

**Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen Meerjarenprogramma
Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) 5, 7 en 8 januari 2026 voor
Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO)**

Landelijk afspraken Woningbouw en Mobiliteit	2
Regio Oost-Nederland.....	4
Regio Noordwest-Nederland	11
Regio Zuidwest-Nederland	17
Regio Noord-Nederland.....	24
Regio Zuid-Nederland	26

Landelijk afspraken Woningbouw en Mobiliteit

Onderstaande afspraken zijn met alle regio's gemaakt. Nadere regiospecifieke afspraken zijn per regio terug te vinden.

1	Risicoverdeling, beheersing, programmasturing en monitoring ❖ De rijksbijdragen uit de € 2,5 miljard worden, tenzij anders afgesproken, via een specifieke uitkering beschikbaar gesteld, waarbij de compensabele btw wordt afgedragen aan het btw-compensatiefonds. ❖ Alle bedragen uit de afsprakenlijst zijn in prijspeil 2025, inclusief btw. ❖ Tot aan het moment van uitkeren wordt de Rijksbijdrage jaarlijks geïndexeerd met het door het ministerie van Financiën uitgekeerde Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI)-percentage. Over de rijksbijdrage van het Gebiedsbudget vindt geen indexatie vanuit het Rijk plaats. ❖ De rijksbijdrage vanuit de € 2,5 miljard en het Gebiedsbudget is taakstellend en de (financiële) risico's zijn voor de gemeenten. Dit geldt voor alle afspraken, tenzij hierover expliciet een andere bestuurlijke afspraak is gemaakt. ❖ 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: ○ 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. ❖ Vanuit de beheersing worden periodieke voortgangsgesprekken gevoerd met gemeenten of projectorganisaties over de te realiseren mobiliteitsmaatregelen en woningen. Tijdens deze voortgangsgesprekken wordt onder andere gesproken over het mitigeren van risico's en het benutten van kansen, of adaptief anders inzetten van middelen voor een optimale bereikbaarheid van de woningbouwlocaties. ❖ Voor de borging van de wederzijdse afspraken vindt verantwoording en rapportage over alle afspraken plaats conform de verantwoordingssystematiek SiSa en via een jaarlijkse uitvraag van beleidsinformatie.
2	Woningbouw op korte termijn (WoKT) ❖ Van de € 2,5 miljard is ca € 1,3 miljard beschikbaar gesteld voor Woningbouw op Korte Termijn (WoKT) afspraken. Hierbij gaat het om bovenplanse nationale, regionale en lokale infrastructuurmaatregelen die nodig zijn om woningbouwlocaties in heel Nederland te ontsluiten en bereikbaar te maken. ❖ Alle Nederlandse gemeenten hebben een aanvraag in kunnen dienen om aanspraak te maken op de WoKT. ❖ De ingediende aanvragen zijn beoordeeld en geprioriteerd op basis van de criteria die zijn vastgesteld in de Ministerraad van 14 maart 2025. De knock-out criteria zijn: ○ Snelheid: Startbouw woningen binnen 5 jaar. ○ Minimaal 200 woningen. ○ Maximale percentage rijksbijdrage van 65% van het financieel tekort. ○ Rendement: maximale rijksbijdrage van 20.000 euro per woning (inclusief btw). ❖ Vervolgens zijn de voorstellen beoordeeld op de link tussen de te realiseren infrastructuur en de woningbouw, maakbaarheid/realisme, een uitvoerbaarheidstoets door ProRail en Rijkswaterstaat en de effecten op de hoofdnetwerken. ❖ Hierop volgend heeft besluitvorming over de verdeling van de middelen door het kabinet plaatsgevonden. ❖ De volgende realisatietermijnen zijn van toepassing: ○ Start bouw eerste woning uiterlijk in 2030. ○ Start realisatie van de eerste infrastructurele maatregelen uit het pakket uiterlijk in 2030. ○ Start realisatie laatste woning uiterlijk in 2033. ○ Afronding realisatie infrastructurele maatregelen uiterlijk in 2038. ❖ Met de rijksbijdrage wordt maximaal 65% van het financiële tekort op de maatregelen bekostigd, met een maximum van € 20.000 rijksbijdrage per woning waarvan de bouw wordt mogelijk gemaakt.
3	Nationaal grootschalige woningbouw ❖ In 2022 zijn 17 nationaal grootschalige woningbouwgebieden in Nederland aangewezen. In de ontwerp Nota Ruimte komen daar vier nationaal grootschalige

	woningbouwgebieden bij: Alkmaars Kanaal, Apeldoorn Binnenstad, Spoor- en Kanaalzone (BSK), Helmond Centrum+ en Spoorzone Hengelo-Enschede (SHE). ❖ De regio heeft in gesprek met het Rijk het afgelopen half jaar gewerkt aan het actualiseren of opstellen van de businesscases van alle nationaal grootschalige woningbouwgebieden. Het doel daarbij was om de woningbouwpotentie tot en met 2034 en de daarvoor benodigde maatregelen in beeld te krijgen. ❖ De 21 nationaal grootschalige woningbouwgebieden hebben een aanvraag in kunnen dienen om aanspraak te maken op de inframiddelen van IenW en het Gebiedsbudget van VRO. ❖ De aanvragen en onderliggende maatregelen zijn beoordeeld op basis van het 'Afweegkader middellange termijn' voor de nationaal grootschalige woningbouwgebieden. Dit betekent dat de plannen onder meer getoetst zijn op woningbouwwaarde, bereikbaarheidswaarde en uitvoerbaarheid. ❖ Hierop volgend heeft besluitvorming over de verdeling van de middelen door het kabinet plaatsgevonden. ❖ Daarbij is prioriteit gegeven aan het waarmaken van de woningbouw in de in 2022 vastgestelde 17 nationaal grootschalige woningbouwgebieden. De inzet van de schaarse infra-middelen wordt daarom tot deze 17 gebieden beperkt. ❖ De vier nieuwe nationaal grootschalige woningbouwgebieden ontvangen een bijdrage uit het Gebiedsbudget. Dit is de eerste stap die het Rijk voor deze gebieden neemt ten behoeve van de woningbouw. Het is aan een nieuw Kabinet om te bezien hoe de noodzakelijke mobiliteitsmaatregelen alsnog geborgd kunnen worden. Inframiddelen ❖ De inframiddelen zijn bedoeld voor het bereikbaar maken van extra woningbouw tot en met 2034 in de nationaal grootschalige woningbouwgebieden. "Extra woningen" zijn woningen waarover op het BO MIRT in 2022 en het BO Leefomgeving in 2023 nog geen financiële afspraken zijn gemaakt in het kader van de € 7,5 miljard voor woningbouw en mobiliteit. ❖ In totaal is er ca € 1,2 miljard beschikbaar gesteld voor inframaatregelen die komen te vallen onder de reikwijdte van de regeling. ❖ Daarmee kunnen ongeveer 40.000 extra woningen worden gerealiseerd tot en met 2034. ❖ De volgende realisatietermijnen zijn van toepassing: ○ Start realisatie laatste woning uiterlijk in 2034. ○ Afronding realisatie infrastructurele maatregelen uiterlijk in 2038. ○ Met de rijksbijdrage wordt maximaal 50% van het financiële tekort op regionale maatregelen bekostigd. Voor projecten met betrekking op de hoofdnetten is in sommige gevallen een andere verdeling toegepast. In deze gevallen wordt dit expliciet vermeld in de besluittekst. Gebiedsbudget ❖ Het Gebiedsbudget is bedoeld voor gebiedsgerichte maatregelen, niet zijnde mobiliteits- en bereikbaarheidsmaatregelen, die nodig zijn voor de realisatie van woningen in de 21 nationaal grootschalige woningbouwgebieden en onderliggende locaties. ❖ Deze investeringen in gebiedsgerichte maatregelen zijn als randvoorwaarden noodzakelijk om woningbouw in nationaal grootschalige woningbouwgebieden gerealiseerd te krijgen. ❖ Met een bijdrage uit het Gebiedsbudget kan enerzijds woningbouw waarover eerder op het BO MIRT in 2022 en het BO leefomgeving 2023 afspraken zijn gemaakt afgemaakt worden, en anderzijds aanvullende woningbouw gerealiseerd worden tot en met 2034 in deze gebieden. ❖ Met de rijksbijdrage wordt maximaal 50% van het financiële tekort op gebiedsgerichte maatregelen bekostigd. ❖ Er is circa € 877 miljoen aan Gebiedsbudget gereserveerd door dit kabinet. ❖ Met de bijdrage uit Gebiedsbudget kunnen, al dan niet in combinatie met de inframiddelen, in totaal circa 128.000 woningen tot en met 2034 worden gerealiseerd. In de beschikkingen zal per gebied het aantal woningen – die samenhangen met de gebiedsmaatregelen – nader worden uitgesplitst. ❖ In deze bijdrage zal ook rekening worden gehouden met een inschatting van de nog beschikbaar komende en toe te kennen realisatiestimulans. ❖ Het aandeel betaalbare woningen in de nationaal grootschalige woningbouwgebieden moet passen binnen de randvoorwaarde om op regionale schaal 2/3 betaalbaar te
--	--

	realiseren. Minimaal 50% van de woningen in de nationaal grootschalige woningbouwgebieden moet in het segment betaalbaar vallen.
--	--

Regio Oost-Nederland

1	WoMo-afspraken Oost-Nederland					
	WoKT-afspraken Oost-Nederland					
	Naam indienende gemeente/penvoerder	Naam voorstel	Aantal woningen	Rijksbijdrage (incl. btw, prijspeil 2025)	Regionale bijdrage (incl. btw, prijspeil 2025)	Maatregelen
	Apeldoorn	Ontsluiting en geluidsschermen Host-City	300	€ 2.980.915	€ 11.983.577	Aanleg ontsluitingsweg, herinrichting van kruisingen, aanleg geluidsschermen
	Arnhem	Veluwewaalpad	5.203	€ 64.675.000	€ 69.189.000	Herinrichting fietspaden, aanleg fietspaden, aanleg fietsbrug
	Beuningen	Duurzame verkeersafwikkeling Ewijk	590	€ 6.502.745	€ 3.519.073	Aanleg ontsluitingsweg, aanleg fietspaden, herinrichting erftoegangsweg tot fietsstraat
	Buren	Teisterbant II Kerk-Avezaath	268	€ 379.759	€ 350.000	Aanleg rotonde
	Dalfsen	Palthelanden Nieuwleusen	600	€ 6.208.800	€ 4.960.000	Aanleg ontsluitingsweg
	Doetinchem	WoKT-propositie Doetinchem	1.974	€ 19.624.385	€ 10.648.000	Vervangen rotondes door kruisingen, herinrichting ontsluitingswegen, aanleg voetgangerstunnel (spoor), aanleg fietsenstalling, herinrichting busstation
	Duiven	Duiven - Mobiliteitsaanpassingen	317	€ 2.776.084	€ 1.502.326	Aanleg ontsluitingsweg, aanleg fietstunnel, aanleg fietspaden
	Epe	Aanpak centrumring Epe en realisatie fietstunnel Eekterweg (F50 Apeldoorn-Zwolle)	871	€ 3.616.825	€ 4.235.000	Aanleg regionale fietsroute
	Harderwijk + partners	Veluwelijn	10.817	€ 98.704.000	€ 70.800.000	Aanpassingen spoor t.b.v. frequentieverhoging trein
	Heumen	Doorfietsroute Maas-Waalkanaal	639	€ 4.481.498	€ 2.425.241	Aanleg regionale fietsroute
	Nijmegen	Stadsrandhub 'Nijmegen- West'	1.000	€ 9.701.250	€ 5.250.000	Mobiliteitshub
	Oldenzaal	Oldenzaal Zuid	350	€ 4.354.989	€ 2.356.777	Herinrichting rotonde, aanleg fietspaden, aanleg voetgangerspaden, herinrichting erftoegangswegen tot fietsstraat, herinrichting

						ontsluitingswegen tot erftoegangsweg
Olst-Wijhe	Wijhe Noord, fase 1	300	€ 497.500	€ 390.000		Aanleg fietspad
Ommen	Vlierland	375	€ 3.612.453	€ 5.000.000		Aanleg fietstunnel
Overbetuwe	Knooppunt Zetten	468	€ 2.868.971	€ 1.552.592		Aanleg ontsluitingsweg, aanleg rotonde, aanleg kruising, herinrichting stationsgebied, aanleg fiets- en voetgangerspad, herinrichting ontsluitingsweg, herinrichting kruising
Raalte	Raalte - woningbouw korte termijn	1.300	€ 12.935.000	€ 8.555.044		Aanleg fiets- en voetgangerstunnel (weg), aanleg rotonde, aanleg ontsluitingsweg, aanleg fiets- en voetgangerspad
Regio Foodvalley	Doorfietsroutes Regio Foodvalley, drager voor de verstedelijkingsopgave	4.060	€ 43.222.620	€ 23.390.672		Aanleg fietsroutes, aanleg fietstunnel (spoor)
Steenwijkerland	Steenwijk Zuidoost	375	€ 1.442.750	€ 794.254		Aanleg rotonde, aanleg fietsstraat, herinrichting fietspad, herinrichting voetgangerspad
Steenwijkerland	Oppen Swolle Vollenhove	271	€ 678.590	€ 368.163		Aanleg rotonde, herinrichting ontsluitingsweg tot fietsstraat
Twenterand	Vriezenveen Zuid	450	€ 5.017.035	€ 2.715.056		Aanleg ontsluitingsweg, aanleg rotonde
Voorst	Mobiliteit in Twello Noord	478	€ 3.084.500	€ 1.695.000		Herinrichting ontsluitingsweg, herinrichting ontsluitingsweg tot fietsstraat, herinrichting ontsluitingsweg tot erftoegangsweg, aanleg oversteekvoorziening ontsluitingsweg voor fiets- en voetgangers
Westervoort	Westervoort - Stationsomgeving en ombouw rotonde Hamersestraat/Liemer sallee	618	€ 5.298.375	€ 2.866.700		Aanleg fietstunnel.
Wierden	Wierden, Klumpershoek en Enter, De Berghorst fase 3	520	€ 3.381.943	€ 3.547.188		Aanpassing ontsluitingsstructuur, aanleg fiets- en voetgangerspaden, herinrichting rotonde, aanleg fietstunnel (weg)
Zevenaar	Herontwikkeling Enghuizen	270	€ 1.854.294	€ 1.003.483		Realisatie verkeersregelininstalla tie, herinrichting ontsluitingsweg
Zutphen	Infrastructuur Kleine Linie	200	€ 1.499.592	€ 811.530		Herinrichting erftoegangsweg tot ontsluitingsweg

Zwolle	Verbreding Scholtensteeg	653	€ 849.868	€ 459.912	Herinrichting ontsluitingsweg
Zwolle	Nieuw Harculo	500	€ 1.435.273	€ 888.805	Herinrichting kruising

Veluwelijn

- ❖ In Nijkerk, Ermelo, Putten en Harderwijk worden tot en met 2033 10.817 woningen gebouwd.
- ❖ Het Rijk reserveert een bijdrage van € 98.704.000 vanuit de WoKT onder voorwaarde dat de regio minimaal € 70.800.000 reserveert voor de realisatie van een keerrvoorziening bij Harderwijk en overwegmaatregelen ten behoeve van een frequentieverhoging op de Veluwelijn.
- ❖ Partijen leggen na afloop van de lopende alternatievenstudie keerrvoorziening Harderwijk in een Bestuursovereenkomst (BOK) definitieve afspraken vast over onder andere de scope, budget, verdeling van kosten en (financiële) risico's, BOV-kosten, juridisch-planologische procedures, organisatie en de planning. Daarbij geldt het geactualiseerde programmabeheersplan woningbouw en mobiliteit als kader.

Afspraken grootschalige woningbouw Oost-Nederland

Nijmegen Stationsgebied

- ❖ In het nationaal grootschalige woningbouwgebied Nijmegen Stationsgebied worden tot en met 2030 3.500 woningen gebouwd, zoals afgesproken in het BO MIRT 2022.
- ❖ Aanvullend wordt er in Nijmegen Stationsgebied tot en met 2034 gestart met de bouw van ca 1.000 extra nieuwe woningen. Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen reserveert het Rijk een bijdrage van ca € 10,8 miljoen vanuit de inframiddelen voor het verleggen van een snelfietsroute, herinrichten verkeersstromen en een (ondergrondse) fietsenstalling onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.
- ❖ Het Rijk reserveert een bijdrage van ca € 21,7 miljoen vanuit het gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van toekomstbestendigheid, (her)inrichting openbare ruimte en verwervingen/(bedrijfs)verplaatsingen onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.

Nijmegen Kanaalzone

- ❖ In het nationaal grootschalige woningbouwgebied Nijmegen Kanaalzone worden tot en met 2030 ca 4.000 woningen gebouwd, zoals afgesproken in het BO MIRT 2022.
- ❖ Aanvullend wordt er in Nijmegen Kanaalzone tot en met 2034 gestart met de bouw van 200 extra nieuwe woningen. Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen reserveert het Rijk een bijdrage van ca € 2 miljoen vanuit de inframiddelen voor de realisatie van fietsroute Maaswaalkanaal onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.
- ❖ Het Rijk reserveert een bijdrage van ca € 46 miljoen vanuit het gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van toekomstbestendigheid en (her)inrichting openbare ruimte onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.

Zwolle Spoorzone

- ❖ In het nationaal grootschalige woningbouwgebied Zwolle Spoorzone worden tot en met 2030 8.800 woningen gebouwd, zoals afgesproken op het BO MIRT 2022.
- ❖ Aanvullend wordt er in de Zwolle Spoorzone tot en met 2034 gestart met de bouw van ca 1.000 extra nieuwe woningen. Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen reserveert het Rijk een bijdrage van € 17.900.000 vanuit de inframiddelen voor infrastructuur in het Roelenkwartier, aanpassing van een weg en de aanleg van fietstunnels onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.
- ❖ Het Rijk reserveert een bijdrage van ca € 7,4 miljoen vanuit het gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van (her)inrichting openbare ruimte onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.

Arnhem Spoorzone Oost

- ❖ In het nationaal grootschalige woningbouwgebied Arnhem Spoorzone-Oost worden tot en met 2030 5.400 woningen gebouwd zoals afgesproken op het BO MIRT 2022.
- ❖ Aanvullend wordt er tot en met 2034 gestart met de bouw van 2.600 extra nieuwe woningen in Rijnpark fase 1 en 2. Na 2034 is er potentie voor de bouw van 4.000 nieuwe woningen.
- ❖ Om deze ontwikkeling mogelijk te maken is de uitplaatsing van het NS-emplacement en ProRail-emplacement in het gebied noodzakelijk.
- ❖ Op dit moment is er nog geen definitief uitsluitsel over alternatieve locaties voor het uitplaatsen van deze emplacementen. De onderzoeken hiernaar lopen nog en zijn begin 2026 gereed. De conceptresultaten bieden voldoende perspectief op een geschikt alternatief voor beide emplacementen, die door ProRail maakbaar worden geacht.
- ❖ Voor fase 1 is in het BO MIRT 2022 en BO Leefomgeving 2023 door het Rijk ca € 104,4 miljoen vanuit het gebiedsbudget gereserveerd voor gebiedsmaatregelen (€ 50 miljoen t.b.v. de uitplaatsing van het ProRail emplacement, € 54,4 miljoen t.b.v. overige gebiedsmaatregelen). De gemeente Arnhem heeft € 91 miljoen beschikbaar gesteld voor de ontwikkeling van Rijnpark fase 1, Schaapsdrift en Presikhaaf 3. Aanvullend daarop is door het Rijk in 2022 ca. € 26,7 miljoen beschikbaar gesteld voor een mobiliteitspakket t.b.v. de bereikbaarheid en ontsluiting van de woningen die tot en met 2030 worden gebouwd. Gemeente Arnhem heeft hiervoor eenzelfde bedrag gereserveerd.
- ❖ Het Rijk stemt onder voorbehoud in met de gevraagde Rijksbijdragen voor uitplaatsing van het NS-emplacement (VRO, gebiedsbudget) en het mobiliteitspakket (IenW, inframiddelen).
- ❖ Randvoorwaarde om tot definitieve besluitvorming over deze Rijksbijdragen te komen, is dat betrokken partijen op basis van de onderzoeken vaststellen dat beide spooreplacementen uitgeplaatst kunnen worden, waarbij de (wettelijke) taken van ProRail en NS ook in de toekomst gewaarborgd blijven.
- ❖ Rijk en regio spreken af dat betrokken partijen in de eerste helft van 2026 een bestuurs- of samenwerkingsovereenkomst afsluiten. Hierin wordt vastgelegd dat de spooreplacementen uitgeplaatst kunnen worden en specifiek afspraken gemaakt over de voorkeurslocatie voor de uitplaatsing van het NS-emplacement en de kansrijke locaties voor de uitplaatsing van het ProRail-emplacement. Tevens worden afspraken gemaakt over de verdeling van de risico's, de governance, het participatieproces en de organisatie van het vervolgonderzoek naar de beoogde uitplaatsingen.
- ❖ De uitwerking van de bestuurs- of samenwerkingsovereenkomst bespreken partijen in een separaat bestuurlijk overleg eerste helft 2026.
- ❖ Partijen streven ernaar om medio 2026 de planuitwerking naar een uitgeplaatst NS-emplacement te starten en eind 2026 het besluit te nemen over het bepalen van de locaties voor de uitplaatsing van het ProRail emplacement.
- ❖ Onder voorbehoud van het bovenstaande wordt een bedrag van ca € 54,4 miljoen vanuit het gebiedsbudget gereserveerd ten behoeve van uitplaatsing NS-emplacement en aanvullend wordt een bijdrage gereserveerd van ca € 53,2 miljoen vanuit het gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van (her)inrichting openbare ruimte en toekomstbestendigheid.
- ❖ Onder voorbehoud van het bovenstaande wordt een bedrag van ca € 30,6 miljoen vanuit de inframiddelen gereserveerd voor fietsmaatregelen, hubs en OV maatregelen voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.

Foodvalley

- ❖ In het nationaal grootschalige woningbouwgebied Foodvalley worden tot en met 2030 7.000 woningen gebouwd, zoals afgesproken in het BO MIRT 2022.
- ❖ Hiervoor reserveert het Rijk voor Ede/ Doesburgerbroek een bijdrage van ca € 13,7 miljoen vanuit het gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van

	toekomstbestendigheid en verwervingen/(bedrijfs)verplaatsingen onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. ❖ Hiervoor reserveert het Rijk voor Veenendaal/ Spoorzone een bijdrage van ca € 4,2 miljoen vanuit het gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van toekomstbestendigheid onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. <u>Apeldoorn Binnenstad Spoor- en Kanaalzone (BSK)</u> ❖ Apeldoorn BSK is één van de vier nieuwe nationaal grootschalige woningbouwgebieden die in de ontwerp Nota Ruimte zijn aangewezen en bestaat uit de deelgebieden Binnenstad, Spoorzone en Kanaalzone. ❖ Tot en met 2034 kunnen hier ca 6.300 woningen worden gebouwd. ❖ Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen is een voorstel ingediend voor een rijksbijdrage van ca € 100 miljoen voor een mobiliteitspakket met onder andere kruispuntmaatregelen, herinrichting van wegen en fietspaden. De mobiliteitsmaatregelen uit dit voorstel zijn grotendeels positief beoordeeld. ❖ Het Rijk heeft besloten om de inzet van de schaarse infra-middelen te beperken tot de bestaande 17 nationaal grootschalige woningbouwgebieden om prioriteit te kunnen geven aan het 'afmaken' van de al gemaakte bestuurlijke afspraken. ❖ Het Rijk reserveert nu een bijdrage van ca € 17,7 miljoen vanuit het gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van toekomstbestendigheid, (her)inrichting openbare ruimte en verwervingen/(bedrijfs)verplaatsingen onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. ❖ Dit is de eerste stap die het Rijk voor deze gebieden kan nemen ten behoeve van de woningbouw. De inframaatregelen binnen de ingediende aanvraag bieden voor een volgend kabinet een logisch pakket om een vervolgstap op te nemen. ❖ Bereikbaarheid is randvoorwaardelijk voor grootschalige woningbouw. De regio geeft aan dat de ingediende infra-maatregelen onderdeel uitmaken van een integraal pakket dat onlosmakelijk is verbonden met de woningbouwopgave. Rijk en regio onderschrijven het belang om vertraging te voorkomen en het volledig opgevoerde aantal woningen te kunnen bouwen. Het Rijk gaat daarom met de vier nieuwe nationale grootschalige woningbouwgebieden in gesprek over wat binnen de bestaande afspraken en in de toekomst mogelijk is. <u>Spoorzone Hengelo-Enschede (SHE)</u> ❖ Spoorzone Hengelo Enschede (SHE) is één van de vier nieuwe nationaal grootschalige woningbouwgebieden die in de ontwerp Nota Ruimte zijn aangewezen. ❖ Tot en met 2034 kunnen hier in totaal ca 10.000 woningen worden gebouwd. <u>Hengelo</u> ❖ In Hengelo kunnen als onderdeel van het nationaal grootschalige woningbouwgebied Spoorzone Hengelo Enschede (SHE) tot en met 2034 ca 3.800 woningen gebouwd worden. ❖ Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen is een voorstel ingediend voor een rijksbijdrage van ca € 26 miljoen voor een mobiliteitspakket met onder andere kruispuntmaatregelen en de aanleg van een onderdoorgang onder het spoor en fietsverbinding. De mobiliteitsmaatregelen uit dit voorstel zijn grotendeels positief beoordeeld. ❖ Het Rijk heeft besloten om de inzet van de schaarse infra-middelen te beperken tot de bestaande 17 nationaal grootschalige woningbouwgebieden om prioriteit te kunnen geven aan het 'afmaken' van de al gemaakte bestuurlijke afspraken. ❖ Het Rijk reserveert nu een bijdrage van ca € 13,5 miljoen vanuit het gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van toekomstbestendigheid, (her)inrichting openbare ruimte en verwervingen/(bedrijfs)verplaatsingen.
--	---

	❖ Dit is de eerste stap die het Rijk voor deze gebieden kan nemen ten behoeve van de woningbouw. De inframaatregelen binnen de ingediende aanvraag bieden voor een volgend kabinet een logisch pakket om een vervolgstap op te nemen. ❖ Bereikbaarheid is randvoorwaardelijk voor grootschalige woningbouw. De regio geeft aan dat de ingediende infra-maatregelen onderdeel uitmaken van een integraal pakket dat onlosmakelijk is verbonden met de woningbouwopgave. Rijk en regio onderschrijven het belang om vertraging te voorkomen en het volledig opgevoerde aantal woningen te kunnen bouwen. Het Rijk gaat daarom met de vier nieuwe nationale grootschalige woningbouwgebieden in gesprek over wat binnen de bestaande afspraken en in de toekomst mogelijk is. <u>Enschede</u> ❖ In Enschede kunnen als onderdeel van het nationaal grootschalige woningbouwgebied Spoorzone Hengelo Enschede (SHE) tot en met 2034 ca 6.500 woningen gebouwd. ❖ Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen is een voorstel ingediend voor een rijksbijdrage van ca € 79 miljoen voor een mobiliteitspakket met de aanleg van een ondergrondse fietsenstalling, herinrichting van wegen, pleinen en kruispunten ten behoeve van veiligheid en doorstroming. De mobiliteitsmaatregelen uit dit voorstel zijn positief beoordeeld. ❖ Het Rijk heeft besloten om de inzet van de schaarse infra-middelen te beperken tot de bestaande 17 nationaal grootschalige woningbouwgebieden om prioriteit te kunnen geven aan het 'afmaken' van de al gemaakte bestuurlijke afspraken. ❖ Het Rijk reserveert nu een bijdrage van ca € 27,6 miljoen vanuit het gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van toekomstbestendigheid, (her)inrichting openbare ruimte en verwervingen/(bedrijfs)verplaatsingen onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. ❖ Dit is de eerste stap die het Rijk voor deze gebieden kan nemen ten behoeve van de woningbouw. De inframaatregelen binnen de ingediende aanvraag bieden voor een volgend kabinet een logisch pakket om een vervolgstap op te nemen. ❖ Bereikbaarheid is randvoorwaardelijk voor grootschalige woningbouw. De regio geeft aan dat de ingediende infra-maatregelen onderdeel uitmaken van een integraal pakket dat onlosmakelijk is verbonden met de woningbouwopgave. Rijk en regio onderschrijven het belang om vertraging te voorkomen en het volledig opgevoerde aantal woningen te kunnen bouwen. Het Rijk gaat daarom met de vier nieuwe nationale grootschalige woningbouwgebieden in gesprek over wat binnen de bestaande afspraken en in de toekomst mogelijk is.
2	Verstedelijkingsstrategie Twente ❖ Rijk en regio spreken af de zeven ontwikkelprincipes te onderschrijven aan de hand waarvan de verstedelijkingsstrategie verder wordt uitgewerkt en waarop de te maken keuzes worden gebaseerd: 1. Bloeiende regio rondom levendige steden: toonaangevende regio gedragen door de Twentse stedenrij; 2. Benut de kracht van het landschap: stad en land profiteren samen van de kwaliteit van het Twentse landschap; 3. Creëer nabijheid: levendige dynamische steden en vitale kernen behouden voorzieningen en zorgen voor minder mobiliteit; 4. Koester Twentse kwaliteiten en versterk het bestaande: gebruik de schaa sprong om het bestaande te versterken; 5. Verstedelijking en economie gaan hand in hand: de schaa sprong en economie zijn elkaars randvoorwaarden voor succes; 6. Neem verantwoordelijkheid: opgaven nu aanpakken, niet afwentelen naar toekomstige generaties of naar de bure n; 7. Pak opgaven aan bij de bron: geen symptoombestrijding, we pakken het probleem aan bij de oorzaak.

	❖ We positioneren de ontwikkelprincipes als een eerste aanzet, waarbij de verdere ontwikkeling van de verstedelijkingsstrategie kan leiden tot aanscherping. ❖ We nemen de in de ontwerp Nota Ruimte benoemde grootschalige woningbouwlocatie Spoorzone Hengelo Enschede (SHE) op in de nog op te stellen verstedelijkingsstrategie.
3	Verstedelijkingsstrategie Stedendriehoek ❖ Rijk en regio zijn momenteel goed op dreef met de verstedelijkingsstrategie. Er wordt voortvarend samengewerkt in een zorgvuldig proces. De te onderzoeken varianten om te komen tot de verstedelijkingsstrategie zijn nu gereed: een variant gebaseerd op de bestaande plannen, een variant met een hogere groeiambitie in de verschillende kernen van de regio en een variant met grotere stedelijke schaa sprong. ❖ Rijk en regio spreken af de verschillende varianten van verstedelijking verder uit te werken, de mogelijke effecten te bepalen door middel van het Dashboard verstedelijking en het Afwegingskader regionale welvaart voor de regio Stedendriehoek. ❖ De tussentijdse resultaten van de concept verstedelijkingsstrategie worden op het BO Leefomgeving 2026 en het BO MIRT 2026 besproken. ❖ Daarin zullen de ontwikkelingen rondom het 4e perron, zoals eveneens in dit BO MIRT Oost afgesproken, en de grootschalige woningbouwlocatie Apeldoorn worden opgenomen.
4	NOVEX-gebied Regio Arnhem-Nijmegen-Foodvalley ❖ In april 2025 is een netwerkanalyse 2030-2040 Arnhem-Nijmegen-Foodvalley gestart, die mobiliteitseffecten van verstedelijking, de mobiliteitsopgaven 2030-2040 en mobiliteitspakketten in beeld brengt. Eind maart 2026 worden de resultaten van dit onderzoek verwacht. ❖ Het concept "groene scheggen" (dat invulling geeft aan de gezamenlijke ambitie om uiteindelijk 5000 ha stedelijk uitloopgebied te realiseren) is besproken in het BO NOVEX ANF en wordt uitgewerkt in een uitvoeringsstrategie, die concreet invulling geeft aan het motto van het ontwikkelperspectief 'Meer landschap, meer stad'. ❖ Binnen de NOVEX ANF samenwerking wordt de relatie gelegd met de rivierenprogramma's, bijvoorbeeld in het Regionaal Perspectief Rijngebied, waar we de inpassing van rivieropgaven in het kader van Ruimte voor de Rivier 2.0 in samenhang met de opgaven van NOVEX ANF beschouwen en hier de kansen en schuulpunten voor identificeren. ❖ Op het BO Leefomgeving van 2026 brengen we de resultaten van het onderzoek naar de ruimtelijke consequenties van de stroken/zones rondom de Veluwe in het kader van stikstofreductie en hoe die de opgaven van NOVEX ANF beïnvloeden, mits de nodige besluitvorming over de strokenaanpak Provincie Gelderland en Aanpak Veluwe heeft plaatsgevonden. ❖ In een uitvoerings- en regionale investeringsagenda spreken Rijk en regio gezamenlijk af hoe we werken aan het realiseren van de ambities en doelen uit het ontwikkelperspectief. Het komend jaar wordt de uitvoeringsagenda verder uitgewerkt en bepalen de betrokken partijen gezamenlijk op welke manier gewerkt kan worden naar aan regionale investeringsagenda (RIA). Het bestaande proces van samenwerking rijk-regio rond spoorzone Arnhem-Oost willen we verder benutten en betrekken bij het verkennen van een RIA.
5	NOVEX-gebied Zwolle ❖ Rijk en Regio nemen kennis van de inhoudelijke voortgang van NOVEX-gebied Regio Zwolle. ❖ Rijk en Regio spreken af op het BO-Leefomgeving van 2026 de verdere uitwerking van de verstedelijkingsafspraken van NOVEX-gebied Regio Zwolle te bespreken aan de hand van de eerste Regionale Investeringsagenda (RIA).
6	Ruimte voor de Rivier 2.0 ❖ Het rijk bereidt in samenwerking met de regio besluitvorming voor over beleidskeuzes Rivierbodern, en Ruimte en Afvoer.

	❖ Op basis hiervan zal het rijk in de tweede helft van 2026 een besluit nemen over de beleidskeuzes. Dit besluit gaat onder andere over de huidige binnendijkse ruimtereserveringen (Bkl-reserveringen) en mogelijk nieuwe ruimtereserveringen.
--	---

Regio Noordwest-Nederland

1	Programma UNed: MIRT-verkenning OV en Wonen Regio Utrecht en MIRT-onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnenburg ❖ Rijk en regio zetten in op grootschalige ontwikkeling van in totaal 63.000 tot 75.000 woningen en 30.000 tot 41.000 arbeidsplaatsen in Groot Merwede (inclusief de A12-zone) en Rijnenburg. Grootschalige ontwikkeling is afhankelijk van voorwaarden en van benodigde maatregelen en investeringen voor bereikbaarheid en leefbaarheid. Rijk en regio zetten de volgende stappen: ○ In een ontwikkelstrategie werken Rijk en regio op basis van het MIRT Onderzoek en de MIRT Verkenning uit hoe aan de voorwaarden voor grootschalige ontwikkeling voldaan kan worden. De ontwikkelstrategie richt zich op de governance en de financiële constructies (publiek/publiek en publiek/privaat) van de gebiedsontwikkeling en de onderliggende inframaatregelen. ○ In de ontwikkelstrategie worden alle benodigde maatregelen voor bereikbaarheid (OV, weg en fiets), water, bodem, energie, een groen/blauw-netwerk, beperken van milieucontouren en barrièrewerking van infrastructuur en uitplaatsen bedrijven met een hoge milieucategorie bijeengebracht uit afgeronde, lopende en nieuw te starten onderzoeken. Rijk en regio stellen mede op basis van de ontwikkelstrategie het pakket aan benodigde maatregelen en investeringen voor bereikbaarheid en leefbaarheid op, inclusief de beoogde wijze van bekostiging van de maatregelen en een planning. Hierbij worden ook de benodigde stikstofruimte en capaciteit in ogenschouw genomen. ❖ Rijk en regio spreken vooruitlopend op de ontwikkelstrategie en voortbouwend op zowel MIRT Onderzoek als MIRT Verkenning af vervolgonderzoek te doen naar de toekomstige bereikbaarheid van Groot Merwede en Rijnenburg. Daarom bereiden Rijk en regio een startbeslissing voor een MIRT Verkenning voor naar de OV-bereikbaarheid van Rijnenburg (het doortrekken van de Merwedelijn als 'Rijnenburglijn') en organiseren parallel daaraan de bekostiging. ❖ Rijk en regio voeren vervolgonderzoek uit naar de maatregelen die nodig zijn voor de auto ontsluiting van Rijnenburg in samenhang met het functioneren van het hoofdwegennet, met een voldoende ruim onderzoeksgebied en aanvullend op de maatregelen voor de A12 uit het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht. ❖ Om invulling te geven aan de totale bereikbaarheidsopgave, mede als gevolg van de autonome ontwikkeling, is de komende jaren gefaseerd circa € 4 miljard nodig, die nog niet beschikbaar is. ❖ Daarbij wordt gestreefd naar maximaal tempo door parallel te plannen. ❖ Rijk en regio spreken daarnaast de volgende vervolgonderzoeken en maatregelen af: ○ Vervolgonderzoek naar het al dan niet verwijderen van de snelwegaansluiting A12 Kanaleneiland en naar het passeren van het Amsterdam-Rijnkanaal via een nieuwe trambrug of de bestaande trambrug. ○ Vervolgonderzoek naar de auto ontsluiting van Rijnenburg en welke besluitvorming daarvoor nodig is. ○ Vooruitlopend op bovenstaande onderzoeken een ruimtereservering te maken voor toekomstige capaciteitsuitbreiding van het hoofdwegennet conform de onderzochte combinatievariant in fase 2 van het MIRT-onderzoek, die in vervolgonderzoek naar het functioneren van het hoofdwegennet nader ingevuld kan worden. ❖ Rijk en regio stellen voor de MIRT-verkenning OV en Wonen een voorlopig voorkeursalternatief (VKA) vast (alle hieronder genoemde bedragen zijn prijspeil 2025): Een Merwedelijn met een verdiepte ligging (gegraven open-dicht bak). Hiervoor reserveert het Rijk aanvullend op de eerdere reserveringen een taakstellend budget van € 464
----------	---

miljoen excl. btw (€ 562,3 miljoen incl. btw). De provincie Utrecht reserveert aanvullend € 80 miljoen excl. btw en de gemeente Utrecht € 80 miljoen excl. btw. ❖ Ten aanzien van het voorlopig VKA gelden de volgende voorwaarden: ○ Realisatie, vóór 2035, van tenminste 10.000 extra woningen (aanvullend op de 25.500 woningen die zijn afgesproken in het BO MIRT 2022) in Groot Merwede. ○ De regio spant zich in om vanaf 2035 te starten met de ontwikkeling van Rijnenburg en bekijkt of eerdere placemaking mogelijk is. ○ Vertrekpunt is dat de bijdrage van partijen taakstellend is. Er is behoefte aan buitengewone aandacht voor de risicobeheersing van het project. Over de exacte risicoverdeling worden in de op te stellen bestuursovereenkomst nadere afspraken gemaakt. ○ Voorbehoud is de nog uit te voeren zienswijzeprocedure en instemming door betrokken gemeenteraden en provinciale staten. ❖ Rijk en regio onderschrijven de noodzaak van de OV-maatregelen (bus- en trammaatregelen) voor het verbeteren van de bereikbaarheid van Utrecht-Oost (USP), onderdeel van de MIRT-verkenning. De kosten van deze maatregelen zijn nog niet gedekt, hiervoor resteert een tekort van €109 mln. excl. btw (€132 mln. incl. btw). Rijk en regio spreken af: ○ In de eerste helft 2026 een keuze te maken of het pakket OV-maatregelen Oost/USP wordt meegenomen in het proces van terinzagelegging van het voorlopig VKA. De regio maakt in afstemming met het Rijk daarvoor inzichtelijk wat de juridische implicaties zijn. ○ In het BO MIRT 2026 afspraken te maken over het vervolgtraject. ❖ Rijk en regio werken toe naar een zo spoedig mogelijk definitief voorkeursbesluit voor de MIRT Verkenning, waarna de MIRT-planning- en studiefase kan starten. ❖ Om tot een werkend vervoersysteem te komen en uiteindelijk een bedieningsgarantie te kunnen afgeven voor de Merwedelijn is zicht nodig op dekkende financiële afspraken over de exploitatie van de Merwedelijn. Rijk en regio brengen voor het definitieve VKA (BO MIRT najaar 2026) de financiële opgave en potentiële oplossingsrichtingen in beeld en betrekken dit bij het definitieve VKA. Deze analyses zijn ook input voor een breder onderzoek (deep dive) naar de betaalbaarheid van het OV-systeem om wijzigingen zoals groei van het aantal OV-verbindingen en de gevolgen voor de OV-exploitatie inzichtelijk te maken.					
2 WoMo-afspraken Noordwest-Nederland					
WoKT-afspraken Noordwest-Nederland					
Naam indienende gemeente/ penvoerder	Naam voorstel	Aantal woningen	Rijksbijdrage (incl. btw, prijspeil 2025)	Regionale bijdrage (incl. btw, prijspeil 2025)	Maatregelen
Amstelveen en Aalsmeer	Stadshart Amstelveen	3.389	€ 14.447.400	€ 9.680.000	Herinrichting busstation, aanleg fietsenstalling
Amsterdam	Nieuwe Sloterweg	5.107	€ 62.361.007	€ 33.747.743	Aanleg fiets- en voetgangerstunnel (spoor), aanleg fiets- en voetgangersbruggen, herinrichting fiets- en voetgangerspaden
Amsterdam	ZaanIJ corridor Van Hasselt	8.000	€ 103.480.000	€ 184.000.000	HOV-verbinding
De Ronde Venen	Woningbouw De Ronde Venen 2025-2033	2.173	€ 12.485.254	€ 8.506.380	Herinrichting ontsluitingsweg tot erftoegangsweg, realisatie van bushalte, herinrichten van bushalte, realisatie van mobiliteitshub, verbreding ontsluitingsweg, verbreding van kruising

Dijk en Waard	OV-knoop Dijk en Waard	6.740	€ 38.503.562	€ 20.836.871	Aanleg fiets- en voetgangerstunnel (spoor), opheffen gelijkvloerse spoorkruising, aanpassing ondergrondse infrastructuur, aanleg van fietsparkeervoorzieningen, aanleg van busstation
Dronten	Uitleggegebied Zuid: veilig en bereikbaar	1.100	€ 5.901.594	€ 3.193.750	Aanleg fiets- en voetgangerstunnel
Dronten	Woningbouwproject Swifterbant Zuid	757	€ 5.174.614	€ 2.861.600	Herinrichting ontsluitingswegen, aanleg rotonde, herinrichting rotonde, aanleg fietspad
Eemnes	Bovenplanse infra- & mobiliteitsmaatregelen Zuidpolder Eemnes	510	€ 3.432.750	€ 10.544.525	Aanleg ontsluitingsweg, aanleg fietspad, aanleg rotonde.
Gooische meren	Gooise Meren - Gebiedsontwikkeling Muiden Noordwest	215	€ 2.487.500	€ 5.002.000	Aanleg auto, fiets en voetgangersbrug
Haarlem	Haarlem Oostpoort: Hart voor Oostpoort (WBI) + Beatrixplein (buiten WBI)	1.368	€ 7.524.688	€ 13.127.827	Aanleg fietspad
Heiloo	Woningbouw Zandzoom - aansluiting A9 Heiloo	2.925	€ 23.133.750	€ 67.527.242	Aanleg ontsluitingswegen, aanleg kruisingen
Hoorn	Poort van Hoorn: station Hoorn spoorse zaken	1.277	€ 22.589.489	€ 12.224.695	Verplaatsing railinzetsplaats, vervanging relaishuis, vervanging traverse
Laren	Knoop Crailo - Regio Gooi en Vechtstreek	1.266	€ 3.164.976	€ 1.712.782	Herinrichting kruisingen
Medemblik	Medemblik	648	€ 1.957.311	€ 1.059.234	Aanleg rotonde, realiseren bushalte
Noordoostpolder	Espelerlaan	700	€ 5.150.847	€ 2.814.500	Herinrichting ontsluitingswegen, aanleg rotondes, herinrichting kruising
Opmeer	Opmeer, Hoogwoud-Oost	700	€ 7.960.000	€ 4.912.100	Aanleg ontsluitingswegen, aanleg kruising, herinrichting ontsluitingswegen
Regio Foodvalley	Doorfietsroutes Regio Foodvalley, drager voor verstedelijkingsopgave	4.060	€ 43.222.620	€ 23.390.672	Aanleg fietsroutes, aanleg fietstunnel (spoor)
Rhenen	Ongelijkvloerse fietskruising N233/Veenendaallijn Achterberg	202	€ 1.990.000	€ 2.000.000	Aanleg fietsbrug
Stede Broec	Gebiedsontwikkeling Centrum West - Venhuizen	249	€ 534.048	€ 536.732	Aanleg fiets- en voetgangerstunnel, uitbreiding fietsenstalling, aanleg P+R
Stede Broec	Gebiedsontwikkeling Nijevoert	501	€ 3.534.389	€ 1.912.696	Aanleg ontsluitingsweg
Stede Broec	Hoogkarspel Zuid	500	€ 4.228.750	€ 2.750.000	Aanleg ontsluitingsweg
Urk	Spuiweg	876	€ 9.403.934	€ 37.510.000	Aanleg ontsluitingswegen, aanleg rotondes, PM
Utrecht	Noordwest	1.840	€ 8.284.619	€ 5.948.750	Aanleg fiets- en voetgangerspaden
Utrecht	Overvecht	2.267	€ 26.914.750	€ 30.790.000	Herinrichting fietspaden, aanleg fiets- en

					voetgangersbrug (weg), aanleg HOV-verbinding
Vijfheerenlanden	Broekgraaf-Noord te Leerdam	800	€ 6.219.248	€ 6.250.501	Aanleg fietstunnel, aanleg fietspaden
Wijk bij Duurstede	De Geer III Wijk bij Duurstede	663	€ 3.663.455	€ 2.454.576	Aanleg rotonde
Woudenberg	Bovenplanse mobiliteitsmaatregelen Hoevelaar fase 3	575	€ 1.076.331	€ 721.160	Herinrichting ronde
Afspraken grootschalige woningbouw Noordwest-Nederland <u>Utrecht Groot Merwede</u> ❖ In het nationaal grootschalige woningbouwgebied Utrecht Groot Merwede worden tot en met 2030 25.500 woningen gebouwd, zoals afgesproken in het BO MIRT 2022. ❖ Aanvullend wordt er in Groot Merwede tot en met 2034 gestart met de bouw van circa 10.000 extra nieuwe woningen. Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen reserveert het Rijk een bijdrage van circa € 562,3 miljoen ten behoeve van de aanleg van de Merwedelijn. De voorwaarden verbonden aan deze middelen en nadere bestuurlijke afspraken zijn te vinden onder agendapunt MIRT-verkenning OV en Wonen Regio Utrecht en MIRT-onderzoek A12-zone i.s.m. Rijnenburg. ❖ Het Rijk reserveert voor gemeente Utrecht een bijdrage van circa € 13,9 miljoen vanuit het gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve toekomstbestendigheid, (her)inrichting openbare ruimte en verwervingen/(bedrijfs)verplaatsingen onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bedrag reserveert. ❖ Het Rijk reserveert voor Nieuwegein een bijdrage van circa € 21,4 miljoen vanuit het gebiedsbudget voor (her)inrichting openbare ruimte en verwervingen/(bedrijfs)verplaatsingen onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bedrag reserveert. <u>Haven-Stad</u> ❖ In het nationaal grootschalige woningbouwgebied Haven-Stad, liggend in gemeenten Amsterdam en Zaanstad, worden tot en met 2030 9.000 woningen gebouwd, zoals afgesproken in het BO MIRT 2022. ❖ Aanvullend wordt er in Haven-Stad tot en met 2034 gestart met de bouw van circa 1000 extra nieuwe woningen in de Achtersluispolder. ❖ Het Rijk reserveert voor gemeente Zaandam een bijdrage van circa € 11 miljoen vanuit het gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van bedrijfsverplaatsingen, groene inrichting Zijkanaal H en klimaatmaatregelen Sluiskwartier onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. ❖ Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen reserveert het Rijk een bijdrage van circa € 53,5 miljoen voor de gemeente Zaanstad ten behoeve van de HOV ZaanIJ en de bereikbaarheid van de Achtersluispolder onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. ❖ Aan het Amsterdamse deel van de HOV ZaanIJ wordt een Rijksbijdrage van circa € 103,5 miljoen geleverd voor de realisatie van 8.000 extra woningen tot en met 2033 via de WoKT-regeling. ❖ De Rijksbijdrage is ten behoeve van de HOV ZaanIJ tussen station Zaandam Kogerveld en station Noorderpark / Van Hasseltzone. De HOV ZaanIJ zorgt op termijn voor de ontsluiting van circa 50.000 nieuwe woningen in Amsterdam Noord en Zaandam. <u>MRA West – Haarlemmermeer</u> ❖ In het nationaal grootschalige woningbouwgebied MRA West Haarlemmermeer worden tot en met 2030 17.700 woningen gebouwd, zoals afgesproken in het BO MIRT 2022 en het BO Leefomgeving 2023. ❖ Aanvullend wordt er in de Haarlemmermeer tot en met 2034 gestart met de bouw van circa 1.100 extra nieuwe woningen in Nieuw-Vennep en/of Lisselbroek.					

	❖ Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze nieuwe woningen reserveert het Rijk een bijdrage van circa € 56 miljoen vanuit de inframiddelen voor een HOV-verbinding en een verbinding tussen de Van Heuven Goedhartlaan en de Weg om de Zuid onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. ❖ Rijk en regio monitoren de voortgang van de woningbouw en bijkomende opgaven in de doorbraaklocatie Haarlemmermeer West, zoals de mogelijke mix van mobiliteitsmaatregelen. ❖ Rijk en regio blijven met elkaar in gesprek over de haalbaarheid van de gestelde ambitie (planning, tempo, ontwikkellocaties en maatregelen) in de context van de totale ontwikkeling van het grootschalige woningbouwgebied MRA West Haarlemmermeer. <u>MRA Oost – Amsterdam</u> ❖ In het deelgebied Amsterdam IJburg (Strandeiland en Zeeburgereiland) van nationaal grootschalige woningbouwgebieden MRA Oost worden tot en met 2030 10.600 woningen gebouwd, zoals afgesproken in het BO MIRT 2022. ❖ Het Rijk reserveert voor dit gebied een aanvullende bijdrage van circa € 44,2 miljoen vanuit het gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van (her)inrichting openbare ruimte onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. ❖ In het deelgebied Amsterdam Zuidoost van het nationaal grootschalige woningbouwgebied MRA Oost worden tot en met 2030 25.300 woningen gebouwd, zoals afgesproken in het BO MIRT 2022. ❖ Aanvullend wordt er in deelgebied Amsterdam Zuidoost tot en met 2034 gestart met de bouw van circa 3.000 extra nieuwe woningen. Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen reserveert het Rijk een bijdrage van circa € 12 miljoen vanuit de inframiddelen voor sociaal veilige bereikbaarheid van metrostations en geluidschermen Reigersbos onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. ❖ Het Rijk reserveert een bijdrage van circa € 10,3 miljoen vanuit het gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van waterretentiemaatregelen K-buurt onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. <u>MRA Oost – Lelystad Zuiderhage</u> ❖ In Lelystad ligt het nationaal grootschalige woningbouwgebied Zuiderhage (onderdeel van het nationaal grootschalige woningbouwgebied MRA Oost). ❖ In Lelystad Zuiderhage wordt er tot en met 2034 gestart met de bouw van circa 4.000 nieuwe woningen. Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen reserveert het Rijk een bijdrage van circa € 8,5 miljoen voor een (H)OV-verbinding met station Lelystad Centrum en aanpassing tweetal rotondes naar VRI op Larserdreef onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. ❖ Het Rijk reserveert een bijdrage van circa € 17,8 miljoen vanuit het gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van toekomstbestendigheid en (her)inrichting openbare ruimte onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. <u>Amersfoort Spoor- en A1-zone</u> ❖ In het nationaal grootschalige woningbouwgebied Amersfoort Spoor- en A1-zone worden tot en met 2030 8.500 woningen gebouwd, zoals afgesproken in het BO MIRT 2022. ❖ Het Rijk reserveert voor dit gebied een aanvullende bijdrage van circa € 21,9 miljoen vanuit het gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van toekomstbestendigheid, (her)inrichting openbare ruimte en verwevingen/(bedrijfs-)verplaatsingen onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. <u>Alkmaars Kanaal</u> ❖ Alkmaars Kanaal is één van de vier nieuwe nationaal grootschalige woningbouwgebieden die in de ontwerp Nota Ruimte zijn aangewezen en bestaat uit de deelgebieden Nieuw Oudorp, Overdie, Overstad, Viaanse Molen en de twee stationsgebieden Alkmaar Centraal en Alkmaar Noord.
--	---

	❖ Tot en met 2034 kunnen hier circa 7.800 woningen worden gebouwd. ❖ Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen is een voorstel ingediend voor een rijksbijdrage van circa € 122 miljoen voor een divers mobiliteitspakket met onder andere kruispuntmaatregelen, aanleg van een brug, een spooronderdoorgang en ingrepen op het provinciaal en gemeentelijk wegennet. De mobiliteitsmaatregelen uit het voorstel van Alkmaar zijn grotendeels positief beoordeeld. ❖ Het Rijk heeft besloten om de inzet van de schaarse infra-middelen te beperken tot de bestaande 17 nationaal grootschalige woningbouwgebieden om prioriteit te kunnen geven aan het "afmaken" van al gemaakte bestuurlijke afspraken. ❖ Het Rijk reserveert nu een bijdrage van circa € 6,8 miljoen vanuit het gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van toekomstbestendigheid, (her)inrichting openbare ruimte en verwervingen/(bedrijfs)verplaatsingen onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. ❖ Dit is de eerste stap die het Rijk voor deze gebieden neemt ten behoeve van de woningbouw. De inframaatregelen binnen de ingediende aanvraag bieden voor een volgend kabinet een logisch pakket om een vervolgstap op te nemen. ❖ Bereikbaarheid is randvoorwaardelijk voor grootschalige woningbouw. De regio geeft aan dat de ingediende infra-maatregelen onderdeel uitmaken van een integraal pakket dat onlosmakelijk is verbonden met de woningbouwopgave. Rijk en regio onderschrijven het belang om vertraging te voorkomen en het volledig opgevoerde aantal woningen te kunnen bouwen. Het Rijk gaat daarom met de vier nieuwe nationale grootschalige woningbouwgebieden in gesprek over wat binnen de bestaande afspraken en in de toekomst mogelijk is. <u>Foodvalley</u> ❖ Zie onder Regio Oost-Nederland.
3	NOVEX- gebied MRA: Op weg naar Uitvoeringsagenda 2.0 en Regionale Investeringsagenda ❖ Rijk en regio hebben de voortgang van de verdere uitwerking van de Uitvoeringsagenda (op naar een versie 2.0) en de opzet van de eerste Regionale Investeringsagenda (RIA) besproken. ❖ In de volgende versie van de UA maken Rijk en regio de 95 maatregelen gebied specifiek en concreet. Deze maatregelen zijn gericht op beleid, onderzoek, ruimtelijke reserveringen of ruimtelijke ontwikkelingen. Per gebied maken we daartoe een duidelijk verhaal vanuit de opgaven en gewenste richting met de benodigde maatregelen uitgezet in tijd (faseren en prioriteren). ❖ Rijk en regio maken een RIA met een overzicht van de benodigde investeringen en bekostigingsmogelijkheden voor de uitvoering van de maatregelen op de drie hoofdopgaven van het Ontwikkelperspectief. ❖ Een voorbeeld van een opgave die in de gebieden concreet wordt gemaakt en in de tijd wordt gezet, is de wateroverlastopgave. Samen met het Deltaprogramma Centraal Holland kijken Rijk en regio naar hoe de gebiedsoverstijgende vraagstukken zoals waterberging en verandering in ruimtegebruik door zoetwatertekort een plek krijgen.
4	NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort: Voortgang Uitvoeringsagenda en Regionale Investeringsagenda ❖ In het BOL 2025 hebben Rijk en Regio de Uitvoeringsagenda NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort vastgesteld, als belangrijk instrument voor het adaptief programmeren. De uitvoeringsagenda geeft een overzicht van de maatregelen die nodig zijn om de ambities zoals aangegeven in het NOVEX-Ontwikkelperspectief te realiseren. Rijk en Regio werken aan een Regionale Investeringsagenda (RIA), als uitbreiding op de Uitvoeringsagenda om bij te dragen aan een compleet beeld van de opgaven. In dit BO MIRT zijn er belangrijke besluiten geagendeerd t.a.v. de ontwikkeling van Utrecht Groot Merwede en Rijnenburg en t.a.v. het vervolg op het Gebiedsonderzoek Amersfoort Spoorzone en Heuvelrugzone. ❖ In het BOL 2026 wordt de Regionale Investeringsagenda (RIA) voor NOVEX- Utrecht-Amersfoort geagendeerd. Daarin wordt de koppeling gelegd met de (benodigde)

	investerings in het vestigingsklimaat en investeringsvermogen uit de Ruimtelijk Economische Investeringsagenda (REIA).
5	Gebiedsonderzoek Amersfoort Spoorzone en Heuvelrugzone - Rijk en regio onderschrijven de uitkomsten van de eindrapportage van het Gebiedsonderzoek Spoorzone Amersfoort en Heuvelrugzone voor de onderzochte gebieden: regiopoort Zeist-Noord, Soesterberg, Amersfoort Centraal & Nederberg, Spooreplacement & Wagenwerkplaats, De Hoef-Oost/Midden-Isselt. - Zoals omschreven in de eindrapportage zullen Rijk en regio elk vanuit de eigen rol, maar wel met elkaars betrokkenheid de verantwoordelijkheid nemen de vervolgacties verder uit te werken. De uitkomsten hiervan worden in het programma U Ned ingebracht om de samenhang in lijn met de doelstellingen van het NOVEX-ontwikkelperspectief te coördineren. Waar nodig wordt dit geagendeerd binnen de BOL/BO MIRT-cyclus. - Rijk en regio spreken af een verdiepend onderzoek naar de versterking van de stations Amersfoort Centraal en Amersfoort Schothorst uit te voeren. Dit in samenhang met de pre-verkenning bus rapid transit (BRT) Amersfoort-Utrecht Science Park en de uitwerking van het Amersfoortse OV-anker. Het verdiepend onderzoek focust zich op een gezamenlijke probleemanalyse van de stations en directe stationsomgeving. Daarbij wordt aangesloten bij de bestaande toekomstvisies van beide stations, zodat het onderzoek efficiënt kan worden uitgevoerd met betrokken stakeholders. Rijk en regio spreken af dat op basis van de resultaten van de probleemanalyse in het BO MIRT 2026 de uitkomsten over fasering, prioritering en het beleggen van maatregelen en eventuele benodigde vervolgonderzoeken worden geagendeerd. - Rijk en regio spreken af de regio op de Heuvelrugzone voor de integrale opgave te organiseren, met bijzondere aandacht voor Defensie, mobiliteit, natuur, water en recreatie, en de afspraken te verankeren via bestuurlijke afspraken binnen de gebiedssamenwerking AtotZ, in relatie met de NOVEX-uitvoeringsagenda binnen het programma U Ned. - De regio neemt het initiatief om de uitwerking van de economische opgave uit het gebiedsonderzoek mee te nemen in de proposities die zullen leiden tot de Ruimtelijke Economische Investeringsagenda. Deze investeringsagenda wordt geagendeerd op het BO Leefomgeving 2026.
6	Lelylijn Zie onder Regio Noord-Nederland.

Regio Zuidwest-Nederland

1	WoMo-afspraken Zuidwest-Nederland					
	<u>1. WoKT-afspraken Zuidwest</u>					
	Naam indienende gemeente/penvoerder	Naam voorstel	Aantal woningen	Rijksbijdrage (inclusief btw, prijspeil 2025)	Regionale bijdrage (inclusief btw, prijspeil 2025)	Maatregelen
	Albrandswaard	Hof van Poortugaal te Albrandswaard	1.981	€ 17.578.665	€ 9.515.000	Mobiliteitshub, aanleg ontsluitingsweg, aanleg fietspad
	Alphen aan den Rijn	Leiden-Utrecht beter bereikbaar	9.110	€ 34.108.600	€ 22.853.118	Aanleg station, mobiliteitshub, ongelijkvloerse kruising spoor
	Barendrecht	De Stationstuinen Barendrecht	904	€ 7.896.248	€ 4.273.192	Aanleg rotonde, mobiliteitshub
	Capelle aan den IJssel	Florabuurt	216	€ 2.277.300	€ 1.232.401	Aanleg oversteekvoorzieningen, aanleg fiets- en voetgangerspad,

						aanleg brug fiets- en voetgangerspad, herinrichting erftoegangswegen
Gorinchem	Stationsgebied Gorinchem	200	€ 2.220.808	€ 1.201.829		Opwaardering van rotonde, aanleg van rotonde
Hoeksche Waard	Stougjeswijk Oud-Beijerland	994	€ 13.785.122	€ 7.460.058		Herinrichting rotonde naar kruispunt, aanleg HOV-viaduct
Katwijk	Zijlhoek De Woerd, Tjalmastrook, Limesdriehoek	1.590	€ 13.900.000	€ 7.737.608		Fietsverbinding, fietsonderdoorgang, inclusief verbindingen HOV halte
Krimpenerwaard	Woningbouw Haastrecht en Stolwijk in de Krimpenerwaard	240	€ 2.920.435	€ 1.580.445		Herinrichting ontsluitingswegen, aanleg fietsstroken.
Lansingerland	Woningbouw Lansingerland	1.600	€ 14.548.424	€ 13.691.595		Herinrichting kruising, herinrichting erf tot erftoegangsweg, aanleg fietstunnel, aanleg fietsstraat, herinrichting ontsluitingsstructuur, herinrichting erftoegangswegen
Leiden	Hoge Mors/Wernink	600	€ 7.081.031	€ 19.900.649		Aanleg fietspaden, herinrichting rotondes, herinrichting kruisingen
Rijswijk	Kessler Park	2.100	€ 4.179.000	€ 2.615.473		Herinrichting kruising, herinrichting van meerdere ontsluitingswegen tot autoluwe wegen
Rijswijk	Te Werve Oost	258	€ 1.094.500	€ 657.727		Aanpassing ontsluitingsweg
Rijswijk	Pasgeld	1.105	€ 7.696.325	€ 4.307.292		Aanleg fietsroutes, aanleg fiets- en voetgangersbrug, aanleg fiets- en voetgangerstunnel (spoor), herinrichting ontsluitingsweg tot erftoegangsweg, herinrichting kruising,
Rotterdam	Zuidelijke ontsluiting Wielewaal - Korperweg	675	€ 508.067	€ 510.620		Aanleg ontsluitingsweg
Terneuzen	Woningbouw Terneuzen	423	€ 6.534.683	€ 3.536.357		Aanleg busstation, herinrichting busstation, aanleg fietstunnel (weg)
Vlaardingen	Nieuwe Binnenstad Vlaardingen	747	€ 8.541.054	€ 4.622.140		Herinrichting ontsluitingswegen, herinrichting fiets- en voetgangerspaden, realisatie bushalte, aanpassing zwaarverkeerroutes
Zuidplas	Gebiedsopgave Zuidplaspolder/C ortelande	7.645	€ 131.620.881	€ 71.228.926		Aanleg fietstunnels, aanleg fietsoversteek, aanleg fietspaden, aanpassingen rotondes, aanleg kruisingen, aanpassingen ontsluitingswegen en

					aansluitingen hoofdwegennet.
<u>Zuidplas / Cortelande en Westergouwe (WoKT)</u> ❖ In de doorbraaklocatie Zuidplas/Cortelande en Westergouwe worden tot en met 2033 7.645 woningen gebouwd. ❖ Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen reserveert het Rijk een bijdrage van € 131.620.881 vanuit de WoKT onder voorwaarde dat de regio € 71.228.926 bijdraagt. ❖ Dhr. Kuijken heeft in opdracht van de minister van VRO met betrokken partijen onderzocht en advies uitgebracht over welke maatregelen nodig zijn voor mobiliteit en water vanuit de gebiedsopgave Zuidplaspolder. Dit om uiteindelijk meer dan 14.000 nieuwe woningen richting 2040 mogelijk te maken. De maatregelen in de WoKT sluiten aan bij het advies van dhr. Kuijken. ❖ Aan de rijksbijdrage voor de WoKT zijn de volgende voorwaarden verbonden: ○ Partijen (Ministerie van IenW, Ministerie van VRO, gemeente Zuidplas, provincie Zuid-Holland) leggen allereerst in een Bestuursovereenkomst (BOK) definitieve afspraken vast over de maatregelen in de WoKT: ▪ op de maatregelen in de WoKT zit nog een tekort van € 20 miljoen Rijk, provincie en gemeente Zuidplas spreken af dit tekort gezamenlijk te gaan financieren, waarbij het Rijk maximaal 1/3 van het tekort bijdraagt; ▪ de verantwoordelijke partij voor de realisatie van elke maatregel; ▪ de beschrijving van elke maatregel in termen van scope, budget, kostenverdeling, (financiële) risicoverdeling, juridisch-planologische procedures, organisatie en de planning. Daarbij wordt aangesloten op de uitgangspunten uit het geactualiseerde programmabeheersplan woningbouw en mobiliteit. ○ Rijk en regio delen de urgentie om snel te handelen vanwege het grote aantal woningen (13.000 woningen in Cortelande en Westergouwe) en spreken af dat zij zich inspannen om vóór 1 februari 2026 een BOK vast te stellen. ○ Gemeente Zuidplas neemt het initiatief voor het opstellen van de BOK. Rijk en regio zijn van mening dat er op korte termijn besloten kan worden over de BOK. ○ Na vaststelling van de BOK en juridische borging daarin van de maatregelen uit de WoKT trekt IenW/RWS het beroep tegen het bestemmingsplan in. ❖ Mocht er op 1 februari 2026 geen BOK gereed zijn dan treden Rijk en regio met elkaar in overleg. In dat geval wordt het hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard ook uitgenodigd voor dit overleg gezien hun beroep tegen het bestemmingsplan. ❖ Vanuit het gebiedsbudget draagt het Rijk € 78,6 miljoen bij voor gebiedsgerichte maatregelen waaronder voor water; dit onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde financiële bijdrage levert. <u>Katwijk (WoKT)</u> ❖ Vanwege strategische regionale en nationale (economische) belangen hebben Rijk en regio met elkaar afgesproken om voor de gebiedsontwikkeling binnen de gemeente Katwijk een governance structuur in te richten. Deze aanpak is gericht op de versterking van het toekomstig verdienvermogen van Nederland in en rond de gemeenten Leiden en Katwijk. Bij een gezamenlijke, integrale en gebiedsgerichte aanpak in de fysieke leefomgeving is aandacht voor woningbouw, mobiliteitsoplossingen en daarvoor noodzakelijke randvoorwaarden, zoals stikstof en netcongestie. Hierbij geldt voor de uitvoerbaarheid dat de scope van het gebied eerder is bepaald zoals eerder besproken tussen betrokken partijen. ❖ Voor de in te richten governance neemt het ministerie van Economische Zaken het initiatief en stemt deze af met betrokken partijen. ❖ Het Rijk reserveert een bijdrage van € 13.900.000 (gekoppeld aan 1.590 woningen) onder voorwaarde dat de regio minimaal € 7.737.608 reserveert voor: ○ Aanleg ontbrekende fietsverbinding Valkenhorst-Leiden inclusief verbinding met HOV-halte BSP-West.					

	○ Aanleg onderdoorgang voor verbinden Zijlhoek De Woerd, Tjalmastrook en Valkenhorst, inclusief verbinding met HOV-halte Valkenburg-Oost. <u>Stougjeswijk Oud-Beijerland (WoKT)</u> ❖ In Stougjeswijk Oud-Beijerland worden tot en met 2033 994 woningen gebouwd. ❖ Het Rijk reserveert een bijdrage van € 13.785.122 vanuit de WoKT onder voorwaarde dat de regio minimaal € 7.460.058 reserveert voor de ombouw van de Bosscherotonde en de realisatie van een OV-viaduct over de A29 onder de voorwaarde dat de regio € 7.460.058 reserveert. ❖ Dit vraagt capaciteit van RWS, waarvoor RWS 220 uur beschikbaar stelt. Randvoorwaarde voor toekenning is dat RWS geen verdere capaciteit zal leveren en dat de decentrale overheden zelf aanvullende expertise organiseren voor de planuitwerking en realisatie. <u>Leiden-Utrecht Beter Bereikbaar (WoKT)</u> ❖ In de gemeente Alphen aan den Rijn worden tot en met 2033 9.110 woningen gebouwd. ❖ Het Rijk reserveert een bijdrage van € 34.108.600 vanuit de WoKT onder voorwaarde dat de regio € 22.853.118 reserveert voor de realisatie van een station, een mobiliteitshub en een ongelijkvloerse kruising met de N11 en het spoor. ❖ De ongelijkvloerse kruising met de N11 en de aanpassing van de toe- en afrit N11 bij het station vragen capaciteit van RWS, waarvoor RWS 440 uur beschikbaar stelt. Randvoorwaarde voor toekenning is dat RWS geen verdere capaciteit zal leveren en dat de decentrale overheden zelf aanvullende expertise organiseren voor de planuitwerking en realisatie. Grootschalige woningbouw Zuidwest-Nederland <u>2. Oude Lijn</u> <u>Inframiddelen</u> ❖ In het nationaal grootschalige woningbouwgebied Oude Lijn worden tot en met 2030 ca 54.000 woningen gebouwd, zoals afgesproken in het BO MIRT 2022. Op een aantal deellocaties worden nu aanvullende afspraken gemaakt. ❖ In deelgebied Leiden wordt er tot en met 2034 gestart met de bouw van ca 2.200 extra nieuwe woningen. Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen reserveert het Rijk een bijdrage van ca € 105 miljoen voor een fietsenstalling en nieuw busstation bij Leiden Centraal onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. Van deze maatregelen profiteren ca 8.300 nieuwe woningen mee. ❖ In deelgebied Schiedam wordt er tot en met 2034 gestart met de bouw van ca 450 extra nieuwe woningen. Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen reserveert het Rijk een bijdrage van ca € 37,9 miljoen voor aanpassingen aan het station Schiedam Centrum en Rijksdeel metro, onder de voorwaarde dat gemeente Schiedam minimaal € 26,9 miljoen reserveert voor de openbare ruimte stationspleinen en de herinrichting Horvathweg. Van deze maatregelen profiteren ca 7.000 nieuwe woningen mee. ❖ De voorwaarden verbonden aan deze middelen en nadere bestuurlijke afspraken zijn te vinden onder agendapunt MIRT-verkenning Oude Lijn. <u>Gebiedsbudget</u> ❖ Het Rijk reserveert voor Delft een bijdrage van ca € 12,4 miljoen vanuit het gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van toekomstbestendigheid, (her)inrichting openbare ruimte en verwervingen/(bedrijfs)verplaatsingen onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. ❖ Het Rijk reserveert voor Rotterdam M4H een bijdrage van ca € 6,9 miljoen vanuit het gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van toekomstbestendigheid onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. ❖ Het Rijk reserveert voor Schiedam Schieveste – Nieuw Mathenesse een bijdrage van ca € 6 miljoen vanuit het gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van
--	--

	toekomstbestendigheid en (her)inrichting openbare ruimte onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. ❖ Het Rijk reserveert voor Zoetermeer een bijdrage van ca € 22,8 miljoen vanuit het gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van (her)inrichting openbare ruimte en verwervingen/(bedrijfs)verplaatsingen onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. <u>3. Rotterdam Oostflank</u> ❖ In het nationaal grootschalige woningbouwgebied Rotterdam Oostflank worden tot en met 2030 19.000 woningen gebouwd, zoals afgesproken in het BO MIRT 2022. ❖ Aanvullend wordt er in Rotterdam Oostflank tot en met 2034 gestart met de bouw van ca 8.000 extra nieuwe woningen. ❖ In deelgebied Stadionpark kan tussen 2030-2034 gestart worden met de bouw van 4.500 tot 5.300 nieuwe woningen. De uitplaatsing van het huidige spoorgoederenemplacement IJsselmonde biedt direct ruimte voor de bouw 2.000 woningen. ❖ Voor de ontwikkeling van Stadionpark en (indirect) voor de verdere ontwikkeling van Rotterdam Oostflank na 2030, is uitplaatsing van emplacement IJsselmonde naar een nieuwe locatie op de Maasvlakte randvoorwaardelijk. ❖ De totale kosten voor de uitplaatsing bedragen € 326,4 miljoen. Gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam reserveren hiervoor gezamenlijk een bedrag van € 169,3 miljoen. De gereserveerde Rijksbijdrage voor de uitplaatsing bedraagt ca € 157,1 miljoen: ca € 88,8 miljoen vanuit de inframiddelen en ca € 68,3 miljoen vanuit het gebiedsbudget. ❖ Aan de rijksbijdrage zijn de volgende voorwaarden verbonden: ○ Partijen (Ministerie van IenW, Ministerie van VRO, gemeente Rotterdam, Havenbedrijf Rotterdam) leggen in een Bestuursovereenkomst (BOK) op basis van de vastgestelde verkenning naar de uitplaatsing van emplacement IJsselmonde definitieve afspraken vast over o.a. de scope, budget, verdeling van kosten en (financiële) risico's, juridisch-planologische procedures, organisatie en de planning. Daarbij wordt aangesloten op de uitgangspunten uit het geactualiseerde programmabeheersplan woningbouw en mobiliteit. ○ Gemeente Rotterdam neemt het initiatief voor het opstellen van de BOK, die in een nader te plannen BO IJsselmonde in Q1 2026 wordt vastgesteld door de betrokken partijen. ❖ Naast deze middelen, reserveert het Rijk een bijdrage van ca € 8 miljoen vanuit het gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van (her)inrichting openbare ruimte van deelgebieden Brainpark I en Excelsior onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. <u>4. Den Haag CID Binckhorst</u> ❖ In het nationaal grootschalige woningbouwgebied CID Binckhorst in Den Haag worden tot en met 2030 20.000 woningen gebouwd, zoals afgesproken in het BO MIRT 2022. ❖ Aanvullend wordt er in de CID Binckhorst tot en met 2034 gestart met de bouw van ca 3.000 extra nieuwe woningen. Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen reserveert het Rijk een bijdrage van ca € 44,7 miljoen uit de inframiddelen voor de aanleg van een tunnel onder de Sporendriehoek voor de Vlietlijn onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. ❖ Het Rijk reserveert een bijdrage van ca € 32,8 miljoen vanuit het gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van maatregelen ten behoeve van toekomstbestendigheid en (her)inrichting openbare ruimte onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. <u>5. Onderzoek effect van de toepassing van rendementseisen voor de WoKT-regeling</u> ❖ Rijk en regio onderzoeken gezamenlijk wat het effect is van de toepassing van generieke rendementseisen voor de landelijke WoKT-regeling op de WoKT-voorstellen in de provincies
--	---

	Groningen, Fryslân, Drenthe en Zeeland ten opzichte van de WoKT-voorstellen uit andere provincies. ❖ In dit onderzoek zal gekeken worden naar de spanning op de woningmarkt, grondexploitaties, benodigde binnen- en bovenplanse infrastructuurinvesteringen, de opbouw van de investeringen van de ingediende voorstellen en de publieke onrendabele top. ❖ Onderdeel van dit onderzoek is de vraag of een landelijke WoMo-regeling met generieke criteria recht kan doen aan de verschillen in woningbouwopgaven in verschillende regio's, mede in het licht van de activiteiten in het kader van Elke Regio Telt. ❖ Rijk en regio werken gezamenlijk de onderzoeksopzet uit. ❖ Uiterlijk in het BOL voorjaar 2026 zullen de resultaten van dit onderzoek worden besproken in de betreffende landsdelen. ❖ Of en hoe de uitkomsten van dit onderzoek betrokken worden bij het alloceren van middelen in de toekomst, is ter beoordeling van een nieuw kabinet.
2	NOVEX Startbeslissing Verkenning Rotterdamse Haven ❖ Rijk (IenW, VRO, KGG, LVVN), provincie Zuid-Holland, gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam (partijen) spreken af om, op basis van het Startdocument¹, de Verkenning uit te gaan voeren naar verschillende oplossingsrichtingen voor ruimtegebrek in de Rotterdamse haven en de impuls van de leefomgeving. Vanwege de nationale belangen die hier spelen wordt gebruik gemaakt van de MIRT-systematiek zodat er een herkenbaar en navolgbaar proces wordt doorlopen. Het betreft hier geen MIRT-project. ❖ De scope van de oplossingsrichtingen Ruimtegebrek haven betreft: • Intensivering en optimalisering van het ruimtegebruik in het bestaande havengebied • Herinrichten en herontwikkelen van bestaande bedrijventerreinen in de regio • Mogelijkheden van een zeewaartse uitbreiding ❖ De scope van de oplossingsrichtingen Impuls Leefomgeving betreft: • Landschap en recreatie: natuurherstel en -ontwikkeling, benutten kansen voor recreatie, ontwikkelen parklandschap en verbeteren bereikbaarheid per fiets • Woon- en leefomgeving: aanpakken (kwetsbare) wijken, wegnemen belemmeringen in de leefomgeving, zoals door bodemsanering of een aanpak geluid, bij ontwikkelen woongebied ❖ Het startdocument geeft richting aan de te onderzoeken oplossingsrichtingen. De definitieve scope van de te onderzoeken oplossingsrichtingen wordt bepaald in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, mede op basis van nog lopend onderzoek. ❖ Partijen maken aan het einde van de Verkenning bekostigingsafspraken over de voorkeursbeslissing, waar zowel 'ruimtegebrek haven' als 'impuls' onderdeel van uit maken. Voor de impuls leefomgeving gaan de partijen een inspanningsverplichting aan om de benodigde financiële middelen bijeen te brengen. Voor het 'ruimtegebrek haven' is er bij een mogelijke zeewaartse uitbreiding een businesscase die zicht op bekostiging biedt, die door een belangrijk deel gedekt wordt door de grondexploitatie. ❖ Rijk en regio spreken af dat voor een mogelijk te nemen Projectbesluit de Minister van IenW, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, bevoegd gezag is. Om de uitkomsten van de Verkenning voor de opgave Impuls Leefomgeving ruimtelijk te borgen zal waarschijnlijk ook een wijziging van de omgevingsvisie en/of (onderdelen van) het omgevingsplan van Rotterdam en/of andere gemeenten rondom de haven nodig zijn. Voor die instrumenten zijn de desbetreffende gemeenteraden bevoegd gezag. Als te zijner tijd blijkt dat ook nog andere besluiten van andere bevoegde gezagen nodig zijn, dan kunnen die worden betrokken bij fase 2 van de procedure. ❖ De kosten van de verkenning zijn geraamd op € 12 miljoen en worden gedekt volgens de verdeelsleutel 1/3e Rijk, 1/3e Regio (provincie Zuid-Holland en gemeente Rotterdam) en 1/3e Havenbedrijf Rotterdam.

¹ Het startdocument is te vinden op <https://www.novexrotterdamsehaven.nl/downloads/startdocument>.

	❖ Voor de uitvoering van de Verkenning wordt een projectorganisatie ingericht. Deze krijgt een eigen aansturing, als onderdeel van de governance van de NOVEX Rotterdamse haven. ❖ In een separaat BO NOVEX Rotterdamse haven in het eerste kwartaal van 2026 worden de volgende onderwerpen besproken: • Een bestuursakkoord, waarin afspraken worden vastgelegd over de scope, governance, organisatie, risico's en planning van de Verkenning • Een procesconvenant met de omgevingspartijen, inclusief de visserij, waarin afspraken worden gemaakt over de rol en betrokkenheid van de omgevingspartijen • De Kennisgeving voornemen en Kennisgeving participatie ❖ De verkenning wordt gestart op grond van de Omgevingswet. De verkenning betreft zoals gesteld zowel de opgave 'Ruimtegebrek Haven' als 'Impuls Leefomgeving' en zal resulteren in een Voorkeursbeslissing en een voorkeursalternatief. Het streven is om eind 2027 de besluiten te nemen omtrent de ontwerp voorkeursbeslissing en het ontwerp voorkeursalternatief. ❖ Voor de opgave 'Ruimtegebrek haven' geldt zorgvuldig ruimtegebruik als uitgangspunt. Zeewaartse uitbreiding is geen doel op zich en geen automatisme, maar één van de te verkennen oplossingsrichtingen voor ruimtegebrek in de haven. ❖ In de verkenning worden aspecten zoals stikstofdepositie, de noodzaak tot natuurcompensatie, de gevolgen voor de visserij en het behoud van een strategische zandvoorraad voor de toekomstige waterveiligheid van Nederland in beschouwing genomen en meegewogen. ❖ Natuurcompensatie in geval van een eventuele zeewaartse uitbreiding wordt bij voorkeur kwantitatief benaderd. Daarbij is het streven de gevolgen voor de visserij te minimaliseren.
3	MIRT Verkenning Oude Lijn ❖ Rijk en Regio constateren op basis van de onderzoeken in de MIRT-verkenning dat de schaa sprong op de Oude Lijn een belangrijke randvoorwaarde is om de verstedelijkingsopgave mogelijk te maken, de regio bereikbaar te houden en de agglomeratiekracht te versterken, de kansen voor mensen te vergroten, de sociale veiligheid te verbeteren en duurzame mobiliteit te stimuleren in de Zuidelijke Randstad. Uit de verkenning blijkt dat dit samenhangend pakket aan infrastructurele maatregelen een ongekend hoge maatschappelijke kosten-baten score kent. ❖ Rijk en regio houden vast aan de eindbeelden van de verkenning, passend bij het verstedelijkingsakkoord. Rijk en regio werken door aan alle hiervoor benodigde onderdelen, starten de planning- en studiefase waar dat kan en werken parallel de verkenning verder uit voor de andere onderdelen. Om de eindbeelden van de Oude Lijn te realiseren is aanvullend ca. 2 miljard nodig. Rijk en regio hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid hiervoor financiering te vinden en sluiten hiervoor een pact. ❖ Rijk en regio stellen vast dat voor wat betreft de knooppunten waar de verkenningstudie is afgerond, zo snel mogelijk gestart kan worden met de planning- en studiefase. Voor het onderdeel citysprinter en nieuwe stations zal de verkenning afgerond worden in 2026, na vaststelling van de Voorkeursbeslissing. ❖ Rijk en regio spreken af te starten met de onderdelen waar begonnen kan worden, zodat de huidige beschikbare middelen zo snel mogelijk maatschappelijk renderen. De capaciteit en sociale en fysieke veiligheid op de bestaande knooppunten vormen knelpunten die de verstedelijking en reizigersgroei op termijn belemmeren. Partijen starten voor de knooppunten Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI en Schiedam Centrum met de planning- en studiefase. Voor knooppunt Dordrecht zijn partijen het eens over de benodigde maatregelen, maar moeten nadere afspraken worden gemaakt over de daarbij behorende kostenverdeling. ❖ Rijk en regio zetten gelijktijdig in op een frequentieverhoging naar 8 sprinters per uur. Deze frequentieverhoging levert een belangrijke bijdrage aan de doelstellingen. Dit versterkt het effect van de andere onderdelen van de schaa sprong en vergroot de impact. Het Rijk werkt in 2026 nader uit welke maatregelen op het spoor hiervoor binnen en buiten de Zuidelijke Randstad nodig zijn. Daarbij vinden partijen van belang dat ook ruimte blijft voor verdere groeimogelijkheden op het spoor conform de doorgroeireferentie uit het

	Toekomstbeeld OV. Rijk en regio spreken af vanuit de beschikbare middelen voor de Oude Lijn budget te reserveren voor de benodigde maatregelen binnen het Oude Lijn-gebied. ❖ Voor de nieuwe stations en spoorverdubbeling start de planning- en studiefase na de afronding van de verkenning en het nemen van een voorkeursbeslissing, voorzien in 2026. Partijen houden hiervoor een substantieel deel van het budget gereserveerd. Partijen zetten zich in om de nieuwe stations en de spoorverdubbeling in 2040 gerealiseerd te hebben. Partijen hebben daarbij een gezamenlijke verantwoordelijkheid het totale budget hiervoor aan te vullen. ❖ Partijen constateren dat voor de stations Schiedam Kethel en Rotterdam Van Nelle de spoorverdubbeling tussen Delft en Schiedam randvoorwaardelijk is. Dat geldt niet voor de nieuwe stations Dordrecht Leerpark en Rijswijk Buiten. Rijk en regio behouden een reservering voor de spoorverdubbeling binnen het huidige budget. Daarnaast maken Rijk en regio binnen het huidige budget een reservering voor het station Rijswijk Buiten, en, afhankelijk van de afspraak over station Dordrecht, ook een reservering voor Dordrecht Leerpark. Bij de voorkeursbeslissing maken Rijk en regio definitieve financiële afspraken over de spoorverdubbeling en alle nieuwe stations. ❖ Aanvullend op de startbeslissing wordt door Rijk en regio samen ca. 275 miljoen inclusief btw in het kader van WoMo beschikbaar gesteld. Daarbovenop stelt de regio nog ca. 37 miljoen inclusief btw beschikbaar. Met ProRail en NS worden afspraken gemaakt over een aanvullende bijdrage. De MRDH stelt 25 miljoen inclusief btw beschikbaar als startbudget voor de landschapsversterking van het Bijzonder Provinciaal Landschap, in relatie tot de spoorverdubbeling. ❖ Partijen stellen een bestuursovereenkomst op met concrete afspraken over de vervolgstappen voor de realisatie van de gehele schaa sprong op de Oude Lijn. Dit betreft onder andere de inrichting en governance van de planning- en studiefase en afspraken over budgetverdeling, indexatie, risicoverdeling en flankerend mobiliteitsbeleid langs de Oude Lijn.
--	--

Regio Noord-Nederland

1	Nedersaksenlijn ❖ Rijk en regio stellen het startdocument voor de verkenning gebiedsontwikkeling Nedersaksenlijn vast. Deze verkenning stelt de ruimtelijke, economische en sociale uitwerking en impact van de Nedersaksenlijn centraal, met het versterken van de brede welvaart als rode draad. De verkenning gebiedsontwikkeling loopt parallel op met de MIRT-verkenning Nedersaksenlijn; beide trajecten vullen elkaar wederzijds aan. ❖ De regio financiert de verkenning gebiedsontwikkeling en het Rijk financiert de MIRT-verkenning. ❖ De € 85 miljoen die het Rijk voor Reactivering Veendam-Stadskanaal gereserveerd had vanuit Nij Begun, worden gebruikt voor de Nedersaksenlijn. ❖ De provincie Groningen reserveert het resterend provinciale budget van Reactivering Veendam-Stadskanaal, onder voorbehoud van goedkeuring door Provinciale Staten Groningen, orde grootte € 65,7 miljoen voor de realisatie van de Nedersaksenlijn. IenW en provincie Groningen maken in de verkenning hierover nadere afspraken. ❖ De regio heeft tijdens het Bestuurlijk Overleg Deltaplan op 7 oktober 2024 € 50 miljoen aanvullende cofinanciering toegezegd voor de realisatie van de Nedersaksenlijn. De provincie Drenthe neemt vanuit de regio verantwoordelijkheid voor deze bijdrage. IenW en provincie Drenthe maken in de verkenning hierover nadere afspraken. ❖ Daarmee is het taakstellend budget voor de Nedersaksenlijn in totaal circa € 2115 miljoen. Dit bedrag is beschikbaar voor de aanleg voor de Nedersaksenlijn en de studiekosten om tot de aanleg te komen. ❖ Voor de realisatie van de elektrificatie Almelo-Mariënberg, onderdeel van het tracé van de Nedersaksenlijn, hebben de provincie Overijssel en de Rijksoverheid eerder respectievelijk € 50 miljoen en € 23 miljoen gereserveerd.
----------	---

2

Lelylijn

❖

In het NOVEX-gebied Lelylijn werken Rijk en regio samen aan de ontwikkeling van een nieuwe spoorverbinding tussen het noorden en de Randstad. Naast verbeterde bereikbaarheid werkt de Lelylijn structuurversterkend en biedt kansen voor economische groei, woningbouw en leefbaarheid in Noordelijk Nederland. Daarom is de Lelylijn opgenomen in de Ontwerp-Nota Ruimte 2050, het ontwerp voor de nieuwe Nationale Omgevingsvisie.

❖

Rijk en regio werken aan het Masterplan Lelylijn, met als doel de benodigde beslisinformatie te leveren voor de stap naar de MIRT-verkenning, waaronder het noodzakelijke zicht op 75% financiering voor het meest voor de hand liggende alternatief.

❖

Rijk en regio hebben de heer Klaas Knot (voormalig president van De Nederlandsche Bank) aangesteld als Lelylijn-gezant. In deze rol zal hij onder meer adviseren over realistische bekostiging en financiering voor de Lelylijn en de kosten daaraan. Hij zal ook kijken naar de geschiktheid van de MIRT-systematiek voor een project van deze omvang. De bevindingen van Klaas Knot zijn een advies aan het volgende kabinet.

❖

Het advies van de Lelylijn-gezant en de resultaten van het Masterplan worden op 30 januari gepresenteerd en besproken met bestuurders, volksvertegenwoordigers en andere betrokkenen op een Lelylijnconferentie.

3

WoMo-afspraken Noord-Nederland

WoKT-afspraken Noord-Nederland

Naam indienende gemeente/ penvoerder	Naam voorstel	Aantal woningen	Rijksbijdrage (incl. btw, prijspeil 2025)	Regionale bijdrage (incl. btw, prijspeil 2025)	Maatregelen
Leeuwarden	Leeuwarden - Werpsterhoeke	1.400	€ 3.883.832	€ 2.101.804	Mobiliteitshub
Midden-Drenthe	Wervend perspectief Beilen	303	€ 3.790.844	€ 2.051.481	Aanleg ontsluitingsweg, aanleg rotonde, aanleg fietspade herinrichting ontsluitingsweg, herinrichting fietspaden
Westerkwartier	Regionale verkeersontsluiting Leek/Tolbert-Roden	440	€ 1.504.938	€ 1.512.500	Herinrichting rotondes, herinrichten ontsluitingsweg

Onderzoek effect van de toepassing van rendementseisen bij de WoKT-regeling

❖

Rijk en regio onderzoeken gezamenlijk wat het effect is van de toepassing van generieke rendementseisen voor de landelijke WoKT-regeling op de WoKT-voorstellen in de provincies Groningen, Fryslân, Drenthe en Zeeland ten opzichte van de WoKT-voorstellen uit andere provincies.

❖

In dit onderzoek zal gekeken worden naar de spanning op de woningmarkt, grondexploitaties, benodigde binnen- en bovenplanse infrastructuurinvesteringen, de opbouw van de investeringen van de ingediende voorstellen en de publieke onrendabele top.

❖

Onderdeel van dit onderzoek is de vraag of een landelijke WoMo-regeling met generieke criteria recht kan doen aan de verschillen in woningbouwopgaven in verschillende regio's, mede in het licht van de activiteiten in het kader van Elke Regio Telt.

❖

Rijk en regio werken gezamenlijk de onderzoeksopzet uit.

❖

Uiterlijk in het BOL voorjaar 2026 zullen de resultaten van dit onderzoek worden besproken in de betreffende landsdelen.

	❖ Of en hoe de uitkomsten van dit onderzoek betrokken worden bij het alloceren van middelen in de toekomst, is ter beoordeling van een nieuw kabinet. Grootschalige woningbouw Noord-Nederland <u>Groningen Suikerzijde</u> ❖ In het nationaal grootschalige woningbouwgebied Groningen Suikerzijde worden tot en met 2030 4.300 woningen gebouwd, zoals afgesproken in het BO MIRT 2022. ❖ Het Rijk reserveert voor dit gebied een aanvullende bijdrage van ca € 27 miljoen vanuit het gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van toekomstbestendigheid, (her)inrichting openbare ruimte en verwerving/verplaatsing van bedrijven onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. <u>Groningen Stadshavens/Eemskanaalzone</u> ❖ In het nationaal grootschalige woningbouwgebied Groningen Stadshavens/Eemskanaalzone worden tot en met 2030 4.150 woningen gebouwd, zoals afgesproken in het BO MIRT 2022. ❖ Het Rijk reserveert voor dit gebied een aanvullende bijdrage van ca € 40,5 miljoen vanuit het gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van toekomstbestendigheid en (her)inrichting openbare ruimte onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert.
4	Ruimtelijk Arrangement Rijk – Groningen ❖ Rijk en provincie Groningen stellen het Ruimtelijk Arrangement Rijk – Groningen 2025 vast
5	NOVEX-gebied Regio Groningen-Assen (RGA) ❖ Rijk en regio stellen de NOVEX-RGA Uitvoeringsagenda 2.0 vast en nemen kennis van de contouren van de Regionale Investeringsagenda. ❖ Rijk en regio gebruiken de nu voorliggende UA 2.0 als basis voor de jaarlijkse herijking richting BO's in 2026 en verder. ❖ Rijk en Regio concretiseren de Regionale Investeringsagenda en agenderen op het BOL 2026 een volgende versie.

Regio Zuid-Nederland

1	Grondfaciliteit Fellenoord ❖ Bij het BO Leefomgeving hebben het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) en de regio afgesproken om een 50% risicodragende participatie van VRO in de recent (2024 en 2025) gerealiseerde en beoogde (grond)verwervingen Fellenoord onderdeel te laten zijn van een pilot ten behoeve van het opstellen van een grondfaciliteit. Doel is dat dit leidt tot versnelde realisatie van woningen in het plangebied en het delen van het financiële risico dat optreedt op het moment dat door de gemeente verworven gronden/panden in de gebiedsontwikkeling worden gebracht. ❖ Uit de pilot is gebleken dat de nog op te richten grondfaciliteit (op korte termijn) geen soelaas biedt voor het doen van de gewenste grondaankopen dan wel het afdekken van de risico's ten behoeve van een versnelde inbreng in de grondexploitatie. Hierop hebben VRO en Regio samen alternatieven verkend en is de inzet van het gebiedsbudget (voor de periode tot en met 2030 korte termijn) het meest geschikte instrument gebleken om te voorzien in de gedane en beoogde verwervingen en risicoafdekking. De gemeente heeft deze beoogde verwervingen opgenomen in de aanvraag voor het gebiedsbudget. Deze aanvraag is eind 2025 gehonoreerd en beschikt, voor een totale bijdrage van € 6.253.908. ❖ Voor aankopen door de gemeente ten behoeve van versnelling van de woningbouw in deze gebiedsontwikkeling blijven partijen met elkaar in gesprek in lijn met de gemaakt afspraken uit het Beethoven Convenant. ❖ VRO en regio hebben tevens afspraken gemaakt over het toetreden van het Ministerie van VRO als vast agenda lid tot het structurele overleg tussen de directie van de
----------	--

	Ontwikkelingsmaatschappij om geïnformeerd te zijn over de voortgang van de gebiedsontwikkeling alsmede de (versnelde) realisatie van woningen in het plangebied. ❖ Hiermee is voldaan aan de gemaakte afspraken uit het Beethoven convenant om de uitvoeringskracht te versterken. VRO en de regio blijven continu in gesprek om kansen te benutten ten behoeve van de (versnelde) realisatie van woningen en blijven nauw samenwerken binnen de nationaal grootschalige woningbouwlocaties in de regio (Knoop XL, Zuidwest-As en Helmond centrum+).
2	Actualisatie MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport ❖ De actualisatie van het MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport is afgerond. Rijk en Regio constateren dat de actualisatie de ingezette koers van het onderzoek van 2020 bevestigt en verbreedt en dat de actualisatie voor de lange termijn leidt tot een aantal toegevoegde ontwikkelopgaven. ❖ Rijk en Regio onderschrijven hierbij deze stappen in verschillende stadia van uitwerking: 1. De (her)bevestiging van nut, noodzaak en urgentie van het uitvoeren van verstedelijkings- en mobiliteitsmaatregelen die reeds in gang gezet zijn. 2. Daarbij gaat het om het aanpassen van de infrastructuur voor de ontwikkeling van de eerste fase van BIC-Noord, de daarmee samenhangende integrale MIRT-verkenning naar de A2/N2, Brainportlijn en Noordwestelijke ontsluiting, de geplande doorstart van de A58 Eindhoven – Tilburg, de mobiliteits- en gebiedsontwikkelingen van NOVEX Eindhoven (KnoopXL en HOV4), de regionale korte termijn maatregelenpakketten 1 en 2 en het aanwijzen van Helmond als grootschalige woningbouwlocatie. 3. Het belang om de zaken die hiervan op dit moment nog niet (volledig) zijn gefinancierd tijdig te realiseren. Daarbij gaat het nu met name om stap 2 en 3 van de MIRT-verkenning Spoorknoop Eindhoven, de gepauzeerde A67 Leenderheide – Geldrop en de in het Beethoven Convenant genoemde te onderzoeken opgaven in bereikbaarheid waaronder de regionale gebiedsontwikkeling (o.a. Helmond / zuidelijke ontsluiting) en de regionale OV-knoop Best. 4. Het belang om in aanvulling hierop de gezamenlijk vastgestelde opgaven aan het hoofdwegennet tot uitwerking te brengen, zoals opgenomen in de geactualiseerde netwerkstrategie HWN/OWN. 5. De noodzaak om een aantal randvoorwaarden voor de verstedelijkings- en mobiliteitsopgaven tijdig te realiseren. Daarbij gaat het met name om netcongestie, stikstof, voorzieningen, groen-blauwe structuren, schaa sprong OV en voldoende ruimte voor werklocaties. Dit heeft deels opvolging gekregen op het BO Brainport op 3 november jl. 6. De wens om onderdelen nader uit te werken voor de lange termijn en hiertoe te werken met gebiedsgerichte ontwikkelpaden. Waarbij Rijk en Regio gezamenlijk een integrale gebiedsvisie Eindhoven Noordwest – Best – Veldhoven en een uitwerking van het Brainportbaan-concept Best – Helmond – Deurne uitwerken. Daarnaast zal onder leiding van de Regio een uitwerking plaatsvinden van regionale knopen en ontwikkelassen en de bovenregionale samenwerking met gemeenten en regio's buiten Brainport. ❖ Rijk en Regio borgen gezamenlijk de samenhang en regie op de uitwerking en voortgang (bijvoorbeeld in de vorm van een geactualiseerd verstedelijkingsakkoord). Rijk en Regio werken daartoe eerst een gezamenlijk plan van aanpak en opdrachtformulering uit. ❖ De vervolgoopgaven op het gebied van mobiliteit en verstedelijking worden in overleg tussen de regio en IenW en VRO en indien nodig, geagendeerd op het BO Leefomgeving of BO MIRT. ❖ Rijk en Regio spreken af dat daarnaast het brede(re) gesprek over het geactualiseerde MIRT-onderzoek op het BO Brainport gevoerd wordt. In het BO Brainport kan afgesproken worden om bepaalde onderwerpen op andere tafels te agenderen. Rijk en Regio spreken af dat daarnaast het brede(re) gesprek over het geactualiseerde MIRT-onderzoek op het BO

	Brainport gevoerd wordt. In het BO Brainport kan afgesproken worden om bepaalde onderwerpen op andere tafels te agenderen.
3	Verstedelijkingsstrategie Limburg Centraal ❖ Rijk en regio nemen kennis van de voortgang van het Verstedelijkingsconcept, dat de Stuurgroep Limburg Centraal voornemens is om vast te stellen begin 2026. Nadien informeren de stuurgroepleden hun achterban. Conform Plan van Aanpak Limburg Centraal werken partijen verder aan de Verstedelijkingsstrategie en streven naar vaststelling in het BO Leefomgeving 2026; ❖ Conform de in het BO Leefomgeving gemaakte afspraak hebben Rijk en regio de boven- en binnenplanse tekorten in de gebiedsontwikkelingen van de zes steden binnen Limburg Centraal in kaart gebracht. Dit is uitgewerkt in de Businesscases Limburg Centraal. Ze constateren dat het bestaande instrumentarium, zoals geëvalueerd aan de hand van de kamerbrief d.d. 19 mei 2025 "Financieel instrumentarium woningbouw", op dit moment niet toereikend is om tekorten te dekken; ❖ Rijk en regio nemen kennis van uitkomsten van de eerste stap verkenning Verstedelijkingsbudget (eveneens instrumentenkoffer). De uitkomsten bieden waardevolle aanknopingspunten voor gezamenlijk verdere uitwerking van de verkenning. Het inzicht in de rollen, instrumenten en bijdragen die de verschillende partners kunnen inzetten om de gebiedsontwikkeling in Limburg Centraal te stimuleren wordt meegenomen in de verdere totstandkoming van de Verstedelijkingsstrategie Limburg Centraal (voorzien BOL 2026) en mogelijke uitvoerings- en investeringsagenda. ❖ Rijk en regio onderschrijven het belang van goede afstemming tussen de ruimtelijke opgaven voor de Brainportregio en de omliggende regio's. Bovenregionale samenwerking tussen de MRE en nabijgelegen gemeenten en regio's in Noord-Brabant en Limburg biedt daarbij kansen, bijvoorbeeld op het gebied van wonen en werken. Dit is voor de lange termijn in de Actualisatie MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport benoemd als één van de gebiedsgerichte ontwikkelpaden die wordt uitgewerkt, waarvan het belangrijk is om daar nu samen mee aan de slag te gaan.
4	Spoorgoederenvervoer inclusief link naar Delta – Rhine Corridor ❖ Rijk en regio zien de samenhang tussen de verschillende visies en beleidsagenda's (Mobiliteitsvisie 2050, Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer, Beleidsagenda goederenvervoer, Toekomstbeeld OV, Nota Ruimte en Goederencorridor Noordoost Europa (GNOE)) als het gaat om het spoorgoederenvervoer en de balans met de leefomgeving en zetten zich gezamenlijk in om deze opgave in samenhang op te pakken. ❖ Rijk en regio spreken af buiten de DRC-procedure om de mogelijkheden te verkennen om de buisleidingenstroken zo optimaal mogelijk te benutten voor vervoer van gevaarlijke stoffen waaronder ammoniak t.b.v. integrale samenhang met andere ruimtelijke opgaven zoals met de verstedelijkingsopgave, de mobiliteitsopgave en de verduurzaming van industrie.
5	NOVEX Stedelijk Brabant ❖ Rijk en regio concretiseren de Uitvoerings- en werkagenda de komende periode in een Investeringsagenda voor NOVEX Stedelijk Brabant. Brabant Bouwt vormt mede input hiervoor, evenals de Multimodale Agenda van SmartwayZ. Inzet van partijen is om op basis van de Investeringsagenda voor NOVEX Stedelijk Brabant te komen tot een beperkt aantal sleutelprojecten. Indien dit mobiliteitsprojecten van regio en Rijk gezamenlijk betreft, worden deze weer geagendeerd in de Multimodale Agenda. ❖ Onderdeel van deze investeringsagenda is een strategische programmering op hoofdlijnen die in beeld brengt hoe de verstedelijkingsopgaven samenhangen met investeringen in mobiliteit, groen, water, energie etc. en welke integrale afwegingen van de meer grootschalige verstedelijkingslocaties voor wonen en werken voor de (middel)lange termijn er binnen NOVEX Stedelijk Brabant nodig zijn. ❖ Rijk en regio onderschrijven het belang van goede afstemming tussen de ruimtelijke opgaven voor de Brainportregio en de omliggende regio's. Bovenregionale samenwerking tussen de MRE en nabijgelegen gemeenten en regio's in Noord-Brabant en Limburg biedt daarbij kansen, bijvoorbeeld op het gebied van wonen en werken. Dit is voor de lange

	termijn in de Actualisatie MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport benoemd als één van de gebiedsgerichte ontwikkelpaden die wordt uitgewerkt, waarvan het belangrijk is om daar nu samen mee aan de slag te gaan.					
6	NOVEX Zuid-Limburg ❖ Rijk en regio stellen de Regionale Uitvoerings en Investeringsagenda (RUIA) Zuid-Limburg vast.					
7	NOVEX De Peel ❖ Rijk en regio nemen kennis van de voortgang van NOVEX de Peel.					
8	WoMo-afspraken Zuid-Nederland					
	WoKT-afspraken Zuid-Nederland					
	Naam indienende gemeente/ penvoerder	Naam voorstel	Aantal woningen	Rijksbijdrage (incl. btw, prijspeil 2025)	Regionale bijdrage (incl. btw, prijspeil 2025)	Maatregelen
	Asten	Ontsluiting Asten Oost	670	€ 4.452.704	€ 2.500.000	Opwaarderen rotonde naar turborotonde
	Bakel	Noordelijke ontsluiting N605/N616 (Groenesteeg), mobiliteitshub Gemert-Noord en aanpak Boekelseweg	624	€ 4.368.533	€ 4.390.485	Herinrichting erftoegangsweg tot ontsluitingsweg, aanleg mobiliteitshub, herinrichting ontsluitingsweg
	Bergen op Zoom	CityPlan Bergen op Zoom	2.745	€ 9.409.624	€ 5.092.182	Mobiliteitshub, aanpassing rotonde
	Bernheze	Bus Rapid Transit - maatregelen A50 Meierij Noordoost-Brabant – upgrade BRT/HOV-haltes Bernheze	584	€ 2.338.392	€ 1.265.462	Aanleg HOV
	Boekel	Oostwestverbinding Boekel	286	€ 1.646.619	€ 1.815.000	Aanleg ontsluitingsweg
	Boxtel	Woningbouw Boxtel Noordwest: Veilig verbonden met station	400	€ 1.746.225	€ 945.000	Aanleg fiets- en voetgangerstunnel (spoor)
	Dongen	Noorderlaan / Noorderbunder	291	€ 561.859	€ 1.262.205	Herinrichting ontsluitingsweg
	Eindhoven	Gebiedsontwikkeling Sectie – C	1.300	€ 15.725.897	€ 8.510.343	Herinrichting kruisingen, aanleg fietspaden, snelheidsverlagingsmaatregelen
	Goirle	Tilburg Binnenstad (locatie Bakertand Goirle)	735	€ 4.991.940	€ 2.701.575	Aanleg rotondes, herinrichting ontsluitingswegen, realisatie bushalte
	Laarbeek	Beekse Akkers N615	593	€ 5.899.170	€ 7.831.439	Aanleg rotonde, aanleg fiets- en voetgangerstunnel, herinrichting ontsluitingsweg
	Maastricht	Spoor Zuid	1.108	€ 9.466.616	€ 8.800.000	Aanleg fiets- en voetgangerspaden
	Maastricht	Traga-Zinkwit	1.127	€ 11.144.000	€ 21.575.000	Aanleg fiets- en voetgangersbrug, aanleg ontsluitingsweg
	Maastricht	Stationskwartier	549	€ 5.452.600	€ 3.536.500	Aanleg fiets- en voetgangerspaden

Meerijstad	Ontwikkelas Veghel	2.490	€ 28.289.368	€ 15.309.283	Herinrichting ontsluitingswegen, herinrichting kruisingen, aanleg HOV
Oisterwijk	Haarendael	243	€ 711.425	€ 616.000	Verbreiding ontsluitingsweg; ruimte creëren voor langzaam verkeer
Oisterwijk	Pannenschuur VI	280	€ 873.113	€ 756.000	Herinrichting kruispunt, aanleg fietsstraat
Oisterwijk	Moergestel Noord	330	€ 1.358.175	€ 1.176.000	Herinrichting straat voor aanleg auto en fiets- en voetgangers
Oosterhout	Oosterhout - Wilhelminakanaal Zuid e.o.	565	€ 3.744.683	€ 3.763.500	Aanleg ontsluitingswegen, aanleg rotondes, herinrichting ontsluitingswegen, herinrichting erftoegangswegen, aanleg voetgangersvoorzieningen
Roermond	Weerstand Roermond	400	€ 2.670.445	€ 1.445.156	Aanleg ontsluitingsweg, aanleg fiets- en voetgangerspaden
Roermond	Roerdelta Roermond	400	€ 3.505.088	€ 1.912.989	Herinrichting erftoegangswegen naar fietsstraat, herinrichting ontsluitingsweg, aanleg fietspad
Roosendaal	Spoorzone Roosendaal	2.353	€ 45.255.879	€ 24.491.005	Aanleg fietstunnel, mobiliteitshub, verplaatsen P&R, herinrichting voetgangerspaden, herinrichting spoorwegovergang
Stadsregio Parkstad Limburg	Stadsregio Parkstad Limburg	2.904	€ 27.896.019	€ 15.096.415	Verplaatsen bushalte, aanleg ontsluitingsweg, herinrichting ontsluitingswegen, herinrichting erftoegangswegen, aanleg rotonde, herinrichting kruisingen
Tilburg	Oostflank SRBT - Tilburg	2.000	€ 18.488.427	€ 10.005.333	Aanleg ontsluitingsweg, aanleg fietspaden
Tilburg	Noord	2.313	€ 27.317.143	€ 14.783.146	Aanleg HOV-as, aanleg fietspaden, aanleg fietsbrug
Venlo	Venlo Noord	500	€ 3.533.115	€ 1.912.006	Aanleg ontsluitingsweg, aanleg vrijliggend fietspad, aanleg voetpad.
Venlo	Middengebied-Veilingterrein	940	€ 6.697.373	€ 3.624.401	Herinrichting kruising, herinrichting ontsluitingsweg, aanleg fietsroute
Venlo	Kazernekwartier	1.352	€ 10.478.704	€ 5.670.733	Aanleg ontsluitingsweg, aanleg erftoegangsweg, aanleg fietspaden
Waalwijk	Waalwijk Centrum en Landgoed Driessen	2.450	€ 29.335.575	€ 15.875.456	Mobiliteitshub, gebiedsontsluitingsweg, aanleg fietsstraat
Weert	Drakensteyn	350	€ 2.701.847	€ 1.462.152	Aanleg fiets- en voetgangerspaden
Weert	Hornekwartier en Spoorzone Weert	1.527	€ 17.315.205	€ 9.370.424	Aanleg fiets- en voetgangerstunnel, aanpassen kruisingen, verbreding ontsluitingsweg, aanleg rotondes, verbeteren fiets- en voetgangerspaden
Grootschalige woningbouw Zuid-Nederland Eindhoven Internationale Knoop XL en HOV4					

	❖ In het nationaal grootschalige woningbouwgebied Eindhoven Internationale Knoop XL (gemeenten Eindhoven en Veldhoven) worden tot en met 2030 11.500 woningen gebouwd, zoals afgesproken in het BO MIRT 2022. ❖ Aanvullend wordt er in de Eindhoven Internationale Knoop XL tot en met 2034 gestart met de bouw van circa 4.000 extra nieuwe woningen. Circa 3000 woningen worden gebouwd in de gemeente Eindhoven en circa 1000 woningen worden gebouwd in de gemeente Veldhoven. Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen reserveert het Rijk een bijdrage van circa € 32,5 miljoen voor de gemeente Eindhoven en circa € 28 miljoen voor de gemeente Veldhoven. De middelen zijn bedoeld voor maatregelen ten behoeve van de HOV4, verkeerscirculatieplan binnenstad Eindhoven, interwijkverbindingen, wegaanpassingen, en infra rond stationsgebied Zuid onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. ❖ Het Rijk reserveert voor dit gebied een bijdrage van circa € 6,3 miljoen voor Eindhoven vanuit het gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van (her)inrichting openbare ruimte en verwervingen/(bedrijfs)verplaatsingen onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. ❖ Het Rijk reserveert voor dit gebied een bijdrage van circa € 9,6 miljoen voor Veldhoven vanuit het gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van (her)inrichting openbare ruimte en verwervingen/(bedrijfs)verplaatsingen onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. <u>Brabantse Stedenrij – Breda CrossMark 't Zoet</u> ❖ In het nationaal grootschalige woningbouwgebied Breda CrossMark 't Zoet, onderdeel van de Brabantse Stedenrij, worden tot en met 2030 2.900 woningen gebouwd, zoals afgesproken in het BO MIRT 2022. ❖ Het Rijk reserveert voor dit gebied een aanvullende bijdrage van circa € 24,5 miljoen vanuit het gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van toekomstbestendigheid, (her)inrichting openbare ruimte en verwervingen/(bedrijfs)verplaatsingen onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. <u>Brabantse Stedenrij – Spoorzone Den Bosch</u> ❖ In het nationaal grootschalige woningbouwgebied Spoorzone Den Bosch, onderdeel van de Brabantse Stedenrij, worden tot en met 2030 4.800 woningen gebouwd, zoals afgesproken in het BO MIRT 2022. ❖ Aanvullend wordt er in de nabijheid van het station tot en met 2034 gestart met de bouw van circa 1.000 extra nieuwe woningen. Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen reserveert IenW aanvullend een bijdrage van circa € 61,4 miljoen vanuit de inframiddelen voor Woningbouw en Mobiliteit voor Bosch Centraal. ❖ Om tot een sluitende financiering voor het project Bosch Centraal te komen, spreken partijen af: ○ De scope van het beoogde voorkeursalternatief wordt via optimalisaties zodanig aangepast dat de financieringsopgave op ramingsniveau € 393 miljoen omvat. Het betreft dan de bestaande scope, uitgebreid met de aanleg van een nieuw busstation (inclusief ontsluiting) en verbreding van perron 6/7. ○ IenW reserveert € 44,5 miljoen uit het Mobiliteitsfonds. ○ Voor dekking van het voorkeursalternatief is voorzien in een bijdrage van € 20 miljoen van NS en ProRail, waarover deze partijen hebben aangegeven dat zij op basis van een positieve businesscase en toch al noodzakelijke vervangingen mogelijkheden zien. ○ De regio reserveert aanvullend en verhoogd € 40,5 miljoen voor Bosch Centraal. ○ Met deze bijdragen is er een sluitende financiering ontstaan voor in totaal € 393 miljoen. ○ Rijk en regio ronden de Verkenning af en werken dit uit in een voorkeursbeslissing voor Bosch Centraal, waarna de planuitwerking kan starten.
--	---

	❖ Het Rijk reserveert een bijdrage van circa € 25,3 miljoen vanuit het gebiedsbudget voor maatregelen in de Spoorzone Den Bosch ten behoeve van toekomstbestendigheid en (her)inrichting openbare ruimte in Spoorzone Den Bosch, onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. <u>Brabantse Stedenrij – Tilburg Kenniskwartier</u> ❖ In het nationaal grootschalige woningbouwgebied Tilburg Kenniskwartier, onderdeel van de Brabantse Stedenrij, worden tot en met 2030 5.000 woningen gebouwd, zoals afgesproken in het BO MIRT 2022. ❖ Aanvullend wordt er in Tilburg Kenniskwartier tot en met 2034 gestart met de bouw van circa 800 extra nieuwe woningen. Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen reserveert het Rijk een bijdrage van circa € 31,3 miljoen voor twee HOV-banen en daaraan gekoppelde flankerende maatregelen en de herinrichting van twee straten in het gebied onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. ❖ Het Rijk reserveert een bijdrage van circa € 67,4 miljoen vanuit het gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van toekomstbestendigheid, (her)inrichting openbare ruimte en verwervingen/(bedrijfs)verplaatsingen onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. ❖ Rijk en regio zijn overeengekomen de geografische scope van de nationaal grootschalige woningbouwlocaties Kenniskwartier te optimaliseren. Het Kenniskwartier bestaat daarom uit het gebied dat geografisch begrensd wordt binnen de wijken Het Zand, De Reit, Noordhoek en Spoorzone-Zuid, zodat het beter aansluit bij de opgaven en er een fysieke koppeling wordt gerealiseerd met de Tilburgse binnenstad en Spoorzone. ❖ Begin 2026 start de gemeente Tilburg het verdiepend onderzoek (Integraal Handelingsperspectief Stap 3) naar de toekomstige ontwikkeling van station Tilburg Universiteit. In nauwe samenwerking tussen het Rijk (IenW en VRO), de provincie Noord-Brabant, ProRail en NS wordt uitgewerkt welke aanpassingen aan het station passend zijn bij een toekomstige groei van de vervoersvraag. Deze groei wordt gebaseerd op de toename aan woningbouw en andere ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de regio en het Kenniskwartier zelf. Dit vervolgonderzoek levert beslisinformatie op om bij het BO Leefomgeving in het voorjaar of het BO MIRT in het najaar van 2026 te bepalen welke stappen passend zijn voor de toekomstige ontwikkeling van het station. <u>Helmond Centrum+</u> ❖ Helmond Centrum+ is één van de vier nieuwe nationaal grootschalige woningbouwgebieden die in de ontwerp Nota Ruimte zijn aangewezen en bestaat uit de deelgebieden Centrum, Stationskwartier (incl. Suytkade) en Houtsdonk. ❖ Tot en met 2034 kunnen hier circa 4.900 woningen worden gebouwd. ❖ Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen is een voorstel ingediend voor een rijksbijdrage van circa € 98 miljoen voor een mobiliteitspakket met onder andere kruispuntmaatregelen, aanpassingen aan het onderliggen wegennet en fietsmaatregelen. De mobiliteitsmaatregelen uit dit voorstel zijn grotendeels positief beoordeeld. ❖ Het Rijk heeft besloten om de inzet van de schaarse infra-middelen te beperken tot de bestaande 17 nationaal grootschalige woningbouwgebieden om prioriteit te kunnen geven aan het 'afmaken' van de al gemaakte bestuurlijke afspraken. ❖ Het Rijk reserveert nu een bijdrage van circa € 33,7 miljoen vanuit het gebiedsbudget voor maatregelen ten behoeve van toekomstbestendigheid, (her)inrichting openbare ruimte en verwervingen/(bedrijfs)verplaatsingen onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. ❖ Dit is de eerste stap die het Rijk voor deze gebieden kan nemen ten behoeve van de woningbouw. De inf라마atregelen binnen de ingediende aanvraag bieden voor een volgend kabinet een logisch pakket om een vervolgstap op te nemen. ❖ Bereikbaarheid is randvoorwaardelijk voor grootschalige woningbouw. De regio geeft aan dat de ingediende infra-maatregelen onderdeel uitmaken van een integraal pakket dat onlosmakelijk is verbonden met de woningbouwopgave. Rijk en regio onderschrijven het
--	---

	belang om vertraging te voorkomen en het volledig opgevoerde aantal woningen te kunnen bouwen. Het Rijk gaat daarom met de vier nieuwe nationale grootschalige woningbouwgebieden in gesprek over wat binnen de bestaande afspraken en in de toekomst mogelijk is.
9	Ruimte voor de Rivier 2.0 ❖ Het rijk bereidt in samenwerking met de regio besluitvorming voor over beleidskeuzes Rivierbodem, en Ruimte en Afvoer. ❖ Op basis hiervan zal het rijk in de tweede helft van 2026 een besluit nemen over de beleidskeuzes. Dit besluit gaat onder andere over de huidige binnendijkse ruimtereserveringen (Bkl-reserveringen) en mogelijk nieuwe ruimtereserveringen.