behalen, afhankelijk van de voortvarendheid van IenW zelf en de doorontwikkeling en beschikbaarheid van duurzame technieken in de (keten van) grond-, weg- en waterbouw (GWW). Hoe eerder IenW start met dit structureel te implementeren, hoe hoger de CO₂-reductie in 2030 en richting 2040.

Daarom implementeert IenW klimaatneutraal en circulair werken structureel in de opdrachtketen van zowel RWS als ProRail. Tot en met 2025 is dit voor instandhouding voorzien. Daarna wordt dit meegenomen in de keuzes voor het basiskwaliteitsniveau van onze hoofdinfrastructuurnetwerken, waarover uw Kamer is geïnformeerd.⁷⁷ Omdat het ministerie van IenW als opdrachtgever lerend is, blijft meten en evalueren de komende jaren essentieel. Hiertoe is er in 2024 een

⁷³ Kamerstuk 32 813, nr. 535

⁷⁴ Kamerstuk 32 813, nr. 750

⁷⁵ Kamerstuk 32 852, nr. 204

⁷⁶ Kamerstuk 32 813, nr. 1004

⁷⁷ Kamerstuk 2022Z21867

beleidsevaluatie van de strategie KCI voorzien waarvan de uitkomsten gedeeld zullen worden met uw Kamer.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

4.1.9 Voortgang herplantingsplicht bomen

In de MIRT-brief van 15 december 2021 is er voor het eerst gerapporteerd over de herbeplantingsplicht op grond van de Wet natuurbescherming die geldt bij infrastructurele werken.⁷⁸ Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie Schonis c.s.⁷⁹ In deze MIRT-brief wordt over de stand van zaken over het jaar 2021 gerapporteerd.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/271618

Het kappen van bomen wordt gemeld bij het bevoegd gezag; dit is veelal de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). De compensatieopgave wordt vervolgens berekend en uitgedrukt in hectares. Het afgelopen jaar is de registratie opgeschoond en afgestemd met de RVO. De gerapporteerde omvang is daardoor en als gevolg van uitgevoerde herplant en nieuwe projecten afwijkend van de vorige opgave. De herbeplantingsopgave ziet er per 1 januari 2022 als volgt uit:

- De herbeplantingsopgave voor RWS bedraagt 593 hectare. Voor ca. 213 hectare daarvan is inmiddels de wettelijke termijn voor herplant verstreken. Met de RVO en het ministerie van LNV wordt overlegd in welke mate door RWS onverplicht aangeplante bomen (in totaal ca. 545 hectare), als invulling van de compensatieplicht kan worden gezien.
- Voor ProRail bedraagt deze herplantingsopgave ca. 4 hectare. Dit is gebaseerd op kapmeldingen die bij de RVO zijn geregistreerd voor projecten en onderhoud. Enkele locaties lijken te ontbreken en worden nog nader beschouwd. De werkelijke opgave ligt daarmee mogelijk enigszins hoger. Voor de opgenomen ca. 4 hectare is de voorbereiding voor de herplant gestart en wordt gezocht naar locaties.

4.1.10 Maaslijn

In het CD MIRT van 30 juni jl. is aan het lid Geurts toegezegd uw Kamer nader te informeren over het verdere verloop van het project Maaslijn. In april heeft ProRail de lopende aanbesteding ingetrokken vanwege de grote gevolgen van de oorlog in Oekraïne op de materiaalketen. Met het intrekken van de aanbesteding, vonden de provincie Limburg en het ministerie van IenW, als gezamenlijke opdrachtgevers, het nuttig om het project en mogelijke alternatieven als waterstof- en batterijtrein te beschouwen voor een optimale weging van de veranderde situatie van het project. De alternatieven zijn niet sneller en goedkoper te realiseren dan de beoogde projectscope. Daarnaast kennen deze alternatieven grote onzekerheden en risico's. Conclusie is dat doorzetten van de (oorspronkelijke) scope het meest gunstige scenario oplevert voor de reizigers, vervoerders en duurzaamheid.

Na het intrekken van de aanbesteding is door ProRail opnieuw bekeken hoe om te gaan met de planning. Daarbij is rekening gehouden met de onzekere markt en met de 80-weekse buitendienststelling van het derde spoor in Duitsland. Gebleken is dat beide een grote impact hebben op de mogelijkheden voor een herziene planning van de werkzaamheden. Resultaat is dat de aangepaste planning, gegeven de randvoorwaarden, leidt tot een nieuwe beoogde

⁷⁸ Kamerstuk 35 925-A, nr. 24

⁷⁹ Kamerstuk 35 300-A, nr. 43

indienststellingsdatum van uiterlijk 2027. Dit betreuren we als opdrachtgevers en tegelijk is dat de nieuwe werkelijkheid waarin we ons bevinden.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

De komende maanden zal ProRail het aanbestedingsdossier afronden. Begin 2023 zal het project opnieuw op de markt gezet worden. De situatie op de (wereld)markt ten aanzien van materiaal en personeel is onrustig en onvoorspelbaar. Dit betekent dat het voor nu lastig is om standvastige uitspraken te doen over de meerkosten van het project. Na de aanbesteding (medio 2023) zal de benodigde duidelijkheid ontstaan of en in welke mate aanvullend budget benodigd zal zijn. Hierover zal uw Kamer nader geïnformeerd worden.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/271618

4.1.11 Bus Rapid Transit

In het notaoverleg MIRT van 11 april jl. is aan het lid Van Ginneken toegezegd de resultaten van de verkenning naar BRT in Nederland – en de mogelijke kansrijke verbindingen die hieruit naar voren komen – dit najaar met uw Kamer te delen (zie bijlage voor het Manifest BRT waarin de resultaten van de verkenning zijn samengevat). Het stuk is een verdieping van de eerder verschenen visie in de ontwikkelagenda TBOV⁸⁰ en beschrijft – op basis van voorbeelden en ervaringen met BRT uit buiten- en binnenland – de kansen voor BRT en wat er voor nodig is om dat in Nederland succesvol neer te zetten.

Op een aantal trajecten zijn al concrete afspraken gemaakt over BRT. Zo wordt er op de verbindingen Breda-Gorinchem-Utrecht en Leiden-Zoetermeer komend jaar toegewerkt naar een mogelijk besluit tot planuitwerking en vervolgens stapsgewijze realisatie van een BRT-verbinding. In de afgelopen BO's MIRT zijn afspraken gemaakt over een aantal pakketten waarin maatregelen gericht op (doorgroei naar) BRT zijn opgenomen zoals de Noord-Zuidverbinding in Zeeland en (voorlopige) ontsluitingen rondom Almere en Suikerunie in Groningen. Ook wordt BRT bij steeds meer MIRT-verkenningen als één van de alternatieven voor of als voorloper op rail meegenomen. De komende jaren moet praktijkervaring worden opgedaan om al deze initiatieven (door) te ontwikkelen tot een netwerk van BRT-bussen met goede aansluiting op andere modaliteiten.

4.1.12 Project Aanpak vaarweg Maastricht

In de MIRT-brief van 23 juni jl.⁸¹ is uw Kamer geïnformeerd over de voortgang van het project Aanpak vaarweg Maastricht, naar aanleiding van de motie van De Hoop c.s.⁸² Dit najaar zou uw Kamer meer informatie ontvangen over de geboekte voortgang ten aanzien van het toekomstbeeld, maar om tot een goed uitgewerkte en gedragen alternatievenafweging te komen hebben de partijen meer tijd nodig. De verwachting is uw Kamer hierover eind volgend jaar te kunnen informeren. Zoals toegezegd nemen partijen in de tussentijd geen onomkeerbare stappen.

4.1.13 Afwegingen en keuzes wegafsluitingen

De motie van het lid De Groot⁸³ verzoekt de regering de Kamer te informeren over hoe een goede afweging en keuze wordt gemaakt tussen een volledige of gedeeltelijke afsluiting. Daarbij was er expliciet het verzoek om aan te geven

⁸⁰ Kamerstuk 23 645, nr. 746

⁸¹ Kamerstuk 35 925-A, nr. 76

⁸² Kamerstuk 29 984, nr. 959

⁸³ Kamerstuk 35 925-XII, nr. 23

welke rol hinder voor weggebruikers, omgeving en bedrijfsleven speelt in deze afweging.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

De essentie is dat de afwegingen rond de keuze voor een specifieke uitvoeringsvariant altijd maatwerk is per project waarbij alle relevante aspecten integraal worden afgewogen. Belangrijkste criteria voor het afwegen van een uitvoeringsvariant zijn: veiligheidsrisico's (zowel voor weggebruikers als wegwerkers), de technische kwaliteit, kosten, hinder voor de weggebruiker en wensen vanuit de omgeving. Bij het integraal afwegen hoe het werk uitgevoerd wordt, start RWS vanuit het belang dat veiligheid op één staat. Daarbij is ook de omvang van de hinder voor weggebruikers en omgeving belangrijk. Hierover voert RWS overleg met de omgeving. Het afwegen en inschatten van deze effecten wordt beschreven en ondersteund in de handleiding 'Hulp bij hinderafweging' van RWS. Input voor de keuze van een afwegingsvariant kunnen onder meer zijn een financiële kosten/baten analyse, hinderinschatting op basis van modelmatige verkeersberekeningen en expert judgement.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/271618

Gehele afsluitingen op A-wegen zijn niet nieuw en worden al lange tijd toegepast. In veel gevallen (ca. 100 keer per jaar) betreft het weekendafsluitingen. Meerdaagse afsluitingen overdag op werkdagen komen minder dan tien keer per jaar voor. Wel zal vaker dan in het verleden worden gekozen voor een volledige afsluiting. Weggebruikers geven namelijk de voorkeur aan hevige hinder gedurende een korte periode, boven matige hinder over een langere tijd.⁸⁴ Daarnaast verlaagt in veel gevallen een dergelijke uitvoeringsvariant de veiligheidsrisico's en de bouwkosten.

4.1.14 Ontwikkelpad Flevoland

De motie van de leden Koerhuis en Minhas⁸⁵ verzoekt het Rijk om samen met de provincie Flevoland een ontwikkelpad te maken voor de A6 Almere-Lelystad, de N50/N307 Lelystad-Zwolle en de N307 Lelystad-Enkhuizen en de IJmeerverbinding inclusief een scenario voor een brugverbinding. Rijk en regio zijn in gesprek gegaan over deze projecten om te bezien welke onderdelen al een plek hebben in lopende onderzoeken. Hierbij is geconcludeerd dat ofwel de verschillende genoemde projecten al onderdeel uitmaken van concrete plannen (zoals de N50 en A6), ofwel dat er al studies zijn afgerond (IJmeerverbinding), ofwel dat het project momenteel een lagere prioriteit heeft (N307). Onder andere op basis van deze studies en projecten zijn de afgelopen maanden in het kader van de € 7,5 mld. uit het coalitieakkoord afspraken gemaakt over de bereikbaarheid van woningbouw in de MRA Oost. Op basis hiervan is besloten om geen separaat ontwikkelpad Flevoland te ontwikkelen.

4.1.15 Planning en studies N57 en N59 Zeeland

Tijdens het Commissiedebat MIRT op 16 juni 2021 is uw Kamer toegezegd te informeren over de fase planning en studies voor het op verkeersveiligheidsniveau EURO-RAP 3 brengen van de N57 en de N59 in Zeeland.⁸⁶ De planvorming is inmiddels afgerond en verwerkt in de gemeentelijke bestemmingsplannen. De uitvoering loopt: de twee rotondes op de Kraaijensteinweg bij Burgh-Haamstede

⁸⁴ Kamerstuk 35 925-A, nr. 25

⁸⁵ Kamerstuk 35 925-A, nr. 450

⁸⁶ Kamerstuk 35 570-A, nr. 93

en de rotonde bij de Zwaardweg (Kerkwerf) zijn gerealiseerd. Voor de twee rotondes bij Serooskerke (Schouwen-Duiveland) is de voorbereiding gestart.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

4.1.16 Extra investeringen verkeersveiligheid N59

De motie van de leden Dijkstra en Van der Graaf⁸⁷ verzoekt de regering om in overleg met de provincies Zuid-Holland en Zeeland en de gemeenten Schouwen-Duiveland en Goeree-Overflakkee de extra investeringen in verkeersveiligheid op de N59 zo snel mogelijk te realiseren. Er wordt voortvarend aan de aanbesteding van de verkeersveiligheidsmaatregel gewerkt. Medio november wordt het aanbestedingsresultaat besproken, waarna uw Kamer nader zal worden geïnformeerd.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/271618

Tot slot

Met de BO's MIRT is een zeer aanzienlijk pakket maatregelen vastgesteld voor onder meer de goede ontsluiting van nieuwe woningen in de 17 NOVEX-verstedelijkingsgebieden en daarbuiten. We zijn in overleg met de regio tot een afgewogen verdeling van de extra € 7,5 mld. MF-middelen gekomen, waarmee we weer een grote stap hebben gezet om Nederland duurzaam bereikbaar en leefbaar te houden en mensen prettig en betaalbaar te laten wonen.

Maar het werk is nooit af. Nederland staat aan de vooravond van een grootschalige ruimtelijke transformatie. De verschillende opgaven zoals woningbouw, de energietransitie, natuurbehoud en -herstel, stikstofbeperkingen, waterveiligheid, klimaatadaptatie en bereikbaarheid vragen ons tot het maken van keuzes en een intensieve samenwerking tussen overheden, bedrijfsleven en inwoners.

We blijven, ondanks de groeiende uitdagingen, werken aan de bereikbaarheid van Nederland. Bereikbaarheid is geen luxe, maar een voorwaarde voor een land waarin het, ook met een groeiend aantal inwoners, prettig wonen en leven is.

In het voorjaar van 2023 vinden de BO's Leefomgeving plaats. Over de uitkomsten hiervan wordt uw Kamer zoals gebruikelijk geïnformeerd per brief.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

DE MINISTER VOOR VOLKSHUISVESTING EN RUIMTELIJKE ORDENING,

Hugo de Jonge

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

⁸⁷ Kamerstuk 34 775-A, nr. 35

drs. V.L.W.A. Heijnen

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/271618



> Retouradres Postbus 20011 2500 EA Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties**

Turfmarkt 147
Den Haag
Postbus 20011
2500 EA Den Haag
www.rijksoverheid.nl

Kenmerk
2023-0000368287

Bijlage(n)

4

Datum 23 juni 2023
Betreft Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving 2023

Op 13, 15, 16 en 22 juni heb ik, samen met de bewindspersonen van Infrastructuur en Waterstaat, de minister van Economische Zaken en de minister voor Natuur en Stikstof, de jaarlijkse Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving (BOLs) gevoerd. Tijdens deze landsdelige overleggen hebben mijn collega-bewindspersonen en ik gesproken met vertegenwoordigers van de verschillende regio's over de voortgang van het programma NOVEX, diverse woningbouw- en mobiliteitsafspraken en over de voortgang van meerdere MIRT-projecten. Met deze brief wil ik u graag informeren over de uitkomsten. De minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, namens wie ik deze brief mede stuur, zullen uw Kamer separaat informeren over de voortgang van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT), in relatie tot de MIRT-projecten en programma's.

'BOLs' in relatie tot het programma NOVEX

Nederland staat voor grote uitdagingen op het gebied van ruimtelijke ordening. Ons land is beperkt in omvang, maar wordt steeds drukker en voller. Er zijn diverse transitievraagstukken die om een andere aanpak en meer ruimte vragen. Alle belangen brengen we samen in de Nieuwe Nota Ruimte. Het Rijk kan dit natuurlijk niet alleen. Daarom heb ik in december vorig jaar provincies gevraagd om met gemeenten en waterschappen een ruimtelijk voorstel te maken waarin de nationale en decentrale opgaven worden ingepast en geordend. Ik heb aan hen gevraagd om aan te geven wat waar het beste past, of onder welke voorwaarden, en met oog voor ruimtelijke kwaliteit, op basis van het provinciaal startpakket NOVEX¹. Ook heb ik aan hen gevraagd aan te geven waar het schuurt. Onderdeel van het ruimtelijk voorstel vormen de ontwikkelperspectieven voor de zestien NOVEX-gebieden² waar Rijk en regio samen aan werken. Samenwerking van overheden en andere partijen is nodig om deze gebieden de komende jaren de grote transitie door te laten maken die hier nodig is.

¹ Bijlage bij Kamerstuk 34682 nr. 107. In dit [provinciale startpakket fysieke leefomgeving](#) zijn de nationale opgaven samengebracht. Provincies hebben dit startpakket op 12 december 2022 ontvangen.

² Gebieden waar nationale opgaven in het fysieke domein dusdanig stapelen dat een gebiedsgerichte ordening en prioritering van verschillende nationale opgaven noodzakelijk is om te kunnen komen tot de gewenste herbestemming en/of ingrijpende herinrichting met behoud of versterking van de ruimtelijke kwaliteit.

Datum

Kenmerk

2023-0000368287

Na het overhandigen van het *Provinciaal Startpakket fysieke leefomgeving* zijn provincies aan de slag gegaan met het opstellen van een provinciaal ruimtelijk voorstel. Daarnaast zijn Rijk en regio gestart met het opstellen van ontwikkelperspectieven voor de NOVEX-gebieden. In een aantal gevallen lag er al een verstedelijkingsstrategie die hiervoor de basis vormt.

Tijdens de BOLs is de voortgang van het programma NOVEX besproken. Hierbij hebben de provincies en vertegenwoordigers van de NOVEX gebieden dilemma's geagendeerd waar zij bij het maken van het ruimtelijk voorstel en het ontwikkelperspectief tegenaan lopen en waar keuzes moeten worden gemaakt. We hebben geconstateerd dat in alle gebieden de provincies intensief en goed werken aan de ruimtelijke voorstellen. Er is een grote inspanning geleverd om in korte tijd inzicht te geven in waar het provinciaal voorstel over zal gaan en welke opgaven daarin waarschijnlijk op de voorgrond zullen staan. Dit tegen de achtergrond van de verkiezingsuitslag in maart, met een sterk veranderde politieke werkelijkheid en nog lopende collegevorming. Ondanks dit gegeven liggen de meeste provincies op schema. In onderstaande zal ik in gaan op de thema's die ik heb besproken.

De ruimtelijke voorstellen van de provincie vormen de opmaat naar twaalf ruimtelijke arrangementen waarin Rijk en provincie wederkerige afspraken maken over de uitvoering van de opgaven, agendering van structurerende keuzes in omgevingsvisies van Rijk en provincies en mogelijke instrumentering hiervan. Deze afspraken vormen samen met de nog lopende beleidsontwikkeling binnen de Nationale Programma's de belangrijke bouwstenen voor de nieuwe Nota Ruimte in 2024.

1. Voortgang programma NOVEX

Besproken thema's

De onderwerpen die de provincies hebben geagendeerd voor bespreking in het BOL zijn grofweg in te delen in thema's rondom water en bodem, energie en ordenende netwerken, verstedelijking en (circulaire) economie. Daarnaast hebben provincies een aantal regio's geagendeerd waar verschillende transities in het gebied aan de orde zijn die op elkaar inwerken en zowel sociaaleconomisch gevolgen hebben als impact hebben op de leefomgeving.

Water en bodem sturend

De thema's die in het BOL rondom water besproken zijn gaan over verschillende aspecten. De **zoetwaterbeschikbaarheid** is een vraagstuk dat meerdere provincies naar voren hebben gebracht. Dit thema raakt burgers, bedrijven, landbouw, natuur en duurzame energie.

Zo vormt het veenweidegebied in Fryslân een sleutelgebied om aanzienlijke delen van deze provincie klimaatbestendig te maken en bodemdaling en verzakkingen te beperken en/of voorkomen: **vernatting** van dit laagstgelegen gebied in Fryslân zorgt niet alleen voor behoud van de veenlaag, maar geeft ook tegendruk om toenemende verdroging vanaf de zandgronden tegen te gaan en om (op termijn) **diepe verzilting** vanuit de kust te beperken. Het meer en langer vasthouden van zoet water in het Friese veengebied is ook voor Drenthe en Groningen van groot belang: dit vermindert de kwelstroom vanaf het Drents Plateau (en daarmee het verlies van hoogwaardig zoetwater) en zorgt voor minder afhankelijkheid van IJsselmeerwater in droge perioden (waardoor meer zoet water voor doorvoer richting Groningen beschikbaar kan blijven).

Datum

Kenmerk

2023-0000368287

Noord-Holland, Zuid-Holland, Gelderland, Utrecht en Overijssel agenderen het zoetwatervraagstuk ook als het gaat vernatting van de veenweiden, de **droogte** in de Achterhoek en Twente evenals in Utrecht op de Utrechtse Heuvelrug (inclusief Gooi en Vecht) en in de beekdalen op de hoge zandgronden, maar ook om het tegengaan van verzilting in de kustprovincies en vanwege **tekorten aan drinkwater** als gevolg van verstedelijking. Verschillende provincies zetten in op het vasthouden (retentie) van zoetwater. Daarbij pleiten provincies voor een provinciegrensoverschrijdende, integrale benadering van water en ruimte.

Door Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht is de onzekere beschikbaarheid van zoetwater voor de grootschalige vernatting van het veenweidegebied van het Groene Hart geagendeerd. Toevoer van voldoende zoetwater is, met name in droge perioden, een nationaal verdelings- en een klimaatvraagstuk.

De Deltabeslissing in 2026/2027 zal onder meer uitspraken doen over het verdelingsvraagstuk van zoetwater. Provincies hebben echter de zorgplicht voor een veilige en duurzame drinkwatervoorziening. Daarmee hebben ze een taak om watergebruik terug te dringen, om verstandig met nieuwe watervragers om te gaan, om de zoetwatervoorraad niet te verkleinen met ruimtelijke ontwikkelingen en de opties voor de toekomst niet te belemmeren. De richting van deze zaken is onafhankelijk van de Deltabeslissing, die wel effect kan hebben op de hoeveelheid die in voorstaande vraagstukken nodig is.

Bij o.a. Limburg is gesproken over het bouwen van woningen in relatie tot **wateroverlast en -veiligheid**. Limburg onderschrijft het principe om meer dan voorheen water en bodem sturend te laten zijn bij ruimtelijke keuzes. Tijdens het BOL is gesproken over hoe om te gaan met ontwikkelingen in de periode waarin het maatregelenpakket Waterveiligheid Ruimte Limburg nog uitgewerkt wordt, zonder dat gebieden op slot dreigen te gaan. Zuid-Holland geeft aan dat waterveiligheid randvoorwaarde is voor het maken van ruimtelijke keuzes. En dat naast regionale ook nationale systeemkeuzes nodig, over de toekomstige nationale kustverdediging

Energie en ordenende netwerken

Provincies geven aan op zoek te zijn naar een ruimtelijk langetermijnperspectief op **(energie)netwerken** en (soms hieraan gerelateerde)

goederenvervoer/corridorontwikkeling, waarin de belangen en opgaven van de energie- en circulaire transitie worden afgewogen tegen andere opgaven, o.a. verstedelijking (incl. economie en mobiliteit), de energiehoofdinfrastructuur en leefbaarheid. Dit speelt met name in Noord-Brabant. In Noord-Brabant leidt de economische ontwikkeling tot behoefte aan transport van een breed scala aan goederen. Ook de energie- en circulaire transitie vragen om meer (vervoers-)ruimte. Dat gaat via diverse modaliteiten: goederencorridors, buisleidingenstroken en het elektriciteitsnet. Door de strategische ligging van Noord-Brabant tussen de Randstad, Vlaamse Ruit, Chemelot en het Roergebied komen veel van deze stromen in Noord-Brabant samen. Om het draagvermogen van Noord-Brabant te bepalen is inzicht nodig in de **aard en omvang van stromen** en de ruimtelijk impact daarvan op **verstedelijking, goederencorridors en energie hoofdinfrastructuur**.

De **(aanpak van) netcongestie** speelt bij veel provincies een prominente rol als struikelblok in gebiedsontwikkeling, ook i.r.t. werken, wonen, en samenleven. Meerdere provincies pleiten voor een gezamenlijke aanpak t.a.v. innovatieve

Datum

Kenmerk

2023-0000368287

oplossingen zoals Energy Hubs en net neutrale woningbouwlocaties en beperken van piekbelasting. Netbelasting is in alle provincies een groeiend knelpunt en meerdere provincies hebben voorstellen voor aanpassing van het netwerk ingediend als project voor het nationaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (n-MIEK). Utrecht pleit daarnaast voor het vooraf toetsen van ruimtelijke ontwikkelingen aan de beschikbare transportcapaciteit op het elektriciteitsnet.

Ruimtebeslag voor de opwek en opslag van duurzame energie speelt in meerdere provincies. In Drenthe, Zeeland en Noord-Brabant is dat aan de orde bij bestaande bedrijventerreinen waarbij ook nog andere ruimte-vragende opgaven zich stapelen. In industriegebieden bij Emmen, Moerdijk maar ook in de Eemshaven, wordt de transitie naar een duurzame energievoorziening met waterstof voor de industrie onderzocht.

De behoefte aan meer duidelijkheid over de **energiehoofdinfrastructuur** is ook besproken. Zo heeft Noord-Holland aangegeven dat aanlanding van wind op zee kansen biedt. Het heeft aantrekkingskracht op energievragende bedrijvigheid, wat gewenste economische activiteit en werkgelegenheid naar de regio kan brengen. Dit heeft directe relaties tot o.a. mobiliteit. Noord-Holland vraagt om afgewogen besluitvorming over de locatiekeuze, waarbij het noodzakelijk is om de bredere effecten op landbouw en waterveiligheid mee te nemen. In Zeeland is de hoofdinfrastructuur duidelijk voor wat betreft de aansluiting op Antwerpen, Noord-Brabant en Zuid-Holland. Het vraagstuk hier is de samenloop en de ruimtelijk/landschappelijke inpassing van de buisleidingenstraat (LSNED), hoofdspoorverbinding, hoogspanningstracé, binnenvaartroutes en een snelweg, die samenkomen in een smalle corridor tussen twee zeearmen.

(Circulaire) economie

Ook de **ruimtelijke impact van de transitie naar een circulaire economie** is een terugkerend vraagstuk. Aanvullende inzichten zijn nodig over wat deze transitie betekent voor het bredere systeem en specifiek voor bijvoorbeeld aanvoer van grondstoffen- en reststromen en energie, voor grensoverschrijdende belemmeringen en voor het optimaal benutten van bestaande bedrijventerreinen. Dit speelt bijvoorbeeld in Limburg in relatie tot Chemelot, maar ook in andere provincies in algemene zin. Voor de benodigde energievraag wil Limburg verkennen om Zuid-Limburg als experimenteerregio voor grensoverschrijdende energievoorziening te laten fungeren.

Zuid-Holland geeft aan behoefte te hebben aan een **ruimtelijk-economische visie** op de ontwikkeling van Nederland in internationaal perspectief. Voor Zuid-Holland is een dergelijke visie wenselijk en nodig voor de toekomst van de landbouw, voor een toekomstbestendige ontwikkeling van het Haven Industrieel Complex en de Greenports (inclusief de corridors), voor life science en de stedelijke economie. Vanuit deze visie kunnen keuzes gemaakt worden voor de ruimtelijke ontwikkelingen van deze economische clusters. EZK geeft aan dat hieraan wordt gewerkt.

Verstedelijking

Provincies geven aan met het Rijk te willen verkennen over de koers en positie van verschillende plaatsen en verbindingen als onderdeel van het

(door)ontwikkelen van het Stedelijk Netwerk Nederland.

De provincie Zuid-Holland wil daarbij meer focus op kwaliteit en toekomstbestendigheid voor woningen en werklocaties. De huidige focus op groei,

Datum

Kenmerk

2023-0000368287

meer locaties en 'bouwen naar behoefte' is voor Zuid-Holland op termijn niet houdbaar, als ook voldoende ruimte nodig is voor o.a. landbouw, natuur en water. De Zuid-Hollandse verstedelijkingsstrategie, gericht op het binnenstedelijk ontwikkelen met aandacht voor het verbeteren van de kwaliteit van de bestaande stad, wordt doorgezet.

Gelderland en Overijssel agendeerden de behoefte om verder te kijken naar mogelijke toename in de vraag naar verstedelijkingsmogelijkheden en ruimte voor bedrijventerreinen op de langere termijn (na 2030) in Oost-Nederland.

Daarnaast agenderen provincies dat de randvoorwaarden voor verstedelijking (mensen, middelen, financiering) gezamenlijk verbeterd moeten worden.

Provincies vragen om een integrale blik op opgaven in stedelijk gebied.

Een frequent terugkerend onderwerp is **de herstructurering/verduurzaming van de bestaande woningvoorraad**, in relatie tot ruimtegebruik, klimaatadaptatie, leefbaarheid en brede welvaart. Dit speelt o.a. in Groningen, Drenthe, Fryslân, Zeeland en Limburg. Limburg heeft een woningbouwvoorstel voorgesteld en zal in samenspraak met het rijk verkennen hoe dit verder vorm kan krijgen in het ruimtelijk voorstel. Provincies wijzen op de voor- en nadelen van inbreiding/bouwen binnen bebouwd gebied, waarin behoud van landschapskwaliteit een belangrijk voordeel is.

Aandacht voor sociaaleconomische gevolgen in specifieke regio's

De verstedelijkingsopgave wordt aangevlogen met aandacht voor **sociaaleconomische vraagstukken en leefbaarheid** en in relatie tot **groen/blauwe kwaliteit** ('Groen groeit mee') (Utrecht, Noord-Holland).

In veel provincies zijn sociaaleconomische vraagstukken aan de orde in relatie tot de **omvangrijke natuur- en wateropgaven** en de **landbouwtransitie**.

Drenthe (Drentse Aa en Zuid West Drenthe) benadrukt daarbij ook het **behoud van de culturele identiteit**, en met Gelderland is gesproken over de sociaal-economische impact en mogelijk nieuwe economische dragers voor de Veluwe en omgeving.

Vervolg richting ruimtelijk voorstel en arrangement

Op alle BOLs is afgesproken dat provincies in nauwe samenwerking met gemeenten en waterschappen toewerken naar ruimtelijke voorstellen, waarbij ze kunnen rekenen op ondersteuning van het Rijk, bijvoorbeeld in het verdiepen van thema's. Verder zijn de volgende specifieke afspraken met provincies gemaakt:

- Groningen, Fryslân en Drenthe en het Rijk spreken af om de vraagstukken rond water en ruimte integraal te bespreken in de (gecombineerde) BO's VRO en Water. Het Rijk spreekt de intentie uit daarbij met de regio verder te zullen spreken over funderingsproblematiek in het landelijk gebied.
- Groningen, Fryslân en Drenthe en het Rijk erkennen dat herstructurering en transformatie van de bestaande woningvoorraad volop kansen biedt voor ander ruimtegebruik, groen, aantrekkelijkheid van de woonomgeving en duurzaamheid. Specifiek voor naoorlogse wijken werkt het Rijk aan handreikingen via het Programma Mooi Nederland.
- Drenthe en het Rijk zullen in de aanloop naar de nieuwe Nota Ruimte in gesprek gaan over de kansen en mogelijkheden die Emmen biedt, met name op het gebied van economie, brede welvaart en energie, in relatie tot het Stedelijk Netwerk Nederland.
- Gelderland, Overijssel en het Rijk hebben vastgesteld dat het relevant is te kijken welke vragen over verstedelijking al in bestaande trajecten worden opgepakt en zo nodig vervolgens gezamenlijk te onderzoeken

Datum

Kenmerk

2023-0000368287

welke groei van de verstedelijkings-opgave Oost-Nederland vanaf 2030 kan en wil faciliteren.

- Gelderland en het Rijk spreken ten aanzien van de aanpak Veluwe af dat Gelderland het voortouw neemt in het ontwikkelen van een voorstel voor inhoud en governance t.a.v. de transitie van het landelijk gebied. Het Rijk werkt hieraan mee. Partijen spraken over de sociaal- economische impact en mogelijk nieuwe economische dragers voor het gebied. De ambitie is een duurzaam perspectief met aandacht voor water en verdroging.
- Overijssel en Rijk herkennen het probleem van verdroging en risico op drinkwatertekort. Het Rijk nodigt Overijssel uit om te komen met voorstellen voor het beperken van het risico op drinkwatertekort onder andere door het vasthouden van water. Het Rijk zegt toe daar waar mogelijk hulp te bieden door bijvoorbeeld te kijken naar de mogelijkheden voor het versnellen van procedures, dit als onderdeel van het Actieprogramma beschikbaarheid drinkwaterbronnen 2023-2030.
- Utrecht en Rijk signaleren knelpunten in het kader van vernatting in het Groene Hart en het tegengaan van verdroging op de Utrechtse Heuvelrug. Partijen gaan met elkaar in overleg over mogelijke oplossingen.
- Het Rijk bevestigt dat de aanpak van netcongestie een urgente uitdaging is en betreft Utrecht bij de ontwikkeling van een nieuwe aanpak voor Energy Hubs en net neutrale woningbouwlocaties.
- EZK en BZK willen samen met Utrecht, Noord-Holland en Flevoland verkennen hoe energie voldoende geborgd kan worden in het RO-stelsel.
- Het Rijk bevestigt dat tijdens het BO MIRT 2023 de voortgang wordt besproken van de afspraak 'groenblauw raamwerk' uit het BO MIRT 2022, en dat het Rijk met Noord-Holland en Utrecht in gesprek gaan over het opstellen van businesscases voor NOVEX-verstedelijkingsgebieden, waarbij ook groen in en in de omgeving van de stad wordt meegenomen.
- Het Rijk zal waar mogelijk medewerking verlenen en kennis inbrengen voor het opstellen van het Ontwikkelperspectief in Noord-Holland Noord.
- Flevoland en het Rijk werken verder aan de transitie landelijk gebied via de aanpak van het Nationaal en Provinciaal Programma Landelijk gebied met hierin aandacht voor zowel biodiversiteit als innovaties voor verduurzaming en toekomstbestendig maken van de landbouw zoals de boerderij van de toekomst en biobased (ver)bouwen.
- Flevoland en het Rijk hanteren de Strategische Agenda Flevoland (SAF delen 1 en 2) en het Startpakket NOVEX als basis voor het ruimtelijk voorstel NOVEX vanuit deze provincie.
- Noord-Brabant en Rijk hebben de afspraak gemaakt dat richting het volgende ijkmoment de interactie tussen verstedelijking, goederencorridors en de energietransitie in het ruimtelijk voorstel in samenspraak met VRO, EZK en IenW zal worden uitgewerkt.
- Noord-Brabant en Rijk hebben afspraken gemaakt over hoe opgaven rondom energie en circulaire economie gezamenlijk kunnen worden aangepakt.
- Rijk en regio onderschrijven het eindconcept van het Ontwikkelperspectief Stedelijk Brabant en stemmen in met het voorstel om het Ontwikkelperspectief definitief vast te stellen in de stuurgroep Stedelijk Brabant wanneer alle colleges in Brabant het Ontwikkelperspectief hebben besproken. Definitieve vaststelling vindt plaats in de periode september-november 2023.
- Het Rijk en regionale partners erkennen dat de Stuurgroep Basisnet ter afstemming dient over het bereiken van een evenwicht tussen de

Datum

Kenmerk

2023-0000368287

belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen, de bebouwde omgeving en de veiligheid van mensen die wonen of verblijven dicht in de buurt van de infrastructuur waar dit vervoer plaatsvindt.

- Rijk en regio erkennen dat het van belang is dat in de regio Moerdijk ruimte wordt voor energie-infraprojecten t.b.v. de klimaat- en energietransitie en dat inpassing onder druk staat in relatie tot omgevingskwaliteit en leefbaarheid in de regio. Daarom spreken rijk en regio af om gezamenlijk te streven naar een integrale gebiedsgerichte aanpak. Hiervoor ontwikkelen rijk en regio, onder regie van de provincie, een ontwerpafel. Op deze ontwerpafel worden ruimte vragende (fysiek en milieu) opgaven van lokaal, regionaal en nationale belang afgewogen. Hierbij wordt ook expliciet het belang van structurele verbetering van de leefbaarheid en toekomstbestendig perspectief voor de inwoners en ondernemers (brede welvaart) meegenomen.

Tenslotte geven alle provincies aan dat de mate van concreetheit van hun ruimtelijke voorstellen afhankelijk is van de mate van uitwerking van nationale programma's aan Rijkszijde, zoals het Programma Energiehoofdstructuur (PEH) en Nationaal Plan Energiesysteem (NPE). Zo vraagt Flevoland aandacht voor tijdige Rijksbesluitvorming rond bijvoorbeeld mobiliteit voor een afgestemde ruimtelijke ontwikkeling op lange termijn. Daarnaast geven provincies aan dat de uitvoerbaarheid van de voorstellen afhankelijk zal zijn van de mate waarin provincies in het ruimtelijk arrangement afspraken kunnen maken over invulling van de bijbehorende randvoorwaarden (zoals beschikbaar instrumentarium).

NOVEX-gebieden

In de BOLs is ook de voortgang besproken van de aanpak in de NOVEX-gebieden. Voor veel gebieden betrof dit bespreking van concept-ontwikkelperspectieven. Een aantal gebieden is in deze fase nog niet zover. Voor deze gebieden zijn bijvoorbeeld wel de leidende inrichtingsprincipes besproken. Voor elk van de gebieden is ook ingegaan op de belangrijke inhoudelijke vraagstukken die om een oplossing vragen.

In de NOVEX-havengebieden (Noordzeekanaalgebied, Rotterdamse haven, North-Sea Port District) gaat het daarbij om vraagstukken als hoeveel ruimte beschikbaar kan komen voor nieuwe energiedragers (waterstof), type toekomstige bedrijvigheid in relatie tot de circulaire economie, het leefbaar en gezond houden van de directe woonomgeving en de economische waarde van bestaande activiteiten in deze havengebieden. Concreet spelen hier ook strategische grondposities een rol. In elk van deze gebieden wordt nu toegewerkt naar een ontwikkelperspectief. Het NOVEX-gebied Schiphol is niet besproken op het BOL. Op de Bestuurlijke Tafel Schiphol wordt eind juni het concept ontwikkelperspectief gepresenteerd. Rijk en regio werken in het kader van de NOVEX Noordzeekanaalgebied verder aan het ontwikkelperspectief en verkennen de mogelijkheden van het aanscherpen en inzetten van het beleidsinstrumentarium.

Rijk en regio erkennen dat er grote en urgente klimaat- en wateropgaven liggen in het gebied van het Amsterdam-Rijnkanaal en het Noordzeekanaal, en zien dat de opgaven in het gebied nu versnipperd zijn. Rijk en regio hebben afgesproken om tot een overleg te komen, waarin gezamenlijk scope en werkwijze worden vastgesteld. De organisatie hiervoor wordt opgepakt door de provincies Utrecht

Datum

Kenmerk

2023-0000368287

en Noord-Holland. Naast het Rijk en de provincies zijn MRA, MRU en de waterschappen direct betrokken bij de invulling.

Voor de NOVEX-gebieden De Peel en Groene Hart is een aantal ruimtelijke dilemma's besproken. Voor het Groene Hart ging het onder meer over de beschikbaarheid van zoetwater, waterberging en het waterpeil maar ook hoe om te gaan met de verstedelijkingsdruk in het gebied. Voor De Peel is specifiek ingezoomd op de casus van reactivering van defensieluchthaven De Peel. Rijk en regio hebben afgesproken dat er een gesprek komt tussen de ministers voor N en S en VRO, de staatssecretaris van Defensie en de regio over de vraag op welke manier het proces rond ruimtelijke afweging van een reactivering van luchthaven De Peel vorm krijgt. Ook hebben Rijk en regio afgesproken dat NOVEX-gebied De Peel zal worden ontwikkeld als proeftuinregio voor de ontwikkeling van biobased bouwen, in combinatie met overige agrarische en economische functies.

Voor de NOVEX-gebieden Limburg en Groningen is een stand van zaken gepresenteerd. Voor het NOVEX-ontwikkelperspectief voor Zuid-Limburg wordt ingezet op het uitwerken langs twee themalijnen: 'Groen-blauw' en 'Circulaire economie', waaronder de circulaire transitie van Chemelot. Voor NOVEX-Noordzeekanaal is afgesproken dat Rijk en regio de Rijksinzet verkennen voor het realiseren van de drie Rijk-regio opgaven: herstructureren van de verouderde woningvoorraad in IJmond, versnelde verduurzaming vanwege cumulatieve effecten en het verwerven van strategische grondposities.

Voor de NOVEX-verstedelijkingsgebieden geldt dat hier in de afgelopen periode al belangrijke stappen zijn gezet in de vorm van gedragen regionale verstedelijkingsstrategieën en hiermee samenhangende ruimtelijke investeringen voor woningbouw en bereikbaarheid. Zo zijn de infrastructuurinvesteringen voor de 17 grootschalige woningbouwlocaties deel van de ontwikkeling in deze gebieden. Tegelijkertijd zijn er nog diverse grote andere ruimtelijke opgaven in deze gebieden. In de BOLs is vooral hierop ingegaan. Voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is als onderdeel van de uitvoeringsagenda NOVEX MRA ingezoomd op afspraken over de economische profielen van de stadsharten in de MRA³ en de Ruimtelijk-Economische Aanpak (REA) Nieuw Land voor Almere en Lelystad. Deze aanpak is vastgesteld als gedeelde ambitie en basis voor langjarige rijk-regio inzet op de economische ontwikkeling van de regio. Over de Uitvoeringsagenda MRA spreken rijk en regio af dat deze een totaalbeeld geeft van de maatregelen die noodzakelijk zijn om het ontwikkelperspectief NOVEX MRA te realiseren. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen maatregelen die rijk-regio gezamenlijk oppakken en maatregelen die de regio zelf oppakt. Voor de Zuidelijke Randstad geldt dat - voortbouwend op de afspraken voor ontwikkeling 'Oude Lijn' en de grote woningbouwlocaties in Den Haag en Rotterdam - hier nu een aanpak aan toegevoegd wordt voor toekomstbestendige verstedelijking, dat wil zeggen een aanpak in samenhang met opgaven op het terrein van gezondheid, groen in en om de stad, klimaatadaptatie, energietransitie en economie. De voorlopige ontwikkelprincipes hiervoor zijn vastgesteld. In het BOL hebben rijks- en regiobestuurders bevestigd dat er doorgebouwd wordt en dit vooral binnenstedelijk te doen. Hierdoor wordt de kwaliteit van de bestaande stad ook verbeterd. Het bestaande groen en buitengebied blijft daarmee gespaard.

³ Stadsharten van de MRA: Haarlem, Hoofddorp, Zaanstad, Purmerend, Hilversum, Almere, Lelystad, Hoorn en Alkmaar.

Datum

Kenmerk

2023-0000368287

Ook voor het NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort is aan de hand van het concept-ontwikkelperspectief 'Gezond groeien in nabijheid' gesproken over dit soort opgaven. In bijzonder is afgesproken om samen de groenopgave in en om de stad inzichtelijk te maken met de daaraan verbonden kosten en financieringsmogelijkheden. Voor Utrecht-Amersfoort en de MRA is afgesproken dat het Rijk de komende periode start met gesprekken in deze regio's over het opstellen van concrete businesscases voor de opgave groen in en om de stad.

Voor het gebied Arnhem-Nijmegen-Foodvalley is afgesproken het ontwikkelperspectief te verbreden op de thema's (circulaire) economie (werklocaties, campusontwikkeling en ruimte voor logistiek), energie en de opgaven in het landelijke gebied. Tegelijkertijd wordt gewerkt aan de uitvoering van de verstedelijkingsstrategie, waarbij belangrijke randvoorwaarden als regionale mobiliteit, netcongestie en leefbaarheid zijn benoemd.

Voor Stedelijk Brabant is het nu al gelukt een integraal ontwikkelperspectief op te stellen om verdere verstedelijking hand in hand te laten gaan met vergroening, energietransitie en leefbare steden en dorpen. De stedelijke regio's in Brabant stellen samen met de provincie pakketten samen van mobiliteitsmaatregelen die nodig zijn om de schaa sprong te kunnen maken. Deze mobiliteitspakketten zullen onderdeel van de uitvoeringsagenda zijn. Om de mobiliteitstransitie te versnellen en verstedelijkingsopgave in Stedelijk Brabant te accommoderen geven stellen de provincie Noord-Brabant en de stedelijke regio's in Brabant in 2023 op basis van de uitgangspunten van het Ontwikkelperspectief NOVEX stedelijk Brabant vier samenhangende gebiedsgerichte mobiliteitspakketten op voor de stedelijke regio's Zuidoost-Brabant, Breda-Tilburg, 's-Hertogenbosch en West-Brabant-west. Over (onderdelen van) deze mobiliteitspakketten worden op het BO-MIRT 2023 eerste uitvoeringsafspraken gemaakt.

Voor het NOVEX-gebied Lelylijn is een eerste schets voor het Ontwikkelperspectief gepresenteerd. Hierin is vooral verkend hoe deze lijn een katalysator voor structuurversterking kan zijn. Gekeken is naar de verbinding van stedelijke knopen in noordelijk Nederland, de verbinding van die knopen met het ommeland en de verbinding van water-, landschaps- en natuursystemen met de ontwikkeling van een Lelylijn. Voor het verstedelijkingsgebied Groningen-Assen is de afspraak gemaakt om richting het BO MIRT in het najaar het definitieve ontwikkelperspectief op te stellen inclusief de eerste uitvoeringsagenda.

Voor NOVEX-gebied Regio Zwolle is tijdens het BOL een toelichting gegeven op de samenhang tussen het Ontwikkelperspectief voor het NOVEX-gebied en de Meerjarige Agenda 2024-2028 Regio Zwolle. Daarnaast is een toelichting gegeven op de wijze waarop in de regio Zwolle door middel van de zogenaamde regionale sponsstrategie invulling wordt gegeven aan het principe water en bodem sturend voor deze regio.

Het overkoepelende beeld is dat het grootste deel van de NOVEX-gebieden op schema ligt om in oktober in ieder geval het Ontwikkelperspectief gereed te hebben. Een aantal NOVEX-gebieden is ook al gestart met het opstellen van de uitvoeringsagenda. De ontwikkelperspectieven worden gekoppeld aan de ruimtelijke voorstellen, waarbij aandacht is voor de provincie-overstijgende NOVEX-gebieden en de ruimtelijke voorstellen.

2. Woningbouw en Mobiliteit

Veel mensen zijn op zoek naar een passende, duurzame en betaalbare woning in een leefbare wijk. Het kabinet investeert fors in de bereikbaarheid en ontsluiting van nieuw te bouwen woningen. In het coalitieakkoord is voor de periode tot en met 2030 € 7,5 mld. beschikbaar gesteld voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningen in de inmiddels 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en daarbuiten. Met het investeringspakket van € 7,5 mld. uit het Mobiliteitsfonds (MF) wordt bijgedragen aan het bereikbaar maken van ongeveer 400.000 woningen tot en met 2030. De bewindspersonen van IenW, de minister voor VRO en de regionale overheden hebben overlegd over de besteding daarvan. In het najaar van 2022 is de Kamer geïnformeerd⁴ over de inzet van de middelen.⁵

Van de € 7,5 mld. is € 1,5 mld. gereserveerd voor bovenplanse infrastructuur⁶ bij 105 woningbouwlocaties in heel Nederland waar op korte termijn (binnen drie tot vijf jaar) kan worden gestart met de bouw van woningen. Er is een regeling opgesteld om gemeenten door heel Nederland - zowel binnen maar vooral buiten de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties - in staat te stellen om bovenplanse infrastructurele voorzieningen te realiseren. Zo kunnen zij op korte termijn woningbouw verwezenlijken. Op basis van deze regeling - waarover de Kamer op 12 juni jl. is geïnformeerd⁷ - kunnen gemeenten waarmee bestuurlijke afspraken zijn gemaakt, een aanvraag indienen.

De resterende € 6 mld. wordt ingezet voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en daarbuiten. De middelen worden ingezet voor mobiliteitspakketten en OV-schaalsprongen voor de ontsluiting van de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en voor maatregelen op de nationale weg- en spoornetwerken. Bij de verdeling van de middelen is gebruik gemaakt van het "Afweegkader voor middellange termijn woningbouw en mobiliteit" (2022).

Voor de mobiliteitspakketten wordt, in samenhang met de middelen uit het gebiedsbudget van BZK, een regeling opgesteld, die naar verwachting in het vierde kwartaal van 2023 bij de Kamer zal worden voorgehangen. Ook bij de maatregelen op de nationale weg- en spoornetwerken en schaalsprongen worden concrete vervolgstappen gezet. Twee voorbeelden daarvan zijn:

0. Vanuit de € 7,5 mld. wordt bijgedragen aan de MIRT-verkenning CID Binckhorst. Bij deze MIRT-verkenning zijn Rijk en regio een voorkeursalternatief overeen gekomen. Dit project zorgt voor de goede ontsluiting en het bereikbaar maken van ruim 20.000 woningen tot en met 2030 en het mogelijk maken van circa 15.000 woningen na 2030. De komende jaren wordt het voorkeursalternatief uitgewerkt in de planning- en studiefase. De afspraken met betrekking tot deze uitwerking worden op korte termijn vastgelegd in een Bestuursovereenkomst.
- In de BO's MIRT van november jl. is afgesproken om € 300 mln. te reserveren voor het verbeteren van de verkeersdoorstroming op de ringen van

⁴ Kamerstuk 36200-A nr. 9.

⁵ In de voorjaarsnota is een deel van de € 7,5 mld. geboekt op artikel 12. Bij ontwerp-begroting 2024 zal dit worden verplaatst naar artikel 14, omdat dit beter past bij de gemaakte afspraken over deze middelen.

⁶ Bovenplanse infrastructurele voorzieningen zijn infrastructurele voorzieningen die nodig zijn voor de ontsluiting en bereikbaarheid van een woningbouwlocatie en tegelijkertijd wordt gebruikt voor de ontsluiting en bereikbaarheid van bestaande wijken of locaties.

⁷ Kamerstuk 36200-A nr. 76.

Datum

Kenmerk

2023-0000368287

Amsterdam, Utrecht, Rotterdam/Den Haag en Eindhoven. Rijkswaterstaat (RWS) is gevraagd te adviseren over een pakket van maatregelen, waarmee op een (kosten)effectieve wijze de verkeersdoorstroming op deze ringen verbeterd kan worden. Daarbij toetst RWS ook op de maakbaarheid van de maatregelen. Daarna zullen gesprekken worden gevoerd met de regionale overheden in het kader van de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's.

Voor de ring Eindhoven geldt dat er al een maatregelpakket is opgesteld.

Gezien het belang dat het kabinet hecht aan goed bereikbare en betaalbare woningen is de € 7,5 mld. uit het coalitieakkoord voor woningbouw en mobiliteit geen onderdeel van de herprioritering binnen het MF.

Het effect van de investeringen van de € 6 mld. aan mobiliteitsmaatregelen en het realiseren van de 17 grootschalige NOVEX woningbouwlocaties op de netwerken is inzichtelijk gemaakt met een netwerkanalyse.⁸ Hierbij ligt de nadruk op het hoofdwegennet en hoofdspoorwegennet, met een doorkijk naar de effecten per woningbouwlocatie. De belangrijkste conclusies uit de netwerkanalyse zijn:

- Geconcentreerd bouwen levert voordelen op ten opzichte van gespreid wonen in dezelfde woningmarktregio. Het leidt tot:
 - minder congestie op het onderliggend wegennet (met voordelen voor veiligheid en leefbaarheid), en in totaal ook minder congestie op het hoofdwegennet; en
 - Minder drukke stoptreinen en sprinters richting de grote steden.
- Geconcentreerd bouwen op nu al drukke stedelijke plekken levert ten opzichte van het heden wel extra drukte op tussen de grote steden op zowel het hoofdwegennet als op de intercityverbindingen;
- De mobiliteitspakketten ter plekke van de 17 grootschalige NOVEX woningbouwlocaties zorgen voor minder kilometers (door grotere nabijheid) en een verschuiving van privé auto naar lopen, fietsen, OV en deelauto. Het aantal verplaatsingen blijft ongeveer gelijk;
- De investeringen uit de € 6 mld. in het hoofdspoorwegennet maken een verbetering van het treinproduct mogelijk. Daardoor kan de door de woningbouw te verwachten toename van reizigers opgevangen worden en profiteren ook andere reizigers;
- De investeringen in het hoofdwegennet helpen een aantal van de grootste problemen op het hoofdwegennet aan te pakken;
- De bereikbaarheid (van andere inwoners en arbeidsplaatsen) verbetert aanzienlijk door de realisatie van de grootschalige woningbouwlocaties met bijbehorende mobiliteitsmaatregelen;
- Naast inwoners hebben ook bezoekers (vaak van arbeidsplaatsen) invloed op de netwerken. Het loont dus om bij (de uitwerking van) veel woningbouwlocaties ook goed te kijken naar het effect van de arbeidsplekken op de mobiliteitspatronen.

De herprioritering van het MF kan invloed hebben op de uitkomsten van de netwerkanalyse. Deze invloed is er niet als de projecten die in het kader van deze herprioritering worden gepauzeerd, alsnog voor 2040 worden uitgevoerd. Dit gebeurt wanneer er in de toekomst weer ruimte ontstaat: stikstofruimte, capaciteit en financiële middelen. In de netwerkanalyse is uitgegaan van een uitgevoerde MIRT-portefeuille in 2040 (het zichtjaar van deze analyse). De netwerkanalyse is gepubliceerd op <https://open.rws.nl/open-overheid/onderzoeksrapporten/@259853/netwerkanalyse-woningbouw-inzicht/>.

⁸ Deze netwerkanalyse is aangekondigd in de Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT 2022, bijlage bij Kamerstuk 36200-A nr. 9.

Datum

Kenmerk

2023-0000368287

De financiële omstandigheden zijn ook voor woningbouw - met name op de korte termijn - het afgelopen jaar sterk veranderd. De bouwkosten en de rente zijn sterk gestegen waardoor de kosten voor bouwers en ontwikkelaars om woningen te realiseren hoger zijn en particulieren en investeerders minder bereid zijn of kunnen betalen voor woningen. De doorwerking in prijzen van woningen en grond heeft tijd nodig, waardoor de verwachting is dat er met name in 2024 een dip in de woningbouwproductie zal zijn. De huidige omstandigheden vragen om een krachtenbundeling van alle partijen; zo zorgen we voor een maximale inzet om zoveel mogelijk door te blijven bouwen. In de Kamerbrief "Doorbouwen in veranderende omstandigheden"⁹ is deze inzet beschreven.

Om de gemaakte afspraken uit te kunnen voeren, moet veel werk worden verzet. Daarvoor is een krachtige uitvoering nodig. Voor meerdere afspraken is de betrokkenheid vanuit ProRail en RWS wenselijk of nodig, soms ook voor de uitvoering van maatregelen zelf. Gegeven de grote opgave op de hoofdnetwerken en de marktomstandigheden de komende jaren, is deze inzet niet vanzelfsprekend. RWS en ProRail overleggen de komende periode met gemeenten over de uitvoering.¹⁰

Inzet gebiedsbudget BZK

Investerings in bereikbaarheid zijn nodig maar op zichzelf niet voldoende om voldoende nieuwe woningen in fijne en leefbare wijken te realiseren. Er zijn bijvoorbeeld investeringen nodig in parken, pleinen en de kwaliteit van het groen. Door BZK is daarom € 475 mln. gereserveerd voor gebiedsgerichte maatregelen, niet zijnde mobiliteits- en bereikbaarheidsmaatregelen, die aantoonbaar nodig zijn voor de realisatie van woningen op deze 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. Het gaat hierbij om: herinrichting van de openbare ruimte, het verwerven/verplaatsen van hindergevend of in de weg zittende activiteiten en verschillende duurzaamheidsmaatregelen¹¹. Het gebiedsbudget draagt – in samenhang met de € 6 mld. aan mobiliteits- en bereikbaarheidsmaatregelen – bij aan de realisatie van ongeveer 240.000 woningen.

De gemeenten en regio's hebben voor de ontwikkeling van de NOVEX-woningbouwlocaties voorafgaand aan het BO MIRT van 2022 businesscases opgesteld waarin ook gebiedsmaatregelen waren opgenomen. Deze maatregelen zijn de afgelopen periode in regionale bijeenkomsten nogmaals getoetst, waarbij bekeken is in hoeverre de maatregelen nog steeds relevant en noodzakelijk zijn, in welke mate de maatregelen te verbinden zijn met de woningbouw en of de realisatie ook daadwerkelijk voor 2030 gestart kan worden. Deze maatregelen zijn vervolgens beoordeeld en afgewogen door het Rijk aan de hand van vooraf opgestelde criteria, mede op basis van het "Afweegkader voor middellange termijn Woningbouw en mobiliteit" (2022), waarna er gezamenlijk is toegewerkt naar concrete afspraken die bestuurlijk zijn bekrachtigd op het BO Leefomgeving van 2023. De gemaakte afspraken zijn bijgevoegd.

⁹ Kamerstuk 32847 nr. 1040.

¹⁰ In de bijlage staat de scan op de uitvoerbaarheid door ProRail over afspraken over woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur.

¹¹ Maatregelen ten behoeve van duurzaamheid zien niet toe op energiegerelateerde zaken zoals warmtenetten. Deze maatregelen zouden vanuit andere fondsen, zoals het Klimaat- en Transitiefonds, mede-bekostigd moeten gaan worden.

Grofweg de helft van het gebiedsbudget gaat naar maatregelen die betrekking hebben op het verwerven en/of verplaatsen van hindergevendende activiteiten. De andere helft is min of meer evenredig verdeeld over de andere twee maatregelsoorten. De maatregelen uit gebiedsbudget zijn bedoeld voor het publieke tekort op de grondexploitatie van de gebiedsontwikkeling tot en met 2030. Dit betekent dat grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties die geen publiek tekort (meer) kennen op de gebiedsontwikkeling geen gebiedsbudget nodig hebben.

Voorwaarden voor het gebiedsbudget

De voorwaarden voor toekenning van het gebiedsbudget zijn:

- Het gebiedsbudget is uitsluitend bedoeld voor de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties.
- Minimaal 50% van de woningen in de grootschalige woningbouwlocaties moet in het segment betaalbaar vallen, met het streven om op regionaal niveau twee derde van de woningen in het betaalbare segment te realiseren.
- De realisatie van de woningen vindt uiterlijk plaats in 2030.
- De ingediende maatregelen moeten aantoonbaar noodzakelijk zijn voor de realisatie van woningen en zijn beoordeeld op hun samenhang met het bredere pakket van de € 6 mld. aan mobiliteits- en bereikbaarheidsmaatregelen dat is afgewogen op basis van het eerder vastgestelde¹² "Afweegkader voor middellange termijn woningbouw en mobiliteit" (2022).
- Zowel de toerekenbare als niet-toerekenbare tekorten van de plannen komen in aanmerking voor een bijdrage uit het gebiedsbudget.
- De maatregelen die in aanmerking komen voor het gebiedsbudget zijn (deze lijst is uitputtend):
 - Herinrichting openbare ruimte (bijvoorbeeld parken of pleinen);
 - Verwerven, verplaatsen of bronmaatregelen hindervormende activiteiten;
 - Duurzaamheidsmaatregelen (biodiversiteit, (recreatief) groen, klimaatadaptatie).
- Bereikbaarheidsmaatregelen komen niet in aanmerking, omdat deze reeds via een bijdrage uit de € 7,5 mld. voor woningbouw en mobiliteit worden gedekt.
- De bijdrage van het Rijk vanuit het gebiedsbudget betreft maximaal 50% van de totale benodigde investering onder de voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert om de afgesproken maatregel(en) te kunnen uitvoeren. De bijdrage van het Rijk is gebaseerd op prijspeil 1 juli 2022, inclusief btw en is taakstellend. De btw die ter compensatie afgedragen dient te worden aan het BTW-compensatiefonds wordt in mindering gebracht op het aan de gemeente uit te keren bedrag.

Gebiedsontwikkeling in relatie tot andere ruimtelijke opgaven

Binnen de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties is er sprake van een grootschalige integrale woningbouwopgave in combinatie met andere grote ruimtelijke vraagstukken zoals geluid, stikstof, natuur, landbouw, (grootschalige) infrastructuur, ruimtelijke kwaliteit, waterrobuustheid en klimaatbestendigheid, energietransitie, bedrijvigheid en andere ruimte vragende claims. Het is nodig om voor al deze aspecten aandacht te hebben en houden bij de verdere ontwikkeling van deze grootschalige locaties.

¹² Het "Afweegkader voor middellange termijn woningbouw en mobiliteit" is vastgesteld in het Bestuurlijk Overleg Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening van 15 september 2022.

Datum

Kenmerk

2023-0000368287

Dit is een ruimtelijke uitdaging maar ook een kans. Door opgaven slim te combineren kunnen immers aantrekkelijke gebieden voor wonen, leven en werken worden gecreëerd. Op een aantal grootschalige woningbouwlocaties hebben de woningbouwplannen ook gevolgen voor de huidige functies die locaties. Bedrijventerreinen worden bijvoorbeeld soms (deels) getransformeerd naar gecombineerde woon- werk gebieden. Tegelijkertijd is het toevoegen van woningen soms nodig om bedrijvigheid te faciliteren zodat mensen kunnen wonen in de buurt waar zij werken.

Voor een succesvolle gebiedsontwikkeling is zorgvuldig omgaan met gevestigde bedrijvigheid cruciaal. Soms is verplaatsing van bedrijven aan de orde, soms inpassing tegen vergelijkbare voorwaarden als nu. Hieraan is soms een publiek tekort verbonden, waarvoor een beroep gedaan kan worden op het gebiedsbudget.

Complete steden vragen betaalbare woningen en passende banen voor diezelfde doelgroep. Het Rijk zal de ontwikkeling van gerealiseerde woningen en banen in het NOVEX gebied jaarlijks inzichtelijk maken als onderdeel van de uitvoeringsagenda van de NOVEX-gebieden. Voldoende ruimte voor bedrijven en ondernemers in deze gebieden zal ook deel uitmaken van het nationaal programma werklocaties, wat onder leiding van EZK wordt uitgewerkt. Tevens komt dit naar voren in de regionale bedrijventerreinen-strategieën.

Conform afspraken in het BO MIRT van november jl. (en het "Afweegkader voor middellange termijn woningbouw en mobiliteit") is aandacht nodig voor duurzaam gevestigde bedrijven en hun banen, die door de gebiedsontwikkeling in het plangebied kunnen blijven of verplaatst moeten worden naar alternatieve locaties. Gemeenten waar de grootschalige woningbouwlocaties ontwikkeld worden, zijn eerste aanspreekpunt voor de opgave om alternatieve locaties te vinden wanneer bedrijven verplaatst moeten worden. Zo nodig treden zij in overleg met de provincie. Gemeenten en marktpartijen kunnen hierbij worden ondersteund door het Rijk op welke manier afspraken gemaakt kunnen worden, bijvoorbeeld via convenanten of 1-op-1 afspraken. Instrumentarium van Rijk en regio – waaronder ook het gebiedsbudget - kan worden ingezet om te komen tot een goede borging van bedrijvigheid en een aantrekkelijke mix van wonen-werken-voorzieningen in een herontwikkelgebied.

Mobiliteitspakketten

Een deel van de middelen voor woningbouw en mobiliteit wordt ingezet voor mobiliteitspakketten, bedoeld voor de ontsluiting en bereikbaarheid van de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. Deze pakketten bestaan uit bereikbaarheidsmaatregelen, zoals aanpassingen van (regionale) wegen, mobiliteitshubs, fietspaden, rotondes, OV-bereikbaarheid, toegankelijkheid van stations en verkeersveiligheid. Hiervoor geldt de voorwaarde van minimaal 50% cofinanciering door de regio. Over het merendeel van de mobiliteitspakketten zijn bestuurlijke afspraken gemaakt in de BO's MIRT van november jl. De mobiliteitspakketten voor de locaties MRA West, Oude Lijn en CID Binckhorst zijn in de afgelopen periode in afstemming met het Rijk en de betrokken regio's uitgewerkt. De hoogte van de rijksbijdrage was reeds vastgelegd in de BO's MIRT van november jl. Over de uitwerking van deze drie mobiliteitspakketten zijn in de BO's Leefomgeving van 2023 bestuurlijke afspraken gemaakt. Een overzicht van de mobiliteitspakketten is bijgevoegd.

Datum

Kenmerk

2023-0000368287

In het BO MIRT van november jl. is afgesproken om in zowel de Metropoolregio Amsterdam (MRA) als de Metropoolregio Utrecht (MRU) een pilot programmatische bekostiging voor te bereiden om *"vraagstukken, randvoorwaarden en knelpunten van programmatische bekostiging van ruimtelijke investeringen in de praktijk te onderzoeken en verder uit te werken"*. De afgelopen maanden hebben Rijk en regio in gezamenlijkheid de voorbereiding van de pilots op zich genomen.

De middelen uit het gebiedsbudget en voor de mobiliteitspakketten wordt via een specifieke uitkering aan de gemeenten ter beschikking gesteld. Beide regelingen worden naar verwachting in één specifieke uitkering samengevoegd. Zowel het gebiedsbudget als de mobiliteitspakketten zien immers toe op de ontwikkeling en realisatie van woningen in de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en zijn beide verbonden met de afgesproken woningbouwaantallen per grootschalige locatie in de BO's MIRT van november jl. Mede daarom zullen de verplichtingen die met de uitkering gepaard gaan grotendeels hetzelfde zijn. Naar aanleiding van zorgen en wensen uit de regio – gezien de veranderende economische omstandigheden – over de gedeelde doelstelling van de realisatie van woningen in 2030 en de mogelijke administratieve lasten, is afgesproken om over deze onderwerpen in gesprek te gaan en te betrekken bij de consultatie van de specifieke uitkering. De regeling zal naar verwachting in het laatste kwartaal van 2023 bij de Kamer worden voorgehangen.

Plan voor de programmabeheersing

Over de beschikbare middelen voor de ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woningen zijn afspraken gemaakt. Om zicht te houden op de voortgang en beheersing van de risico's, is programmabeheersing en monitoring van belang. In de Kamerbrief over de BO's MIRT van november jl. is dit plan van aanpak aangekondigd.¹³

Programmabeheersing beoogt een beheerste uitvoering van het programma te borgen, zodat programmadoelstellingen worden behaald binnen de gestelde kaders. Daarvoor is inzicht nodig in de voortgang van zowel de mobiliteits- als woningbouwprojecten en in de daarbij horende kansen en risico's. Dit biedt de mogelijkheid om bij te sturen of in te grijpen. Het doel van de programmabeheersing is daarmee tweeledig:

- 1) *Inzicht*: De programmabeheersing zorgt ten eerste voor inzicht in de voortgang van mobiliteits- en woningbouwprojecten binnen de gestelde kaders van tijd, geld en scope. Daarnaast zorgt de programmabeheersing voor integraal inzicht in kansen, risico's en maatregelen, ook juist buiten de eigen invloedssfeer van de projecten. Dit deel van de programmabeheersing levert beslisinformatie op om bij te sturen of in te grijpen als de situatie daar om vraagt.
- 2) *Bijsturing en beheersing*: De programmabeheersing biedt vanuit het inzicht de mogelijkheid te anticiperen op ontwikkelingen en om te sturen op kansen en risicobeheersing.

Bij het beheersen van de risico's bij de middelen voor het programma Woningbouw en Mobiliteit gelden de volgende uitgangspunten:

- Bijdragen van het Rijk uit de € 7,5 mld. voor woningbouw en mobiliteit aan projecten zijn taakstellend.

¹³ Kamerstukken II, 2022/23, 36200-A nr. 9.

Datum

Kenmerk

2023-0000368287

- Het totale budget van € 7,5 mld. uit het MF ten behoeve van woningbouw en mobiliteit (inclusief de door het ministerie van Financiën uitgekeerde indexatie) is taakstellend. Bij tegenvallers dient herprioritering binnen de projecten en/of binnen het totale programma Woningbouw en Mobiliteit plaats te vinden.
- Bij de schaalsprongen en de netwerkopgaven worden de MIRT-spelregels gevolgd.
- De uitbetaling van middelen voor de schaalsprongen en de netwerkopgaven wordt gekoppeld aan het behalen van mijlpalen. Daardoor behoudt het programma flexibiliteit onder andere ten aanzien van de fasering van projecten en het – in uiterste gevallen - stoppen van projecten binnen het programma. Hierdoor is (her)prioritering binnen het programma mogelijk.
- Vrijgevallen middelen worden ingezet voor eventuele tekorten bij projecten die middelen ontvangen uit de € 7,5 mld. voor woningbouw en mobiliteit. De vrijgevallen middelen vormen zo een risicoreservering.
- Indien middelen vrijvallen, vloeien de middelen terug naar de generieke ruimte binnen de € 7,5 mld. voor woningbouw en mobiliteit, tenzij er bestuurlijke afspraken worden gemaakt over de inzet van (een deel van) de vrijgevallen middelen voor het programmatisch faseren van projectenportefeuille in de regio.
- Binnen de middelen voor woningbouw en mobiliteit worden – in lijn met de systematiek bij het MF – geen schotten geplaatst tussen vervoersmodaliteiten.
- Er worden in principe geen nieuwe (woningbouw of mobiliteit) projecten toegevoegd. De ervaring leert dat er wel verzoeken zullen worden gedaan voor nieuwe projecten. Bij de inzet van vrijgevallen middelen hebben projecten die reeds middelen hebben ontvangen uit de € 7,5 mld. voor woningbouw en mobiliteit prioriteit boven nieuwe projecten. Op basis van het afweegkader dat is gehanteerd bij de verdeling van de middelen in 2022 wordt een advies geformuleerd over verzoeken voor (aanvullende) financiering. Over de inzet van mee- en tegenvallers binnen het programma zal jaarlijks een integrale afweging worden gemaakt.

De aanpak voor de beheersing van de schaalsprongen wordt verder uitgewerkt in samenspraak met de betreffende gemeenten en/of regio's. De aanpak wordt opgenomen in (het beheersingsdeel van) de bestuursovereenkomsten voor de schaalsprongen.

De Kamer wordt jaarlijks door middel van de MIRT najaarsbrief geïnformeerd over de voortgang van het programma Woningbouw en Mobiliteit.

Voortgang afspraken 17 grootschalige NOVEX woningbouwlocaties

In vervolg op de afspraken die zijn gemaakt op het BO MIRT 2022 is in een aantal BO's Leefomgeving stilgestaan bij enkele vervolgafspraken in het kader van woningbouw en mobiliteit. Voor de regio Noord heeft dit ertoe geleid dat Rijk en regio het plan van aanpak voor het MIRT-onderzoek gebiedsgerichte ontsluiting Westflank Groningen hebben vastgesteld. In de regio Oost is besloten om een procesmanager aan te stellen voor het vervolgproces naar besluitvorming in het BO MIRT 2023 rondom het verdere vervolg van het uitplaatsen van het spooreplacement bij Arnhem. Ook is het plan van aanpak met betrekking tot het MIRT onderzoek naar de vrije spoorkruising bij Arnhem vastgesteld. Tot slot hebben Rijk en regio in de regio Zuid kennis genomen van het plan van aanpak voor de MIRT-verkenning OV Knoop Brainport inclusief participatieopgave. Het plan wordt op zo kort mogelijke termijn bestuurlijk vastgesteld. Naar verwachting

Datum

Kenmerk

2023-0000368287

start in het najaar van 2023 de participatie op basis van het participatieplan. Daarnaast is bij het BO MIRT 2022 afgesproken dat de middelen van Rijk, regio en private partijen voor de regionale projecten (Mobiliteitstransitiepakket, Multimodale Knoop en HOV4) worden ondergebracht in een gezamenlijk programmafonds. Partijen hebben de gesprekken gestart over een eerste uitwerking. Rijk en regio bieden een voorstel voor het programmafonds aan ter besluitvorming op het BO MIRT 2023. Een nadere toelichting op deze afspraken is opgenomen in hoofdstuk 3 van de MIRT-brief van IenW.

Afsluiting

Ik kijk terug op zeer waardevolle gesprekken met de vertegenwoordigers van de verschillende landsdelen. Uit de verschillende gesprekken die ik heb gehad blijkt maar weer eens hoe nationale en regionale keuzes samenhangen. Daarom is samenwerking op deze belangrijke keuzes vanuit ieders taak en verantwoordelijkheid van belang. In het kader van het programma NOVEX heb ik provincies verzocht om in oktober met ruimtelijke voorstellen te komen. Op basis daarvan wil ik met hen ruimtelijke arrangementen afsluiten. Naast het maken van concrete uitvoeringsafspraken en vervolgonderzoeken, wil ik daarin ook met hen afspreken welke richtinggevende keuzes geagendeerd worden in de nieuwe Nota Ruimte en welke richtinggevende keuzes geagendeerd worden voor de provinciale omgevingsvisies. Ik verwacht begin volgend jaar deze arrangementen te kunnen afsluiten.

In het najaar staan de BO's MIRT op het programma. U zult daarover uiteraard wederom worden geïnformeerd.

De minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening,

Hugo de Jonge

Overzicht afspraken inzet gebiedsbudget

21 juni 2023

Gemeente: woningbouwlocatie	Woningen	Rijksbijdrage gebiedsbudget (incl. btw en prijspeil 1 juli 2022)	Maatregel gebiedsbudget
Almere: Almere Stad	20.500	€ 9.750.000	
			Aanleg van groenstructuur in de openbare ruimte Almere-Centrum
Amersfoort: Spoor- en A1-zone	8.500	€ 15.125.000	
			Tekort grex Kop van IJssel voor het verwerven van grond en wegnemen hindercirkels
			Tekort grex Kop van IJssel vanwege sanering oud-fabrieksterrein
Amsterdam: Havenstad	9.000	€ 9.680.000	
			Aanpassen en vernieuwen waternetwerk/ondergrondse infra Minervahaven en Sloterdijk I Noord
			Versterken groenstructuur Westerpark, verwerving voor vergroten openbare ruimte
Amsterdam: Zeeburgereiland - IJburg	10.636		
			<i>Bij deze woningbouwlocatie zijn geen gebiedsbudget maatregelen afgesproken.</i>
Amsterdam: Zuidoost	23.000	€ 44.720.000	
			Transformatie van de hondsrugweg naar Hondsrugpark
			Arenapoort van versteend naar leefbaar: herinrichting openbare ruimte
			Amstel III - Transformatie Bedrijvenstrook t.b.v. inrichting openbare ruimte nieuwe woonwerkwijk
			Geluidswerende maatregelen Paasheuvelweg & Bullewijk
Arnhem: Spoorzone Arnhem-Oost	5.400	€ 54.459.000	
			Grex-saldo Presikhaaf t/m 2030
			Grex-saldo Rijnpark zuidwest t/m 2030
			Grex-saldo Rijnpark noord t/m 2030
Breda: CrossMark - 't Zoet	2.935	€ 27.105.000	
			Inrichting boulevard Veilingkade + kades

Gemeente: woningbouwlocatie	Woningen	Rijksbijdrage gebiedsbudget (incl. btw en prijspeil 1 juli 2022)	Maatregel gebiedsbudget
			Verwervingen, saneringen en herinrichting openbare ruimte 't Zoet en de Hoven
			Aanleg Park Haveneiland
			Inrichten watersysteem 't Zoet
Den Bosch: Spoorzone	4.800	€ 19.071.000	
			Diezepark: aanleg oeverpark (Bossche Stadsdelta / EKP)
			Diezepark: Ontwikkeling natuur- en klimaatsensitief gebied
			Buitendieze: aaneengesloten natte structuur én ecologische verbinding
			Buitendieze: nieuw aan te leggen parkstructuur
			Buitendieze: versterken bestaande parkstructuur
			Stationspark: ontwikkeling natuur- en klimaatsensitief gebied
			Stationspark: aanleg groene loper Onderwijsboulevard Copernicuslaan
			Ertveldmoeras: nieuw aan te leggen groenstructuur
			Ertveldmoeras: versterken bestaande groenstructuur
			Ertveldmoeras: Aanleg nieuwe natte natuur in Ertveldplas
Den Haag: CID Binckhorst*	22.500	€ 60.200.000	
			Binckhorst ontwikkelen Waterfrontpark
			Wegnemen hinderactiviteiten CID Binckhorst
			CID Laakhavens: Aanleg Centrale Park
<i>* In de specifieke uitkering zal het specifieke aantal woningen voor deze maatregelen worden opgevoerd.</i>			
Foodvalley			
Barneveld: Barneveld Noord, Bloemendal	1.872	€ 3.630.000	
			Barneveld Noord uitkoop milieuhinderlijke landbouwbedrijven
Ede: Ede Zuidoost, Kernhem Noord	3.177	€ 9.983.000	
			Kernhem Noord uitkoop milieuhinderlijke landbouwbedrijven
			Ondergronds brengen hoogspanningslijn binnen plangebied Ede Kernhem

Gemeente: woningbouwlocatie	Woningen	Rijksbijdrage gebiedsbudget (incl. btw en prijspeil 1 juli 2022)	Maatregel gebiedsbudget
			Ede Zuidoost/KennisAs: Maatregelen windvang Keetmolen
Veenendaal: Centrum, De Klomp	1.944	€ 7.502.000	
			Spoorzone Veenendaal centrum: Afkoop milieucirkels voor bronmaatregelen
			Spoorzone Veenendaal: Aanleg stadspark
Groningen: Suikerterrein	4.300		
			<i>Bij deze woningbouwlocatie zijn geen gebiedsbudget maatregelen afgesproken.</i>
Haarlemmermeer: Hoofddorp	17.700	€ 21.901.000	
			Ruimtelijke inpassing van woningbouw Hoofddorp stationsgebied
Nijmegen: Kanaalzone	5.250	€ 17.696.000	
			Bijdrage aan extra kosten verwerving
			Verplaatsen bedrijvigheid vanwege hindercontour
			Meerkosten meervoudig ruimtegebruik
Nijmegen: Stationsgebied	3.500	€ 6.716.000	
			Grex saldo Waalfront
			Aanleg en realisatie van Groen corridor station-centrum + Krayenhoffpark
			Bijdrage aan extra publiek tekort grex verwerving belastingkantoor
Oude lijn Leiden - Dordrecht*	54.000		
Delft Schieoevers		€ 1.350.000	
			Mogelijk maken park langs Schie
Den Haag: Zuidwest		€ 10.447.000	
			Versterken groen, ecologische verbinding en ontmoeting Melis Stokelaan
			Herinrichting openbare ruimte Moerwijk met groen en verblijfsplekken
Dordrecht: Spoorzone		€ 4.360.000	
			Ruimtelijke kwaliteit Maasterras doortrekken naar deel M5
			Ruimtelijke kwaliteit Maasterras versterken
Leiden: Campus		€ 4.048.000	

Gemeente: woningbouwlocatie	Woningen	Rijksbijdrage gebiedsbudget (incl. btw en prijspeil 1 juli 2022)	Maatregel gebiedsbudget
			Tijdelijke herinrichtingen Stationsplein en Stationsweg t.b.v. ruimtelijke kwaliteit
			Vergroening en vergroten rioolcapaciteit m.b.t. Groene Hartlijn LBSP fase 2
Rijswijk: Stadsas		€ 5.113.000	
			Vergroening Havenkwartier
			Herinrichting corridor Prinses Beatrixlaan als groene, ecologische verbinding
Rotterdam: M4H		€ 12.757.000	
			Aanleg getijdenpark Merwehaven
			Merwehaven - Bronmaatregel aanleg walstroom
			Marconikwartier
Rotterdam: Binnenstad		€ 15.600.000	
			Rijnhaven – Aanleg Rijnhavenpark
Schiedam: Schieveste - Nieuw Mathenesse		€ 5.918.000	
			Reconstructie dijktracé van Deventerstraat tot van Couwenhovenstraat
			Vergroenen en openbaar maken Schie oevers
			Herinrichten Stationsplein Noord- en Zuidzijde Station Schiedam Centrum t.b.v. ruimtelijke kwaliteit
Zoetermeer: Entree		€ 6.736.000	
			Duurzame en groene inrichting stationshal Mandelabrug
			Hoogwaardige inrichting openbaar gebied station Zuidzijde
			Kwaliteitsimpuls groene, sportieve en gezonde leefomgeving
Zwijndrecht: Spoorzone Dordrecht-Zwijndrecht		€ 3.906.000	
			Verbetering leefbaarheid Station Zwijndrecht
			Herinrichting openbare ruimte Passage voor ruimtelijke kwaliteit
<i>* De opgevoerde woningaantallen zijn gebaseerd op de pakketafspraken Oude Lijn zoals afgesproken in het BO MIRT 2022. In de specifieke uitkering zullen de woningen per gemeente worden opgevoerd.</i>			
Rotterdam: Oostflank	18.823	€ 15.125.000	
			Aanleg getijdenpark eerste deelfases Feyenoord City
Tilburg: Kenniskwartier	5.032	€ 10.103.000	

Gemeente: woningbouwlocatie	Woningen	Rijksbijdrage gebiedsbudget (incl. btw en prijspeil 1 juli 2022)	Maatregel gebiedsbudget
			Esplanade: Inrichting groene verbinding Campus Universiteit en Stadsbos013
			Additionele stikstofreductie-ingrepen bouwrijp maken/ bouwproces
			Aanpak (hinder)activiteiten in plangebied
			Vernieuwen stationsomgeving (ruimtelijke kwaliteit)
Utrecht: Zuidwest	25.500	€ 36.050.000	
			Verplaatsen van bedrijven in Zuidwest
			Investeringen voor de kwaliteit van de leefomgeving in Zuidwest
			Tekort grex Rijnhuizen vanwege damwanden en waterberging
Zwolle: Stedelijk Zwolle - Zwolle Spoorzone	8.800	€ 2.904.000	
			Vrijspelen openbare ruimte stationsgebied door parkeren naar hubs te verplaatsen



Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-
Generaal

Postbus 20018

2500 EA DEN HAAG

Ministerie van BZK

Turfmarkt 247
Den Haag
www.rijksoverheid.nl
www.facebook.com/minbzk
www.twitter.com/minbzk
[www.linkedin.com/company/
ministerie-van-bzk](https://www.linkedin.com/company/ministerie-van-bzk)

Kenmerk
2022-0000347344

Uw kenmerk

Datum 23 juni 2022
Betreft Kamerbrief over de uitkomsten van de Bestuurlijke
Overleggen Leefomgeving

Met deze brief informeer ik uw Kamer, mede namens de bewindspersonen van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), over de uitkomsten van de landsdelige Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving (BO's Leefomgeving). De bewindspersonen van IenW hebben uw Kamer specifiek geïnformeerd over uitkomsten van deze overleggen in relatie tot het MIRT en de voortgang hierop.

Tijdens de bestuurlijke overleggen van juni 2022 hebben we met provinciale en gemeentelijke bestuurders en bestuurders van waterschappen gesproken over de verschillende nationale programma's die in het kader van de grote verbouwing van Nederland worden gelanceerd. De interbestuurlijke overleggen zijn constructief verlopen. In het licht van de grote uitdagingen waar we samen voor staan geeft dit mij vertrouwen voor de toekomst. Zo hebben wij stil gestaan bij de (concept)programma's Mooi Nederland, NOVEX, Nationaal Programma Landelijk Gebied, programma Natuur en Stikstof, ruimte voor economie: programma werklocaties/GRIP op grote bedrijfsvestigingen en het Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK). Mijn collega-bewindspersonen en ik zullen uw Kamer ieder afzonderlijk informeren over de voortgang van deze programma's.

Daarnaast hebben wij in het kader van de woningbouw- en bijbehorende bereikbaarheidsopgave afspraken gemaakt over de eerste ronde versnellingsafspraken voor de ontsluiting van grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties, het afweegkader middellange termijn voor de bereikbaarheids- en gebiedsinvesteringen en het vaststellen van de definitieve lijst grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties in de zeven NOVEX-(verstedelijkings)gebieden. In deze brief kom ik per landsdeel terug op de uitkomsten van de BO's Leefomgeving. Uw Kamer wordt via een aparte brief geïnformeerd over de verdere voortgang van de woningbouwopgave.

Eerst schets ik hoe de BO's Leefomgeving zich verhouden tot het hernemen van de nationale regie op de ruimtelijke inrichting van Nederland en de samenwerkingsrelatie tussen Rijk en regio, zoals met uw Kamer is gedeeld in de

Datum
23 juni 2022

Kenmerk
2022-0000347344

Ruimtelijke Ordeningsbrief van 17 mei jl.¹ Daarna ga ik in algemene zin in op de totstandkoming van de versnellingsafspraken. Vervolgens licht ik de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen toe per landsdeel.

Betekenis van de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving

Jaarlijks worden per landsdeel BO's Leefomgeving gevoerd tussen Rijk en mede-overheden. Deze BO's Leefomgeving hebben als doel:

- Zorgen voor uitvoering van de NOVI en het programma NOVEX door de diverse programmadoelen regionaal te realiseren, waarbij aandachtspunten vanuit de regio worden besproken.
- Komen tot bestuurlijke afspraken over opgaven in de leefomgeving waar gezamenlijke inzet voor nodig is (werken als één overheid).
- Zorgen voor bijbehorende investeringsstrategieën en de relatie leggen met besluitvormingstrajecten over investeringsmiddelen (zoals de BO's MIRT betreft Mobiliteitsfonds) en andere bekostigingsmogelijkheden – zodat afspraken ook daadwerkelijk tot uitvoering kunnen komen.

Voor de realisatie van de urgente ruimtelijke opgaven waar Nederland voor staat, en waarover ik u in de Ruimtelijke Ordeningsbrief heb geïnformeerd, is samenwerking tussen Rijk en regio cruciaal. De BO's Leefomgeving blijken daarbij waardevol en effectief. In onderstaande licht ik toe wat de medeoverheden en het Rijk met elkaar hebben bereikt.

Ruimtelijke puzzel

Het (landsdelig) instrument Omgevingsagenda wordt vervangen door de provinciale arrangementen, zoals aangekondigd in de RO-brief van 17 mei j.l. De inzet gericht op het opstellen van het product Omgevingsagenda is daarom stopgezet. De afspraken en (tussen)resultaten die in het traject van het ontwikkelen van landsdelige Omgevingsagenda's zijn bereikt zullen in de nieuwe wijze van samenwerking tussen Rijk en regio worden benut. Voor het ontwikkelen van provinciale arrangementen zijn de reeds verzamelde bouwstenen uit de Omgevingsagenda's belangrijke input. Daarnaast maken we gebruik van de proeftuin Flevoland waar met de Strategische Agenda Flevoland al gestart is met de ruimtelijke vertaling van nationale programma's en het leggen van de ruimtelijke puzzel.

In de afstemming van ambities en opgaven met de provincies, regio's en waterschappen kunnen de ontwikkelde overlegstructuren van de omgevingsagenda's (o.a. het opdrachtgeversoverleg en het directeurenoverleg) worden benut om de puzzel voor provinciale arrangementen te leggen. Het Rijk komt in oktober met een startpakket om dit proces te starten.

¹ Kamerstuk 34682, nr. 92

Datum
23 juni 2022

Kenmerk
2022-0000347344

Uitkomsten Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving

Versnellingsafspraken ontsluiting woningbouw

Voor de infrastructurele ontsluiting van nieuwe woningen is in het Coalitieakkoord voor de komende 10 jaar € 7,5 miljard opgenomen. Deze middelen worden ingezet voor het ontsluiten van nieuwe woningen in de –inmiddels - 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en daarbuiten. In lijn met het Coalitieakkoord komen deze middelen tot besteding in overleg tussen de bewindspersonen van IenW, de regionale overheden en mijzelf.

In de kennismakingsgesprekken met de regio's in het afgelopen voorjaar is de regio's en gemeenten gevraagd om voorstellen in te dienen voor het versnellen van grootschalige woningbouwlocaties² met financiële ondersteuning voor bovenplanse bereikbaarheidsmaatregelen³. In afgelopen periode hebben wij veel voorstellen ontvangen uit alle delen van het land. Op basis van de criteria uit het programma woningbouw en de MIRT-brief⁴ zijn 70 voorstellen geïdentificeerd die nu of later dit jaar in aanmerking komen voor mede-bekostiging. Het Rijk stelt in het totaal maximaal € 1,5 miljard (inclusief btw) beschikbaar voor de versnellingsafspraken.

Van de 70 ingediende voorstellen zijn 32 voorstellen dusdanig uitgewerkt dat hierover in de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving concrete bestuurlijke afspraken zijn gemaakt. Over de andere 38 plannen is het streven tijdens de Bestuurlijke Overleggen MIRT (BO's MIRT) in het najaar afspraken te kunnen maken. De 70 voorstellen tellen op tot versnelde realisatie en ontsluiting van circa 135.000 woningen, binnen nu en de komende 5 jaar.

In totaal bedragen de benodigde investeringen voor de 70 voorstellen circa € 1,2 miljard. De resterende € 300 miljoen is beschikbaar voor plannen die al eerder zijn ingediend, maar nu nog niet aan alle inhoudelijke criteria voldoen. Bij de proposities is nadrukkelijk gevraagd aan te geven of stikstof of andere randvoorwaarden een potentiële belemmering vormen voor de realisatie. Gemeenten hebben aangegeven dat er bij de ingediende voorstellen geen of waarschijnlijk te overkomen knelpunten zijn op het gebied van stikstof, uit te plaatsen bedrijven, water en bodem, klimaatadaptatie, duurzame energie, lucht/geluid, externe veiligheid, gezondheid en groen/natuur.

² Voor de versnellingsafspraken gaat het om locaties met een omvang van minimaal 500 woningen. Grootschalige woningbouwlocaties daarbuiten hebben een minimale omvang van 200 woningen.

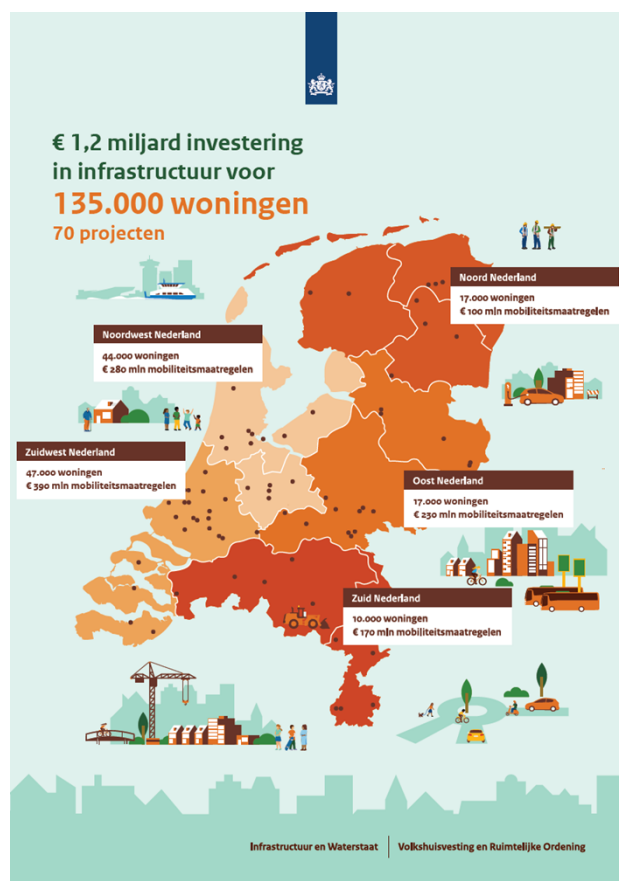
³ Bovenplanse infrastructuur is infrastructuur die nodig is voor een gebiedsontwikkeling, maar die niet 100% toerekenbaar is aan die gebiedsontwikkeling zelf. Dit is het geval als een ingreep niet alleen (of slechts voor een deel) ten dienste staat van de gebiedsontwikkeling, maar daarnaast ook effect en invloed heeft op bestaande gebieden. Een voorbeeld hiervan is een rondweg die niet alleen de gebiedsontwikkeling ontsluit, maar ook andere bestaande wijken.

⁴ Kamerstuk 35925, A, nr. 36

Datum
23 juni 2022

Kenmerk
2022-0000347344

De gemaakte afspraken voor de ontsluiting van de woningen zullen worden uitgekeerd via een specifieke uitkering. Deze regeling geeft een juridische basis en biedt de mogelijkheid om de middelen vanuit het Mobiliteitsfonds naar gemeenten te kunnen over maken voor de versnellingsafspraken⁵. De regeling zal later in het najaar bij de Kamer worden voorgehangen. Over de voortgang van de versnellingsafspraken zal de Kamer geïnformeerd worden.



De nu gemaakte versnellingsafspraken richten zich vooral op woningbouwversnelling op de korte termijn. In een aantal gebieden is langjarige zekerheid en continuïteit van de bouwproductie op de middellange en lange termijn nodig (dus ook na 2030). Dit zijn de 17 grootschalige woningbouwlocaties binnen de zeven NOVEX-verstedelijkingsgebieden⁶. Eerder zijn 15 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties geïdentificeerd.⁷ Buiten deze eerder geïdentificeerde gebieden zijn Foodvalley en Spoorzone Arnhem Oost toegevoegd. Tijdens de BO's Leefomgeving is de definitieve lijst grootschalige woningbouwgebieden binnen de zeven NOVEX-verstedelijkingsgebieden vastgesteld. Omdat de

ambities groter zijn dan de beschikbare middelen en wordt gestreefd naar een

⁵ De middelen worden uitgekeerd via een specifieke uitkering, omdat er wederkerige afspraken zijn gemaakt tussen het Rijk en de ontvangers. Op grond van de Financiële-verhoudingswet is een specifieke uitkering dan de aangewezen manier om het geld te verstrekken.

⁶ Metropoolregio Amsterdam, Zuidelijke Randstad, Stedelijk Brabant, Metropoolregio Utrecht, Regio Arnhem-Nijmegen-Foodvalley, Regio Zwolle en Regio Groningen-Assen.

⁷ Amsterdam Havenstad, MRA-West, MRA-Oost, Rotterdam Oostflank, Den Haag CID-Binckhorst, Oude Lijn Leiden-Dordrecht, Utrecht Groot Merwede, Eindhoven Internationale knoop XL, de Brabantse stedenrij, Groningen Suikerunieterrein, Groningen Stadshavens, Nijmegen Stationsgebied, Nijmegen Kanaalzone, Zwolle Spoorzone en Amersfoort Spoor en A1-zone.

Datum
23 juni 2022

Kenmerk
2022-0000347344

meest effectieve inzet van de middelen, is een afweegkader in voorbereiding. Dit afweegkader is bedoeld om beslisinformatie te verzamelen en te prioriteren.

Hieronder beschrijven we de hoofdlijnen van het afweegkader, dat als bijlage is bijgevoegd. Hiermee geven we invulling aan de motie van de leden Bouchallikh, Van Ginneken en Van der Molen⁸ waarin het kabinet wordt verzocht het afweegkader voor de € 7,5 miljard voor de ontsluiting van de woningbouw uit het Coalitieakkoord aan de Kamer voor te leggen.

Het afweegkader bestaat, naast de gebruikelijke budgettaire en financieel-economische randvoorwaarden, uit vier kernwaarden:

1. Woningbouwwaarde; het percentage betaalbare woningen en de mate van spanning op de woningmarkt,
2. Bereikbaarheidswaarde; de impact op de IMA-opgave die op de IenW netwerken liggen, de mate van flankerend mobiliteitsbeleid in aanvulling op de investering en de mate van verbeteringen van de bereikbaarheid van de stad en regio,
3. Voldoen aan wettelijke randwaarden o.a.: stikstof, luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid.
4. Bijdrage aan ruimtelijke integrale afwegingen; aspecten die raken aan bedrijvigheid, balans wonen-werken, ruimtelijke kwaliteit, energie en circulariteit, klimaatbestendig en natuur-inclusief bouwen, water en bodem, veilig leefmilieu/verkeersveiligheid.

Over het afweegkader is een bestuurlijk gesprek gevoerd met de koepels van decentrale overheden. Het voorstel is positief ontvangen en de koepels stemmen daarmee- onder voorbehoud van ledenraadpleging- in. Over die raadpleging aangaande het afweegkader zullen de koepels mij en de minister en staatssecretaris van IenW berichten.

Bij de ontwikkeling van het ontwerp-afweegkader zijn daarnaast het PBL, het KIM en de vervoerregio's betrokken geweest. In de BO's Leefomgeving is met de regio vooruitgekeken naar de beslismomenten in deze kabinetsperiode. Het voornemen is om in de BO's MIRT dit najaar de eerste afspraken te maken over de ontsluiting van de 17 grootschalige woningbouwlocaties binnen de zeven NOVEX-verstedelijkingsgebieden op basis van het afweegkader.

BO Leefomgeving landsdeel Noord

Voor de versnellingslocaties waarover ik met landsdeel Noord onder diverse voorbehouden principe-afspraken heb gemaakt in het kader van de 1^e ronde versnellingsafspraken woningbouw en mobiliteit. In het landsdeel Noord gaat het om onderstaande proposities:

- Assen: Assen Kloosterveen
- Borger-Odoorn: Borger-Odoorn

⁸ Kamerstuknummer 35 925 A, nr. 51

Datum
23 juni 2022

Kenmerk
2022-0000347344

- Groningen: Eemskanaalzone StadshavensII/ EKZ4/ Meerstad
- Groningen: Groningen Stadshavens I
- Groningen: Groningen Suikerzijde
- Leeuwarden: Leeuwarden Zuidlanden/ Middelsee
- Meppel: Meppel - Noordpoort/ Nieuwveenselanden
- Noordenveld: Peize en Roden Noordenveld

Voor de volgende propositie zijn middelen gereserveerd onder voorbehoud dat kan worden voldaan aan een nader te bepalen percentage cofinanciering door gemeenten, provincies en/of de regio's:

- Harlingen: Harlingen Spaans

Met deze voorstellen kunnen in totaal 17.000 woningen versneld worden gerealiseerd voor € 100 mln. aan mobiliteitsmaatregelen.

Deltaplan voor het Noorden/Lelylijn

Naast de verstedelijkingsafspraken is tijdens het BOL Noord Nederland een andere belangrijke mijlpaal behaald. Er is afgesproken tot het starten van het MIRT-onderzoek Lelylijn. In dit MIRT-onderzoek zal in deze kabinetsperiode uitwerking worden gegeven aan de ambitie uit het Coalitieakkoord om op termijn een Lelylijn aan te leggen in het kader van dit Deltaplan. In lijn met het Coalitieakkoord wordt dan ook in dit MIRT-onderzoek verder uitwerking gegeven aan de bijdrage van de Lelylijn als backbone van de versterking van de economie van het Noorden, de ontsluiting van nieuw te ontwikkelen woningbouwgebieden en betere internationale treinverbindingen met het noorden van Duitsland. Het MIRT-onderzoek Lelylijn moet de basis vormen voor een nog deze kabinetsperiode te nemen Startbeslissing voor een MIRT-verkenning. Hiervoor moet een voorlopige voorkeursvariant uitgewerkt zijn met een betrouwbare kostenraming en zicht op minstens 75% van de financiering van deze voorlopige voorkeursvariant. Daarnaast gaan we op zoek naar aanvullende dekking voor realisatie van de Lelylijn waaronder financiering vanuit de regio en uit Europese fondsen. Hiertoe is de Lelylijn al aangemeld voor het Europese TEN-T programma. Deze uitwerking van de Lelylijn is een samenhangende gebiedsuitwerking, zoals benoemd in de Ruimtelijke Ordeningsbrief⁹. Hierbij wordt zowel invulling gegeven aan de moties van de leden Minhas, Van der Molen¹⁰ als de motie van de leden Alkaya en Van Ginneken¹¹. Parallel hieraan gaan Rijk en regio vanuit een gezamenlijk commitment onder sturing van een nog op te richten Bestuurlijk overleg Deltaplan verder werken aan het nadere onderzoek naar de Nedersaksenlijn en de verbetering van bestaand spoor mede in het licht van de versnelling van de woningbouw. Voor de bestuurlijke afspraak verwijs ik naar de **bijlage**.

Verstedelijkingsstrategie Regio Groningen Assen (VRGA)

Daarnaast hebben Rijk en Regio met betrekking tot het NOVEX-verstedelijkingsgebied Groningen-Assen afspraken gemaakt hoe Rijk en Regio de

⁹ Kamerstuk 34 682, nr. 92

¹⁰ Kamerstukken 35925-A-57 en 35925-A-67

¹¹ Kamerstuk 35925-A-68

Datum
23 juni 2022

Kenmerk
2022-0000347344

komende periode uitvoering aan de verstedelijkingsstrategie voor dit gebied gaan geven. We doen dit in een brede programmatische aanpak door de uitwerking van:

- Het integrale ontwikkelperspectief op basis van de gezamenlijk opgestelde Verstedelijkingsstrategie Groningen-Assen 2040;
- Een gezamenlijke uitvoeringsstrategie (programmering en fasering);
- Rijk en Regio afspraken ten aanzien van:
 - a. Inzet van middelen uit budgetten Rijk-Regio die bijdragen aan de strategie;
 - b. Aanpak belemmeringen;
 - c. Monitoring van de realisatie.

Over de verdere programmering van de VRGA en de zeven NOVEX-gebieden in het algemeen worden in het BO MIRT van dit najaar nadere afspraken gemaakt.

Opbrengsten omgevingsagenda Noord 2022

Op het BOL zijn ook de bevindingen en inzichten van de omgevingsagenda Noord 2022 gedeeld. Deze zijn samengevat in het procesdocument 'Werken aan de Omgevingsagenda Noord 2022', dat op hoofdlijnen de inventarisatie van opgaven in de fysieke leefomgeving van Noord-Nederland, de gemaakte afspraken en adviezen en de leerervaringen beschrijft. Specifiek is op het BOL de afspraak bevestigd dat voor Zuidoost Drenthe een Plan van Aanpak uitgewerkt wordt om voor dit gebied samen met het Rijk een gezamenlijke gebiedsstrategie te ontwikkelen, met als doel om te komen tot een toekomstperspectief.

BO Leefomgeving landsdeel Noordwest

Voor de versnellingslocaties waarover ik met landsdeel Noordwest onder diverse voorbehouden principe afspraken heb gemaakt in het kader van de 1^e ronde versnellingsafspraken woningbouw en mobiliteit. In het landsdeel Noordwest gaat het om onderstaande proposities:

- Alkmaar: Alkmaar (diverse maatregelen, zie bijlage)
- Amsterdam: Amstelkwartier – Stationshal en fietsenstalling
- Amsterdam: Hamerkwartier – rotonde Meeuwenlaan
- Amsterdam: NDSM-terrein – Aanlandvoorziening
- Amsterdam: IJburg fase 2 – HOV verbindingen Bijlmer en Weesp
- Haarlem: WBI Europaweg + Nieuw Zuid buiten WBI
- Nieuwegein: Nieuwegein City + Rijnhuizen
- Utrecht: Zuidwest: Papendorp, Groenewoud, Kanaleneiland
- Woerden: Middelland, Stationsgebied, Snellenpoort

Voor de volgende proposities zijn middelen gereserveerd onder voorbehoud dat kan worden voldaan aan een nader te bepalen percentage cofinanciering door gemeenten, provincies en/of de regio's:

- Almere: Almere (diverse maatregelen, zie bijlage)
- Haarlemmermeer: Centrum autoluw maken & autoverkeer naar N201 ontmoedigen
- Lelystad: Lelystad (diverse maatregelen, zie bijlage)

Datum
23 juni 2022

Kenmerk
2022-0000347344

- Soest: Multi-modale ontsluiting en leefbaarheid Soesterberg
- Utrecht: Noordwest: Wisselspoor, Thomas a Kempisplantsoen en Cartesius fase
- Veenendaal: Groenpoort

Met deze voorstellen kunnen in totaal 44.000 woningen versneld worden gerealiseerd met € 280 mln. aan mobiliteitsmaatregelen.

De definitieve lijst van grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties is vastgesteld. Voor wat betreft het landsdeel Oost zijn spoorzone Arnhem-Oost en Foodvalley (die gedeeltelijk ook in landsdeel Oost ligt) toegevoegd.

NOVEX-gebied MRU:

Rijk en regionale partijen hebben afgesproken de uitvoering van de verstedelijkingsstrategie NOVEX-gebied MRU (Utrecht-Amersfoort) in een gezamenlijke programmatische aanpak te realiseren. Basis daarvoor zijn het 'Ontwikkelperspectief Utrecht Nabij', het 'Ontwikkelbeeld Regio Amersfoort Centraal' en de programmatische uitwerking daarvan binnen het Rijk-regioprogramma U Ned. Het is hierbij belangrijk om te voldoen aan de benodigde randvoorwaarden: aanpak stikstof, versterking multimodale bereikbaarheid, groen groeit mee en toevoeging van energienetwerken (elektra, warmte, waterstof en energiehubs). Met de in dit BO Leefomgeving Noordwest gemaakte versnellingsafspraken woningbouw en mobiliteitsmaatregelen is een eerste stap gezet. Voor het BO MIRT Noordwest najaar 2022 voorzien Rijk en regio de multimodale bereikbaarheidsopgave 2030/2040 vast te stellen zoals die nu binnen het programma U Ned wordt uitgewerkt, de proposities versnellingsafspraken waarvoor een reservering is gemaakt te bevestigen en de tweede ronde versnellingsafspraken te maken. Daarnaast voorzien Rijk en regio in het BO MIRT Noordwest najaar 2022 de uitgewerkte programmatische aanpak verstedelijking MRU te bespreken en afspraken te maken over de realisatie van de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties Utrecht Groot Merwede en Amersfoort spoorzone en A1-zone en de omliggende regiopoorten inclusief mobiliteitsmaatregelen en benodigde randvoorwaarden. In 2023 kan dan de volgende stap in de multimodale bereikbaarheidsopgave, de programmatische aanpak worden gezet.

NOVEX-gebied MRA:

Voor de verstedelijkingsstrategie MRA hebben rijk en regio afgesproken de aangescherpte integrale programmering en fasering en de investeringsstrategie in het BO MIRT dit najaar vast te stellen. Het ontwikkelperspectief MRA 'Verstedelijkingsconcept 2050 Metropoolregio Amsterdam' is hiervoor de inhoudelijke basis. Daarnaast zal in het BO MIRT het gesprek worden gevoerd over de verdere uitvoering van de Verstedelijkingsstrategie MRA en de bijbehorende governance worden vastgesteld.

De uitvoering van de Verstedelijkingsstrategie inclusief NOVEX-woningbouwlocaties gebeurt in vorm van een programmatische aanpak in nauwe samenwerking met de andere rijksprogramma's waaronder het

Datum
23 juni 2022

Kenmerk
2022-0000347344

bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, de Nationale Woon- en Bouwagenda, het Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat en het Nationale programma Landelijk gebied. Eerder hebben rijk en regio in het BO Leefomgeving 2021 geconstateerd dat de complexe verstedelijkingsopgave in de MRA vraagt om een transitie van een projectgerichte financiering naar gezamenlijke en adaptieve, meerjarige, programmatische bekostiging. Voor een volgende stap in de programmatische samenwerking hebben rijk en regio afgesproken de komende maanden een aantal varianten met voor- en nadelen voor deze programmatische bekostiging in kaart te brengen en in het BO MIRT afspraken te maken over een volgende stap.

Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK) in het Noordzeekanaalgebied:

EZK werkt met de betrokken overheden in het NOVEX gebied MRA en het NOVEX gebied Noordzeekanaalgebied (NZKG) aan de nadere uitwerking van de energie-infrastructuur zoals uitgewerkt in het Verstedelijkingsconcept MRA. Onderdeel van de realisatie hiervan is de ruimtelijke inpassing van de energie-infrastructuurprojecten van nationaal belang in het Noordzeekanaalgebied. Om het ruimtelijk inpassingsproces tijdig te doorlopen, is een goede samenwerking van alle betrokken overheden; rijk, provincies en gemeenten, wenselijk. In het BO Leefomgeving hebben rijk en regio afgesproken dat het rijksprogramma Infrastructuur Duurzame Industrie (PIDI) het Bestuursplatform NZKG en waar nodig de stuurgroep Verstedelijkingsstrategie MRA benut om het ruimtelijk inpassingsproces te versnellen en te optimaliseren. Rijk en regio verkennen daarnaast voor het NOVEX gebied MRA welke energie-infrastructuur noodzakelijk is voor het realiseren van de verstedelijkingsafspraken. De nadruk ligt hierbij bij het inzichtelijk maken van mogelijke knelpunten, risico's en versnellingsopties.

Vervolg Amsterdam Bay Area:

De MRA Oost is een van de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. In het MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area is onderzocht hoe het gebied zich kan door ontwikkelen tot een prettig en goed bereikbaar gebied voor wonen en werken. Zoals eerder aan uw Kamer is gemeld¹² geeft het MIRT-onderzoek aanleiding tot vervolgonderzoek, waaronder een onderzoek naar wegknelpunten. Om voortgang in het proces te blijven boeken en zo verdere verstedelijking niet te laten stagneren, worden lopende onderzoeken afgerond, een no-regret pakket geconcretiseerd en een voorstel uitgewerkt hoe verder gewerkt kan worden aan verstedelijking en bereikbaarheid in Almere op middellange en lange termijn. Dit alles met als doel om in het BO MIRT in het najaar de aanvullende onderzoeken naar onder andere wegverkeer en mogelijkheden voor kortere termijnmaatregelen vast te stellen en besluiten te nemen over betekenisvolle vervolgstappen. Bij zicht op financiering en inhoudelijk overeenstemming kan een volgend kabinet dan hierop volgende besluiten conform de MIRT systematiek nemen.

¹² Kamerbrief 'Aanbieding onderzoeken Amsterdam Bay Area' van 4 april 2022, kenmerk I E NW/BSK-2022/48100

Datum
23 juni 2022

Kenmerk
2022-0000347344

In de MRA zijn er naast het NOVEX verstedelijkingsgebied nog drie andere NOVEX gebieden: de NOVEX-gebieden Schiphol, Noordzeekanaalgebied en Groene Hart. De verschillende NOVEX-gebieden kennen specifieke eigen opdrachten en hiervoor zijn eigen bestuursvormen nodig. Het Rijk bespreekt met de MRA en betrokken provincies hoe de governance en samenwerking tussen deze gebieden kan worden ingericht om dubbel werk en bestuurlijke drukte te voorkomen.

BO Leefomgeving landsdeel Oost

Tijdens het BO Leefomgeving met landsdeel Oost heb ik onder voorbehoud principe afspraken gemaakt over de 1^e ronde versnellingsafspraken woningbouw en mobiliteit. In het landsdeel Oost gaat het om onderstaande proposities:

- Almelo: Spoorzone Almelo
- Arnhem: Arnhem Centrum Zuid
- Arnhem: Spoorzone Arnhem-Oost
- Duiven: Uitbreidingslocaties Duiven
- Enschede: SHE deelgebied Centrumkwadraat Enschede
- Nijmegen: Nijmegen Kanaalzone-Zuid: Dukenburg
- Nijmegen: Nijmegen Stationsgebied (incl. Waalfront)
- Nijmegen: Nijmegen Kanaalzone-Zuid: Winkelsteeg
- Zwolle: Zwolle Spoorzone

Voor de volgende proposities zijn middelen gereserveerd onder voorbehoud dat kan worden voldaan aan een nader te bepalen percentage cofinanciering door gemeenten, provincies en/of de regio's:

- Culemborg: Stationsomgeving Culemborg
- Enschede: Cromhoff Enschede
- Tiel: Spoorzone/Lingehoven
- Wageningen: Wageningen De Dreijen
- Zwolle: Zwolle Stadshart

Met deze voorstellen kunnen in totaal 17.000 woningen versneld worden gerealiseerd met € 230 mln. aan mobiliteitsmaatregelen.

De definitieve lijst van grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties is vastgesteld. Voor wat betreft het landsdeel Oost zijn spoorzone Arnhem-Oost en Foodvalley (die gedeeltelijk ook in landsdeel Noordwest ligt) toegevoegd.

Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle

De koers van de verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle "Warme Harten in een Klimaat adaptieve Delta", die door het realiseren van minimaal 50.000 nieuwe woningen moet bijdragen aan de nationale woningbouw opgave, is onderschreven. Basis daarvan vormt de Warmehartenstrategie die is uitgewerkt in zeven ontwikkelprincipes. Deze Warmehartenstrategie is van toepassing op alle bebouwde gebieden/kernen in de regio. Voor deze gebieden zijn vijf integrale ontwikkelprogramma's gedefinieerd, waar we veel maatschappelijke meerwaarde willen bereiken, nl: Stedelijk Zwolle, Karakteristieke stationsomgevingen, Gezonde buurten, Vitale dorpskernen en Krachtige binnensteden. Daarnaast

Datum
23 juni 2022

Kenmerk
2022-0000347344

zullen twee programma's op systeemniveau worden uitgewerkt: de regionale sponsstrategie en de regionale mobiliteitsstrategie. Het NOVI-gebied Zwolle met de focus op de klimaatopgave zal ingebed worden in het NOVEX-gebied Zwolle. De strategie en voorgestelde programma's vormen de basis voor nadere uitwerking hiervan in programmering en afspraken. In samenhang met de verstedelijkings- en mobiliteitsstrategie wordt door Rijk en regio, voortkomende uit het lopende gebiedsgerichte MIRT onderzoek Zwolle e.o., gewerkt aan een maatregelenpakket gericht op de regionale mobiliteitstransitie. Dit pakket is voor de regio een belangrijke randvoorwaarde voor de uitvoering van de verstedelijkingsstrategie en het toekomstbestendig bereikbaar houden van de regio. Rijk en regio onderzoeken daarbij concrete maatregelen passend bij het afweegkader grootschalige woningbouw en mobiliteit. Afspraken hierover worden gemaakt in het BO-MIRT najaar 2022.

Verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley

In het kader van de verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley hebben Rijk en regio afgesproken toe te werken naar een uitgewerkte verstedelijkingsstrategie inclusief een adaptief ontwikkelprogramma (fasering) en deze middels een verstedelijkingsakkoord te bekrachtigen in het BO MIRT najaar 2022. Daarbij hanteren Rijk en regio een aantal uitgangspunten die nog verder zullen worden uitgewerkt. Met het verstedelijkingsconcept 'Meer landschap, meer stad' is het mogelijk in deze regio 100.000 woningen te realiseren. Daarbij moeten echter een aantal randvoorwaarden op orde zijn, zoals de economische ontwikkeling, bereikbaarheid, recreatie, klimaatadaptatie en water, energie, natuur en landschap. De ontsluiting van nieuwe woongebieden is onderdeel van de verstedelijkingsstrategie waarbij rijk en regio zoeken naar kansen voor de grootschalige woningbouwgebieden, passend bij het afweegkader grootschalige woningbouw en de mobiliteitsprincipes uit de verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley. In het gesprek is benadrukt dat de verstedelijkingsstrategie, zeker in deze regio, ook gaat over het landschap en het landelijk gebied. De samenhang met de verschillende programma's vanuit het Rijk is daarbij belangrijk.

Voor beide verstedelijkingsstrategieën (regio Zwolle en regio Arnhem Nijmegen Foodvalley) en de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties geldt dat bodem en water een sturende werking hebben bij ruimtelijke keuzes nu en in de toekomst.

BO Leefomgeving landsdeel Zuid

Het Rijk komt in oktober met een startpakket om het mogelijk te maken om de puzzel te leggen. Voor de landsdeel Zuid in het BO Leefomgeving voor de provinciale arrangementen de volgende aandachtspunten meegegeven:

- Samenhang tussen mobiliteit en verstedelijking
- Ruimte voor werken met het programma Grip op Bedrijventerreinen
- Energietransitie en verdeling van de netwerkcapaciteit energie
- Transitie landelijk gebied met Nationaal Programma Landelijk Gebied
- Bodem en water als sturend principe

Datum
23 juni 2022

Kenmerk
2022-0000347344

- Waterveiligheid, wateroverlast en droogte

Zuid-Nederland pakt deze aandachtspunten al voortvarend op zoals onder meer zien is in de ontwikkelprincipes voor de verstedelijkingsstrategie Stedelijk Brabant.

Tijdens het BO Leefomgeving met landsdeel Zuid heb ik onder voorbehoud principe afspraken gemaakt over de 1^e ronde versnellingsafspraken woningbouw en mobiliteit. In het landsdeel Zuid gaat het om onderstaande proposities:

- Eindhoven: Fellenoord
- Kerkrade: Div. centrumlocaties

Voor de volgende proposities zijn middelen gereserveerd onder voorbehoud dat kan worden voldaan aan een nader te bepalen percentage cofinanciering door gemeenten, provincies en/of de regio's:

- Bergen op Zoom: Spaensche Scharen
- Breda: Chassékwartier
- Maastricht: Geusselt eo
- Maastricht: Trega Zinkwit
- Roermond: Melickerveld
- Tilburg: Kenniskwartier
- Weert: Hornekwartier
- 's-Hertogenbosch: station Oost

Met deze voorstellen kunnen in totaal 10.000 woningen versneld worden gerealiseerd met € 170 mln. aan mobiliteitsmaatregelen.

De afbakening van de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties Eindhoven Internationale Knoop XL en de Brabantse stedenrij binnen het NOVEX-gebied Stedelijk Brabant zal passen bij de verstedelijkingsstrategie Stedelijk Brabant en de daaruit volgende uitvoerings- en programmeringsvragen. Hierover maken wij in het BO MIRT najaar 2022 afspraken. Voor wat betreft het landsdeel Zuid heeft de minister vastgesteld dat er nu in Limburg geen grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties zijn, maar heeft hij de regio wel uitgenodigd om met voorstellen te komen voor woningbouw ontwikkelingen op de langere termijn. Dit zou in o.a. het kader van het NOVEX gebied Zuid Limburg verder kunnen worden verkend.

NOVEX-gebied Stedelijk Brabant

Ten aanzien van de Verstedelijkingsstrategie Stedelijk Brabant hebben Rijk en regio ingestemd met de richtinggevende ontwikkelprincipes van de Brabantbrede verstedelijkingsstrategie en de stedelijke regio's. Naar voorbeeld van frontrunner Stedelijk Gebied Eindhoven zullen deze richtinggevende ontwikkelprincipes de basis vormen voor het gezamenlijk (Rijk en regio) opstellen van de verstedelijkingsstrategie stedelijk Brabant met een gebieds- en ontwikkelperspectief voor Stedelijk Brabant inclusief programmering en uitvoeringsafspraken (verstedelijkingsakkoord en mobiliteitsafspraken). Deze zullen vastgesteld worden op het BO-MIRT 2022. Hierin wordt onder andere

Datum
23 juni 2022

Kenmerk
2022-0000347344

aandacht besteed aan bodem en water als richtinggevend principe, klimaatadaptatie, de mobiliteitsopgave, de gevolgen van de stikstofprioritering en de beperkte capaciteit op het elektriciteitsnetwerk voor verdere verstedelijking.

Op verzoek van de provincies Noord-Brabant en Limburg is gesproken over de ruimtelijke impact van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor en de thans te beperkte capaciteit op het elektriciteitsnetwerk als aandachtspunten voor ruimtelijke ontwikkelingen. Hierover zullen Rijk en regio nader met elkaar in gesprek gaan.

Rijk en regio onderkennen het belang van verstedelijking en mobiliteit voor de doorontwikkeling van de mainportstatus van Brainport-Eindhoven. Dit bestaat uit de schaa sprong OV en spoor, inclusief multimodale knoop en HOV 4, maatregelenpakket mobiliteitstransitie en het pakket HWN/OWN. Rijk en regio willen hier op het MIRT 2022 besluitvorming over laten plaatsvinden. Hierbij heeft het rijk richting de regio aangegeven dat zij de 1e betekenisvolle stap korte termijn maatregelenpakket mobiliteitstransitie voor de Brainport als 'no regret' ziet en daar ook de benodigde financiële bijdrage aan zal leveren, uiterlijk bij het BO MIRT. Rijk en regio spreken kort na het zomerreces tijdens het BO-Brainport verder over de verstedelijkings- en mobiliteitsopgaven.

Rijk en regio hebben samen een adaptief verstedelijkingsakkoord voor het Stedelijk gebied Eindhoven (9 gemeenten) vastgesteld als basis voor de schaa sprong van de Brainport Eindhoven en als belangrijke stap in de doorontwikkeling van mainportstatus van de Brainport Eindhoven.

Limburg

Voor de Einstein Telescoop is het principe besluit genomen om een BGTS (Benelux Groepering voor Territoriale Samenwerking) op te richten, of tenminste een gelijkwaardig planologisch alternatief. Doel hiervan is dat Nederland, Wallonië en Vlaanderen binnen één gezamenlijke projectorganisatie uitvoering kunnen geven aan de procedures in de fysieke omgeving. Rijk en regio hebben besloten hiertoe in overleg te treden met de Belgische overheden teneinde op korte termijn gezamenlijk grensoverschrijdende afspraken tussen alle partners aan te gaan. Provincie Limburg neemt het voortouw ten aanzien van de planologische inpassing.

Het belang van het voortvarend aanpakken van de wateropgaven in Limburg is onderstreept. Specifiek is gesproken over de IRM pilots Vierwaarden en Maasoevers, waar de waterveiligheidopgaven in combinatie met andere opgaven waaronder scheepvaart kan worden aangepakt. Beide projecten worden in het BO MIRT dit najaar geagendeerd.

BO Leefomgeving landsdeel Zuidwest

Tijdens het BO Leefomgeving met landsdeel Zuidwest heb ik onder voorbehoud principe afspraken gemaakt over de 1^e ronde versnellingsafspraken woningbouw

Datum
23 juni 2022

Kenmerk
2022-0000347344

en mobiliteit. In het landsdeel Zuidwest gaat het om onderstaande proposities:

- Goes: Goese Schans
- Dordrecht: Station Dordrecht (Maasterras en Spuiboulevard)
- Leiden: Willem de Zwijgerlaan / De Zwijger
- Nissewaard: metro-busstation Spijkenisse Centrum

Voor de volgende proposities zijn middelen gereserveerd onder voorbehoud dat kan worden voldaan aan een nader te bepalen percentage cofinanciering door gemeenten, provincies en/of de regio's:

- Hulst: Groote Kreek II
- Schouwen-Duiveland: Zierikzee
- Terneuzen: Othene Oost
- Barendrecht: Stationstuinen
- Capelle aan den IJssel: Rivium
- Delft: Kop van de Buitenhof (Noord)
- Delft: Schieoevers Kabeldistrict en Nieuwe Haven
- Gorinchem: Arkelsedijk (fase 1 Vleugels van de stad)/ Lingewijk
- Gouda: Versnelling programma Spoorzone
- Maassluis: Hoekse Lijn
- Rotterdam: Alexanderknoop
- Rotterdam: Merwe-Vierhavens
- Schiedam: Nieuw-Mathenesse
- 's-Gravenhage: Binckhorst
- 's-Gravenhage: Laakhaven Centraal
- Westland: ONW
- Zoetermeer: Binnenstad
- Zwijndrecht: Stationskwartier

Met deze voorstellen kunnen in totaal 47.000 woningen versneld worden gerealiseerd met € 390 mln. aan mobiliteitsmaatregelen.

Woningbouwagenda Zeeland

De provincie Zeeland heeft een toelichting gegeven op haar woningbouwagenda. Alle Zeeuwse gemeenten en de Provincie Zeeland hebben zich in 2021 gecommitteerd aan de Zeeuwse Woonagenda die tot doel heeft om te komen tot een toekomstbestendige woningvoorraad die in 2040 in kwaliteit en kwantiteit 100% aansluit bij de vraag. De integrale aanpak die de Zeeuwse overheden daarbij hanteren kent 3 ambities: een toekomstbestendige woningvoorraad (o.a. de huidige woningvoorraad ihkv de energietransitie verduurzamen en levensloop bestendig maken), kwalitatief complementaire woningbouw en innovatieve & flexibele woonvormen. Daarbij gaat het met name om de herstructurerings- en verbeteropgave, transformatie van haven- en bedrijventerreinen naar woningbouw, werven van voldoende personele capaciteit en transformatie van leegstaande panden of functieverandering van bestaande panden. De Provincie Zeeland heeft aangegeven de Zeeuwse Woonagenda in combinatie met het provinciale bod ten aanzien van nieuwbouw gezamenlijk met het Rijk en de Zeeuwse gemeenten te willen hanteren als opmaat naar een te sluiten Zeeuwse Woondeal eind dit jaar.

Datum
23 juni 2022

Kenmerk
2022-0000347344

Verstedelijking Zuid-Holland

De provincie Zuid-Holland heeft een grote verstedelijkingsopgave (wonen, werken, leren, voorzieningen). De afspraken over realisatie woningbouw in de Zuidelijke Randstad zijn vastgesteld in de woondeal Zuidelijke Randstad (2019) en het Integraal Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad (2019) met wederkerige afspraken over verstedelijking /gebiedsontwikkeling én mobiliteit. Vanuit deze verstedelijkingsstrategie Zuidelijke Randstad van Rijk en regio te samen is de afspraak om tweederde deel van de totale woningbouwopgave van de provincie Zuid-Holland binnenstedelijk te accommoderen in NOVEX-verstedelijkingsgebied Zuidelijke Randstad met de Oude Lijn als backbone. Uit de (tussentijdse) evaluatie van dit Verstedelijkingsakkoord blijkt de kracht van dit akkoord als langjarige samenwerkingsagenda Rijk en regio. Rijk en regio hebben afgesproken om op het BO MIRT najaar 2022 een geactualiseerde integrale set afspraken te agenderen. Om te komen tot toekomstbestendige verstedelijking worden naast wederkerige afspraken over verstedelijking en bereikbaarheid ook concretere afspraken gemaakt op de thema's Groen in en om de stad, klimaatadaptatie en energie. De wijze waarop (wat in Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad als NOVEX-gebied en wat in Woondeals voor Zuid-Holland) zal richting het komende BO MIRT worden uitgekristalliseerd. De verstedelijkingsstrategie voor de Zuidelijke Randstad is bouwsteen van de verstedelijkingsstrategie voor heel Zuid-Holland. In het overleg zijn de uitgangspunten van de verstedelijkingsstrategie Zuid-Holland onderschreven en herbevestigd en wordt in een gezamenlijk proces tussen Rijk en regio toegewerkt naar inhoudelijke onderschrijving hiervan op het BO MIRT 2022.

Rijk en regio spreken af dat dit najaar de Startbeslissing definitief kan worden genomen voor de MIRT-verkenning Oude Lijn en de planuitwerking HOV corridors Randstadrail & metronet en de verkenning Bus Rapid Transport (BRT) Leiden-Zoetermeer als onderdeel van het gebiedsgericht programma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe). Voorafgaand aan de start van de verkenning worden voorstellen ontwikkeld door het Rijk hoe het financieel gat van € 501 miljoen (prijspeil 2021) te dichten en welke afspraken er tussen het Rijk en de regio gemaakt kunnen worden over kosten- en risicobeheersing met betrekking tot deze MIRT-verkenning. Eveneens is afgesproken dat de regio de woningbouwplannen in het verzorgingsgebied van de Oude Lijn en de regionale HOV-corridors (ca. 145.000 woningen) zal uitharden (waar worden welke woningen wanneer gebouwd).

Daarnaast spreken Rijk en regio af om in het BO MIRT najaar te besluiten over gedragen voorkeursoplossingen op basis van informatie uit de MIRT-verkenningen Oeververbindingen regio Rotterdam en CID Binckhorst. Deze besluitvorming wordt vormgegeven in (concept) Voorkeursbesluiten onder voorwaarde van instemming op regionaal en lokaal niveau, waarbij Rijk en regio afspraken maken over de bijdragen van de partijen om de voorkeursoplossingen te kunnen

Datum
23 juni 2022

Kenmerk
2022-0000347344

bekostigen. Daarbij geldt dat mogelijke financiële reservering van het Rijk, bovenop de al bestaande reserveringen voor zover deze ziet op een bijdrage uit de € 7,5 miljard voor ontsluiting woningbouw, geschiedt aan het daarvoor vastgestelde afweegkader. Er zal worden gewerkt aan het opstellen van afspraken over risico- en kostenbeheersing met betrekking tot de beide voorkeursoplossingen. De regio krijgt de gelegenheid om na het BO MIRT 2022 het (concept)Voorkeursbesluit en de daarbij behorende financiële afspraken te consulteren bij hun raden, staten en achterban. Indien er geen ingrijpende amendementen plaatsvinden op deze gemaakte BO MIRT-afspraken dit najaar kan er in het voorjaar van 2023 tot definitieve Voorkeursbeslissingen inclusief bestuurlijke afspraken over het vervolgtraject (bestuursovereenkomst) gekomen worden.

Omgevingsagenda Zuidwest

Ten slotte is afgesproken dat informatie die in het kader van het opstellen van de Omgevingsagenda Zuidwest is verzameld en de (tussen)producten die zijn ontwikkeld, optimaal worden benut. Zo zal de verdere uitwerking van de gebiedsopgave 'Kust en Voordelta' onderdeel worden van het nieuwe ruimtelijk arrangement, waarbij wordt verbinding gezocht met het gebiedsoverleg Zuidwestelijke Delta en de gebiedsplannen van het NPLG. Voor het vervolg van de verkenning naar de integrale gebiedsgerichte aanpak voor stikstof, geluid e.d zal evenzeer worden aangesloten bij de ruimtelijke arrangementen en de NOVEX-gebieden. De samenwerking in de gebiedsgerichte aanpakken in de NOVEX-gebieden Zuidelijke Randstad, North Seaport District (NSPD), Haven Rotterdam en Groene Hart wordt voortgezet, geïntensiveerd en doorontwikkeld. Zo zullen in NOVEX Rotterdam maatregelen worden ingezet gericht op het creëren van stikstofruimte dat nodig is voor de transitie naar een duurzame haven. Voor NOVEX North Sea Port District zal worden doorgepakt op de interbestuurlijke en grensoverschrijdende samenwerking met bijbehorende gebiedsgerichte integrale aanpak met aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving.

Tot slot

Ik kijk terug op constructieve bestuurlijke overleggen met de verschillende landsdelen. In het najaar staan de BO's MIRT op het programma, waar nadere investeringsbeslissingen zullen worden genomen. Zoals in de inleiding vermeld zal ik u separaat informeren over de programma's NOVEX en Mooi Nederland.

De minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening,

Hugo de Jonge

Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT 9, 10 en 11 november 2022

Afspraken woningbouw en mobiliteit	2
Landelijke afspraken	2
Regio Zuid	4
Regio Zuidwest-Nederland	10
Regio Oost.....	16
Regio Noord.....	21
Regio Noordwest-Nederland.....	23
Generieke, nationale afspraken	32
Afspraken regio Zuid	33
Afspraken regio Zuidwest-Nederland	41
Afspraken regio Oost.....	45
Afspraken regio Noord.....	51
Afspraken regio Noordwest-Nederland.....	55
Afspraken Goederenvervoercorridor.....	64

Afspraken woningbouw en mobiliteit

Landelijke afspraken	
1. Algemeen	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Het kabinet stelt de komende 10 jaar in totaal € 7,5 mld. beschikbaar voor goede ontsluiting van nieuwe woningen in de NOVEX-verstedelijkingsgebieden en daarbuiten. Deze middelen zijn onderdeel van het mobiliteitsfonds. Binnen de verstedelijkingsgebieden zijn 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties vastgesteld. ❖ Van de € 7,5 mld. is € 1,5 mld. bestemd voor de versnelling van grootschalige woningbouwlocaties op de korte termijn in heel Nederland door kleine bereikbaarheids- en infrastructuurmaatregelen. De resterende € 6 mld. wordt ingezet voor het ontsluiten en goed bereikbaar maken van de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. De maatregelen voor de € 6 mld. zijn bedoeld voor hoofdinfrastructuur, regionale OV-maatregelen en zogenaamde mobiliteitspakketten. Deze laatste pakketten omvatten kleine maatregelen zoals aanpassingen van (regionale) wegen, mobiliteitshubs, fietspaden, rotondes en verkeersveiligheidsmaatregelen en worden door rijk én regio bekostigd. ❖ Omdat de opgave groot is en de middelen beperkt, heeft het kabinet ervoor gekozen om de hele € 7,5 mld. te beleggen. Hierdoor zijn scherpe afspraken nodig over de risicoverdeling en het beheersen van (financiële) risico's, zowel op het niveau van de maatregelen als op programmaniveau. ❖ De afspraken over woningbouw en mobiliteit uit de BO's MIRT 2022 worden tevens opgenomen in de regionale woondeals die eind dit jaar en begin volgend jaar gesloten worden. Deze afspraken dragen daarmee bij aan de opdracht uit het Coalitieakkoord om 900.000 woningen tot en met 2030 te realiseren, waarvan tenminste twee derde betaalbaar. Hierbij geldt voor specifieke locaties dat -op basis van het vastgestelde afweegkader- minimaal 50% van het programma in het segment betaalbaar moet vallen. Vanzelfsprekend worden deze gebieden betrokken bij de opgave om ten minste twee derde betaalbaar te realiseren. ❖ Ook na 2030 ligt er een opgave om voldoende woningen te realiseren: de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties zijn hiervoor van strategisch belang. Rijk en regio blijven daarom in gesprek. ❖ Met de investering van € 7,5 mld. wordt een kwaliteitsimpuls gegeven aan de mobiliteit, bereikbaarheid en de mobiliteitstransitie in Nederland. De nieuwe woonwijken zijn bereikbaar met OV, fiets en auto. De doorstroming van de netwerken tussen de verschillende gebieden blijft op hetzelfde niveau. Binnen de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties wordt gezorgd voor een aantrekkelijk keuzepakket voor mobiliteit én daarnaast is er flankerend beleid, dat de gemaakte investeringen verder versterkt. ❖ Een deel van de middelen wordt vanuit het Rijk beschikbaar gesteld voor mobiliteitspakketten. Hiervoor geldt de voorwaarde van 50% cofinanciering door de regio. De komende periode worden de mobiliteitspakketten in afstemming met het Rijk uitgewerkt. Voor de versnellingsafspraken en de mobiliteitspakketten is de rijksbijdrage taakstellend. Daarom blijven de risico's, zoals gebruikelijk, in de regio liggen. Het betreft een bijdrage vanuit het Rijk aan regionale en lokale maatregelen. Voor de mobiliteitspakketten wordt een principeafpraak gemaakt met de omvang van de rijksbijdrage per regio. Bij de verdere uitwerking gelden de volgende voorwaarden: a) er moet concreet zicht op maatregelen zijn en doeltreffendheid van die maatregelen voor ontsluiting van woningbouw, b) deze maatregelen mogen de druk op nationale netwerken niet verder vergroten, c) de maatregelen moeten aansluiten bij de nationale aanpak van de mobiliteitstransitie. ❖ Generiek geldt dat de bijdrage van het Rijk aan mobiliteitspakketten en regionaal/lokale infrastructuur wordt beschikbaar gesteld via een specifieke uitkering, waarbij het btw-deel wordt afgedragen aan het btw-compensatiefonds. Tot aan het moment van uitkeren wordt de bijdrage van het Rijk jaarlijks geïndexeerd met de uitgekeerde IBOI. ❖ Daarnaast is € 475 mln. beschikbaar voor het (deels) afdekken van het publieke tekort op de gebiedsontwikkeling. Voor het kunnen realiseren van een deel van de woningen dat nu in het BO MIRT wordt afgesproken, is een bijdrage van het gebiedsbudget of de woningbouwimpuls nodig. Er zijn door de regio's voorstellen ingediend voor het gebiedsbudget. Deze voorstellen overschrijden op dit moment het budget. BZK en de regio's werken de afspraken voor het gebiedsbudget samen verder uit, zodat we –binnen het beschikbare budget- afspraken kunnen maken in het BO Leefomgeving van 2023. De bijdrage van het rijk betreft maximaal 50%. De maatregelen moeten aantoonbaar nodig zijn voor de realisatie van woningen en worden afgewogen op basis van het vastgestelde

	<p>afweegkader. Regio's kunnen daarnaast ook voorstellen indienen voor de 5de tranche van de woningbouwimpuls die begin volgend jaar opengesteld wordt.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In de nadere uitwerking van de gebiedsontwikkeling in de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en het komen tot daadwerkelijke realisatie van woningen is de bundeling van publieke en private middelen, kennis en ervaring een noodzakelijk voorwaarde. Daarnaast kan de markt bijdragen aan de omgevingskwaliteit en leefbaarheid in nieuwe woonwijken. Het rijk komt samen met de markt en de regio's gezamenlijk tot een aanpak op gebiedsniveau om tot uitvoerbare projecten te komen.
2.	<p>Ruimtelijke kwaliteit en randvoorwaarden</p> <p>Naast bereikbaarheid en woningbouw is –conform het afweegkader- een kwalitatieve toets gedaan op randvoorwaarden en de integrale ruimtelijke afweging binnen de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. Aanvullend zijn er op de onderdelen water en bodem sturend en bedrijvigheid onderstaande afspraken van toepassing.</p> <p><i>Water en bodem</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De 17 grootschalige woningbouwlocaties en de bijbehorende mobiliteitsinvesteringen zijn in de afgelopen maanden en jaren gezamenlijk afgewogen en uitgewerkt door rijk, provincies en regio's in bijvoorbeeld de verstedelijkingsstrategieën en de brede bereikbaarheidsprogramma's. Duurzaam ruimtegebruik (inclusief water en bodem) was een van de afwegingscriteria. Water en bodem is als randvoorwaarde ook opgenomen in het afweegkader voor de investeringen in de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. ❖ Geen van de grootschalige woningbouwlocaties ligt in zeer kwetsbare locaties gegeven het water en bodem-systeem. ❖ Bij de realisatie van woningen in de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie wordt bij de verdere uitwerking zoveel mogelijk rekening gehouden met een klimaatadaptieve inrichting. ❖ Het rijk ondersteunt decentrale overheden met handreikingen en kennisuitwisseling. <p><i>Bedrijvigheid</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Woningbouw gaat gepaard met uitdagingen voor bedrijven, maar is ook een kans: door een slimme combinatie van opgaven ontstaan aantrekkelijke gebieden om te wonen, leven en werken. Voor een succesvolle gebiedsontwikkeling is zorgvuldig omgaan met gevestigde bedrijvigheid cruciaal. ❖ In diverse regio's is woningbouw juist een randvoorwaarde voor bedrijvigheid. In deze regio's is het toevoegen van woningen nodig om bedrijvigheid te faciliteren zodat mensen kunnen wonen in de buurt waar zij werken. ❖ Op het moment dat bedrijven en hun werknemers verplaatst moeten worden brengen we de effecten hiervan goed in kaart en betrekken we deze woon- werk opgave bij de bestuurlijke BOL-afspraken over de transitiestrategie. Hiermee moet worden geborgd dat bedrijven zich door kunnen ontwikkelen in het plangebied zelf of op een nabijgelegen locatie in de regio. Hierdoor moeten praktisch geschoolde medewerkers hun baan zoveel mogelijk kunnen behouden en de bereikbaarheidseffecten worden geminimaliseerd. We maken concrete afspraken voor de periode tot en met 2030. ❖ Gemeenten en marktpartijen kunnen hierbij worden ondersteund door EZK op welke manier afspraken kunnen worden gemaakt, bijvoorbeeld via convenanten of 1-op-1 afspraken; ❖ Daarnaast wordt er gekeken welke instrumenten in te zetten zijn om te komen tot een goede borging van bedrijvigheid/aantrekkelijke mix van wonen-werken- voorzieningen in een herontwikkelgebied. Hierbij wordt ook naar het instrumentarium van rijk en regio gekeken, waaronder ook het gebiedsbudget. Indien menging van werken-wonen een reëel perspectief is dan kan er ondersteuning worden geboden op welke manier ruimtelijk-stedenbouwkundig-planologisch de feitelijke menging van werken-wonen ingevuld kan worden. <p><i>Netwerkanalyse</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ IenW voert een netwerkanalyse uit om de samenhang tussen het woningbouwprogramma van de grootschalige woningbouwgebieden en de belasting van de hoofdnetwerken (spoor en weg) inzichtelijk te maken. Dit gebeurt in een aantal rekenstappen met de verkeers- en vervoersmodellen. In een laatste stap worden de effecten van de maatregelen en projecten vanuit de middelen voor ontsluiting van nieuwe woningen meegenomen. Beoogd wordt om de gehele netwerkanalyse in

	december af te ronden. De resultaten zullen na afronding van de netwerkanalyse openbaar worden gemaakt.
3.	<p>Risicoverdeling, beheersing, programmasturing en monitoring</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De financiële situatie van het Mobiliteitsfonds en het beleggen van de hele € 7,5 mld. voor ontsluiting woningbouwlocaties maken dat investeringsruimte van het rijk beperkt is. Decentrale overheden hebben zich maximaal ingespannen om tot hun regionale bijdrage te komen, waardoor toekomstige bestedingsruimte onder druk staat. Partijen zijn dus gebaat bij scherpe sturing op financiële risico's. ❖ Voor de afspraken voor het ontsluiten en goed bereikbaar maken van nieuwe woningen vormt de reguliere verantwoordelijkheidsverdeling tussen de overheden de basis. Voor de versnellingsafspraken en de mobiliteitspakketten liggen, zoals gebruikelijk, de financiële risico's bij de decentrale overheden. Voor Rijksinfrastructuurprojecten is het Rijk risicodragend, tenzij (reeds) anders afgesproken. Voor de regionale schaa sprongen en de grote regionale infrastructuur- bereikbaarheidsmaatregelen waaraan het rijk een financiële bijdrage levert, zijn bijdragen van Rijk en regio taakstellend. ❖ Voor de beheersing van projecten worden voor alle investeringen, uitgezonderd de versnellingsafspraken en mobiliteitspakketten, de MIRT-spelregels en MIRT-fasering gevolgd. ❖ Alle bedragen zijn actueel prijspeil (2022) en inclusief btw. De bedragen worden jaarlijks geïndexeerd, tot het moment van uitkeren, met de IBOI. Er zal afdracht plaatsvinden aan het btw-compensatiefonds. ❖ Om de scope en taakstellend budget bij deze projecten in evenwicht te houden, zullen de risico's actief gemanaged moeten worden, uitgaande van taakstellende budgetten van rijk en regio. Bij onvermijdbare kostenstijgingen gelden de volgende principes: <ul style="list-style-type: none"> ○ Optimaliseren binnen de gewenste scope. ○ Aanpassen van de scope. ○ Project faseren, uitstellen of stopzetten. ○ Programmatisch faseren van projectenportefeuille in de regio ○ Rijk en regio treden in overleg over een combinatie van deze maatregelen op basis van het dan beschikbare budget ❖ Voor alle reserveringen worden Bestuursovereenkomsten afgesloten tussen rijk en decentrale overheden waarin de bestuurlijke afspraken worden vastgelegd. Afspraken over risicobeheersing worden hier nader in uitgewerkt. ❖ Naast deze afspraken over risicobeheersing (op niveau van de individuele projecten en programma's) wordt aanvullend een (programma)plan opgesteld voor de landelijke sturing en beheersing over het gehele programma Woningbouw en Mobiliteit. Dit plan is in het eerste kwartaal van 2023 klaar. Ervaringen vanuit andere programma's, zoals het Hoogwaterbeschermingsprogramma, Randstad Urgent en Ruimte voor de Rivier worden meegenomen. ❖ Voor de borging van de wederzijdse afspraken vindt rapportage over de versnellingsafspraken en mobiliteitspakketten conform de verantwoordingssystematiek SiSa. De voortgang van de bereikbaarheids- en infrastructuurinvesteringen van de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties wordt jaarlijks besproken in de BO's MIRT. ❖ Deze kaders voor risicoverdeling en-beheersing zijn van toepassing op alle afspraken voor een goede ontsluiting van nieuwe woningen.
Regio Zuid	
1.	<p>Ruimtelijke schaa sprong Brainport</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio spreken af: <ol style="list-style-type: none"> a. Dat de Brainportregio een unieke economische regio is, waarbij een ruimtelijke schaa sprong voor werken en wonen essentieel is voor de verdere economische ontwikkeling, de economische veiligheid van Nederland en de strategische autonomie van Europa. Met de ruimtelijke schaa sprong wordt geïnvesteerd in zekere economische groei, werkgelegenheid en hoogwaardige technologische productie op de middellange en langere termijn. Dat is een nationaal belang. b. Dat de ruimtelijke schaa sprong 2030, conform het Verstedelijkingsakkoord Stedelijk Gebied Eindhoven, bestaat uit de volgende 5 prioritaire opgaven: <ul style="list-style-type: none"> ○ Versnellingsafspraken Fellenoord/Knoop XL Eindhoven ○ Korte termijn maatregelenpakket mobiliteitstransitie ○ Multimodale Knoop Eindhoven ○ HOV 4 / De Run / High Tech Campus Eindhoven ○ Hoofd- en onderliggend wegennet A2/N2

	<p>c. Dat Rijk en Regio in aanvulling op de 5 prioritaire opgaven in het kader van de Schaalsprong 2030 (hierboven onder b.) blijven samenwerken aan een strategische agenda richting 2040 van de Brainportregio Eindhoven.</p> <p>d. Dit pakket aan maatregelen vormt samen de Brainportdeal tot 2030.</p> <p>❖ Voorts constateren Rijk en Regio dat de verbindingen naar de Metropoolregio Eindhoven en de rest van Brabant, Nederland en over de grens eveneens van belang zijn voor de nationale doorontwikkeling van de Brainportregio en de bereikbaarheid als zodanig. Hiervoor wordt ook aanvullend geïnvesteerd in de A58 Eindhoven – Tilburg en het Programma Toekomstvast Spoor voor Zuid-Nederland.</p> <p>❖ Het totale pakket aan investeringen in de Brainportdeal 2030, A58 Eindhoven-Tilburg en het Programma Toekomstvast Spoor voor Zuid-Nederland dat op het BO MIRT 2022 en eerdere BO's is afgesproken bedraagt ruim € 1,5 mld. Partijen reserveren daarvoor dit BO MIRT:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ HOV4: € 138 mln. door de regio en € 132 mln. door het Rijk uit de middelen voor ontsluiting van woningbouw. ○ Multimodale Knoop: € 258 mln. (inclusief een reservering € 40 mln. naar aanleiding van afspraken in het BO MIRT 2020) door de regio en € 469 mln. door het Rijk uit de middelen voor ontsluiting van woningbouw. ○ Spoorse opgave: €125 mln. door het Rijk uit de middelen voor ontsluiting van woningbouw, inclusief een reservering van € 50 mln. naar aanleiding van afspraken in het BO MIRT 2020. ○ A58 Eindhoven – Tilburg: € 126 mln. door het Rijk uit de middelen voor ontsluiting van woningbouw. ○ De regio heeft de mogelijkheid om na het BO MIRT van 9 november 2022 de ramingen voor het MMK met maximaal 48 mln. te verhogen als hier dekking voor wordt gevonden. De regio kan voor deze dekking in overleg treden met de leden van de Programmaraad SmartwayZ, private partijen of ruimte vinden binnen eigen begrotingen. <p>❖ Eerder zijn door Rijk en regio al toegezegd:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Fellenoord: € 75 mln. versnellingsafpraak uit de middelen voor ontsluiting van woningbouw en € 23 mln. uit de Woningbouwimpuls, beide door Rijk en € 39 mln. door de provincie Noord-Brabant en Eindhoven op het BO Leefomgeving 2022. ○ Mobiliteitstransitiepakket: € 138,25 mln. door regio en € 46,25 mln. door het Rijk uit de middelen voor ontsluiting van woningbouw BO Leefomgeving 2022. <p>❖ Alle genoemde bedragen zijn inclusief btw.</p> <p>❖ De projecten HOV4, MMK, A58 en de spoorse opgave waar dit BO MIRT nieuwe financiële reserveringen voor worden gedaan zijn prijspeil 2022.</p> <p>❖ Voor HWN/OWN wordt afgesproken dat het MIRT Onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid uit 2020 en andere relevante documenten zoals vastgesteld op het BO Leefomgeving 2022 uitgangspunt vormen. Dat wordt aangevuld met de meest recente inzichten, zoals groei van mobiliteit, effecten mobiliteitstransitie, economische ontwikkeling en het tempo van de woningbouw. Dit leidt tot een geactualiseerd voorstel dat uiterlijk op het BO MIRT van 2024 voor besluitvorming wordt geagendeerd.</p> <p>❖ De investeringen in de Multimodale OV Knoop Eindhoven Centraal maken het mogelijk de verwachte reizigersgroei van OV te accommoderen en tegelijkertijd het mogelijk maken van de ontwikkeling van een nieuw, hoogstedelijk woon- en werkmilieu in het hart van de Brainportregio. Hiertoe worden bijna 5.000 woningen gerealiseerd tot en met 2030 en nog eens bijna 5.000 woningen na 2030.</p> <p>❖ De investering in de HOV4 draagt direct bij aan de realisatie van circa 11.400 nieuwe woningen, waarvan ruim 6.500 woningen tot en met 2030 (en bijna 5.000 woningen in de periode daarna) en versterkt de verbinding van centrum met de economische toplocaties.</p> <p>❖ Rijk en regio spreken als randvoorwaarden voor de deal af:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Regiobijdrage is inclusief circa 1/3^e deel bekostiging door private partijen; b. Regio organiseert dat de private bijdrage beschikbaar wordt gesteld; c. Dat de middelen van Rijk, regio en private partijen voor de regionale projecten (Mobiliteitstransitiepakket, Multimodale Knoop en HOV4) worden ondergebracht in een gezamenlijk programmafonds. Partijen overleggen uiterlijk in het eerste kwartaal van 2023 over de outline voor de uitvoering van programmatische bekostiging vanuit dit fonds. Hierbij worden ook afspraken gemaakt over programmasturing en de beheersing van risico's; d. Regio borgt de uitvoeringskracht voor de woningbouwopgave binnen de 21 gemeenten van de Brainportregio aan te jagen en versnellen, door bijvoorbeeld de
--	---

	<p>aanstelling van een commissionair. Voor deze woningbouwopgave is een goede bereikbaarheid in de Brainportregio randvoorwaardelijk;</p> <p>e. Rijk en regio maken in de regionale woondeal Zuidoost-Brabant nadere afspraken over de opdracht hiervoor en de versterking van de realisatie- en uitvoeringskracht in de regio.</p> <p>f. Gezien de sterke samenhang in fysieke ruimte en mobiliteit start voor de Multimodale Knoop en de spoorse opgave één MIRT-verkenning.</p> <p>g. Voor HOV4 start een separate verkenning door de regio. Daarmee is het mogelijk een ander tijdspad te volgen en gebruik te maken van de best passende ruimtelijke procedures. Wel wordt nadrukkelijk de aansluiting op de Multimodale Knoop afgestemd.</p> <p>❖ Op het BO-MIRT van 2020 hebben Rijk (IenW en BZK), Provincie Noord-Brabant en Eindhoven afgesproken om voor de uitwerkingen van het in 2020 opgeleverde MIRT Onderzoek gezamenlijk € 3 mln. beschikbaar te stellen. Het Rijk draagt 33,3% van de kosten met een maximum van € 1 mln. (inclusief btw). Rijk en regio spreken af dat de verrekening hiervan plaatsvindt middels de SPUK-regeling die wordt gemaakt in het kader van de BO MIRT afspraken 2022. Ten aanzien van de onderzoeken die zullen plaatsvinden na het BO MIRT 2022 zullen Rijk en regio nadere afspraken maken over de kosten en de verdeling hiervan.</p> <p><u>Afspraken over risico's:</u></p> <p>❖ Voor Rijk en regio is het vertrekpunt dat de bijdragen taakstellend zijn en dat risico's voor nationale projecten belegd worden bij het Rijk. De risico's van regionale projecten worden belegd bij de regio.</p> <p>❖ Rijk en regio zien echter ook dat voor sommige projecten maatwerk noodzakelijk is. In het bijzonder voor de investeringen in de Multimodale knoop en de spoorse opgaven welke Rijk en regio beschouwen als zowel een nationale als regionale opgave en die qua scope, ruimte in de fysieke leefomgeving, comfort voor de reiziger en uitvoering nauw met elkaar verweven zijn.</p> <p>❖ Rijk indexeert haar financiële reservering totdat overdracht van de middelen naar de regio plaatsvindt.</p> <p>❖ Bij onvermijdbare kostenstijgingen gelden achtereenvolgens de volgende principes:</p> <ol style="list-style-type: none"> Optimaliseren binnen de gewenste scope Indien dit geen gewenst effect oplevert dan aanpassen van de scope. Project faseren, uitstellen, stopzetten of aanvullend financieren. <p>❖ Op basis van deze uitgangspunten komen Rijk en regio tot de volgende risicoverdeling:</p> <ul style="list-style-type: none"> Fellenoord ligt het risico 100% bij de regio, conform de voorwaarden uit de Versnellingsafpraak. Mobiliteitstransitie ligt het risico 100% bij de regio, met uitsluiting van het deel rijkswegen projecten (circa € 12 mln.), daarvoor ligt het risico 100% bij het Rijk. Indien zich risico's voordoen wordt, in overleg, de scope van het pakket geoptimaliseerd of bijgesteld waarmee er geen financieel risico resteert (taakstellend). Voor MMK geldt dat de risico's verdeeld worden tussen Rijk en Regio. Het regionale project MMK en het nationale project Emplacement West (1^e stap spoorse opgave), gaan deels over dezelfde fysieke ruimte en hangen sterk samen in mobiliteit. Daarnaast is er samenhang tussen HOV4 en de Multimodale knoop om te komen tot een goed functionerend vervoerssysteem. Rijk en regio constateren dat voor dit samenhangend pakket hier daarom een gedeelde verantwoordelijkheid ligt. Voorafgaand aan een faseovergang treden partijen in overleg over scope, prognose en budget en de rolverdeling van partijen. Voor financiële reserveringen worden Bestuursovereenkomsten afgesloten tussen rijk en regio, waarin de bestuurlijke afspraken worden vastgelegd. Afspraken over risicobeheersing worden hier nader in uitgewerkt. De A58 Eindhoven - Tilburg is 100% rekening en risico Rijk. <p>❖ Indien zich een risico voordoet, dan gaan Rijk en Regio als volgt met elkaar in gesprek:</p> <ol style="list-style-type: none"> Dat via de bovengenoemde principes (stappen a, b en c, zie boven) wordt bekeken wat de mogelijkheden zijn om binnen budget te blijven; Er op basis van deze analyse (stap 1) bestuurlijk overleg plaatsvindt over de oplossingsrichtingen en Indien een mogelijk tekort resteert, Rijk en regio zich inspannen de risico's binnen hun eigen begroting op te vangen.
--	---

- ❖ Rijk en regio zijn zelf verantwoordelijk voor het treffen van een reservering om eventuele risico's op te vangen. Mogelijk kan de regio een deel van de betaalde btw compenseren via het btw compensatiefonds. Een dergelijke compensatie is alleen mogelijk over de bijdrage van de regio en biedt de regio de mogelijkheid deze teruggave te reserveren voor potentiële risico's.

Start MIRT-verkenning OV-knoop Brainportregio Eindhoven:

- ❖ Rijk en regio nemen kennis van de resultaten uit studies Multimodale Knoop Eindhoven (MMK) en Toekomstvast spoor Zuidoost-Nederland die onder het Programma Smartwayz.nl zijn uitgevoerd. Deze studies leveren oplossingsrichtingen voor de OV-knoop van € 697 mln. tot € 854 mln. voor de Multimodale Knoop en € 85 mln. tot € 1 mld. voor het spoor.
- ❖ Met de reserveringen van € 727 mln. voor de Multimodale Knoop en € 125 mln. voor de spoorse opgave is er, conform MIRT spelregels, voldoende zicht op financiering voor de aanpak van deze opgaven.
- ❖ De opgave is urgent: de Brainportregio Eindhoven kent een verstedelijkingsopgave van 62.000 woningen en 72.000 werkplekken, waarvan ruim 50.000 woningen en 72.000 werkplekken zijn voorzien voor 2030 (conform Verstedelijkingsakkoord). In de bredere regio komen hier nog ruim 10.000 woningen bij.
- ❖ Dit zorgt voor een flinke druk op het mobiliteitssysteem. Het busstation Neckerspoel is op dit moment een IMA-knelpunt terwijl de reizigers aantallen zullen groeien. Ook bestaat de ambitie om het HOV-systeem in Eindhoven uit te breiden. Tevens is er ruimte nodig voor voldoende fietsenstallingen. Het spoor op en rond Eindhoven heeft, na de introductie van de IC Eindhoven-Düsseldorf eind 2026, geen ruimte meer voor groei voor personen- of goederenvervoer. Er worden daarnaast punctualiteitsproblemen verwacht op het spoor en vanaf 2030 ook te weinig capaciteit voor reizigersvervoer van en naar Helmond en verder.
- ❖ Gezien bovenstaande opgaven besluiten Rijk en regio tot een integrale MIRT-Verkenning 'OV-Knoop Brainportregio Eindhoven'. Deze wordt conform de MIRT-spelregels uitgevoerd. De Startbeslissing is als bijlage bijgevoegd.
- ❖ In de Verkenning worden meerdere oplossingsrichtingen uitgewerkt om te komen tot een toekomstbesteding en gebruiksvriendelijk multimodaal vervoersknooppunt voor trein- en busreizigers en fietsers, waaronder een of meer oplossingsrichtingen die binnen het beschikbare budget kunnen worden gerealiseerd. Voor het spoor betekent dit een oplossingsrichting die een robuuste dienstregeling na 2030 mogelijk maakt. De Verkenning omvat daarbij ook een volwaardig onderzoek naar capaciteitsuitbreiding voor verbetering van de verbinding met Limburg en Aken.
- ❖ Bij start van de MIRT-verkenning worden afspraken tussen partijen gemaakt over de projectbeheersing, risicomanagement en governance. Hierbij wordt aangesloten op de afspraken voor programmafonds en het landelijke programma Woningbouw en Mobiliteit.
- ❖ Studiekosten van de MIRT-verkenning zijn onderdeel van de reservering van Rijk en regio. Uitgegaan wordt van maximaal € 4 mln. (inclusief btw) met een 50/50 verdeling tussen Rijk en regio.
- ❖ Naar aanleiding van deze Startbeslissing zal een plan van aanpak opgesteld worden, inclusief een participatieplan, en dit zal uiterlijk in het BO Leefomgeving worden vastgesteld en daarna gepubliceerd. Binnen de MIRT-Verkenning wordt expliciet aandacht besteed aan duurzame oplossingsrichtingen.

Start regionale verkenning HOV4:

- ❖ Conform uitwerkingen van het in 2020 opgeleverde MIRT Onderzoek werkt de regio het tracé van HOV4 uit waarbij meerdere tracé-alternatieven worden afgewogen.
- ❖ De gemeente Eindhoven en Gemeente Veldhoven stellen daarnaast samen met private partijen, provincie, BZK, EZK en IenW een ontwikkelvisie op voor de integrale gebiedsontwikkeling langs een nieuw te projecteren HOV4 as tussen Eindhoven Centraal en Veldhoven-De Run. Hierin worden alle aspecten, inclusief mobiliteit, woningbouw en werkgelegenheid, meegenomen.
- ❖ Naar verwachting is de ontwikkelvisie voor de Ontwikkelas HOV4 op het BO Leefomgeving of het BO MIRT van 2023 gereed.
- ❖ Genoemde uitwerkingen geven gezamenlijk invulling aan de regionale Verkenning.
- ❖ Op basis hiervan vindt verdere uitwerking richting realisatie plaats.

2.	<p>'s-Hertogenbosch, inclusief MIRT-verkenning Hub 's-Hertogenbosch</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De hoogstedelijke ontwikkelingen en economische groei in de Spoorzone van 's-Hertogenbosch noodzaakt om het station en omgeving aan te pakken, waardoor ook kansen ontstaan voor extra woningbouw nabij de OV-knoop en bredere omgeving. ❖ Om deze ontwikkeling mogelijk te maken, gaat het om de volgende mobiliteitsmaatregelen: <ul style="list-style-type: none"> a. De transitie van de oude A2-as door de stad met aangrenzende maatregelen; b. Het ontwikkelen van 2 geïntegreerde parkeeroplossingen (Hubs) met Langzaam Verkeer-verknoping; c. Het toekomstbestendig maken én inbedden in stedelijke omgeving van OV-knooppunt station 's-Hertogenbosch. ❖ Eén van deze maatregelen betreft de verbouwing van station 's-Hertogenbosch en de transformatie van de stationsomgeving om de groeiende reizigersstromen ook in de toekomst nog veilig en efficiënt te kunnen verwerken. Tijdens het BO MIRT van 2020 zijn hierover eerder afspraken gemaakt en daarop volgend is een MIRT-verkenning gestart. Planning is om begin 2024 een voorkeursbeslissing voor de verdere uitwerking van het de OV-knoop te nemen. Het project moet medio 2030 gereed zijn. ❖ De gemeente 's-Hertogenbosch bouwt in de periode tot en met 2030 4.800 woningen in de spoorzone. Er is potentie voor de bouw van 10.600 woningen na 2030. Bij deze ontwikkeling hanteert de gemeente haar parkeernormering van 2021, waarbij de norm afhankelijk is van ligging en de grootte van de woning. Voor de Spoorzone waarbij uitdrukkelijk langzaam verkeer en OV wordt gestimuleerd, geldt voor het merendeel van de woningen een norm van 0,3 tot 0,6. Op termijn kan deze naar beneden worden bijgesteld. ❖ De gemeente 's-Hertogenbosch realiseert daarbij de noodzakelijke stedelijke infra- en mobiliteitsmaatregelen, genoemd onder a. en b. ❖ Het Rijk reserveert een bijdrage van maximaal € 36,1 mln. (inclusief btw) voor stedelijke infra- en mobiliteitsmaatregelen (a. en b.) ten behoeve van deze woningbouwontwikkeling onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. ❖ Het Rijk reserveert aanvullend € 60 mln. voor het toekomstbestendig maken en inbedden van OV-knooppunt station 's-Hertogenbosch (c.) met dien verstande dat met deze aanvulling het projectbudget is geactualiseerd naar prijspeil 2022, zodat in ieder geval de oorspronkelijke scope en het onderdeel fietsparkeren (met rijksbijdrage van 40%) gerealiseerd worden en dat, indien daarvoor binnen het nieuwe budget nog ruimte beschikbaar is, ook in de 'brede opgave' (inbedding in stedelijke omgeving) geïnvesteerd kan worden. Binnen dit aanvullend budget van € 60 mln. worden nog nadere afspraken gemaakt over de verdeelsleutel van de prijspeilcorrectie en het resterend budget voor de 'brede opgave'. De regio reserveert aanvullend € 41,5 mln., waarvan € 5 mln. bestemd is voor het aanvullen van de eerdere bijdrage tot 100% van de raming, € 30 mln. voor fietsparkeren en € 6,5 mln. voor de 'brede opgave' en prijspeilcorrectie. ❖ In verband met de bredere benadering van het OV-knooppunt zal de MIRT-stuurgroep worden uitgebreid met vertegenwoordiging van het ministerie van BZK. ❖ Naast genoemde mobiliteitsmaatregelen zijn er maatregelen noodzakelijk op het gebied van groen en water. Onderdeel hierin is een grote regionale waterbergingsopgave waarvoor een nadere uitwerking plaats zal vinden met de regiogemeenten, het waterschap en de provincie.
3.	<p>Breda</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De grootschalige woningbouwlocatie Crossmark/'t Zoet Breda biedt kansen voor woningbouw nabij de OV-knoop Station Breda doordat het station is berekend op een forse groei in reizigers, regionaal en (inter)nationaal in de komende jaren. Om deze kansen voor woningbouw te benutten zijn stedelijke infra- en mobiliteitsmaatregelen noodzakelijk. Het gaat om de volgende maatregelen: <ul style="list-style-type: none"> a. HOV-baan vanuit het station naar het westen in combinatie met fietsinfra en spooronderdoorgang; b. 3 hoogwaardige langzaam verkeersbruggen als onderdeel van een netwerk van loop- en fietsroutes richting bestaande voorzieningen en het station; c. Renovatie van spooronderdoorgang Markkade en realisatie van hoogwaardige langzaam verkeersroute langs De Mark zodat deze gaat functioneren als primaire verbinding met de binnenstad; d. Reconstructie Kruispunt Lunetstraat en Markkade-Noordelijke Rondweg ten behoeve van bereikbaarheid nieuwe woongebied.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ De gemeente Breda bouwt in de periode tot en met 2030 2.900 woningen in Crossmark/'t Zoet, waarbij de mobiliteitstransitie onderdeel uitmaakt van de gebiedsontwikkeling, onder andere leidend tot lagere parkeernormen en het stimuleren van het gebruik van OV, fiets en voet. ❖ Voor de periode na 2030 werkt de gemeente de mogelijkheden om binnen Crossmark /'t Zoet aanvullend nog tussen 2.300 en 4.000 woningen te bouwen nader uit. ❖ De gemeente Breda realiseert de voor de gebiedsontwikkeling noodzakelijk stedelijke infra- en mobiliteitsmaatregelen, zoals genoemd onder a. t/m d. ❖ Het Rijk reserveert een bijdrage van maximaal € 49,7 mln. (inclusief btw) bij aan genoemde stedelijke infra- en mobiliteitsmaatregelen onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. Over de optimale invulling van het maatregelenpakket vindt nader overleg plaats, waar naar verwachting tijdens het BO Leefomgeving voorjaar 2023 meer uitgewerkte afspraken over kunnen worden gemaakt. ❖ Voor de verdere uitwerking van de scope en de organisatie van de mobiliteitstransitiepakketten en (overige) investeringen in mobiliteit en woningbouw welke worden overeengekomen werken Rijk en regio de komende periode een passende governance structuur uit die zo veel mogelijk aansluit bij bestaande structuren. Nadere afspraken hierover worden gemaakt op het BO Leefomgeving 2023.
4. Tilburg	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Het gebied rondom station Tilburg Universiteit, het Kenniskwartier, kan door herontwikkeling, naast Tilburg centrum, een tweede broedplaats met hoogstedelijk milieu worden. Dit biedt kansen voor de bouw van extra woningen. ❖ De gemeente Tilburg bouwt in de periode tot en met 2030 5.000 woningen in het Kenniskwartier waarbij de mobiliteitstransitie integraal onderdeel uitmaakt van de gebiedsontwikkeling, onder andere leidend tot lagere parkeernormen en het stimuleren van het gebruik van OV, fiets en voet. ❖ Op het BO Leefomgeving 2022 is afgesproken dat gemeente van deze 5.000 woningen er 1.000 versneld realiseert. Hiervoor heeft het Rijk een bijdrage gereserveerd onder voorwaarde van regionale cofinanciering. De gemeente heeft inmiddels bevestigd dat 35% cofinanciering is opgenomen in de programmabegroting 2023. Indien dit onderdeel van de programmabegroting door de gemeenteraad wordt goedgekeurd is deze afspraak definitief. ❖ Om deze ontwikkelingen mogelijk te maken zijn stedelijke infra- en mobiliteitsmaatregelen noodzakelijk. Deze maatregelen zijn gebaseerd op het mobiliteitsconcept Kenniskwartier en vormen een samenhangend pakket van mobiliteitsmaatregelen ontwikkeld op basis van het STOMP-principe. Onderdeel van dit pakket zijn de volgende maatregelen: <ul style="list-style-type: none"> a. Aanpak Smariusrotonde; b. Verluwen + HOV Ringbaan west; c. HOV op Prof Cobbenhagenlaan & Hart van Brabantlaan icm vergroenen; d. Verluwen Statenlaan +ruimte voor HOV; e. Ondertunneling Ringbaan west; f. Lump Sum maatregelen Langzaam Verkeer; g. Twee Langzaam Verkeer tunnels; h. Aanpassen/omleggen ondergrondse infra; i. Mobiliteitshubs, Parkeren & MaaS. ❖ Voor de periode na 2030 werkt de gemeente de plannen verder uit om aanvullend nogmaals 5.000 woningen in het gebied en Tilburg-West te realiseren. ❖ De gemeente Tilburg realiseert de voor de gebiedsontwikkeling noodzakelijk stedelijke infra- en mobiliteitsmaatregelen (a. t/m i.). ❖ Het Rijk reserveert een bijdrage van maximaal € 44,4 mln. (inclusief btw) voor genoemde stedelijke infra- en mobiliteitsmaatregelen (a. t/m i.) onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. De regio zet zich in om op korte termijn minimaal 50% cofinanciering te regelen. Over de optimale invulling van het pakket vindt nader overleg plaats, waar tijdens het BO Leefomgeving voorjaar 2023 meer uitgewerkte afspraken over worden gemaakt. ❖ Naast genoemde mobiliteitsmaatregelen zijn er gebiedsmaatregelen belangrijk om de bouw van het afgesproken aantal woningen te kunnen realiseren. De gemeente werkt deze maatregelen de komende periode nader uit. Onderdeel hierin is de aan- en inpassing van station Tilburg Universiteit waarvoor een nadere uitwerking plaatsvindt met NS, ProRail en de provincie.

5. Versnellingsafspraken ontsluiting woningbouwlocaties

- ❖ Onderstaande tabellen bevatten de definitieve afspraak van de voorstellen uit de eerste ronde waarvoor onder voorbehoud van cofinanciering een reservering is gemaakt en de afspraken voor de tweede ronde.

Definitieve afspraken voorstellen eerste ronde

Gemeente – voorstel	Woningen	Toegekende Rijksbijdrage (totaal, inclusief btw)	Co-financiering (inclusief btw)
's-Hertogenbosch: Station Oost	1,000	€ 13,400,000	€ 7,215,385
Tilburg: Kenniskwartier	1,000	€ 12,112,100	€ 6,521,900
Breda: Chassékwartier	1,500	€ 16,250,000	€ 8,750,000
Maastricht: Geusselt eo	972	€ 8,258,250	€ 4,446,750
Maastricht: Trega Zinkwit	950	€ 7,471,750	€ 4,023,250
Bergen op Zoom: Spaensche Scharen	600	€ 3,932,500	€ 2,117,500
Roermond: Melickerveld	468	€ 668,525	€ 359,975

Definitieve afspraken voorstellen tweede ronde

Gemeente – voorstel	Woningen	Toegekende Rijksbijdrage (totaal, inclusief btw)	Co-financiering (inclusief btw)
Heerlen: Heerlen Centrum	887	€ 6,102,328	€ 6,102,328
Helmond: Houtsdonk	1,749	€ 16,123,250	€ 8,681,750
Moerdijk: Zevenbergen Oost	1,000	€ 12,100,000	€ 11,000,000
Oosterhout: Amphia Pasteurlaan e.a.	508	€ 6,050,000	€ 12,100,000
Oss: stationskwartier Ravenstein	300	€ 4,000,000	€ 7,000,000
Roosendaal: Rondje Roosendaal	2,000	€ 2,133,250	€ 3,961,750
Sittard-Geleen: Middengebied C/Nieuw Absbroek	274	€ 1,587,523	€ 900,000
Tilburg: Tilburg Binnenstad	2,700	€ 8,353,020	€ 4,497,780
Weert: Gebiedvisie Keent & Moesel	238	€ 2,235,000	€ 3,146,000

Regio Zuidwest-Nederland

1. a. MIRT-verkenning Oude Lijn en regionale HOV-corridors

NGF-propositie

- ❖ Rijk en regio starten een MIRT-verkenning voor de Oude Lijn en stellen daarvoor een Startbeslissing vast, en starten een regionale planuitwerking HOV corridors Randstadrail/Metronet en een regionale verkenning Bus Rapid Transit (BRT) Leiden-Zoetermeer.
- ❖ Ze reserveren daarvoor een bedrag van € 2.145 mld. (prijspeil 2022, inclusief, btw) volgens de volgende verdeelsleutel: €2.145 mld. (prijspeil 2022, inclusief btw) te reserveren volgens de volgende verdeelsleutel: € 1 mld. + € 680 mln. Mobiliteitsfonds (NGF resp. programma Woningbouw en Mobiliteit) en € 465 mln. (prijspeil 2022, inclusief btw) regionale cofinanciering.
- ❖ Zij maken hiermee een afspraak over de realisatie van ca. 54.000 nog te bouwen woningen tot en met 2030 op de 11 toplocaties langs de Oude Lijn (exclusief CID-Binkhorst Den Haag en Oostflank Rotterdam). Na 2030 worden met de realisatie van de Oude Lijn op deze toplocaties nog eens ca. 23.000 woningen mogelijk gemaakt.

Oude Lijn

- ❖ Voor de Oude Lijn wordt een MIRT-verkenning uitgevoerd. Daarin worden verschillende alternatieven voor een schaa sprong op de Oude Lijn tussen Leiden en Dordrecht onderzocht, gericht op:
 - o een bedieningsconcept met een hogere sprinterfrequentie (minimaal 8x p/u) tussen Den Haag en Dordrecht.
 - o de toevoeging van vier nieuwe stations nabij nieuwe verstedelijkingslocaties: Rijswijk-Buiten, Schiedam Kethel, Rotterdam Van Nelle en Dordrecht Leerpark.
 - o een upgrade van station Stadionpark naar Citysprinterstation.

<ul style="list-style-type: none"> ○ capaciteitsmaatregelen op de stations Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam Centrum en Dordrecht en gebiedsgerichte maatregelen rondom de stations, in samenhang met de daar geplande woningbouw en andere ruimtelijke ontwikkelingen. ❖ Jaarlijks wordt het nog niet betaalde deel van hun bijdrage geïndexeerd met de Indexering Bruto Overheids Investerings (IBOI), zoals deze door de minister van Financiën daadwerkelijk wordt uitgekeerd voor de investeringsbudgetten op de begroting van het ministerie van IenW. ❖ Tijdens de verkenningfase een Bestuursovereenkomst voor te bereiden met afspraken over de integrale ontwikkeling van de knooppunten en de nieuwe stations op basis van het voorkeursalternatief en de financiële bijdragen van verschillende partijen aan een integrale knooppunt- en stationsontwikkeling (stations, buitenruimte, last-mile, gerelateerde gebieds- en vastgoedontwikkeling). Deze wordt vastgesteld te samen met het besluit over het voorkeursalternatief. <p><i>Randstadrail/Metronet</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio werken met de planuitwerkingsfase RandstadRail/Metronet toe naar een frequentieverhoging van Randstadraillijnen 3 en 4 en Metrolijnen C en E, om daarmee de verwachte mobiliteitsgroei op te vangen. ❖ Zij dragen hiermee bij aan de ontsluiting van de verstedelijking in Den Haag (Zuidwest), Rotterdam (binnenstad) en langs de Randstadrail. <p><i>Leiden-Zoetermeer</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio doen met de regionale Verkenning BRT Leiden-Zoetermeer onderzoek te doen naar een BRT-verbinding met meer capaciteit, instapmogelijkheden, comfort, snelheid en frequenties, waarbij breed gedragen maatregelen worden geselecteerd voor het in 2023 vast te stellen voorkeursalternatief voor de korte, middellange en lange termijn. ❖ Zij dragen hiermee bij aan de ontsluiting van de verstedelijking in Leiden (centrumgebied, Lammenschans) en Zoetermeer (Entreegebied). <p><i>Mobiliteitspakket Oude Lijn</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk reserveert middelen voor een aanvullend mobiliteitspakket. De bijdrage van het Rijk van € 103 mln. is in prijspeil 2022, inclusief btw en is taakstellend. Het bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd, tot het moment van uitkeren, met de IBOI. Er zal afdracht plaatsvinden aan het btw-compensatiefonds. ❖ In de komende periode werken Rijk en regio aan de uitwerking van dit aanvullende mobiliteitspakket en vullen de volgende voorwaarden in: <ul style="list-style-type: none"> ○ Concreet zicht op maatregelen en doeltreffendheid voor ontsluiting woningbouw. ○ Effect van deze maatregelen op nationale netwerken. ○ Mate waarin de maatregelen een nationale aanpak vragen (wat is nationaal nodig om mobiliteitstransitie te ondersteunen). ○ De bijdrage van de regio. ❖ Deze middelen worden uitgekeerd via een specifieke uitkering. Kostenverhogende scopewijzigingen en verdere risico's zijn voor rekening van de gemeente (dan wel in samenwerking met mede-bekostigende partners zoals provincies, vervoerregio's, marktpartijen etc.). <p>b. CID Binckhorst</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio zijn het eens over de inhoud van het voorgenomen Voorkeursalternatief bestaande uit een hoogwaardige tramverbinding door de Binckhorstlaan via Maanweg richting station Voorburg en via de Geestbrugweg richting Rijswijk/Delft in combinatie met het aanpassen van de spoorviaducten in de sporendriehoek en een pakket aan bereikbaarheidsmaatregelen. Dit Voorkeursalternatief wordt geraamd op € 575 mln. (prijspeil 2022, inclusief btw). ❖ Een afspraak te maken over de realisatie van ruim 20.000 woningen in CID-Binckhorst tot en met 2030 en het mogelijk maken van ca.15.000 woningen na 2030. Vanuit de wederkerigheid tussen investeren in bereikbaarheid en verstedelijking start de regio met de volgende fase van de stedelijke ontwikkeling van het CID en de Binckhorst. Nadere afspraken hierover tussen partijen worden vastgelegd in het Verstedelijkingsakkoord, de regionale woondeals en het Woon-werkakkoord. Deze volgende fase van de stedelijke ontwikkeling dient gelijk op te lopen met de uitwerking en realisatie van de tramverbinding.
--

<ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio reserveren op basis van het voorgenomen voorkeursalternatief gezamenlijk een bedrag van € 333 mln. (prijspeil 2022, inclusief btw) voor de Planning- en studiefase en de realisatie van het voorkeursalternatief. Het Rijk reserveert daartoe nu € 213 mln. (inclusief btw) en de regio € 115 mln. (inclusief btw). De huidige opgave kan dus niet volledig binnen de beschikbare middelen worden gehonoreerd. Daarom zal het Ministerie van BZK een voorstel uitwerken waarmee dit binnen de begroting kan worden geacomodeerd. Dit voorstel zal onderdeel zijn van de (Rijksbrede) voorjaarsbesluitvorming. Uiterlijk in het BO Leefomgeving in het voorjaar van 2023 zal de regio worden geïnformeerd over de resterende Rijksbijdrage. Met het reeds eerder gereserveerde bedrag van € 242 mln. wordt daarmee de bekostiging van het voorkeursalternatief gecompeteerd. ❖ Na positieve besluitvorming op lokaal en regionaal niveau in het voorjaar van 2023 formaliseren partijen deze afspraken middels het vaststellen van het definitieve Voorkeursbesluit en het ondertekenen van een bestuursovereenkomst waarin concrete afspraken over de verdere uitwerking en realisatie van de tramverbinding CID-Binckhorst beschreven staan, evenals afspraken over organisatie, financiële risico's en kostenbeheersing. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van het kader onder punt 3 van de landelijke afspraken woningbouw en mobiliteit: "Risicoverdeling, beheersing, programmasturing en monitoring". Dit kader geldt ook voor de fase tot het definitieve Voorkeursbesluit. ❖ Op basis van bovenstaande starten de partijen de Planning- en studiefase. In de uitwerking van deze fase zet de regio zich expliciet in voor verdere stimulering van de mobiliteitstransitie (o.a een samenhangende aanpak gericht op actieve modaliteiten (fietsen en lopen) en flankerend beleid waarbij deelvoorzieningen en stingent parkeerbeleid ingezet worden. <p><i>Mobiliteitspakket Binckhorst</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het rijk reserveert middelen voor een aanvullend mobiliteitspakket. De bijdrage van het Rijk van € 59 mln. is in prijspeil 2022, inclusief btw en is taakstellend. Het bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd, tot het moment van uitkeren, met de IBOI. Er zal afdracht plaatsvinden aan het btw-compensatiefonds. ❖ In de komende periode werken Rijk en regio aan de uitwerking van de mobiliteitspakketten en vullen de volgende voorwaarden in: <ul style="list-style-type: none"> ○ Concreet zicht op maatregelen en doeltreffendheid voor ontsluiting woningbouw. ○ Effect van deze maatregelen op nationale netwerken. ○ Mate waarin de maatregelen een nationale aanpak vragen (wat is nationaal nodig om mobiliteitstransitie te ondersteunen). ○ De bijdrage van de regio ❖ Deze middelen worden uitgekeerd via een specifieke uitkering. Kostenverhogende scopewijzigingen en verdere risico's zijn voor rekening van de gemeente (dan wel in samenwerking met mede-bekostigende partners zoals provincies, vervoerregio's, marktpartijen etc.). <p>c. Oeververbindingen Rotterdam</p> <p><i>A16 van Brienenoordcorridor</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Alternatief A wordt als bestuurlijke voorkeur van partijen vastgesteld. Dit alternatief behelst het slimmer inrichten van de weg, het toevoegen van een extra rijstrook op delen van het tracé en het aanpassen van het weefvak bij aansluiting Feijenoord. ❖ De Minister van IenW zal de Startbeslissing nemen zoals bedoeld in de Tracéwet (omdat het Alternatief A Tracéwet-plichtig is) zodra de personele capaciteit beschikbaar is (met name op het gebied van stikstofonderzoek) voor het doorlopen van de Tracéwetprocedure (reguliere/korte Tracéwetprocedure). ❖ De Minister van IenW zal de Tracéwetprocedure onafhankelijk van de werksporen Algeracorridor en Oeververbinding doorlopen. ❖ Het Rijk reserveert voor de realisatie van de ingrepen op de A16 Van Brienenoordcorridor € 255 mln. (prijspeil 2021, inclusief btw). ❖ Hiervan was € 200 mln. reeds gereserveerd uit het MF; € 55 mln. wordt gereserveerd uit de middelen voor ontsluiting van de woningbouw. ❖ De Minister van IenW zal de detaillering van het wegontwerp in afstemming met de regio uitwerken. Daarbij zoeken partijen in onderling overleg naar optimalisaties en mogelijkheden om de A16 op een goede manier in te passen in samenhang met de ruimtelijke ontwikkelingen die in het gebied plaatsvinden.
--

<ul style="list-style-type: none"> ❖ Eén van de doelstellingen van de A16 Rotterdam is het ontlasten van de A13 bij Overschie en de A20 tussen Knooppunt Kleinpolderplein (A13/A20) en Knooppunt Terbregseplein (A16/A20). In het vervolg wordt daarom onderzocht welke mogelijkheden er zijn om extra verkeersdruk op deze wegtrajecten als gevolg van de extra wegcapaciteit op de A16 Van Brienenoordcorridor te voorkomen, zonder dat elders op het netwerk problemen ontstaan dan wel worden vergroot. ❖ De Minister van IenW zal de 'meekoppelkans' met betrekking tot de verbreding van de toerit en het weefvak A15 Barendrecht opnemen in de Startbeslissing voor de aanpak van de A16 Van Brienenoordcorridor, mits sprake is van een afspraak met de Minister over de bekostiging hiervan door de regio en naar oordeel van de Minister vóór ondertekening vast is komen te staan, dat de doorstroming op de A15 kan worden geborgd, uitgaande van realisatie van de bestuurlijke voorkeur (alternatief A). <p><i>Oeververbinding en HOV Oostflank Rotterdam</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio stellen de inhoud van het Voorkeursalternatief vast bestaande uit: een multimodale brugverbinding met een nieuwe HOV-verbinding met tramkwaliteit van Kralingse Zoom naar Zuidplein; Station Stadionpark; een hoogwaardige busverbinding van Centraal Station naar Zuidplein via de Maastunnel. Hieronder worden deze onderdelen nader uitgewerkt. ❖ Een afspraak te maken over het realiseren in de Oostflank van de Rotterdamse regio van ca. 19.000 woningen tot en met 2030 en ca. 16.000 woningen in de periode na 2030. Vanuit de wederkerigheid tussen investeren in bereikbaarheid en verstedelijking start de regio met de volgende fase van de ontwikkelingen in de Oostflank. Deze wederkerigheid wordt planologisch verankerd middels een herziening van de Rotterdamse en provinciale omgevingsvisie. Nadere afspraken hierover tussen partijen worden vastgelegd in het Verstedelijkingsakkoord en het Woon-werkakkoord. Rijk en regio benadrukken aanvullend de netwerkeffecten van het voorkeursalternatief, welke bijdragen aan het realiseren van woningen op locaties elders in de Rotterdamse regio. ❖ Rijk en regio reserveren op basis van het voorgenomen voorkeursalternatief gezamenlijk een bedrag van € 1.288 mln. (prijsspeil 2022, inclusief btw) voor de planuitwerking en de realisatie van dit voorkeursalternatief. Het Rijk reserveert daartoe € 625 mln. (inclusief btw). Daarnaast wordt de hieronder benoemde reservering van het Rijk van € 9 mln. ten behoeve van het Mobiliteitspakket bij de planuitwerking betrokken. De regio reserveert € 654 mln. (inclusief btw), inclusief de eerder door de regio gereserveerde bedragen. Station Stadionpark is onderdeel van de financiële reservering van Rijk en regio te behoeve van de MIRT-verkenning Oude Lijn. De bekostiging van de hoogwaardige busverbinding via de Maastunnel werken de regionale partijen de komende periode verder uit. ❖ Na positieve besluitvorming op lokaal en regionaal niveau in het voorjaar van 2023 formaliseren partijen bovenstaande afspraken middels het vaststellen van het definitieve Voorkeursbesluit en het ondertekenen van een bestuursovereenkomst waarin concrete afspraken over de verdere uitwerking en realisatie van de Oeververbinding, station Stadionpark en busverbinding Maastunnel beschreven staan, evenals afspraken over organisatie, financiële risico's en hoe om te gaan met kostenoverschrijdingen. <p><i>Multimodale brugverbinding met een nieuwe HOV-verbinding met tramkwaliteit van Kralingse Zoom naar Zuidplein</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Partijen stellen een nieuwe multimodale brug op de locatie 'Bocht A' (Nesserdijk – Olympiaweg) vast als bestuurlijke voorkeur. ❖ Partijen stellen vast dat voor de OV-verbinding van Kralingse Zoom naar Zuidplein wordt uitgegaan van een nieuwe HOV-verbinding met tramkwaliteit en dat de multimodale brug ruimte moet bieden aan deze verbinding, fietsers en voetgangers en een autoluwe wegverbinding, die ook geschikt is voor innovatieve (deel)mobiliteitsconcepten en nood- en hulpdiensten. ❖ Op basis van deze voorkeur wordt door de regio de planuitwerking voor een multimodale brug geïnitieerd. De exacte rollen en verantwoordelijkheden van partijen worden nog nader uitgewerkt door partijen. ❖ Uit het in de MIRT-Verkenning uitgevoerde onderzoek blijkt dat de onderzochte brugvarianten niet vlot en veilig te passeren zijn door de scheepvaart. Tegelijkertijd komt uit aanvullend onderzoek naar voren dat er optimalisatiemogelijkheden zijn die kunnen leiden tot een veilig passeerbare brug. ❖ De uitgangspunten voor het vervolgonderzoek naar de brug (waaronder de oeveraanpassingen, maatregelen op de vaarweg, de dimensionering van het vast deel

	<p>en het beweegbare deel, de kosten en de effecten op de corridor) worden nader uitgewerkt in overleg met de betrokken partijen (waaronder RWS, de Havenmeester het Havenbedrijf en de omgeving).</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De inzet van partijen is om zo spoedig mogelijk gezamenlijk vast te stellen dat sprake is van een vlot en veilig te passeren brug. Dit vervolgonderzoek vindt plaats in nauwe samenwerking met deze partijen. ❖ De multimodale brug op locatie 'Bocht A' wordt verankerd in de Rotterdamse Omgevingsvisie. ❖ Aan het einde van de planuitwerking vindt de juridische verankering plaats in het Bestemmings-/Omgevingsplan. <p><i>Hoogwaardige busverbinding van Centraal Station naar Zuidplein via de Maastunnel</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio stemmen in met een hoogwaardige busverbinding van Centraal Station naar Zuidplein via de Maastunnel met een frequentieverhoging naar 12x per uur per richting. Hiervoor wordt een nieuwe halte bij de 's-Gravendijkwal gerealiseerd, inclusief een voetgangerstunnel van de 's-Gravendijkwal naar het EMC/metrostation Dijkzigt. De investering voor deze maatregelen bedraagt € 30 mln. (prijspeil 2022, inclusief btw), waarvan de bekostiging in de komende periode door de regionale overheden wordt uitgewerkt. ❖ Rijk en regio zullen tijdens de planuitwerking onderzoek uitvoeren naar aanvullende maatregelen die nodig zijn om de kwaliteit van de busverbinding op HOV-niveau te brengen en daarbij de effecten op het stedelijk wegennet en het hoofdwegennet betrekken. Op basis van de resultaten van deze planuitwerking nemen partijen een besluit over de te nemen maatregelen aanvullend op het pakket van € 30 mln. zoals hierboven beschreven. ❖ De verdere uitwerking wordt uitgevoerd door de regio in nauwe samenwerking met de RET en met betrokkenheid van het Rijk. <p><i>Station Stadionpark</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio stemmen in met de ontwikkeling van het huidige evenementenstation Station Stadionpark tot een regulier bediend treinstation, met als uitgangspunt 6 Sprinters per uur in beide richtingen. ❖ Rijk en regio onderkennen dat station Stadionpark kan worden doorontwikkeld tot een station met in beide richtingen 8 sprinters per uur, maar niet naar een station met 12 sprinters per uur. In de nog te starten MIRT-verkenning Oude Lijn wordt onderzocht wat er nodig is om station Stadionpark door te ontwikkelen tot een bediening met tenminste 12 Sprinters per uur. ❖ Rijk en regio spreken af de planuitwerking te starten waarbij periodiek de voortzetting van de planuitwerking getoetst wordt met de nog af te spreken ambitieniveau van de MIRT-verkenning Oude Lijn. <p><i>Mobiliteitspakket</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het rijk reserveert middelen voor een mobiliteitspakket. De bijdrage van het Rijk van € 9 mln. is in prijspeil 2022, inclusief btw en is taakstellend. Het bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd, tot het moment van uitkeren, met de IBOI. Er zal afdracht plaatsvinden aan het btw-compensatiefonds. ❖ In de komende periode werken Rijk en regio aan de uitwerking van de mobiliteitspakketten en vullen de volgende voorwaarden in: <ul style="list-style-type: none"> ○ Concreet zicht op maatregelen en doeltreffendheid voor ontsluiting woningbouw. ○ Effect van deze maatregelen op nationale netwerken. ○ Mate waarin de maatregelen een nationale aanpak vragen (wat is nationaal nodig om mobiliteitstransitie te ondersteunen). ○ De bijdrage van de regio. ❖ Deze middelen worden uitgekeerd via een specifieke uitkering. Kostenverhogende scopewijzigingen en verdere risico's zijn voor rekening van de gemeente (dan wel in samenwerking met mede-bekostigende partners zoals provincies, vervoerregio's, marktpartijen etc.).
2.	<p>Overige investeringen in hoofdnetwerken (Rijksprojecten)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk reserveert, met kennisname door de regio, € 365 mln. voor de volgende projecten. <ul style="list-style-type: none"> ○ Hoofdspoornet: Baanstabieliteit Oude Lijn, € 235 mln. ○ Hoofdwegennet: Tekort op de planstudie A4 Burgerveen-Leiden, € 80 mln.

Hoeksche Waard: Stougesdijk-Oost	1.491	€ 5.626.507	€ 3.029.657
Nissewaard: Haven Noord Spijkenisse	2.000	€ 8.880.102	€ 4.781.593
Rotterdam: Brainpark I	2.998	€ 12.098.406	€ 8.470.000
's-Gravenhage: Propositie Zuidwest	3.341	€ 18.715.825	€ 10.077.752
Slidrecht: Merwedelingelijn Slidrecht	1.880	€ 20.995.000	€ 11.305.000
Vlaardingen: Rivierzone Vlaardingen	2.587	€ 25.778.529	€ 13.880.746
Zoetermeer: Entree Zoetermeer	4.500	€ 13.285.929	€ 7.153.962

Regio Oost

1. Provincie Overijssel Grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Zwolle

Rijk en Regio komen ten aanzien van de ontsluiting van de grootschalige woningbouwlocaties in regio Oost-Nederland het volgende overeen:

Woningbouw

- ❖ In de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Zwolle Spoorzone is de scope van het gebied uitgebreid met de binnenstad. Hiermee kunnen tot en met 2030 in totaal 8.800 woningen gerealiseerd worden met een aandeel van 70% betaalbaar. Na 2030 worden er nog circa 1.100 woningen gerealiseerd in de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Zwolle Spoorzone.

Regionale mobiliteitsmaatregelen

- ❖ Vanuit het Rijk wordt voor het deelgebied Spoorzone een reservering gedaan voor een bijdrage van € 18,9 mln. voor een mobiliteitspakket voor stedelijke infra/bereikbaarheid. Onderdelen van dit mobiliteitspakket zijn:
 - Een voetgangersbrug over de IJsselallee;
 - Een fietstunnel van de IJsselallee naar Zwolle-Zuid;
 - Een verbinding met IJssel maken (als onderdeel van het Engelenpad).
- ❖ Vanuit het rijk wordt een reservering gedaan van € 18,3 mln. voor stationsmaatregelen:
 - Zuidzijde Station
 - Ondergrondse fietsenstalling
 - Maatregelen op het P&R terrein
 De ingrepen zijn bedoeld om ontwikkellocaties vrij te spelen.
- ❖ Ten behoeve van het deelgebied Centrum en de doorontwikkeling van het integrale mobiliteitssysteem in het stedelijk netwerk Zwolle wordt er vanuit het rijk een reservering gedaan voor een mobiliteitspakket ten behoeve van ontbrekende schakels voor:
 - Het langzaamverkeersnetwerk, de fietser en de voetganger;
 - Het maken van regionale afspraken ten aanzien van parkeerbeleid en parkeren op afstand;
 - Het afwaarderen van weg-infra binnen bebouwd gebied (snelheid en capaciteit) voor langzaam verkeer en verstedelijking;
 - Het inzetten op regionale hub-strategie en OV-bereikbaarheid door HOV-bus;
 - De inzet op deelmobiliteit, SMART mobility;
 - Gedragsmaatregelen;
 - Logistieke transitie: stedelijk minder en schoon en vervoer via water en spoor. Dit pakket dient mede ter ontlasting van de A28.
- ❖ De taakstellende reservering ten behoeve van dit pakket maatregelen in het stedelijk mobiliteitssysteem bedraagt € 34,5 mln. De regio wordt gevraagd eenzelfde bedrag bij te dragen.

Samenvatting afspraken en vervolg grootschalige woningbouwlocatie Zwolle

- ❖ De totale gereserveerde Rijksbijdrage ten behoeve van de ontwikkeling van de Spoorzone en Binnenstad bedraagt € 71,7 mln.
- ❖ De regio wordt gevraagd eenzelfde bedrag bij te dragen. De afspraken zijn onder voorbehoud van cofinanciering. Voorwaarde is dat er 8.800 woningen worden gerealiseerd tot en met 2030 binnen de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Zwolle Spoorzone.
- ❖ Definitieve afspraken hierover worden gemaakt op het BO Leefomgeving 2023.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Bovenstaande afspraken over woningbouw en mobiliteit worden opgenomen in de beoogde Woondeal Regio Zwolle.
2.	<p>Spoorverbinding Zwolle-Twente-Münster</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Op dit moment rijden er dieseltreinen op het baanvak Enschede-Gronau, met verbindingen naar Münster en Dortmund. Aan Duitse zijde is het besluit genomen om de verbinding Gronau-Münster te elektrificeren. Duitsland wil dit in 2028 gerealiseerd hebben; ❖ Zonder aanpassingen aan de infrastructuur in Nederland zal er na 2028 geen rechtstreekse grensoverschrijdende treinverbinding meer mogelijk zijn, omdat er geen sprake is van een bovenleiding op dit traject; ❖ Gelet op het belang van de regio van deze verbinding streven Rijk en regio ernaar deze verbinding voor reizigers van- en naar Duitsland te kunnen blijven aanbieden en waar mogelijk verder te ontwikkelen door: <ul style="list-style-type: none"> ○ elektrificatie van het spoor tussen Enschede en Gronau; ○ doorkoppeling van verbindingen op station Enschede door het weghalen van de stootjukken zodat de binnenkomende Duitse treinen kunnen doorrijden naar Hengelo. ❖ Rijk en regio besluiten daarom tot opdrachtverlening aan ProRail voor het uitvoeren van een verkenning naar de benodigde (infrastructurele) aanpassingen naar beide maatregelen, waarbij de provincie Overijssel geldt als dagelijks opdrachtgever; ❖ Rijk en regio komen overeen de kosten van deze verkenning op basis van 50/50 te verdelen ❖ Het Rijk reserveert daarnaast maximaal 30 mln. voor realisatie, beheer en onderhoud van de eerste stap – zijnde de elektrificatie van het spoor tussen Enschede en Gronau – waarbij eveneens wordt uitgegaan van een 50/50 verdeling van de totale kosten; ❖ Rijk en regio maken hierover nadere afspraken, mede op basis van de uitkomsten van de verkenning en conform het landelijk afsprakenkader 'werken voor derden'; ❖ Rijk en regio spannen zich gezamenlijk in voor het verkrijgen van cofinanciering vanuit de EU en eventueel Duitsland.
3.	<p>Provincie Gelderland Grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Spoorzone Arnhem-Oost</p> <p><i>Deelgebied Presikhaaf</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het rijk reserveert middelen voor een mobiliteitspakket voor de ontsluiting van het deelgebied Presikhaaf. ❖ De taakstellende bijdrage van het rijk is € 22 mln. (prijspeil 2022, inclusief btw), uitgaande van minimaal 50% cofinanciering. Het bedrag wordt tot het moment van uitkeren jaarlijks geïndexeerd met de uitgekeerde IBOI. Er zal afdracht plaatsvinden aan het btw-compensatiefonds. ❖ De beoogde maatregelen waaraan het rijk hiermee bijdraagt zijn: <ul style="list-style-type: none"> ○ Spooronderdoorgangen ○ Hoogwaardige fietsroutes ○ Stedelijke hoofdfietsroutes ○ Herstructureren van de wegprofielen. ❖ Rijk en regio doen een gezamenlijk MIRT-onderzoek naar de inpassing van de vrije kruising in de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Spoorzone Arnhem-Oost. De definitieve besluittekst ten aanzien van dit onderzoek is opgenomen bij punt 5 van de besluiten Regio Oost. <p><i>Deelgebied Rijnpark</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio gaan gezamenlijk de ontwikkelopgave van Rijnpark verder verkennen en een gefaseerde ontwikkelstrategie uitwerken. ❖ De beoogde rijksbijdrage aan de eerste fase van de ontwikkeling van Rijnpark bedraagt € 50 mln. inclusief btw en kan niet binnen de beschikbare middelen worden gehonoreerd. Omdat de gezamenlijke ontwikkeling van Rijnpark als kansrijk wordt beschouwd, zal het Ministerie van BZK een voorstel uitwerken waarmee dit binnen de begroting kan worden geacommodeerd. Dit voorstel zal onderdeel zijn van de (rijksbrede) voorjaarsbesluitvorming. In het BO Leefomgeving in het voorjaar zal de regio worden geïnformeerd over de mogelijke Rijksbijdrage. ❖ Bij de beoogde rijksbijdrage wordt uitgegaan van de benodigde financiële inspanning door de regio om de ontwikkelopgave te kunnen realiseren. ❖ De beoogde rijksbijdrage is verbonden aan de volgende voorwaarden:

	<ul style="list-style-type: none"> ○ De regio ontwikkelt samen met het rijk een haalbaar ruimtelijk plan met een kwalitatief hoogwaardige invulling voor toekomstbestendige woningbouw (voor tenminste 2.400 woningen tot en met 2030). Onderdelen hiervan zijn een ontwikkelstrategie met programmering, een fasering en planning, een grondstrategie (aan- en verkoop), een juridische-planologische aanpak en een technische financiële onderbouwing. Dit wordt samen met marktpartijen getoetst op maak- en haalbaarheid. ○ In het licht van de verstedelijkingsstrategie Arnhem, Nijmegen, Foodvalley werken Rijk en regio aan een haalbaarheidsstudie naar de uitplaatsing van het spooreplacement 'Arnhem goederen' en mogelijke alternatieve locaties. Op basis van deze haalbaarheidsstudie wordt, in afstemming met alle betrokken partijen, een integrale business case opgesteld (inclusief exploitatie en bedrijfsvoeringskosten), waarbij de lange termijn ontwikkelingen op het spoor (waaronder gelijkwaardige functionaliteit) en het stedelijke ontwikkeling van de locatie worden betrokken. ○ Rijk en regio spannen zich in om de resultaten van de haalbaarheidstudie uitplaatsing spooreplacement Arnhem-Oost te bespreken op het BOL van het voorjaar 2023. ○ Mocht de haalbaarheid van het ruimtelijk plan niet vastgesteld kunnen worden dan overleggen rijk en regio over andere mogelijkheden voor (grootschalige) woningbouw in Arnhem Oost. <p><i>Proces</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio spreken af om het ruimtelijk plan Rijnpark, inclusief ontwikkelstrategie en de overige bovengenoemde voorwaarden, gereed te hebben voor bespreking in het BOL van voorjaar 2023. Ook zal de regio dan worden geïnformeerd over de mogelijke rijksbijdrage. ❖ Bovenstaande afspraken over woningbouw en mobiliteit worden opgenomen in de Woondeal regio Arnhem/Nijmegen. De voortgang van deze grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie zal ook besproken op de woondealtafel.
4.	<p>Provincie Gelderland Grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties Nijmegen</p> <p><i>Nijmegen Kanaalzone</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Nijmegen Kanaalzone betreft twee deelgebieden; Winkelsteeg en Dukenburg. ❖ Tot en met 2030 worden er in het gebied Kanaalzone-Winkelsteeg ca. 4050 woningen gerealiseerd en 400 woningen na 2030, waarvan gemiddeld 65% betaalbaar. ❖ Tot en met 2030 worden er in het gebied Dukenburg ca. 1200 woningen gerealiseerd, waarvan gemiddeld 65% betaalbaar. ❖ Vanuit het Mobiliteitsfonds wordt een reservering gedaan voor een taakstellende bijdrage van € 14,5 mln. (inclusief btw) voor mobiliteitsmaatregelen. Hierbij wordt uitgegaan van 50% cofinanciering door de regio. De beoogde maatregelen waaraan het Rijk hiermee bijdraagt zijn: <ul style="list-style-type: none"> ○ De realisatie van een langzaamverkeerstunnel onder Nieuwe Dukenburgseweg. ○ De realisatie van langzaamverkeerstunnel onder de Graafseweg. ○ De realisatie van de aanpassingen aan de kruising Graafseweg/Neerboscheweg ten behoeve van deelgebied Winkelsteeg. ○ De aanvullende mobiliteitsmaatregelen ten behoeve van Kanaalzone-Zuid, te weten doorstromingsmaatregelen S100, aanpassingen invalswegen, optimalisatie kruispunten, VRI's, HOV-knoop, Hub nabij en naar Station Nijmegen Goffert en fietsmaatregelen naar Winkelsteeg. ❖ Een groot deel van de opgave in de Kanaalzone wordt reeds bekostigd uit Wbi en versnellingsmaatregelen. ❖ De totale bijdrage vanuit het Rijk ten behoeve van het gebied de Kanaalzone bedraagt € 14,5 mln. (inclusief btw), bovenop de eerder voor dit gebied toegezegde middelen. <p><i>Nijmegen Stationsgebied</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Tot en met 2030 worden er in het Stationsgebied ca. 3500 woningen gerealiseerd en 1.000 woningen na 2030. ❖ Het Aandeel sociaal/middensegment cq betaalbaar bedraagt gemiddeld 65% ❖ Vanuit het Mobiliteitsfonds wordt een reservering gedaan voor een taakstellende bijdrage van € 2,4 mln. (inclusief btw). voor een pakket mobiliteitsmaatregelen. Hierbij wordt uitgegaan van 50% cofinanciering door de regio. De beoogde maatregelen waaraan het Rijk bijdraagt zijn: <ul style="list-style-type: none"> ○ De ontsluiting van het Vissers terrein/ de P+R locatie.

	<ul style="list-style-type: none"> ○ De verbeterde toegankelijkheid van de westentree van het station Nijmegen ❖ Vanuit het Mobiliteitsfonds wordt een reservering gedaan voor een taakstellende bijdrage van € 7,4 mln. (inclusief btw) voor een pakket stationsmaatregelen. De beoogde maatregelen waaraan het Rijk bijdraagt zijn aanvullende mobiliteitsmaatregelen ten behoeve van de bereikbaarheid van en naar het Stationsgebied waaronder fietsroutes, fietsopgangen, een transferium en onderzoek naar een HOV schaa sprong. ❖ Een groot deel van de opgave in het Stationsgebied wordt reeds bekostigd uit eerdere MIRT afspraak (2020) station, Wbi en versnellingsafspraken. ❖ De totale bijdrage vanuit het Rijk ten behoeve van het Stationsgebied bedraagt € 9,7 mln. (inclusief btw), bovenop de eerder toegezegde middelen (zie vorige punt). ❖ De regio zet zich de komende periode in voor het dekken van haar deel van het afgesproken mobiliteitspakket voor de bouw van 8.750 woningen in de periode tot en met 2030 (met inachtneming van het budgetrecht van raden/staten), zodat in het BOL 2023 definitieve afspraken kunnen worden vastgesteld. ❖ Bovenstaande afspraken passen binnen de verstedelijkingsstrategie Arnhem, Nijmegen, Foodvalley en met deze afspraken wordt voor Nijmegen een belangrijke stap in de realisatie van de verstedelijkingsstrategie gezet. ❖ Rijk en regio werken gezamenlijk aan het op orde brengen van de benodigde randvoorwaarden om de realisatie mogelijk te maken, waaronder: verplaatsing bedrijvigheid, aanpak stikstof, versterking van het landschap, de natuur en energie, bereikbaarheid en energienetwerken (elektra en warmte).
5.	<p>Provincies Gelderland en Utrecht Grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Regio Foodvalley</p> <p>Regio en gemeenten hebben een businesscase opgesteld waarin onder andere een pakket mobiliteitsmaatregelen is opgenomen voor de ontsluiting van woningen tot en met 2030 in de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie RegioFoodvalley. Deze mobiliteitsmaatregelen dragen in enkele gevallen ook bij aan de bereikbaarheid van andere woningbouwlocaties in Regio Foodvalley.</p> <p><i>Woningbouw</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Regio Foodvalley worden tot en met 2030 7.000 woningen gebouwd en mogelijk aanvullend 7.700 woningen na 2030. Ruim de helft van de woningen die tot en met 2030 worden gerealiseerd bevindt zich in het betaalbare segment. <p><i>Mobiliteitsmaatregelen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk reserveert middelen voor een mobiliteitspakket voor de ontsluiting van de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Regio Foodvalley. De taakstellende bijdrage van het rijk is € 67 mln. (prijsspeil 2022, inclusief btw). Het bedrag wordt -tot aan het moment van uitkeren- jaarlijks geïndexeerd met de uitgekeerde IBOI. Er zal afdracht plaatsvinden aan het btw-compensatiefonds. ❖ Deze middelen worden uitgekeerd via een specifieke uitkering. Kostenverhogende scopewijzigingen en verdere risico's zijn voor rekening van de gemeente (danwel in samenwerking met mede-bekostigende partners zoals provincie en marktpartijen, etc.). ❖ De beoogde maatregelen waaraan het Rijk hiermee bijdraagt zijn: <ul style="list-style-type: none"> ○ Bij Ede Zuidoost een brug Noordplein-WFC en de HOV-ontsluiting van dit gebied. ○ Bij Kernhem-Noord de ontsluiting van de wijk op A30 (via bestaande op- en afritten) en de fietsroute Kernhem Noord- Ede Centrum. ○ Bij Veenendaal Spoorzone: <ul style="list-style-type: none"> • De HOV-lijn Veenendaal-Ede en de ontsluiting • De hub Veenendaal Centrum • De fietsroute Veenendaal Centrum-De Klomp • De verbreding van de oostelijke rondweg N233 ○ Bij Barneveld de ontsluiting van woonwijk Bloemendal in relatie tot de A30 en de fietsroute Bloemendal-Station Barneveld Noord. <p><i>Proces</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Bovenstaande afspraken over woningbouw en mobiliteit worden opgenomen in de beoogde Woondeal Regio Foodvalley.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ De regio zet zich in voor het dekken van haar deel van het afgesproken mobiliteitspakket voor de bouw van 7.000 woningen in de periode tot en met 2030 (met inachtneming van het budgetrecht van raden/staten), zodat in het BOL 2023 definitieve afspraken kunnen worden vastgesteld. ❖ Bovenstaande afspraken passen binnen de Verstedelijkingsstrategie Arnhem, Nijmegen, Foodvalley en met deze afspraken wordt voor Regio Foodvalley een eerste belangrijke stap in de realisatie van de verstedelijkingsstrategie gezet. ❖ Rijk en regio werken gezamenlijk aan het op orde brengen van de benodigde randvoorwaarden om de realisatie mogelijk te maken: verplaatsing bedrijvigheid, opheffing hindercirkels, aanpak stikstof, versterking van het landschap, de natuur en energie, bereikbaarheid en energienetwerken (elektra en warmte).
6.	<p>Rijnbrug Rhenen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Voor de verbreding van de Rijnbrug bij Rhenen in een van de 17 NOVEX-woningbouwlocaties, de regio Foodvalley, doet het Rijk een lumpsum bijdrage van € 40 mln. voor prijspeil 2022, inclusief btw. ❖ Het project wordt uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van en met verdere bijdragen van de regiopartijen. Risico's verbonden aan maatregelen die nodig zijn voor de verbreding van de brug liggen bij de provincies Gelderland en Utrecht. Het Rijk indexeert haar bijdrage met de door het Ministerie van Financiën aan IenW uitgekeerde indexatie tot het jaar waarin de bijdrage wordt overgemaakt.
7.	<p>MIRT-verkenning A50</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Binnen de MIRT-verkenning A50 werken Rijk en regio aan het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid op de A50 tussen de knooppunten Ewijk en Paalgraven. Tevens werken zij aan een mobiliteitsagenda in deze regio. ❖ De planning is om een voorkeursalternatief voor de MIRT-verkenning vast te stellen in het najaar/BO MIRT 2023. ❖ De huidige reservering bedraagt ca. € 70 mln. Het is niet zeker dat de huidige reservering en de scope van de verkenning nog in balans zijn. Dit in verband met prijsontwikkelingen en een uitgebreid aantal oplossingsrichtingen. De huidige reservering is tot stand gekomen als 75%-reservering van het beoogde alternatief. ❖ Het Rijk is bereid om met de regio het gesprek aan te gaan over een tekort op het project A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven om gezamenlijk te zoeken naar oplossingen om een tekort af te dekken en een voorkeursalternatief te kunnen vaststellen. Hierbij is het Rijk bereid budget uit de woningbouwmiddelen aan te wenden.
8.	<p>RegioExpres: sneltrein op spoor Arnhem-Doetinchem-Winterswijk voor bereikbare woningbouwlocaties</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio constateren dat de RegioExpres een belangrijk onderdeel is van de duurzame ontsluiting van de woningbouwlocaties Spoorzone Arnhem-Oost (NOVEX) en verder ten oosten van Arnhem locaties uit de verstedelijkingsopgave Arnhem-Nijmegen-Foodvalley en in de Achterhoek. ❖ Rijk en regio streven ernaar om de RegioExpres per start dienstregeling 2027 te laten rijden en het vastgestelde voorkeursalternatief (dec 2021) hiervoor als scope te hanteren; ❖ Rijk en regio maken afspraken over kosten en risico's volgens het landelijke afsprakenkader derden werken, wat in dit geval betekent dat: <ul style="list-style-type: none"> ○ Rijk en regio investeren samen in de RegioExpres en delen de totale kosten 50/50, delen de risico's naar rato en gaan uit van maximaal 150 mln. euro (prijspeil 2022, exclusief btw) voor de aanlegkosten; ○ Het Rijk draagt de kosten voor beheer en onderhoud. Deze bedragen 2,5 mln. euro en worden verminderd op de Rijksbijdrage aan de aanlegkosten; ○ De Rijksbijdrage wordt volledig ingezet voor de aanpassing van hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI). Dit betekent dat ProRail een 'niet btw-belaste prestatie' verricht aan de provincie; ○ Rijk en regio indexeren hun bijdrage jaarlijks tot naar het jaar van uitvoering met de uitgekeerde IBOI (prijs bruto overheidsinvesteringen); ○ De bijdrage van het Rijk wordt direct na aanbesteding van het Werk aan de regio overgemaakt; ○ Middels een stuurgroep zijn Rijk en regio gezamenlijk opdrachtgever én daarmee beide risicodragend: de regio is dagelijks opdrachtgever van ProRail.

9. Versnellingsafspraken

- ❖ Onderstaande tabel bevat de definitieve afspraak van de voorstellen uit de eerste ronde waarvoor onder voorbehoud van cofinanciering een reservering is gemaakt en de afspraken voor de tweede ronde. De middelen worden via een specifieke uitkering uitbetaald aan gemeenten. Voor de tweede ronde versnellingsafspraken zijn de voorwaarden van toepassing die zijn vastgesteld in het BO Leefomgeving juni 2022.

Definitieve afspraken voorstellen eerste ronde

Gemeente – voorstel	Woningen	Toegekende Rijksbijdrage (totaal, inclusief btw)	Co-financiering (inclusief btw)
Zwolle: Zwolle Stadshart	1,610	€ 25,011,350	€ 13,708,650
Tiel: Tiel Spoorzone/ Lingevoen	570	€ 7,767,500	€ 4,182,500
Culemborg: Culemborg Stationsomgeving	1,938	€ 18,128,500	€ 9,761,500
Enschede: Enschede Cromhoff	350	€ 4,719,000	€ 8,228,000
Wageningen: Wageningen De Dreijen	572	€ 3,303,300	€ 1,778,700

Definitieve afspraken voorstellen tweede ronde

Gemeente – voorstel	Woningen	Toegekende Rijksbijdrage (totaal, inclusief btw)	Co-financiering (inclusief btw)
Deventer: Deventer Centrumschil	1,650	€ 15,823,718	€ 15,823,719
Deventer: Deventer Keizerslanden	1,646	€ 14,901,558	€ 14,901,559
Hengelo (O): Binnenstad Hengelo	900	€ 6,137,480	€ 3,500,000
Hengelo (O): Hart van Zuid Hengelo	1,500	€ 8,910,000	€ 4,800,000
Kampen: Reevedelta Kampen	2,600	€ 13,600,000	€ 9,400,000
Wijchen: Wijchen, Wijchen-West	928	€ 4,525,400	€ 6,969,600

Regio Noord**1. Programma Woningbouw en Mobiliteit: Ontsluiting grootschalige woningbouwlocaties Groningen**

- In Groningen liggen twee grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties: aan de westkant De Suikerzijde en aan de oostflank Stadshavens/Eemskanaalzone. Beide grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties liggen binnen het NOVEX-gebied Groningen-Assen, waarin Rijk en regio sinds enkele jaren samenwerken rond verstedelijking, bereikbaarheid en werkgelegenheid vanuit verstedelijkingsstrategie Groningen-Assen.
- De te realiseren woningbouwaantallen in De Suikerzijde en Stadshavens/Eemskanaalzone vormen een groot deel van de woningbouwopgave in NOVEX-gebied Groningen-Assen. Deze grootschalige woningbouwgebieden hebben bovendien een groot aandeel in de provinciale woningbouwafspraken 2022-2030 die op 13 oktober 2022 door Rijk en provincie Groningen zijn ondertekend.
- De afspraken tussen Rijk en regio rond grootschalige woningbouwgebieden vormen dan ook een belangrijke stap in de realisatie van een van de hoofdoopgaven in dit NOVEX-gebied en is essentieel om de in de provinciale woningbouwafspraken afgesproken aantallen te halen.
- Bij realisatie van de grootschalige woningbouwlocaties wordt aangesloten op de principes van de verstedelijkingsstrategie, die onder meer inzet op een goed functionerend (H)OV-systeem en hubs als ruggengraat voor de verstedelijking. Gebruik van lopen, fiets en OV wordt daarbij gestimuleerd.

	<p>Rijk en Regio komen ten aanzien van de verdeling van de resterende € 6 mld. uit het Mobiliteitsfonds voor de ontsluiting van de grootschalige woningbouwlocaties het volgende overeen:</p> <p><i>Woningbouw</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • In de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie De Suikerzijde worden tot en met 2030 4.300 woningen gebouwd en 3.800 woningen na 2030. 65% van de woningen die tot en met 2030 wordt gerealiseerd bevindt zich in het betaalbare segment. • In de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Stadshavens worden er tot en met 2030 4.150 woningen gebouwd en 1.300 na 2030. 60% van de woningen die tot en met 2030 wordt gerealiseerd bevindt zich in het betaalbare segment. <p><i>(H)OV-ontsluiting Station Groningen Suiker</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In lijn met de principes uit de verstedelijkingsstrategie NOVEX-gebied Regio Groningen-Assen en mobiliteitsvisie Groningen wordt realisatie van het mobiliteitsconcept in de nieuwe wijk De Suikerzijde vormgegeven door maximaal in te zetten op gezondheid voor de bewoner. Daarbij zorgt de gemeente Groningen bij realisatie van De Suikerzijde naast maatregelen gericht op voetgangers, fiets, (H)OV en deelmobiliteit voor het autoluwe ontwikkelen van De Suikerzijde, waarbij doorgaand autoverkeer wordt voorkomen. De Suikerzijde wordt daarbij ontwikkeld met een lage aanbodgestuurde parkeernorm van <1 per woning. ❖ Rijk en Regio erkennen de aanjagende functie van (H)OV voor gebiedsontwikkeling. Voor De Suiker is (H)OV-ontsluiting van belang voor de duurzame, gezonde en autoluwe ontwikkeling. (H)OV-ontsluiting van de Westflank Groningen in het geheel en De Suikerzijde in het bijzonder is voorzien in vier fases, waarvan Rijk en regio in het BO-MIRT 2022 voor de eerste twee fases afspraken maken. Door realisatie van de beoogde maatregelen wordt al in de eerste fase van de ontwikkeling een hoogwaardig alternatief geboden voor de auto. <p><i>Fase 1: Mobiliteitshub</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De investeringsomvang van de maatregelen in de eerste fase OV-ontsluiting van De Suikerzijde is geraamd op € 53,6 mln. exclusief btw en betreft: <ul style="list-style-type: none"> ○ het realiseren van een mobiliteitshub met aanbod van diverse (deel)modaliteiten ○ het realiseren van aansluitende inframaatregelen ten behoeve van een snelle fiets- en OV-ontsluiting richting hoofdstation en centrum Groningen; ○ aansluiting op een directe busverbinding met het hoofdstation bij start van realisatie wijk Suikerzijde Noord; ❖ De Regio (Gemeente Groningen) is initiatiefnemer en draagt € 46,1 mln. exclusief btw bij aan de realisatie. Vanuit het Mobiliteitsfonds draagt het Rijk hieraan maximaal € 9,1 mln. inclusief btw bij. <p><i>Fase 2: Station Suiker en benodigde spoormaatregelen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De investeringsomvang van de maatregelen in de tweede fase OV-ontsluiting van De Suikerzijde is door de regio geraamd op € 116,4 mln. exclusief btw en exclusief BOV-kosten en betreft: <ul style="list-style-type: none"> ○ de realisatie van Station Suikerzijde, liggend aan de spoorlijn Groningen – Leeuwarden (haltering stoptreinen 2x per uur); ○ de realisatie van de spoormaatregelen die daarvoor benodigd zijn; ○ de realisatie van een spoortunnel t.b.v. HOV-busverbinding en fietsverkeer; ○ de realisatie van een verdere uitbreiding van de mobiliteitshub; ○ aansluiting op de stedelijke HOV verbindingen route P+R Hoogkerk-Zernike via De Suikerzijde en Hoofdstation-Suikerzijde-De Held-Zernike. ❖ Voor de bovengenoemde maatregelen fase 2 draagt de Regio als initiatiefnemer € 43,1 mln. exclusief btw bij en wordt vanuit het Mobiliteitsfonds door het Rijk voor de BOV- en investeringskosten een maximum van € 88,6 mln. inclusief btw gereserveerd. Als
--	---

	<p>volgende stap zal de Regio, als dagelijks opdrachtgever, ProRail opdracht geven om een verkenning uit te voeren naar de inpassing en aanleg van station De Suikerzijde en de daarvoor benodigde spoormaatsregelen, inclusief financiële specificering van de realisatie en instandhouding van de maatregelen behorende bij de aanleg van het station De Suikerzijde en bijbehorende spoorse (inpassings)maatregelen. Conform afsprakenkader derdenwerken (BO MIRT 2019) zal daarbij een gezamenlijke stuurgroep worden ingericht en zullen Rijk en regio na de verkenning nadere afspraken maken over de verdeling van kosten en risico's.</p> <p><i>Start MIRT-onderzoek gebiedsgerichte ontsluiting Westflank Groningen</i></p> <ul style="list-style-type: none">❖ Rijk en regio constateren dat de westflank van de Groningen stad een bredere bereikbaarheidsopgave kent in relatie tot de verstedelijkingsstrategie NOVEX-gebied Regio Groningen-Assen. De integrale gebiedsgerichte bereikbaarheid van de westflank vergt nader onderzoek.❖ Rijk en Regio (Gemeente, Provincie en RGA) starten een gezamenlijk MIRT-onderzoek naar de integrale gebiedsgerichte bereikbaarheidsopgave van de Westflank van Groningen die voortvloeit uit de realisatie van de Verstedelijkingsstrategie NOVEX-gebied Regio Groningen-Assen.❖ Naast het functioneren van de Ring West en de Rondweg Hoogkerk richt het MIRT-onderzoek zich op de bereikbaarheid van locaties voor wonen, werken, en (maatschappelijke) voorzieningen en de daaruit voortvloeiende ruimtelijk fysieke inrichtingskeuzen en duurzame systeemopgaven met betrekking tot mobiliteit en (stads)logistiek.❖ Het Rijk reserveert vanuit het Mobiliteitsfonds taakstellend van € 82,0 mln. inclusief BTW voor maatregelen gericht op ontsluiting van de westflank, voortkomend uit het MIRT-onderzoek❖ Rijk en regio werken scope, onderzoeksvragen, organisatie, governance en financiering uit in een Plan van aanpak voor het MIRT-onderzoek dat wordt vastgesteld in het BO Leefomgeving van 2023.																																								
2.	<p>Versnellingsafspraken ontsluiting woningbouwlocaties Noord-Nederland</p> <ul style="list-style-type: none">❖ Onderstaande tabel bevat de definitieve afspraak van de voorstellen uit de eerste ronde waarvoor onder voorbehoud van cofinanciering een reservering is gemaakt en de afspraken voor de tweede ronde.❖ De middelen worden via een specifieke uitkering uitbetaald aan gemeenten. Voor de tweede ronde versnellingsafspraken zijn de voorwaarden van toepassing die zijn vastgesteld in het BO Leefomgeving juni 2022. <table><tr><th colspan="4">Definitieve afspraken voorstellen eerste ronde</th></tr><tr><th>Gemeente – voorstel</th><th>Woningen</th><th>Gevraagde Rijksbijdrage (totaal, incl. btw)</th><th>Co-financiering (incl. btw)</th></tr><tr><td>Harlingen: Harlingen Spaansen</td><td>220</td><td>€ 1.607.000</td><td>€ 934.000</td></tr></table> <table><tr><th colspan="4">Afspraken voorstellen tweede ronde</th></tr><tr><th>Gemeente – voorstel</th><th>Woningen</th><th>Gevraagde Rijksbijdrage (totaal, incl. btw)</th><th>Co-financiering (incl. btw)</th></tr><tr><td>Groningen: Spoorkwartier Groningen (Insijding Emmaviaduct)</td><td>600</td><td>€ 8.591.000</td><td>€ 14.762.000</td></tr><tr><td>Hoogeveen: Stationsgebied/stadscentrum Hoogeveen</td><td>2.200</td><td>€ 14.700.000</td><td>€ 9.700.000</td></tr><tr><td>Leeuwarden: Spoordok Leeuwarden</td><td>2.272</td><td>€ 8.098.770</td><td>€ 4.360.876</td></tr><tr><td>Midden-Groningen: Hoogezand</td><td>920</td><td>€ 4.658.500</td><td>€ 6.110.500</td></tr><tr><td>Oldambt: Versnellen woonlocaties Binnenstad van Winschoten</td><td>693</td><td>€ 3.601.973</td><td>€ 1.939.524</td></tr></table>	Definitieve afspraken voorstellen eerste ronde				Gemeente – voorstel	Woningen	Gevraagde Rijksbijdrage (totaal, incl. btw)	Co-financiering (incl. btw)	Harlingen: Harlingen Spaansen	220	€ 1.607.000	€ 934.000	Afspraken voorstellen tweede ronde				Gemeente – voorstel	Woningen	Gevraagde Rijksbijdrage (totaal, incl. btw)	Co-financiering (incl. btw)	Groningen: Spoorkwartier Groningen (Insijding Emmaviaduct)	600	€ 8.591.000	€ 14.762.000	Hoogeveen: Stationsgebied/stadscentrum Hoogeveen	2.200	€ 14.700.000	€ 9.700.000	Leeuwarden: Spoordok Leeuwarden	2.272	€ 8.098.770	€ 4.360.876	Midden-Groningen: Hoogezand	920	€ 4.658.500	€ 6.110.500	Oldambt: Versnellen woonlocaties Binnenstad van Winschoten	693	€ 3.601.973	€ 1.939.524
Definitieve afspraken voorstellen eerste ronde																																									
Gemeente – voorstel	Woningen	Gevraagde Rijksbijdrage (totaal, incl. btw)	Co-financiering (incl. btw)																																						
Harlingen: Harlingen Spaansen	220	€ 1.607.000	€ 934.000																																						
Afspraken voorstellen tweede ronde																																									
Gemeente – voorstel	Woningen	Gevraagde Rijksbijdrage (totaal, incl. btw)	Co-financiering (incl. btw)																																						
Groningen: Spoorkwartier Groningen (Insijding Emmaviaduct)	600	€ 8.591.000	€ 14.762.000																																						
Hoogeveen: Stationsgebied/stadscentrum Hoogeveen	2.200	€ 14.700.000	€ 9.700.000																																						
Leeuwarden: Spoordok Leeuwarden	2.272	€ 8.098.770	€ 4.360.876																																						
Midden-Groningen: Hoogezand	920	€ 4.658.500	€ 6.110.500																																						
Oldambt: Versnellen woonlocaties Binnenstad van Winschoten	693	€ 3.601.973	€ 1.939.524																																						
Regio Noordwest-Nederland																																									
1.	<p>Ontsluiting grootschalige woningbouwlocaties - Utrecht</p> <p><i>Woningbouw</i></p>																																								

<ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio spreken af dat er tot en met 2030 in Utrecht Groot Merwede 25.500 woningen worden gerealiseerd, waarvan minimaal 55% betaalbaar. Na 2030 is er potentie om nog eens 34.500 - 44.500 woningen te realiseren. Het totaal aantal mogelijk te bouwen woningen bedraagt 60.000 - 70.000, waarvan in totaal 15.250 - 26.800 woningen in de grootschalige A12 Zone en 22.500 - 25.000 woningen in Rijnenburg. ❖ Een groot deel van de woningen tot en met 2030, namelijk 19.000 woningen, is onderdeel van het provinciaal randvoorwaardelijk bod aan de nationale woningbouwopgave. <p><i>Ontsluiting van de woningbouw Groot Merwede</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio nemen kennis van de resultaten van de analysefase van de MIRT-Verkenning OV en Wonen. Geconstateerd is dat voor het bereiken van de drie doelstellingen 1) het door openbaar vervoer bereikbaar maken van nieuwe woon- en werklocaties Utrecht Zuidwest en Nieuwegein, 2) de bereikbaarheid van Utrecht Science Park en 3) het voorkomen van overbelasting rond Utrecht Centraal: <ul style="list-style-type: none"> ○ Het binnen de scope van deze MIRT-verkenning niet kansrijk is nieuwe stations in combinatie met 'zwaardere' OV-verbindingen verder te onderzoeken. ○ Voor een toekomstvast mobiliteitssysteem een systeemspiong noodzakelijk is met een Merwedelijn van Utrecht Centraal naar Nieuwegein. Een (deels) ondergrondse Merwedelijn draagt het meest bij aan het oplossen van de woningbouwopgave in dit gebied. ○ De kansrijke maatregelen niet binnen het bedrag (€ 380 mln.) passen dat daarvoor bij aanvang van de verkenning is gereserveerd. ❖ Voor het bereiken van de drie doelstellingen besluiten rijk en regio in de vervolgfase (zeef 2) van de MIRT-verkenning OV en Wonen door te studeren op de geïdentificeerde kansrijke oplossingsrichtingen: de (deels) ondergrondse Merwedelijn, Papendorplijn in samenhang met de huidige SUNIJ-lijn, busbaanopties via de Waterlinieweg en Utrecht Science Park (USP) en de frequentieverhoging van de Uithoftram. ❖ Rijk en regio hebben met het startbesluit van de MIRT-verkenning OV en Wonen in de regio Utrecht (BO MIRT 2019) gezamenlijk € 380 mln. gereserveerd. Daarbij heeft IenW € 150 mln. gereserveerd, BZK € 60 mln. en de regio € 170 mln. De bedragen van het rijk zijn gebaseerd op prijspeil 2019 en inclusief btw, die van de regio zijn exclusief btw. ❖ Voor (de ontsluiting van) woningbouw in de grootschalige woningbouwlocatie Utrecht Groot Merwede is de Merwedelijn essentieel. Voor de Merwedelijn stelt het rijk, als onderdeel van de in het coalitieakkoord geormerkte middelen van € 7,5 mld. voor de ontsluiting van woningbouw, aanvullend budget ter beschikking. ❖ Rijk en regio besluiten, aanvullend op het in het BO MIRT 2019 gereserveerde Rijk-regio budget van € 380 mln., € 845 mln. te reserveren voor de Merwedelijn als onderdeel van de MIRT-verkenning OV en Wonen in de regio Utrecht, waarmee het totaal te reserveren bedrag uitkomt op € 1,225 mld.: <ul style="list-style-type: none"> ○ Het rijk reserveert aanvullend een taakstellend budget van € 600 mln. (prijspeil 2022, inclusief btw), vanuit de middelen uit het coalitieakkoord voor de ontsluiting van woningbouw voor de Merwedelijn. De bijdrage van het rijk vindt via een specifieke uitkering plaats en wordt, conform de MIRT-systematiek, tot de specifieke uitkering is uitgekeerd jaarlijks geïndexeerd met de uitgekeerde IBOI. ○ De regio reserveert aanvullend een taakstellend budget van € 245 mln. (exclusief btw) voor de Merwedelijn, waarbij gemeente Utrecht en de provincie Utrecht ieder € 115 mln. euro reserveren en de gemeente Nieuwegein € 15 mln. ○ De afspraken worden verwerkt in een addendum van de startbeslissing van de MIRT-verkenning ov en wonen. ❖ De MIRT-verkenning OV en Wonen zal conform het startbesluit uit 2019 en de tussenresultaten van zeef 1 uit 2022 met het totaalbudget van € 1,225 mld. worden voortgezet. Dit bedrag is gereserveerd voor de Merwedelijn. De MIRT-verkenning bestaat naast de Merwedelijn ook uit drie andere onderdelen, zoals hiervoor benoemd. De MIRT-verkenning heeft nu een tussenstap gezet, in de volgende fase worden er nog verschillende varianten voor de vier onderdelen onderzocht. Voor het totaal aan maatregelen zal conform de MIRT-spelregels een voorkeursalternatief worden genomen. Hierbij moeten het dan beschikbare budget en scope 100% bij elkaar passen. In het BO MIRT 2023 wordt de voortgang van de MIRT-verkenning besproken. ❖ Het rijk reserveert een taakstellend bedrag van € 100 mln. (prijspeil 2022, inclusief btw) ten behoeve van de autobereikbaarheid voor het (hoofd)wegennet van de NOVEX-
--

	<p>woningbouwlocatie Groot Merwede tot en met 2030 en daarmee het draaiend houden van de draaischijf Utrecht. Het bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd met de uitgekeerde IBOI. De middelen zijn bedoeld voor een samenhangend pakket van slimme mobiliteitsmaatregelen voor onder andere dynamisch verkeersmanagement, toeritdosering, hubs, buffercapaciteit op-/afritten en een betere inrichting van knooppunten. Dit pakket wordt onder andere getoetst op de gevolgen voor het onderliggend wegennet, het openbaar vervoer (bussen, BRT, ed) en mobiliteitstransitie. In opdracht van het Ministerie van IenW werkt Rijkswaterstaat hiervoor voorstellen uit, welke binnen U Ned met de regio worden besproken. Over de voorstellen kan in 2023 besloten worden.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio spreken af om te starten met een multimodaal MIRT-onderzoek naar de integrale gebiedsontwikkeling van de A12-zone en de doorontwikkeling naar Rijnenburg. Met aandacht voor de benodigde bedrijf verplaatsingen, groenstructuur, de relatie met bodem- en watersysteem/klimaatadaptatie, gezonde leefomgeving, en energienetwerken. Rijk en regio maken binnen de samenwerking van het programma U Ned afspraken over het trekkerschap, en cofinanciering. En kijken met elkaar naar hoe een eventuele uitvoeringsorganisatie voor de gebiedsontwikkeling eruit kan komen te zien. ❖ De regio stelt op dit moment een alternatief op voor het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht. Indien het alternatief gelijkwaardig is kan het vastgestelde Tracébesluit worden gewijzigd. ❖ Uiterlijk in het BOL 2023 meldt de regio de stand van zaken. In het BOL 2023 bespreken rijk en regio ook of er op korte termijn ruimte is voor bijvoorbeeld tijdelijke woningbouw op Rijnenburg. Bovenstaande ontwikkelingen worden in samenhang gezien. ❖ In het BOL 2022 zijn afspraken gemaakt over de verstedelijkingsstrategieën Utrecht en Amersfoort (NOVEX-gebied MRU). Bovenstaande afspraken passen hierin. Hierbij werken Rijk en regio gezamenlijk aan binnen de samenwerking van het programma U Ned: <ul style="list-style-type: none"> ○ De realisatie van de verstedelijkingsstrategieën Utrecht en Amersfoort (NOVEX-gebied MRU) in een programmatische aanpak Rijk-regio. Basis daarvoor is het Ontwikkelperspectief Utrecht Nabij en het Ontwikkelbeeld Regio Amersfoort Centraal. ○ Het op orde brengen van benodigde randvoorwaarden hiervoor: aanpak stikstof, versterking multimodale bereikbaarheid, groen groeit mee en toevoeging energienetwerken (elektra en warmte).
2.	<p>Ontsluiting grootschalige woningbouwlocaties – Spoor-/A1-zone Amersfoort</p> <p><i>Woningbouw</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Amersfoort Spoor-/A1-zone worden tot en met 2030 8.500 woningen gebouwd. Circa 2/3^e deel van de woningen tot en met 2030 wordt gerealiseerd in het betaalbare segment. ❖ Na 2030 heeft de grootschalig NOVEX-woningbouwlocatie potentie voor de realisatie van nog eens 5.500 woningen. ❖ Amersfoort spant zich maximaal in om, naast de reeds gerealiseerde 1.150 flexwoningen in de gemeente, extra locaties te vinden voor de realisatie van enkele honderden flexwoningen in de gemeente. In dit kader worden o.a. de mogelijkheden in de A1-zone (Vathorst-Bovenduist) verkend. De definitieve locaties zullen worden opgenomen in de woondeal voor de regio Amersfoort. <p><i>Regionale mobiliteitsmaatregelen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het rijk reserveert middelen voor een mobiliteitspakket voor de ontsluiting van het grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie deelgebied Spoorzone en deelgebied A1-zone (Vathorst-Bovenduist). Onderdeel van dit mobiliteitspakket zijn onder meer de realisatie van de ontsluiting van Bovenduist op de A1 en het verbeteren van de omgeving en de bereikbaarheid van Amersfoort CS en Amersfoort-Schothorst. ❖ De taakstellende bijdrage van het rijk is € 65 mln. (prijsspeil 2022, inclusief btw). Het bedrag wordt -tot aan het moment van uitkeren- jaarlijks geïndexeerd met de uitgekeerde IBOI. Er zal afdracht plaatsvinden aan het btw-compensatiefonds ❖ De middelen voor het mobiliteitspakket worden uitgekeerd via een specifieke uitkering. Kostenverhogende scopewijzigingen en verdere risico's zijn voor rekening van de

	<p>gemeente (danwel in samenwerking met mede-bekostigende partners zoals provincie en marktpartijen, etc.).</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Als onderdeel van de bijdrage van € 65 mln. levert het Rijk voor de maatregelen die verbonden zijn aan de stations Amersfoort CS en Amersfoort Schothorst een bijdrage van € 8 mln. (respectievelijk circa € 5 mln. en € 3 mln., inclusief btw). Voor deze bijdrage geldt mogelijk (gedeeltelijk) geen afdracht aan het btw-compensatiefonds, afhankelijk van de ontvanger en wijze de uitkering (ProRail of gemeente). ❖ Rijk, gemeente en ProRail maken gezamenlijk afspraken over de meest optimale inzet van de € 8 mln. (o.a. mede i.r.t. exploitatielasten) en tevens de middelen uit de versnellingsafspraken die ook gekoppeld zijn aan Station Amersfoort CS ❖ De regio zet zich in voor het dekken van haar deel van het afgesproken mobiliteitspakket voor de bouw van 8.500 woningen in de periode tot en met 2030 (met inachtneming van het budgetrecht van raden/staten), zodat in het BOL 2023 definitieve afspraken kunnen worden vastgesteld. ❖ In het BOL 2022 zijn afspraken gemaakt over de verstedelijkingsstrategieën Utrecht en Amersfoort (NOVEX-gebied MRU). Bovenstaande afspraken passen hierin. Hier werken Rijk en regio gezamenlijk aan binnen het programma U Ned: <ul style="list-style-type: none"> ○ De realisatie van de verstedelijkingsstrategieën Utrecht en Amersfoort (NOVEX-gebied MRU) in een programmatische aanpak Rijk-regio. Basis daarvoor is het Ontwikkelperspectief Utrecht Nabij en het Ontwikkelbeeld Regio Amersfoort Centraal. ○ Het op orde brengen van benodigde randvoorwaarden hiervoor, waaronder: aanpak stikstof, versterking multimodale bereikbaarheid, groen groeit mee en toevoeging energienetwerken (elektra en warmte). ❖ In aanvulling op bovenstaand bijdrage voor het mobiliteitspakket maken rijk en Amersfoort ook een versnellingsafpraak over de versnelling van woningen in de Spoorzone. De besluitvormingstekst voor de versnellingsafpraak wordt bij agendapunt 4.4 vastgesteld. <p><i>Proces</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Bovenstaande afspraken over woningbouw en mobiliteit worden opgenomen in de geactualiseerde woondeal regio Amersfoort.
3.	<p>MRA Algemeen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het in het BO Verstedelijking 2021 vastgesteld Verstedelijkingsconcept Metropoolregio Amsterdam (MRA), gericht op een meerkernige ontwikkeling, is het gezamenlijke ontwikkelperspectief voor het NOVEX-gebied MRA. ❖ Rijk en regio werken gezamenlijk aan een uitvoeringsagenda met een Regionale Investeringsagenda (RIA) waarin dit ontwikkelperspectief wordt geconcretiseerd. In het BO Leefomgeving 2023 wordt versie 1.0 van de uitvoeringsagenda en de RIA vastgesteld. De afspraken in dit BO MIRT met betrekking tot woningbouw en de ontsluiting daarvan worden integraal onderdeel van deze uitvoeringsagenda. ❖ De taakstellende bijdragen die het rijk reserveert in onderstaande afspraken, worden uitgekeerd via specifieke uitkeringen. Daarin staan de te behalen doelen bij de voorgenomen maatregelen van het betreffende pakket beschreven. Kostenverhogende scopewijzigingen en verdere risico's zijn voor rekening van de gemeente (danwel in samenwerking met mede-bekostigende partners zoals provincies, vervoerregio's, marktpartijen, etc.). Rijk en regio werken de voorwaarden van de specifieke uitkering voor elk mobiliteitspakket samen uit, met daarbij aandacht voor de samenhang met de voorgenomen pilot Programmatische bekostiging.
4.	<p>Ontsluiting grootschalige woningbouwlocaties – MRA West</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie MRA West beslaat de gemeente Haarlemmermeer en daarbinnen de ontwikkelgebieden Hoofddorp Centrum, Hoofddorp Stationsgebied, Nieuw-Vennep, Lissebroek en Cruquius Zwaanshoek ❖ In de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie MRA West worden tot en met 2030 tussen 15.000 en 25.000 woningen gebouwd. Na 2030 worden op deze locatie 11.000 tot maximaal 15.000 woningen gerealiseerd als de voorwaarden zoals genoemd in het Ontwikkelperspectief MRA worden ingevuld. Voor de gemeente zijn naast de genoemde randvoorwaarden, een haalbare businesscase inclusief cofinanciering en dekking van de grondexploitatie Stationsgebied van belang. Minimaal 50% van de woningen wordt gerealiseerd in het betaalbare segment. ❖ Deze afspraak is gekoppeld aan de startbeslissing voor het starten van de MIRT-verkenning ov-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer, waarbij het doortrekken van

	<p>de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp het voorlopige voorkeursalternatief is ten behoeve van de financiering.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen reserveert het Rijk een taakstellende bijdrage van maximaal € 100 mln. inclusief btw voor een mobiliteitspakket. Het mobiliteitspakket bestaat uit maatregelen voor de ontsluiting van centrum- en stationsgebied Hoofddorp, fietspad Lissebroek en HOV Hoofddorp Zuid – Hoofddorp Station. ❖ De maatregelen direct gekoppeld aan station Hoofddorp worden meegenomen in de MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer.
5.	<p>Ontsluiting grootschalige woningbouwlocaties – Havenstad</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Haven-Stad bestaat uit Havenstad Zuid, Havenstad Noord en de Achtersluispolder. ❖ In de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Haven Stad worden tot en met 2030 9.000 woningen gebouwd. Na 2030 worden op deze locatie 71.000 woningen gerealiseerd als de voorwaarden zoals genoemd in het Ontwikkelperspectief MRA worden ingevuld. 80% van de woningen in Haven-Stad en minimaal 60% van de woningen in Achtersluispolder wordt gerealiseerd in het betaalbare segment. ❖ Het Rijk reserveert een taakstellende bijdrage van € 35 mln. inclusief btw voor een mobiliteitspakket bestaande uit fietsenstalling Sloterdijk Zuidoostzijde, HOV Sloterdijk – Centraal Station en diverse wegaanpassingen waaronder basisweg/A10. Dit pakket vraagt voor een deel verdere uitwerking. ❖ Dit pakket draagt bij aan de realisatie van 54.000 woningen in Havenstad-Zuid, waarvan 8.000 tot en met 2030 en 46.000 na 2030. ❖ Deze afspraak is gekoppeld aan de het starten van een MIRT-verkenning voor de ontsluiting van Haven-Stad waarbij de eerste stap is de 1e fase van het sluiten van de metroring, tot aan Hemknoop. Om de beste variant voor dit deel van de Metroringlijn te kunnen bepalen, worden in deze MIRT- verkenning ook de verschillende varianten voor het geheel sluiten van de Metroringlijn tussen station Sloterdijk en station Amsterdam Centraal in het onderzoek meegenomen. Hiermee wordt een belangrijke stap gezet naar de volledige ontwikkeling van Haven-Stad aan de zuidkant van het IJ. ❖ Het voor de ontsluiting van deze gebieden belangrijke project HOV ZaanIJ gaat naar een volgende studiefase. De voortgang van het project ZaanIJ wordt daarbij door de regio gerapporteerd binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en blijft daarmee op de agenda.
6.	<p>Ontsluiting grootschalige woningbouwlocaties – MRA Oost</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie MRA Oost bestaat uit Amsterdam Bay Area (waaronder Zeeburgereiland, IJburg, en Almere), Amsterdam Zuidoost en Lelystad. ❖ In het kader van 'Amsterdam Bay Area' zijn drie aanvullende onderzoeken uitgevoerd naar de wegbereikbaarheid, quick scan HOV Pampus en het Toekomstvast Investeringspakket (TVIP). Deze onderzoeken worden vastgesteld. Het Toekomstvast Investeringspakket (TVIP) vormt een eerste invulling voor de ontwikkeling Almere in de gezamenlijke uitvoeringsagenda NOVEX MRA. <p><i>MRA Oost – Amsterdam</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In de deelgebieden Zeeburgereiland en IJburg fase 2 van grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie MRA Oost worden tot en met 2030 10.600 woningen gebouwd en 7.000 daarna. 67% van de woningen wordt gerealiseerd in het betaalbare segment. ❖ Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen reserveert het Rijk een taakstellende bijdrage van maximaal € 95 mln. inclusief btw aan de cruciale mijl en de tramremise. Het Rijk wordt betrokken bij de uitwerking van de definitieve variant. ❖ In het deelgebied Zuidoost van de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie MRA Oost worden tot en met 2030 25.300 woningen gebouwd 22.000 daarna. 80% van de woningen wordt gerealiseerd in het betaalbare segment. ❖ Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen reserveert het Rijk een taakstellende bijdrage van maximaal € 192 mln. inclusief btw aan het mobiliteitspakket, waarbij de bijdrage voor station Bijlmer Arena wordt uitgevoerd in samenwerking met ProRail. <p><i>MRA Oost – Flevoland</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio blijven nauw samenwerken in de verdere ontwikkeling van Almere, met Perspectief Oostflank MRA als basis. De samenwerking is erop gericht dat deze

	<p>ontwikkeling integraal en in evenwicht vorm krijgt. Voor de ontwikkeling van Almere tot een complete stad zetten rijk en regio zich naast woningbouw en bereikbaarheid ook in op het stimuleren van de werkgelegenheid om de eenzijdige pendel richting het oude land tegen te gaan en inzet op het voorzieningenniveau waaronder het aanbod van hoger (technisch) onderwijs.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio zetten in op het verder verdichten van de bestaande stad in samenhang met het versterken van het economische profiel, wat bijdraagt aan de ontwikkeling van Almere als complete stad. Hiertoe worden in de bestaande stad 22.100 woningen gerealiseerd tot 2030 waarbij de grootste ontwikkelopgave ligt in het creëren van een hoogstedelijk gemengd woonwerkmilieu in Almere Centrum. In het eindbeeld van Perspectief Oostflank MRA zijn er in Almere 75.000 woningen toegevoegd. Minimaal 50% van de woningen wordt gerealiseerd in het betaalbare segment. ❖ Almere realiseert 1000 flexwoningen, te bouwen in de periode tot de zomer 2026. Voor een stimuleringsbijdrage kan Almere een beroep doen op de Stimuleringsregeling Flexwoningen en Transformatie (2022), de Regeling Huisvesting Aandachtsgroepen (2023), de Woningbouwimpuls (2023) of de financiële herplaatsingsgarantie (naar verwachting vanaf eind 2022 beschikbaar). Het Rijk ondersteunt de gemeente bij de aanvragen. ❖ Almere verkent de realisatie van 1500 modulaire/fabrieksmatige woningen, in ieder geval op Twentsekant en Poort, en mogelijk ook in Pampus in de periode tot 2030 (afhankelijk van het Masterplan en de besluitvorming). Het Rijk en Almere onderzoeken tevens in het komende half jaar de mogelijkheden om voor 600 flexwoningen een fysieke locatiegarantie af te geven, op deze en/of op andere locaties in de stad. Hiermee wordt voor het Rijk de mogelijkheid gecreëerd om vanaf 2026 tot 2040 (tijdelijk) flexwoningen te plaatsen in Almere, indien dat nodig blijkt te zijn. Het Rijk stelt voor deze combinatie van ontwikkelingen, die geen fysieke maar wel een financiële koppeling kent, € 28,8 mln. beschikbaar. ❖ Voor alle ontwikkelingen geldt dat Almere plekken aanwijst die goed passen in het sociaal-maatschappelijk weefsel van de stad, zodat een optimale situatie ontstaat en dat uiteraard het woonbeleid van de gemeente van toepassing is. ❖ Om de bereikbaarheid tot en met 2030 te verbeteren reserveert het Rijk € 87,5 mln. voor een pakket mobiliteitsmaatregelen, met onder andere het verbeteren van OV-knooppunten, fietsinfrastructuur, Spoordreef, parkeervoorzieningen waarmee bouwkavels worden vrijgespeeld, de aanpassing van de busbaan bij Muiden en het verbeteren van de aansluitingen van de A6. Met uitzondering van de maatregel "Verbeteren OV-knooppunten" (€ 16 mln., uitvoering door ProRail) betreft het een taakstellende bijdrage van het rijk. ❖ Deze taakstellende bijdrage worden uitgekeerd via een specifieke uitkering. Kostenverhogende scopewijzigingen en verdere risico's zijn voor rekening van de gemeente (danwel in samenwerking met mede-bekostigende partners zoals provincies, vervoerregio's, marktpartijen, etc.). ❖ Het rijk reserveert 54 mln. voor (H)OV Pampus en/of Oosterwold. ❖ Daarnaast reserveert het rijk € 30 mln. voor de uitbreiding van de A6 Almere Oostvaarders – Lelystad, aanvullend op de reeds beschikbare middelen, om tot een snelle uitvoering te komen. ❖ Ook reserveert het rijk middelen voor verbeteringen aan het (hoofd)spoor in de Oostflank van de MRA. ❖ Over de overige maatregelen, niet zijnde de bereikbaarheidsmaatregelen, die noodzakelijk zijn voor de realisatie van de woningbouw voor 2030 in Almere zal in het BO Leefomgeving 2023 worden besloten in samenhang met de beschikbare gebiedsmiddelen en de uitvoeringsagenda NOVEX MRA. <p><i>Ontwikkeling Oosterwold</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In 2013 spraken rijk en regio in de Rijksstructuurvisie RRAAM af dat de locatie Oosterwold wordt ontwikkeld als een woonwerkgebied met lage dichtheden. Vanwege de wooncrisis waar Nederland zich sindsdien voor gesteld ziet, wenst het rijk Oosterwold verder te verdichten, tot 15.000 woningen in de tweede fase (5.000 extra woningen). ❖ Rijk en regio spreken daarom af gezamenlijk nader onderzoek te doen naar de mogelijkheden en randvoorwaarden waaronder Oosterwold verder verdicht kan worden met 5.000 extra woningen. Het onderzoek kijkt naar de ruimtelijke inpassing van de woningen, leefbaarheid (voorzieningen), OV bereikbaarheid met een ontsluiting richting
--	---

station Almere Oostvaarders en minimale impact op het nationale netwerk, naar de voorwaarden conform 'water en bodem sturend' en naar de mogelijkheid voor toevoegen werkgelegenheid en inpassing van modulaire- of flexwoningen. In de reservering van middelen voor (H)OV Pampus en/of Oosterwold kunnen eventueel middelen gevonden worden voor de vast te stellen benodigde OV-bereikbaarheid. Hiervoor geldt uiteraard dat er voor de ontwikkeling van het gebied eerst kostenverhaal wordt toegepast.

Ruimtelijk strategische verkenning ontwikkeling Pampus

- ❖ Vanwege de woningdruk in de MRA spreken Rijk en regio af om een eerste stap te zetten in de ontwikkeling van Almere Pampus tot hoogstedelijk woon-werkgebied met minimaal 7.500 woningen in samenhang met een hoogwaardige OV oplossing. Definitieve besluitvorming hierover vindt plaats in 2024.
- ❖ Rijk en regio spreken af hiertoe een ruimtelijk strategische verkenning uit te voeren.
- ❖ De IJmeerlijn blijft de stip op de horizon voor een volledige hoogstedelijke ontwikkeling van Pampus. Op dit moment is hiervoor vanuit alle partijen geen financiering beschikbaar.
- ❖ In deze strategie zal ook worden bekeken op welke termijn er knelpunten op de wegen zullen ontstaan en wanneer besluitvorming hierover, waaronder de aanpak van de A27, wenselijk is.
- ❖ De ruimtelijk strategische verkenning bestaat uit een regionale verkenning HOV Pampus en uitwerking van de ruimtelijke planvorming Pampus:
 - In de reservering van € 54 mln. voor (H)OV Pampus en/of Oosterwold kan ruimte gevonden worden voor de uitwerking van de ruimtelijk strategische verkenning en de regionale verkenning voor HOV Pampus. De reservering voor HOV Pampus is onder de voorwaarde dat de woningen gerealiseerd worden en de HOV minimale impact heeft op de nationale netwerken. De overige voorwaarden waaronder de reservering definitief wordt gemaakt, zullen door rijk en regio nog nader worden geconcretiseerd.
 - Rijk en regio spreken af – in samenhang met de regionale verkenning voor HOV Pampus – de komende 2 jaar de ruimtelijke planvorming uit te werken voor de ontwikkeling van het eerste deelgebied Pampus (inclusief modulaire woningen) in een (hoog)stedelijk milieu en voor de ontwikkeling van de overige gebieden Almere Pampus in vorm van een adaptieve ontwikkeling van de hoofdstructuren van Pampus. Daarbij wordt ook invulling gegeven aan de ruimtelijke inpassing van de belangrijkste ontsluitende infrastructuur zoals de IJmeerlijn. Dit resulteert in een masterplan voor Almere Pampus en een stedenbouwkundig plan voor het eerste deelgebied in 2024.
 - Als onderdeel van de ruimtelijke planvorming Pampus wordt onderzocht of een substantieel deel van 7.500 woningen voor 2030 gerealiseerd kan worden en of er modulaire woningen/ flexwoningen kunnen worden ingepast.
- ❖ Over de préverkenning natte natuur en ecologie IJmeer / Markermeer wordt besloten in het kader van Programmatische Aanpak Grote Wateren.

Ruimtelijk economische aanpak

- ❖ Om de woonwerkbalans verder te verbeteren wordt ingezet op het versterken van het economische profiel van Almere en vergroten van de werkgelegenheid. Hiertoe werken rijk en regio voor het BO Leefomgeving een ruimtelijke economische aanpak uit als onderdeel van de uitvoeringsagenda NOVEX MRA. De Groeiagenda van Almere wordt hierbij als input gebruikt. Het rijk en regio zoeken gezamenlijk naar dekkingsmogelijkheden voor (onderdelen van) de ruimtelijk economische aanpak zoals het Nationaal Groeifonds en de Regiodeal.
- ❖ Voor de korte termijn spreken rijk en regio af:
 - Rijk en regio intensiveren de inspanningen die noodzakelijk zijn voor het versterken van het kennisprofiel in Almere ten behoeve van de groei van de stad en specifiek de groei van de lokale economie, werkgelegenheid en hoger (technisch) onderwijs.
 - Het rijk bekijkt de mogelijkheid dat de oostflank van de MRA standaard wordt betrokken in de afweging als het gaat om het verplaatsen van bestaande of vestigen van nieuwe rijksinstellingen.
 - Tenslotte ondersteunt het rijk de regio en bestaande bedrijven bij het bouwen van een triple helix samenwerking, wat bijdraagt aan versterking van het ondernemersklimaat.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ De effecten van de inzet op de woonwerkbalans worden gemonitord als onderdeel van de Uitvoeringsagenda NOVEX MRA. <p><i>Lelystad Warande</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio starten een (regionaal) onderzoek naar de multimodale bereikbaarheid van Lelystad Warande in relatie tot Lelystad Centrum en de (hoofd)netwerken (OV, weg en fiets). Dit onderzoek wordt gedaan onder de vlag van het bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, waarbij over prioritering en planning afspraken worden gemaakt in de Programmaraad SBaB. Daarmee blijft dit op de agenda. <p><i>A27 knooppunt Eemnes – Zeewolde</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en Regio erkennen dat er tot 2040 een belangrijke woningbouwopgave in Flevoland is die ook leidt tot een grote mobiliteitsontwikkeling. Doel is deze woningbouwopgave tot 2030 zoveel mogelijk nabij stations te realiseren en (daarna) tot 2040 ook bij andere locaties in Almere, Lelystad en overig Flevoland. Dit leidt tot een forse mobiliteitsontwikkeling. ❖ Rijk en Regio zijn het met elkaar eens dat het traject A27 Eemnes – Zeewolde in de komende periode en vanaf 2030 een majeur mobiliteitsknooppunt vormt mede door de intensivering van de woningbouw. ❖ Rijk en regio constateren dat er op dit moment onvoldoende financiële middelen aanwezig zijn voor het MIRT project A27 knooppunt Eemnes-Zeewolde om de MIRT startbeslissing project A27 knooppunt Eemnes-Zeewolde nu te kunnen nemen. ❖ Rijk en regio spreken af om in de komende periode de ontwikkelingen op het gebied van woningbouw en (auto)mobiliteit in en vanuit Almere en Flevoland te blijven volgen en binnen het MIRT proces en -uitgangspunten mogelijkheden te bespreken om te komen tot het zo spoedig mogelijk starten van een MIRT-verkenning A27 Eemnes - Zeewolde en andere oplossingen voor de bereikbaarheidsopgave in Flevoland. Rijk en de Regio houden het afgesproken budget van € 29 mln. (prijsspeil 2022, inclusief btw en inclusief regionale bijdrage van 25%) beschikbaar. Op de rijksbegroting blijft een bedrag van €22,9 mln. (prijsspeil 2022, inclusief btw) gereserveerd. ❖ Rijk en Regio spreken af om de stand van zaken met betrekking tot het traject A27 Eemnes – Zeewolde tijdens het MIRT overleg van november 2023 opnieuw te agenderen. <p><i>Water en bodem sturend</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio spreken af dat naar aanleiding van de Kamerbrief over Water en bodem sturend nader overleg zal zijn wat dit betekent voor de ruimtelijke ontwikkelingen in MRA Oost.
7.	<p>Overige investeringen in hoofdnetwerken (Rijksprojecten)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk reserveert, met kennisname door de regio, € 730 mln. voor de volgende projecten: <ul style="list-style-type: none"> ○ Aanpassingen hoofdspoorlijn in o.a. MRA: € 350 mln. ○ Tekort A6 Almere-Lelystad: € 30 mln. ○ Tekort A7/A8 Amsterdam-Zaandam: € 150 mln. ○ Pakket maatregelen Ringen Amsterdam, inclusief verkeersmanagement: € 100 mln. ○ Pakket maatregelen A12 Ring Utrecht, inclusief verkeersmanagement: € 100 mln. ❖ De bijdrage van het Rijk van € 730 mln. is in prijspeil 2022, inclusief btw en taakstellend. Het bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd, tot het moment van uitkeren, met de IBOI. ❖ De vigerende bestuurlijke afspraken blijven van kracht, ook met betrekking tot financiële risico's. ❖ In het geval de regio mede opdrachtgever van het project is dragen Rijk en regio gezamenlijk zorg voor het beheersen van de risico's door het volgen van de MIRT-spelregels. In geval het taakstellende bedrag niet toereikend is wordt overgegaan tot: <ul style="list-style-type: none"> ○ Optimaliseren binnen de gewenste scope. ○ Indien dit geen gewenst effect oplevert dan aanpassen van de scope. ○ Project faseren, uitstellen (tijd) of stopzetten. ❖ Daar waar het gaat om reeds bestaande projecten vervolgen deze het lopende MIRT-proces, daar waar het gaat om nieuwe projecten worden deze conform het MIRT-proces opgepakt. Daarbij wordt waar nodig de verbinding gelegd met de programma's U Ned en SBaB, waarbij wordt aangetekend dat een aantal projecten daar reeds onderdeel van uitmaakt.

8. Versnellingsafspraken woningbouwlocaties

- ❖ Onderstaande tabel bevat de definitieve afspraak van de voorstellen uit de eerste ronde waarvoor onder voorbehoud van cofinanciering een reservering is gemaakt en de afspraken voor de tweede ronde. De middelen worden via een specifieke uitkering uitbetaald aan gemeenten. Voor de tweede ronde versnellingsafspraken zijn de voorwaarden van toepassing die zijn vastgesteld in het BO Leefomgeving juni 2022.

Noord-Holland en Flevoland**Definitieve afspraken voorstellen eerste ronde**

Gemeente – voorstel	Woningen	Toegekende Rijksbijdrage (totaal, inclusief btw)	Co-financiering (inclusief btw)
Haarlemmermeer: Hoofddorp centrum	1.499	€ 13.523.494	€ 7.281.881
Lelystad: Stationsgebied West / Theaterkwartier	1.007	€ 6.002.568	€ 3.232.152
Almere: Centrum	3.853	€ 10.551.808	€ 5.681.743

Afspraken voorstellen tweede ronde

Gemeente – voorstel	Woningen	Toegekende Rijksbijdrage (totaal, inclusief btw)	Co-financiering (inclusief btw)
Haarlem: Binnenstedelijke ontwikkeling Haarlem: Stationsgebied Centrum	2.656	€ 15.712.146	€ 8.460.387
Hoorn: Stadshart Hoorn (Poort van Hoorn en omgeving)	5.974	€ 40.316.522	€ 21.708.896
Purmerend: Ontwikkeling stationsgebied/binnenstad= Stadshart Purmerend	4.171	€ 16.882.672	€ 9.090.670
Zaanstad: Zaanstad Ontsluiting Kogerveldwijk	775	€ 4.226.403	€ 4.607.777

Utrecht**Definitieve afspraken voorstellen eerste ronde**

Gemeente – voorstel	Woningen	Toegekende Rijksbijdrage (totaal, inclusief btw)	Co-financiering (inclusief btw)
Utrecht: 2e Daalsedijk (inclusief Wisselspoor), Cartesiusdriehoek, Sportpark Zuilen Overvecht	1.544	€ 16.516.500	€ 8.893.500
Soest: Multi-modale ontsluiting en leefbaarheid Soesterberg	920	€ 1.989.845	€ 1.071.455
Veenendaal: Groenpoort	968	€ 1.442.284	€ 776.615

Afspraken voorstellen tweede ronde

Gemeente – voorstel	Woningen	Toegekende Rijksbijdrage (totaal, inclusief btw)	Co-financiering (inclusief btw)
Amersfoort: Spoorzone Amersfoort C.S.+	4.830	€ 30.372.300	€ 16.577.000
Houten: Houten Centrum, Molenzoom, Koppeling	4.750	€ 7.500.000	€ 7.500.000
Stichtse Vecht: Stichtse Vecht Planetenbaan/Het Kwadrant en Bisonspoor	3.152	€ 3.930.543	€ 5.747.361

Generieke, nationale afspraken

1.	<p>Programma Veilig, Slim en Duurzaam</p> <p><i>Deelmobiliteitshubs</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio zetten zich gezamenlijk in om de groei van multimodaal reizen en deelmobiliteit te faciliteren door het realiseren van deelmobiliteitshubs, in lijn met de ambities uit het coalitieakkoord. Naar aanleiding van de BO MIRT afspraak uit 2020 zijn een nationale identiteit en eisen voor open en uniforme deelmobiliteitshubs ontwikkeld. Deze eisen worden meegenomen in de verdere uitwerking van de afspraken in het kader van hub-realisatie als onderdeel van de ontsluiting woningbouw. ❖ In verschillende regio's zijn vervolgafspraken gemaakt om dit concept te realiseren. Het Rijk reserveert voor de verdere landelijke en regionale implementatie van de deelmobiliteitshubs in totaal 7 mln. euro inclusief btw. Voor de deelnemende regio's geldt de voorwaarde dat zij minimaal 50% van de kosten dragen. ❖ Deelnemende regio's, de exploitanten van de deelmobiliteitshubs en de aanbieders van deelmobiliteit worden uitgenodigd voor het ecosysteem dat momenteel ontwikkeld wordt in het kader van het Afsprakenstelsel MaaS en Dutch Metropolitan Innovations (DMI). <p><i>Efficiëntere en duurzame (stads)bevoorrading</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk reserveert om deze reden een bedrag van maximaal € 7 mln. inclusief btw voor het uitvoeren van maatregelen gericht op het realiseren van efficiëntere en duurzame stadsbevoorrading. Vanuit de deelnemende overheden wordt eenzelfde inspanning geleverd. ❖ Vertrekpunt vormen de ambities en analyses in Breda, Den Bosch, Tilburg, Eindhoven, Groningen, Assen en Leeuwarden, waarbij maatregelen gezamenlijk, programmatisch en samen met het private veld tot uitvoering worden gebracht. In de uitwerking van de aanpak wordt de mogelijkheid tot uitbreiding en opschaling naar andere steden geboden. ❖ De middelen zijn inzetbaar op voorwaarde van een uiterlijk 1 maart 2023 gezamenlijk door IenW en betrokken gemeenten bestuurlijk vastgesteld plan van aanpak. In dit plan van aanpak wordt naast de concretisering van te treffen maatregelen en activiteiten, in ieder geval ingegaan op de invulling van de wederkerigheid, het doelbereik, de onderlinge samenhang en de monitoring van de effecten. Voorgestelde lokale maatregelen en activiteiten dienen landelijk opschaalbaar, continueerbaar en te leiden tot structurele effecten.
2.	<p>Smart Mobility</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Smart mobility, data en digitalisering moeten in de standaard werkprocessen worden verankerd door structurele samenwerking en afspraken over financiering tussen Rijk, provincies, gemeentes, waterschappen en regio's. In 2023 wordt uitgewerkt op welke inhoudelijke thema's dit nodig is. ❖ Rijk en regio hebben op basis van een afgestemd spelregelkader activiteiten geselecteerd die al in 2023 moeten worden uitgevoerd en niet kunnen wachten op structurele financiering voor smart mobility. Het gaat specifiek om de uitvoering van het Landelijk Actieplan Human Capital Agenda Smart Mobility (HCA) en maatregelen in relatie tot Verantwoorde Introductie van Automatisch Vervoer (VIAV). ❖ Het Rijk en de landsdelen reserveren voor de uitvoering van deze activiteiten gezamenlijk € 2.200.000,- inclusief btw. Het Rijk draagt hieraan eenmalig een bedrag van maximaal € 1.100.000,- inclusief btw bij, onder voorwaarde dat de 5 landsdelen gezamenlijk eenzelfde totaalbedrag van € 1.100.000,- inclusief btw bijdragen. Dat betekent voor landsdeel Oost een bijdrage van € 220.000 inclusief btw.
3.	<p>Fiets</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Binnen de beschikbare middelen benutten we de volle potentie van de fiets voor de nationale maatschappelijke opgaven (o.a. mobiliteitstransitie, woningbouw, klimaat, gezonde en veilige leefomgeving) en inclusiviteit. ❖ Daarvoor gebruiken we de uitgangspunten van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets en de daar onderliggende regionale fietsnetwerkplannen. ❖ Rijk en regio spreken af gezamenlijk een meerjarige adaptieve uitvoeringsagenda fiets op te stellen. ❖ Deze te combineren met de versnellingsafspraken en mobiliteitspakketten in het woningbouwdossier en de middelen vanuit duurzame mobiliteit.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Hiermee geven wij invulling aan een nadere uitwerking van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. ❖ Via het programma Veilig Slim en Duurzaam zetten we in op fietsstimulering in combinatie met de werkgeversaanpak (onder het doel 100.000 mensen extra op de fiets naar werk).
--	---

Afspraken regio Zuid

1.	<p>Voortgang programma SmartwayZ.NL</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio stellen de voortgang binnen het programma SmartwayZ.NL vast. ❖ <u>Impactanalyse</u>: In opdracht van de Programmaraad SmartwayZ is voor de hele regio een (quick win) onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van het tijdelijk aanhouden van verschillende Hoofdwegennet projecten in het MIRT (A58 Breda – Tilburg – Eindhoven, A67 Leenderheide – Geldrop, A50 Bankhoef – Paalgraven, A2 Deil – 's-Hertogenbosch –Vught). Uit dit onderzoek blijkt dat Betalen Naar Gebruik en maatregelen voor een mobiliteitstransitie de effecten dempen, maar met name bij Breda en vervolgens 's-Hertogenbosch de impact qua verkeersdruk het hoogst is. ❖ <u>Planuitwerking InnovA58 St. Annabosch – Galder</u>: De aanhoudende onzekerheid rondom de stikstofproblematiek zorgt voor een vertraging van oplevering van het Ontwerp-tracébesluit en het Tracébesluit. Dit heeft voor het project een latere openstelling tot gevolg. Zodra er duidelijkheid is over de stikstofproblematiek kan de planning worden geactualiseerd. ❖ <u>MIRT-Verkenning A58 Tilburg – Breda</u>: Rijk en regio besluiten de onderzoeksfase van de MIRT-Verkenning A58 af te ronden, zonder ontwerpstructuurvisie ter inzage te leggen. Als gevolg van zowel een geraamd budgettekort als een forse stikstofopgave is er nu geen sprake van een vergunbaar en te bekostigen voorkeursalternatief. ❖ Rijk en regio hebben 20 oktober 2021 een voorkeur vastgesteld voor het alternatief, waarmee de A58 Tilburg – Breda met een extra rijstrook per richting, hoofdzakelijk in de middenberm, wordt uitgebreid (uitbreiding 2x3 'naar binnen'). ❖ Rijk en regio spreken af dat de voorbereiding op de besluitvorming over de A58 Tilburg – Breda weer wordt opgepakt zodra er zicht is op een oplossing voor de stikstofopgave en budget ter plaatse. ❖ <u>A67 Leenderheide – Geldrop</u>: Het Rijk heeft op 23 juni de top 11 lijst prioritaire (stikstof)projecten gepubliceerd. Het project A67 Leenderheide – Zaarderheiken maakt geen onderdeel uit van deze lijst. Dat heeft tot gevolg dat dit MIRT-project pas na 2024 aan de beurt is voor de stikstoftoets en -begeleiding door RWS gedurende de planuitwerking. Het project wordt in de tussentijd aangehouden.
2.	<p>Mobiliteitspakket Stedelijke regio Breda-Tilburg</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk, provincie Noord-Brabant en de gemeenten Breda en Tilburg spreken af te onderzoeken hoe een pakket van maatregelen de mobiliteitsimpact vanwege het tijdelijk aanhouden van rijkswegenprojecten op met name de A58 kan beperken. ❖ Rijk en regionale partners werken daartoe gezamenlijk een multimodaal mobiliteitspakket voor de stedelijke regio Breda-Tilburg uit. Dit samenhangend mobiliteitspakket richt zich op: <ul style="list-style-type: none"> ○ de mogelijkheden om de verkeersdoorstroming op het hoofdwegennet rond Breda te verbeteren door middel van bijvoorbeeld benuttingsmaatregelen, herinrichting, verkeersmaatregelen en geleidingsmaatregelen. ○ het stimuleren en realiseren van duurzame mobiliteit door regionaal OV, deelmobiliteit, fiets en mobiliteitshubs. ○ het creëren van meer nabijheid en daardoor verminderen van vraag naar mobiliteit. ❖ Voor het pakket wordt nadrukkelijk aangesloten bij de verstedelijkingsopgave in de stedelijke regio Breda-Tilburg met bijbehorende wens in de stedelijke regio's in te zetten op mobiliteitstransitie. ❖ Uitgangspunt voor de maatregelen is dat de mobiliteitseffecten toekomstvast zijn en bijdragen aan de mobiliteitsopgave die ontstaat door het aanhouden van de projecten. Ook dienen ze aanvullend en waar mogelijk versterkend op de maatregelen voor de ontsluiting van de grootschalige woningbouwlocaties in Breda en Tilburg te zijn. ❖ Zodra de beslisinformatie gereed is, agenderen Rijk en regio dit in de Programmaraad van SmartwayZ.NL en naar verwachting in het BO Leefomgeving van 2023. Ook wordt dan een voorstel voor mogelijke bekostiging van de maatregelen gedaan.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ In de eerstvolgende Programmaraad van SmartwayZ worden afspraken gemaakt over de aanvullende onderzoekskosten voor het pakket waarbij uitgangspunt is dat rijk en regionale partners deze kosten gezamenlijk dragen.
3.	<p>Ontwikkelperspectief Stedelijk Brabant</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk, provincie, stedelijke regio's en waterschappen van Brabant onderschrijven de hoofdkeuzes uit het concept ontwikkelperspectief voor NOVEX-gebied Stedelijk Brabant. ❖ Rijk, provincie, stedelijke regio's en waterschappen erkennen dat meer tijd nodig is voor bestuurlijke verankering van het ontwikkelperspectief voor Stedelijk Brabant in de colleges en dagelijks bestuur van de betrokken overheden. ❖ Rijk, provincie, stedelijke regio's en waterschappen spreken af om in het kader van dit concept ontwikkelperspectief tot uitvoeringsafspraken te komen op het BO Leefomgeving 2023. ❖ Rijk, provincie, stedelijke regio 's en waterschappen stellen vast dat MVRO samen met de gedeputeerde Ruimte en Wonen en de voorzitter van de stuurgroep Stedelijk Brabant bestuurlijk trekker zijn voor NOVEX-gebied stedelijk Brabant. ❖ Rijk, regio en waterschappen stemmen in met onderstaande werkafspraken richting het BOL 2023 vooruitlopend op de uitvoeringsagenda: <ul style="list-style-type: none"> ○ Provincie, stedelijke regio's en waterschappen starten met het werken met de signaleringskaart water als richtinggevend kader en doen een aantal 'botsproeven' om de werking van de kaart te testen. Op basis van de resultaten van deze botsproeven wordt de signaleringskaart en/of de voorgestelde werking daarvan, verbeterd voor het BO Leefomgeving van 2023. ○ Om de groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen per stedelijke regio te kunnen accommoderen wordt voor elke stedelijke regio een meerjarig en samenhangend pakket aan mobiliteitsmaatregelen opgesteld (inclusief kosten, financiering en fasering). Deze pakketten faciliteren de gewenste mobiliteitstransitie en de beoogde schaa sprong in het OV-systeem. Hierin worden de uitgangspunten van nabijheid en duurzame mobiliteit vertaald in concrete doelstellingen en maatregelen en worden onder andere de volgende aspecten meegenomen: bereikbaarheid van werklocaties, een sturende parkeeraanpak, een passende OV-exploitatie, mobiliteit voor iedereen, stadslogistiek, herinrichting/herrotering stedelijke hoofdstructuur auto en de relatie met goederennetwerken. Provincie en betrokken gemeenten werken de genoemde mobiliteitspakketten in 2023 verder uit, waarbij het Rijk regelmatig wordt bijgepraat over de vorderingen. Als in de pakketten onderdelen zitten die betrekking hebben op de nationale infrastructuur, die de financiële draagkracht van de regio's overstijgen of onderdeel (kunnen) uitmaken van andere afspraken met het Rijk, wordt overleg gevoerd met het Rijk. Indien Rijk en regio het nodig vinden kunnen tijdens het BO MIRT 2023 afspraken over de pakketten worden geagendeerd.
4.	<p>Basisnet</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk, provincies en stedelijke regio's erkennen de spanning tussen de opgave van binnenstedelijk bouwen en wonen in de spoorzones en het gebruik van het spoor voor goederenvervoer en specifiek voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. ❖ Rijk en regio constateren dat het van gezamenlijk belang is om met elkaar in gesprek te blijven over een robuust Basisnet en verstedelijking langs het spoor. ❖ De Stuurgroep Basisnet is daarvoor het meest aangewezen overleg omdat dit in meer regio's speelt. In de Stuurgroep kan worden afgesproken om punten in andere bestuurlijke overleggen te agenderen; zoals in het BO Leefomgeving Zuid 2023. Begin 2023 worden in de Stuurgroep de verschillende perspectieven en kaders besproken voor goederenvervoer en op het terrein van ruimtelijke ordening. Op basis daarvan worden de mogelijkheden besproken om tot een gezamenlijk handelingsperspectief te komen.
5.	<p>Programma A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Binnen het programma zijn afgelopen jaar de volgende mijlpalen gehaald: <ul style="list-style-type: none"> ○ Op 11 juli 2022 is de Bestuursovereenkomst (BOK) door alle partners getekend. ○ Op 3 oktober 2022 zijn de Structuurvisie en de nota van antwoord vastgesteld. ○ De structuurvisie is het eindresultaat van de MIRT-verkenning A2 Deil - 's-Hertogenbosch - Vught. Tijdens de verkenning zijn de bereikbaarheids- en

	<p>verkeersveiligheidsproblemen in beeld gebracht en oplossingsrichtingen onderzocht voor dit deel van de A2. Uiteindelijk is een pakket aan maatregelen samengesteld om de problemen aan te pakken. De belangrijkste maatregelen zijn onder meer verbreding van de A2 met één rijstrook per rijrichting tussen Deil en Empel naar 2x4, een extra brug over de Maas en de Waal, aanpassingen in knooppunt Deil en maximale inzet op een breed pakket aan mobiliteitsmaatregelen (BMP) op het vlak van werkgeversbenadering, fiets, smart mobility, verkeersmanagement en dergelijke. Het Rijk heeft € 894 mln. op de begroting gereserveerd voor maatregelen aan de A2 en de regio totaal € 45 mln. voor het BMP.</p> <ul style="list-style-type: none"> Op 19 oktober vond publicatie van alle stukken plaats via www.platformparticipatie.nl <ul style="list-style-type: none"> Hiermee is de verkenning A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught formeel afgerond. Vanwege de stikstofproblematiek kan nog niet worden gestart met de planuitwerking. Op onderdelen wordt door RWS wel technisch onderzoek voortgezet (bijvoorbeeld Maasbruggen) en waar nodig wordt het gebiedsproces met kennis ondersteund. De uitvoering van de reeds lopende maatregelen voor flankerend beleid wordt voortgezet (Quickwinpakket tot 2025). Daarnaast start de regio in 2023 met het verder uitwerken van het Breed Mobiliteitspakket (BMP). Gezien de vertraging bij de planuitwerking is een pakket aan flankerende maatregelen des te belangrijker omdat dit geen hinder ondervindt van de stikstofproblemen bij infraprojecten. Gelet op de uitkomsten van de impactanalyse streeft de regio ernaar om in overleg met het rijk te komen tot een aanpak van het BMP in volgorde en soort maatregelen die de negatieve mobiliteitsimpact (vanwege het aanhouden van een aantal hoofdwegenprojecten in Brabant en Gelderland) zoveel mogelijk kan beperken. Het uitgewerkte BMP kan ter besluitvorming worden voorgelegd in het BO MIRT van 2023. Het Rijk en de regionaal samenwerkende partners gaan met elkaar in overleg, indien de herijking van het Breed Mobiliteitspakket A2 Deil-Vught leidt tot meerkosten boven de afgesproken € 45 mln.
6.	<p>Woningbouw in Limburg</p> <ul style="list-style-type: none"> De provincie Limburg werkt, in overleg met BZK, een concreet gebiedsgericht voorstel uit voor de aanpak van de opgaven rondom verduurzaming, klimaatadaptatie en woonkwaliteit in bestaand bebouwd gebied in Limburg. Dit voorstel zal besproken worden op het BO Leefomgeving in het voorjaar 2023.
7.	<p>Gebruik netwerken optimaliseren: Veilig, Slim en Duurzaam Zuid-NL</p> <ul style="list-style-type: none"> Rijk en regio (Provincie Brabant en Limburg) spreken af te blijven investeren in de doelgroepenpakket. Regio wil de werkgeversbenadering door ontwikkelen naar een bredere doelgroepenbenadering voor Zuid-Nederland, waarin de onderwijsbenadering wordt geïntegreerd. Rijk en regio investeren € 50.000 inclusief btw voor een plan van aanpak voor de periode van 2024-2027. Het Rijk draagt hiervoor 50% van de kosten met een maximum van € 25.000 inclusief btw (ontvanger: Provincie Brabant). Rijk en provincie Noord-Brabant continueren de inzet op fietsstimulering en dragen daarmee bij aan het landelijke doel om 100.000 extra forenzen op de fiets te krijgen. Rijk en regio investeren in 2023 en 2024 in totaal € 1 mln. inclusief btw in fietsstimulering. Het Rijk draagt jaarlijks maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 250.000 inclusief btw (Ontvanger: Provincie Brabant) per jaar. Rijk en Provincie Brabant spreken af dat er uiterlijk 1 maart 2023 een uitvoeringsplan wordt ingediend waarin wordt ingegaan op doelbereik, te ondernemen activiteiten, en monitoring van de effecten voor de bovengenoemde onderwerpen. Op het eerstvolgende DO MIRT Rijk Regio in het 1e kwartaal van 2023 wordt het plan van aanpak formeel bekrachtigd. De provincie Limburg heeft zoals afgesproken op het BO MIRT 2020 een integraal jaarplan ingediend. Rijk en regio reserveren voor 2023 € 2.010.000 inclusief btw in het integrale maatregelenpakket. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 1.005.000 inclusief btw (Ontvanger: Provincie Limburg). Deze reservering wordt ingezet op: <ul style="list-style-type: none"> Rijk en regio werken samen aan het verlichten van de hyperspits door samenwerking met onderwijsinstellingen, onder andere door inzet op bestendigen duurzaam reisgedrag, e-learning, spreiden van onderwijstijden en slim roosteren. Rijk en regio reserveren € 200.000 inclusief btw in de onderwijsaanpak. Het Rijk draagt hiervoor 50% van de kosten met een maximum van € 100.000 inclusief btw.

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Rijk en regio blijven investeren in het stimuleren en helpen van werkgevers om de werkgerelateerde mobiliteit te verduurzamen (zoals afgesproken in het Klimaatakkoord), en het reisgedrag ten tijde van de coronacrisis te bestendigen: meer thuiswerken en beter spreiden van reizen over de dag en over de week. Rijk en regio investeren € 1.210.000 inclusief btw. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 605.000 inclusief btw. Van de Rijksbijdrage wordt € 105.000 gefinancierd uit onbestede Beter benutten gelden die regio al tot haar beschikking heeft. ○ Rijk en regio zetten in op fietsstimulering en dragen daarmee bij aan het landelijke doel om 100.000 extra forenzen op de fiets te krijgen. Rijk en regio investeren € 400.000,- inclusief btw. Het Rijk draagt hiervoor 50% van de kosten met een maximum van € 200.000 inclusief btw. ○ Rijk en Provincie Limburg investeren eenmalig € 200.000 inclusief btw in het onderzoek naar reisgedrag. De provincie Limburg sluit hierbij aan op het onderzoek van de provincie Brabant. De uitkomsten van dit onderzoek worden gebruikt bij de totstandkoming en uitvoering van het uitvoeringsplan 2024. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 100.000 inclusief btw (Ontvanger: Provincie Limburg). ❖ Rijk en Provincie Limburg spreken af dat er uiterlijk 1 maart 2023 een uitvoeringsplan wordt ingediend waarin wordt ingegaan op de invulling van de wederkerigheid, doelbereik, te ondernemen activiteiten, en monitoring van de effecten voor de bovengenoemde onderwerpen, met uitzondering van de afspraak voor deelmobiliteitshubs. ❖ Op het eerstvolgende DO MIRT Rijk Regio in het 1e kwartaal van 2023 wordt het uitvoeringsplan ter accordering voorgelegd. Op basis van een geaccordeerde uitvoeringsplan worden de middelen omgezet in een toekenning. ❖ Rijk en regio spreken af dat er minimaal per kwartaal een voortgangsgesprek plaatsvindt om de uitvoering van de maatregelen te monitoren. ❖ Rijk en regio reserveren voor het uitvoeringsplan 2024 in totaal € 3.000.000 inclusief btw voor in ieder geval de thema's gedragsaanpak (in combinatie met afspraken over het mitigeren van hinder bij werkzaamheden) en fietsstimulering, passend bij de uitgangspunten van het programma VSD. Het Rijk draagt hiervoor 50% van de kosten met een maximum van € 1.500.000 inclusief btw. Dit uitvoeringsplan moet uiterlijk 15 juli 2023 worden ingediend bij het Rijk. Dit uitvoeringsplan zal ter besluitvorming worden voorgelegd in het BO MIRT 2023. ❖ Als invulling van de generieke landelijke afspraak over de realisatie van deelmobiliteitshubs heeft de regio een plan van aanpak opgesteld voor de realisatie van drie tranches deelmobiliteitshubs in de provincie Limburg. In het plan van aanpak zijn de eisen voor open en uniforme deelmobiliteitshubs onderschreven en is vastgelegd dat de eerste tranche deelmobiliteitshubs uiterlijk in mei 2023 wordt gerealiseerd. Het Rijk reserveert 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 212.000 inclusief btw voor realisatie van de eerste tranche en reserveert 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 288.000 inclusief btw voor realisatie van de tweede en derde tranche (ontvanger: Provincie Limburg). De reservering voor de eerste tranche wordt omgezet in een definitieve bijdrage onder voorwaarde van een positief bestuurlijke besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten voor de eerste tranche. De reservering voor de tweede en derde tranche wordt uiterlijk op het BO MIRT in 2023 (of zoveel eerder als mogelijk) omgezet in een definitieve bijdrage onder voorwaarde van een door de provincie Limburg en het ministerie IenW vastgesteld uitvoeringsplan en een positief bestuurlijke besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten voor de tweede en derde tranche. ❖ Slimme mobiliteit en versnellen stedelijke platforms: Slimme mobiliteit draagt bij aan vermindering van de druk op ringwegen en uitwisselingspunten HWN-OWN, mobiliteitsrelaties tussen kerngemeenten en omliggend gebied en het verbeteren van binnenstedelijke verkeersveiligheid, verduurzaming en leefbaarheidsverbetering. De vorming van een breed ecosysteem is gestart. Daarin worden data sneller en efficiënter uitgewisseld (publiek-privaat) en nieuwe diensten toegevoegd. De NGF-impuls vraagt een tijdige voorbereiding van de kant van gemeenten die zich inspannen en hieraan meedoen. Hiertoe reserveert het Rijk binnen het programma Veilig, Slim en Duurzaam maximaal € 5 mln. inclusief btw voor versnelling in planvorming en uitvoering van maatregelen. Vanuit de nu deelnemende overheden (Almere, Apeldoorn, Amersfoort, Zwolle, Dordrecht, Helmond en Heerlen) wordt eenzelfde inspanning geleverd.
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ De middelen zijn inzetbaar op voorwaarde van een uiterlijk 1 maart 2023 gezamenlijk door IenW en betrokken gemeenten bestuurlijk vastgesteld plan van aanpak. Dit plan van aanpak bevat een concrete uitwerking van de platformtechnologie, te treffen maatregelen en activiteiten gericht op digitalisering van lokaal beleid, ontsluiten data silo's, expliciteren van informatiebehoeften en sturingsinstrumenten. Hiermee wordt met name ingezet op het verkrijgen van beter en betrouwbaarder digitaal zicht op binnenstedelijke verplaatsingen (goederen en personen, alle modaliteiten). In relatie tot reisdoelen, alternatieven (modaliteit, tijdstippen, routes), de actuele beschikbaarheid van vervoermiddelen (OV, deelmobiliteit, hubs, auto), mogelijke conflicten (bijvoorbeeld venstertijden logistiek in relatie tot fietsroutes schoolgaande jeugd, spits-dal bezetting, laadbehoefte en laadbeschikbaarheid) en de bijsturingmogelijkheden hierop; <ul style="list-style-type: none"> ○ In het Plan van Aanpak dient ook ingegaan te worden op de invulling van de wederkerigheid, het doelbereik, de onderlinge samenhang en de impact op beleidseffecten. Voorgestelde lokale maatregelen en activiteiten dienen landelijk opschaalbaar en continueerbaar te zijn en te leiden tot structurele effecten.
8.	<p>Nationale laadinfrastructuur (NAL)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Er wordt gewerkt aan een aanpak voor logistiek op verschillende niveaus die erop gericht is voldoende logistieke laadinfrastructuur te realiseren. Rijk en regio spreken af om deze aanpak, inclusief uitvoeringsagenda, gezamenlijk verder uit te werken.
9.	<p>Integraal Riviermanagement (IRM)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio bevestigen de samenwerking bij de gezamenlijke ambities en opdracht voor Integraal Riviermanagement (IRM). Doel is de opgaven voor waterveiligheid, bevaarbaarheid, zoetwaterbeschikbaarheid, natuur, waterkwaliteit en een (economisch) aantrekkelijke leefomgeving in beeld te hebben en te komen tot een integrale aanpak. ❖ Rijk en regio spreken af om een ontwerp Programma onder de Omgevingswet (POW) te accorderen (naar verwachting in mei 2023) met beleidskeuzes voor rivierbodempligging en sedimenthuishouding en voor afvoer- en bergingscapaciteit. Verder bevat het POW een selectie van prioritaire gebieden met één of meer urgente opgaven die als eerste worden aangepakt en de manier waarop ministeries, provincies, waterschappen en gemeenten met elkaar gaan samenwerken bij de aanpak van deze opgaven. Het rijk stelt het POW vast (naar verwachting eind 2023); tegelijk wordt de regionale doorwerking vastgelegd in een bestuursovereenkomst tussen rijk en regio. ❖ Van de lopende zes IRM-pilots is 'Afweging doorstroombaar maken landhoofd Gelderse zijde A2' afgerond.
10.	<p>Venlo Vierwaarden</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio hebben in het BO MIRT van november 2020 besloten tot een pilot en voorverkenning in het kader van het programma Integraal Riviermanagement respectievelijk het Hoogwaterbeschermingsprogramma. De Startbeslissing voor een integrale MIRT/HWBP-verkenning is genomen op 9 november 2022, onder voorbehoud van positieve besluitvorming eind 2022 over een financiële bijdrage vanuit het Rijk van € 10-15 mln. inclusief btw vanuit de 3e tranche PAGW voor project Vierwaarden. ❖ Alle betrokken overheden hebben hiervoor financiële bijdragen (inclusief btw) gereserveerd, zoals die bij start van de verkenning in beeld zijn: het Rijk € 28,8 mln., gemeente Venlo € 19,1 mln., gemeente Horst aan de Maas € 1,4 mln., Waterschap Limburg € 22,6 mln. (waarvan 20,3 van het HWBP) en Provincie Limburg maximaal € 10,5 mln. (waarvan € 2,5 mln. voor bijdrage aan verplaatsing jachthaven Venlo). Waterschap Limburg treedt namens de betrokken overheden op als trekker van de integrale verkenning. ❖ De Verkenning werkt aan de opgaven dijkversterking en rivierverruiming over meerdere aangrenzende gebieden in combinatie met het versterken van ruimtelijke ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit.
11.	<p>Maastricht Maasoevers</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio spreken af om naar verwachting in april 2023 gezamenlijk een gebiedsgerichte MIRT-verkenning te starten naar de IRM-pilot Maasoevers Maastricht. De MIRT-verkenning dient inzicht te geven in de rivierverruimingsopgave, dijkversterkingsopgave en ecologische waterkwaliteit- en natuuropgave en rond de Maas tussen Eijsden en de monding van de Geul.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ De kosten van de totaal mogelijke rivierverruimende oplossingsrichtingen uit het MIRT-onderzoek wordt geschat op € 317 mln. (prijsspeil 2022). Daarnaast worden de kosten van de dijkversterkingsopgave geschat op 214 mln. voor 18,5 kilometer. De kosten voor de hoogwaterbeschermingsopgave staat nog niet geprogrammeerd en geprioriteerd in het hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP). De verbetering van de ecologische waterkwaliteit en natuuropgave voor het gehele gebied is ingediend bij tranche 3 van het PAGW. Op het moment dat positieve besluitvorming over de financiële bijdrage vanuit de 3e tranche PAGW voor Maasoevers Maastricht duidelijk is, wordt dit definitief toegevoegd aan de scope voor de startbeslissing. <ul style="list-style-type: none"> ○ De partijen stellen, uitgaande van de mogelijke oplossingsrichtingen die voortkomen uit het gebiedsgerichte MIRT-onderzoek (Groene rivier Borgharen/Itteren, doorstroming eiland Bosscherveld, verlegging Franciscus Romanusweg en nevengeul Pietersplas) de volgende middelen inclusief btw beschikbaar: <ul style="list-style-type: none"> • het Rijk voor de rivierverruimingsopgave € 60 mln.; • de Gemeente Maastricht € 15 mln. voor de bijbehorende (economische) stadsontwikkeling en; • de Provincie Limburg maximaal € 12 mln. voor (de versterking van) ruimtelijke kwaliteit en koppeling aan provinciale doelen zoals natuur. ○ Deze bijdragen van de partijen zijn gebaseerd op de meest kansrijke oplossingsrichtingen uit het MIRT-onderzoek Zuidelijk Maasdal, te weten de combinatie van de maatregelen Franciscus Romanusweg en doorstroming eiland Bosscherveld. In de gebiedsgerichte MIRT-verkenning IRM Maasoevers worden deze oplossingsrichtingen verder onderzocht en aangevuld. ○ Deze middelen zijn voor het gehele planproces van MIRT-Verkenning tot en met realisatie. ○ Rijk en regio realiseren zich dat de financiële middelen niet toereikend zijn om alle oplossingsrichtingen uit het gebiedsgerichte MIRT-onderzoek te realiseren. ○ Tevens spreken Rijk en regio af dat zij voor het realiseren van de rivierverruimende ingrepen, gezamenlijk op zoek gaan naar aanvullende financiering, kiezen voor versoberingen of de meest kosteneffectieve maatregelen selecteren. ○ Waterschap Limburg zegt als onderdeel van de nog te maken afspraken met het HWBP toe de 10% projectgebonden-bijdrage te reserveren. De HWBP bijdrage voor de vermeden kosten dijkversterking aan dit project kan pas worden vastgesteld als het effect van de rivierverruiming aan het einde van de gebiedsgerichte MIRT-verkenning wordt vastgesteld ❖ Voor het opstarten van de gebiedsgerichte MIRT-verkenning wijst het Waterschap Limburg een kwartiermaker aan die samen met Rijkswaterstaat vanuit het project Aanpak Vaarweg Maastricht zorgt voor het in overleg met de andere projectpartners opstellen van de startbeslissing, de projectaanpak en het vormgeven van de organisatie van IRM Maasoevers. In deze projectaanpak zal ook de inzet van de verschillende partijen worden vastgelegd, gelet op het integrale karakter van waterveiligheid, ruimtelijke kwaliteit, gebiedsontwikkeling en nautische veiligheid. Daarvoor wordt een integraal projectteam van gezamenlijke partijen opgericht. De gemeente Maastricht is bestuurlijk voorzitter van de stuurgroep. ❖ Rijk en regio spreken af dat in de aanpak van de gebiedsgerichte MIRT-verkenning, het Rijk ook de samenhang met het project Aanpak Vaarweg Maastricht op zorgvuldige wijze borgt.
12.	<p>Baarlo-Hout-Blerick</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio hebben gesproken over de financierbaarheid van project Baarlo-Hout-Blerick (onderdeel rivierverruimingsmaatregel) in verband met recente kostenstijgingen. Het Rijk stelt hiervoor taakstellend extra middelen beschikbaar. Rijk en regio zullen binnen twee maanden een afspraak maken over een gezamenlijk projectplafond.
13.	<p>IRM pilot doorstroombaarheid A2</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Conform de afspraak op het BO MIRT 2021 heeft het Rijk onderzoek gedaan naar de synergiekansen om de doorstroombaarheid van de huidige A2 Maasbrug aan Gelderse zijde te verbeteren in samenhang met de nabijgelegen spoorbrug en Hedelse brug inclusief kostenramingen op hoofdlijnen voor de onderzochte opties.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Uit het onderzoek blijkt dat de effecten van het verbeteren van de doorstroombaarheid van deze drie bruggen samen beperkt zijn in vergelijking met andere projecten langs de Maas en dat de kosten relatief hoger liggen. Daarom is besloten om deze meekoppelkans nu niet mee te nemen in de planuitwerkingsfase van de A2 Deil – Vught. ❖ Vervolgens is door Rijk en regio besloten om de doorstroombaarheid van de bruggen wel mee te nemen als vervanging van de betreffende brug is voorzien of als de renovatie daar voldoende aanleiding voor geeft. ❖ De informatie uit het onderzoek wordt opgenomen binnen IRM om zorg te dragen voor de borging van deze aanpak en mee te nemen in de gehele watersysteemopgave en daarnaast als afweging bij kruisende infrastructuurprojecten.
14.	Crèvecœur – Den Bosch <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk neemt kennis van de onderzoeksresultaten 'IRM pilot 's-Hertogenbosch en Crèvecœur'. ❖ Het Rijk zal samen Provincie Noord Brabant, Rijkswaterstaat en de waterschappen (en andere partners) toe werken naar vervolgafspraken in 2023.
15.	Ruimte voor de Maas bij Oeffelt <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en Regio werken samen aan het koplopersproject Ruimte voor de Maas bij Oeffelt. Dit project nadert de afronding van de planuitwerkingsfase. De gestegen kosten leiden tot versoering van het voorkeursalternatief in scope, met zoveel mogelijk behoud van effect op waterveiligheid en ruimtelijke kwaliteit. De dekking dient nog nader te worden uitgewerkt. ❖ Rijk en regio spreken af om zo spoedig mogelijk, maar uiterlijk najaar 2023, een keuze te maken over scope en dekking. ❖ Rijk en regio bevestigen dat zij het reeds toegezegde budget beschikbaar houden voor het project tot en met een besluit in uiterlijk najaar 2023.
16.	MIRT-onderzoek Werkendam <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio hebben in het MIRT-onderzoek de samenhang in opgaven voor onder meer waterveiligheid, overnachtingsplaatsen voor de scheepvaart, uitbreiding van de haven en natuurontwikkeling in beeld gebracht. Geconcludeerd is dat projecten en opgaven grote afhankelijkheid vertonen in ruimte, effecten en tijd. Vanwege deze afhankelijkheid is een adaptieve strategie voorgesteld. ❖ Rijk en regio maken vervolgafspraken hoe de adaptieve strategie verder vorm krijgt en hoe initiatieven op korte termijn doorlopen (Kaderrichtlijn Water, haven). Als de opgaven voor het gebied vanuit Integraal Riviermanagement (IRM) en Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) duidelijk zijn, wordt bekeken hoe IRM en HWBP in te passen zijn, mocht daartoe aanleiding zijn. Bijzondere aandacht is er voor de uitbreiding van de haven van Werkendam. ❖ Gemeente Altena en provincie Noord-Brabant nemen het initiatief om in gesprek te gaan met het rijk over de mogelijkheden om een gezamenlijk vervolg te geven aan verder haalbaarheidsonderzoek naar de havenuitbreiding.
17.	Wilhelminakanaal <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio hebben kennis genomen van de voorlopige uitkomsten van de MKBA. ❖ Rijk en regio onderschrijven dat de trimodale ontwikkeling en ontsluiting van Tilburg van belang is voor de ontwikkeling als nationaal en internationaal goederenknooppunt, ook gezien de ligging van de haven op het uitgebreide TEN-T netwerk en daarmee ook dat het past binnen het Rijksbeleid in de Goederenvervoeragenda en bij de doelstellingen en werkwijze van het programma goederenvervoercorridors. ❖ Het belang van het Wilhelminakanaal wordt door Europa onderkend door de toekenning van de bijdrage (CEF2) van 50% in de onderzoekskosten. ❖ Er is overeenstemming over het feit dat een effectief en efficiënt gebruik van het Wilhelminakanaal kan bijdragen aan het realiseren van modal shift-doelstellingen voor goederenvervoer over water in plaats van over weg. ❖ Het feit dat project Sluis II in de landelijke afweging stikstofprioriteit heeft gekregen onderschrijft het belang van het Wilhelminakanaal. ❖ De ontwikkeling van haven Loven is van belang voor de groei van de logistieke keten vanuit Rotterdam naar het achterland. ❖ De Regionale partijen werken samen aan oplossingen om het Wilhelminakanaal tot aan Loven te optimaliseren voor een betere benutting met als doel knooppunt Tilburg als

	<p>onderdeel van de goederenvervoercorridor Zuidoost verder te ontwikkelen. Rijkswaterstaat zal evenals IenW kennis inbrengen en meedenken over de mogelijke oplossingen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Op basis hiervan worden in het BO MIRT 2023 vervolgbesluiten genomen. ❖ In lijn hiermee blijft de rijksbijdrage voor de ontwikkeling van de Haven Loven € 4,75 mln. (inclusief btw) gereserveerd.
18.	<p>Roosendaal – Antwerpen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ IenW (hierna Rijk), regio West-Brabant, provincie Noord-Brabant en gemeente Roosendaal (hierna regio) concluderen dat de ambitie tot frequentieverhoging en versnelling van de treinverbinding Roosendaal – Antwerpen voorafgaand aan de uitrol van ERTMS niet haalbaar is, maar wel wenselijk blijft na de uitrol van ERTMS (momenteel voorzien 2026-2028). ❖ Rijk en Regio hebben vanuit dit perspectief de intentie om de genoemde ambitie te realiseren met als streefdatum 2027 en stemmen daarbij ook af met Nederlandse en Belgische stakeholders. ❖ De uitwerking van deze ambitie krijgt vorm in een grensoverschrijdende en een gebiedsgerichte aanpak, waarover eind 2023 nadere afspraken worden vastgelegd. De aanpak richt zich op: <ul style="list-style-type: none"> ○ Een gezamenlijke uitwerking met de Belgische overheid en spoorpartners, gericht op elementen die nodig zijn voor het realiseren van frequentieverhoging en/of versnelling. ○ Mogelijke korte termijn maatregelen om verbeteringen tot stand te brengen met betrekking tot de dienstregeling, het station en het stationsgebied van Roosendaal. ○ De relatie met de verstedelijkingsopgave en economische ontwikkeling, en regionale ambities rondom mobiliteit en de verstedelijkingsopgave.
19.	<p>Maastricht transfer</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ IenW, gemeente Maastricht en provincie Limburg (hierna Rijk en regio) zetten, mede gezien de extra woningbouw rond het station van Maastricht, onverminderd in op het verkennen van oplossingsrichtingen voor het transferknooppunt op station Maastricht en de relatie met 'Stad en spoor'. ❖ Rijk en regio delen de ambitie dat een robuuste voetgangersverbinding ter hoogte van het stationsgebouw een wenselijke optie is, als ook een befietsbare verbinding ter hoogte van de Sint Maartenslaan. ❖ Rijk en regio concluderen gezamenlijk door te willen gaan met de voorbereidingen tot een verkenning en in te zetten op verdere duiding van varianten. Hiertoe verstrekken zij zodra een passend voorstel voorligt een opdracht aan ProRail, waarin de onderzoekskosten worden gedeeld (50/50 Rijk-regio). ❖ Betrokken partijen bespreken uiterlijk in het derde kwartaal van 2023 de voortgang en bepalen op basis hiervan of en welke nadere afspraken noodzakelijk zijn.
20.	<p>MIRT-verkenning A50 Corridor</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Binnen de MIRT-verkenning A50 werken Rijk en regio aan het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid op de A50 tussen de knooppunten Ewijk en Paalgraven. Tevens werken zij aan een mobiliteitsagenda in deze regio. ❖ De planning is om een voorkeursalternatief voor de MIRT-verkenning vast te stellen in het najaar/BO MIRT 2023. ❖ De huidige reservering bedraagt circa € 70 mln. Het is niet zeker dat de huidige reservering en de scope van de verkenning nog in balans zijn. Dit in verband met prijsontwikkelingen en een uitgebreid aantal oplossingsrichtingen. De huidige reservering is tot stand gekomen als 75%-reservering van het beoogde alternatief. ❖ Het Rijk is bereid om met de regio het gesprek aan te gaan over een tekort op het project A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven om gezamenlijk te zoeken naar oplossingen om een tekort af te dekken en een voorkeursalternatief te kunnen vaststellen. Hierbij is het Rijk bereid budget uit de woningbouwmiddelen aan te wenden.
21.	<p>VDL Nedcar</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Indien in 2023 blijkt dat de uitbreidingsplannen van VDL Nedcar definitief zullen worden uitgevoerd; ❖ En er op dat moment nog onvoldoende dekking is gevonden voor het mogelijk maken van het totaalplan;

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ En de provincie Limburg bereid is een aanvullende bijdrage te leveren van € 19,5 mln., ook VDL commitment heeft uitgesproken voor een aanvullende bijdrage; ❖ Het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) heeft eerder voorwaardelijk € 6,8 mln. toegezegd voor de gebiedsontwikkeling rond de Nedcar-fabriek. Als de additionele randweg om het bedrijventerrein van VDL Nedcar ook doorgaat draagt EZK € 2,5 mln. bij aan de meerkosten van 22 mln. ❖ Dan is IenW, onder bovengenoemde voorwaarden, bereid om haar toezegging uit het BO MIRT 2020 met een termijn van maximaal 1 jaar te verlengen tot eind 2023 met een bijdrage aan deze plannen te leveren van € 5 mln. (inclusief btw). ❖ Daarnaast gaan Rijk en regio in gesprek over het benutten van de kansen voor een mobiliteitstransitie van het woon-werk verkeer en aan- en afvoer van goederen. ❖ En deze afspraak in het BO MIRT najaar 2023 verder te concretiseren.
--	---

Afspraken regio Zuidwest-Nederland

1.	Algeracorridor <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio stellen het voorgenomen voorkeursalternatief vast, bestaande uit een maximale benutting van de bestaande wegcapaciteit van de Algerabrug met een extra autorijstrook op de Algeraweg in noordelijke richting een ongelijkvloerse oplossing bij Capelseplein. ❖ Parallel wordt nader onderzoek op verkenningenniveau uitgevoerd naar een verbinding voor langzaam verkeer over de Hollandse IJssel en optimalisaties aan de bestaande fietsroute over de Algerabrug waarbij na 1 – 2 jaar na start van de planuitwerking besluitvorming plaatsvindt of een verbinding voor langzaam verkeer onderdeel wordt van het voorkeursalternatief. ❖ Het voorgenomen voorkeursalternatief inclusief een verbinding voor langzaam verkeer is geraamd op € 63 mln. (prijsspeil 2022, exclusief btw). ❖ De regio behoudt voor de planuitwerking en onderzoek naar een verbinding voor langzaam verkeer de huidige gezamenlijke reservering van € 68 mln. exclusief btw. ❖ De planuitwerking en het onderzoek naar een verbinding voor langzaam verkeer wordt verder uitgewerkt door de regio onafhankelijk van de werksporen A16 en Oeververbinding, waarbij het Rijk betrokken blijft bij het nader onderzoek naar de verbinding voor langzaam verkeer. ❖ Na positieve besluitvorming in het voorjaar van 2023 op lokaal en regionaal niveau formaliseren rijk en regio bovenstaande afspraken middels een bestuursovereenkomst.
2.	Kralingse plein <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio onderkennen dat het Kralingseplein een knelpunt vormt in de toekomst, ook zonder de voorgenomen voorkeursalternatieven voor de A16 Van Brienenoordcorridor, Algeracorridor en Oeververbinding & OV. ❖ Rijk en regio onderkennen dat de voorgenomen voorkeursalternatieven effect hebben op de doorstroming op het Kralingseplein en spreken af vervolgonderzoek te doen naar mogelijke oplossingsrichtingen.
3.	Voorne Putten en havens <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio stellen de resultaten van het in 2021 uitgevoerde vervolgonderzoek (deel A van Rijk en regio en deel B van de regio) naar de verbetering van de bereikbaarheid van Voorne-Putten en Haven Rotterdam vast. ❖ Rijk en regio erkennen nut en noodzaak van verbetering van de bereikbaarheid van het gebied, stemt in met het Maatregelenpakket Bereikbaarheid Voorne-Putten Haven Rotterdam (onderzoek deel A), inclusief de per maatregel overeengekomen kostendragers, en streeft naar realisatie van het pakket op korte termijn. ❖ Rijk en regio spreken af om de benodigde middelen conform de overeengekomen verdeling over kostendragers te reserveren zodra dit budgettair mogelijk is, inclusief indexering t.o.v. prijspeil 2020 conform de IBOI. Bij deelfinanciering vindt subsidieverlening t.b.v. maatregelen langs de geëigende weg plaats. ❖ Rijk en regio blijven in gesprek over realisatie van het maatregelenpakket, mede met het oog op de openstelling van de A24 Blankenburgverbinding en de omvangrijke V&R-opgave in deze regio. ❖ Voor verbreding van de N57 is het doorlopen van de Tracéwet-procedure vereist, omdat capaciteit wordt toegevoegd op een Rijksweg tussen twee aansluitingen. Het

	<p>Rijk start deze procedure zodra dit financieel mogelijk is en personele RWS-capaciteit beschikbaar is.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Over de precieze invulling van maatregel 5 zal de Provincie Zuid-Holland met de in dit onderzoek betrokken partijen een besluit nemen in het licht van de verkeerseffecten na realisatie van de maatregelen aan de N57. ❖ In 2023 zal nader onderzoek plaatsvinden ten aanzien van de precieze invulling van maatregel 8 door de MRDH, Provincie Zuid-Holland en gemeente Nissewaard. ❖ De maatregelen 11, 13 en 14 betreffen studies die op zo kort mogelijk termijn worden uitgevoerd. Hierbij volgt een go-no go na afronding van de onderzoeken. ❖ Het Maatregelenpakket zal gefaseerd worden gerealiseerd. Hierover worden na het BO MIRT nadere afspraken gemaakt. ❖ Er zal een voortgangsmonitoring plaatsvinden waarin de uitvoering van de gemaakte afspraken wordt gevolgd (met o.a. aandacht voor risico's, taken en rollen bij uitvoering en financiële tegenvallers). De inhoudelijke aandachtspunten brugstoringen, ontwikkeling van het toeristische verkeer via de N57 en de verkeersstromen via de Hartelbrug worden meegenomen in de huidige monitoring Voorne-Putten. 		
	Maatregel	Kostenraming (prijspeil 2020)	Verantwoordelijke partij(en) voor financiering
	1. Aanpassen Harmsenknoop met tapersamenvoeging A15	€ 12 mln.	Rijk
	2. Verbreding N57 tot aan Nieuweweg	€ 28,1 mln.	Rijk
	3. Rotonde N57-Nieuweweg ongelijkvloers (inclusief extra poot kruising N57-Nieuweweg)	€ 22,7 mln.	Rijk, gem. Hellevoetsluis ² , gem. Brielle ² , (Waterschap)
	4. Bypass rotonde N57-N497	€ 0,4 mln.	Rijk
	5. Kruispunt N218/N494 aanpassen	€ 8 mln. ¹	PZH
	6. Hartelkruis 2 rijstroken richting A15 Botlek-tunnel	€ 1,5 mln.	PZH
	7. Kruispunt Hartelweg/ N218 extra opstelstroken	€ 9,3 mln.	PZH
	8. Doortrekken fietsroute langs Hartelweg (inclusief fietsbrug)	€ 9,6 mln. ¹	MRDH, gem. Nissewaard, PZH
	9. Groene Kruisweg richting Spijkenisse 3 rijstroken	€ 1,7 mln.	PZH
	10. Opwaarderen fietsroute Hellevoetsluis - Zuidland - Spijkenisse	€ 8 mln.	MRDH, PZH, gem. Nissewaard, gem. Hellevoetsluis ² , (Waterschap)
	11. (Studie naar) rechtstreeks fietspad Hellevoetsluis - Rockanje/Brielle - Maasvlakte	€ 13 mln.	MRDH, gem. Hellevoetsluis ² , gem. Brielle ² , gem. Westvoorne ² , (Waterschap)
	12. Extra vrijliggende busbanen Spijkenisse	€ 0,7 mln.	MRDH, gem. Nissewaard
	13. Studie naar verbetering OV tussen Voorne-Putten en Haven R'dam (i.r.t. concessie)	Uit de door de regio uit te voeren studie moet blijken of infrastructurele maatregelen nodig zijn. Bekostiging daarvan is in dat geval aan de regio.	MRDH, (HbR)

	14. Studie naar buslijn via Blankenburgtunnel (pilot, i.r.t. concessie)	Idem 13	MRDH, (HbR)
	Totaal	€ 115 mln.	
	1 Dimensionering/invulling afhankelijk van nader onderzoek 2 De gemeenten Brielle, Hellevoetsluis en Westvoorne fuseren op 1-1-2023 tot de gemeente Voorne-aan-Zee		
4.	Naar uitvoeringsagenda NOVEX Zuidelijke Randstad <ul style="list-style-type: none"> ❖ Te komen tot een effectieve inhoudelijke verbreding van het Integraal Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad dat de Uitvoeringsagenda NOVEX Zuidelijke Randstad zal gaan worden, met als basis het (nader te ontwikkelen) integraal ontwikkelperspectief NOVEX Zuidelijke Randstad. De scope van NOVEX Zuidelijke Randstad betreft de zone Oude Lijn. De gedeputeerde Wonen en Ruimtelijke ordening van provincie Zuid-Holland wordt de trekker hiervan. ❖ De geactualiseerde Verstedelijkingsstrategie Zuid-Holland 2021-2040 te onderschrijven en deze te zien als bouwsteen voor de provinciale ruimtelijke puzzel en de NOVEX-gebieden. Actuele ontwikkelingen krijgen daarin een plek. Deze strategie is input voor het integrale ontwikkelperspectief en uitvoeringsagenda voor NOVEX Zuidelijke Randstad en de regionale woondeals (regionale realisatieagenda's). ❖ De tijdens het BOL 2022 afgesproken actualisatie van de verstedelijkingsafspraken voor de Zuidelijke Randstad onderdeel te laten zijn van de Uitvoeringsagenda NOVEX-gebied Zuidelijke Randstad, waarin ook wordt verwezen naar de regionale woondeals. 		
5.	Regionale bereikbaarheidsstrategie Zeeland <ul style="list-style-type: none"> ❖ In 2023 verkennen Rijk en regio de mogelijkheden om tot verdergaande samenwerkingsafspraken te komen voor het oplossen van knelpunten om te komen tot een nieuw duurzaam mobiliteitssysteem voor OV in Zeeland (RMS), die kunnen worden voorgelegd in het BO MIRT 2023. 		
6.	Deelmobiliteitshubs Zuid-Holland: <ul style="list-style-type: none"> ❖ Als invulling van de generieke landelijke afspraak over de realisatie van deelmobiliteitshubs heeft de regio een plan van aanpak opgesteld voor de realisatie van twee tranches deelmobiliteitshubs in de gemeente Rotterdam. In het plan van aanpak zijn de eisen voor open en uniforme deelmobiliteitshubs onderschreven en is vastgelegd dat de eerste tranche deelmobiliteitshubs uiterlijk in mei 2023 wordt gerealiseerd. Het Rijk reserveert voor de realisatie 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 232.000 inclusief btw voor realisatie van de eerste tranche en reserveert 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 268.000 inclusief btw voor realisatie van de tweede tranche (ontvanger: gemeente Rotterdam). ❖ De reservering voor de eerste tranche wordt omgezet in een definitieve bijdrage onder voorwaarde van een positief bestuurlijke besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten voor de eerste tranche. ❖ De reservering voor de tweede tranche wordt uiterlijk op het BO MIRT in 2023 omgezet in een definitieve bijdrage onder voorwaarde van een door de gemeente Rotterdam en het ministerie IenW vastgesteld uitvoeringsplan en een positief bestuurlijke besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten voor de tweede tranche. ❖ Als invulling van de generieke landelijke afspraak over de realisatie van deelmobiliteitshubs wordt gewerkt aan een plan van aanpak voor de realisatie van twee tranches deelmobiliteitshubs in de gemeente Den Haag. In het plan van aanpak worden de eisen voor open en uniforme deelmobiliteitshubs onderschreven. ❖ Het Rijk reserveert 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 500.000 inclusief btw voor realisatie van zowel de eerste tranche als tweede tranche deelmobiliteitshubs (ontvanger: Gemeente Den Haag). ❖ Voor tranche 1 wordt de reservering omgezet in een definitieve bijdrage op basis van een door de regio en het ministerie van IenW uiterlijk op 1 maart 2023 goedgekeurd plan van aanpak én een positief bestuurlijk besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten voor de eerste tranche. 		

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Voor tranche 2 wordt de reservering uiterlijk op het BO MIRT in 2023 omgezet in een definitieve bijdrage op basis van een door het ministerie van IenW en de regio vastgesteld uitvoeringsplan en een positief bestuurlijk besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten voor de tweede tranche.
7.	<p>Deelmobiliteitshubs Zeeland:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Als invulling van de generieke landelijke afspraak over de realisatie van deelmobiliteitshubs is een plan van aanpak opgesteld voor de realisatie van twee tranches deelmobiliteitshubs in de provincie Zeeland. In het plan van aanpak zijn de eisen voor open en uniforme deelmobiliteitshubs onderschreven en is vastgelegd dat de eerste tranche deelmobiliteitshubs uiterlijk in mei 2023 wordt gerealiseerd. ❖ Het Rijk draagt 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 310.000 inclusief btw voor realisatie van de eerste tranche en reserveert 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 190.000 inclusief btw voor realisatie van de tweede tranche (ontvanger: Provincie Zeeland) ❖ De reservering voor de tweede tranche wordt uiterlijk op het BO MIRT in 2023 omgezet in een definitieve bijdrage onder voorwaarde van een door de provincie Zeeland en het ministerie van IenW vastgesteld uitvoeringsplan en een positief bestuurlijke besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten voor de tweede tranche.
8.	<p>Slimme mobiliteit en versnellen stedelijke platforms</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Hiertoe reserveert het Rijk binnen het programma Veilig, Slim en Duurzaam maximaal € 5 mln. inclusief btw voor versnelling in planvorming en uitvoering van maatregelen. Vanuit de nu deelnemende overheden (Almere, Apeldoorn, Amersfoort, Zwolle, Dordrecht, Helmond en Heerlen) wordt eenzelfde inspanning geleverd. ❖ De middelen zijn inzetbaar op voorwaarde van een uiterlijk 1 maart 2023 gezamenlijk door IenW en betrokken gemeenten bestuurlijk vastgesteld plan van aanpak. Dit plan van aanpak bevat een concrete uitwerking van de platformtechnologie, te treffen maatregelen en activiteiten gericht op digitalisering van lokaal beleid, ontsluiten data silo's, expliciteren van informatiebehoeften en sturingsinstrumenten. Hiermee wordt met name ingezet op het verkrijgen van beter en betrouwbaarder digitaal zicht op binnenstedelijke verplaatsingen (goederen en personen, alle modaliteiten). In relatie tot reisdoelen, alternatieven (modaliteit, tijdstippen, routes), de actuele beschikbaarheid van vervoermiddelen (OV, deelmobiliteit, hubs, auto), mogelijke conflicten (bijvoorbeeld venstertijden logistiek in relatie tot fietsroutes schoolgaande jeugd, spits-dal bezetting, laadbehoefte en laadbeschikbaarheid) en de bijsturingsmogelijkheden hierop; ❖ In het Plan van Aanpak dient ook ingegaan te worden op de invulling van de wederkerigheid, het doelbereik, de onderlinge samenhang en de impact op beleidseffecten. Voorgestelde lokale maatregelen en activiteiten dienen landelijk opschaalbaar en continueerbaar te zijn en te leiden tot structurele effecten.
9.	<p>A12 Gouda-Utrecht</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Tijdens het BO MIRT Zuidwest-Nederland najaar 2020 zijn voor de verbreding van de A12 tussen knooppunt Oudenrijn en knooppunt Gouwe vier varianten vastgesteld als uitgangspunt voor het vervolg. Een uitwerking van de zogenoemde Bodegravenboog (conform Alternatief 1 variant A van 2020, met een extra rijstrook A12 vanuit Gouda/Reeuwijk overgaand in een invoeger naar de N11 richting Alphen aan den Rijn en vice versa, géén extra rijstrook van en naar Utrecht) maakt deel uit van de bestuurlijke voorkeursvariant. In 2021 is op basis van onderzoek geconcludeerd dat er onvoldoende effectieve korte termijnmaatregelen zijn om te treffen. ❖ Daarvóór hebben Rijk en regio in de het BO MIRT Zuidwest-Nederland najaar 2019 de intentie uitgesproken om de Startbeslissing te nemen zodra sprake is van budgettaire dekking bij partijen. ❖ Op dit moment is dat niet het geval. Ook is er tot 2025 geen personele capaciteit voor stikstofonderzoek. ❖ Rijk en regio bevestigen de intentieafspraken om vast te houden aan de bestuurlijke voorkeursvariant uit 2020 en vervolgens in het BO MIRT najaar 2024 de stand van zaken te bespreken.

10.	A4 Burgerveen-N14 fietsroute <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio investeren gezamenlijk in het verbeteren van de fietsverbinding tussen Leidschendam-Voorburg en Leiden. ❖ De regio zal hiervoor een investering doen van € 6,46 mln. (prijsspeil 2022, inclusief btw). Het Rijk draagt € 2,67 mln. (prijsspeil 2022, inclusief btw) bij vanuit de middelen binnen het project A4 Knooppunt Burgerveen-N14 voor Minder Hinder tijdens de realisatie. ❖ De fietsverbinding moet daarom gereed zijn voor de realisatie van de A4 Knooppunt Burgerveen-N14. De bijdrage zal door het Rijk worden verleend nádat de regio de ruimtelijke ordeningsprocedure voor de fietsverbinding heeft doorlopen (vastgesteld bestemmingsplan) en vóór de gunning van het project door de regio.
------------	--

Afspraken regio Oost

1.	Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle en gebiedsgericht MIRT-onderzoek Regio Zwolle <ul style="list-style-type: none"> ❖ Bij het BOL van juni 2022 hebben Rijk en regio ingestemd met de koers en ontwikkelprincipes van de verstedelijkingsstrategie "Warme Harten in een klimaatadaptieve delta". ❖ Regio en Rijk spreken af de uitgewerkte verstedelijkingsstrategie regio Zwolle "Warme Harten in een klimaatadaptieve delta", inclusief programmering/ontwikkelpad, te hanteren als richtinggevend kader voor de integrale verstedelijkingsopgave van de regio Zwolle tot 2040. De strategie borgt dat de opgave van ten minste 50.000 nieuwe woningen tot 2040 integraal wordt opgepakt met de randvoorwaardelijke opgaven voor klimaat, bereikbaarheid, economie, natuur, leefbaarheid en vitaliteit. ❖ Het MIRT-onderzoek bereikbaarheid Zwolle e.o. is afgerond. De resultaten daarvan worden benut voor te maken afspraken over de ontsluiting van grootschalige woningbouwlocaties. ❖ De samenwerking tussen Rijk en regio vanuit de verstedelijkingsstrategie voort te zetten in het NOVEX-gebied regio Zwolle, waarbij rijk en regio voortbouwen op de verstedelijkingsstrategie en het Plan van Doorpakken NOVI-gebied. Dit betekent dat de focus zal liggen op de uitwerking van de regionale sponsstrategie, de mobiliteitsstrategie, Stedelijk Zwolle, de stationsomgevingen middelgrote kernen en de regionale ruimtelijk-economische visie. ❖ Partijen spreken af toe te werken naar afspraken over de uitwerking van de verstedelijkingsstrategie o.b.v. de onderscheiden deelprogramma's uiterlijk in het BOL 2023. ❖ De eerste stap ten behoeve van de uitwerking van de mobiliteitsstrategie wordt met de besluiten over grootschalige woningbouwlocatie Zwolle in gang gezet. ❖ In de uitwerking van de volgende fase van de verstedelijking zet de regio zich expliciet in voor verdere stimulering van de mobiliteitstransitie gericht op vermindering autogebruik zoals bedoeld in het MIRT-onderzoek en de mobiliteitsstrategie (o.a. verbeteren woon-werk-balans, verdichten en inbreiden rond multimodale knooppunten, parkeerbeleid en parkeren op afstand).
2.	Uitwerking infrastructurele maatregelen A28 <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio gaan in overleg over de gevolgen van de vertraging van de infrastructurele maatregelen op verkeersveiligheid en doorstroming op de A28. ❖ In 2023 maakt Rijkswaterstaat een korte rapportage van de intensiteiten van de afgelopen jaren op de A28 Amersfoort-Hoogeveen te bespreken in BO MIRT 2023 om te kijken of vervolgacties nodig zijn.
3.	Verstedelijkingsstrategie Regio Arnhem-Nijmegen-Foodvalley <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk (BZK, IenW, EZK en LNV) en regio (26 gemeenten, provincie Gelderland en Utrecht en drie waterschappen) stellen de verstedelijkingsafspraken voor de NOVEX-regio Arnhem Nijmegen Foodvalley vast. Hiermee spreken we de ambities uit: <ul style="list-style-type: none"> ○ Balans in de ontwikkeling van stad en landschap, onder andere door de realisatie en/of ontsluiting van ca. 5.000 hectare (recreatieve) uitloopgebieden; ○ Een regionale economische ontwikkeling die zorgt voor evenwichtige ontwikkeling tussen wonen en werken (ca. 100.000 extra arbeidsplaatsen); ○ Een goede bereikbaarheid van de woon- en werklocaties dankzij duurzame ontsluiting;

	<ul style="list-style-type: none"> ○ 100.000 woningen (waarvan een groot deel in het betaalbare segment) te realiseren met de bijbehorende en deels randvoorwaardelijke opgaven voor werklocaties, bereikbaarheid, recreatie, klimaat en water, energietransitie, landbouw, stikstof, leefbaarheid, natuur en landschap. Daarbij houden we rekening met onzekerheden en randvoorwaarden. Het gaat om 40.000 woningen in de Foodvalley en 60.000 woningen in de Groene Metropoolregio (GMR). ❖ Onderdeel van die afspraken is een aantal concrete afspraken met betrekking tot bereikbaarheid. ❖ Rijk en regio's spreken af voor het BO MIRT 2023 het ontwikkelperspectief voor het NOVEX-gebied verder uit te werken in een verstedelijkingsprogramma, en dit (daarna) te verbreden met de opgaven in het landelijke gebied (waaronder NPLG) en de opgaven voor energie(netwerken). ❖ Voor het NOVEX-gebied is de Minister voor Natuur en Stikstof vanuit het Rijk trekkend bewindspersoon. Vanuit de regio Arnhem Nijmegen Foodvalley zijn de bestuurlijk trekkers de voorzitter van het regionale Bestuurlijk kernteam verstedelijking ANFV, en de gedeputeerde voor onder meer wonen van de Provincie Gelderland.
4.	<p>Spoor Utrecht-Foodvalley-Arnhem</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio spreken af samen het proces te starten om te komen tot een MIRT-onderzoek naar de corridor Utrecht – Foodvalley – Arnhem (A12). ❖ Rijk en regio streven ernaar om deze onderzoeksopzet in het BO Leefomgeving 2023 gereed te hebben voor besluitvorming en daarna het MIRT-onderzoek te starten. ❖ Tussen Rijk en regio vindt de komende maanden afstemming plaats over de scope, waarbij in ieder geval als uitgangspunten worden meegenomen: <ul style="list-style-type: none"> ○ de brede bereikbaarheidsopgave op deze corridor; ○ de verstedelijkingsopgave MRU en Arnhem Nijmegen Foodvalley; ○ de bredere impact op de fysieke leefomgeving van mogelijke bereikbaarheidsmaatregelen. ❖ Rijk en regio zullen in de onderzoeksopzet tevens ingaan op de rolverdeling, taken, verantwoordelijkheden en financiering.
5.	<p>Vrije spoorkruising Arnhem-Oost</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio doen een gezamenlijk MIRT-onderzoek naar de inpassing van de vrije kruising in de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Spoorzone Arnhem-Oost; ❖ Rijk en regio vullen dit in als een gebiedsgericht onderzoek met een beperkte scope dat zich richt op het in beeld brengen van de nut, noodzaak, timing, effect, meerwaarde en de inpassing. Dit betreft in ieder geval de volgende aspecten: <ul style="list-style-type: none"> ○ Inzicht in de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit in de Spoorzone Arnhem-Oost en bereikbaarheid van het gebied ten oosten van Arnhem en de gevolgen voor de bestaande stad. ○ Zicht op de hiermee samenhangende extra ruimte voor woningbouw. ○ Op basis van de uitkomsten van de netwerkstudies uit het Toekomstbeeld OV wordt daarbij de geboden ruimte voor extra treinen op het spoor (internationaal, nationaal en regionaal), extra stops op station Arnhem-Presikhaaf (KennisCampus Arnhem) en een hogere betrouwbaarheid en robuustheid van het spoornetwerk in Oost-Nederland geïdentificeerd. ❖ Rijk en regio spreken af de resultaten van dit gebiedsonderzoek in het BO MIRT 2023 te agenderen, zodat besluitvorming over het vervolgtraject kan plaatsvinden; ❖ Rijk en regio zullen dit onderzoek 50-50 financieren, waarbij partijen gezamenlijk zullen optreden als opdrachtgever.
6.	<p>Netwerkanalyse 2030-2040 Foodvalley Arnhem-Nijmegen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio spreken af om samen het proces te starten om te komen tot een netwerkanalyse 2030-2040 voor regio Arnhem-Nijmegen-Foodvalley. De analyse kan plaatsvinden na afronding van een of meer van de onderzoeken van rijk en regio naar emplacement, vrije spoorkruising in Arnhem-Oost en naar spoorcorridor Utrecht-Arnhem. ❖ Tussen Rijk en regio vindt in 2023 alvast afstemming plaats over de scope en methode, waarbij in ieder geval wordt meegenomen: <ul style="list-style-type: none"> ○ de brede, multimodale bereikbaarheidsopgave; ○ de verstedelijkingsopgave van regio Arnhem - Nijmegen - Foodvalley;

	<ul style="list-style-type: none"> o de effecten van de groei van het aantal woningen en de economie op de bereikbaarheid van de regio en de samenhang met regionale en nationale mobiliteitsnetwerken. <p>❖ Rijk en regio zullen in de onderzoeksopzet tevens ingaan op de rolverdeling, taken, verantwoordelijkheden en onderzoekskosten.</p>
7.	<p>Programma Veilig, Slim en Duurzaam – Slimme mobiliteit en versnellen stedelijke platforms</p> <p>❖ Hiertoe reserveert het Rijk binnen het programma Veilig, Slim en Duurzaam maximaal € 5 mln. inclusief btw voor versnelling in planvorming en uitvoering van maatregelen. Vanuit de nu deelnemende overheden (Almere, Apeldoorn, Amersfoort, Zwolle, Dordrecht, Helmond en Heerlen) wordt eenzelfde inspanning geleverd.</p> <p>❖ De middelen zijn inzetbaar op voorwaarde van een uiterlijk 1 maart 2023 gezamenlijk door IenW en betrokken gemeenten bestuurlijk vastgesteld plan van aanpak. Dit plan van aanpak bevat een concrete uitwerking van de platformtechnologie, te treffen maatregelen en activiteiten gericht op digitalisering van lokaal beleid, ontsluiten data silo's, expliciteren van informatiebehoeften en sturingsinstrumenten. Hiermee wordt met name ingezet op het verkrijgen van beter en betrouwbaarder digitaal zicht op binnenstedelijke verplaatsingen (goederen en personen, alle modaliteiten). In relatie tot reisdoelen, alternatieven (modaliteit, tijdstippen, routes), de actuele beschikbaarheid van vervoermiddelen (OV, deelmobiliteit, hubs, auto), mogelijke conflicten (bijvoorbeeld venstertijden logistiek in relatie tot fietsroutes schoolgaande jeugd, spits-dal bezetting, laadbehoefte en laadbeschikbaarheid) en de bijsturingmogelijkheden hierop;</p> <p>❖ In het Plan van Aanpak dient ook ingegaan te worden op de invulling van de wederkerigheid, het doelbereik, de onderlinge samenhang en de impact op beleidseffecten. Voorgestelde lokale maatregelen en activiteiten dienen landelijk opschaalbaar en continueerbaar te zijn en te leiden tot structurele effecten.</p>
8.	<p>Programma Veilig, Slim en Duurzaam – Afspraken landsdeel Oost Nederland</p> <p>❖ Rijk en de provincie Gelderland reserveren voor 2023 gezamenlijk € 2.974.550,- inclusief btw voor het integrale maatregelenpakket VSD. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 1.487.275 inclusief btw (Ontvanger provincie Gelderland). De reservering wordt ingezet op:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Rijk en de provincie Gelderland blijven investeren in het stimuleren en helpen van werkgevers om de werkgerelateerde mobiliteit te verduurzamen (in het kader van het Besluit CO2-reductie werkgebonden personenmobiliteit), en het reisgedrag ten tijde van de coronacrisis te bestendigen: meer thuiswerken, beter spreiden van reizen over de dag en over de week. Het Rijk draagt 50% van de proceskosten met een maximum van € 566.125,- inclusief btw (Ontvanger Provincie Gelderland). o Rijk en de provincie Gelderland werken samen aan het verlichten van de hyperspits in het openbaar vervoer en op de weg door samenwerking met onderwijsinstellingen, onder andere door inzet op e-learning, spreiden van onderwijstijden en slim roosteren. Voor de onderwijsaanpak in de regio Arnhem Nijmegen (Slim en Schoon Onderweg) draagt het Rijk maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 40.000 inclusief btw (Ontvanger Provincie Gelderland). o Rijk en de provincie Gelderland zetten in op een aanpak rond de corridor A50. Naast de eerder genoemde inzet voor de werkgeversaanpak rond de A50, draagt de gezamenlijke inzet bij aan het landelijke doel om 100.000 extra forenzen op de fiets te krijgen en verkeersstromen beter te spreiden over de dag. Het Rijk draagt hiervoor 50% van de kosten met een maximum van € 78.650 inclusief btw (Ontvanger Provincie Gelderland). o Rijk en de provincie Gelderland werken samen aan het verminderen van de hinder bij wegwerkzaamheden rond de A12. Het Rijk draagt hiervoor maximaal 50% van de kosten, tot in totaal € 302.500,- inclusief btw (ontvanger Provincie Gelderland). o In aanvulling op de generieke landelijke afspraak reserveert het Rijk 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 500.000 inclusief btw (ontvanger provincie Gelderland) voor realisatie van de deelmobiliteitshubs in de regio Arnhem Nijmegen. Deze reservering wordt omgezet in een definitieve bijdrage op basis van een goedgekeurd plan van aanpak. De eerste tranche deelmobiliteitshubs wordt uiterlijk in mei 2023 gerealiseerd. Over de start van de tweede tranche wordt uiterlijk op het BO MIRT in 2023 een besluit genomen op basis van een vastgesteld plan van aanpak.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en de provincie Gelderland spreken af dat dat de middelen voor de genoemde investeringen (exclusief de hinder projecten en de realisatie van de deelmobiliteitshubs) vrijkomen op basis van een uitvoeringsplan voor 2023. De provincie dient dit uiterlijk 1 maart 2023 bij het Rijk in. Het plan gaat in op het doelbereik, te ondernemen activiteiten, en monitoring van de effecten voor de bovengenoemde onderwerpen. ❖ Op het eerstvolgende DO MIRT wordt het uitvoeringsplan voor 2023 ter accordering voorgelegd. Op basis van een geaccordeerde uitvoeringsplan worden de middelen omgezet in een toekenning. ❖ Rijk en de provincie Gelderland spreken af dat er minimaal elk kwartaal een voortgangsgesprek plaatsvindt om de uitvoering van de maatregelen te monitoren. ❖ Het Rijk reserveert voor de uitvoering van het uitvoeringsplan Veilig, Slim en Duurzaam in 2024 in de provincie Gelderland, voor in ieder geval de thema's doelgroepenaanpak (onderwijs en werkgever) en fietsstimulering, in totaal maximaal € 2.000.000,- inclusief btw, passend bij de uitgangspunten van het programma VSD en onder voorwaarde van een positief bestuurlijk besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten. Dit uitvoeringsplan moet uiterlijk 15 juli 2023 worden ingediend bij het Rijk. Dit uitvoeringsplan zal ter besluitvorming worden voorgelegd in het BO MIRT 2023. <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en de provincie Overijssel reserveren gezamenlijk € 3.145.200 inclusief btw voor het integrale maatregelenpakket VSD. ❖ Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 1.572.600 inclusief btw. Van de rijksbijdrage wordt € 435.783,- inclusief btw gefinancierd uit onbestede Beter Benutten gelden die de regio al tot haar beschikking heeft. Deze middelen worden voor het integrale maatregelenpakket VSD ingezet. Hierdoor resteert maximaal € 1.136.817,- inclusief btw aan nieuwe investering van het Rijk voor 2023 (Ontvanger provincie Overijssel). ❖ De reservering wordt ingezet op: <ul style="list-style-type: none"> ○ Rijk en de provincie Overijssel investeren in totaal € 145.200 in een loket deelmobiliteit. Het Rijk draagt maximaal 50% van de proceskosten met een maximum van € 72.600,- inclusief btw (Ontvanger Provincie Overijssel). ○ Rijk en de provincie Overijssel investeren in het stimuleren en helpen van werkgevers om de werkgerelateerde mobiliteit te verduurzamen (in het kader van het Besluit CO2-reductie werkgebonden personenmobiliteit), en het reisgedrag ten tijde van de coronacrisis te bestendigen: meer thuiswerken en beter spreiden van reizen over de dag en over de week. Hier valt ook een onderwijsaanpak onder voor het verlichten van de hyperspits. Het Rijk draagt 50% van de proceskosten met een maximum van € 700.000,- inclusief btw (Ontvanger Provincie Overijssel). ○ Rijk en de provincie Overijssel zetten in op fietsstimulering en dragen daarmee bij aan het landelijke doel om extra forenzen op de fiets te krijgen. Het Rijk draagt hiervoor 50% van de kosten met een maximum van € 300.000 inclusief btw (Ontvanger Provincie Overijssel). ○ In aanvulling op de generieke landelijke afspraak reserveert het Rijk 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 500.000 inclusief btw (ontvanger provincie Overijssel) voor realisatie van de deelmobiliteitshubs in de gemeente Enschede. Deze reservering wordt omgezet in een definitieve bijdrage op basis van een goedgekeurd plan van aanpak. De eerste tranche deelmobiliteitshubs wordt uiterlijk in mei 2023 gerealiseerd. Over de start van de tweede tranche wordt uiterlijk op het BO MIRT in 2023 een besluit genomen op basis van een vastgesteld plan van aanpak. ❖ Rijk en de provincie Overijssel spreken af dat dat de middelen voor de genoemde investeringen (exclusief de realisatie van de deelmobiliteitshubs) vrijkomen op basis van een uitvoeringsplan voor 2023. De provincie dient dit uiterlijk 1 maart 2023 bij het Rijk in. Het plan gaat in op het doelbereik, te ondernemen activiteiten, en monitoring van de effecten voor de bovengenoemde onderwerpen. ❖ Op het eerstvolgende DO MIRT wordt het uitvoeringsplan voor 2023 ter accordering voorgelegd. Op basis van een geaccordeerde uitvoeringsplan worden de middelen omgezet in een toekenning. ❖ Rijk en de provincie Overijssel spreken af dat er minimaal elk kwartaal een voortgangsgesprek plaatsvindt om de uitvoering van de maatregelen te monitoren. ❖ Het Rijk reserveert voor de uitvoering van het uitvoeringsplan Veilig, Slim en Duurzaam in 2024 in de provincie Overijssel, voor in ieder geval de thema's doelgroepenaanpak
--	---

	(onderwijs en werkgever) en fietsstimulering, in totaal maximaal € 2.000.000,- inclusief btw, passend bij de uitgangspunten van het programma VSD en onder voorwaarde van een positief bestuurlijk besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten. Dit uitvoeringsplan moet uiterlijk 15 juli 2023 worden ingediend bij het Rijk. Dit uitvoeringsplan zal ter besluitvorming worden voorgelegd in het BO MIRT 2023.
9.	Nationale laadinfrastructuur (NAL) <ul style="list-style-type: none"> ❖ Er wordt gewerkt aan een aanpak voor logistiek op verschillende niveaus die erop gericht is voldoende logistieke laadinfrastructuur te realiseren. Rijk en regio spreken af om deze aanpak, inclusief uitvoeringsagenda, gezamenlijk verder uit te werken.
10.	Verduurzaming spoor Almelo-Mariënborg en Zutphen-Hengelo-Oldenzaal <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio werken gezamenlijk aan een voorstel om tot een definitieve techniekeuze voor verduurzaming voor de Blauwnet spoorverbindingen Zutphen-Oldenzaal en Almelo-Hardenberg te komen. Hierbij worden alle effecten (financieel, risico's, brede maatschappelijke baten) inzichtelijk gemaakt en meegewogen. ❖ Rijk en regio werken er naar toe om in Q1-2023 de techniekeuze en bijbehorende afspraken bestuurlijk vast te leggen zodat de regio tijdig de aanbesteding van de nieuwe concessies kan starten. ❖ Onderdeel van deze bestuurlijk afspraken zijn onder meer afspraken over benodigde infra-aanpassingen, exploitatieverschillen en de bekostiging en verdeling van de risico's; ❖ Daarnaast zetten Rijk en regio zich in om additionele financieringsbronnen aan te wenden, bijvoorbeeld als het gaat om de bijdrage van verduurzaming van treinen kan leveren aan de klimaat- en stikstofdoelen.
11.	Integraal riviermanagement (IRM) <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio bevestigen de samenwerking bij de gezamenlijke ambities en opdracht voor Integraal Riviermanagement (IRM). Doel is de opgaven voor waterveiligheid, bevaarbaarheid, zoetwaterbeschikbaarheid, natuur, waterkwaliteit en een (economisch) aantrekkelijke leefomgeving in beeld te hebben en te komen tot een integrale aanpak. ❖ Rijk en regio spreken af om een ontwerp Programma onder de Omgevingswet (POW) te accorderen (naar verwachting in mei 2023) met beleidskeuzes voor rivierbodemplugging en sedimenthuishouding en voor afvoer- en bergingscapaciteit. Verder bevat het POW een selectie van prioritaire gebieden met één of meer urgente opgaven die als eerste worden aangepakt en de manier waarop ministeries, provincies, waterschappen en gemeenten met elkaar gaan samenwerken bij de aanpak van deze opgaven. Het rijk stelt het POW vast (naar verwachting eind 2023); tegelijk wordt de regionale doorwerking vastgelegd in een bestuursovereenkomst tussen rijk en regio. ❖ Zoals afgesproken in het BO MIRT 2020 zijn nieuwe IRM-pilots voorgesteld: Midden-Waal, Pre-verkenning Gelderse Poort (PAGW), Droogte IJsselvallei, Veilige Vecht (HWBP) en Suppletieproject Midden-Waal. IRM-pilots zijn integrale rivierprojecten met leervragen waarvan de beantwoording bijdraagt aan de ontwikkeling van integraal werken; de leerervaringen worden gedeeld in het Praktijknetwerk IRM. Rijk en regio bekrachtigen de aanwijzing als nieuwe IRM-pilots in aanvulling op de drie lopende pilots.
12.	Spoorverbinding Apeldoorn – Zutphen – Winterswijk <ul style="list-style-type: none"> ❖ Op basis van onderzoeksresultaten en (financiële) risico's besluiten Rijk en regio dat realisatie van een directe treinverbinding tussen Apeldoorn en Winterswijk nu niet aan de orde is. ❖ Rijk en regio besluiten tot nadere uitwerking van het voorkeursalternatief voor de aanpak van het transferknelpunt op station Zutphen. In 2019 is hiervoor al door beide partijen maximaal € 5,7 mln. exclusief btw gereserveerd (50% Rijk, 50% provincie). ❖ Het Rijk treedt in de planuitwerking op als opdrachtgever voor ProRail, de regio verleent een subsidie.
13.	Railterminal Gelderland <ul style="list-style-type: none"> ❖ In het BO MIRT van 2018 hebben IenW en de provincie Gelderland afgesproken ieder 50 procent van de totale investeringskosten van de spooraansluiting van de goederen Rail Terminal Gelderland voor hun rekening te nemen;

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Daarbij is tevens afgesproken dat ook de kosten voor beheer en onderhoud 50/50 worden verdeeld en dat over de kosten voor vervanging nadere afspraken gemaakt zouden worden wanneer het project zou overgaan van planuitwerking naar realisatie; ❖ Nu daar sprake van is zijn Rijk en provincie voor dit project – conform het afsprakenkader ‘werken voor derden’ - overeengekomen dat de kosten voor vervanging voor rekening van het Rijk zullen komen.
14.	<p>MIRT onderzoek NOVEX-gebied Lelylijn</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio starten met het opzetten van de gezamenlijke projectorganisatie en de inhoudelijke werkzaamheden voor het MIRT-onderzoek/NOVEX Lelylijn. ❖ Met het MIRT-onderzoek Lelylijn beogen de partijen een belangrijke stap te zetten in een nieuwe, snelle, rechtstreekse spoorverbinding tussen Lelystad als poort naar de randstad en Leeuwarden en Groningen als belangrijke bestemmingen in het noorden. In het onderzoek wordt de internationale betekenis van de Lelylijn als schakel in de verbinding naar Duitsland en verder, betrokken. Alle denkbare varianten worden meegenomen die noodzakelijk zijn voor een juridisch, financieel en maatschappelijk adequate keuze, waarbij de effecten voor de brede welvaart, de bijdrage aan de landelijke woonopgave en de economische structuur van het noorden van Nederland belangrijke criteria zijn in het afwegingskader. ❖ Uitgegaan wordt van het afronden van het MIRT-onderzoek/NOVEX Lelylijn en een (go/no-go) startbeslissing voor een MIRT-verkenning naar de Lelylijn in het najaar van 2024. ❖ De totale kosten voor het programma Deltaplan, inclusief het MIRT-onderzoek/NOVEX Lelylijn, zijn globaal geraamd op € 8 mln. (exclusief btw). Rijk en regio delen deze kosten gelijkelijk (50/50) en stellen hiervoor beide nu € 3 mln. beschikbaar. Beide spannen zich in om in 2024 nogmaals ieder € 1 mln. beschikbaar te stellen. ❖ Het in te stellen BO Deltaplan bewaakt de samenhang in de uitwerking van de bouwstenen voor het Deltaplan van het Noorden. Rijk en regio werken de governance en werkorganisatie (inclusief doelen, uitgangspunten en raakvlakken) voor een samenhangende uitwerking van de bouwstenen voor het Deltaplan van het Noorden verder uit en leggen dit ter vaststelling voor aan het BO Deltaplan dat zo snel mogelijk en bij voorkeur nog dit jaar wordt georganiseerd. ❖ In het BO Deltaplan wordt ook gekeken naar de positie van de waterschappen in de governance.
15.	<p>MIRT-onderzoek Werkendam</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio hebben in het MIRT-onderzoek de samenhang in opgaven voor onder meer waterveiligheid, overnachtingsplaatsen voor de scheepvaart, uitbreiding van de haven en natuurontwikkeling in beeld gebracht. Geconcludeerd is dat projecten en opgaven grote afhankelijkheid vertonen in ruimte, effecten en tijd. Vanwege deze afhankelijkheid is een adaptieve strategie voorgesteld. ❖ Rijk en regio maken vervolgafspraken hoe de adaptieve strategie verder vorm krijgt en hoe initiatieven op korte termijn doorlopen (Kaderrichtlijn Water, haven). Als de opgaven voor het gebied vanuit Integraal Riviermanagement (IRM) en Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) duidelijk zijn, wordt bekeken hoe IRM en HWBP in te passen zijn, mocht daartoe aanleiding zijn. Bijzondere aandacht is er voor de uitbreiding van de haven van Werkendam. ❖ Gemeente Altena en provincie Noord-Brabant nemen het initiatief om in gesprek te gaan met het rijk over de mogelijkheden om een gezamenlijk vervolg te geven aan verder haalbaarheidsonderzoek naar de havenuitbreiding.
16.	<p>MIRT-onderzoek traject Havikerwaard-Fraterwaard-Olburgerwaard IRM (IRM-pilotproject)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ 2021 is het MIRT-onderzoek Havikerwaard-Fraterwaard-Olburgerwaard (HFO) afgerond. Het betrof een inventarisatie van de opgaven, ambities en kansen en de samenhang daartussen. ❖ Geconstateerd is dat het wenselijk is om een vervolgonderzoek te doen naar enkele specifieke issues en de mogelijkheden voor een gebiedsbrede (integrale) aanpak van opgaven en ambities voor dit gebied. Dit vervolgonderzoek is gestart en zal mei 2023 worden afgerond. Het rijk en de regio trekken daarin gezamenlijk op. ❖ Als resultante van het vervolgonderzoek zal in het voorjaar 2023 geformuleerd kunnen worden hoe de gewenste nadere uitwerking voor het gebied HFO verder vorm kan krijgen en of al dan niet een MIRT-verkenning gewenst is.

17.	<p>A2 Deil-Vught: programma en herijking breed mobiliteitspakket</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Binnen het programma zijn afgelopen jaar de volgende mijlpalen gehaald: <ul style="list-style-type: none"> ○ Op 11 juli 2022 is de Bestuursovereenkomst (BOK) door alle partners getekend. ○ Op 3 oktober 2022 zijn de Structuurvisie en de nota van antwoord vastgesteld. ○ De structuurvisie is het eindresultaat van de MIRT-verkenning A2 Deil - 's-Hertogenbosch - Vught. Tijdens de verkenning zijn de bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in beeld gebracht en oplossingsrichtingen onderzocht voor dit deel van de A2. Uiteindelijk is een pakket aan maatregelen samengesteld om de problemen aan te pakken. De belangrijkste maatregelen zijn onder meer verbreding van de A2 met één rijstrook per rijrichting tussen Deil en Empel naar 2x4, een extra brug over de Maas en de Waal, aanpassingen in knooppunt Deil en maximale inzet op een breed pakket aan mobiliteitsmaatregelen (BMP) op het vlak van werkgeversbenadering, fiets, smart mobility, verkeersmanagement en dergelijke. Het Rijk heeft € 894 mln. op de begroting gereserveerd voor maatregelen aan de A2 en de regio totaal € 45 mln. voor het BMP. ○ Op 19 oktober vond publicatie van alle stukken plaats via www.platformparticipatie.nl ❖ Hiermee is de verkenning A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught formeel afgerond. Vanwege de stikstofproblematiek kan nog niet worden gestart met de planuitwerking. Op onderdelen wordt door RWS wel technisch onderzoek voortgezet (bijvoorbeeld Maasbruggen) en waar nodig wordt het gebiedsproces met kennis ondersteund. ❖ De uitvoering van de reeds lopende maatregelen voor flankerend beleid wordt voortgezet (Quickwinpakket tot 2025). Daarnaast start de regio in 2023 met het verder uitwerken van het Breed Mobiliteits Pakket (BMP). Gezien de vertraging bij de planuitwerking is een pakket aan flankerende maatregelen des te belangrijker omdat dit geen hinder ondervindt van de stikstofproblemen bij infraprojecten. Gelet op de uitkomsten van de impactanalyse streeft de regio ernaar om in overleg met het rijk te komen tot een aanpak van het BMP in volgorde en soort maatregelen die de negatieve mobiliteitsimpact (vanwege het aanhouden van een aantal hoofdwegenprojecten in Brabant en Gelderland) zoveel mogelijk kan beperken. Het uitgewerkte BMP kan ter besluitvorming worden voorgelegd in het BO MIRT van 2023. Het Rijk en de regionaal samenwerkende partners gaan met elkaar in overleg, indien de herijking van het Breed Mobiliteitspakket A2 Deil-Vught leidt tot meerkosten boven de afgesproken € 45 mln.
18.	<p>Knooppunt Hoevelaken</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio bevestigen de urgentie van een snelle realisatie van Knooppunt Hoevelaken (A1/A28) nadat de Raad van State uitspraak gedaan heeft over de ViA15 irt stikstof. Dit conform de afspraken uit de bestuursovereenkomst en aanvullend gemaakte bestuurlijke afspraken in de Regio Amersfoort. ❖ Rijk en regio spannen zich in om met nader te bepalen (no-regret) maatregelen de impact van de uitgestelde oplevering van Knooppunt Hoevelaken op te vangen. Identificatie van deze maatregelen vindt plaats binnen de U Ned programmalijnen Korte Termijn Aanpak (KTA) en Aanpak 2030.
19.	<p>Bestaand spoor</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In het BO MIRT 2020 zijn afspraken gemaakt over het verbeteren van het bestaand spoor. ❖ Rijk en Regio bespreken richting de voorjaarsbesluitvorming over de verdere verbeteringen aan het spoor en de mogelijkheden tot bekostigen van de maatregelen.

Afspraken regio Noord

1.	<p>NOVEX-gebied Regio Groningen-Assen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio werken de opgestelde Verstedelijkingsstrategie Regio Groningen-Assen (VRGA) verder uit als ontwikkelperspectief in het kader van de aanwijzing als NOVEX-gebied Groningen-Assen. De verdieping op de thema's werk, groen, mobiliteit en energie wordt hierin integraal meegenomen. Het ontwikkelperspectief voor NOVEX-gebied Groningen-Assen wordt vastgesteld in 2023. Het ontwikkelperspectief vormt ook bouwsteen voor de ruimtelijke puzzels die provincies in het kader van de NOVEX opstellen. Daarom zal over de voortgang in afstemming op de planning van de provinciale biedingen worden gerapporteerd in het BOL van voorjaar 2023.
-----------	--

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Op basis van het ontwikkelperspectief voor het NOVEX-gebied Groningen-Assen stellen Rijk en regio in 2023 een gezamenlijke uitvoeringsagenda op, bestaande uit de Uitvoeringsstrategie inclusief ontwikkelpad (fasering) en een Regionale Investerings Agenda Groningen-Assen, als belangrijke bouwsteen om uitvoering te geven aan het perspectief. ❖ Rijk en regio zien dat voor realisatie van het ontwikkelperspectief goed afgestemde inzet van diverse instrumenten en langjarige inzet van betrokken overheden nodig is. Daartoe leveren alle betrokken overheden een actieve (personele) inbreng om tijdig kansen te identificeren en de uitvoeringsagenda te voorzien van (financiële) instrumenten om de uitvoering te versnellen dan wel mogelijk te maken. ❖ Een eerste concrete stap in de gezamenlijke uitvoering van de VRGA wordt gezet door de afspraken woningbouw en mobiliteit (Versnellingsafspraken 1e en 2e tranche en de Afspraken ontsluiting grootschalige woningbouwgebieden), waarmee een belangrijke bijdrage aan realisering van het perspectief wordt geleverd. ❖ De Minister VRO is voor het NOVEX-gebied vanuit het Rijk trekkend bewindspersoon. Vanuit de Regio Groningen-Assen is bestuurlijk trekker de voorzitter van de RGA, waarbij tezamen met de plv. Voorzitter wordt opgetrokken.
2.	<p>MIRT-onderzoek NOVEX-gebied Lelylijn</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio starten met het opzetten van de gezamenlijke projectorganisatie en de inhoudelijke werkzaamheden voor het MIRT-onderzoek/NOVEX Lelylijn. ❖ Met het MIRT-onderzoek Lelylijn beogen de partijen een belangrijke stap te zetten in een nieuwe, snelle, rechtstreekse spoorverbinding tussen Lelystad als poort naar de randstad en Leeuwarden en Groningen als belangrijke bestemmingen in het noorden. In het onderzoek wordt de internationale betekenis van de Lelylijn als schakel in de verbinding naar Duitsland en verder, betrokken. Alle denkbare varianten worden meegenomen die noodzakelijk zijn voor een juridisch, financieel en maatschappelijk adequate keuze, waarbij de effecten voor de brede welvaart, de bijdrage aan de landelijke woonopgave en de economische structuur van het noorden van Nederland belangrijke criteria zijn in het afwegingskader. ❖ Uitgegaan wordt van het afronden van het MIRT-onderzoek/NOVEX Lelylijn en een (go/no-go) startbeslissing voor een MIRT-verkenning naar de Lelylijn in het najaar van 2024. ❖ De totale kosten voor het programma Deltaplan, inclusief het MIRT-onderzoek/NOVEX Lelylijn, zijn globaal geraamd op € 8 mln. (exclusief btw). Rijk en regio delen deze kosten gelijkelijk (50/50) en stellen hiervoor beide nu € 3 mln. beschikbaar. Beide spannen zich in om in 2024 nogmaals ieder € 1 mln. beschikbaar te stellen. ❖ Het in te stellen BO Deltaplan bewaakt de samenhang in de uitwerking van de bouwstenen voor het Deltaplan van het Noorden. Rijk en regio werken de governance en werkorganisatie (inclusief doelen, uitgangspunten en raakvlakken) voor een samenhangende uitwerking van de bouwstenen voor het Deltaplan van het Noorden verder uit en leggen dit ter vaststelling voor aan het BO Deltaplan dat zo snel mogelijk en bij voorkeur nog dit jaar wordt georganiseerd. ❖ In het BO Deltaplan wordt ook gekeken naar de positie van de waterschappen in de governance.
3.	<p>Nedersaksenlijn</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk neemt het Bidboek Nedersaksenlijn met dank in ontvangst. ❖ In het kader van het Deltaplan gaan Rijk en Regio in gesprek om te bezien welke volgende stap er kan worden gezet in het gezamenlijke onderzoek van de Nedersaksenlijn. ❖ Het Rijk wil in het kader van het gezamenlijk onderzoek naar de Nedersaksenlijn de mogelijkheden voor financiering bezien van de 1e fase van het regionale project Veendam – Stadkanaal waarvoor de regio 63 mln. heeft gereserveerd en het Rijk eerder 5 mln. cofinanciering heeft gegeven.
4.	<p>Bestaand spoor</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In het BO MIRT 2020 zijn afspraken gemaakt over het verbeteren van het bestaand spoor. ❖ Rijk en Regio bespreken richting de voorjaarsbesluitvorming over de verdere verbeteringen aan het spoor en de mogelijkheden tot bekostigen van de maatregelen.

5.	<p>Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en Regio besluiten om het MIRT-onderzoek Busbaanbrug inhoudelijk vast te stellen, waarbij er een voorkeur is aangegeven voor een nieuwe, zuidelijkere locatie van een verbinding vanwege de samenhang met de ontwikkelingen van het gebied. ❖ Rijk en Regio besluiten om te starten met de MIRT-verkenning Kootstertille door het ondertekenen en overhandigen van de Startbeslissing door de minister aan de gedeputeerde als vertegenwoordiger van de betrokken regionale overheden. ❖ Rijk en Regio besluiten om de beslissing Voorkeursvariant Spannenbrug aan te houden, zolang de gesprekken over het financieringsvoorstel van Friesland nog lopen. ❖ Daarnaast besluiten Rijk en Regio om de om de vijf Friese bruggen (Kootstertille, Spannenburg, Uitwellingerga, Schuilenburg en Oude Schouw) weer zo veel als mogelijk in samenhang op te pakken nu er middelen in de begroting zijn gereserveerd. Bij de Voorjaarsnota worden deze middelen toegekend aan het MIRT-budget voor de hoofdvaarweg.
6.	<p>Programma Veilig, Slim en Duurzaam: Noord-Nederland</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio reserveren € 4.416.744,- inclusief btw voor 2023 in het integrale maatregelenpakket. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 2.208.372 inclusief btw (Ontvanger: RGA). Deze reservering wordt ingezet op: <ul style="list-style-type: none"> • Rijk en regio werken samen aan de stakeholdersaanpak (werkgevers -en onderwijs) t.b.v. het verlichten van de hyperspits door samenwerking met onderwijsinstellingen, onder andere door inzet op e-learning, spreiden van onderwijstijden en slim roosteren. Rijk en regio blijven investeren in het stimuleren en helpen van werkgevers om de werkgerelateerde mobiliteit te verduurzamen (in het kader van het Besluit CO2-reductie werkgebonden personenmobiliteit), en het reisgedrag ten tijde van de coronacrisis te bestendigen: meer thuiswerken en beter spreiden van reizen over de dag en over de week. Voorwaarde voor de uitvoering is dat er een koppeling wordt gemaakt met de hinderwerkzaamheden in Noord-Nederland. Rijk en regio reserveren € 2.600.000,- inclusief btw in de stakeholdersaanpak. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 1.300.000 inclusief btw (Groningen, Drenthe, Friesland). Van de Rijksbijdrage wordt € 346.853 gefinancierd uit onbestede gelden van de BO MIRT afspraak uit 2020 over de onderwijsaanpak en de werkgeversaanpak. De BO MIRT afspraak uit 2020 is daarmee volledig ingevuld. • Rijk en regio zetten in op fietsstimulering en dragen daarmee bij aan het landelijke doel om 100.000 extra forenzen op de fiets te krijgen. Rijk en regio reserveren € 600.000 inclusief btw (40% Friesland, 25% Groningen, 35% Drenthe) voor fietsstimulering. Het Rijk draagt hiervoor 50% van de kosten met een maximum van € 300.000 inclusief btw. • Rijk en regio investeren € 306.932,- inclusief btw voor de logistieke aanpak. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 153.466 inclusief btw. Van de Rijksbijdrage wordt € 126.832 gefinancierd uit onbestede gelden van de BO MIRT afspraak uit 2019 en 2020 over logistiek. De BO MIRT afspraak uit 2019 en 2020 is daarmee volledig ingevuld. • Rijk en regio investeren € 559.812,- inclusief btw in Digitalisering Overheden (verdere digitalisering in het mobiliteitsdomein). Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 279.906 inclusief btw. Van de Rijksbijdrage wordt € 279.906 inclusief btw gefinancierd uit onbestede gelden van de BO MIRT afspraak uit 2020 over Digitalisering Overheden (verder digitalisering in het mobiliteitsdomein). De BO MIRT afspraak uit 2020 is daarmee volledig ingevuld. • Als invulling van de generieke landelijke afspraak over de realisatie van deelmobiliteitshubs stelt de regio een plan van aanpak op voor de realisatie van deelmobiliteitshubs in de provincie Drenthe. In het plan van aanpak worden de eisen voor open en uniforme deelmobiliteitshubs onderschreven. Het Rijk reserveert 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 175.000 inclusief btw voor realisatie van deelmobiliteitshubs (ontvanger: Provincie Drenthe). De reservering wordt omgezet in een definitieve bijdrage op basis van een door ministerie IenW goedgekeurd plan van aanpak uiterlijk 1 maart 2023. ❖ Rijk en regio spreken af dat er <u>uiterlijk 1 maart 2023</u> voor bovengenoemde onderwerpen (m.u.v. het onderwerp deelmobiliteitshubs) een uitvoeringsplan wordt ingediend waarin wordt ingegaan op invulling van de wederkerigheid, doelbereik, te ondernemen activiteiten, en monitoring van de effecten voor de bovengenoemde onderwerpen.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio spreken af dat er minimaal per kwartaal een voortgangsgesprek plaatsvindt om de uitvoering van de maatregelen te monitoren. ❖ Op het eerstvolgende DO MIRT Rijk - regio (Q1 2023) wordt het uitvoeringsplan ter accordering voorgelegd. Op basis van een geaccordeerd uitvoeringsplan worden de middelen omgezet in een toekenning. ❖ Het Rijk reserveert voor de uitvoering van het uitvoeringsplan Veilig, Slim en Duurzaam 2024 in Noord Nederland voor in ieder geval de thema's stakeholdersaanpak (onderwijs en werkgevers en in combinatie met afspraken over het mitigeren van hinder bij werkzaamheden), deelmobiliteitshubs en fietsstimulering, totaal € 2.500.000 NTB,- inclusief btw passend bij de uitgangspunten van het programma VSD en onder voorwaarde van een positief bestuurlijk besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten. Dit uitvoeringsplan moet uiterlijk <u>15 juli 2023</u> worden ingediend bij het Rijk. Dit uitvoeringsplan zal ter besluitvorming worden voorgelegd in het BO MIRT 2023.
7.	<p>Rijksbijdrage waterstofreinen provincie Groningen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De plannen voor de introductie van waterstofreinen in de provincie Groningen als onderdeel van de transitie naar zero emissie vervoer worden door Rijk en regio onderschreven. ❖ Het Rijk is verzocht om een rijksbijdrage van € 15 mln. te leveren voor de eerste vier waterstof-treinen. Besluitvorming over mogelijke fondsen hiervoor vindt pas in het voorjaar van 2023 plaats, waardoor nu geen toezegging op dit punt kan worden gedaan. ❖ Het Rijk zegt toe om in verband met het verlopen van de deadline van de EU subsidie voor 22 november 2022 uitsluitsel te geven of financiering mogelijk is.
8.	<p>Emplacement Leeuwarden</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De kosten voor de aanpassingen van het emplacement bij Leeuwarden, nodig voor de vierde trein op Leeuwarden-Sneek, zijn € 2,5 miljoen duurder geraamd dan budget beschikbaar is. Het aanbestedingsresultaat, dat hier meer inzicht in zal geven, wordt over 2 weken verwacht ❖ Vooruitlopend daarop wil de regio het tekort van € 2,5 mln. graag gedekt zien in een gezamenlijke afspraak. ❖ Rijk en Regio beschikken op dit moment niet over middelen en bespreken na dat de resultaten van de aanbesteding bekend zijn hoe dit tekort te dekken waarbij ook gekeken wordt naar de samenhang met ERTMS.
9.	<p>A28 Amersfoort – Hoogeveen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio gaan in overleg over de gevolgen van de vertraging van de infrastructurele maatregelen op verkeersveiligheid en doorstroming op de A28. ❖ De provincie Drenthe biedt aan om projectcapaciteit te leveren voor de aanpak van het knooppunt Lankhorst. Dit wordt meegenomen in het overleg ❖ In 2023 maakt Rijkswaterstaat een korte rapportage van de intensiteiten van de afgelopen jaren op de A28 Amersfoort-Hoogeveen te bespreken in BO MIRT 2023 om te kijken of vervolgacties nodig zijn.
10.	<p>Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle en gebiedsgericht MIRT-onderzoek Regio Zwolle</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Bij het BOL van juni 2022 hebben Rijk en regio ingestemd met de koers en ontwikkelprincipes van de verstedelijkingsstrategie "Warme Harten in een klimaatadaptieve delta". ❖ Regio en Rijk spreken af de uitgewerkte verstedelijkingsstrategie regio Zwolle "Warme Harten in een klimaatadaptieve delta", inclusief programmering/ontwikkelpad, te hanteren als richtinggevend kader voor de integrale verstedelijkingsopgave van de regio Zwolle tot 2040. De strategie borgt dat de opgave van ten minste 50.000 nieuwe woningen tot 2040 integraal wordt opgepakt met de randvoorwaardelijke opgaven voor klimaat, bereikbaarheid, economie, natuur, leefbaarheid en vitaliteit. ❖ Het MIRT-onderzoek bereikbaarheid Zwolle e.o. is afgerond. De resultaten daarvan worden benut voor te maken afspraken over de ontsluiting van grootschalige woningbouwlocaties. ❖ De samenwerking tussen Rijk en regio vanuit de verstedelijkingsstrategie voort te zetten in het NOVEX-gebied regio Zwolle, waarbij rijk en regio voortbouwen op de verstedelijkingsstrategie en het Plan van Doorpakken NOVI-gebied. Dit betekent dat de

	<p>focus zal liggen op de uitwerking van de regionale sponsstrategie, de mobiliteitsstrategie, Stedelijk Zwolle, de stationsomgevingen middelgrote kernen en de regionale ruimtelijk-economische visie.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Partijen spreken af toe te werken naar afspraken over de uitwerking van de verstedelijkingsstrategie o.b.v. de onderscheiden deelprogramma's uiterlijk in het BOL 2023. ❖ De eerste stap ten behoeve van de uitwerking van de mobiliteitsstrategie wordt met de besluiten over grootschalige woningbouwlocatie Zwolle in gang gezet. ❖ In de uitwerking van de volgende fase van de verstedelijking zet de regio zich expliciet in voor verdere stimulering van de mobiliteitstransitie gericht op vermindering autogebruik zoals bedoeld in het MIRT-onderzoek en de mobiliteitsstrategie (o.a. verbeteren woon-werk-balans, verdichten en inbreiden rond multimodale knooppunten, parkeerbeleid en parkeren op afstand).
--	--

Afspraken regio Noordwest-Nederland

1.	<p>Pakket projecten Zuidasdok, Noord/Zuidlijn, knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, derde perron Amsterdam Zuid, metroringlijn Amsterdam</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio hebben overeenstemming bereikt over dekking van een pakket van projecten bestaande uit Zuidasdok, Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, de Rozenoordbrug, het Derde Perron op Amsterdam Zuid, het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en de eerste fase van het sluiten van de Ringlijn. Hiervoor wordt door Rijk en regio € 5.462 mln. beschikbaar gesteld. (Rijk € 4.096 mln. en regio € 1.366 mln.). ❖ Voor Zuidasdok worden met de bijdrage de tekorten afgedekt zoals bekend op 5 oktober 2022, eenmalig buiten de Bestuursovereenkomst Zuidasdok (Bestuursovereenkomst 2012 en aanvullende bestuurlijke afspraken, verder Bestuursovereenkomst Zuidasdok). Het betreft de tekorten tot 5 oktober 2022, prijspeil 1 januari 2022 (€ 1212 mln.), met een verdeling van 75% Rijk en 25% regio. Dit is inclusief tekorten door verschillen tussen prijsontwikkeling en indexering tot prijspeil 1 januari 2022. ❖ Voor Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel en de Rozenoordbrug worden met de bijdrage de tekorten tot 5 oktober 2022, prijspeil 1 januari 2022 afgedekt (€ 317 mln.). Het betreft voor Knooppunten De Nieuwe Meer een eenmalige bijdrage buiten de Bestuursovereenkomst Zuidasdok (Bestuursovereenkomst 2012 en aanvullende bestuurlijke afspraken, verder Bestuursovereenkomst Zuidasdok). Dit is inclusief tekorten door verschillen tussen prijsontwikkeling en indexering tot prijspeil 1 januari 2022. ❖ Voor tekorten en meevallers na 5 oktober 2022 (prijspeil 1 januari 2022) gelden de afspraken uit de Bestuursovereenkomst Zuidasdok (inclusief allonges) en onderstaande beheersingsafspraken over prioritering binnen het pakket projecten, waarbij het Rijk een tekort dekt uit de reservering van het Rijk voor de Noord/Zuidlijn. ❖ De eenmalige bijdrage wordt niet meegeteld voor de 'cap op het risico van Amsterdam' die is opgenomen in de Bestuursovereenkomst Zuidasdok. ❖ Voor het Derde Perron wordt een voorkeursbeslissing (afsluiting MIRT-verkenning) voorbereid. Het ontstane tekort op het HSWI deel wordt gedekt volgens de verhouding 82,5% Rijk en 17,5% Regio. ❖ Voor de doortrekking van de Noord/Zuidlijn wordt de verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer gestart met 100% dekking (€ 3.364 mln.) waarin de verschillende projectalternatieven voor de beste verbinding tussen Amsterdam Zuid, Schiphol en Hoofddorp vergeleken worden en een tracékeuze gemaakt wordt, zodat toegewerkt kan worden naar een voorkeursbeslissing. ❖ Rijk en regio starten een (MIRT-) verkenning naar de 1e fase sluiten Metroringlijn, tussen Amsterdam Sloterdijk en Hemknoop. Rijk en regio hebben gezamenlijk zicht op 100% financiering (€ 394 mln.) voor de aanleg van dit eerste deel van het sluiten van de Metroringlijn tussen station Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Centraal. Om de beste variant voor dit deel van de Metroringlijn te kunnen bepalen, worden in deze MIRT- verkenning ook de verschillende varianten voor het geheel sluiten van de Metroringlijn tussen station Sloterdijk en station Amsterdam Centraal in het onderzoek meegenomen. Er wordt toegewerkt naar een voorkeursbeslissing voor de
-----------	--

	<p>eerste fase van het sluiten van de Metroringlijn, namelijk het deel waarvoor Rijk en regio afspraken hebben over 100% financiering.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Bij de ontwikkeling van havenstad moet alternatieve ruimte worden gevonden voor havengebonden bedrijvigheid in het Noordzeekanaalgebied. In het kader van de gebiedsgerichte aanpak in NOVEX-verband wordt voor het Noordzeekanaalgebied een integraal ontwikkelperspectief opgesteld. De opgaven en ruimtevraag in dit gebied op het vlak van water, wonen, (haven)economie en circulaire economie, energietransitie en landschap worden afgewogen. De Houtrakpolder maakt onderdeel uit van deze afweging. Rijk en regio onderzoeken dit verder in 2023. <p><i>Beheersing en risico's</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Met het oog op de beheersbaarheid van het pakket 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 (prijsspeil 1 januari 2022) voor Zuidasdok, Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, de Rozenoordbrug en het Derde Perron gelden de afspraken uit de Bestuursovereenkomst Zuidasdok (inclusief 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. ❖ De risico's bij Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel en de Rozenoordbrug zijn voor 100% voor rekening van het Rijk, waarbij het Rijk het tekort dekt uit de reservering van het Rijk voor de Noord/Zuidlijn. ❖ Bij de start van de MIRT-planuitwerking voor het Derde Perron op treinstation Amsterdam Zuid worden t.b.v. de realisatiefase beheersingsafspraken gemaakt tussen partijen (w.o. opt-out, faseringsopties, versoberingsopties waarmee kan worden aangesloten op het beschikbaar budget, risicomanagement en financiële verdeling, governance etc.). ❖ Bij de start van de MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer, worden afspraken tussen partijen gemaakt over de projectbeheersing in het vervolgtraject (w.o. opt-out, scopebeheersing, faseringsopties, versoberingsopties, risicomanagement en financiële verdeling, governance etc.). Voorafgaand aan een volgende faseovergang van project doortrekking Noord/Zuidlijn treden partijen conform huidige werkwijze (zoals deze in de MIRT spelregels zijn vastgelegd) in overleg over scope, prognose en dan beschikbaar budget. ❖ Bij de start MIRT-verkenning voor de 1e fase sluiten Ringlijn, tot Hemknoop, worden afspraken tussen partijen gemaakt over de projectbeheersing in het vervolgtraject (w.o. opt-out, scopebeheersing, faseringsopties, versoberingsopties, risicomanagement en financiële verdeling, governance, etc.). Voorafgaand aan een volgende faseovergang van het project 1e fase sluiten Ringlijn, tot Hemknoop, treden partijen conform huidige werkwijze (zoals deze in de MIRT spelregels zijn vastgelegd) in overleg over scope, prognose en dan beschikbaar budget. De regio neemt de verantwoordelijkheid voor de verkenningfase voor de uitvoering en beheersing voor de 1e fase sluiten Ringlijn tot Hemknoop.
2.	<p>Bestuurlijke trekkers NOVEX-gebieden MRA en Noordzeekanaalgebied</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio spreken af om conform de NOVEX-aanpak voor de MRA en het Noordzeekanaalgebied te werken met een bestuurlijk duo. ❖ Voor de MRA vormen de minister voor VRO en de wethouder Woningbouw, Grond en Ontwikkeling en Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam het bestuurlijke duo. Zij nemen het bestuurlijke voortouw om samen met de betrokken MRA- en Rijkspartijen het vastgestelde ontwikkelperspectief (verstedelijkingsconcept MRA 2050) nader uit te werken in een uitvoeringsagenda met een regionale investeringsagenda 1.0 die in het BO Leefomgeving 2023 kan worden vastgesteld.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Voor het Noordzeekanaalgebied vormen de minister van economische zaken en klimaat en de gedeputeerde van de provincie Noord-Holland voor Financiën, Circulaire economie, Zeehavens, Sport, Cultuur en erfgoed het bestuurlijke duo. Zij nemen het bestuurlijke voortouw om te komen tot een ontwikkelperspectief dat in het BO MIRT 2023 kan worden vastgesteld. ❖ Voor de MRU wordt op een later moment het bestuurlijk trekkerschap vastgesteld.
3.	<p>NOVEX-gebied MRU: Programma U Ned</p> <p><i>Mobiliteitsstrategie</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio onderschrijven de richtinggevende principes die opgesteld zijn in de Mobiliteitsstrategie U Ned 2040 en stellen de gesignaleerde mobiliteitsopgaven 2040 vast, en constateren dat ondanks toepassing van de principes de opgaven op alle netwerken omvangrijk zijn en blijven en dat vraagt om stevige maatregelen. ❖ Rijk en regio werken de aanbevelingen uit de uitwerkingsagenda als vervolg van de Mobiliteitsstrategie binnen U Ned verder uit, met daarbij o.a. aandacht voor afstemming van de spoorse onderzoeksvorstellen <p><i>MIRT-verkenning OV & Wonen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio nemen kennis van de resultaten van de Analysefase van de MIRT-Verkenning OV en Wonen. ❖ Rijk en regio constateren: <ul style="list-style-type: none"> • Dat het binnen deze MIRT-Verkenning het niet kansrijk is nieuwe stations in combinatie met 'zwaardere' OV verbindingen verder te onderzoeken. • Voor een toekomst vast mobiliteitssysteem is een systeemsprong noodzakelijk met een Merwedelijn van Utrecht CS naar Nieuwegein. Een (deels) ondergrondse Merwedelijn draagt het meest bij aan het oplossen van de woningbouwopgave in dit gebied. • De kansrijke maatregelen passen niet binnen het bedrag (€ 380 mln.) dat bij aanvang van de verkenning gereserveerd is. Het is zodoende noodzakelijk om aanvullende middelen te reserveren, als we de huidige doelen van de verkenning willen vasthouden. ❖ Rijk en regio besluiten in de vervolgfase (zeef 2) van de MIRT-verkenning OV en Wonen door te studeren op de geïdentificeerde kansrijke oplossingsrichtingen: de (deels) ondergrondse Merwedelijn, de Papendorplijn in samenhang met de huidige SUNIJ-lijn, busbaanopties via de Waterlinieweg en Utrecht Science Park (USP) en de frequentieverhoging van de Uithoftram. <p><i>Aanpak 2030</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio doen een onderzoek naar de mobiliteitseffecten en de kosten en baten van het pakket "Aanpak 2030", zijnde een pakket aan kleinschalige mobiliteitsmaatregelen die voor 2030 bijdragen aan het bereikbaar houden van de regio. Inzet is om op het BO MIRT 2023 over de meest effectieve maatregelen afspraken te maken. <p><i>Gebiedsonderzoeken</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio onderschrijven de potentie en bijbehorende condities van de onderzochte gebieden: A12-zone, USP-Lunetten/Koningsweg, Lage Weide en omstreken en Overvecht. De reeds geplande verdichting in Utrecht Science Park (USP) (meer gemengd milieu wonen-werken), Overvecht (kansen voor verdichting benutten), en Lage Weide (intensivering bedrijvigheid) wordt voortgezet. Rijk en regio zullen -elk vanuit de eigen rol, maar wel met elkaars betrokkenheid verantwoordelijkheid nemen dit verder uit te werken. ❖ Rijk en regio zetten in op een ontwikkeling van een grootschalige A12-zone als logische vervolgstap binnen Groot Merwede en in relatie tot de aanleg van de Merwedelijn, en doorontwikkeling naar Rijnenburg. Na ontwikkeling van de A12-zone zijn er mogelijkheden om richting oosten uit te breiden met Lunetten/Koningsweg en richting westen in Rijnenburg. De condities om dit mogelijk te maken worden verder onderzocht. ❖ De regio, zijnde Gemeente Utrecht neemt initiatief voor nadere uitwerking van de andere opgaven zoals sport, energie, en maatschappelijke voorzieningen en betreft hierbij per gebied de relevante partijen. De uitkomsten hiervan worden, indien relevant, in U Ned ingebracht om de samenhang goed in beeld te houden.

	<p><i>Groenblauw raamwerk</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio concretiseren maatregelen voor het groen-blauwe raamwerk van o.a. Groen Groeit Mee en de NOVEX woningbouwlocaties om op het BOL 2023 afspraken te kunnen maken om de financiering van de benodigde ingrepen verder te brengen. <p><i>Energie</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio geven uitvoering aan de eerdere afspraak uit het BO Leefomgeving: '<i>De benodigde verzwaring van het bestaande elektriciteitsnetwerk en benutting warmtebronnen t.b.v. energietransitie in samenhang met de plannen voor wonen, werken en duurzame mobiliteit uit de verstedelijkingsstrategie NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort te verkennen.</i>' Dit wordt onder andere betrokken bij de nadere uitwerking van de ontwikkeling van de A12-zone, Rijnenburg en de Spoor-/A1-zone en Langs Eem en Spoor in Amersfoort. <p><i>Oostkant Utrecht</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In aansluiting op de resultaten van de MIRT-verkenning ov en wonen, waaruit blijkt dat het station Lunetten-Koningsweg kansrijk kan zijn, maar op zijn vroegst na 2035, onderzoekt de regio de mogelijkheden voor de ontwikkeling van het station, in samenhang met het te ontwikkelen ov-netwerk (de verbinding naar USP, de A12-zone en Rijnenburg en de Binnenstadsas) en de ontsluiting van de geplande grote woningbouwlocaties langs dat ov-netwerk. De regio legt in dit onderzoek de verbinding met de studie naar de spoorcorridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens (A12-corridor). <p><i>Amersfoort</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio besluiten, gezien de verwevenheid van de opgave in de Metropoolregio Utrecht, de regio Amersfoort en stad Amersfoort en haar bijbehorende opgave integraal op te nemen in U Ned. <p><i>Regiopoorten</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio brengen de groeipotenties van de regiopoorten verder in beeld in het programma Regiopoorten en agenderen vervolgstappen, inclusief de invulling van randvoorwaarden, in het BO MIRT in 2023. Hierbij worden de regiopoorten van regio Amersfoort integraal meegenomen. Ook wordt daarbij gekeken naar o.a. de multimodale overstappotentie van (hoofdwegennet) hubs i.c.m. met nieuwe producten als BRT-lijnen. <p><i>Korte Termijn Aanpak</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Tijdens het BO MIRT 2018 is een pakket van maatregelen vastgesteld voor de Korte Termijn-Aanpak (KTA 1e Tranche) voor de periode 2019-2021. Het restantbudget op 31 december 2022 is tijdens de Stuurgroep Goedopweg d.d. 17-10-2022 indicatief vastgesteld op € 2.624.000 exclusief btw (waarvan 50% Rijksdeel). Dit bedrag zal worden ingezet voor het programma Versterken KTA (2019-2024) zoals vastgesteld tijdens het BO MIRT 2019. Dit bedrag betreft een aanvulling op de reeds gemaakte financiële afspraak uit 2019 en wordt gebruikt voor een intensivering van programma Versterken KTA dat is gericht op het doelmatig en duurzaam gebruik van de verkeersinfrastructuur. Het definitieve restant budget van de KTA 1e tranche zal worden vastgesteld tijdens de eerste Stuurgroep Goedopweg in 2023 op basis van de verantwoordingsinformatie die de provincie zal indienen in de SiSa 2022.
4.	<p>NOVEX-gebied MRA: Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB)</p> <p><i>Multimodaal Toekomstbeeld MRA</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio onderschrijven de analyse en urgentie om nú door te pakken voor een aantrekkelijke, duurzame en bereikbare metropoolregio. ❖ Rijk en Regio stellen het Multimodaal Toekomstbeeld MRA (MTB) en de sturingsprincipes vast als onderdeel van het ontwikkelperspectief NOVEX MRA. Het MTB is het uitgangspunt voor het vinden van brede mobiliteitsoplossingen in samenhang met de verstedelijkingsstrategie MRA. ❖ Het Multimodaal Toekomstbeeld voor de MRA als leidraad te hanteren door het Rijk, Vervoerregio Amsterdam en Provincies Flevoland en Noord-Holland bij; <ul style="list-style-type: none"> • het afwegen en faseren van toekomstige keuzes binnen en buiten het mobiliteitsdomein, en bij toekomstige verstedelijkingskeuzes op verschillende schaalniveaus.

	<p>waarbij:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vervoerregio Amsterdam, Metropoolregio Amsterdam en Provincies Noord-Holland en Flevoland de gemeenten uitnodigen om het Multimodaal Toekomstbeeld te onderschrijven en samen te werken bij de uitwerking van het MTB. • De Ministeries van IenW en BZK de andere departementen uitnodigen om het Multimodaal Toekomstbeeld te onderschrijven en samen te werken bij de uitwerking van het MTB. <p>❖ Het programma Samen bouwen aan Bereikbaarheid stelt, als input voor de uitvoeringsagenda NOVEX MRA, een multimodaal implementatieplan 2030 op voor beleids- en investeringskeuzes in de Metropoolregio Amsterdam tot 2030.</p> <p><i>Uitvoeringsagenda SBaB – korte termijnmaatregelen tot 2030 (Duurzame gedragsmaatregelen)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De gedragsmaatregelen van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid samen met andere partners zoals werkgevers, onderwijsinstellingen en vervoerbedrijven te continueren als programmatische Duurzame gedragsmaatregelen, met als doel het optimaal en duurzaam benutten van het hele mobiliteitssysteem, het afremmen van de mobiliteitsgroei (thuiswerken) en het spreiden van de mobiliteit over de tijd (spitsmijden) en over de verschillende modaliteiten via een doelgroepenpak, waaronder een werkgeversaanpak; ❖ Maximaal € 3,4 mln. ter beschikking te stellen voor de activiteiten in 2023. Dit bedrag bestaat uit een Rijksbijdrage van € 1,7 mln. en een regiobijdrage van € 1,7 mln. Alle bedragen zijn inclusief btw, zowel van het Rijk, als de regio. ❖ Het resterende budget uit 2022 mee te nemen en in mindering te brengen op het maximaal beschikbare bedrag voor 2023. ❖ De Programmaraad te mandateren voor de daadwerkelijke toekenning van middelen naar projecten en start uitvoering op basis van een definitieve opdracht voor duurzame gedragsmaatregelen in 2023. ❖ In 2023 toe te werken naar een Meerjarenprogramma Duurzaam Mobiliteitsgedrag 2024-2030 waarin de scope, helder opdrachtgeverschap, de samenhang tussen korte termijnmaatregelen en lange termijnopgaven, de governance, het proces, de planning en (structurele) financieringsafspraken worden uitgewerkt. ❖ Rijk en regio herbevestigen het door de Programmaraad Samen Bouwen aan Bereikbaarheid op 18 maart 2022 genomen besluit over de financiering en allocatie van middelen voor de Uitvoeringsagenda SBaB 2022. De aan dit besluit verbonden financiering betreft in totaal maximaal € 3,8 mln., verdeeld naar Rijk (50%, inclusief btw, met een maximum van € 1,9 mln.) en regio (50% exclusief btw).
5.	<p>Programmatie bekostiging</p> <p><i>Algemeen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio onderschrijven de mogelijkheden van programmatie bekostiging voor de urgente woningbouwopgave en de integrale aanpak van de verstedelijkingsopgaven in de NOVEX-gebieden MRA en MRU, vooral als het gaat om het vergroten van de flexibiliteit in het doelmatig aanwenden van de beschikbare budgetten, maar onderkennen dat hieraan ook praktische vraagstukken, randvoorwaarden en knelpunten verbonden zijn. ❖ Rijk en regio spreken af om in de NOVEX-gebieden MRA en MRU te starten met de voorbereiding van een pilot om vraagstukken, randvoorwaarden en knelpunten van programmatie bekostiging in de praktijk te onderzoeken en verder uit te werken. ❖ In het BO Leefomgeving Noordwest 2023 zal besluitvorming plaatsvinden over de nadere invulling van de pilot. <p><i>Specifiek Metropoolregio Amsterdam:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In het NOVEX-gebied MRA zal een pilot worden voorbereid die gericht is op verdere uitwerking van de synchronisatie van de ruimtelijke investeringen en adaptieve programmatie bekostiging: <ul style="list-style-type: none"> ○ BZK neemt het voortouw om samen met de andere departementen en de regio de synchronisatie van de ruimtelijke rijk- en regio investeringen voor de regionale investeringsagenda uit te werken. ○ In het bereikbaarheidsprogramma SBaB zal voor de gemaakte afspraken woningbouw en mobiliteit tot 2030 de adaptieve programmatie bekostiging verder worden uitgewerkt waarbij ook gekeken zal worden hoe de huidige vorm

	<p>van de uitkeringen kan worden geoptimaliseerd voor meer flexibiliteit in de bekostiging.</p> <p><i>Specifiek Metropoolregio Utrecht:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In het NOVEX-gebied MRU zal een pilot worden voorbereid die gericht is op verdere uitwerking van een adaptieve programmatische bekostiging binnen de programmalijnen van U Ned. Dit betreft onder andere de programmatische aanpak voor de gemaakte afspraken woningbouw en mobiliteit tot 2030 en de Aanpak 2030.
6.	<p>Spoorcorridorstudie Utrecht-Foodvalley-Arnhem (A12 Corridor)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio spreken af samen het proces te starten om te komen tot een MIRT-onderzoek naar de corridor Utrecht – Foodvalley – Arnhem (A12). ❖ Rijk en regio streven ernaar om deze onderzoeksopzet in het BO Leefomgeving 2023 gereed te hebben voor besluitvorming en daarna het MIRT-onderzoek te starten. ❖ Tussen Rijk en regio vindt de komende maanden afstemming plaats over de scope, waarbij in ieder geval als uitgangspunten worden meegenomen: <ul style="list-style-type: none"> ○ de brede bereikbaarheidsopgave op deze corridor; ○ de verstedelijkingsopgave MRU en Arnhem Nijmegen Foodvalley; ○ de bredere impact op de fysieke leefomgeving van mogelijke bereikbaarheidsmaatregelen. ❖ Er ligt een verband met de verstedelijkingsopgave in Utrecht Oost en IC Lunetten Koningsweg die beiden op zijn vroegst na 2035 zullen spelen: de resultaten van de separate onderzoeken van de regio hierover zullen t.z.t. worden betrokken bij de bevindingen uit het brede MIRT-onderzoek UAD. ❖ Rijk en regio zullen in de onderzoeksopzet tevens ingaan op de rolverdeling, taken, verantwoordelijkheden en financiering.
7.	<p>Guisweg</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio benadrukken dat er een opgave ligt bij de Guisweg in Zaandam voor een veilig spoor en weg. ❖ De investeringskosten van het voorlopig voorkeursalternatief komen uit op € 164 mln. (prijsspeil 2021). Daarbij is rekening gehouden met een aantal kostenbesparingen. ❖ Op basis van het tussen Rijk en regio bestuurlijk afgesproken budget van € 130 mln. en € 8 mln. indexering tot en met 2021, is sprake van een tekort van € 26 mln. ❖ Rijk en regio spreken ter dekking van het tekort de volgende verdeling af voor aanvullende bijdrages: Gemeente Zaanstad: € 1,8 mln., Provincie Noord-Holland: € 1,0 mln.; Ministerie van IenW: € 11,2 mln. en Vervoerregio Amsterdam: € 12,0 mln. (alles prijspeil 2021). ❖ De bijdrage van het Rijk komt voor € 3,2 mln. uit het vrijgevalen budget binnen de Corridor Amsterdam – Hoorn. Het resterende deel (€ 8,0 mln.) komt ten laste van het Mobiliteitsfonds. De bijdrage vanuit het Rijk is taakstellend (alles prijspeil 2021).
8.	<p>Gebruik netwerken optimaliseren: Veilig, Slim en Duurzaam – Noordwest Noord-Holland, Flevoland en Utrecht</p> <p><i>Werkgeversaanpak</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Een groot deel van de reisbewegingen in Nederland is werkgebonden. Rijk en regio blijven investeren in het stimuleren van werkgevers om de werkgerelateerde mobiliteit te verduurzamen (mede in het kader van Besluit CO2-reductie werkgebonden personenmobiliteit) en het reisgedrag ten tijde van de coronacrisis te bestendigen door meer thuiswerken, beter spreiden van reizen over de dag en over de week. Invulling van de werkgeversaanpak vindt plaats binnen de gebiedsgerichte Bereikbaarheidsprogramma's SBaB en U-Ned (GoedopWeg). <p><i>Slimme mobiliteit en versnellen stedelijke platforms</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Hiertoe reserveert het Rijk binnen het programma Veilig, Slim en Duurzaam maximaal € 5 mln. inclusief btw voor versnelling in planvorming en uitvoering van maatregelen. Vanuit de nu deelnemende overheden (Almere, Apeldoorn, Amersfoort, Zwolle, Dordrecht, Helmond en Heerlen) wordt eenzelfde inspanning geleverd. ❖ De middelen zijn inzetbaar op voorwaarde van een uiterlijk 1 maart 2023 gezamenlijk door IenW en betrokken gemeenten bestuurlijk vastgesteld plan van aanpak. Dit plan van aanpak bevat een concrete uitwerking van de platformtechnologie, te treffen maatregelen en activiteiten gericht op digitalisering van lokaal beleid, ontsluiten data silo's, expliciteren van informatiebehoeften en sturingsinstrumenten. Hiermee wordt

	<p>met name ingezet op het verkrijgen van beter en betrouwbaarder digitaal zicht op binnenstedelijke verplaatsingen (goederen en personen, alle modaliteiten). In relatie tot reisdoelen, alternatieven (modaliteit, tijdstippen, routes), de actuele beschikbaarheid van vervoermiddelen (OV, deelmobiliteit, hubs, auto), mogelijke conflicten (bijvoorbeeld venstertijden logistiek in relatie tot fietsroutes schoolgaande jeugd, spits-dal bezetting, laadbehoefte en laadbeschikbaarheid) en de bijsturingsmogelijkheden hierop;</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In het Plan van Aanpak dient ook ingegaan te worden op de invulling van de wederkerigheid, het doelbereik, de onderlinge samenhang en de impact op beleidseffecten. Voorgestelde lokale maatregelen en activiteiten dienen landelijk opschaalbaar en continueerbaar te zijn en te leiden tot structurele effecten. <p><u>Noord-Holland en Flevoland</u></p> <p><i>Digitalisering Overheden:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Provincies Noord-Holland en Flevoland hebben de afgelopen jaren grote stappen gezet in de professionalisering van hun Regionale Data Team (RDT) en inliggende wegbeheerders aan te sluiten bij de opgaven. Om dit proces versterkt door te zetten investeren Rijk en regio tot en met 2023 in totaal € 1.468.132,- (inclusief btw) in Digitalisering Overheden (verdere digitalisering in het mobiliteitsdomein). Het Rijk draagt maximaal 50% van deze kosten met een maximum van € 734.066 inclusief btw (Ontvanger Provincie Noord-Holland). <p><i>Deelmobiliteitshubs</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Als invulling van de generieke landelijke afspraak over de realisatie van deelmobiliteitshubs heeft de regio een plan van aanpak opgesteld voor de realisatie van twee tranches deelmobiliteitshubs in de <i>Metropoolregio Amsterdam</i>. In het plan van aanpak zijn de eisen voor open en uniforme deelmobiliteitshubs onderschreven en is vastgelegd dat de eerste tranche deelmobiliteitshubs uiterlijk in mei 2023 wordt gerealiseerd. Het Rijk reserveert 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 200.000 inclusief btw voor de eerste tranche en reserveert 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 300.000 inclusief btw voor de tweede tranche (ontvanger: Vervoerregio Amsterdam). De reservering voor de eerste tranche wordt omgezet in een definitieve bijdrage op basis van een positief bestuurlijk besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten voor de eerste tranche. De reservering voor de tweede tranche wordt uiterlijk op het BO MIRT in 2023 omgezet in een definitieve bijdrage op basis van een door het ministerie van IenW en de Metropoolregio Amsterdam vastgesteld uitvoeringsplan en een positief bestuurlijk besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten voor de tweede tranche. <p><u>Utrecht</u></p> <p><i>Digitalisering Overheden</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In de provincie Utrecht is, met draagvlak in de regio, een implementatieplan bestuurlijk vastgesteld in het UVVB. Tevens zijn grote stappen gezet in de professionalisering van het Regionale Data Team (RDT). Om dit proces versterkt door te zetten investeren Rijk en regio tot en met 2023 in totaal € 1.210.000,- (inclusief btw) in Digitalisering Overheden (verdere digitalisering in het mobiliteitsdomein). Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 605.000 inclusief btw (Ontvanger Provincie Utrecht). <p><i>Deelmobiliteitshubs</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Als invulling van de generieke landelijke afspraak over de realisatie van deelmobiliteitshubs heeft de regio een plan van aanpak opgesteld voor de realisatie van twee tranches deelmobiliteitshubs in de regio Utrecht. In het plan van aanpak zijn de eisen voor open en uniforme deelmobiliteitshubs onderschreven en is vastgelegd dat de eerste tranche deelmobiliteitshubs uiterlijk in mei 2023 wordt gerealiseerd. Het Rijk draagt 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 275.000 inclusief btw voor realisatie van de eerste tranche en reserveert 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 225.000 inclusief btw voor realisatie van de tweede tranche (ontvanger: Provincie Utrecht). De reservering voor de tweede tranche wordt uiterlijk op het BO MIRT in 2023 omgezet in een definitieve bijdrage op basis van een door het
--	---

	<p>ministerie van IenW en de regio Utrecht vastgesteld uitvoeringsplan en een positief bestuurlijk besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten voor de tweede tranche.</p>
9.	<p>Ontwikkelpad Flevoland</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio zijn in het kader van de motie Koerhuis/ Minhas (35925-A-45) in gesprek over de in deze motie specifiek genoemde projecten om te bezien welke onderdelen reeds een plek hebben in lopende onderdelen. ❖ Rijk en regio constateren dat de verschillende genoemde projecten of al onderdeel uitmaken van concrete plannen, zoals de N50 en de A6, ofwel dat er op wordt gestudeerd (IJmeerverbinding), ofwel dat het project momenteel een lagere prioriteit heeft (N307). ❖ Rijk en regio constateren dat in 2022 het MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area is afgerond en dat naar aanleiding van dit onderzoek, drie verdiepende onderzoeken zijn gestart: verdiepend wegenonderzoek, verdiepend OV-onderzoek en een onderzoek naar een Toekomstvast Investeringsperspectief (TVIP) voor de gebiedsontwikkelingen ABA. In het kader van het Programma Woningbouw en Mobiliteit zijn hierover dit Bestuurlijk Overleg MIRT afspraken gemaakt. ❖ De bereikbaarheid in het gebied is van groot belang en derhalve wordt de bereikbaarheid in het gebied constant gemonitord. Hiernaast zetten we in op economische structuurversterking in Almere en Lelystad waardoor er een betere balans komt in het woon-werkverkeer in de MRA en constateren we dat beleids- en gedragsmaatregelen van groot belang zijn om de bereikbaarheid te waarborgen. ❖ Het rijk neemt kennis van de regionale ambitie om de provinciebrede bereikbaarheid in Flevoland te onderzoeken. Hierbij wordt gekeken naar de gevolgen van de provinciebrede woningbouwambities voor de bereikbaarheid op de verschillende netwerken. De resultaten hiervan zullen daarbij ook worden gecombineerd met de inzichten uit bovengenoemde onderzoeken.
10.	<p>Knooppunt Hoevelaken</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio bevestigen de urgentie van een snelle realisatie van Knooppunt Hoevelaken (A1/A28) nadat de Raad van State uitspraak gedaan heeft over de ViA15 in relatie tot stikstof. Dit conform de afspraken uit de bestuursovereenkomst en aanvullend gemaakte bestuurlijke afspraken in de Regio Amersfoort. ❖ Rijk en regio spannen zich in om met nader te bepalen (no-regret) maatregelen de impact van de uitgestelde oplevering van Knooppunt Hoevelaken op te vangen. Identificatie van deze maatregelen vindt plaats binnen de U Ned programmalijnen Korte Termijn Aanpak (KTA) en Aanpak 2030.
11.	<p>Hogering/Stedelijke Bereikbaarheid Almere</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In het bestuurlijk convenant Stedelijke Bereikbaarheid Almere (fase 1a) uit 2011 is afgesproken dat het Rijk een financiële bijdrage levert aan de capaciteitsuitbreiding van de Hogering vanaf de A6 tot aan de Hollandsedreef in Almere. De vernieuwde Hogering zal in 2023 worden opgeleverd, daarom wordt de toegezegde bijdrage (€ 23,5 mln., prijspeil 2011) beschikbaar gesteld aan de provincie Flevoland.
12.	<p>Spoorbereikbaarheid Amersfoort</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio gezamenlijk de impact op de regionale en (inter)nationale spoorbereikbaarheid van Amersfoort onderzoeken in relatie tot de verstedelijkingsstrategie van de regio Amersfoort als onderdeel van de MRU, zodat dit bijdraagt aan een integrale afweging bij besluitvorming rond de landelijke spoorcorridors. ❖ Dit onderzoek op te pakken binnen de U Ned als uitwerking van de Mobiliteitsstrategie in 2023.
13.	<p>Intentieovereenkomst Dom-tot-Dam</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en de betrokken regionale partijen spreken af te onderzoeken of begin 2023 een intentieovereenkomst rond de route van Dom tot Dam gesloten kan worden. In de intentie overeenkomst komen terug de inhoudelijke, procesmatige en financiële vervolgspraken. Rijk en Regio doen dit vanuit een gezamenlijke regierol.

14.	Merwedekanaal Utrecht <ul style="list-style-type: none"> ❖ Gezamenlijk een traject te starten om te komen tot een intentieovereenkomst in het najaar van 2023 over de overdracht van het eigendom en beheer van het Merwedekanaal, haar oevers en aangrenzende rijkseigendommen binnen de gemeente Utrecht van het Rijk naar de gemeente en het waterschap. Uitgangspunt van de overdracht is dat deze plaats vindt in de huidige staat tegen een daarvoor nog vast te stellen vergoeding ter compensatie van het noodzakelijke en toekomstige onderhoud en de waarde van de over te dragen gronden. ❖ Voor het vervolgtraject gezamenlijk voor maximaal € 70.000,- een adviesbureau in te huren voor de nadere uitwerking en het opstellen van de benodigde rapportage en kaartmateriaal. De kosten tussen Rijk, gemeente en waterschap worden verdeeld volgens de verhouding 3 – 3 – 1. ❖ Uiterlijk bij het BO Leefomgeving in het voorjaar van 2023 maakt het Rijk inzichtelijk of dekking beschikbaar is voor de nog vast te stellen vergoeding ter compensatie van het noodzakelijke en toekomstige onderhoud. Gemeente Utrecht en HDSR maken tevens hun onderhandelingsinzet bekend, zodat hiermee gezamenlijk toegewerkt kan worden naar een voor beide partijen realistische afkoopsom en een intentieovereenkomst bij het BO MIRT 2023.
15.	Onderzoek Noordzeekanaal/Amsterdam-Rijnkanaal <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en Regio hebben het voornemen een MIRT-onderzoek te starten voor het Noordzeekanaal- en Amsterdam-Rijnkanaalgebied. ❖ De scope wordt de komende maanden uitgewerkt en geagendeerd voor het volgende Bestuurlijk Overleg Leefomgeving. ❖ Globaal doel is dat we de toekomstige opgaven en oplossingsrichtingen op het gebied van waterbeheer en scheepvaart goed in beeld krijgen, in samenhang met de overige (ruimtelijke) opgaven in het gebied.
16.	MIRT-onderzoek NOVEX-gebied Lelylijn <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en regio starten met het opzetten van de gezamenlijke projectorganisatie en de inhoudelijke werkzaamheden voor het MIRT-onderzoek/NOVEX Lelylijn. ❖ Met het MIRT-onderzoek Lelylijn beogen de partijen een belangrijke stap te zetten in een nieuwe, snelle, rechtstreekse spoorverbinding tussen Lelystad als poort naar de randstad en Leeuwarden en Groningen als belangrijke bestemmingen in het noorden. In het onderzoek wordt de internationale betekenis van de Lelylijn als schakel in de verbinding naar Duitsland en verder, betrokken. Alle denkbare varianten worden meegenomen die noodzakelijk zijn voor een juridisch, financieel en maatschappelijk adequate keuze, waarbij de effecten voor de brede welvaart, de bijdrage aan de landelijke woonopgave en de economische structuur van het noorden van Nederland belangrijke criteria zijn in het afwegingskader. ❖ Uitgegaan wordt van het afronden van het MIRT-onderzoek/NOVEX Lelylijn en een (go/no-go) startbeslissing voor een MIRT-verkenning naar de Lelylijn in het najaar van 2024. ❖ De totale kosten voor het programma Deltaplan, inclusief het MIRT-onderzoek/NOVEX Lelylijn, zijn globaal geraamd op € 8 mln. (exclusief btw). Rijk en regio delen deze kosten gelijkelijk (50/50) en stellen hiervoor beide nu € 3 mln. beschikbaar. Beide spannen zich in om in 2024 nogmaals ieder € 1 mln. beschikbaar te stellen. ❖ Het in te stellen BO Deltaplan bewaakt de samenhang in de uitwerking van de bouwstenen voor het Deltaplan van het Noorden. Rijk en regio werken de governance en werkorganisatie (inclusief doelen, uitgangspunten en raakvlakken) voor een samenhangende uitwerking van de bouwstenen voor het Deltaplan van het Noorden verder uit en leggen dit ter vaststelling voor aan het BO Deltaplan dat zo snel mogelijk en bij voorkeur nog dit jaar wordt georganiseerd. ❖ In het BO Deltaplan wordt ook gekeken naar de positie van de waterschappen in de governance.
17.	Rijnbrug Rhenen <ul style="list-style-type: none"> ❖ Voor de verbreding van de Rijnbrug bij Rhenen in een van de 17 NOVEX-woningbouwlocaties, de regio Foodvalley, doet het Rijk een lumpsum bijdrage van € 40 mln. voor prijspeil 2022, inclusief btw. ❖ Het project wordt uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van en met verdere bijdragen van de regiopartijen. Risico's verbonden aan maatregelen die nodig zijn voor de verbreding van de brug liggen bij de provincies Gelderland en Utrecht. Het Rijk indexeert haar bijdrage met de door het Ministerie van Financiën aan IenW uitgekeerde indexatie tot het jaar waarin de bijdrage wordt overgemaakt.

Afspraken Goederenvervoercorridor

1.	Beveiligde truckparkings <ul style="list-style-type: none"> ❖ Om de verdere invulling naar een dekkend netwerk van beveiligde truckparkings op de corridors te realiseren besluiten Rijk en regio voor 2023 € 150.000 inclusief btw te reserveren. ❖ Daarbij geldt de volgende verdeling: de provincies Zuid-Holland, Limburg en Noord-Brabant elk € 25.000 inclusief btw en het Ministerie van IenW € 75.000 inclusief btw. Het Havenbedrijf Rotterdam levert een inhoudelijke bijdrage in uren. ❖ Dit budget zal onder meer worden besteed aan vervolgonderzoeken, het voorbereiden van een nieuwe Europese CEF aanvraag (investerings- of studieprojecten) en zo nodig extra projectmanagementcapaciteit.
2.	Robuuste Vaarwegen: rijksligplaatsen op de Maascorridor <ul style="list-style-type: none"> ❖ Laag waterproblematiek op de Waal heeft gezorgd voor extra scheepvaart op de Maascorridor en daarmee een extra behoefte aan ligplaatsen op die corridor. ❖ IenW stelt voor oplossing van de toegenomen behoefte aan ligplaatsen een bedrag beschikbaar van € 1.100.000 inclusief btw ten behoeve van de inrichting van enkele spudpaal- en mogelijk ook afmeervoorzieningen bij o.a. de sluiscomplexen op de Oost-Westtak van de Maas. ❖ De maatregelen zullen door RWS voor de zomer van 2024 zijn afgerond. ❖ De regionale corridorpartijen zullen eveneens aandacht besteden aan de verbetering van ligplaatsvoorzieningen binnen hun areaal.
3.	Robuuste Vaarwegen: 7 x 24 uur bediening Zuid-Nederland <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Ministerie van IenW committeert zich om de € 187.500 inclusief btw aan bedieningskosten van de Brabantse kanalen (bruggen en sluizen) voor 2023 te financieren. Het tussenjaar 2023 was nog niet gedekt. Hiervan komt € 100.000 inclusief btw uit het onderzoeksbudget Robuuste Vaarwegen binnen het MIRT programma Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost, het resterende bedrag komt uit het Rijkswaterstaat programma Beter Bediend. ❖ De capaciteit vanuit Rijkswaterstaat om de 7 x 24 uren bediening in 2023 uit te voeren is inmiddels beschikbaar gesteld. Hierdoor zal de 7 x 24 uren bediening van de objecten op zowel de Maasroute als op de Brabantse Kanalen tot 1 januari 2024 worden gecontinueerd.
4.	Faciliteren van 740 meter treinen <ul style="list-style-type: none"> ❖ De inzet van langere goederentreinen zorgt voor een betere benutting van de spoorcapaciteit, maakt het goederenvervoer per spoor goedkoper, en draagt daarmee bij aan het stimuleren van de modal shift van weg naar spoor. ❖ Het Ministerie van IenW stelt € 7.260.000 inclusief btw beschikbaar in de komende drie tot vier jaar voor de uitvoeringskosten van de realisatie van het verlengen van twee sporen op emplacement Lage Zwaluwe om deze geschikt te maken voor de ontvangst en afhandeling van 740 meter goederentreinen.
5.	Beter benutten Last Mile spoor <ul style="list-style-type: none"> ❖ Met het project Beter benutten Last mile spoor wordt de capaciteit op het spoornetwerk in de Rotterdamse haven, op terminals en op de gehele corridor beter benut door het gebruik van sensoren en camera's. Hierdoor komt capaciteit vrij voor het rijden van meer treinen. Gestart wordt met fase 1 op het emplacement Botlek in de Rotterdamse haven. ❖ Als financiële dekking voor Fase 1 draagt het Ministerie van IenW € 1.400.000 inclusief btw bij en ProRail € 302.500 inclusief btw. Het Havenbedrijf Rotterdam draagt projecten ter waarde van € 50.000 inclusief btw bij.
6.	Inventarisatie voorzieningen binnenvaart <ul style="list-style-type: none"> ❖ De partijen van Goederenvervoercorridor Zuid spreken af om een onderzoek uit te voeren naar de status van de huidige binnenvaartvoorzieningen op de corridor Zuid, zoals kades, energievoorzieningen, lig- en wachtplaatsen en benodigde binnenvaartvoorzieningen om de modal shift kansen op de corridor te realiseren in de periode tot de opening van het Seine-Noord kanaal en daarna. ❖ Rijk en regio spreken af hiervoor € 75.000 inclusief btw te reserveren volgens de verhouding 50% Rijk en 50% regio. De 50% financiële bijdrage van de regio is gelijk verdeeld over de acht regionale corridorpartijen.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ De Corridorpartijen spreken af om op het BO MIRT GVC 2023 de resultaten van de onderzoeken te delen en een voorstel te doen voor benutting van de modal shift kansen en potentie van het Seine-Noord kanaal voor de goederenvervoercorridor Zuid waaronder ook de inzet van slimme bundelingsmaatregelen en logistieke makelaars.
7.	<p>Bovenregionale multimodale realisatiepacten Venlo en Tilburg</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Voor de nadere uitwerking van de multimodale knooppuntplannen Venlo en Tilburg in concrete Realisatiepacten stelt het Rijk € 250.000 inclusief btw beschikbaar: € 125.000 voor het Realisatiepact Venlo en € 125.000 voor het Realisatiepact Tilburg. Dit bedrag wordt aangevuld met de projecturen van regionale overheden (Provincies en gemeenten), ter waarde van ten minste een vergelijkbaar bedrag van € 125.000 voor elk van de 2 knooppunten Venlo en Tilburg. ❖ Hiermee zal onder andere per knooppunt een onafhankelijke regisseur worden aangesteld, die tot taak heeft de noodzakelijke beslisinformatie te verzamelen en commitment te verwerven voor de specifieke onderdelen en stappenplannen van de realisatiepacten. ❖ Deze stappenplannen zouden in het BO MIRT van 2023 vastgesteld kunnen worden. ❖ De vijf andere bovengemiddelde knooppunten op de goederenvervoercorridors Oost en zuidoost kunnen in een later stadium hierop aansluiten met eenzelfde werkwijze en financiering.
8.	<p>Clean Energy Hubs</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Ministerie van IenW werkt samen met de corridorpartners een regeling uit om de realisatie van zero emissie tank-, laad- en bunkerpunten (inclusief Clean Energy Hubs) mogelijk te maken door de onrendabele top weg te nemen. ❖ De hoogte van de rijksbijdrage van het Ministerie van IenW bedraagt maximaal € 19.250.000 inclusief btw. Voor de regeling geldt als overkoepelend uitgangspunt een gelijke kostenverdeling tussen rijk en regio. Indien een regio verzoekt om een rijksbijdrage vanuit de regeling Clean Energy Hubs zal de regio evenredig hierin bijdragen. ❖ De private financiering door het bedrijfsleven bedraagt het merendeel van de kosten per project (minimaal 50%), waarbij maatwerk in de financiële verdeling mogelijk moet zijn. ❖ Alle partners in deze Clean Energy Hub regeling spreken af medewerking te verlenen aan de onder begeleiding van een door Ministerie van IenW aan te stellen regisseur binnenvaart. Deze heeft als taak om in 2023 een strategie op te stellen en uit te rollen voor Clean Energy Hubs voor de binnenvaart.
9.	<p>Clean Energy Hubs (specifieke afspraken Goederenvervoercorridor Zuid)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De partijen van de goederenvervoercorridor Zuid spreken af om voor het wegvervoer zoveel mogelijk aan te sluiten bij de landelijke CEH Learning Community, en voor de binnenvaart een eigen werkgroep op te zetten. ❖ De corridorpartijen spreken af om in 2023 nader onderzoek te verrichten naar een overzicht van laadpunten en naar een aanpak voor het realiseren van een dekkend netwerk. ❖ De corridorpartijen spreken af om op het BO MIRT Goederenvervoercorridors 2023 de resultaten en een plan van aanpak CEH Goederenvervoercorridors Zuid te delen. ❖ De corridorpartijen spreken af dat de kosten van deze werkzaamheden worden gefinancierd uit het reguliere programmabudget van Goederenvervoercorridor Zuid.
10.	<p>Regeling Modal shift aanpak Goederenvervoercorridors</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en provincies spreken af de op de Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost geldende modal shift aanpak ook toe te passen op de Goederenvervoercorridor Zuid. Financiering van de Subsidieregeling hiervoor verloopt op dezelfde wijze als voor Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost en de corridor Zuid wordt begin 2023 toegevoegd aan het werkingsgebied van de Regeling. ❖ Dit betekent voor de Subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar water en van weg naar spoor; <ul style="list-style-type: none"> - Dat vanaf 2023 de vaarroutes op de corridor Zuid meegenomen worden in de concurrentiegericht dialogen voor de aanbesteding van bargelijndiensten; - Dat de intentie is om in het kader van de landelijke 'hands-on aanpak' van knelpunten voor modal shift via experimenten prioriteit te geven aan de aanpak van knelpunten.

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijk en provincies spreken daarbij tevens af de bestaande doelstelling voor de stimuleringsaanpak van 2.200 TEU per dag uit te breiden met 800 TEU naar een totale doelstelling op een modal shift van 3.000 TEU per dag (ruim 440.000 containers op jaarbasis). ❖ De provincies van de Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost continueren de benodigde inzet van logistieke makelaars in 2023 aan de hand van de uitkomst van de monitoring van de behoefte aan hun diensten in het kader van de modal shift aanpak. ❖ De provincies van de Goederenvervoercorridors Zuid zeggen toe een adequate de logistieke makelaarsfunctie te organiseren.
11.	<p>Digitale voorzieningen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ In het BO MIRT Goederenvervoercorridors 2020 is voor de Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost besloten om een werkgroep op te zetten die de voortgang in de pijler Digitalisering stimuleert en waarborgt, en projecten realiseert. Voor de continuering in 2023 reserveren Rijk en regio een totaalbedrag van € 320.000 inclusief btw volgens de verdeling € 40.000 per provincie (Zuid-Holland, Gelderland, Noord-Brabant en Limburg). Het Ministerie van I&W verdubbelt de bijdrage en draagt € 160.000 inclusief btw bij. ❖ De partners van de Goederenvervoercorridor Zuid spreken af om verkenningen uit te voeren naar de raakvlakken van de Goederenvervoercorridor Zuid met het programma Digitale Infrastructuur Logistiek (DIL), digitalisering bij ProRail en Connected Transport Corridors. Hiervoor wordt een budget beschikbaar gesteld van € 100.000 inclusief btw uit het gezamenlijk bijeengebrachte budget. Op basis van de uitkomsten worden gezamenlijk uitvoeringsplannen en aanvullende plannen voor de Goederenvervoercorridor Zuid opgesteld. ❖ De corridorpartners spreken de intentie uit om ook in 2024 en 2025 jaarlijks een bedrag van € 100.000 inclusief btw hiervoor beschikbaar te stellen.
12.	<p>Continuering korte termijnmaatregelen A15</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Rijk en de Provincie Zuid-Holland komen overeen om de looptijd van het korte termijn maatregelenpakket A15 (KTM A15) met 2 jaar te verlengen, tot en met 2024. ❖ De uitvoering van maatregelen vindt plaats binnen het eerder overeengekomen budget en conform de afspraken uit het BO MIRT najaar 2018. ❖ Hierbij is sprake van een adaptieve aanpak waarbij de opdrachtgevers in gezamenlijk overleg kiezen voor de meest kosteneffectieve maatregelen en zorgdragen voor een goede aansluiting met lopende projecten.

College van Burgemeesters en Wethouders van de gemeente Arnhem
Postbus 9029
6800 EL Arnhem

Datum	15 april 2024	Eigenaar	[REDACTED]
Uw kenmerk		E-mailadres	[REDACTED]
Ons kenmerk/ID	2024-1097125111-3021	Telefoonnummer	06-28901271
Onderwerp	Ontwikkeling Rijnpark	Afdeling	Capaciteitsmanagement
Bijlage(n)	2		

Geacht college,

ProRail en NS maken graag gebruik van de gelegenheid om via deze brief schriftelijk te reageren op de planologische stappen die de gemeente Arnhem zet met de gebiedsvisie en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) in de ontwikkeling van Rijnpark. ProRail en NS hebben ook nog separaat gereageerd op specifiek de NRD. Deze brieven zijn ter volledigheid als bijlage toegevoegd.

Postadres

Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

ProRail en NS hebben kennisgenomen van zowel de Gebiedsvisie Rijnpark als de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Rijnpark. In de beide stukken wordt ingegaan op ontwikkeling van wonen en werken op en rondom het emplacement Arnhem Goederen. ProRail en NS zien de grote woningbouwopgave in Nederland en specifiek de gemeente Arnhem en begrijpen de wens om woningen te bouwen rond en op het huidige emplacement en zijn daarom in gesprek met uw organisatie om de mogelijkheden voor uitplaatsing te onderzoeken. De gemeente Arnhem, ProRail en NS zien allen het belang van een goed functionerend OV-systeem in Nederland. Het emplacement Arnhem goederen is voor ProRail en NS essentieel om haar operatie te kunnen uitvoeren. Het emplacement is nu en in de toekomst nodig om voor het onderhouden en veilig houden van het spoor en treinen te kunnen rijden, ook voor alle reizigers van, naar en via Arnhem.

De inhoud van de gebiedsvisie Rijnpark en de snelheid waarmee het planologisch proces wordt ingezet verrassen ons in relatie tot de inhoudelijke gesprekken die over mogelijkheid tot uitplaatsing gevoerd zijn. Met deze brief willen we onze visie geven op het gedeelte van de gebiedsvisie welke betrekking heeft op de gronden van ProRail en NS. Hierbij gaat het om de volgende punten:

- De functionaliteit welke zowel het ProRail als NS-deel van het emplacement biedt zijn essentieel in het totale spoorsysteem. Het ProRail-deel voor het onderhoud van het spoornetwerk. NS heeft met de realisering van het opstel terrein invulling gegeven aan de aanbeveling vanuit de parlementaire enquête Fyra om altijd back-up materieel beschikbaar te houden bij de introductie van nieuw reizigersmaterieel.
- Uitgangspunt voor gesprekken over verplaatsing is de volledige compensatie van deze functies op een andere locatie, zodanig dat de bedrijfsvoering van zowel ProRail als NS ononderbroken voortgezet kan worden.
- ProRail en NS hebben zelf geen plannen voor wijziging of grootschalig onderhoud op het huidige emplacement. De opgave om één of meerdere alternatieve locaties te vinden en mogelijk te maken (zowel financieel, planologisch als wat betreft bestuurlijk draagvlak) beschouwen we daarmee primair als een opgave van de gemeente Arnhem. Wel blijven wij vanuit onze expertise meedenken en -werken naar mogelijke alternatieve locaties.

- ProRail en NS constateren een spanning in de planning van de planologische procedure voor het Rijnpark in relatie tot de tijdslijnen van een mogelijk verplaatsing van het emplacement. In het haalbaarheidsonderzoek naar uitplaatsing van het emplacement wordt gesproken over een termijn van minimaal 10 jaar om tot volwaardig functionerend alternatief emplacement te komen. Voor ProRail is afronding van de MIRT- verkenning naar een alternatieve locatie het moment om met de gemeente in gesprek te gaan over de planologische procedure voor de huidige locatie. Besluitvorming over de start van een MIRT-verkenning naar een mogelijke uitplaatsing van het emplacement moet echter nog plaats vinden. ProRail en NS constateren daarmee dat het starten van een m.e.r.-procedure op de gronden van ProRail en NS te vroeg komt. Dit punt hebben we ook separaat aangegeven in onze reactie op de NRD (zie bijlage).
- Het ProRail en NS-deel van het emplacement kennen verschillende functies en geografische wensen voor een mogelijke alternatieve locatie. Voor de ruimtelijke ontwikkeling van Rijnpark denken wij echter dat het onwenselijk is wanneer slechts een deel van het emplacement uitgeplaatst wordt.
- Op dit moment werken wij samen aan de voorbereiding van een mogelijke start van MIRT-verkenning. Gezien de beperkte capaciteit bij zowel ProRail als bij ingenieursbureaus willen wij alleen onze capaciteit inzetten op projecten met een voldoende kans op realisatie. Dit betekent dat zicht op financiering voor ons een belangrijk aandachtspunt is richting de besluitvorming over een eventuele MIRT-verkenning. Daarnaast is voor het NS-deel nog helemaal geen zicht op financiering.

Wij blijven met uw in gesprek over mogelijkheden tot uitplaatsing van het emplacement. Naast de inhoud willen wij daarin graag nadrukkelijk ook de geconstateerde spanning in het planologisch proces betrekken.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature]

[Redacted name]
[Redacted title]

[Redacted contact information]

[Redacted address line 1]
[Redacted address line 2]

AANGETEKEND

Burgemeester en wethouders
van de gemeente Arnhem

p/a rijnpark@arnhem.nl

Datum 8 april 2024
Ons kenmerk LJV / PLA / ZW / #19898
Onderwerp Arnhem, zienswijze Notitie
Reikwijdte en Detailniveau Rijnpark

Eigenaar J [REDACTED]
Telefoonnummer [REDACTED]
E-mail RO-ProRail@prorail.nl

Geacht College,

Financiën
Leefomgeving, Juridische
zaken en Vastgoed

Het voornemen tot het opstellen van een omgevingseffectrapportage en de bijbehorende Notitie Reikwijdte en Detailniveau Rijnpark, welke van 13 maart 2024 tot en met 9 april 2024 ter inzage ligt, geeft ProRail aanleiding om tijdig de volgende zienswijze in te brengen.

Bezoekadres
Tulpenburgh
Moreelsepark 2
3511 EP Utrecht
Nederland

ProRail heeft kennisgenomen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Rijnpark. In de notitie wordt ingegaan op ontwikkeling van woningen op het emplacement Arnhem Goederen dat in eigendom en beheer van ProRail is. Het emplacement is essentieel voor de bedrijfsvoering van ProRail en het onderhoud van het spoor netwerk. Wij constateren tegelijkertijd dat er nog onvoldoende zicht en zekerheid is op een alternatieve locatie.

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht
Nederland

www.prorail.nl

ProRail constateert hiermee een spanning in de planning van de planologische procedure in relatie tot de tijdslijnen van een mogelijk verplaatsing van het emplacement. Voor ProRail is afronding van de MIRT- verkenning het moment om met de omgeving in gesprek te gaan over planologische procedure. Besluitvorming over de start van een MIRT-verkenning naar een mogelijke uitplaatsing van het emplacement moet nog plaats vinden. ProRail constateert daarmee dat het starten van een m.e.r.-procedure op onze gronden te vroeg is. ProRail adviseert dan ook nu geen verdere stappen te nemen in deze procedure op onze gronden.

ProRail neemt aan u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd en behoudt zich het recht voor in de verder procedure aanvullende c.q. nieuwe opmerkingen/zienswijzen kenbaar te maken.

[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED] ns
Directeur Leefomgeving, Juridische zaken en Vastgoed

**NS****Regiodirectie NoordOost**

Aron Slob

Postbus 2534, 3500 GM Utrecht

College van Burgemeester en Wethouders

Van de Gemeente Arnhem

Postbus 9029

6800 EL Arnhem

Verzonden per e-mail: rijnpark@arnhem.nl

Datum 9 april 2024
Ons Kenmerk AS/2024/04
Onderwerp Rijnpark: Notitie Reikwijdte en detailniveau

Telefoon 06 – 38 65 33 55**E-mail** [REDACTED]@ns.nl

Geachte College,

NS heeft kennis genomen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau MER Rijnpark, hierna te noemen: NRD, die op 12 maart 2024 ter inzage is gelegd.

Naar aanleiding van de inhoud van die NRD voelt NS de behoefte te reageren middels deze brief. Die brief is bewust kort gehouden, omdat tussen uw gemeente, ProRail en NS op bestuurlijk en ambtelijk niveau gesprekken lopen over een eventuele uitplaatsing van het emplacement Arnhem Goederen.

NS beperkt zich tot de twee volgende punten:

1. NS is van oordeel dat het uitvoeren van een MER, en dus ook het ter inzage leggen van een NRD prematuur is. In algemene zin begrijpt NS de wens van het College om te komen tot het bouwen van woningen binnen haar gemeente om de nationaal gevoelde woningnood te bestrijden, maar zij vraagt daarbij aandacht voor een integrale beoordeling van deze problematiek. Het emplacement Arnhem goederen is voor NS essentieel om haar operatie te kunnen uitvoeren: het emplacement is nu en in de toekomst nodig om treinen te kunnen rijden, ook voor alle reizigers van, naar en via Arnhem.
NS heeft met de realisering van het opstelterrein invulling gegeven aan de aanbeveling vanuit de parlementaire enquête Fyra om altijd back-up materieel beschikbaar te houden bij de introductie van nieuw reizigersmaterieel. De uitkomsten van de parlementaire enquête hebben de urgentie van voldoende opstelcapaciteit vergroot.

Naar de mening van NS moet het aanwezige spoorwegemplacement dus eerst **zijn** uitgeplaatst voordat kan worden overgegaan tot een herbestemming van dit gebied.

2. Uitgangspunt van de gesprekken tussen het Rijk, de provincie, de gemeente, ProRail en NS is steeds geweest dat, als sprake zou zijn van het uitplaatsing van het emplacement, dit zou gelden voor het **gehele** emplacement. Uit de gebiedsvisie leidt NS af dat dat voornemen is verlaten en dat de gebiedsontwikkeling gefaseerd gaat plaatsvinden. NS heeft daarmee geen probleem, mits het einddoel dan maar is de uitplaatsing van het gehele emplacement. Indien fase 2 (waarin zich het NS-deel van het emplacement zich bevindt) onverhoopt niet doorgaat, resteert voor NS een opstelterrein dat niet tot de HoofdSpoorWegInfrastructuur (HSWI) behoort en dus ook niet onder het systeem van de geluidsproductieplafonds (GPP's) valt. Met andere woorden: de geluidsnormen van het Omgevingsplan worden/blijven hierop van toepassing zonder correctie van de Circulaire Piekgeluiden (die op 1 januari 2024 is ingetrokken). Indien in de nabijheid van het opstelterrein van NS woningen worden gebouwd, zal NS in de toekomst (mogelijk) niet meer aan die geluidsnormen kunnen voldoen, waarmee het terrein voor haar onbruikbaar wordt. Vandaar dat NS u verzoekt de milieurechtelijke consequenties van een fasering van de gebiedsontwikkeling uitdrukkelijk in kaart te brengen voor wat betreft de gevolgen voor het NS-optelterrein.

NS is graag bereid tot een nadere toelichting op deze brief en blijft bereid tot overleg in dit complexe dossier.

Hoogachtend,



Manager Public Affairs
NS Regiodirectie NoordOost