Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

> 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 NOVEX[1]. Ook heb ik aan hen gevraagd aan te geven waar het schuurt. Onderdeel van het ruimtelijk voorstel vormen de ontwikkelperspectieven voor de zestien NOVEX-gebieden[2] 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.

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).

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

<u>Energie en ordenende netwerken</u>
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

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.

<u>(Circulaire) economie</u>
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.

<u>Verstedelijking</u>
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,

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.

<u>Aandacht voor sociaaleconomische gevolgen in specifieke regio's</u>
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.

<u>Vervolg richting ruimtelijk voorstel en arrangement</u>
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

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 betrekt 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

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 ontwerptafel. Op deze ontwerptafel 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 concreetheid 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

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 NenS 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 MRA[3] 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.

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 schaalsprong 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 geïnformeerd[4] over de inzet van de middelen.[5]

Van de € 7,5 mld. is € 1,5 mld. gereserveerd voor bovenplanse infrastructuur[6] 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 geïnformeerd[7] - 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 ontwerpbegroting 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.

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 hoofdspoornet, 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.

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
Investeringen 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 hindergevende of in de weg zittende activiteiten en verschillende duurzaamheidsmaatregelen[11]. 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 hindergevende 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 vastgestelde[12] "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.

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.

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.

- 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 spooremplacement 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

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