Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT 9, 10 en 11 november 2022

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

Afspraken woningbouw en mobiliteit

Landelijke afspraken	
1.	**Algemeen** ❖ Het kabinet stelt de komende 10 jaar in totaal € 7,5 mld. beschikbaar voor goede ontsluiting van nieuwe woningen in de NOVEX-verstedelijkingsgebieden en daarbuiten. Deze middelen zijn onderdeel van het mobiliteitsfonds. Binnen de verstedelijkingsgebieden zijn 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties vastgesteld. ❖ Van de € 7,5 mld. is € 1,5 mld. bestemd voor de versnelling van grootschalige woningbouwlocaties op de korte termijn in heel Nederland door kleine bereikbaarheids- en infrastructuurmaatregelen. De resterende € 6 mld. wordt ingezet voor het ontsluiten en goed bereikbaar maken van de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. De maatregelen voor de € 6 mld. zijn bedoeld voor hoofdinfrastructuur, regionale OV-maatregelen en zogenaamde mobiliteitspakketten. Deze laatste pakketten omvatten kleine maatregelen zoals aanpassingen van (regionale) wegen, mobiliteitshubs, fietspaden, rotondes en verkeersveiligheidsmaatregelen en worden door rijk én regio bekostigd. ❖ Omdat de opgave groot is en de middelen beperkt, heeft het kabinet ervoor gekozen om de hele € 7,5 mld. te beleggen. Hierdoor zijn scherpe afspraken nodig over de risicoverdeling en het beheersen van (financiële) risico's, zowel op het niveau van de maatregelen als op programmaniveau. ❖ De afspraken over woningbouw en mobiliteit uit de BO's MIRT 2022 worden tevens opgenomen in de regionale woondeals die eind dit jaar en begin volgend jaar gesloten worden. Deze afspraken dragen daarmee bij aan de opdracht uit het Coalitieakkoord om 900.000 woningen tot en met 2030 te realiseren, waarvan tenminste twee derde betaalbaar. Hierbij geldt voor specifieke locaties dat -op basis van het vastgestelde afweegkader- minimaal 50% van het programma in het segment betaalbaar moet vallen. Vanzelfsprekend worden deze gebieden betrokken bij de opgave om ten minste twee derde betaalbaar te realiseren. ❖ Ook na 2030 ligt er een opgave om voldoende woningen te realiseren: de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties zijn hiervoor van strategisch belang. Rijk en regio blijven daarom in gesprek. ❖ Met de investering van € 7,5 mld. wordt een kwaliteitsimpuls gegeven aan de mobiliteit, bereikbaarheid en de mobiliteitstransitie in Nederland. De nieuwe woonwijken zijn bereikbaar met OV, fiets en auto. De doorstroming van de netwerken tussen de verschillende gebieden blijft op hetzelfde niveau. Binnen de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties wordt gezorgd voor een aantrekkelijk keuzepakket voor mobiliteit én daarnaast is er flankerend beleid, dat de gemaakte investeringen verder versterkt. ❖ Een deel van de middelen wordt vanuit het Rijk beschikbaar gesteld voor mobiliteitspakketten. Hiervoor geldt de voorwaarde van 50% cofinanciering door de regio. De komende periode worden de mobiliteitspakketten in afstemming met het Rijk uitgewerkt. Voor de versnellingsafspraken en de mobiliteitspakketten is de rijksbijdrage taakstellend. Daarom blijven de risico's, zoals gebruikelijk, in de regio liggen. Het betreft een bijdrage vanuit het Rijk aan regionale en lokale maatregelen. Voor de mobiliteitspakketten wordt een principeafspraak gemaakt met de omvang van de rijksbijdrage per regio. Bij de verdere uitwerking gelden de volgende voorwaarden: a) er moet concreet zicht op maatregelen zijn en doeltreffendheid van die maatregelen voor ontsluiting van woningbouw, b) deze maatregelen mogen de druk op nationale netwerken niet verder vergroten, c) de maatregelen moeten aansluiten bij de nationale aanpak van de mobiliteitstransitie. ❖ Generiek geldt dat de bijdrage van het Rijk aan mobiliteitspakketten en regionaal/lokale infrastructuur wordt beschikbaar gesteld via een specifieke uitkering, waarbij het btw-deel wordt afgedragen aan het btw-compensatiefonds. Tot aan het moment van uitkeren wordt de bijdrage van het Rijk jaarlijks geïndexeerd met de uitgekeerde IBOI. ❖ Daarnaast is € 475 mln. beschikbaar voor het (deels) afdekken van het publieke tekort op de gebiedsontwikkeling. Voor het kunnen realiseren van een deel van de woningen dat nu in het BO MIRT wordt afgesproken, is een bijdrage van het gebiedsbudget of de woningbouwimpuls nodig. Er zijn door de regio's voorstellen ingediend voor het gebiedsbudget. Deze voorstellen overschrijden op dit moment het budget. BZK en de regio's werken de afspraken voor het gebiedsbudget samen verder uit, zodat we –binnen het beschikbare budget- afspraken kunnen maken in het BO Leefomgeving van 2023. De bijdrage van het rijk betreft maximaal 50%. De maatregelen moeten aantoonbaar nodig zijn voor de realisatie van woningen en worden afgewogen op basis van het vastgestelde

	afweegkader. Regio's kunnen daarnaast ook voorstellen indienen voor de 5de tranche van de woningbouwimpuls die begin volgend jaar opengesteld wordt. ❖ In de nadere uitwerking van de gebiedsontwikkeling in de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en het komen tot daadwerkelijke realisatie van woningen is de bundeling van publieke en private middelen, kennis en ervaring een noodzakelijk voorwaarde. Daarnaast kan de markt bijdragen aan de omgevingskwaliteit en leefbaarheid in nieuwe woonwijken. Het rijk komt samen met de markt en de regio's gezamenlijk tot een aanpak op gebiedsniveau om tot uitvoerbare projecten te komen.
2.	**Ruimtelijke kwaliteit en randvoorwaarden** Naast bereikbaarheid en woningbouw is –conform het afweegkader- een kwalitatieve toets gedaan op randvoorwaarden en de integrale ruimtelijke afweging binnen de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. Aanvullend zijn er op de onderdelen water en bodem sturend en bedrijvigheid onderstaande afspraken van toepassing. *Water en bodem* ❖ De 17 grootschalige woningbouwlocaties en de bijbehorende mobiliteitsinvesteringen zijn in de afgelopen maanden en jaren gezamenlijk afgewogen en uitgewerkt door rijk, provincies en regio's in bijvoorbeeld de verstedelijkingsstrategieën en de brede bereikbaarheidsprogramma's. Duurzaam ruimtegebruik (inclusief water en bodem) was een van de afwegingscriteria. Water en bodem is als randvoorwaarde ook opgenomen in het afweegkader voor de investeringen in de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. ❖ Geen van de grootschalige woningbouwlocaties ligt in zeer kwetsbare locaties gegeven het water en bodem-systeem. ❖ Bij de realisatie van woningen in de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie wordt bij de verdere uitwerking zoveel mogelijk rekening gehouden met een klimaatadaptieve inrichting. ❖ Het rijk ondersteunt decentrale overheden met handreikingen en kennisuitwisseling. *Bedrijvigheid* ❖ Woningbouw gaat gepaard met uitdagingen voor bedrijven, maar is ook een kans: door een slimme combinatie van opgaven ontstaan aantrekkelijke gebieden om te wonen, leven en werken. Voor een succesvolle gebiedsontwikkeling is zorgvuldig omgaan met gevestigde bedrijvigheid cruciaal. ❖ In diverse regio's is woningbouw juist een randvoorwaarde voor bedrijvigheid. In deze regio's is het toevoegen van woningen nodig om bedrijvigheid te faciliteren zodat mensen kunnen wonen in de buurt waar zij werken. ❖ Op het moment dat bedrijven en hun werknemers verplaatst moeten worden brengen we de effecten hiervan goed in kaart en betrekken we deze woon- werk opgave bij de bestuurlijke BOL-afspraken over de transitiestrategie. Hiermee moet worden geborgd dat bedrijven zich door kunnen ontwikkelen in het plangebied zelf of op een nabijgelegen locatie in de regio. Hierdoor moeten praktisch geschoolde medewerkers hun baan zoveel mogelijk kunnen behouden en de bereikbaarheidseffecten worden geminimaliseerd. We maken concrete afspraken voor de periode tot en met 2030. ❖ Gemeenten en marktpartijen kunnen hierbij worden ondersteund door EZK op welke manier afspraken kunnen worden gemaakt, bijvoorbeeld via convenanten of 1-op-1 afspraken; ❖ Daarnaast wordt er gekeken welke instrumenten in te zetten zijn om te komen tot een goede borging van bedrijvigheid/aantrekkelijke mix van wonen-werken- voorzieningen in een herontwikkelgebied. Hierbij wordt ook naar het instrumentarium van rijk en regio gekeken, waaronder ook het gebiedsbudget. Indien menging van werken-wonen een reëel perspectief is dan kan er ondersteuning worden geboden op welke manier ruimtelijk-stedenbouwkundig-planologisch de feitelijke menging van werken-wonen ingevuld kan worden. *Netwerkanalyse* ❖ IenW voert een netwerkanalyse uit om de samenhang tussen het woningbouwprogramma van de grootschalige woningbouwgebieden en de belasting van de hoofdnetwerken (spoor en weg) inzichtelijk te maken. Dit gebeurt in een aantal rekenstappen met de verkeers- en vervoersmodellen. In een laatste stap worden de effecten van de maatregelen en projecten vanuit de middelen voor ontsluiting van nieuwe woningen meegenomen. Beoogd wordt om de gehele netwerkanalyse in

	december af te ronden. De resultaten zullen na afronding van de netwerkanalyse openbaar worden gemaakt.
3.	**Risicoverdeling, beheersing, programmasturing en monitoring** ❖ De financiële situatie van het Mobiliteitsfonds en het beleggen van de hele € 7,5 mld. voor ontsluiting woningbouwlocaties maken dat investeringsruimte van het rijk beperkt is. Decentrale overheden hebben zich maximaal ingespannen om tot hun regionale bijdrage te komen, waardoor toekomstige bestedingsruimte onder druk staat. Partijen zijn dus gebaat bij scherpe sturing op financiële risico's. ❖ Voor de afspraken voor het ontsluiten en goed bereikbaar maken van nieuwe woningen vormt de reguliere verantwoordelijkheidsverdeling tussen de overheden de basis. Voor de versnellingsafspraken en de mobiliteitspakketten liggen, zoals gebruikelijk, de financiële risico's bij de decentrale overheden. Voor Rijksinfrastructuurprojecten is het Rijk risicodragend, tenzij (reeds) anders afgesproken. Voor de regionale schaalsprongen en de grote regionale infrastructuur- bereikbaarheidsmaatregelen waaraan het rijk een financiële bijdrage levert, zijn bijdragen van Rijk en regio taakstellend. ❖ Voor de beheersing van projecten worden voor alle investeringen, uitgezonderd de versnellingsafspraken en mobiliteitspakketten, de MIRT-spelregels en MIRT-fasering gevolgd. ❖ Alle bedragen zijn actueel prijspeil (2022) en inclusief btw. De bedragen worden jaarlijks geïndexeerd, tot het moment van uitkeren, met de IBOI. Er zal afdracht plaatsvinden aan het btw-compensatiefonds. ❖ Om de scope en taakstellend budget bij deze projecten in evenwicht te houden, zullen de risico's actief gemanaged moeten worden, uitgaande van taakstellende budgetten van rijk en regio. Bij onvermijdbare kostenstijgingen gelden de volgende principes: o Optimaliseren binnen de gewenste scope. o Aanpassen van de scope. o Project faseren, uitstellen of stopzetten. o Programmatisch faseren van projectenportefeuille in de regio o Rijk en regio treden in overleg over een combinatie van deze maatregelen op basis van het dan beschikbare budget ❖ Voor alle reserveringen worden Bestuursovereenkomsten afgesloten tussen rijk en decentrale overheden waarin de bestuurlijke afspraken worden vastgelegd. Afspraken over risicobeheersing worden hier nader in uitgewerkt. ❖ Naast deze afspraken over risicobeheersing (op niveau van de individuele projecten en programma's) wordt aanvullend een (programma)plan opgesteld voor de landelijke sturing en beheersing over het gehele programma Woningbouw en Mobiliteit. Dit plan is in het eerste kwartaal van 2023 klaar. Ervaringen vanuit andere programma's, zoals het Hoogwaterbeschermingsprogramma, Randstad Urgent en Ruimte voor de Rivier worden meegenomen. ❖ Voor de borging van de wederzijdse afspraken vindt rapportage over de versnellingsafspraken en mobiliteitspakketten conform de verantwoordingssystematiek SiSa. De voortgang van de bereikbaarheids- en infrastructuurinvesteringen van de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties wordt jaarlijks besproken in de BO's MIRT. ❖ Deze kaders voor risicoverdeling en-beheersing zijn van toepassing op alle afspraken voor een goede ontsluiting van nieuwe woningen.
Regio Zuid	
1.	**Ruimtelijke schaalsprong Brainport** ❖ Rijk en regio spreken af: a. Dat de Brainportregio een unieke economische regio is, waarbij een ruimtelijke schaalsprong voor werken en wonen essentieel is voor de verdere economische ontwikkeling, de economische veiligheid van Nederland en de strategische autonomie van Europa. Met de ruimtelijke schaalsprong wordt geïnvesteerd in zekere economische groei, werkgelegenheid en hoogwaardige technologische productie op de middellange en langere termijn. Dat is een nationaal belang. b. Dat de ruimtelijke schaalsprong 2030, conform het Verstedelijkingsakkoord Stedelijk Gebied Eindhoven, bestaat uit de volgende 5 prioritaire opgaven: o Versnellingsafspraken Fellenoord/Knoop XL Eindhoven o Korte termijn maatregelenpakket mobiliteitstransitie o Multimodale Knoop Eindhoven o HOV 4 / De Run / High Tech Campus Eindhoven o Hoofd- en onderliggend wegennet A2/N2

	c. Dat Rijk en Regio in aanvulling op de 5 prioritaire opgaven in het kader van de Schaalsprong 2030 (hierboven onder b.) blijven samenwerken aan een strategische agenda richting 2040 van de Brainportregio Eindhoven. d. Dit pakket aan maatregelen vormt samen de Brainportdeal tot 2030. ❖ Voorts constateren Rijk en Regio dat de verbindingen naar de Metropoolregio Eindhoven en de rest van Brabant, Nederland en over de grens eveneens van belang zijn voor de nationale doorontwikkeling van de Brainportregio en de bereikbaarheid als zodanig. Hiervoor wordt ook aanvullend geïnvesteerd in de A58 Eindhoven – Tilburg en het Programma Toekomstvast Spoor voor Zuid-Nederland. ❖ Het totale pakket aan investeringen in de Brainportdeal 2030, A58 Eindhoven-Tilburg en het Programma Toekomstvast Spoor voor Zuid-Nederland dat op het BO MIRT 2022 en eerdere BO's is afgesproken bedraagt ruim € 1,5 mld. Partijen reserveren daarvoor dit BO MIRT: o HOV4: € 138 mln. door de regio en € 132 mln. door het Rijk uit de middelen voor ontsluiting van woningbouw. o Multimodale Knoop: € 258 mln. (inclusief een reservering € 40 mln. naar aanleiding van afspraken in het BO MIRT 2020) door de regio en € 469 mln. door het Rijk uit de middelen voor ontsluiting van woningbouw. o Spoorse opgave: €125 mln. door het Rijk uit de middelen voor ontsluiting van woningbouw, inclusief een reservering van € 50 mln. naar aanleiding van afspraken in het BO MIRT 2020. o A58 Eindhoven – Tilburg: € 126 mln. door het Rijk uit de middelen voor ontsluiting van woningbouw. o De regio heeft de mogelijkheid om na het BO MIRT van 9 november 2022 de ramingen voor het MMK met maximaal 48 mln. te verhogen als hier dekking voor wordt gevonden. De regio kan voor deze dekking in overleg treden met de leden van de Programmaraad SmartwayZ, private partijen of ruimte vinden binnen eigen begrotingen. ❖ Eerder zijn door Rijk en regio al toegezegd: o Fellenoord: € 75 mln. versnellingsafspraak uit de middelen voor ontsluiting van woningbouw en € 23 mln. uit de Woningbouwimpuls, beide door Rijk en € 39 mln. door de provincie Noord-Brabant en Eindhoven op het BO Leefomgeving 2022. o Mobiliteitstransitiepakket: € 138,25 mln. door regio en € 46,25 mln. door het Rijk uit de middelen voor ontsluiting van woningbouw BO Leefomgeving 2022. ❖ Alle genoemde bedragen zijn inclusief btw. ❖ De projecten HOV4, MMK, A58 en de spoorse opgave waar dit BO MIRT nieuwe financiële reserveringen voor worden gedaan zijn prijspeil 2022. ❖ Voor HWN/OWN wordt afgesproken dat het MIRT Onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid uit 2020 en andere relevante documenten zoals vastgesteld op het BO Leefomgeving 2022 uitgangspunt vormen. Dat wordt aangevuld met de meest recente inzichten, zoals groei van mobiliteit, effecten mobiliteitstransitie, economische ontwikkeling en het tempo van de woningbouw. Dit leidt tot een geactualiseerd voorstel dat uiterlijk op het BO MIRT van 2024 voor besluitvorming wordt geagendeerd. ❖ De investeringen in de Multimodale OV Knoop Eindhoven Centraal maken het mogelijk de verwachte reizigersgroei van OV te accommoderen en tegelijkertijd het mogelijk maken van de ontwikkeling van een nieuw, hoogstedelijk woon- en werkmilieu in het hart van de Brainportregio. Hiertoe worden bijna 5.000 woningen gerealiseerd tot en met 2030 en nog eens bijna 5.000 woningen na 2030. ❖ De investering in de HOV4 draagt direct bij aan de realisatie van circa 11.400 nieuwe woningen, waarvan ruim 6.500 woningen tot en met 2030 (en bijna 5.000 woningen in de periode daarna) en versterkt de verbinding van centrum met de economische toplocaties. ❖ Rijk en regio spreken als randvoorwaarden voor de deal af: a. Regiobijdrage is inclusief circa 1/3e deel bekostiging door private partijen; b. Regio organiseert dat de private bijdrage beschikbaar wordt gesteld; c. Dat de middelen van Rijk, regio en private partijen voor de regionale projecten (Mobiliteitstransitiepakket, Multimodale Knoop en HOV4) worden ondergebracht in een gezamenlijk programmafonds. Partijen overleggen uiterlijk in het eerste kwartaal van 2023 over de outline voor de uitvoering van programmatische bekostiging vanuit dit fonds. Hierbij worden ook afspraken gemaakt over programmasturing en de beheersing van risico's; d. Regio borgt de uitvoeringskracht voor de woningbouwopgave binnen de 21 gemeenten van de Brainportregio aan te jagen en versnellen, door bijvoorbeeld de

aanstelling van een commissionair. Voor deze woningbouwopgave is een goede bereikbaarheid in de Brainportregio randvoorwaardelijk;

e. Rijk en regio maken in de regionale woondeal Zuidoost-Brabant nadere afspraken over de opdracht hiervoor en de versterking van de realisatie- en uitvoeringskracht in de regio.
f. Gezien de sterke samenhang in fysieke ruimte en mobiliteit start voor de Multimodale Knoop en de spoorse opgave één MIRT-verkenning.
g. Voor HOV4 start een separate verkenning door de regio. Daarmee is het mogelijk een ander tijdpad te volgen en gebruik te maken van de best passende ruimtelijke procedures. Wel wordt nadrukkelijk de aansluiting op de Multimodale Knoop afgestemd.

- Op het BO-MIRT van 2020 hebben Rijk (IenW en BZK), Provincie Noord-Brabant en Eindhoven afgesproken om voor de uitwerkingen van het in 2020 opgeleverde MIRT Onderzoek gezamenlijk € 3 mln. beschikbaar te stellen. Het Rijk draagt 33,3% van de kosten met een maximum van € 1 mln. (inclusief btw). Rijk en regio spreken af dat de verrekening hiervan plaatsvindt middels de SPUK-regeling die wordt gemaakt in het kader van de BO MIRT afspraken 2022. Ten aanzien van de onderzoeken die zullen plaatsvinden na het BO MIRT 2022 zullen Rijk en regio nadere afspraken maken over de kosten en de verdeling hiervan.

<u>Afspraken over risico's:</u>

- Voor Rijk en regio is het vertrekpunt dat de bijdragen taakstellend zijn en dat risico's voor nationale projecten belegd worden bij het Rijk. De risico's van regionale projecten worden belegd bij de regio.
- Rijk en regio zien echter ook dat voor sommige projecten maatwerk noodzakelijk is. In het bijzonder voor de investeringen in de Multimodale knoop en de spoorse opgaven welke Rijk en regio beschouwen als zowel een nationale als regionale opgave en die qua scope, ruimte in de fysieke leefomgeving, comfort voor de reiziger en uitvoering nauw met elkaar verweven zijn.
- Rijk indexeert haar financiële reservering totdat overdracht van de middelen naar de regio plaatsvindt.
- Bij onvermijdbare kostenstijgingen gelden achtereenvolgens de volgende principes:
  a. Optimaliseren binnen de gewenste scope
  b. Indien dit geen gewenst effect oplevert dan aanpassen van de scope.
  c. Project faseren, uitstellen, stopzetten of aanvullend financieren.
- Op basis van deze uitgangspunten komen Rijk en regio tot de volgende risicoverdeling:
  - Fellenoord ligt het risico 100% bij de regio, conform de voorwaarden uit de Versnellingsafpraak.
  - Mobiliteitstransitie ligt het risico 100% bij de regio, met uitsluiting van het deel rijkswegen projecten (circa € 12 mln.), daarvoor ligt het risico 100% bij het Rijk. Indien zich risico's voordoen wordt, in overleg, de scope van het pakket geoptimaliseerd of bijgesteld waarmee er geen financieel risico resteert (taakstellend).
  - Voor MMK geldt dat de risico's verdeeld worden tussen Rijk en Regio. Het regionale project MMK en het nationale project Emplacement West (1e stap spoorse opgave), gaan deels over dezelfde fysieke ruimte en hangen sterk samen in mobiliteit.
  - Daarnaast is er samenhang tussen HOV4 en de Multimodale knoop om te komen tot een goed functionerend vervoerssysteem. Rijk en regio constateren dat voor dit samenhangend pakket hier daarom een gedeelde verantwoordelijkheid ligt. Voorafgaand aan een faseovergang treden partijen in overleg over scope, prognose en budget en de rolverdeling van partijen.
  - Voor financiële reserveringen worden Bestuursovereenkomsten afgesloten tussen rijk en regio, waarin de bestuurlijke afspraken worden vastgelegd. Afspraken over risicobeheersing worden hier nader in uitgewerkt.
  - De A58 Eindhoven - Tilburg is 100% rekening en risico Rijk.
- Indien zich een risico voordoet, dan gaan Rijk en Regio als volgt met elkaar in gesprek:
  1. Dat via de bovengenoemde principes (stappen a, b en c, zie boven) wordt bekeken wat de mogelijkheden zijn om binnen budget te blijven;
  2. Er op basis van deze analyse (stap 1) bestuurlijk overleg plaatsvindt over de oplossingsrichtingen en
  3. Indien een mogelijk tekort resteert, Rijk en regio zich inspannen de risico's binnen hun eigen begroting op te vangen.

	❖ Rijk en regio zijn zelf verantwoordelijk voor het treffen van een reservering om eventuele risico's op te vangen. Mogelijk kan de regio een deel van de betaalde btw compenseren via het btw compensatiefonds. Een dergelijke compensatie is alleen mogelijk over de bijdrage van de regio en biedt de regio de mogelijkheid deze teruggave te reserveren voor potentiële risico's. <u>Start MIRT-verkenning OV-knoop Brainportregio Eindhoven:</u> ❖ Rijk en regio nemen kennis van de resultaten uit studies Multimodale Knoop Eindhoven (MMK) en Toekomstvast spoor Zuidoost-Nederland die onder het Programma Smartwayz.nl zijn uitgevoerd. Deze studies leveren oplossingsrichtingen voor de OV-knoop van € 697 mln. tot € 854 mln. voor de Multimodale Knoop en € 85 mln. tot € 1 mld. voor het spoor. ❖ Met de reserveringen van € 727 mln. voor de Multimodale Knoop en € 125 mln. voor de spoorse opgave is er, conform MIRT spelregels, voldoende zicht op financiering voor de aanpak van deze opgaven. ❖ De opgave is urgent: de Brainportregio Eindhoven kent een verstedelijkingsopgave van 62.000 woningen en 72.000 werkplekken, waarvan ruim 50.000 woningen en 72.000 werkplekken zijn voorzien voor 2030 (conform Verstedelijkingsakkoord). In de bredere regio komen hier nog ruim 10.000 woningen bij. ❖ Dit zorgt voor een flinke druk op het mobiliteitssysteem. Het busstation Neckerspoel is op dit moment een IMA-knelpunt terwijl de reizigersaantallen zullen groeien. Ook bestaat de ambitie om het HOV-systeem in Eindhoven uit te breiden. Tevens is er ruimte nodig voor voldoende fietsenstallingen. Het spoor op en rond Eindhoven heeft, na de introductie van de IC Eindhoven-Düsseldorf eind 2026, geen ruimte meer voor groei voor personen- of goederenvervoer. Er worden daarnaast punctualiteitsproblemen verwacht op het spoor en vanaf 2030 ook te weinig capaciteit voor reizigersvervoer van en naar Helmond en verder. ❖ Gezien bovenstaande opgaven besluiten Rijk en regio tot een integrale MIRT-Verkenning 'OV-Knoop Brainportregio Eindhoven'. Deze wordt conform de MIRT-spelregels uitgevoerd. De Startbeslissing is als bijlage bijgevoegd. ❖ In de Verkenning worden meerdere oplossingsrichtingen uitgewerkt om te komen tot een toekomstbesteding en gebruiksvriendelijk multimodaal vervoersknooppunt voor trein- en busreizigers en fietsers, waaronder een of meer oplossingsrichtingen die binnen het beschikbare budget kunnen worden gerealiseerd. Voor het spoor betekent dit een oplossingsrichting die een robuuste dienstregeling na 2030 mogelijk maakt. De Verkenning omvat daarbij ook een volwaardig onderzoek naar capaciteitsuitbreiding voor verbetering van de verbinding met Limburg en Aken. ❖ Bij start van de MIRT-verkenning worden afspraken tussen partijen gemaakt over de projectbeheersing, risicomanagement en governance. Hierbij wordt aangesloten op de afspraken voor programmafonds en het landelijke programma Woningbouw en Mobiliteit. ❖ Studiekosten van de MIRT-verkenning zijn onderdeel van de reservering van Rijk en regio. Uitgegaan wordt van maximaal € 4 mln. (inclusief btw) met een 50/50 verdeling tussen Rijk en regio. ❖ Naar aanleiding van deze Startbeslissing zal een plan van aanpak opgesteld worden, inclusief een participatieplan, en dit zal uiterlijk in het BO Leefomgeving worden vastgesteld en daarna gepubliceerd. Binnen de MIRT-Verkenning wordt expliciet aandacht besteed aan duurzame oplossingsrichtingen. <u>Start regionale verkenning HOV4:</u> ❖ Conform uitwerkingen van het in 2020 opgeleverde MIRT Onderzoek werkt de regio het tracé van HOV4 uit waarbij meerdere tracé-alternatieven worden afgewogen. ❖ De gemeente Eindhoven en Gemeente Veldhoven stellen daarnaast samen met private partijen, provincie, BZK, EZK en IenW een ontwikkelvisie op voor de integrale gebiedsontwikkeling langs een nieuw te projecteren HOV4 as tussen Eindhoven Centraal en Veldhoven-De Run. Hierin worden alle aspecten, inclusief mobiliteit, woningbouw en werkgelegenheid, meegenomen. ❖ Naar verwachting is de ontwikkelvisie voor de Ontwikkelas HOV4 op het BO Leefomgeving of het BO MIRT van 2023 gereed. ❖ Genoemde uitwerkingen geven gezamenlijk invulling aan de regionale Verkenning. ❖ Op basis hiervan vindt verdere uitwerking richting realisatie plaats.

2.	**'s-Hertogenbosch, inclusief MIRT-verkenning Hub 's-Hertogenbosch** ❖ De hoogstedelijke ontwikkelingen en economische groei in de Spoorzone van 's-Hertogenbosch noodzaakt om het station en omgeving aan te pakken, waardoor ook kansen ontstaan voor extra woningbouw nabij de OV-knoop en bredere omgeving. ❖ Om deze ontwikkeling mogelijk te maken, gaat het om de volgende mobiliteitsmaatregelen: a. De transitie van de oude A2-as door de stad met aangrenzende maatregelen; b. Het ontwikkelen van 2 geïntegreerde parkeeroplossingen (Hubs) met Langzaam Verkeer-verknoping; c. Het toekomstbestendig maken én inbedden in stedelijke omgeving van OV-knooppunt station 's-Hertogenbosch. ❖ Eén van deze maatregelen betreft de verbouwing van station 's-Hertogenbosch en de transformatie van de stationsomgeving om de groeiende reizigersstromen ook in de toekomst nog veilig en efficiënt te kunnen verwerken. Tijdens het BO MIRT van 2020 zijn hierover eerder afspraken gemaakt en daarop volgend is een MIRT-verkenning gestart. Planning is om begin 2024 een voorkeursbeslissing voor de verdere uitwerking van het de OV-knoop te nemen. Het project moet medio 2030 gereed zijn. ❖ De gemeente 's-Hertogenbosch bouwt in de periode tot en met 2030 4.800 woningen in de spoorzone. Er is potentie voor de bouw van 10.600 woningen na 2030. Bij deze ontwikkeling hanteert de gemeente haar parkeernormering van 2021, waarbij de norm afhankelijk is van ligging en de grootte van de woning. Voor de Spoorzone waarbij uitdrukkelijk langzaam verkeer en OV wordt gestimuleerd, geldt voor het merendeel van de woningen een norm van 0,3 tot 0,6. Op termijn kan deze naar beneden worden bijgesteld. ❖ De gemeente 's-Hertogenbosch realiseert daarbij de noodzakelijke stedelijke infra- en mobiliteitsmaatregelen, genoemd onder a. en b. ❖ Het Rijk reserveert een bijdrage van maximaal € 36,1 mln. (inclusief btw) voor stedelijke infra- en mobiliteitsmaatregelen (a. en b.) ten behoeve van deze woningbouwontwikkeling onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. ❖ Het Rijk reserveert aanvullend € 60 mln. voor het toekomstbestendig maken en inbedden van OV-knooppunt station 's-Hertogenbosch (c.) met dien verstande dat met deze aanvulling het projectbudget is geactualiseerd naar prijspeil 2022, zodat in ieder geval de oorspronkelijke scope en het onderdeel fietsparkeren (met rijksbijdrage van 40%) gerealiseerd worden en dat, indien daarvoor binnen het nieuwe budget nog ruimte beschikbaar is, ook in de 'brede opgave' (inbedding in stedelijke omgeving) geïnvesteerd kan worden. Binnen dit aanvullend budget van € 60 mln. worden nog nadere afspraken gemaakt over de verdeelsleutel van de prijspeilcorrectie en het resterend budget voor de 'brede opgave'. De regio reserveert aanvullend € 41,5 mln., waarvan € 5 mln. bestemd is voor het aanvullen van de eerdere bijdrage tot 100% van de raming, € 30 mln. voor fietsparkeren en € 6,5 mln. voor de 'brede opgave' en prijspeilcorrectie. ❖ In verband met de bredere benadering van het OV-knooppunt zal de MIRT-stuurgroep worden uitgebreid met vertegenwoordiging van het ministerie van BZK. ❖ Naast genoemde mobiliteitsmaatregelen zijn er maatregelen noodzakelijk op het gebied van groen en water. Onderdeel hierin is een grote regionale waterbergingsopgave waarvoor een nadere uitwerking plaats zal vinden met de regiogemeenten, het waterschap en de provincie.
3.	**Breda** ❖ De grootschalige woningbouwlocatie Crossmark/'t Zoet Breda biedt kansen voor woningbouw nabij de OV-knoop Station Breda doordat het station is berekend op een forse groei in reizigers, regionaal en (inter)nationaal in de komende jaren. Om deze kansen voor woningbouw te benutten zijn stedelijke infra- en mobiliteitsmaatregelen noodzakelijk. Het gaat om de volgende maatregelen: a. HOV-baan vanuit het station naar het westen in combinatie met fietsinfra en spooronderdoorgang; b. 3 hoogwaardige langzaam verkeersbruggen als onderdeel van een netwerk van loop- en fietsroutes richting bestaande voorzieningen en het station; c. Renovatie van spooronderdoorgang Markkade en realisatie van hoogwaardige langzaam verkeersroute langs De Mark zodat deze gaat functioneren als primaire verbinding met de binnenstad; d. Reconstructie Kruispunt Lunetstraat en Markkade-Noordelijke Rondweg ten behoeve van bereikbaarheid nieuwe woongebied.

	❖ De gemeente Breda bouwt in de periode tot en met 2030 2.900 woningen in Crossmark/'t Zoet, waarbij de mobiliteitstransitie onderdeel uitmaakt van de gebiedsontwikkeling, onder andere leidend tot lagere parkeernormen en het stimuleren van het gebruik van OV, fiets en voet. ❖ Voor de periode na 2030 werkt de gemeente de mogelijkheden om binnen Crossmark /'t Zoet aanvullend nog tussen 2.300 en 4.000 woningen te bouwen nader uit. ❖ De gemeente Breda realiseert de voor de gebiedsontwikkeling noodzakelijk stedelijke infra- en mobiliteitsmaatregelen, zoals genoemd onder a. t/m d. ❖ Het Rijk reserveert een bijdrage van maximaal € 49,7 mln. (inclusief btw) bij aan genoemde stedelijke infra- en mobiliteitsmaatregelen onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. Over de optimale invulling van het maatregelenpakket vindt nader overleg plaats, waar naar verwachting tijdens het BO Leefomgeving voorjaar 2023 meer uitgewerkte afspraken over kunnen worden gemaakt. ❖ Voor de verdere uitwerking van de scope en de organisatie van de mobiliteitstransitie-pakketten en (overige) investeringen in mobiliteit en woningbouw welke worden overeengekomen werken Rijk en regio de komende periode een passende governance structuur uit die zo veel mogelijk aansluit bij bestaande structuren. Nadere afspraken hierover worden gemaakt op het BO Leefomgeving 2023.
4.	**Tilburg** ❖ Het gebied rondom station Tilburg Universiteit, het Kenniskwartier, kan door herontwikkeling, naast Tilburg centrum, een tweede broedplaats met hoogstedelijk milieu worden. Dit biedt kansen voor de bouw van extra woningen. ❖ De gemeente Tilburg bouwt in de periode tot en met 2030 5.000 woningen in het Kenniskwartier waarbij de mobiliteitstransitie integraal onderdeel uitmaakt van de gebiedsontwikkeling, onder andere leidend tot lagere parkeernormen en het stimuleren van het gebruik van OV, fiets en voet. ❖ Op het BO Leefomgeving 2022 is afgesproken dat gemeente van deze 5.000 woningen er 1.000 versneld realiseert. Hiervoor heeft het Rijk een bijdrage gereserveerd onder voorwaarde van regionale cofinanciering. De gemeente heeft inmiddels bevestigd dat 35% cofinanciering is opgenomen in de programmabegroting 2023. Indien dit onderdeel van de programmabegroting door de gemeenteraad wordt goedgekeurd is deze afspraak definitief. ❖ Om deze ontwikkelingen mogelijk te maken zijn stedelijke infra- en mobiliteitsmaatregelen noodzakelijk. Deze maatregelen zijn gebaseerd op het mobiliteitsconcept Kenniskwartier en vormen een samenhangend pakket van mobiliteitsmaatregelen ontwikkeld op basis van het STOMP-principe. Onderdeel van dit pakket zijn de volgende maatregelen: a. Aanpak Smariusrotonde; b. Verluwen + HOV Ringbaan west; c. HOV op Prof Cobbenhagenlaan & Hart van Brabantlaan icm vergroenen; d. Verluwen Statenlaan +ruimte voor HOV; e. Ondertunneling Ringbaan west; f. Lump Sum maatregelen Langzaam Verkeer; g. Twee Langzaam Verkeer tunnels; h. Aanpassen/omleggen ondergrondse infra; i. Mobiliteitshubs, Parkeren & MaaS. ❖ Voor de periode na 2030 werkt de gemeente de plannen verder uit om aanvullend nogmaals 5.000 woningen in het gebied en Tilburg-West te realiseren. ❖ De gemeente Tilburg realiseert de voor de gebiedsontwikkeling noodzakelijk stedelijke infra- en mobiliteitsmaatregelen (a. t/m i.). ❖ Het Rijk reserveert een bijdrage van maximaal € 44,4 mln. (inclusief btw) voor genoemde stedelijke infra- en mobiliteitsmaatregelen (a. t/m i.) onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. De regio zet zich in om op korte termijn minimaal 50% cofinanciering te regelen. Over de optimale invulling van het pakket vindt nader overleg plaats, waar tijdens het BO Leefomgeving voorjaar 2023 meer uitgewerkte afspraken over worden gemaakt. ❖ Naast genoemde mobiliteitsmaatregelen zijn er gebiedsmaatregelen belangrijk om de bouw van het afgesproken aantal woningen te kunnen realiseren. De gemeente werkt deze maatregelen de komende periode nader uit. Onderdeel hierin is de aan- en inpassing van station Tilburg Universiteit waarvoor een nadere uitwerking plaatsvindt met NS, ProRail en de provincie.

5. Versnellingsafspraken ontsluiting woningbouwlocaties

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

Definitieve afspraken voorstellen eerste ronde

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

Definitieve afspraken voorstellen tweede ronde

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

Regio Zuidwest-Nederland

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

NGF-propositie

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

Oude Lijn

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

	○ capaciteitsmaatregelen op de stations Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam Centrum en Dordrecht en gebiedsgerichte maatregelen rondom de stations, in samenhang met de daar geplande woningbouw en andere ruimtelijke ontwikkelingen. ❖ Jaarlijks wordt het nog niet betaalde deel van hun bijdrage geïndexeerd met de Indexering Bruto Overheids Investeringen (IBOI), zoals deze door de minister van Financiën daadwerkelijk wordt uitgekeerd voor de investeringsbudgetten op de begroting van het ministerie van IenW. ❖ Tijdens de verkenningsfase een Bestuursovereenkomst voor te bereiden met afspraken over de integrale ontwikkeling van de knooppunten en de nieuwe stations op basis van het voorkeursalternatief en de financiële bijdragen van verschillende partijen aan een integrale knooppunt- en stationsontwikkeling (stations, buitenruimte, last-mile, gerelateerde gebieds- en vastgoedontwikkeling). Deze wordt vastgesteld te samen met het besluit over het voorkeursalternatief. *Randstadrail/Metronet* ❖ Rijk en regio werken met de planuitwerkingsfase RandstadRail/Metronet toe naar een frequentieverhoging van Randstadraillijnen 3 en 4 en Metrolijnen C en E, om daarmee de verwachte mobiliteitsgroei op te vangen. ❖ Zij dragen hiermee bij aan de ontsluiting van de verstedelijking in Den Haag (Zuidwest), Rotterdam (binnenstad) en langs de Randstadrail. *Leiden-Zoetermeer* ❖ Rijk en regio doen met de regionale Verkenning BRT Leiden-Zoetermeer onderzoek te doen naar een BRT-verbinding met meer capaciteit, instapmogelijkheden, comfort, snelheid en frequenties, waarbij breed gedragen maatregelen worden geselecteerd voor het in 2023 vast te stellen voorkeursalternatief voor de korte, middellange en lange termijn. ❖ Zij dragen hiermee bij aan de ontsluiting van de verstedelijking in Leiden (centrumgebied, Lammenschans) en Zoetermeer (Entreegebied). *Mobiliteitspakket Oude Lijn* ❖ Het Rijk reserveert middelen voor een aanvullend mobiliteitspakket. De bijdrage van het Rijk van € 103 mln. is in prijspeil 2022, inclusief btw en is taakstellend. Het bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd, tot het moment van uitkeren, met de IBOI. Er zal afdracht plaatsvinden aan het btw-compensatiefonds. ❖ In de komende periode werken Rijk en regio aan de uitwerking van dit aanvullende mobiliteitspakket en vullen de volgende voorwaarden in: ○ Concreet zicht op maatregelen en doeltreffendheid voor ontsluiting woningbouw. ○ Effect van deze maatregelen op nationale netwerken. ○ Mate waarin de maatregelen een nationale aanpak vragen (wat is nationaal nodig om mobiliteitstransitie te ondersteunen). ○ De bijdrage van de regio. ❖ Deze middelen worden uitgekeerd via een specifieke uitkering. Kostenverhogende scopewijzigingen en verdere risico's zijn voor rekening van de gemeente (dan wel in samenwerking met mede-bekostigende partners zoals provincies, vervoerregio's, marktpartijen etc.). **b. CID Binckhorst** ❖ Rijk en regio zijn het eens over de inhoud van het voorgenomen Voorkeursalternatief bestaande uit een hoogwaardige tramverbinding door de Binckhorstlaan via Maanweg richting station Voorburg en via de Geestbrugweg richting Rijswijk/Delft in combinatie met het aanpassen van de spoorviaducten in de sporendriehoek en een pakket aan bereikbaarheidsmaatregelen. Dit Voorkeursalternatief wordt geraamd op € 575 mln. (prijspeil 2022, inclusief btw). ❖ Een afspraak te maken over de realisatie van ruim 20.000 woningen in CID-Binckhorst tot en met 2030 en het mogelijk maken van ca.15.000 woningen na 2030. Vanuit de wederkerigheid tussen investeren in bereikbaarheid en verstedelijking start de regio met de volgende fase van de stedelijke ontwikkeling van het CID en de Binckhorst. Nadere afspraken hierover tussen partijen worden vastgelegd in het Verstedelijkingsakkoord, de regionale woondeals en het Woon-werkakkoord. Deze volgende fase van de stedelijke ontwikkeling dient gelijk op te lopen met de uitwerking en realisatie van de tramverbinding.

	❖ Rijk en regio reserveren op basis van het voorgenomen voorkeursalternatief gezamenlijk een bedrag van € 333 mln. (prijspeil 2022, inclusief btw) voor de Planning- en studiefase en de realisatie van het voorkeursalternatief. Het Rijk reserveert daartoe nu € 213 mln. (inclusief btw) en de regio € 115 mln. (inclusief btw). De huidige opgave kan dus niet volledig binnen de beschikbare middelen worden gehonoreerd. Daarom zal het Ministerie van BZK een voorstel uitwerken waarmee dit binnen de begroting kan worden geaccomodeerd. Dit voorstel zal onderdeel zijn van de (Rijksbrede) voorjaarsbesluitvorming. Uiterlijk in het BO Leefomgeving in het voorjaar van 2023 zal de regio worden geïnformeerd over de resterende Rijksbijdrage. Met het reeds eerder gereserveerde bedrag van € 242 mln. wordt daarmee de bekostiging van het voorkeursalternatief gecompleteerd. ❖ Na positieve besluitvorming op lokaal en regionaal niveau in het voorjaar van 2023 formaliseren partijen deze afspraken middels het vaststellen van het definitieve Voorkeursbesluit en het ondertekenen van een bestuursovereenkomst waarin concrete afspraken over de verdere uitwerking en realisatie van de tramverbinding CID-Binckhorst beschreven staan, evenals afspraken over organisatie, financiële risico's en kostenbeheersing. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van het kader onder punt 3 van de landelijke afspraken woningbouw en mobiliteit: "Risicoverdeling, beheersing, programmasturing en monitoring". Dit kader geldt ook voor de fase tot het definitieve Voorkeursbesluit. ❖ Op basis van bovenstaande starten de partijen de Planning- en studiefase. In de uitwerking van deze fase zet de regio zich expliciet in voor verdere stimulering van de mobiliteitstransitie (o.a een samenhangende aanpak gericht op actieve modaliteiten (fietsen en lopen) en flankerend beleid waarbij deelvoorzieningen en stingent parkeerbeleid ingezet worden. *Mobiliteitspakket Binckhorst* ❖ Het rijk reserveert middelen voor een aanvullend mobiliteitspakket. De bijdrage van het Rijk van € 59 mln. is in prijspeil 2022, inclusief btw en is taakstellend. Het bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd, tot het moment van uitkeren, met de IBOI. Er zal afdracht plaatsvinden aan het btw-compensatiefonds. ❖ In de komende periode werken Rijk en regio aan de uitwerking van de mobiliteitspakketten en vullen de volgende voorwaarden in: o Concreet zicht op maatregelen en doeltreffendheid voor ontsluiting woningbouw. o Effect van deze maatregelen op nationale netwerken. o Mate waarin de maatregelen een nationale aanpak vragen (wat is nationaal nodig om mobiliteitstransitie te ondersteunen). o De bijdrage van de regio ❖ Deze middelen worden uitgekeerd via een specifieke uitkering. Kostenverhogende scopewijzigingen en verdere risico's zijn voor rekening van de gemeente (dan wel in samenwerking met mede-bekostigende partners zoals provincies, vervoerregio's, marktpartijen etc.). **c. Oeververbindingen Rotterdam** *A16 van Brienenoordcorridor* ❖ Alternatief A wordt als bestuurlijke voorkeur van partijen vastgesteld. Dit alternatief behelst het slimmer inrichten van de weg, het toevoegen van een extra rijstrook op delen van het tracé en het aanpassen van het weefvak bij aansluiting Feijenoord. ❖ De Minister van IenW zal de Startbeslissing nemen zoals bedoeld in de Tracéwet (omdat het Alternatief A Tracéwet-plichtig is) zodra de personele capaciteit beschikbaar is (met name op het gebied van stikstofonderzoek) voor het doorlopen van de Tracéwetprocedure (reguliere/korte Tracéwetprocedure). ❖ De Minister van IenW zal de Tracéwetprocedure onafhankelijk van de werksporen Algeracorridor en Oeververbinding doorlopen. ❖ Het Rijk reserveert voor de realisatie van de ingrepen op de A16 Van Brienenoordcorridor € 255 mln. (prijspeil 2021, inclusief btw). ❖ Hiervan was € 200 mln. reeds gereserveerd uit het MF; € 55 mln. wordt gereserveerd uit de middelen voor ontsluiting van de woningbouw. ❖ De Minister van IenW zal de detaillering van het wegontwerp in afstemming met de regio uitwerken. Daarbij zoeken partijen in onderling overleg naar optimalisaties en mogelijkheden om de A16 op een goede manier in te passen in samenhang met de ruimtelijke ontwikkelingen die in het gebied plaatsvinden.

	❖ Eén van de doelstellingen van de A16 Rotterdam is het ontlasten van de A13 bij Overschie en de A20 tussen Knooppunt Kleinpolderplein (A13/A20) en Knooppunt Terbregseplein (A16/A20). In het vervolg wordt daarom onderzocht welke mogelijkheden er zijn om extra verkeersdruk op deze wegtrajecten als gevolg van de extra wegcapaciteit op de A16 Van Brienenoordcorridor te voorkomen, zonder dat elders op het netwerk problemen ontstaan dan wel worden vergroot. ❖ De Minister van IenW zal de 'meekoppelkans' met betrekking tot de verbreding van de toerit en het weefvak A15 Barendrecht opnemen in de Startbeslissing voor de aanpak van de A16 Van Brienenoordcorridor, mits sprake is van een afspraak met de Minister over de bekostiging hiervan door de regio en naar oordeel van de Minister vóór ondertekening vast is komen te staan, dat de doorstroming op de A15 kan worden geborgd, uitgaande van realisatie van de bestuurlijke voorkeur (alternatief A). *Oeververbinding en HOV Oostflank Rotterdam* ❖ Rijk en regio stellen de inhoud van het Voorkeursalternatief vast bestaande uit: een multimodale brugverbinding met een nieuwe HOV-verbinding met tramkwaliteit van Kralingse Zoom naar Zuidplein; Station Stadionpark; een hoogwaardige busverbinding van Centraal Station naar Zuidplein via de Maastunnel. Hieronder worden deze onderdelen nader uitgewerkt. ❖ Een afspraak te maken over het realiseren in de Oostflank van de Rotterdamse regio van ca. 19.000 woningen tot en met 2030 en ca. 16.000 woningen in de periode na 2030. Vanuit de wederkerigheid tussen investeren in bereikbaarheid en verstedelijking start de regio met de volgende fase van de ontwikkelingen in de Oostflank. Deze wederkerigheid wordt planologisch verankerd middels een herziening van de Rotterdamse en provinciale omgevingsvisie. Nadere afspraken hierover tussen partijen worden vastgelegd in het Verstedelijkingsakkoord en het Woon-werkakkoord. Rijk en regio benadrukken aanvullend de netwerkeffecten van het voorkeursalternatief, welke bijdragen aan het realiseren van woningen op locaties elders in de Rotterdamse regio. ❖ Rijk en regio reserveren op basis van het voorgenomen voorkeursalternatief gezamenlijk een bedrag van € 1.288 mln. (prijspeil 2022, inclusief btw) voor de planuitwerking en de realisatie van dit voorkeursalternatief. Het Rijk reserveert daartoe € 625 mln. (inclusief btw). Daarnaast wordt de hieronder benoemde reservering van het Rijk van € 9 mln. ten behoeve van het Mobiliteitspakket bij de planuitwerking betrokken. De regio reserveert € 654 mln. (inclusief btw), inclusief de eerder door de regio gereserveerde bedragen. Station Stadionpark is onderdeel van de financiële reservering van Rijk en regio te behoeve van de MIRT-verkenning Oude Lijn. De bekostiging van de hoogwaardige busverbinding via de Maastunnel werken de regionale partijen de komende periode verder uit. ❖ Na positieve besluitvorming op lokaal en regionaal niveau in het voorjaar van 2023 formaliseren partijen bovenstaande afspraken middels het vaststellen van het definitieve Voorkeursbesluit en het ondertekenen van een bestuursovereenkomst waarin concrete afspraken over de verdere uitwerking en realisatie van de Oeververbinding, station Stadionpark en busverbinding Maastunnel beschreven staan, evenals afspraken over organisatie, financiële risico's en hoe om te gaan met kostenoverschrijdingen. *Multimodale brugverbinding met een nieuwe HOV-verbinding met tramkwaliteit van Kralingse Zoom naar Zuidplein* ❖ Partijen stellen een nieuwe multimodale brug op de locatie 'Bocht A' (Nesserdijk – Olympiaweg) vast als bestuurlijke voorkeur. ❖ Partijen stellen vast dat voor de OV-verbinding van Kralingse Zoom naar Zuidplein wordt uitgegaan van een nieuwe HOV-verbinding met tramkwaliteit en dat de multimodale brug ruimte moet bieden aan deze verbinding, fietsers en voetgangers en een autoluwe wegverbinding, die ook geschikt is voor innovatieve (deel)mobiliteitsconcepten en nood- en hulpdiensten. ❖ Op basis van deze voorkeur wordt door de regio de planuitwerking voor een multimodale brug geïnitieerd. De exacte rollen en verantwoordelijkheden van partijen worden nog nader uitgewerkt door partijen. ❖ Uit het in de MIRT-Verkenning uitgevoerde onderzoek blijkt dat de onderzochte brug-varianten niet vlot en veilig te passeren zijn door de scheepvaart. Tegelijkertijd komt uit aanvullend onderzoek naar voren dat er optimalisatiemogelijkheden zijn die kunnen leiden tot een veilig passeerbare brug. ❖ De uitgangspunten voor het vervolgonderzoek naar de brug (waaronder de oeveraanpassingen, maatregelen op de vaarweg, de dimensionering van het vast deel

	en het beweegbare deel, de kosten en de effecten op de corridor) worden nader uitgewerkt in overleg met de betrokken partijen (waaronder RWS, de Havenmeester het Havenbedrijf en de omgeving). ❖ De inzet van partijen is om zo spoedig mogelijk gezamenlijk vast te stellen dat sprake is van een vlot en veilig te passeren brug. Dit vervolgonderzoek vindt plaats in nauwe samenwerking met deze partijen. ❖ De multimodale brug op locatie 'Bocht A' wordt verankerd in de Rotterdamse Omgevingsvisie. ❖ Aan het einde van de planuitwerking vindt de juridische verankering plaats in het Bestemmings-/Omgevingsplan. *Hoogwaardige busverbinding van Centraal Station naar Zuidplein via de Maastunnel* ❖ Rijk en regio stemmen in met een hoogwaardige busverbinding van Centraal Station naar Zuidplein via de Maastunnel met een frequentieverhoging naar 12x per uur per richting. Hiervoor wordt een nieuwe halte bij de 's-Gravendijkwal gerealiseerd, inclusief een voetgangerstunnel van de 's-Gravendijkwal naar het EMC/metrostation Dijkzigt. De investering voor deze maatregelen bedraagt € 30 mln. (prijspeil 2022, inclusief btw), waarvan de bekostiging in de komende periode door de regionale overheden wordt uitgewerkt. ❖ Rijk en regio zullen tijdens de planuitwerking onderzoek uitvoeren naar aanvullende maatregelen die nodig zijn om de kwaliteit van de busverbinding op HOV-niveau te brengen en daarbij de effecten op het stedelijk wegennet en het hoofdwegennet betrekken. Op basis van de resultaten van deze planuitwerking nemen partijen een besluit over de te nemen maatregelen aanvullend op het pakket van € 30 mln. zoals hierboven beschreven. ❖ De verdere uitwerking wordt uitgevoerd door de regio in nauwe samenwerking met de RET en met betrokkenheid van het Rijk. *Station Stadionpark* ❖ Rijk en regio stemmen in met de ontwikkeling van het huidige evenementenstation Station Stadionpark tot een regulier bediend treinstation, met als uitgangspunt 6 Sprinters per uur in beide richtingen. ❖ Rijk en regio onderkennen dat station Stadionpark kan worden doorontwikkeld tot een station met in beide richtingen 8 sprinters per uur, maar niet naar een station met 12 sprinters per uur. In de nog te starten MIRT-verkenning Oude Lijn wordt onderzocht wat er nodig is om station Stadionpark door te ontwikkelen tot een bediening met tenminste 12 Sprinters per uur. ❖ Rijk en regio spreken af de planuitwerking te starten waarbij periodiek de voortzetting van de planuitwerking getoetst wordt met de nog af te spreken ambitieniveau van de MIRT-verkenning Oude Lijn. *Mobiliteitspakket* ❖ Het rijk reserveert middelen voor een mobiliteitspakket. De bijdrage van het Rijk van € 9 mln. is in prijspeil 2022, inclusief btw en is taakstellend. Het bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd, tot het moment van uitkeren, met de IBOI. Er zal afdracht plaatsvinden aan het btw-compensatiefonds. ❖ In de komende periode werken Rijk en regio aan de uitwerking van de mobiliteitspakketten en vullen de volgende voorwaarden in: o Concreet zicht op maatregelen en doeltreffendheid voor ontsluiting woningbouw. o Effect van deze maatregelen op nationale netwerken. o Mate waarin de maatregelen een nationale aanpak vragen (wat is nationaal nodig om mobiliteitstransitie te ondersteunen). o De bijdrage van de regio. ❖ Deze middelen worden uitgekeerd via een specifieke uitkering. Kostenverhogende scopewijzigingen en verdere risico's zijn voor rekening van de gemeente (dan wel in samenwerking met mede-bekostigende partners zoals provincies, vervoerregio's, marktpartijen etc.).
2.	**Overige investeringen in hoofdnetwerken (Rijksprojecten)** ❖ Het Rijk reserveert, met kennisname door de regio, € 365 mln. voor de volgende projecten. o Hoofdspoornet: Baanstabiliteit Oude Lijn, € 235 mln. o Hoofdwegennet: Tekort op de planstudie A4 Burgerveen-Leiden, € 80 mln.

- Hoofdwegennet: Verkeersmanagementmaatregelen Ring Rotterdam/Den Haag, € 50 mln.

- De bijdrage van het Rijk van € 365 mln. is in prijspeil 2022, inclusief btw en taakstellend. Het bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd, tot het moment van uitkeren, met de IBOI.
- De vigerende bestuurlijke afspraken blijven van kracht, ook met betrekking tot financiële risico's.
- In het geval de regio mede opdrachtgever van het project is dragen Rijk en regio gezamenlijk zorg voor het beheersen van de risico's door het volgen van de MIRT-spelregels. In geval het taakstellende bedrag niet toereikend is wordt overgegaan tot:
  - Optimaliseren binnen de gewenste scope.
  - Indien dit geen gewenst effect oplevert dan aanpassen van de scope.
  - Project faseren, uitstellen (tijd) of stopzetten.

3. Versnellingsafspraken woningbouwlocaties Zuidwest

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

Definitieve afspraken voorstellen eerste ronde			
Gemeente – voorstel	**Woningen**	**Gevraagde Rijksbijdrage (totaal, inclusief btw)**	**Co-financiering (inclusief btw)**
Schouwen-Duiveland: Zierikzee (Noorderpolder, Binnenstad, instapproducten)	510	€ 6.825.000	€ 3.675.000
Delft: Kop van de Buitenhof (Noord)	800	€ 11.100.000	€ 6.000.000
Westland: Waelpark (het Nieuwe Westland)	720	€ 5.720.000	€ 3.080.000
Delft: Schieoevers, eerste fase	4.000	€ 62.140.000	€ 39.760.000
Gorinchem: Arkelsdijk, Vleugels van de stad	600	€ 8.000.000	€ 14.900.000
's-Gravenhage: Laakhaven Centraal	5.500	€ 46.875.400	€ 25.240.600
Zoetermeer: Zoetermeer binnenstad	2.100	€ 25.300.000	€ 22.400.000
Capelle aan den IJssel: Rivium	5.000	€ 30.752.150	€ 16.558.850
Terneuzen: Terneuzen Laan van Othene	569	€ 6.296.840	€ 3.732.245
Zwijndrecht: Stationskwartier	570	€ 4.060.000	€ 2.190.000
's-Gravenhage: De Binckhorst	1.100	€ 7.962.526	€ 4.287.514
Schiedam: Nieuw Mathenesse	1.200	€ 7.786.350	€ 4.192.650
Barendrecht: Stationstuinen	3.500	€ 20.523.000	€ 11.300.000
Hulst: Hulst Grote Kreek	250	€ 1.140.425	€ 614.075
Gouda: Spoorzone	1.200	€ 5.072.320	€ 12.790.910
Rotterdam: M4H	4.000	€ 9.278.000	€ 5.000.000
Maassluis: Hoekse Lijn	2.450	€ 5.112.250	€ 2.752.750
Rotterdam: Alexanderknoop	8.000	€ 7.800.000	€ 4.200.000
Afspraken voorstellen tweede ronde			
Gemeente - voorstel	**Woningen**	**Gevraagde Rijksbijdrage (totaal, inclusief btw)**	**Co-financiering (inclusief btw)**
Delft: Delft Campus	1.100	€ 15.787.850	€ 8.501.150
Goes: Propositie versnelling woningbouw Stationsomgeving Gemeente Goes	640	€ 3.869.250	€ 11.607.750

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

Regio Oost

1. Provincie Overijssel Grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Zwolle

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

Woningbouw

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

Regionale mobiliteitsmaatregelen

- Vanuit het Rijk wordt voor het deelgebied Spoorzone een reservering gedaan voor een bijdrage van € 18,9 mln. voor een mobiliteitspakket voor stedelijke infra/bereikbaarheid. Onderdelen van dit mobiliteitspakket zijn:
  - Een voetgangersbrug over de IJsselallee;
  - Een fietstunnel van de IJsselallee naar Zwolle-Zuid;
  - Een verbinding met IJssel maken (als onderdeel van het Engelenpad).
- Vanuit het rijk wordt een reservering gedaan van € 18,3 mln. voor stationsmaatregelen:
  - Zuidzijde Station
  - Ondergrondse fietsenstalling
  - Maatregelen op het P&R terrein

  De ingrepen zijn bedoeld om ontwikkellocaties vrij te spelen.
- Ten behoeve van het deelgebied Centrum en de doorontwikkeling van het integrale mobiliteitssysteem in het stedelijk netwerk Zwolle wordt er vanuit het rijk een reservering gedaan voor een mobiliteitspakket ten behoeve van ontbrekende schakels voor:
  - Het langzaamverkeersnetwerk, de fietser en de voetganger;
  - Het maken van regionale afspraken ten aanzien van parkeerbeleid en parkeren op afstand;
  - Het afwaarderen van weg-infra binnen bebouwd gebied (snelheid en capaciteit) voor langzaam verkeer en verstedelijking;
  - Het inzetten op regionale hub-strategie en OV-bereikbaarheid door HOV-bus;
  - De inzet op deelmobiliteit, SMART mobility;
  - Gedragsmaatregelen;
  - Logistieke transitie: stedelijk minder en schoon en vervoer via water en spoor.

  Dit pakket dient mede ter ontlasting van de A28.
- De taakstellende reservering ten behoeve van dit pakket maatregelen in het stedelijk mobiliteitssysteem bedraagt € 34,5 mln. De regio wordt gevraagd eenzelfde bedrag bij te dragen.

Samenvatting afspraken en vervolg grootschalige woningbouwlocatie Zwolle

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

	❖ Bovenstaande afspraken over woningbouw en mobiliteit worden opgenomen in de beoogde Woondeal Regio Zwolle.
2.	**Spoorverbinding Zwolle-Twente-Münster** ❖ Op dit moment rijden er dieseltreinen op het baanvak Enschede-Gronau, met verbindingen naar Münster en Dortmund. Aan Duitse zijde is het besluit genomen om de verbinding Gronau-Münster te elektrificeren. Duitsland wil dit in 2028 gerealiseerd hebben; ❖ Zonder aanpassingen aan de infrastructuur in Nederland zal er na 2028 geen rechtstreekse grensoverschrijdende treinverbinding meer mogelijk zijn, omdat er geen sprake is van een bovenleiding op dit traject; ❖ Gelet op het belang van de regio van deze verbinding streven Rijk en regio ernaar deze verbinding voor reizigers van- en naar Duitsland te kunnen blijven aanbieden en waar mogelijk verder te ontwikkelen door: o elektrificatie van het spoor tussen Enschede en Gronau; o doorkoppeling van verbindingen op station Enschede door het weghalen van de stootjukken zodat de binnenkomende Duitse treinen kunnen doorrijden naar Hengelo. ❖ Rijk en regio besluiten daarom tot opdrachtverlening aan ProRail voor het uitvoeren van een verkenning naar de benodigde (infrastructurele) aanpassingen naar beide maatregelen, waarbij de provincie Overijssel geldt als dagelijks opdrachtgever; ❖ Rijk en regio komen overeen de kosten van deze verkenning op basis van 50/50 te verdelen ❖ Het Rijk reserveert daarnaast maximaal 30 mln. voor realisatie, beheer en onderhoud van de eerste stap – zijnde de elektrificatie van het spoor tussen Enschede en Gronau – waarbij eveneens wordt uitgegaan van een 50/50 verdeling van de totale kosten; ❖ Rijk en regio maken hierover nadere afspraken, mede op basis van de uitkomsten van de verkenning en conform het landelijk afsprakenkader 'werken voor derden'; ❖ Rijk en regio spannen zich gezamenlijk in voor het verkrijgen van cofinanciering vanuit de EU en eventueel Duitsland.
3.	**Provincie Gelderland Grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Spoorzone Arnhem-Oost** *Deelgebied Presikhaaf* ❖ Het rijk reserveert middelen voor een mobiliteitspakket voor de ontsluiting van het deelgebied Presikhaaf. ❖ De taakstellende bijdrage van het rijk is € 22 mln. (prijspeil 2022, inclusief btw), uitgaande van minimaal 50% cofinanciering. Het bedrag wordt tot het moment van uitkeren jaarlijks geïndexeerd met de uitgekeerde IBOI. Er zal afdracht plaatsvinden aan het btw-compensatiefonds. ❖ De beoogde maatregelen waaraan het rijk hiermee bijdraagt zijn: o Spooronderdoorgangen o Hoogwaardige fietsroutes o Stedelijke hoofdfietsroutes o Herstructering van de wegprofielen. ❖ Rijk en regio doen een gezamenlijk MIRT-onderzoek naar de inpassing van de vrije kruising in de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Spoorzone Arnhem-Oost. De definitieve besluittekst ten aanzien van dit onderzoek is opgenomen bij punt 5 van de besluiten Regio Oost. *Deelgebied Rijnpark* ❖ Rijk en regio gaan gezamenlijk de ontwikkelopgave van Rijnpark verder verkennen en een gefaseerde ontwikkelstrategie uitwerken. ❖ De beoogde rijksbijdrage aan de eerste fase van de ontwikkeling van Rijnpark bedraagt € 50 mln. inclusief btw en kan niet binnen de beschikbare middelen worden gehonoreerd. Omdat de gezamenlijke ontwikkeling van Rijnpark als kansrijk wordt beschouwd, zal het Ministerie van BZK een voorstel uitwerken waarmee dit binnen de begroting kan worden geaccommodeerd. Dit voorstel zal onderdeel zijn van de (rijksbrede) voorjaarsbesluitvorming. In het BO Leefomgeving in het voorjaar zal de regio worden geïnformeerd over de mogelijke Rijksbijdrage. ❖ Bij de beoogde rijkbijdrage wordt uitgegaan van de benodigde financiële inspanning door de regio om de ontwikkelopgave te kunnen realiseren. ❖ De beoogde rijksbijdrage is verbonden aan de volgende voorwaarden:

	○ De regio ontwikkelt samen met het rijk een haalbaar ruimtelijk plan met een kwalitatief hoogwaardige invulling voor toekomstbestendige woningbouw (voor tenminste 2.400 woningen tot en met 2030). Onderdelen hiervan zijn een ontwikkelstrategie met programmering, een fasering en planning, een grondstrategie (aan- en verkoop), een juridische-planologische aanpak en een technische financiële onderbouwing. Dit wordt samen met marktpartijen getoetst op maak- en haalbaarheid. ○ In het licht van de verstedelijkingsstrategie Arnhem, Nijmegen, Foodvalley werken Rijk en regio aan een haalbaarheidsstudie naar de uitplaatsing van het spooremplacement 'Arnhem goederen' en mogelijke alternatieve locaties. Op basis van deze haalbaarheidsstudie wordt, in afstemming met alle betrokken partijen, een integrale business case opgesteld (inclusief exploitatie en bedrijfsvoeringskosten), waarbij de lange termijn ontwikkelingen op het spoor (waaronder gelijkwaardige functionaliteit) en het stedelijke ontwikkeling van de locatie worden betrokken. ○ Rijk en regio spannen zich in om de resultaten van de haalbaarheidstudie uitplaatsing spooremplacement Arnhem-Oost te bespreken op het BOL van het voorjaar 2023. ○ Mocht de haalbaarheid van het ruimtelijk plan niet vastgesteld kunnen worden dan overleggen rijk en regio over andere mogelijkheden voor (grootschalige) woningbouw in Arnhem Oost. *Proces* ❖ Rijk en regio spreken af om het ruimtelijk plan Rijnpark, inclusief ontwikkelstrategie en de overige bovengenoemde voorwaarden, gereed te hebben voor bespreking in het BOL van voorjaar 2023. Ook zal de regio dan worden geïnformeerd over de mogelijke rijksbijdrage. ❖ Bovenstaande afspraken over woningbouw en mobiliteit worden opgenomen in de Woondeal regio Arnhem/Nijmegen. De voortgang van deze grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie zal ook besproken op de woondealtafel.
4.	**Provincie Gelderland Grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties Nijmegen** *Nijmegen Kanaalzone* ❖ Nijmegen Kanaalzone betreft twee deelgebieden; Winkelsteeg en Dukenburg. ❖ Tot en met 2030 worden er in het gebied Kanaalzone-Winkelsteeg ca. 4050 woningen gerealiseerd en 400 woningen na 2030, waarvan gemiddeld 65% betaalbaar. ❖ Tot en met 2030 worden er in het gebied Dukenburg ca. 1200 woningen gerealiseerd, waarvan gemiddeld 65% betaalbaar. ❖ Vanuit het Mobiliteitsfonds wordt een reservering gedaan voor een taakstellende bijdrage van € 14,5 mln. (inclusief btw) voor mobiliteitsmaatregelen. Hierbij wordt uitgegaan van 50% cofinanciering door de regio. De beoogde maatregelen waaraan het Rijk hiermee bijdraagt zijn: ○ De realisatie van een langzaamverkeerstunnel onder Nieuwe Dukenburgseweg. ○ De realisatie van langzaamverkeerstunnel onder de Graafseweg. ○ De realisatie van de aanpassingen aan de kruising Graafseweg/Neerboscheweg ten behoeve van deelgebied Winkelsteeg. ○ De aanvullende mobiliteitsmaatregelen ten behoeve van Kanaalzone-Zuid, te weten doorstromingsmaatregelen S100, aanpassingen invalswegen, optimalisatie kruispunten, VRI's, HOV-knoop, Hub nabij en naar Station Nijmegen Goffert en fietsmaatregelen naar Winkelsteeg. ❖ Een groot deel van de opgave in de Kanaalzone wordt reeds bekostigd uit Wbi en versnellingsmaatregelen. ❖ De totale bijdrage vanuit het Rijk ten behoeve van het gebied de Kanaalzone bedraagt € 14,5 mln. (inclusief btw), bovenop de eerder voor dit gebied toegezegde middelen. *Nijmegen Stationsgebied* ❖ Tot en met 2030 worden er in het Stationsgebied ca. 3500 woningen gerealiseerd en 1.000 woningen na 2030. ❖ Het Aandeel sociaal/middensegment cq betaalbaar bedraagt gemiddeld 65% ❖ Vanuit het Mobiliteitsfonds wordt een reservering gedaan voor een taakstellende bijdrage van € 2,4 mln. (inclusief btw). voor een pakket mobiliteitsmaatregelen. Hierbij wordt uitgegaan van 50% cofinanciering door de regio. De beoogde maatregelen waaraan het Rijk bijdraagt zijn: ○ De ontsluiting van het Vissers terrein/ de P+R locatie.

	○ De verbeterde toegankelijkheid van de westentree van het station Nijmegen ❖ Vanuit het Mobiliteitsfonds wordt een reservering gedaan voor een taakstellende bijdrage van € 7,4 mln. (inclusief btw) voor een pakket stationsmaatregelen. De beoogde maatregelen waaraan het Rijk bijdraagt zijn aanvullende mobiliteitsmaatregelen ten behoeve van de bereikbaarheid van en naar het Stationsgebied waaronder fietsroutes, fietsopgangen, een transferium en onderzoek naar een HOV schaalsprong. ❖ Een groot deel van de opgave in het Stationsgebied wordt reeds bekostigd uit eerdere MIRT afspraak (2020) station, Wbi en versnellingsafspraken. ❖ De totale bijdrage vanuit het Rijk ten behoeve van het Stationsgebied bedraagt € 9,7 mln. (inclusief btw), bovenop de eerder toegezegde middelen (zie vorige punt). ❖ De regio zet zich de komende periode in voor het dekken van haar deel van het afgesproken mobiliteitspakket voor de bouw van 8.750 woningen in de periode tot en met 2030 (met inachtneming van het budgetrecht van raden/staten), zodat in het BOL 2023 definitieve afspraken kunnen worden vastgesteld. ❖ Bovenstaande afspraken passen binnen de verstedelijkingsstrategie Arnhem, Nijmegen, Foodvalley en met deze afspraken wordt voor Nijmegen een belangrijke stap in de realisatie van de verstedelijkingsstrategie gezet. ❖ Rijk en regio werken gezamenlijk aan het op orde brengen van de benodigde randvoorwaarden om de realisatie mogelijk te maken, waaronder: verplaatsing bedrijvigheid, aanpak stikstof, versterking van het landschap, de natuur en energie, bereikbaarheid en energienetwerken (elektra en warmte).
5.	**Provincies Gelderland en Utrecht Grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Regio Foodvalley** Regio en gemeenten hebben een businesscase opgesteld waarin onder andere een pakket mobiliteitsmaatregelen is opgenomen voor de ontsluiting van woningen tot en met 2030 in de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie RegioFoodvalley. Deze mobiliteitsmaatregelen dragen in enkele gevallen ook bij aan de bereikbaarheid van andere woningbouwlocaties in Regio Foodvalley. *Woningbouw* ❖ In de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Regio Foodvalley worden tot en met 2030 7.000 woningen gebouwd en mogelijk aanvullend 7.700 woningen na 2030. Ruim de helft van de woningen die tot en met 2030 worden gerealiseerd bevindt zich in het betaalbare segment. *Mobiliteitsmaatregelen* ❖ Het Rijk reserveert middelen voor een mobiliteitspakket voor de ontsluiting van de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Regio Foodvalley. De taakstellende bijdrage van het rijk is € 67 mln. (prijspeil 2022, inclusief btw). Het bedrag wordt -tot aan het moment van uitkeren- jaarlijks geïndexeerd met de uitgekeerde IBOI. Er zal afdracht plaatsvinden aan het btw-compensatiefonds. ❖ Deze middelen worden uitgekeerd via een specifieke uitkering. Kostenverhogende scopewijzigingen en verdere risico's zijn voor rekening van de gemeente (danwel in samenwerking met mede-bekostigende partners zoals provincie en marktpartijen, etc.). ❖ De beoogde maatregelen waaraan het Rijk hiermee bijdraagt zijn: ○ Bij Ede Zuidoost een brug Noordplein-WFC en de HOV-ontsluiting van dit gebied. ○ Bij Kernhem-Noord de ontsluiting van de wijk op A30 (via bestaande op- en afritten) en de fietsroute Kernhem Noord- Ede Centrum. ○ Bij Veenendaal Spoorzone: • De HOV-lijn Veenendaal-Ede en de ontsluiting • De hub Veenendaal Centrum • De fietsroute Veenendaal Centrum-De Klomp • De verbreding van de oostelijke rondweg N233 ○ Bij Barneveld de ontsluiting van woonwijk Bloemendal in relatie tot de A30 en de fietsroute Bloemendal-Station Barneveld Noord. *Proces* ❖ Bovenstaande afspraken over woningbouw en mobiliteit worden opgenomen in de beoogde Woondeal Regio Foodvalley.

	❖ De regio zet zich in voor het dekken van haar deel van het afgesproken mobiliteitspakket voor de bouw van 7.000 woningen in de periode tot en met 2030 (met inachtneming van het budgetrecht van raden/staten), zodat in het BOL 2023 definitieve afspraken kunnen worden vastgesteld. ❖ Bovenstaande afspraken passen binnen de Verstedelijkingsstrategie Arnhem, Nijmegen, Foodvalley en met deze afspraken wordt voor Regio Foodvalley een eerste belangrijke stap in de realisatie van de verstedelijkingsstrategie gezet. ❖ Rijk en regio werken gezamenlijk aan het op orde brengen van de benodigde randvoorwaarden om de realisatie mogelijk te maken: verplaatsing bedrijvigheid, opheffing hindercirkels, aanpak stikstof, versterking van het landschap, de natuur en energie, bereikbaarheid en energienetwerken (elektra en warmte).
6.	**Rijnbrug Rhenen** ❖ Voor de verbreding van de Rijnbrug bij Rhenen in een van de 17 NOVEX-woningbouwlocaties, de regio Foodvalley, doet het Rijk een lumpsum bijdrage van € 40 mln. voor prijspeil 2022, inclusief btw. ❖ Het project wordt uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van en met verdere bijdragen van de regiopartijen. Risico's verbonden aan maatregelen die nodig zijn voor de verbreding van de brug liggen bij de provincies Gelderland en Utrecht. Het Rijk indexeert haar bijdrage met de door het Ministerie van Financiën aan IenW uitgekeerde indexatie tot het jaar waarin de bijdrage wordt overgemaakt.
7.	**MIRT-verkenning A50** ❖ Binnen de MIRT-verkenning A50 werken Rijk en regio aan het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid op de A50 tussen de knooppunten Ewijk en Paalgraven. Tevens werken zij aan een mobiliteitsagenda in deze regio. ❖ De planning is om een voorkeursalternatief voor de MIRT-verkenning vast te stellen in het najaar/BO MIRT 2023. ❖ De huidige reservering bedraagt ca. € 70 mln. Het is niet zeker dat de huidige reservering en de scope van de verkenning nog in balans zijn. Dit in verband met prijsontwikkelingen en een uitgebreid aantal oplossingsrichtingen. De huidige reservering is tot stand gekomen als 75%-reservering van het beoogde alternatief. ❖ Het Rijk is bereid om met de regio het gesprek aan te gaan over een tekort op het project A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven om gezamenlijk te zoeken naar oplossingen om een tekort af te dekken en een voorkeursalternatief te kunnen vaststellen. Hierbij is het Rijk bereid budget uit de woningbouwmiddelen aan te wenden.
8.	**RegioExpres: sneltrein op spoor Arnhem-Doetinchem-Winterswijk voor bereikbare woningbouwlocaties** ❖ Rijk en regio constateren dat de RegioExpres een belangrijk onderdeel is van de duurzame ontsluiting van de woningbouwlocaties Spoorzone Arnhem-Oost (NOVEX) en verder ten oosten van Arnhem locaties uit de verstedelijkingsopgave Arnhem-Nijmegen-Foodvalley en in de Achterhoek. ❖ Rijk en regio streven ernaar om de RegioExpres per start dienstregeling 2027 te laten rijden en het vastgestelde voorkeursalternatief (dec 2021) hiervoor als scope te hanteren; ❖ Rijk en regio maken afspraken over kosten en risico's volgens het landelijke afsprakenkader derden werken, wat in dit geval betekent dat: ○ Rijk en regio investeren samen in de RegioExpres en delen de totale kosten 50/50, delen de risico's naar rato en gaan uit van maximaal 150 mln. euro (prijspeil 2022, exclusief btw) voor de aanlegkosten; ○ Het Rijk draagt de kosten voor beheer en onderhoud. Deze bedragen 2,5 mln. euro en worden verminderd op de Rijksbijdrage aan de aanlegkosten; ○ De Rijksbijdrage wordt volledig ingezet voor de aanpassing van hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI). Dit betekent dat ProRail een 'niet btw-belaste prestatie' verricht aan de provincie; ○ Rijk en regio indexeren hun bijdrage jaarlijks tot naar het jaar van uitvoering met de uitgekeerde IBOI (prijs bruto overheidsinvesteringen); ○ De bijdrage van het Rijk wordt direct na aanbesteding van het Werk aan de regio overgemaakt; ○ Middels een stuurgroep zijn Rijk en regio gezamenlijk opdrachtgever én daarmee beide risicodragend: de regio is dagelijks opdrachtgever van ProRail.

9. Versnellingsafspraken

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

Definitieve afspraken voorstellen eerste ronde

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

Definitieve afspraken voorstellen tweede ronde

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

Regio Noord

1. Programma Woningbouw en Mobiliteit: Ontsluiting grootschalige woningbouwlocaties Groningen

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

	Rijk en Regio komen ten aanzien van de verdeling van de resterende € 6 mld. uit het Mobiliteitsfonds voor de ontsluiting van de grootschalige woningbouwlocaties het volgende overeen:
	
	Woningbouw
	• In de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie De Suikerzijde worden tot en met 2030 4.300 woningen gebouwd en 3.800 woningen na 2030. 65% van de woningen die tot en met 2030 wordt gerealiseerd bevindt zich in het betaalbare segment.
	• In de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Stadshavens worden er tot en met 2030 4.150 woningen gebouwd en 1.300 na 2030. 60% van de woningen die tot en met 2030 wordt gerealiseerd bevindt zich in het betaalbare segment.
	
	(H)OV-ontsluiting Station Groningen Suiker
	❖ In lijn met de principes uit de verstedelijkingsstrategie NOVEX-gebied Regio Groningen-Assen en mobiliteitsvisie Groningen wordt realisatie van het mobiliteitsconcept in de nieuwe wijk De Suikerzijde vormgegeven door maximaal in te zetten op gezondheid voor de bewoner. Daarbij zorgt de gemeente Groningen bij realisatie van De Suikerzijde naast maatregelen gericht op voetgangers, fiets, (H)OV en deelmobiliteit voor het autoluw ontwikkelen van De Suikerzijde, waarbij doorgaand autoverkeer wordt voorkomen. De Suikerzijde wordt daarbij ontwikkeld met een lage aanbodgestuurde parkeernorm van <1 per woning.
	❖ Rijk en Regio erkennen de aanjagende functie van (H)OV voor gebiedsontwikkeling. Voor De Suiker is (H)OV-ontsluiting van belang voor de duurzame, gezonde en autoluwe ontwikkeling. (H)OV-ontsluiting van de Westflank Groningen in het geheel en De Suikerzijde in het bijzonder is voorzien in vier fases, waarvan Rijk en regio in het BO-MIRT 2022 voor de eerste twee fases afspraken maken. Door realisatie van de beoogde maatregelen wordt al in de eerste fase van de ontwikkeling een hoogwaardig alternatief geboden voor de auto.
	
	Fase 1: Mobiliteitshub
	❖ De investeringsomvang van de maatregelen in de eerste fase OV-ontsluiting van De Suikerzijde is geraamd op € 53,6 mln. exclusief btw en betreft:
	  ○ het realiseren van een mobiliteitshub met aanbod van diverse (deel)modaliteiten
	  ○ het realiseren van aansluitende inframaatregelen ten behoeve van een snelle fiets- en OV-ontsluiting richting hoofdstation en centrum Groningen;
	  ○ aansluiting op een directe busverbinding met het hoofdstation bij start van realisatie wijk Suikerzijde Noord;
	❖ De Regio (Gemeente Groningen) is initiatiefnemer en draagt € 46,1 mln. exclusief btw bij aan de realisatie. Vanuit het Mobiliteitsfonds draagt het Rijk hieraan maximaal € 9,1 mln. inclusief btw bij.
	
	Fase 2: Station Suiker en benodigde spoormaatregelen
	❖ De investeringsomvang van de maatregelen in de tweede fase OV-ontsluiting van De Suikerzijde is door de regio geraamd op € 116,4 mln. exclusief btw en exclusief BOV-kosten en betreft:
	  ○ de realisatie van Station Suikerzijde, liggend aan de spoorlijn Groningen – Leeuwarden (haltering stoptreinen 2x per uur);
	  ○ de realisatie van de spoormaatregelen die daarvoor benodigd zijn;
	  ○ de realisatie van een spoortunnel t.b.v. HOV-busverbinding en fietsverkeer;
	  ○ de realisatie van een verdere uitbreiding van de mobiliteitshub;
	  ○ aansluiting op de stedelijke HOV verbindingen route P+R Hoogkerk-Zernike via De Suikerzijde en Hoofdstation-Suikerzijde-De Held-Zernike.
	❖ Voor de bovengenoemde maatregelen fase 2 draagt de Regio als initiatiefnemer € 43,1 mln. exclusief btw bij en wordt vanuit het Mobiliteitsfonds door het Rijk voor de BOV- en investeringskosten een maximum van € 88,6 mln. inclusief btw gereserveerd. Als

volgende stap zal de Regio, als dagelijks opdrachtgever, ProRail opdracht geven om een verkenning uit te voeren naar de inpassing en aanleg van station De Suikerzijde en de daarvoor benodigde spoormaatregelen, inclusief financiële specificering van de realisatie en instandhouding van de maatregelen behorende bij de aanleg van het station De Suikerzijde en bijbehorende spoorse (inpassings)maatregelen. Conform afsprakenkader derdenwerken (BO MIRT 2019) zal daarbij een gezamenlijke stuurgroep worden ingericht en zullen Rijk en regio na de verkenning nadere afspraken maken over de verdeling van kosten en risico's.

Start MIRT-onderzoek gebiedsgerichte ontsluiting Westflank Groningen

- Rijk en regio constateren dat de westflank van de Groningen stad een bredere bereikbaarheidsopgave kent in relatie tot de verstedelijkingsstrategie NOVEX-gebied Regio Groningen-Assen. De integrale gebiedsgerichte bereikbaarheid van de westflank vergt nader onderzoek.
- Rijk en Regio (Gemeente, Provincie en RGA) starten een gezamenlijk MIRT-onderzoek naar de integrale gebiedsgerichte bereikbaarheidsopgave van de Westflank van Groningen die voortvloeit uit de realisatie van de Verstedelijkingstrategie NOVEX-gebied Regio Groningen-Assen.
- Naast het functioneren van de Ring West en de Rondweg Hoogkerk richt het MIRT-onderzoek zich op de bereikbaarheid van locaties voor wonen, werken, en (maatschappelijke) voorzieningen en de daaruit voortvloeiende ruimtelijk fysieke inrichtingskeuzen en duurzame systeemopgaven met betrekking tot mobiliteit en (stads)logistiek.
- Het Rijk reserveert vanuit het Mobiliteitsfonds taakstellend van € 82,0 mln. inclusief BTW voor maatregelen gericht op ontsluiting van de westflank, voortkomend uit het MIRT-onderzoek
- Rijk en regio werken scope, onderzoeksvragen, organisatie, governance en financiering uit in een Plan van aanpak voor het MIRT-onderzoek dat wordt vastgesteld in het BO Leefomgeving van 2023.

2. Versnellingsafspraken ontsluiting woningbouwlocaties Noord-Nederland

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

Definitieve afspraken voorstellen eerste ronde			
Gemeente – voorstel	Woningen	Gevraagde Rijksbijdrage (totaal, incl. btw)	Co-financiering (incl. btw)
Harlingen: Harlingen Spaansen	220	€ 1.607.000	€ 934.000

Afspraken voorstellen tweede ronde			
Gemeente – voorstel	Woningen	Gevraagde Rijksbijdrage (totaal, incl. btw)	Co-financiering (incl. btw)
Groningen: Spoorkwartier Groningen (Insnijding Emmaviaduct)	600	€ 8.591.000	€ 14.762.000
Hoogeveen: Stationsgebied/stadscentrum Hoogeveen	2.200	€ 14.700.000	€ 9.700.000
Leeuwarden: Spoordok Leeuwarden	2.272	€ 8.098.770	€ 4.360.876
Midden-Groningen: Hoogezand	920	€ 4.658.500	€ 6.110.500
Oldambt: Versnellen woonlocaties Binnenstad van Winschoten	693	€ 3.601.973	€ 1.939.524

Regio Noordwest-Nederland

1. Ontsluiting grootschalige woningbouwlocaties - Utrecht

Woningbouw

	❖ Rijk en regio spreken af dat er tot en met 2030 in Utrecht Groot Merwede 25.500 woningen worden gerealiseerd, waarvan minimaal 55% betaalbaar. Na 2030 is er potentie om nog eens 34.500 - 44.500 woningen te realiseren. Het totaalaantal mogelijk te bouwen woningen bedraagt 60.000 - 70.000, waarvan in totaal 15.250 – 26.800 woningen in de grootschalige A12 Zone en 22.500 – 25.000 woningen in Rijnenburg. ❖ Een groot deel van de woningen tot en met 2030, namelijk 19.000 woningen, is onderdeel van het provinciaal randvoorwaardelijk bod aan de nationale woningbouwopgave. *Ontsluiting van de woningbouw Groot Merwede* ❖ Rijk en regio nemen kennis van de resultaten van de analysefase van de MIRT-Verkenning OV en Wonen. Geconstateerd is dat voor het bereiken van de drie doelstellingen 1) het door openbaar vervoer bereikbaar maken van nieuwe woon- en werklocaties Utrecht Zuidwest en Nieuwegein, 2) de bereikbaarheid van Utrecht Science Park en 3) het voorkomen van overbelasting rond Utrecht Centraal: o Het binnen de scope van deze MIRT-verkenning niet kansrijk is nieuwe stations in combinatie met 'zwaardere' OV-verbindingen verder te onderzoeken. o Voor een toekomstvast mobiliteitssysteem een systeemsprong noodzakelijk is met een Merwedelijn van Utrecht Centraal naar Nieuwegein. Een (deels) ondergrondse Merwedelijn draagt het meest bij aan het oplossen van de woningbouwopgave in dit gebied. o De kansrijke maatregelen niet binnen het bedrag (€ 380 mln.) passen dat daarvoor bij aanvang van de verkenning is gereserveerd. ❖ Voor het bereiken van de drie doelstellingen besluiten rijk en regio in de vervolgfase (zeef 2) van de MIRT-verkenning OV en Wonen door te studeren op de geïdentificeerde kansrijke oplossingsrichtingen: de (deels) ondergrondse Merwedelijn, Papendorplijn in samenhang met de huidige SUNIJ-lijn, busbaanopties via de Waterlinieweg en Utrecht Science Park (USP) en de frequentieverhoging van de Uithoftram. ❖ Rijk en regio hebben met het startbesluit van de MIRT-verkenning OV en Wonen in de regio Utrecht (BO MIRT 2019) gezamenlijk € 380 mln. gereserveerd. Daarbij heeft IenW € 150 mln. gereserveerd, BZK € 60 mln. en de regio € 170 mln. De bedragen van het rijk zijn gebaseerd op prijspeil 2019 en inclusief btw, die van de regio zijn exclusief btw. ❖ Voor (de ontsluiting van) woningbouw in de grootschalige woningbouwlocatie Utrecht Groot Merwede is de Merwedelijn essentieel. Voor de Merwedelijn stelt het rijk, als onderdeel van de in het coalitieakkoord geoormerkte middelen van € 7,5 mld. voor de ontsluiting van woningbouw, aanvullend budget ter beschikking. ❖ Rijk en regio besluiten, aanvullend op het in het BO MIRT 2019 gereserveerde Rijk-regio budget van € 380 mln., € 845 mln. te reserveren voor de Merwedelijn als onderdeel van de MIRT-verkenning OV en Wonen in de regio Utrecht, waarmee het totaal te reserveren bedrag uitkomt op € 1,225 mld.: o Het rijk reserveert aanvullend een taakstellend budget van € 600 mln. (prijspeil 2022, inclusief btw), vanuit de middelen uit het coalitieakkoord voor de ontsluiting van woningbouw voor de Merwedelijn. De bijdrage van het rijk vindt via een specifieke uitkering plaats en wordt, conform de MIRT-systematiek, tot de specifieke uitkering is uitgekeerd jaarlijks geïndexeerd met de uitgekeerde IBOI. o De regio reserveert aanvullend een taakstellend budget van € 245 mln. (exclusief btw) voor de Merwedelijn, waarbij gemeente Utrecht en de provincie Utrecht ieder € 115 mln. euro reserveren en de gemeente Nieuwegein € 15 mln. o De afspraken worden verwerkt in een addendum van de startbeslissing van de MIRT-verkenning ov en wonen. ❖ De MIRT-verkenning OV en Wonen zal conform het startbesluit uit 2019 en de tussenresultaten van zeef 1 uit 2022 met het totaalbudget van € 1,225 mld. worden voortgezet. Dit bedrag is gereserveerd voor de Merwedelijn. De MIRT-verkenning bestaat naast de Merwedelijn ook uit drie andere onderdelen, zoals hiervoor benoemd. De MIRT-verkenning heeft nu een tussenstap gezet, in de volgende fase worden er nog verschillende varianten voor de vier onderdelen onderzocht. Voor het totaal aan maatregelen zal conform de MIRT-spelregels een voorkeursalternatief worden genomen. Hierbij moeten het dan beschikbare budget en scope 100% bij elkaar passen. In het BO MIRT 2023 wordt de voortgang van de MIRT-verkenning besproken. ❖ Het rijk reserveert een taakstellend bedrag van € 100 mln. (prijspeil 2022, inclusief btw) ten behoeve van de autobereikbaarheid voor het (hoofd)wegennet van de NOVEX-

	woningbouwlocatie Groot Merwede tot en met 2030 en daarmee het draaiend houden van de draaischijf Utrecht. Het bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd met de uitgekeerde IBOI. De middelen zijn bedoeld voor een samenhangend pakket van slimme mobiliteitsmaatregelen voor onder andere dynamisch verkeersmanagement, toeritdosering, hubs, buffercapaciteit op-/afritten en een betere inrichting van knooppunten. Dit pakket wordt onder andere getoetst op de gevolgen voor het onderliggend wegennet, het openbaar vervoer (bussen, BRT, ed) en mobiliteitstransitie. In opdracht van het Ministerie van IenW werkt Rijkswaterstaat hiervoor voorstellen uit, welke binnen U Ned met de regio worden besproken. Over de voorstellen kan in 2023 besloten worden. ❖ Rijk en regio spreken af om te starten met een multimodaal MIRT-onderzoek naar de integrale gebiedsontwikkeling van de A12-zone en de doorontwikkeling naar Rijnenburg. Met aandacht voor de benodigde bedrijf verplaatsingen, groenstructuur, de relatie met bodem- en watersysteem/klimaatadaptatie, gezonde leefomgeving, en energienetwerken. Rijk en regio maken binnen de samenwerking van het programma U Ned afspraken over het trekkerschap, en cofinanciering. En kijken met elkaar naar hoe een eventuele uitvoeringsorganisatie voor de gebiedsontwikkeling eruit kan komen te zien. ❖ De regio stelt op dit moment een alternatief op voor het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht. Indien het alternatief gelijkwaardig is kan het vastgestelde Tracébesluit worden gewijzigd. ❖ Uiterlijk in het BOL 2023 meldt de regio de stand van zaken. In het BOL 2023 bespreken rijk en regio ook of er op korte termijn ruimte is voor bijvoorbeeld tijdelijke woningbouw op Rijnenburg. Bovenstaande ontwikkelingen worden in samenhang bezien. ❖ In het BOL 2022 zijn afspraken gemaakt over de verstedelijkingsstrategieën Utrecht en Amersfoort (NOVEX-gebied MRU). Bovenstaande afspraken passen hierin. Hierbij werken Rijk en regio gezamenlijk aan binnen de samenwerking van het programma U Ned: o De realisatie van de verstedelijkingsstrategieën Utrecht en Amersfoort (NOVEX-gebied MRU) in een programmatische aanpak Rijk-regio. Basis daarvoor is het Ontwikkelperspectief Utrecht Nabij en het Ontwikkelbeeld Regio Amersfoort Centraal. o Het op orde brengen van benodigde randvoorwaarden hiervoor: aanpak stikstof, versterking multimodale bereikbaarheid, groen groeit mee en toevoeging energienetwerken (elektra en warmte).
2.	**Ontsluiting grootschalige woningbouwlocaties – Spoor-/A1-zone Amersfoort** *Woningbouw* ❖ In de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Amersfoort Spoor-/A1-zone worden tot en met 2030 8.500 woningen gebouwd. Circa 2/3e deel van de woningen tot en met 2030 wordt gerealiseerd in het betaalbare segment. ❖ Na 2030 heeft de grootschalig NOVEX-woningbouwlocatie potentie voor de realisatie van nog eens 5.500 woningen. ❖ Amersfoort spant zich maximaal in om, naast de reeds gerealiseerde 1.150 flexwoningen in de gemeente, extra locaties te vinden voor de realisatie van enkele honderden flexwoningen in de gemeente. In dit kader worden o.a. de mogelijkheden in de A1-zone (Vathorst-Bovenduist) verkend. De definitieve locaties zullen worden opgenomen in de woondeal voor de regio Amersfoort. *Regionale mobiliteitsmaatregelen* ❖ Het rijk reserveert middelen voor een mobiliteitspakket voor de ontsluiting van het grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie deelgebied Spoorzone en deelgebied A1-zone (Vathorst-Bovenduist). Onderdeel van dit mobiliteitspakket zijn onder meer de realisatie van de ontsluiting van Bovenduist op de A1 en het verbeteren van de omgeving en de bereikbaarheid van Amersfoort CS en Amersfoort-Schothorst. ❖ De taakstellende bijdrage van het rijk is € 65 mln. (prijspeil 2022, inclusief btw). Het bedrag wordt -tot aan het moment van uitkeren- jaarlijks geïndexeerd met de uitgekeerde IBOI. Er zal afdracht plaatsvinden aan het btw-compensatiefonds ❖ De middelen voor het mobiliteitspakket worden uitgekeerd via een specifieke uitkering. Kostenverhogende scopewijzigingen en verdere risico's zijn voor rekening van de

	gemeente (danwel in samenwerking met mede-bekostigende partners zoals provincie en marktpartijen, etc.). ❖ Als onderdeel van de bijdrage van € 65 mln. levert het Rijk voor de maatregelen die verbonden zijn aan de stations Amersfoort CS en Amersfoort Schothorst een bijdrage van € 8 mln. (respectievelijk circa € 5 mln. en € 3 mln., inclusief btw). Voor deze bijdrage geldt mogelijk (gedeeltelijk) geen afdracht aan het btw-compensatiefonds, afhankelijk van de ontvanger en wijze de uitkering (ProRail of gemeente). ❖ Rijk, gemeente en ProRail maken gezamenlijk afspraken over de meest optimale inzet van de € 8 mln. (o.a. mede i.r.t. exploitatielasten) en tevens de middelen uit de versnellingsafspraken die ook gekoppeld zijn aan Station Amersfoort CS ❖ De regio zet zich in voor het dekken van haar deel van het afgesproken mobiliteitspakket voor de bouw van 8.500 woningen in de periode tot en met 2030 (met inachtneming van het budgetrecht van raden/staten), zodat in het BOL 2023 definitieve afspraken kunnen worden vastgesteld. ❖ In het BOL 2022 zijn afspraken gemaakt over de verstedelijkingsstrategieën Utrecht en Amersfoort (NOVEX-gebied MRU). Bovenstaande afspraken passen hierin. Hier werken Rijk en regio gezamenlijk aan binnen het programma U Ned: o De realisatie van de verstedelijkingsstrategieën Utrecht en Amersfoort (NOVEX-gebied MRU) in een programmatische aanpak Rijk-regio. Basis daarvoor is het Ontwikkelperspectief Utrecht Nabij en het Ontwikkelbeeld Regio Amersfoort Centraal. o Het op orde brengen van benodigde randvoorwaarden hiervoor, waaronder: aanpak stikstof, versterking multimodale bereikbaarheid, groen groeit mee en toevoeging energienetwerken (elektra en warmte). ❖ In aanvulling op bovenstaand bijdrage voor het mobiliteitspakket maken rijk en Amersfoort ook een versnellingsafspraak over de versnelling van woningen in de Spoorzone. De besluitvormingstekst voor de versnellingsafspraak wordt bij agendapunt 4.4 vastgesteld. *Proces* ❖ Bovenstaande afspraken over woningbouw en mobiliteit worden opgenomen in de geactualiseerde woondeal regio Amersfoort.
3.	**MRA Algemeen** ❖ Het in het BO Verstedelijking 2021 vastgesteld Verstedelijkingsconcept Metropoolregio Amsterdam (MRA), gericht op een meerkernige ontwikkeling, is het gezamenlijke ontwikkelperspectief voor het NOVEX-gebied MRA. ❖ Rijk en regio werken gezamenlijk aan een uitvoeringsagenda met een Regionale Investeringsagenda (RIA) waarin dit ontwikkelperspectief wordt geconcretiseerd. In het BO Leefomgeving 2023 wordt versie 1.0 van de uitvoeringsagenda en de RIA vastgesteld. De afspraken in dit BO MIRT met betrekking tot woningbouw en de ontsluiting daarvan worden integraal onderdeel van deze uitvoeringsagenda. ❖ De taakstellende bijdragen die het rijk reserveert in onderstaande afspraken, worden uitgekeerd via specifieke uitkeringen. Daarin staan de te behalen doelen bij de voorgenomen maatregelen van het betreffende pakket beschreven. Kostenverhogende scopewijzigingen en verdere risico's zijn voor rekening van de gemeente (danwel in samenwerking met mede-bekostigende partners zoals provincies, vervoerregio's, marktpartijen, etc.). Rijk en regio werken de voorwaarden van de specifieke uitkering voor elk mobiliteitspakket samen uit, met daarbij aandacht voor de samenhang met de voorgenomen pilot Programmatische bekostiging.
4.	**Ontsluiting grootschalige woningbouwlocaties – MRA West** ❖ De grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie MRA West beslaat de gemeente Haarlemmermeer en daarbinnen de ontwikkelgebieden Hoofddorp Centrum, Hoofddorp Stationsgebied, Nieuw-Vennep, Lissebroek en Cruquius Zwaanshoek ❖ In de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie MRA West worden tot en met 2030 tussen 15.000 en 25.000 woningen gebouwd. Na 2030 worden op deze locatie 11.000 tot maximaal 15.000 woningen gerealiseerd als de voorwaarden zoals genoemd in het Ontwikkelperspectief MRA worden ingevuld. Voor de gemeente zijn naast de genoemde randvoorwaarden, een haalbare businesscase inclusief cofinanciering en dekking van de grondexploitatie Stationsgebied van belang. Minimaal 50% van de woningen wordt gerealiseerd in het betaalbare segment. ❖ Deze afspraak is gekoppeld aan de startbeslissing voor het starten van de MIRT-verkenning ov-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer, waarbij het doortrekken van

	de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp het voorlopige voorkeursalternatief is ten behoeve van de financiering. ❖ Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen reserveert het Rijk een taakstellende bijdrage van maximaal € 100 mln. inclusief btw voor een mobiliteitspakket. Het mobiliteitspakket bestaat uit maatregelen voor de ontsluiting van centrum- en stationsgebied Hoofddorp, fietspad Lissebroek en HOV Hoofddorp Zuid – Hoofddorp Station. ❖ De maatregelen direct gekoppeld aan station Hoofddorp worden meegenomen in de MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer.
5.	**Ontsluiting grootschalige woningbouwlocaties – Havenstad** ❖ De grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Haven-Stad bestaat uit Havenstad Zuid, Havenstad Noord en de Achtersluispolder. ❖ In de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Haven Stad worden tot en met 2030 9.000 woningen gebouwd. Na 2030 worden op deze locatie 71.000 woningen gerealiseerd als de voorwaarden zoals genoemd in het Ontwikkelperspectief MRA worden ingevuld. 80% van de woningen in Haven-Stad en minimaal 60% van de woningen in Achtersluispolder wordt gerealiseerd in het betaalbare segment. ❖ Het Rijk reserveert een taakstellende bijdrage van € 35 mln. inclusief btw voor een mobiliteitspakket bestaande uit fietsenstalling Sloterdijk Zuidoostzijde, HOV Sloterdijk – Centraal Station en diverse wegaanpassingen waaronder basisweg/A10. Dit pakket vraagt voor een deel verdere uitwerking. ❖ Dit pakket draagt bij aan de realisatie van 54.000 woningen in Havenstad-Zuid, waarvan 8.000 tot en met 2030 en 46.000 na 2030. ❖ Deze afspraak is gekoppeld aan de het starten van een MIRT-verkenning voor de ontsluiting van Haven-Stad waarbij de eerste stap is de 1e fase van het sluiten van de metroring, tot aan Hemknoop. Om de beste variant voor dit deel van de Metroringlijn te kunnen bepalen, worden in deze MIRT- verkenning ook de verschillende varianten voor het geheel sluiten van de Metroringlijn tussen station Sloterdijk en station Amsterdam Centraal in het onderzoek meegenomen. Hiermee wordt een belangrijke stap gezet naar de volledige ontwikkeling van Haven-Stad aan de zuidkant van het IJ. ❖ Het voor de ontsluiting van deze gebieden belangrijke project HOV ZaanIJ gaat naar een volgende studiefase. De voortgang van het project ZaanIJ wordt daarbij door de regio gerapporteerd binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en blijft daarmee op de agenda.
6.	**Ontsluiting grootschalige woningbouwlocaties – MRA Oost** ❖ De grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie MRA Oost bestaat uit Amsterdam Bay Area (waaronder Zeeburgereiland, IJburg, en Almere), Amsterdam Zuidoost en Lelystad. ❖ In het kader van 'Amsterdam Bay Area' zijn drie aanvullende onderzoeken uitgevoerd naar de wegbereikbaarheid, quick scan HOV Pampus en het Toekomstvast Investeringspakket (TVIP). Deze onderzoeken worden vastgesteld. Het Toekomstvast Investeringspakket (TVIP) vormt een eerste invulling voor de ontwikkeling Almere in de gezamenlijke uitvoeringsagenda NOVEX MRA. *MRA Oost – Amsterdam* ❖ In de deelgebieden Zeeburgereiland en IJburg fase 2 van grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie MRA Oost worden tot en met 2030 10.600 woningen gebouwd en 7.000 daarna. 67% van de woningen wordt gerealiseerd in het betaalbare segment. ❖ Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen reserveert het Rijk een taakstellende bijdrage van maximaal € 95 mln. inclusief btw aan de cruciale mijl en de tramremise. Het Rijk wordt betrokken bij de uitwerking van de definitieve variant. ❖ In het deelgebied Zuidoost van de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie MRA Oost worden tot en met 2030 25.300 woningen gebouwd 22.000 daarna. 80% van de woningen wordt gerealiseerd in het betaalbare segment. ❖ Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen reserveert het Rijk een taakstellende bijdrage van maximaal € 192 mln. inclusief btw aan het mobiliteitspakket, waarbij de bijdrage voor station Bijlmer Arena wordt uitgevoerd in samenwerking met ProRail. *MRA Oost – Flevoland* ❖ Rijk en regio blijven nauw samenwerken in de verdere ontwikkeling van Almere, met Perspectief Oostflank MRA als basis. De samenwerking is erop gericht dat deze

	ontwikkeling integraal en in evenwicht vorm krijgt. Voor de ontwikkeling van Almere tot een complete stad zetten rijk en regio zich naast woningbouw en bereikbaarheid ook in op het stimuleren van de werkgelegenheid om de eenzijdige pendel richting het oude land tegen te gaan en inzet op het voorzieningenniveau waaronder het aanbod van hoger (technisch) onderwijs. ❖ Rijk en regio zetten in op het verder verdichten van de bestaande stad in samenhang met het versterken van het economische profiel, wat bijdraagt aan de ontwikkeling van Almere als complete stad. Hiertoe worden in de bestaande stad 22.100 woningen gerealiseerd tot 2030 waarbij de grootste ontwikkelopgave ligt in het creëren van een hoogstedelijk gemengd woonwerkmilieu in Almere Centrum. In het eindbeeld van Perspectief Oostflank MRA zijn er in Almere 75.000 woningen toegevoegd. Minimaal 50% van de woningen wordt gerealiseerd in het betaalbare segment. ❖ Almere realiseert 1000 flexwoningen, te bouwen in de periode tot de zomer 2026. Voor een stimuleringsbijdrage kan Almere een beroep doen op de Stimuleringsregeling Flexwoningen en Transformatie (2022), de Regeling Huisvesting Aandachtsgroepen (2023), de Woningbouwimpuls (2023) of de financiële herplaatsingsgarantie (naar verwachting vanaf eind 2022 beschikbaar). Het Rijk ondersteunt de gemeente bij de aanvragen. ❖ Almere verkent de realisatie van 1500 modulaire/fabrieksmatige woningen, in ieder geval op Twentsekant en Poort, en mogelijk ook in Pampus in de periode tot 2030 (afhankelijk van het Masterplan en de besluitvorming). Het Rijk en Almere onderzoeken tevens in het komende half jaar de mogelijkheden om voor 600 flexwoningen een fysieke locatiegarantie af te geven, op deze en/of op andere locaties in de stad. Hiermee wordt voor het Rijk de mogelijkheid gecreëerd om vanaf 2026 tot 2040 (tijdelijk) flexwoningen te plaatsen in Almere, indien dat nodig blijkt te zijn. Het Rijk stelt voor deze combinatie van ontwikkelingen, die geen fysieke maar wel een financiële koppeling kent, € 28,8 mln. beschikbaar. ❖ Voor alle ontwikkelingen geldt dat Almere plekken aanwijst die goed passen in het sociaal-maatschappelijk weefsel van de stad, zodat een optimale situatie ontstaat en dat uiteraard het woonbeleid van de gemeente van toepassing is. ❖ Om de bereikbaarheid tot en met 2030 te verbeteren reserveert het Rijk € 87,5 mln. voor een pakket mobiliteitsmaatregelen, met onder andere het verbeteren van OV-knooppunten, fietsinfrastructuur, Spoordreef, parkeervoorzieningen waarmee bouwkavels worden vrijgespeeld, de aanpassing van de busbaan bij Muiden en het verbeteren van de aansluitingen van de A6. Met uitzondering van de maatregel "Verbeteren OV-knooppunten" (€ 16 mln., uitvoering door ProRail) betreft het een taakstellende bijdrage van het rijk. ❖ Deze taakstellende bijdrage worden uitgekeerd via een specifieke uitkering. Kostenverhogende scopewijzigingen en verdere risico's zijn voor rekening van de gemeente (danwel in samenwerking met mede-bekostigende partners zoals provincies, vervoerregio's, marktpartijen, etc.). ❖ Het rijk reserveert 54 mln. voor (H)OV Pampus en/of Oosterwold. ❖ Daarnaast reserveert het rijk € 30 mln. voor de uitbreiding van de A6 Almere Oostvaarders – Lelystad, aanvullend op de reeds beschikbare middelen, om tot een spoedige uitvoering te komen. ❖ Ook reserveert het rijk middelen voor verbeteringen aan het (hoofd)spoor in de Oostflank van de MRA. ❖ Over de overige maatregelen, niet zijnde de bereikbaarheidsmaatregelen, die noodzakelijk zijn voor de realisatie van de woningbouw voor 2030 in Almere zal in het BO Leefomgeving 2023 worden besloten in samenhang met de beschikbare gebiedsmiddelen en de uitvoeringsagenda NOVEX MRA. *Ontwikkeling Oosterwold* ❖ In 2013 spraken rijk en regio in de Rijksstructuurvisie RRAAM af dat de locatie Oosterwold wordt ontwikkeld als een woonwerkgebied met lage dichtheden. Vanwege de wooncrisis waar Nederland zich sindsdien voor gesteld ziet, wenst het rijk Oosterwold verder te verdichten, tot 15.000 woningen in de tweede fase (5.000 extra woningen). ❖ Rijk en regio spreken daarom af gezamenlijk nader onderzoek te doen naar de mogelijkheden en randvoorwaarden waaronder Oosterwold verder verdicht kan worden met 5.000 extra woningen. Het onderzoek kijkt naar de ruimtelijke inpassing van de woningen, leefbaarheid (voorzieningen), OV bereikbaarheid met een ontsluiting richting

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

Ruimtelijk strategische verkenning ontwikkeling Pampus

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

Ruimtelijk economische aanpak

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

	❖ De effecten van de inzet op de woonwerkbalans worden gemonitord als onderdeel van de Uitvoeringsagenda NOVEX MRA. *Lelystad Warande* ❖ Rijk en regio starten een (regionaal) onderzoek naar de multimodale bereikbaarheid van Lelystad Warande in relatie tot Lelystad Centrum en de (hoofd)netwerken (OV, weg en fiets). Dit onderzoek wordt gedaan onder de vlag van het bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, waarbij over prioritering en planning afspraken worden gemaakt in de Programmaraad SBaB. Daarmee blijft dit op de agenda. *A27 knooppunt Eemnes – Zeewolde* ❖ Rijk en Regio erkennen dat er tot 2040 een belangrijke woningbouwopgave in Flevoland is die ook leidt tot een grote mobiliteitsontwikkeling. Doel is deze woningbouwopgave tot 2030 zoveel mogelijk nabij stations te realiseren en (daarna) tot 2040 ook bij andere locaties in Almere, Lelystad en overig Flevoland. Dit leidt tot een forse mobiliteitsontwikkeling. ❖ Rijk en Regio zijn het met elkaar eens dat het traject A27 Eemnes – Zeewolde in de komende periode en vanaf 2030 een majeur mobiliteitsknelpunt vormt mede door de intensivering van de woningbouw. ❖ Rijk en regio constateren dat er op dit moment onvoldoende financiële middelen aanwezig zijn voor het MIRT project A27 knooppunt Eemnes-Zeewolde om de MIRT startbeslissing project A27 knooppunt Eemnes-Zeewolde nu te kunnen nemen. ❖ Rijk en regio spreken af om in de komende periode de ontwikkelingen op het gebied van woningbouw en (auto)mobiliteit in en vanuit Almere en Flevoland te blijven volgen en binnen het MIRT proces en -uitgangspunten mogelijkheden te bespreken om te komen tot het zo spoedig mogelijk starten van een MIRT-verkenning A27 Eemnes - Zeewolde en andere oplossingen voor de bereikbaarheidsopgave in Flevoland. Rijk en de Regio houden het afgesproken budget van € 29 mln. (prijspeil 2022, inclusief btw en inclusief regionale bijdrage van 25%) beschikbaar. Op de rijksbegroting blijft een bedrag van €22,9 mln. (prijspeil 2022, inclusief btw) gereserveerd. ❖ Rijk en Regio spreken af om de stand van zaken met betrekking tot het traject A27 Eemnes – Zeewolde tijdens het MIRT overleg van november 2023 opnieuw te agenderen. *Water en bodem sturend* ❖ Rijk en regio spreken af dat naar aanleiding van de Kamerbrief over Water en bodem sturend nader overleg zal zijn wat dit betekent voor de ruimtelijke ontwikkelingen in MRA Oost.
7.	**Overige investeringen in hoofdnetwerken (Rijksprojecten)** ❖ Het Rijk reserveert, met kennisname door de regio, € 730 mln. voor de volgende projecten: o Aanpassingen hoofdspoornet in o.a. MRA: € 350 mln. o Tekort A6 Almere-Lelystad: € 30 mln. o Tekort A7/A8 Amsterdam-Zaandam: € 150 mln. o Pakket maatregelen Ringen Amsterdam, inclusief verkeersmanagement: € 100 mln. o Pakket maatregelen A12 Ring Utrecht, inclusief verkeersmanagement: € 100 mln. ❖ De bijdrage van het Rijk van € 730 mln. is in prijspeil 2022, inclusief btw en taakstellend. Het bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd, tot het moment van uitkeren, met de IBOI. ❖ De vigerende bestuurlijke afspraken blijven van kracht, ook met betrekking tot financiële risico's. ❖ In het geval de regio mede opdrachtgever van het project is dragen Rijk en regio gezamenlijk zorg voor het beheersen van de risico's door het volgen van de MIRT-spelregels. In geval het taakstellende bedrag niet toereikend is wordt overgegaan tot: o Optimaliseren binnen de gewenste scope. o Indien dit geen gewenst effect oplevert dan aanpassen van de scope. o Project faseren, uitstellen (tijd) of stopzetten. ❖ Daar waar het gaat om reeds bestaande projecten vervolgen deze het lopende MIRT-proces, daar waar het gaat om nieuwe projecten worden deze conform het MIRT-proces opgepakt. Daarbij wordt waar nodig de verbinding gelegd met de programma's U Ned en SBaB, waarbij wordt aangetekend dat een aantal projecten daar reeds onderdeel van uitmaakt.

8. Versnellingsafspraken woningbouwlocaties

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

Noord-Holland en Flevoland

Definitieve afspraken voorstellen eerste ronde			
Gemeente – voorstel	**Woningen**	**Toegekende Rijksbijdrage (totaal, inclusief btw)**	**Co-financiering (inclusief btw)**
Haarlemmermeer: Hoofddorp centrum	1.499	€ 13.523.494	€ 7.281.881
Lelystad: Stationsgebied West / Theaterkwartier	1.007	€ 6.002.568	€ 3.232.152
Almere: Centrum	3.853	€ 10.551.808	€ 5.681.743
Afspraken voorstellen tweede ronde			
Gemeente – voorstel	**Woningen**	**Toegekende Rijksbijdrage (totaal, inclusief btw)**	**Co-financiering (inclusief btw)**
Haarlem: Binnenstedelijke ontwikkeling Haarlem: Stationsgebied Centrum	2.656	€ 15.712.146	€ 8.460.387
Hoorn: Stadshart Hoorn (Poort van Hoorn en omgeving)	5.974	€ 40.316.522	€ 21.708.896
Purmerend: Ontwikkeling stationsgebied/binnenstad= Stadshart Purmerend	4.171	€ 16.882.672	€ 9.090.670
Zaanstad: Zaanstad Ontsluiting Kogerveldwijk	775	€ 4.226.403	€ 4.607.777

Utrecht

Definitieve afspraken voorstellen eerste ronde			
Gemeente – voorstel	**Woningen**	**Toegekende Rijksbijdrage (totaal, inclusief btw)**	**Co-financiering (inclusief btw)**
Utrecht: 2e Daalsedijk (inclusief Wisselspoor), Cartesiusdriehoek, Sportpark Zuilense Overvecht	1.544	€ 16.516.500	€ 8.893.500
Soest: Multi-modale ontsluiting en leefbaarheid Soesterberg	920	€ 1.989.845	€ 1.071.455
Veenendaal: Groenpoort	968	€ 1.442.284	€ 776.615
Afspraken voorstellen tweede ronde			
Gemeente – voorstel	**Woningen**	**Toegekende Rijksbijdrage (totaal, inclusief btw)**	**Co-financiering (inclusief btw)**
Amersfoort: Spoorzone Amersfoort C.S.+	4.830	€ 30.372.300	€ 16.577.000
Houten: Houten Centrum, Molenzoom, Koppeling	4.750	€ 7.500.000	€ 7.500.000
Stichtse Vecht: Stichtse Vecht Planetenbaan/Het Kwadrant en Bisonspoor	3.152	€ 3.930.543	€ 5.747.361

Generieke, nationale afspraken

1.	**Programma Veilig, Slim en Duurzaam** *Deelmobiliteithubs* ❖ Rijk en regio zetten zich gezamenlijk in om de groei van multimodaal reizen en deelmobiliteit te faciliteren door het realiseren van deelmobiliteithubs, in lijn met de ambities uit het coalitieakkoord. Naar aanleiding van de BO MIRT afspraak uit 2020 zijn een nationale identiteit en eisen voor open en uniforme deelmobiliteithubs ontwikkeld. Deze eisen worden meegenomen in de verdere uitwerking van de afspraken in het kader van hub-realisatie als onderdeel van de ontsluiting woningbouw. ❖ In verschillende regio's zijn vervolgafspraken gemaakt om dit concept te realiseren. Het Rijk reserveert voor de verdere landelijke en regionale implementatie van de deelmobiliteithubs in totaal 7 mln. euro inclusief btw. Voor de deelnemende regio's geldt de voorwaarde dat zij minimaal 50% van de kosten dragen. ❖ Deelnemende regio's, de exploitanten van de deelmobiliteithubs en de aanbieders van deelmobiliteit worden uitgenodigd voor het ecosysteem dat momenteel ontwikkeld wordt in het kader van het Afsprakenstelsel MaaS en Dutch Metropolitan Innovations (DMI). *Efficiëntere en duurzame (stads)bevoorrading* ❖ Het Rijk reserveert om deze reden een bedrag van maximaal € 7 mln. inclusief btw voor het uitvoeren van maatregelen gericht op het realiseren van efficiëntere en duurzame stadsbevoorrading. Vanuit de deelnemende overheden wordt eenzelfde inspanning geleverd. ❖ Vertrekpunt vormen de ambities en analyses in Breda, Den Bosch, Tilburg, Eindhoven, Groningen, Assen en Leeuwarden, waarbij maatregelen gezamenlijk, programmatisch en samen met het private veld tot uitvoering worden gebracht. In de uitwerking van de aanpak wordt de mogelijkheid tot uitbreiding en opschaling naar andere steden geboden. ❖ De middelen zijn inzetbaar op voorwaarde van een uiterlijk 1 maart 2023 gezamenlijk door IenW en betrokken gemeenten bestuurlijk vastgesteld plan van aanpak. In dit plan van aanpak wordt naast de concretisering van te treffen maatregelen en activiteiten, in ieder geval ingegaan op de invulling van de wederkerigheid, het doelbereik, de onderlinge samenhang en de monitoring van de effecten. Voorgestelde lokale maatregelen en activiteiten dienen landelijk opschaalbaar, continueerbaar en te leiden tot structurele effecten.
2.	**Smart Mobility** ❖ Smart mobility, data en digitalisering moeten in de standaard werkprocessen worden verankerd door structurele samenwerking en afspraken over financiering tussen Rijk, provincies, gemeentes, waterschappen en regio's. In 2023 wordt uitgewerkt op welke inhoudelijke thema's dit nodig is. ❖ Rijk en regio hebben op basis van een afgestemd spelregelkader activiteiten geselecteerd die al in 2023 moeten worden uitgevoerd en niet kunnen wachten op structurele financiering voor smart mobility. Het gaat specifiek om de uitvoering van het Landelijk Actieplan Human Capital Agenda Smart Mobility (HCA) en maatregelen in relatie tot Verantwoorde Introductie van Automatisch Vervoer (VIAV). ❖ Het Rijk en de landsdelen reserveren voor de uitvoering van deze activiteiten gezamenlijk € 2.200.000,- inclusief btw. Het Rijk draagt hieraan eenmalig een bedrag van maximaal € 1.100.000,- inclusief btw bij, onder voorwaarde dat de 5 landsdelen gezamenlijk eenzelfde totaalbedrag van € 1.100.000,- inclusief btw bijdragen. Dat betekent voor landsdeel Oost een bijdrage van € 220.000 inclusief btw.
3.	**Fiets** ❖ Binnen de beschikbare middelen benutten we de volle potentie van de fiets voor de nationale maatschappelijke opgaven (o.a. mobiliteitstransitie, woningbouw, klimaat, gezonde en veilige leefomgeving) en inclusiviteit. ❖ Daarvoor gebruiken we de uitgangspunten van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets en de daar onderliggende regionale fietsnetwerkplannen. ❖ Rijk en regio spreken af gezamenlijk een meerjarige adaptieve uitvoeringsagenda fiets op te stellen. ❖ Deze te combineren met de versnellingsafspraken en mobiliteitspakketten in het woningbouwdossier en de middelen vanuit duurzame mobiliteit.

	❖ Hiermee geven wij invulling aan een nadere uitwerking van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. ❖ Via het programma Veilig Slim en Duurzaam zetten we in op fietsstimulering in combinatie met de werkgeversaanpak (onder het doel 100.000 mensen extra op de fiets naar werk).

Afspraken regio Zuid

1.	**Voortgang programma SmartwayZ.NL** ❖ Rijk en regio stellen de voortgang binnen het programma SmartwayZ.NL vast. ❖ Impactanalyse: In opdracht van de Programmaraad SmartwayZ is voor de hele regio een (quick win) onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van het tijdelijk aanhouden van verschillende Hoofdwegennet projecten in het MIRT (A58 Breda – Tilburg – Eindhoven, A67 Leenderheide – Geldrop, A50 Bankhoef – Paalgraven, A2 Deil – 's-Hertogenbosch –Vught). Uit dit onderzoek blijkt dat Betalen Naar Gebruik en maatregelen voor een mobiliteitstransitie de effecten dempen, maar met name bij Breda en vervolgens 's-Hertogenbosch de impact qua verkeersdruk het hoogst is. ❖ Planuitwerking InnovA58 St. Annabosch – Galder: De aanhoudende onzekerheid rondom de stikstofproblematiek zorgt voor een vertraging van oplevering van het Ontwerptracébesluit en het Tracébesluit. Dit heeft voor het project een latere openstelling tot gevolg. Zodra er duidelijkheid is over de stikstofproblematiek kan de planning worden geactualiseerd. ❖ MIRT-Verkenning A58 Tilburg – Breda: Rijk en regio besluiten de onderzoeksfase van de MIRT-Verkenning A58 af te ronden, zonder ontwerpstructuurvisie ter inzage te leggen. Als gevolg van zowel een geraamd budgettekort als een forse stikstofopgave is er nu geen sprake van een vergunbaar en te bekostigen voorkeursalternatief. ❖ Rijk en regio hebben 20 oktober 2021 een voorkeur vastgesteld voor het alternatief, waarmee de A58 Tilburg – Breda met een extra rijstrook per richting, hoofdzakelijk in de middenberm, wordt uitgebreid (uitbreiding 2x3 'naar binnen'). ❖ Rijk en regio spreken af dat de voorbereiding op de besluitvorming over de A58 Tilburg – Breda weer wordt opgepakt zodra er zicht is op een oplossing voor de stikstofopgave en budget ter plaatse. ❖ A67 Leenderheide – Geldrop: Het Rijk heeft op 23 juni de top 11 lijst prioritaire (stikstof)projecten gepubliceerd. Het project A67 Leenderheide – Zaarderheiken maakt geen onderdeel uit van deze lijst. Dat heeft tot gevolg dat dit MIRT-project pas na 2024 aan de beurt is voor de stikstoftoets en -begeleiding door RWS gedurende de planuitwerking. Het project wordt in de tussentijd aangehouden.
2.	**Mobiliteitspakket Stedelijke regio Breda-Tilburg** ❖ Rijk, provincie Noord-Brabant en de gemeenten Breda en Tilburg spreken af te onderzoeken hoe een pakket van maatregelen de mobiliteitsimpact vanwege het tijdelijk aanhouden van rijkswegenprojecten op met name de A58 kan beperken. ❖ Rijk en regionale partners werken daartoe gezamenlijk een multimodaal mobiliteitspakket voor de stedelijke regio Breda-Tilburg uit. Dit samenhangend mobiliteitspakket richt zich op: o de mogelijkheden om de verkeersdoorstroming op het hoofdwegennet rond Breda te verbeteren door middel van bijvoorbeeld benuttingsmaatregelen, herinrichting, verkeersmaatregelen en geleidingsmaatregelen. o het stimuleren en realiseren van duurzame mobiliteit door regionaal OV, deelmobiliteit, fiets en mobiliteitshubs. o het creëren van meer nabijheid en daardoor verminderen van vraag naar mobiliteit. ❖ Voor het pakket wordt nadrukkelijk aangesloten bij de verstedelijkingsopgave in de stedelijke regio Breda-Tilburg met bijbehorende wens in de stedelijke regio's in te zetten op mobiliteitstransitie. ❖ Uitgangspunt voor de maatregelen is dat de mobiliteitseffecten toekomstvast zijn en bijdragen aan de mobiliteitsopgave die ontstaat door het aanhouden van de projecten. Ook dienen ze aanvullend en waar mogelijk versterkend op de maatregelen voor de ontsluiting van de grootschalige woningbouwlocaties in Breda en Tilburg te zijn. ❖ Zodra de beslisinformatie gereed is, agenderen Rijk en regio dit in de Programmaraad van SmartwayZ.NL en naar verwachting in het BO Leefomgeving van 2023. Ook wordt dan een voorstel voor mogelijke bekostiging van de maatregelen gedaan.

	❖ In de eerstvolgende Programmaraad van SmartwayZ worden afspraken gemaakt over de aanvullende onderzoekskosten voor het pakket waarbij uitgangspunt is dat rijk en regionale partners deze kosten gezamenlijk dragen.
3.	**Ontwikkelperspectief Stedelijk Brabant** ❖ Rijk, provincie, stedelijke regio's en waterschappen van Brabant onderschrijven de hoofdkeuzes uit het concept ontwikkelperspectief voor NOVEX-gebied Stedelijk Brabant. ❖ Rijk, provincie, stedelijke regio's en waterschappen erkennen dat meer tijd nodig is voor bestuurlijke verankering van het ontwikkelperspectief voor Stedelijk Brabant in de colleges en dagelijks bestuur van de betrokken overheden. ❖ Rijk, provincie, stedelijke regio's en waterschappen spreken af om in het kader van dit concept ontwikkelperspectief tot uitvoeringsafspraken te komen op het BO Leefomgeving 2023. ❖ Rijk, provincie, stedelijke regio 's en waterschappen stellen vast dat MVRO samen met de gedeputeerde Ruimte en Wonen en de voorzitter van de stuurgroep Stedelijk Brabant bestuurlijk trekker zijn voor NOVEX-gebied stedelijk Brabant. ❖ Rijk, regio en waterschappen stemmen in met onderstaande werkafspraken richting het BOL 2023 vooruitlopend op de uitvoeringsagenda: o Provincie, stedelijke regio's en waterschappen starten met het werken met de signaleringskaart water als richtinggevend kader en doen een aantal 'botsproeven' om de werking van de kaart te testen. Op basis van de resultaten van deze botsproeven wordt de signaleringskaart en/of de voorgestelde werking daarvan, verbeterd voor het BO Leefomgeving van 2023. o Om de groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen per stedelijke regio te kunnen accommoderen wordt voor elke stedelijke regio een meerjarig en samenhangend pakket aan mobiliteitsmaatregelen opgesteld (inclusief kosten, financiering en fasering). Deze pakketten faciliteren de gewenste mobiliteitstransitie en de beoogde schaalsprong in het OV-systeem. Hierin worden de uitgangspunten van nabijheid en duurzame mobiliteit vertaald in concrete doelstellingen en maatregelen en worden onder andere de volgende aspecten meegenomen: bereikbaarheid van werklocaties, een sturende parkeeraanpak, een passende OV-exploitatie, mobiliteit voor iedereen, stadslogistiek, herinrichting/herroutering stedelijke hoofdstructuur auto en de relatie met goederennetwerken. Provincie en betrokken gemeenten werken de genoemde mobiliteitspakketten in 2023 verder uit, waarbij het Rijk regelmatig wordt bijgepraat over de vorderingen. Als in de pakketten onderdelen zitten die betrekking hebben op de nationale infrastructuur, die de financiële draagkracht van de regio's overstijgen of onderdeel (kunnen) uitmaken van andere afspraken met het Rijk, wordt overleg gevoerd met het Rijk. Indien Rijk en regio het nodig vinden kunnen tijdens het BO MIRT 2023 afspraken over de pakketten worden geagendeerd.
4.	**Basisnet** ❖ Rijk, provincies en stedelijke regio’s erkennen de spanning tussen de opgave van binnenstedelijk bouwen en wonen in de spoorzones en het gebruik van het spoor voor goederenvervoer en specifiek voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. ❖ Rijk en regio constateren dat het van gezamenlijk belang is om met elkaar in gesprek te blijven over een robuust Basisnet en verstedelijking langs het spoor. ❖ De Stuurgroep Basisnet is daarvoor het meest aangewezen overleg omdat dit in meer regio’s speelt. In de Stuurgroep kan worden afgesproken om punten in andere bestuurlijke overleggen te agenderen; zoals in het BO Leefomgeving Zuid 2023. Begin 2023 worden in de Stuurgroep de verschillende perspectieven en kaders besproken voor goederenvervoer en op het terrein van ruimtelijke ordening. Op basis daarvan worden de mogelijkheden besproken om tot een gezamenlijk handelingsperspectief te komen.
5.	**Programma A2 Deil – ’s-Hertogenbosch – Vught** ❖ Binnen het programma zijn afgelopen jaar de volgende mijlpalen gehaald: o Op 11 juli 2022 is de Bestuursovereenkomst (BOK) door alle partners getekend. o Op 3 oktober 2022 zijn de Structuurvisie en de nota van antwoord vastgesteld. o De structuurvisie is het eindresultaat van de MIRT-verkenning A2 Deil - ’s-Hertogenbosch - Vught. Tijdens de verkenning zijn de bereikbaarheids- en

	verkeersveiligheidsproblemen in beeld gebracht en oplossingsrichtingen onderzocht voor dit deel van de A2. Uiteindelijk is een pakket aan maatregelen samengesteld om de problemen aan te pakken. De belangrijkste maatregelen zijn onder meer verbreding van de A2 met één rijstrook per rijrichting tussen Deil en Empel naar 2x4, een extra brug over de Maas en de Waal, aanpassingen in knooppunt Deil en maximale inzet op een breed pakket aan mobiliteitsmaatregelen (BMP) op het vlak van werkgeversbenadering, fiets, smart mobility, verkeersmanagement en dergelijke. Het Rijk heeft € 894 mln. op de begroting gereserveerd voor maatregelen aan de A2 en de regio totaal € 45 mln. voor het BMP. o Op 19 oktober vond publicatie van alle stukken plaats via www.platformparticipatie.nl ❖ Hiermee is de verkenning A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught formeel afgerond. Vanwege de stikstofproblematiek kan nog niet worden gestart met de planuitwerking. Op onderdelen wordt door RWS wel technisch onderzoek voortgezet (bijvoorbeeld Maasbruggen) en waar nodig wordt het gebiedsproces met kennis ondersteund. ❖ De uitvoering van de reeds lopende maatregelen voor flankerend beleid wordt voortgezet (Quickwinpakket tot 2025). Daarnaast start de regio in 2023 met het verder uitwerken van het Breed Mobiliteitspakket (BMP). Gezien de vertraging bij de planuitwerking is een pakket aan flankerende maatregelen des te belangrijker omdat dit geen hinder ondervindt van de stikstofproblemen bij infraprojecten. Gelet op de uitkomsten van de impactanalyse streeft de regio ernaar om in overleg met het rijk te komen tot een aanpak van het BMP in volgorde en soort maatregelen die de negatieve mobiliteitsimpact (vanwege het aanhouden van een aantal hoofdwegenprojecten in Brabant en Gelderland) zoveel mogelijk kan beperken. Het uitgewerkte BMP kan ter besluitvorming worden voorgelegd in het BO MIRT van 2023. Het Rijk en de regionaal samenwerkende partners gaan met elkaar in overleg, indien de herijking van het Breed Mobiliteitspakket A2 Deil-Vught leidt tot meerkosten boven de afgesproken € 45 mln.
6.	**Woningbouw in Limburg** ❖ De provincie Limburg werkt, in overleg met BZK, een concreet gebiedsgericht voorstel uit voor de aanpak van de opgaven rondom verduurzaming, klimaatadaptatie en woonkwaliteit in bestaand bebouwd gebied in Limburg. ❖ Dit voorstel zal besproken worden op het BO Leefomgeving in het voorjaar 2023.
7.	**Gebruik netwerken optimaliseren: Veilig, Slim en Duurzaam Zuid-NL** ❖ Rijk en regio (Provincie Brabant en Limburg) spreken af te blijven investeren in de doelgroepenaanpak. Regio wil de werkgeversbenadering door ontwikkelen naar een bredere doelgroepenbenadering voor Zuid-Nederland, waarin de onderwijsbenadering wordt geïntegreerd. Rijk en regio investeren € 50.000 inclusief btw voor een plan van aanpak voor de periode van 2024-2027. Het Rijk draagt hiervoor 50% van de kosten met een maximum van € 25.000 inclusief btw (ontvanger: Provincie Brabant). ❖ Rijk en provincie Noord-Brabant continueren de inzet op fietsstimulering en dragen daarmee bij aan het landelijke doel om 100.000 extra forenzen op de fiets te krijgen. Rijk en regio investeren in 2023 en 2024 in totaal € 1 mln. inclusief btw in fietsstimulering. Het Rijk draagt jaarlijks maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 250.000 inclusief btw (Ontvanger: Provincie Brabant) per jaar. ❖ Rijk en Provincie Brabant spreken af dat er uiterlijk 1 maart 2023 een uitvoeringsplan wordt ingediend waarin wordt ingegaan op doelbereik, te ondernemen activiteiten, en monitoring van de effecten voor de bovengenoemde onderwerpen. Op het eerstvolgende DO MIRT Rijk Regio in het 1e kwartaal van 2023 wordt het plan van aanpak formeel bekrachtigd. ❖ De provincie Limburg heeft zoals afgesproken op het BO MIRT 2020 een integraal jaarplan ingediend. Rijk en regio reserveren voor 2023 € 2.010.000 inclusief btw in het integrale maatregelenpakket. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 1.005.000 inclusief btw (Ontvanger: Provincie Limburg). Deze reservering wordt ingezet op: o Rijk en regio werken samen aan het verlichten van de hyperspits door samenwerking met onderwijsinstellingen, onder andere door inzet op bestendigen duurzaam reisgedrag, e-learning, spreiden van onderwijstijden en slim roosteren. Rijk en regio reserveren € 200.000 inclusief btw in de onderwijsaanpak. Het Rijk draagt hiervoor 50% van de kosten met een maximum van € 100.000 inclusief btw.

	○ Rijk en regio blijven investeren in het stimuleren en helpen van werkgevers om de werkgerelateerde mobiliteit te verduurzamen (zoals afgesproken in het Klimaatakkoord), en het reisgedrag ten tijde van de coronacrisis te bestendigen: meer thuiswerken en beter spreiden van reizen over de dag en over de week. Rijk en regio investeren € 1.210.000 inclusief btw. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 605.000 inclusief btw. Van de Rijksbijdrage wordt € 105.000 gefinancierd uit onbestede Beter benutten gelden die regio al tot haar beschikking heeft. ○ Rijk en regio zetten in op fietsstimulering en dragen daarmee bij aan het landelijke doel om 100.000 extra forenzen op de fiets te krijgen. Rijk en regio investeren € 400.000,- inclusief btw. Het Rijk draagt hiervoor 50% van de kosten met een maximum van € 200.000 inclusief btw. ○ Rijk en Provincie Limburg investeren eenmalig € 200.000 inclusief btw in het onderzoek naar reisgedrag. De provincie Limburg sluit hierbij aan op het onderzoek van de provincie Brabant. De uitkomsten van dit onderzoek worden gebruikt bij de totstandkoming en uitvoering van het uitvoeringsplan 2024. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 100.000 inclusief btw (Ontvanger: Provincie Limburg). ❖ Rijk en Provincie Limburg spreken af dat er uiterlijk 1 maart 2023 een uitvoeringsplan wordt ingediend waarin wordt ingegaan op de invulling van de wederkerigheid, doelbereik, te ondernemen activiteiten, en monitoring van de effecten voor de bovengenoemde onderwerpen, met uitzondering van de afspraak voor deelmobiliteitshubs. ❖ Op het eerstvolgende DO MIRT Rijk Regio in het 1e kwartaal van 2023 wordt het uitvoeringsplan ter accordering voorgelegd. Op basis van een geaccordeerde uitvoeringsplan worden de middelen omgezet in een toekenning. ❖ Rijk en regio spreken af dat er minimaal per kwartaal een voortgangsgesprek plaatsvindt om de uitvoering van de maatregelen te monitoren. ❖ Rijk en regio reserveren voor het uitvoeringsplan 2024 in totaal € 3.000.000 inclusief btw voor in ieder geval de thema's gedragsaanpak (in combinatie met afspraken over het mitigeren van hinder bij werkzaamheden) en fietsstimulering, passend bij de uitgangspunten van het programma VSD. Het Rijk draagt hiervoor 50% van de kosten met een maximum van € 1.500.000 inclusief btw. Dit uitvoeringsplan moet uiterlijk 15 juli 2023 worden ingediend bij het Rijk. Dit uitvoeringsplan zal ter besluitvorming worden voorgelegd in het BO MIRT 2023. ❖ Als invulling van de generieke landelijke afspraak over de realisatie van deelmobiliteithubs heeft de regio een plan van aanpak opgesteld voor de realisatie van drie tranches deelmobiliteithubs in de provincie Limburg. In het plan van aanpak zijn de eisen voor open en uniforme deelmobiliteithubs onderschreven en is vastgelegd dat de eerste tranche deelmobiliteithubs uiterlijk in mei 2023 wordt gerealiseerd. Het Rijk reserveert 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 212.000 inclusief btw voor realisatie van de eerste tranche en reserveert 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 288.000 inclusief btw voor realisatie van de tweede en derde tranche (ontvanger: Provincie Limburg). De reservering voor de eerste tranche wordt omgezet in een definitieve bijdrage onder voorwaarde van een positief bestuurlijke besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten voor de eerste tranche. De reservering voor de tweede en derde tranche wordt uiterlijk op het BO MIRT in 2023 (of zoveel eerder als mogelijk) omgezet in een definitieve bijdrage onder voorwaarde van een door de provincie Limburg en het ministerie IenW vastgesteld uitvoeringsplan en een positief bestuurlijke besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten voor de tweede en derde tranche. ❖ Slimme mobiliteit en versnellen stedelijke platforms: Slimme mobiliteit draagt bij aan vermindering van de druk op ringwegen en uitwisselingspunten HWN-OWN, mobiliteitsrelaties tussen kerngemeenten en omliggend gebied en het verbetering van binnenstedelijke verkeersveiligheid, verduurzaming en leefbaarheidsverbetering. De vorming van een breed ecosysteem is gestart. Daarin worden data sneller en efficiënter uitgewisseld (publiek-privaat) en nieuwe diensten toegevoegd. De NGF-impuls vraagt een tijdige voorbereiding van de kant van gemeenten die zich inspannen en hieraan meedoen. Hiertoe reserveert het Rijk binnen het programma Veilig, Slim en Duurzaam maximaal € 5 mln. inclusief btw voor versnelling in planvorming en uitvoering van maatregelen. Vanuit de nu deelnemende overheden (Almere, Apeldoorn, Amersfoort, Zwolle, Dordrecht, Helmond en Heerlen) wordt eenzelfde inspanning geleverd.

	❖ De middelen zijn inzetbaar op voorwaarde van een uiterlijk 1 maart 2023 gezamenlijk door IenW en betrokken gemeenten bestuurlijk vastgesteld plan van aanpak. Dit plan van aanpak bevat een concrete uitwerking van de platformtechnologie, te treffen maatregelen en activiteiten gericht op digitalisering van lokaal beleid, ontsluiten data silo's, expliciteren van informatiebehoeften en sturingsinstrumenten. Hiermee wordt met name ingezet op het verkrijgen van beter en betrouwbaarder digitaal zicht op binnenstedelijke verplaatsingen (goederen en personen, alle modaliteiten). In relatie tot reisdoelen, alternatieven (modaliteit, tijdstippen, routes), de actuele beschikbaarheid van vervoermiddelen (OV, deelmobiliteit, hubs, auto), mogelijke conflicten (bijvoorbeeld venstertijden logistiek in relatie tot fietsroutes schoolgaande jeugd, spits-dal bezetting, laadbehoefte en laadbeschikbaarheid) en de bijsturingsmogelijkheden hierop; ○ In het Plan van Aanpak dient ook ingegaan te worden op de invulling van de wederkerigheid, het doelbereik, de onderlinge samenhang en de impact op beleidseffecten. Voorgestelde lokale maatregelen en activiteiten dienen landelijk opschaalbaar en continueerbaar te zijn en te leiden tot structurele effecten.
8.	**Nationale laadinfrastructuur (NAL)** ❖ Er wordt gewerkt aan een aanpak voor logistiek op verschillende niveaus die erop gericht is voldoende logistieke laadinfrastructuur te realiseren. Rijk en regio spreken af om deze aanpak, inclusief uitvoeringsagenda, gezamenlijk verder uit te werken.
9.	**Integraal Riviermanagement (IRM)** ❖ Rijk en regio bevestigen de samenwerking bij de gezamenlijke ambities en opdracht voor Integraal Riviermanagement (IRM). Doel is de opgaven voor waterveiligheid, bevaarbaarheid, zoetwaterbeschikbaarheid, natuur, waterkwaliteit en een (economisch) aantrekkelijke leefomgeving in beeld te hebben en te komen tot een integrale aanpak. ❖ Rijk en regio spreken af om een ontwerp Programma onder de Omgevingswet (POW) te accorderen (naar verwachting in mei 2023) met beleidskeuzes voor rivierbodemligging en sedimenthuishouding en voor afvoer- en bergingscapaciteit. Verder bevat het POW een selectie van prioritaire gebieden met één of meer urgente opgaven die als eerste worden aangepakt en de manier waarop ministeries, provincies, waterschappen en gemeenten met elkaar gaan samenwerken bij de aanpak van deze opgaven. Het rijk stelt het POW vast (naar verwachting eind 2023); tegelijk wordt de regionale doorwerking vastgelegd in een bestuursovereenkomst tussen rijk en regio. ❖ Van de lopende zes IRM-pilots is 'Afweging doorstroombaar maken landhoofd Gelderse zijde A2' afgerond.
10.	**Venlo Vierwaarden** ❖ Rijk en regio hebben in het BO MIRT van november 2020 besloten tot een pilot en voorverkenning in het kader van het programma Integraal Riviermanagement respectievelijk het Hoogwaterbeschermingsprogramma. De Startbeslissing voor een integrale MIRT/HWBP-verkenning is genomen op 9 november 2022, onder voorbehoud van positieve besluitvorming eind 2022 over een financiële bijdrage vanuit het Rijk van € 10-15 mln. inclusief btw vanuit de 3e tranche PAGW voor project Vierwaarden. ❖ Alle betrokken overheden hebben hiervoor financiële bijdragen (inclusief btw) gereserveerd, zoals die bij start van de verkenning in beeld zijn: het Rijk € 28,8 mln., gemeente Venlo € 19,1 mln., gemeente Horst aan de Maas € 1,4 mln., Waterschap Limburg € 22,6 mln. (waarvan 20,3 van het HWBP) en Provincie Limburg maximaal € 10,5 mln. (waarvan € 2,5 mln. voor bijdrage aan verplaatsing jachthaven Venlo). Waterschap Limburg treedt namens de betrokken overheden op als trekker van de integrale verkenning. ❖ De Verkenning werkt aan de opgaven dijkversterking en rivierverruiming over meerdere aangrenzende gebieden in combinatie met het versterken van ruimtelijke ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit.
11.	**Maastricht Maasoevers** ❖ Rijk en regio spreken af om naar verwachting in april 2023 gezamenlijk een gebiedsgerichte MIRT-verkenning te starten naar de IRM-pilot Maasoevers Maastricht. De MIRT-verkenning dient inzicht te geven in de rivierverruimingsopgave, dijkversterkingsopgave en ecologische waterkwaliteit- en natuuropgave en rond de Maas tussen Eijsden en de monding van de Geul.

	❖ De kosten van de totaal mogelijke rivierverruimende oplossingsrichtingen uit het MIRT-onderzoek wordt geschat op € 317 mln. (prijspeil 2022). Daarnaast worden de kosten van de dijkversterkingsopgave geschat op 214 mln. voor 18,5 kilometer. De kosten voor de hoogwaterbeschermingsopgave staat nog niet geprogrammeerd en geprioriteerd in het hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP). De verbetering van de ecologische waterkwaliteit en natuuropgave voor het gehele gebied is ingediend bij tranche 3 van het PAGW. Op het moment dat positieve besluitvorming over de financiële bijdrage vanuit de 3e tranche PAGW voor Maasoevers Maastricht duidelijk is, wordt dit definitief toegevoegd aan de scope voor de startbeslissing. ○ De partijen stellen, uitgaande van de mogelijke oplossingsrichtingen die voortkomen uit het gebiedsgerichte MIRT-onderzoek (Groene rivier Borgharen/Itteren, doorstroming eiland Bosscherveld, verlegging Franciscus Romanusweg en nevengeul Pietersplas) de volgende middelen inclusief btw beschikbaar: • het Rijk voor de rivierverruimingsopgave € 60 mln.; • de Gemeente Maastricht € 15 mln. voor de bijbehorende (economische) stadsontwikkeling en; • de Provincie Limburg maximiaal € 12 mln. voor (de versterking van) ruimtelijke kwaliteit en koppeling aan provinciale doelen zoals natuur. ○ Deze bijdragen van de partijen zijn gebaseerd op de meest kansrijke oplossingsrichtingen uit het MIRT-onderzoek Zuidelijk Maasdal, te weten de combinatie van de maatregelen Franciscus Romanusweg en doorstroming eiland Bosscherveld. In de gebiedsgerichte MIRT-verkenning IRM Maasoevers worden deze oplossingsrichtingen verder onderzocht en aangevuld. ○ Deze middelen zijn voor het gehele planproces van MIRT-Verkenning tot en met realisatie. ○ Rijk en regio realiseren zich dat de financiële middelen niet toereikend zijn om alle oplossingsrichtingen uit het gebiedsgerichte MIRT-onderzoek te realiseren. ○ Tevens spreken Rijk en regio af dat zij voor het realiseren van de rivierverruimende ingrepen, gezamenlijk op zoek gaan naar aanvullende financiering, kiezen voor versoberingen of de meest kosteneffectieve maatregelen selecteren. ○ Waterschap Limburg zegt als onderdeel van de nog te maken afspraken met het HWBP toe de 10% projectgebonden-bijdrage te reserveren. De HWBP bijdrage voor de vermeden kosten dijkversterking aan dit project kan pas worden vastgesteld als het effect van de rivierverruiming aan het einde van de gebiedsgerichte MIRT-verkenning wordt vastgesteld ❖ Voor het opstarten van de gebiedsgerichte MIRT-verkenning wijst het Waterschap Limburg een kwartiermaker aan die samen met Rijkswaterstaat vanuit het project Aanpak Vaarweg Maastricht zorgt voor het in overleg met de andere projectpartners opstellen van de startbeslissing, de projectaanpak en het vormgeven van de organisatie van IRM Maasoevers. In deze projectaanpak zal ook de inzet van de verschillende partijen worden vastgelegd, gelet op het integrale karakter van waterveiligheid, ruimtelijke kwaliteit, gebiedsontwikkeling en nautische veiligheid. Daarvoor wordt een integraal projectteam van gezamenlijke partijen opgericht. De gemeente Maastricht is bestuurlijk voorzitter van de stuurgroep. ❖ Rijk en regio spreken af dat in de aanpak van de gebiedsgerichte MIRT-verkenning, het Rijk ook de samenhang met het project Aanpak Vaarweg Maastricht op zorgvuldige wijze borgt.
12.	**Baarlo-Hout-Blerick** ❖ Rijk en regio hebben gesproken over de financierbaarheid van project Baarlo-Hout-Blerick (onderdeel rivierverruimingsmaatregel) in verband met recente kostenstijgingen. Het Rijk stelt hiervoor taakstellend extra middelen beschikbaar. Rijk en regio zullen binnen twee maanden een afspraak maken over een gezamenlijk projectplafond.
13.	**IRM pilot doorstroombaarheid A2** ❖ Conform de afspraak op het BO MIRT 2021 heeft het Rijk onderzoek gedaan naar de synergiekans om de doorstroombaarheid van de huidige A2 Maasbrug aan Gelderse zijde te verbeteren in samenhang met de nabijgelegen spoorbrug en Hedelse brug inclusief kostenramingen op hoofdlijnen voor de onderzochte opties.

	❖ Uit het onderzoek blijkt dat de effecten van het verbeteren van de doorstroombaarheid van deze drie bruggen samen beperkt zijn in vergelijking met andere projecten langs de Maas en dat de kosten relatief hoger liggen. Daarom is besloten om deze meekoppelkans nu niet mee te nemen in de planuitwerkingsfase van de A2 Deil – Vught. ❖ Vervolgens is door Rijk en regio besloten om de doorstroombaarheid van de bruggen wel mee te nemen als vervanging van de betreffende brug is voorzien of als de renovatie daar voldoende aanleiding voor geeft. ❖ De informatie uit het onderzoek wordt opgenomen binnen IRM om zorg te dragen voor de borging van deze aanpak en mee te nemen in de gehele watersysteemopgave en daarnaast als afweging bij kruisende infrastructuurprojecten.
14.	**Crèvecoeur – Den Bosch** ❖ Het Rijk neemt kennis van de onderzoeksresultaten 'IRM pilot 's-Hertogenbosch en Crèvecoeur'. ❖ Het Rijk zal samen Provincie Noord Brabant, Rijkswaterstaat en de waterschappen (en andere partners) toe werken naar vervolgafspraken in 2023.
15.	**Ruimte voor de Maas bij Oeffelt** ❖ Rijk en Regio werken samen aan het koplopersproject Ruimte voor de Maas bij Oeffelt. Dit project nadert de afronding van de planuitwerkingsfase. De gestegen kosten leiden tot versobering van het voorkeursalternatief in scope, met zoveel mogelijk behoud van effect op waterveiligheid en ruimtelijke kwaliteit. De dekking dient nog nader te worden uitgewerkt. ❖ Rijk en regio spreken af om zo spoedig mogelijk, maar uiterlijk najaar 2023, een keuze te maken over scope en dekking. ❖ Rijk en regio bevestigen dat zij het reeds toegezegde budget beschikbaar houden voor het project tot en met een besluit in uiterlijk najaar 2023.
16.	**MIRT-onderzoek Werkendam** ❖ Rijk en regio hebben in het MIRT-onderzoek de samenhang in opgaven voor onder meer waterveiligheid, overnachtingsplaatsen voor de scheepvaart, uitbreiding van de haven en natuurontwikkeling in beeld gebracht. Geconcludeerd is dat projecten en opgaven grote afhankelijkheid vertonen in ruimte, effecten en tijd. Vanwege deze afhankelijkheid is een adaptieve strategie voorgesteld. ❖ Rijk en regio maken vervolgafspraken hoe de adaptieve strategie verder vorm krijgt en hoe initiatieven op korte termijn doorlopen (Kaderrichtlijn Water, haven). Als de opgaven voor het gebied vanuit Integraal Riviermanagement (IRM) en Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) duidelijk zijn, wordt bekeken hoe IRM en HWBP in te passen zijn, mocht daartoe aanleiding zijn. Bijzondere aandacht is er voor de uitbreiding van de haven van Werkendam. ❖ Gemeente Altena en provincie Noord-Brabant nemen het initiatief om in gesprek te gaan met het rijk over de mogelijkheden om een gezamenlijk vervolg te geven aan verder haalbaarheidsonderzoek naar de havenuitbreiding.
17.	**Wilhelminakanaal** ❖ Rijk en regio hebben kennis genomen van de voorlopige uitkomsten van de MKBA. ❖ Rijk en regio onderschrijven dat de trimodale ontwikkeling en ontsluiting van Tilburg van belang is voor de ontwikkeling als nationaal en internationaal goederenknooppunt, ook gezien de ligging van de haven op het uitgebreide TEN-T netwerk en daarmee ook dat het past binnen het Rijksbeleid in de Goederenvervoeragenda en bij de doelstellingen en werkwijze van het programma goederenvervoercorridors. ❖ Het belang van het Wilhelminakanaal wordt door Europa onderkend door de toekenning van de bijdrage (CEF2) van 50% in de onderzoekskosten. ❖ Er is overeenstemming over het feit dat een effectief en efficiënt gebruik van het Wilhelminakanaal kan bijdragen aan het realiseren van modal shift-doelstellingen voor goederenvervoer over water in plaats van over weg. ❖ Het feit dat project Sluis II in de landelijke afweging stikstofprioriteit heeft gekregen onderschrijft het belang van het Wilhelminakanaal. ❖ De ontwikkeling van haven Loven is van belang voor de groei van de logistieke keten vanuit Rotterdam naar het achterland. ❖ De Regionale partijen werken samen aan oplossingen om het Wilhelminakanaal tot aan Loven te optimaliseren voor een betere benutting met als doel knooppunt Tilburg als

	onderdeel van de goederenvervoercorridor Zuidoost verder te ontwikkelen. Rijkswaterstaat zal evenals IenW kennis inbrengen en meedenken over de mogelijke oplossingen. ❖ Op basis hiervan worden in het BO MIRT 2023 vervolgbesluiten genomen. ❖ In lijn hiermee blijft de rijksbijdrage voor de ontwikkeling van de Haven Loven € 4,75 mln. (inclusief btw) gereserveerd.
18.	**Roosendaal – Antwerpen** ❖ IenW (hierna Rijk), regio West-Brabant, provincie Noord-Brabant en gemeente Roosendaal (hierna regio) concluderen dat de ambitie tot frequentieverhoging en versnelling van de treinverbinding Roosendaal – Antwerpen voorafgaand aan de uitrol van ERTMS niet haalbaar is, maar wel wenselijk blijft na de uitrol van ERTMS (momenteel voorzien 2026-2028). ❖ Rijk en Regio hebben vanuit dit perspectief de intentie om de genoemde ambitie te realiseren met als streefdatum 2027 en stemmen daarbij ook af met Nederlandse en Belgische stakeholders. ❖ De uitwerking van deze ambitie krijgt vorm in een grensoverschrijdende en een gebiedsgerichte aanpak, waarover eind 2023 nadere afspraken worden vastgelegd. De aanpak richt zich op: o Een gezamenlijke uitwerking met de Belgische overheid en spoorpartners, gericht op elementen die nodig zijn voor het realiseren van frequentieverhoging en/of versnelling. o Mogelijke korte termijn maatregelen om verbeteringen tot stand te brengen met betrekking tot de dienstregeling, het station en het stationsgebied van Roosendaal. o De relatie met de verstedelijkingsopgave en economische ontwikkeling, en regionale ambities rondom mobiliteit en de verstedelijkingsopgave.
19.	**Maastricht transfer** ❖ IenW, gemeente Maastricht en provincie Limburg (hierna Rijk en regio) zetten, mede gezien de extra woningbouw rond het station van Maastricht, onverminderd in op het verkennen van oplossingsrichtingen voor het transferknelpunt op station Maastricht en de relatie met 'Stad en spoor'. ❖ Rijk en regio delen de ambitie dat een robuuste voetgangersverbinding ter hoogte van het stationsgebouw een wenselijke optie is, als ook een befietsbare verbinding ter hoogte van de Sint Maartenslaan. ❖ Rijk en regio concluderen gezamenlijk door te willen gaan met de voorbereidingen tot een verkenning en in te zetten op verdere duiding van varianten. Hiertoe verstrekken zij zodra een passend voorstel voorligt een opdracht aan ProRail, waarin de onderzoekskosten worden gedeeld (50/50 Rijk-regio). ❖ Betrokken partijen bespreken uiterlijk in het derde kwartaal van 2023 de voortgang en bepalen op basis hiervan of en welke nadere afspraken noodzakelijk zijn.
20.	**MIRT-verkenning A50 Corridor** ❖ Binnen de MIRT-verkenning A50 werken Rijk en regio aan het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid op de A50 tussen de knooppunten Ewijk en Paalgraven. Tevens werken zij aan een mobiliteitsagenda in deze regio. ❖ De planning is om een voorkeursalternatief voor de MIRT-verkenning vast te stellen in het najaar/BO MIRT 2023. ❖ De huidige reservering bedraagt circa € 70 mln. Het is niet zeker dat de huidige reservering en de scope van de verkenning nog in balans zijn. Dit in verband met prijsontwikkelingen en een uitgebreid aantal oplossingsrichtingen. De huidige reservering is tot stand gekomen als 75%-reservering van het beoogde alternatief. ❖ Het Rijk is bereid om met de regio het gesprek aan te gaan over een tekort op het project A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven om gezamenlijk te zoeken naar oplossingen om een tekort af te dekken en een voorkeursalternatief te kunnen vaststellen. Hierbij is het Rijk bereid budget uit de woningbouwmiddelen aan te wenden.
21.	**VDL Nedcar** ❖ Indien in 2023 blijkt dat de uitbreidingsplannen van VDL Nedcar definitief zullen worden uitgevoerd; ❖ En er op dat moment nog onvoldoende dekking is gevonden voor het mogelijk maken van het totaalplan;

	❖ En de provincie Limburg bereid is een aanvullende bijdrage te leveren van € 19,5 mln., ook VDL commitment heeft uitgesproken voor een aanvullende bijdrage; ❖ Het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) heeft eerder voorwaardelijk € 6,8 mln. toegezegd voor de gebiedsontwikkeling rond de Nedcar-fabriek. Als de additionele randweg om het bedrijventerrein van VDL Nedcar ook doorgaat draagt EZK € 2,5 mln. bij aan de meerkosten van 22 mln. ❖ Dan is IenW, onder bovengenoemde voorwaarden, bereid om haar toezegging uit het BO MIRT 2020 met een termijn van maximaal 1 jaar te verlengen tot eind 2023 met een bijdrage aan deze plannen te leveren van € 5 mln. (inclusief btw). ❖ Daarnaast gaan Rijk en regio in gesprek over het benutten van de kansen voor een mobiliteitstransitie van het woon-werk verkeer en aan- en afvoer van goederen. ❖ En deze afspraak in het BO MIRT najaar 2023 verder te concretiseren.

Afspraken regio Zuidwest-Nederland

1.	**Algeracorridor** ❖ Rijk en regio stellen het voorgenomen voorkeursalternatief vast, bestaande uit een maximale benutting van de bestaande wegcapaciteit van de Algerabrug met een extra autorijstrook op de Algeraweg in noordelijke richting een ongelijkvloerse oplossing bij Capelseplein. ❖ Parrallel wordt nader onderzoek op verkenningenniveau uitgevoerd naar een verbinding voor langzaam verkeer over de Hollandse IJssel en optimalisaties aan de bestaande fietsroute over de Algerabrug waarbij na 1 – 2 jaar na start van de planuitwerking besluitvorming plaatsvindt of een verbinding voor langzaam verkeer onderdeel wordt van het voorkeursalternatief. ❖ Het voorgenomen voorkeursalternatief inclusief een verbinding voor langzaam verkeer is geraamd op € 63 mln. (prijspeil 2022, exclusief btw). ❖ De regio behoudt voor de planuitwerking en onderzoek naar een verbinding voor langzaam verkeer de huidige gezamenlijke reservering van € 68 mln. exclusief btw. ❖ De planuitwerking en het onderzoek naar een verbinding voor langzaam verkeer wordt verder uitgewerkt door de regio onafhankelijk van de werksporen A16 en Oeververbinding, waarbij het Rijk betrokken blijft bij het nader onderzoek naar de verbinding voor langzaam verkeer. ❖ Na positieve besluitvorming in het voorjaar van 2023 op lokaal en regionaal niveau formaliseren rijk en regio bovenstaande afspraken middels een bestuursovereenkomst.
2.	**Kralingse plein** ❖ Rijk en regio onderkennen dat het Kralingseplein een knelpunt vormt in de toekomst, ook zonder de voorgenomen voorkeursalternatieven voor de A16 Van Brienenoordcorridor, Algeracorridor en Oeververbinding & OV. ❖ Rijk en regio onderkennen dat de voorgenomen voorkeursalternatieven effect hebben op de doorstroming op het Kralingseplein en spreken af vervolgonderzoek te doen naar mogelijke oplossingsrichtingen.
3.	**Voorne Putten en havens** ❖ Rijk en regio stellen de resultaten van het in 2021 uitgevoerde vervolgonderzoek (deel A van Rijk en regio en deel B van de regio) naar de verbetering van de bereikbaarheid van Voorne-Putten en Haven Rotterdam vast. ❖ Rijk en regio erkennen nut en noodzaak van verbetering van de bereikbaarheid van het gebied, stemt in met het Maatregelenpakket Bereikbaarheid Voorne-Putten Haven Rotterdam (onderzoek deel A), inclusief de per maatregel overeengekomen kostendragers, en streeft naar realisatie van het pakket op korte termijn. ❖ Rijk en regio spreken af om de benodigde middelen conform de overeengekomen verdeling over kostendragers te reserveren zodra dit budgettair mogelijk is, inclusief indexering t.o.v. prijspeil 2020 conform de IBOI. Bij deelfinanciering vindt subsidieverlening t.b.v. maatregelen langs de geëigende weg plaats. ❖ Rijk en regio blijven in gesprek over realisatie van het maatregelenpakket, mede met het oog op de openstelling van de A24 Blankenburgverbinding en de omvangrijke V&R-opgave in deze regio. ❖ Voor verbreding van de N57 is het doorlopen van de Tracéwet-procedure vereist, omdat capaciteit wordt toegevoegd op een Rijksweg tussen twee aansluitingen. Het

Rijk start deze procedure zodra dit financieel mogelijk is en personele RWS-capaciteit beschikbaar is.

- Over de precieze invulling van maatregel 5 zal de Provincie Zuid-Holland met de in dit onderzoek betrokken partijen een besluit nemen in het licht van de verkeerseffecten na realisatie van de maatregelen aan de N57.
- In 2023 zal nader onderzoek plaatsvinden ten aanzien van de precieze invulling van maatregel 8 door de MRDH, Provincie Zuid-Holland en gemeente Nissewaard.
- De maatregelen 11, 13 en 14 betreffen studies die op zo kort mogelijke termijn worden uitgevoerd. Hierbij volgt een go-no go na afronding van de onderzoeken.
- Het Maatregelenpakket zal gefaseerd worden gerealiseerd. Hierover worden na het BO MIRT nadere afspraken gemaakt.
- Er zal een voortgangsmonitoring plaatsvinden waarin de uitvoering van de gemaakte afspraken wordt gevolgd (met o.a. aandacht voor risico's, taken en rollen bij uitvoering en financiële tegenvallers). De inhoudelijke aandachtspunten brugstoringen, ontwikkeling van het toeristische verkeer via de N57 en de verkeersstromen via de Hartelbrug worden meegenomen in de huidige monitoring Voorne-Putten.

Maatregel	**Kostenraming (prijspeil 2020)**	**Verantwoordelijke partij(en) voor financiering**
1. Aanpassen Harmsenknoop met tapersamenvoeging A15	€ 12 mln.	Rijk
2. Verbreding N57 tot aan Nieuweweg	€ 28,1 mln.	Rijk
3. Rotonde N57-Nieuweweg ongelijkvloers (inclusief extra poot kruising N57-Nieuweweg)	€ 22,7 mln.	Rijk, gem. Hellevoetsluis[2], gem. Brielle[2], (Waterschap)
4. Bypass rotonde N57-N497	€ 0,4 mln.	Rijk
5. Kruispunt N218/N494 aanpassen	€ 8 mln.[1]	PZH
6. Hartelkruis 2 rijstroken richting A15 Botlek-tunnel	€ 1,5 mln.	PZH
7. Kruispunt Hartelweg/ N218 extra opstelstroken	€ 9,3 mln.	PZH
8. Doortrekken fietsroute langs Hartelweg (inclusief fietsbrug)	€ 9,6 mln.[1]	MRDH, gem. Nissewaard, PZH
9. Groene Kruisweg richting Spijkenisse 3 rijstroken	€ 1,7 mln.	PZH
10. Opwaarderen fietsroute Hellevoetsluis - Zuidland - Spijkenisse	€ 8 mln.	MRDH, PZH, gem. Nissewaard, gem. Hellevoetsluis[2], (Waterschap)
11. (Studie naar) rechtstreeks fietspad Hellevoetsluis - Rockanje/Brielle - Maasvlakte	€ 13 mln.	MRDH, gem. Hellevoetsluis[2], gem. Brielle[2], gem. Westvoorne[2],(Waterschap)
12. Extra vrijliggende busbanen Spijkenisse	€ 0,7 mln.	MRDH, gem. Nissewaard
13. Studie naar verbetering OV tussen Voorne-Putten en Haven R'dam (i.r.t. concessie)	Uit de door de regio uit te voeren studie moet blijken of infrastructurele maatregelen nodig zijn. Bekostiging daarvan is in dat geval aan de regio.	MRDH, (HbR)

	14. Studie naar buslijn via Blankenburgtunnel (pilot, i.r.t. concessie)	Idem 13	MRDH, (HbR)
	Totaal	**€ 115 mln.**	

1 Dimensionering/invulling afhankelijk van nader onderzoek

2 De gemeenten Brielle, Hellevoetsluis en Westvoorne fuseren op 1-1-2023 tot de gemeente Voorne-aan-Zee

4. Naar uitvoeringsagenda NOVEX Zuidelijke Randstad

- Te komen tot een effectieve inhoudelijke verbreding van het Integraal Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad dat de Uitvoeringsagenda NOVEX Zuidelijke Randstad zal gaan worden, met als basis het (nader te ontwikkelen) integraal ontwikkelperspectief NOVEX Zuidelijke Randstad. De scope van NOVEX Zuidelijke Randstad betreft de zone Oude Lijn. De gedeputeerde Wonen en Ruimtelijke ordening van provincie Zuid-Holland wordt de trekker hiervan.
- De geactualiseerde Verstedelijkingsstrategie Zuid-Holland 2021-2040 te onderschrijven en deze te zien als bouwsteen voor de provinciale ruimtelijke puzzel en de NOVEX-gebieden. Actuele ontwikkelingen krijgen daarin een plek. Deze strategie is input voor het integrale ontwikkelperspectief en uitvoeringsagenda voor NOVEX Zuidelijke Randstad en de regionale woondeals (regionale realisatieagenda's).
- De tijdens het BOL 2022 afgesproken actualisatie van de verstedelijkingsafspraken voor de Zuidelijke Randstad onderdeel te laten zijn van de Uitvoeringsagenda NOVEX-gebied Zuidelijke Randstad, waarin ook wordt verwezen naar de regionale woondeals.

5. Regionale bereikbaarheidsstrategie Zeeland

- In 2023 verkennen Rijk en regio de mogelijkheden om tot verdergaande samenwerkingsafspraken te komen voor het oplossen van knelpunten om te komen tot een nieuw duurzaam mobiliteitssysteem voor OV in Zeeland (RMS), die kunnen worden voorgelegd in het BO MIRT 2023.

6. Deelmobiliteithubs Zuid-Holland:

- Als invulling van de generieke landelijke afspraak over de realisatie van deelmobiliteithubs heeft de regio een plan van aanpak opgesteld voor de realisatie van twee tranches deelmobiliteithubs in de gemeente Rotterdam. In het plan van aanpak zijn de eisen voor open en uniforme deelmobiliteithubs onderschreven en is vastgelegd dat de eerste tranche deelmobiliteithubs uiterlijk in mei 2023 wordt gerealiseerd. Het Rijk reserveert voor de realisatie 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 232.000 inclusief btw voor realisatie van de eerste tranche en reserveert 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 268.000 inclusief btw voor realisatie van de tweede tranche (ontvanger: gemeente Rotterdam).
- De reservering voor de eerste tranche wordt omgezet in een definitieve bijdrage onder voorwaarde van een positief bestuurlijke besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten voor de eerste tranche.
- De reservering voor de tweede tranche wordt uiterlijk op het BO MIRT in 2023 omgezet in een definitieve bijdrage onder voorwaarde van een door de gemeente Rotterdam en het ministerie IenW vastgesteld uitvoeringsplan en een positief bestuurlijke besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten voor de tweede tranche.
- Als invulling van de generieke landelijke afspraak over de realisatie van deelmobiliteithubs wordt gewerkt aan een plan van aanpak voor de realisatie van twee tranches deelmobiliteithubs in de gemeente Den Haag. In het plan van aanpak worden de eisen voor open en uniforme deelmobiliteithubs onderschreven.
- Het Rijk reserveert 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 500.000 inclusief btw voor realisatie van zowel de eerste tranche als tweede tranche deelmobiliteithubs (ontvanger: Gemeente Den Haag).
- Voor tranche 1 wordt de reservering omgezet in een definitieve bijdrage op basis van een door de regio en het ministerie van IenW uiterlijk op 1 maart 2023 goedgekeurd plan van aanpak én een positief bestuurlijk besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten voor de eerste tranche.

	❖ Voor tranche 2 wordt de reservering uiterlijk op het BO MIRT in 2023 omgezet in een definitieve bijdrage op basis van een door het ministerie van IenW en de regio vastgesteld uitvoeringsplan en een positief bestuurlijk besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten voor de tweede tranche.
7.	**Deelmobiliteithubs Zeeland:** ❖ Als invulling van de generieke landelijke afspraak over de realisatie van deelmobiliteithubs is een plan van aanpak opgesteld voor de realisatie van twee tranches deelmobiliteithubs in de provincie Zeeland. In het plan van aanpak zijn de eisen voor open en uniforme deelmobiliteithubs onderschreven en is vastgelegd dat de eerste tranche deelmobiliteithubs uiterlijk in mei 2023 wordt gerealiseerd. ❖ Het Rijk draagt 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 310.000 inclusief btw voor realisatie van de eerste tranche en reserveert 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 190.000 inclusief btw voor realisatie van de tweede tranche (ontvanger: Provincie Zeeland) ❖ De reservering voor de tweede tranche wordt uiterlijk op het BO MIRT in 2023 omgezet in een definitieve bijdrage onder voorwaarde van een door de provincie Zeeland en het ministerie van IenW vastgesteld uitvoeringsplan en een positief bestuurlijke besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten voor de tweede tranche.
8.	**Slimme mobiliteit en versnellen stedelijke platforms** ❖ Hiertoe reserveert het Rijk binnen het programma Veilig, Slim en Duurzaam maximaal € 5 mln. inclusief btw voor versnelling in planvorming en uitvoering van maatregelen. Vanuit de nu deelnemende overheden (Almere, Apeldoorn, Amersfoort, Zwolle, Dordrecht, Helmond en Heerlen) wordt eenzelfde inspanning geleverd. ❖ De middelen zijn inzetbaar op voorwaarde van een uiterlijk 1 maart 2023 gezamenlijk door IenW en betrokken gemeenten bestuurlijk vastgesteld plan van aanpak. Dit plan van aanpak bevat een concrete uitwerking van de platformtechnologie, te treffen maatregelen en activiteiten gericht op digitalisering van lokaal beleid, ontsluiten data silo's, expliciteren van informatiebehoeften en sturingsinstrumenten. Hiermee wordt met name ingezet op het verkrijgen van beter en betrouwbaarder digitaal zicht op binnenstedelijke verplaatsingen (goederen en personen, alle modaliteiten). In relatie tot reisdoelen, alternatieven (modaliteit, tijdstippen, routes), de actuele beschikbaarheid van vervoermiddelen (OV, deelmobiliteit, hubs, auto), mogelijke conflicten (bijvoorbeeld venstertijden logistiek in relatie tot fietsroutes schoolgaande jeugd, spits-dal bezetting, laadbehoefte en laadbeschikbaarheid) en de bijsturingsmogelijkheden hierop; ❖ In het Plan van Aanpak dient ook ingegaan te worden op de invulling van de wederkerigheid, het doelbereik, de onderlinge samenhang en de impact op beleidseffecten. Voorgestelde lokale maatregelen en activiteiten dienen landelijk opschaalbaar en continueerbaar te zijn en te leiden tot structurele effecten.
9.	**A12 Gouda-Utrecht** ❖ Tijdens het BO MIRT Zuidwest-Nederland najaar 2020 zijn voor de verbreding van de A12 tussen knooppunt Oudenrijn en knooppunt Gouwe vier varianten vastgesteld als uitgangspunt voor het vervolg. Een uitwerking van de zogenoemde Bodegravenboog (conform Alternatief 1 variant A van 2020, met een extra rijstrook A12 vanuit Gouda/Reeuwijk overgaand in een invoeger naar de N11 richting Alphen aan den Rijn en vice versa, géén extra rijstrook van en naar Utrecht) maakt deel uit van de bestuurlijke voorkeursvariant. In 2021 is op basis van onderzoek geconcludeerd dat er onvoldoende effectieve korte termijnmaatregelen zijn om te treffen. ❖ Daarvóór hebben Rijk en regio in de het BO MIRT Zuidwest-Nederland najaar 2019 de intentie uitgesproken om de Startbeslissing te nemen zodra sprake is van budgettaire dekking bij partijen. ❖ Op dit moment is dat niet het geval. Ook is er tot 2025 geen personele capaciteit voor stikstofonderzoek. ❖ Rijk en regio bevestigen de intentieafspraak om vast te houden aan de bestuurlijke voorkeursvariant uit 2020 en vervolgens in het BO MIRT najaar 2024 de stand van zaken te bespreken.

10.	**A4 Burgerveen-N14 fietsroute** ❖ Rijk en regio investeren gezamenlijk in het verbeteren van de fietsverbinding tussen Leidschendam-Voorburg en Leiden. ❖ De regio zal hiervoor een investering doen van € 6,46 mln. (prijspeil 2022, inclusief btw). Het Rijk draagt € 2,67 mln. (prijspeil 2022, inclusief btw) bij vanuit de middelen binnen het project A4 Knooppunt Burgerveen-N14 voor Minder Hinder tijdens de realisatie. ❖ De fietsverbinding moet daarom gereed zijn voor de realisatie van de A4 Knooppunt Burgerveen-N14. De bijdrage zal door het Rijk worden verleend nádat de regio de ruimtelijke ordeningsprocedure voor de fietsverbinding heeft doorlopen (vastgesteld bestemmingsplan) en vóór de gunning van het project door de regio.

Afspraken regio Oost

1.	**Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle en gebiedsgericht MIRT-onderzoek Regio Zwolle** ❖ Bij het BOL van juni 2022 hebben Rijk en regio ingestemd met de koers en ontwikkelprincipes van de verstedelijkingsstrategie "Warme Harten in een klimaatadaptieve delta". ❖ Regio en Rijk spreken af de uitgewerkte verstedelijkingsstrategie regio Zwolle "Warme Harten in een klimaatadaptieve delta", inclusief programmering/ontwikkelpad, te hanteren als richtinggevend kader voor de integrale verstedelijkingsopgave van de regio Zwolle tot 2040. De strategie borgt dat de opgave van ten minste 50.000 nieuwe woningen tot 2040 integraal wordt opgepakt met de randvoorwaardelijke opgaven voor klimaat, bereikbaarheid, economie, natuur, leefbaarheid en vitaliteit. ❖ Het MIRT-onderzoek bereikbaarheid Zwolle e.o. is afgerond. De resultaten daarvan worden benut voor te maken afspraken over de ontsluiting van grootschalige woningbouwlocaties. ❖ De samenwerking tussen Rijk en regio vanuit de verstedelijkingsstrategie voort te zetten in het NOVEX-gebied regio Zwolle, waarbij rijk en regio voortbouwen op de verstedelijkingsstrategie en het Plan van Doorpakken NOVI-gebied. Dit betekent dat de focus zal liggen op de uitwerking van de regionale sponsstrategie, de mobiliteitsstrategie, Stedelijk Zwolle, de stationsomgevingen middelgrote kernen en de regionale ruimtelijk-economische visie. ❖ Partijen spreken af toe te werken naar afspraken over de uitwerking van de verstedelijkingsstrategie o.b.v. de onderscheiden deelprogramma's uiterlijk in het BOL 2023. ❖ De eerste stap ten behoeve van de uitwerking van de mobiliteitsstrategie wordt met de besluiten over grootschalige woningbouwlocatie Zwolle in gang gezet. ❖ In de uitwerking van de volgende fase van de verstedelijking zet de regio zich expliciet in voor verdere stimulering van de mobiliteitstransitie gericht op vermindering autogebruik zoals bedoeld in het MIRT-onderzoek en de mobiliteitsstrategie (o.a. verbeteren woon-werk-balans, verdichten en inbreiden rond multimodale knooppunten, parkeerbeleid en parkeren op afstand).
2.	**Uitwerking infrastructurele maatregelen A28** ❖ Rijk en regio gaan in overleg over de gevolgen van de vertraging van de infrastructurele maatregelen op verkeersveiligheid en doorstroming op de A28. ❖ In 2023 maakt Rijkswaterstaat een korte rapportage van de intensiteiten van de afgelopen jaren op de A28 Amersfoort-Hoogeveen te bespreken in BO MIRT 2023 om te kijken of vervolgacties nodig zijn.
3.	**Verstedelijkingsstrategie Regio Arnhem-Nijmegen-Foodvalley** ❖ Rijk (BZK, IenW, EZK en LNV) en regio (26 gemeenten, provincie Gelderland en Utrecht en drie waterschappen) stellen de verstedelijkingsafspraken voor de NOVEX-regio Arnhem Nijmegen Foodvalley vast. Hiermee spreken we de ambities uit: ○ Balans in de ontwikkeling van stad en landschap, onder andere door de realisatie en/of ontsluiting van ca. 5.000 hectare (recreatieve) uitloopgebieden; ○ Een regionale economische ontwikkeling die zorgt voor evenwichtige ontwikkeling tussen wonen en werken (ca. 100.000 extra arbeidsplaatsen); ○ Een goede bereikbaarheid van de woon- en werklocaties dankzij duurzame ontsluiting;

	○ 100.000 woningen (waarvan een groot deel in het betaalbare segment) te realiseren met de bijbehorende en deels randvoorwaardelijke opgaven voor werklocaties, bereikbaarheid, recreatie, klimaat en water, energietransitie, landbouw, stikstof, leefbaarheid, natuur en landschap. Daarbij houden we rekening met onzekerheden en randvoorwaarden. Het gaat om 40.000 woningen in de Foodvalley en 60.000 woningen in de Groene Metropoolregio (GMR). ❖ Onderdeel van die afspraken is een aantal concrete afspraken met betrekking tot bereikbaarheid. ❖ Rijk en regio's spreken af voor het BO MIRT 2023 het ontwikkelperspectief voor het NOVEX-gebied verder uit te werken in een verstedelijkingsprogramma, en dit (daarna) te verbreden met de opgaven in het landelijke gebied (waaronder NPLG) en de opgaven voor energie(netwerken). ❖ Voor het NOVEX-gebied is de Minister voor Natuur en Stikstof vanuit het Rijk trekkend bewindspersoon. Vanuit de regio Arnhem Nijmegen Foodvalley zijn de bestuurlijk trekkers de voorzitter van het regionale Bestuurlijk kernteam verstedelijking ANFV, en de gedeputeerde voor onder meer wonen van de Provincie Gelderland.
4.	**Spoor Utrecht-Foodvalley-Arnhem** ❖ Rijk en regio spreken af samen het proces te starten om te komen tot een MIRT-onderzoek naar de corridor Utrecht – Foodvalley – Arnhem (A12). ❖ Rijk en regio streven ernaar om deze onderzoeksopzet in het BO Leefomgeving 2023 gereed te hebben voor besluitvorming en daarna het MIRT-onderzoek te starten. ❖ Tussen Rijk en regio vindt de komende maanden afstemming plaats over de scope, waarbij in ieder geval als uitgangspunten worden meegenomen: ○ de brede bereikbaarheidsopgave op deze corridor; ○ de verstedelijkingsopgave MRU en Arnhem Nijmegen Foodvalley; ○ de bredere impact op de fysieke leefomgeving van mogelijke bereikbaarheidsmaatregelen. ❖ Rijk en regio zullen in de onderzoeksopzet tevens ingaan op de rolverdeling, taken, verantwoordelijkheden en financiering.
5.	**Vrije spoorkruising Arnhem-Oost** ❖ Rijk en regio doen een gezamenlijk MIRT-onderzoek naar de inpassing van de vrije kruising in de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Spoorzone Arnhem-Oost; ❖ Rijk en regio vullen dit in als een gebiedsgericht onderzoek met een beperkte scope dat zich richt op het in beeld brengen van de nut, noodzaak, timing, effect, meerwaarde en de inpassing. Dit betreft in ieder geval de volgende aspecten: ○ Inzicht in de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit in de Spoorzone Arnhem-Oost en bereikbaarheid van het gebied ten oosten van Arnhem en de gevolgen voor de bestaande stad. ○ Zicht op de hiermee samenhangende extra ruimte voor woningbouw. ○ Op basis van de uitkomsten van de netwerkstudies uit het Toekomstbeeld OV wordt daarbij de geboden ruimte voor extra treinen op het spoor (internationaal, nationaal en regionaal), extra stops op station Arnhem-Presikhaaf (KennisCampus Arnhem) en een hogere betrouwbaarheid en robuustheid van het spoornetwerk in Oost-Nederland geduid. ❖ Rijk en regio spreken af de resultaten van dit gebiedsonderzoek in het BO MIRT 2023 te agenderen, zodat besluitvorming over het vervolgtraject kan plaatsvinden; ❖ Rijk en regio zullen dit onderzoek 50-50 financieren, waarbij partijen gezamenlijk zullen optreden als opdrachtgever.
6.	**Netwerkanalyse 2030-2040 Foodvalley Arnhem-Nijmegen** ❖ Rijk en regio spreken af om samen het proces te starten om te komen tot een netwerkanalyse 2030-2040 voor regio Arnhem-Nijmegen-Foodvalley. De analyse kan plaatsvinden na afronding van een of meer van de onderzoeken van rijk en regio naar emplacement, vrije spoorkruising in Arnhem-Oost en naar spoorcorridor Utrecht-Arnhem. ❖ Tussen Rijk en regio vindt in 2023 alvast afstemming plaats over de scope en methode, waarbij in ieder geval wordt meegenomen: ○ de brede, multimodale bereikbaarheidsopgave; ○ de verstedelijkingsopgave van regio Arnhem - Nijmegen - Foodvalley;

	○ de effecten van de groei van het aantal woningen en de economie op de bereikbaarheid van de regio en de samenhang met regionale en nationale mobiliteitsnetwerken. ❖ Rijk en regio zullen in de onderzoeksopzet tevens ingaan op de rolverdeling, taken, verantwoordelijkheden en onderzoekskosten.
7.	**Programma Veilig, Slim en Duurzaam – Slimme mobiliteit en versnellen stedelijke platforms** ❖ Hiertoe reserveert het Rijk binnen het programma Veilig, Slim en Duurzaam maximaal € 5 mln. inclusief btw voor versnelling in planvorming en uitvoering van maatregelen. Vanuit de nu deelnemende overheden (Almere, Apeldoorn, Amersfoort, Zwolle, Dordrecht, Helmond en Heerlen) wordt eenzelfde inspanning geleverd. ❖ De middelen zijn inzetbaar op voorwaarde van een uiterlijk 1 maart 2023 gezamenlijk door IenW en betrokken gemeenten bestuurlijk vastgesteld plan van aanpak. Dit plan van aanpak bevat een concrete uitwerking van de platformtechnologie, te treffen maatregelen en activiteiten gericht op digitalisering van lokaal beleid, ontsluiten data silo's, expliciteren van informatiebehoeften en sturingsinstrumenten. Hiermee wordt met name ingezet op het verkrijgen van beter en betrouwbaarder digitaal zicht op binnenstedelijke verplaatsingen (goederen en personen, alle modaliteiten). In relatie tot reisdoelen, alternatieven (modaliteit, tijdstippen, routes), de actuele beschikbaarheid van vervoermiddelen (OV, deelmobiliteit, hubs, auto), mogelijke conflicten (bijvoorbeeld venstertijden logistiek in relatie tot fietsroutes schoolgaande jeugd, spits-dal bezetting, laadbehoefte en laadbeschikbaarheid) en de bijsturingsmogelijkheden hierop; ❖ In het Plan van Aanpak dient ook ingegaan te worden op de invulling van de wederkerigheid, het doelbereik, de onderlinge samenhang en de impact op beleidseffecten. Voorgestelde lokale maatregelen en activiteiten dienen landelijk opschaalbaar en continueerbaar te zijn en te leiden tot structurele effecten.
8.	**Programma Veilig, Slim en Duurzaam – Afspraken landsdeel Oost Nederland** ❖ Rijk en de provincie Gelderland reserveren voor 2023 gezamenlijk € 2.974.550,- inclusief btw voor het integrale maatregelenpakket VSD. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 1.487.275 inclusief btw (Ontvanger provincie Gelderland). De reservering wordt ingezet op: ○ Rijk en de provincie Gelderland blijven investeren in het stimuleren en helpen van werkgevers om de werkgerelateerde mobiliteit te verduurzamen (in het kader van het Besluit CO2-reductie werkgebonden personenmobiliteit), en het reisgedrag ten tijde van de coronacrisis te bestendigen: meer thuiswerken, beter spreiden van reizen over de dag en over de week. Het Rijk draagt 50% van de proceskosten met een maximum van € 566.125,- inclusief btw (Ontvanger Provincie Gelderland). ○ Rijk en de provincie Gelderland werken samen aan het verlichten van de hyperspits in het openbaar vervoer en op de weg door samenwerking met onderwijsinstellingen, onder andere door inzet op e-learning, spreiden van onderwijstijden en slim roosteren. Voor de onderwijsaanpak in de regio Arnhem Nijmegen (Slim en Schoon Onderweg) draagt het Rijk maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 40.000 inclusief btw (Ontvanger Provincie Gelderland). ○ Rijk en de provincie Gelderland zetten in op een aanpak rond de corridor A50. Naast de eerder genoemde inzet voor de werkgeversaanpak rond de A50, draagt de gezamenlijke inzet bij aan het landelijke doel om 100.000 extra forenzen op de fiets te krijgen en verkeersstromen beter te spreiden over de dag. Het Rijk draagt hiervoor 50% van de kosten met een maximum van € 78.650 inclusief btw (Ontvanger Provincie Gelderland). ○ Rijk en de provincie Gelderland werken samen aan het verminderen van de hinder bij wegwerkzaamheden rond de A12. Het Rijk draagt hiervoor maximaal 50% van de kosten, tot in totaal € 302.500,- inclusief btw (ontvanger Provincie Gelderland). ○ In aanvulling op de generieke landelijke afspraak reserveert het Rijk 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 500.000 inclusief btw (ontvanger provincie Gelderland) voor realisatie van de deelmobiliteithubs in de regio Arnhem Nijmegen. Deze reservering wordt omgezet in een definitieve bijdrage op basis van een goedgekeurd plan van aanpak. De eerste tranche deelmobiliteithubs wordt uiterlijk in mei 2023 gerealiseerd. Over de start van de tweede tranche wordt uiterlijk op het BO MIRT in 2023 een besluit genomen op basis van een vastgesteld plan van aanpak.

	❖ Rijk en de provincie Gelderland spreken af dat dat de middelen voor de genoemde investeringen (exclusief de hinder projecten en de realisatie van de deelmobiliteitshubs) vrijkomen op basis van een uitvoeringsplan voor 2023. De provincie dient dit uiterlijk 1 maart 2023 bij het Rijk in. Het plan gaat in op het doelbereik, te ondernemen activiteiten, en monitoring van de effecten voor de bovengenoemde onderwerpen. ❖ Op het eerstvolgende DO MIRT wordt het uitvoeringsplan voor 2023 ter accordering voorgelegd. Op basis van een geaccordeerde uitvoeringsplan worden de middelen omgezet in een toekenning. ❖ Rijk en de provincie Gelderland spreken af dat er minimaal elk kwartaal een voortgangsgesprek plaatsvindt om de uitvoering van de maatregelen te monitoren. ❖ Het Rijk reserveert voor de uitvoering van het uitvoeringsplan Veilig, Slim en Duurzaam in 2024 in de provincie Gelderland, voor in ieder geval de thema's doelgroepenaanpak (onderwijs en werkgever) en fietsstimulering, in totaal maximaal € 2.000.000,- inclusief btw, passend bij de uitgangspunten van het programma VSD en onder voorwaarde van een positief bestuurlijk besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten. Dit uitvoeringsplan moet uiterlijk 15 juli 2023 worden ingediend bij het Rijk. Dit uitvoeringsplan zal ter besluitvorming worden voorgelegd in het BO MIRT 2023. ❖ Rijk en de provincie Overijssel reserveren gezamenlijk € 3.145.200 inclusief btw voor het integrale maatregelenpakket VSD. ❖ Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 1.572.600 inclusief btw. Van de rijksbijdrage wordt € 435.783,- inclusief btw gefinancierd uit onbestede Beter Benutten gelden die de regio al tot haar beschikking heeft. Deze middelen worden voor het integrale maatregelenpakket VSD ingezet. Hierdoor resteert maximaal € 1.136.817,- inclusief btw aan nieuwe investering van het Rijk voor 2023 (Ontvanger provincie Overijssel). ❖ De reservering wordt ingezet op: ○ Rijk en de provincie Overijssel investeren in totaal € 145.200 in een loket deelmobiliteit. Het Rijk draagt maximaal 50% van de proceskosten met een maximum van € 72.600,- inclusief btw (Ontvanger Provincie Overijssel). ○ Rijk en de provincie Overijssel investeren in het stimuleren en helpen van werkgevers om de werkgerelateerde mobiliteit te verduurzamen (in het kader van het Besluit CO2-reductie werkgebonden personenmobiliteit), en het reisgedrag ten tijde van de coronacrisis te bestendigen: meer thuiswerken en beter spreiden van reizen over de dag en over de week. Hier valt ook een onderwijsaanpak onder voor het verlichten van de hyperspits. Het Rijk draagt 50% van de proceskosten met een maximum van € 700.000,- inclusief btw (Ontvanger Provincie Overijssel). ○ Rijk en de provincie Overijssel zetten in op fietsstimulering en dragen daarmee bij aan het landelijke doel om extra forenzen op de fiets te krijgen. Het Rijk draagt hiervoor 50% van de kosten met een maximum van € 300.000 inclusief btw (Ontvanger Provincie Overijssel). ○ In aanvulling op de generieke landelijke afspraak reserveert het Rijk 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 500.000 inclusief btw (ontvanger provincie Overijssel) voor realisatie van de deelmobiliteithubs in de gemeente Enschede. Deze reservering wordt omgezet in een definitieve bijdrage op basis van een goedgekeurd plan van aanpak. De eerste tranche deelmobiliteithubs wordt uiterlijk in mei 2023 gerealiseerd. Over de start van de tweede tranche wordt uiterlijk op het BO MIRT in 2023 een besluit genomen op basis van een vastgesteld plan van aanpak. ❖ Rijk en de provincie Overijssel spreken af dat dat de middelen voor de genoemde investeringen (exclusief de realisatie van de deelmobiliteitshubs) vrijkomen op basis van een uitvoeringsplan voor 2023. De provincie dient dit uiterlijk 1 maart 2023 bij het Rijk in. Het plan gaat in op het doelbereik, te ondernemen activiteiten, en monitoring van de effecten voor de bovengenoemde onderwerpen. ❖ Op het eerstvolgende DO MIRT wordt het uitvoeringsplan voor 2023 ter accordering voorgelegd. Op basis van een geaccordeerde uitvoeringsplan worden de middelen omgezet in een toekenning. ❖ Rijk en de provincie Overijssel spreken af dat er minimaal elk kwartaal een voortgangsgesprek plaatsvindt om de uitvoering van de maatregelen te monitoren. ❖ Het Rijk reserveert voor de uitvoering van het uitvoeringsplan Veilig, Slim en Duurzaam in 2024 in de provincie Overijssel, voor in ieder geval de thema's doelgroepenaanpak

	(onderwijs en werkgever) en fietsstimulering, in totaal maximaal € 2.000.000,- inclusief btw, passend bij de uitgangspunten van het programma VSD en onder voorwaarde van een positief bestuurlijk besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten. Dit uitvoeringsplan moet uiterlijk 15 juli 2023 worden ingediend bij het Rijk. Dit uitvoeringsplan zal ter besluitvorming worden voorgelegd in het BO MIRT 2023.
9.	**Nationale laadinfrastructuur (NAL)** ❖ Er wordt gewerkt aan een aanpak voor logistiek op verschillende niveaus die erop gericht is voldoende logistieke laadinfrastructuur te realiseren. Rijk en regio spreken af om deze aanpak, inclusief uitvoeringsagenda, gezamenlijk verder uit te werken.
10.	**Verduurzaming spoor Almelo-Mariënberg en Zutphen-Hengelo-Oldenzaal** ❖ Rijk en regio werken gezamenlijk aan een voorstel om tot een definitieve techniekkeuze voor verduurzaming voor de Blauwnet spoorverbindingen Zutphen-Oldenzaal en Almelo-Hardenberg te komen. Hierbij worden alle effecten (financieel, risico's, brede maatschappelijke baten) inzichtelijke gemaakt en meegewogen. ❖ Rijk en regio werken er naar toe om in Q1-2023 de techniekkeuze en bijbehorende afspraken bestuurlijk vast te leggen zodat de regio tijdig de aanbesteding van de nieuwe concessies kan starten. ❖ Onderdeel van deze bestuurlijk afspraken zijn onder meer afspraken over benodigde infra-aanpassingen, exploitatieverschillen en de bekostiging en verdeling van de risico's; ❖ Daarnaast zetten Rijk en regio zich in om additionele financieringsbronnen aan te wenden, bijvoorbeeld als het gaat om de bijdrage van verduurzaming van treinen kan leveren aan de klimaat- en stikstofdoelen.
11.	**Integraal riviermanagement (IRM)** ❖ Rijk en regio bevestigen de samenwerking bij de gezamenlijke ambities en opdracht voor Integraal Riviermanagement (IRM). Doel is de opgaven voor waterveiligheid, bevaarbaarheid, zoetwaterbeschikbaarheid, natuur, waterkwaliteit en een (economisch) aantrekkelijke leefomgeving in beeld te hebben en te komen tot een integrale aanpak. ❖ Rijk en regio spreken af om een ontwerp Programma onder de Omgevingswet (POW) te accorderen (naar verwachting in mei 2023) met beleidskeuzes voor rivierbodemligging en sedimenthuishouding en voor afvoer- en bergingscapaciteit. Verder bevat het POW een selectie van prioritaire gebieden met één of meer urgente opgaven die als eerste worden aangepakt en de manier waarop ministeries, provincies, waterschappen en gemeenten met elkaar gaan samenwerken bij de aanpak van deze opgaven. Het rijk stelt het POW vast (naar verwachting eind 2023); tegelijk wordt de regionale doorwerking vastgelegd in een bestuursovereenkomst tussen rijk en regio. ❖ Zoals afgesproken in het BO MIRT 2020 zijn nieuwe IRM-pilots voorgesteld: Midden-Waal, Pre-verkenning Gelderse Poort (PAGW), Droogte IJsselvallei, Veilige Vecht (HWBP) en Suppletieproject Midden-Waal. IRM-pilots zijn integrale rivierprojecten met leervragen waarvan de beantwoording bijdraagt aan de ontwikkeling van integraal werken; de leerervaringen worden gedeeld in het Praktijknetwerk IRM. Rijk en regio bekrachtigen de aanwijzing als nieuwe IRM-pilots in aanvulling op de drie lopende pilots.
12.	**Spoorverbinding Apeldoorn – Zutphen – Winterswijk** ❖ Op basis van onderzoeksresultaten en (financiële) risico's besluiten Rijk en regio dat realisatie van een directe treinverbinding tussen Apeldoorn en Winterwijk nu niet aan de orde is. ❖ Rijk en regio besluiten tot nadere uitwerking van het voorkeursalternatief voor de aanpak van het transferknelpunt op station Zutphen. In 2019 is hiervoor al door beide partijen maximaal € 5,7 mln. exclusief btw gereserveerd (50% Rijk, 50% provincie). ❖ Het Rijk treedt in de planuitwerking op als opdrachtgever voor ProRail, de regio verleent een subsidie.
13.	**Railterminal Gelderland** ❖ In het BO MIRT van 2018 hebben IenW en de provincie Gelderland afgesproken ieder 50 procent van de totale investeringskosten van de spooraansluiting van de goederen Rail Terminal Gelderland voor hun rekening te nemen;

	❖ Daarbij is tevens afgesproken dat ook de kosten voor beheer en onderhoud 50/50 worden verdeeld en dat over de kosten voor vervanging nadere afspraken gemaakt zouden worden wanneer het project zou overgaan van planuitwerking naar realisatie; ❖ Nu daar sprake van is zijn Rijk en provincie voor dit project – conform het afsprakenkader 'werken voor derden' - overeengekomen dat de kosten voor vervanging voor rekening van het Rijk zullen komen.
14.	**MIRT onderzoek NOVEX-gebied Lelylijn** ❖ Rijk en regio starten met het opzetten van de gezamenlijke projectorganisatie en de inhoudelijke werkzaamheden voor het MIRT-onderzoek/NOVEX Lelylijn. ❖ Met het MIRT-onderzoek Lelylijn beogen de partijen een belangrijke stap te zetten in een nieuwe, snelle, rechtstreekse spoorverbinding tussen Lelystad als poort naar de randstad en Leeuwarden en Groningen als belangrijke bestemmingen in het noorden. In het onderzoek wordt de internationale betekenis van de Lelylijn als schakel in de verbinding naar Duitsland en verder, betrokken. Alle denkbare varianten worden meegenomen die noodzakelijk zijn voor een juridisch, financieel en maatschappelijk adequate keuze, waarbij de effecten voor de brede welvaart, de bijdrage aan de landelijke woonopgave en de economische structuur van het noorden van Nederland belangrijke criteria zijn in het afwegingskader. ❖ Uitgegaan wordt van het afronden van het MIRT-onderzoek/NOVEX Lelylijn en een (go/no-go) startbeslissing voor een MIRT-verkenning naar de Lelylijn in het najaar van 2024. ❖ De totale kosten voor het programma Deltaplan, inclusief het MIRT-onderzoek/NOVEX Lelylijn, zijn globaal geraamd op € 8 mln. (exclusief btw). Rijk en regio delen deze kosten gelijkelijk (50/50) en stellen hiervoor beide nu € 3 mln. beschikbaar. Beide spannen zich in om in 2024 nogmaals ieder € 1 mln. beschikbaar te stellen. ❖ Het in te stellen BO Deltaplan bewaakt de samenhang in de uitwerking van de bouwstenen voor het Deltaplan van het Noorden. Rijk en regio werken de governance en werkorganisatie (inclusief doelen, uitgangspunten en raakvlakken) voor een samenhangende uitwerking van de bouwstenen voor het Deltaplan van het Noorden verder uit en leggen dit ter vaststelling voor aan het BO Deltaplan dat zo snel mogelijk en bij voorkeur nog dit jaar wordt georganiseerd. ❖ In het BO Deltaplan wordt ook gekeken naar de positie van de waterschappen in de governance.
15.	**MIRT-onderzoek Werkendam** ❖ Rijk en regio hebben in het MIRT-onderzoek de samenhang in opgaven voor onder meer waterveiligheid, overnachtingsplaatsen voor de scheepvaart, uitbreiding van de haven en natuurontwikkeling in beeld gebracht. Geconcludeerd is dat projecten en opgaven grote afhankelijkheid vertonen in ruimte, effecten en tijd. Vanwege deze afhankelijkheid is een adaptieve strategie voorgesteld. ❖ Rijk en regio maken vervolgafspraken hoe de adaptieve strategie verder vorm krijgt en hoe initiatieven op korte termijn doorlopen (Kaderrichtlijn Water, haven). Als de opgaven voor het gebied vanuit Integraal Riviermanagement (IRM) en Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) duidelijk zijn, wordt bekeken hoe IRM en HWBP in te passen zijn, mocht daartoe aanleiding zijn. Bijzondere aandacht is er voor de uitbreiding van de haven van Werkendam. ❖ Gemeente Altena en provincie Noord-Brabant nemen het initiatief om in gesprek te gaan met het rijk over de mogelijkheden om een gezamenlijk vervolg te geven aan verder haalbaarheidsonderzoek naar de havenuitbreiding.
16.	**MIRT-onderzoek traject Havikerwaard-Fraterwaard-Olburgerwaard IRM (IRM-pilotproject)** ❖ 2021 is het MIRT-onderzoek Havikerwaard-Fraterwaard-Olburgerwaard (HFO) afgerond. Het betrof een inventarisatie van de opgaven, ambities en kansen en de samenhang daartussen. ❖ Geconstateerd is dat het wenselijk is om een vervolgonderzoek te doen naar enkele specifieke issues en de mogelijkheden voor een gebiedsbrede (integrale) aanpak van opgaven en ambities voor dit gebied. Dit vervolgonderzoek is gestart en zal mei 2023 worden afgerond. Het rijk en de regio trekken daarin gezamenlijk op. ❖ Als resultante van het vervolgonderzoek zal in het voorjaar 2023 geformuleerd kunnen worden hoe de gewenste nadere uitwerking voor het gebied HFO verder vorm kan krijgen en of al dan niet een MIRT-verkenning gewenst is.

17.	**A2 Deil-Vught: programma en herijking breed mobiliteitspakket** ❖ Binnen het programma zijn afgelopen jaar de volgende mijlpalen gehaald: ○ Op 11 juli 2022 is de Bestuursovereenkomst (BOK) door alle partners getekend. ○ Op 3 oktober 2022 zijn de Structuurvisie en de nota van antwoord vastgesteld. ○ De structuurvisie is het eindresultaat van de MIRT-verkenning A2 Deil - 's-Hertogenbosch - Vught. Tijdens de verkenning zijn de bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in beeld gebracht en oplossingsrichtingen onderzocht voor dit deel van de A2. Uiteindelijk is een pakket aan maatregelen samengesteld om de problemen aan te pakken. De belangrijkste maatregelen zijn onder meer verbreding van de A2 met één rijstrook per rijrichting tussen Deil en Empel naar 2x4, een extra brug over de Maas en de Waal, aanpassingen in knooppunt Deil en maximale inzet op een breed pakket aan mobiliteitsmaatregelen (BMP) op het vlak van werkgeversbenadering, fiets, smart mobility, verkeersmanagement en dergelijke. Het Rijk heeft € 894 mln. op de begroting gereserveerd voor maatregelen aan de A2 en de regio totaal € 45 mln. voor het BMP. ○ Op 19 oktober vond publicatie van alle stukken plaats via www.platformparticipatie.nl ❖ Hiermee is de verkenning A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught formeel afgerond. Vanwege de stikstofproblematiek kan nog niet worden gestart met de planuitwerking. Op onderdelen wordt door RWS wel technisch onderzoek voortgezet (bijvoorbeeld Maasbruggen) en waar nodig wordt het gebiedsproces met kennis ondersteund. ❖ De uitvoering van de reeds lopende maatregelen voor flankerend beleid wordt voortgezet (Quickwinpakket tot 2025). Daarnaast start de regio in 2023 met het verder uitwerken van het Breed Mobiliteits Pakket (BMP). Gezien de vertraging bij de planuitwerking is een pakket aan flankerende maatregelen des te belangrijker omdat dit geen hinder ondervindt van de stikstofproblemen bij infraprojecten. Gelet op de uitkomsten van de impactanalyse streeft de regio ernaar om in overleg met het rijk te komen tot een aanpak van het BMP in volgorde en soort maatregelen die de negatieve mobiliteitsimpact (vanwege het aanhouden van een aantal hoofdwegenprojecten in Brabant en Gelderland) zoveel mogelijk kan beperken. Het uitgewerkte BMP kan ter besluitvorming worden voorgelegd in het BO MIRT van 2023. Het Rijk en de regionaal samenwerkende partners gaan met elkaar in overleg, indien de herijking van het Breed Mobiliteitspakket A2 Deil-Vught leidt tot meerkosten boven de afgesproken € 45 mln.
18.	**Knooppunt Hoevelaken** ❖ Rijk en regio bevestigen de urgentie van een snelle realisatie van Knooppunt Hoevelaken (A1/A28) nadat de Raad van State uitspraak gedaan heeft over de ViA15 irt stikstof. Dit conform de afspraken uit de bestuursovereenkomst en aanvullend gemaakte bestuurlijke afspraken in de Regio Amersfoort. ❖ Rijk en regio spannen zich in om met nader te bepalen (no-regret) maatregelen de impact van de uitgestelde oplevering van Knooppunt Hoevelaken op te vangen. Identificatie van deze maatregelen vindt plaats binnen de U Ned programmalijnen Korte Termijn Aanpak (KTA) en Aanpak 2030.
19.	**Bestaand spoor** ❖ In het BO MIRT 2020 zijn afspraken gemaakt over het verbeteren van het bestaand spoor. ❖ Rijk en Regio bespreken richting de voorjaarsbesluitvorming over de verdere verbeteringen aan het spoor en de mogelijkheden tot bekostigen van de maatregelen.

Afspraken regio Noord

1.	**NOVEX-gebied Regio Groningen-Assen** ❖ Rijk en regio werken de opgestelde Verstedelijkingsstrategie Regio Groningen-Assen (VRGA) verder uit als ontwikkelperspectief in het kader van de aanwijzing als NOVEX-gebied Groningen-Assen. De verdieping op de thema's werk, groen, mobiliteit en energie wordt hierin integraal meegenomen. Het ontwikkelperspectief voor NOVEX-gebied Groningen-Assen wordt vastgesteld in 2023. Het ontwikkelperspectief vormt ook bouwsteen voor de ruimtelijke puzzels die provincies in het kader van de NOVEX opstellen. Daarom zal over de voortgang in afstemming op de planning van de provinciale biedingen worden gerapporteerd in het BOL van voorjaar 2023.

	❖ Op basis van het ontwikkelperspectief voor het NOVEX-gebied Groningen-Assen stellen Rijk en regio in 2023 een gezamenlijke uitvoeringsagenda op, bestaande uit de Uitvoeringsstrategie inclusief ontwikkelpad (fasering) en een Regionale Investerings Agenda Groningen-Assen, als belangrijke bouwsteen om uitvoering te geven aan het perspectief. ❖ Rijk en regio zien dat voor realisatie van het ontwikkelperspectief goed afgestemde inzet van diverse instrumenten en langjarige inzet van betrokken overheden nodig is. Daartoe leveren alle betrokken overheden een actieve (personele) inbreng om tijdig kansen te identificeren en de uitvoeringsagenda te voorzien van (financiële) instrumenten om de uitvoering te versnellen dan wel mogelijk te maken. ❖ Een eerste concrete stap in de gezamenlijke uitvoering van de VRGA wordt gezet door de afspraken woningbouw en mobiliteit (Versnellingsafspraken 1e en 2e tranche en de Afspraken ontsluiting grootschalige woningbouwgebieden), waarmee een belangrijke bijdrage aan realisering van het perspectief wordt geleverd. ❖ De Minister VRO is voor het NOVEX-gebied vanuit het Rijk trekkend bewindspersoon. Vanuit de Regio Groningen-Assen is bestuurlijk trekker de voorzitter van de RGA, waarbij tezamen met de plv. Voorzitter wordt opgetrokken.
2.	**MIRT-onderzoek NOVEX-gebied Lelylijn** ❖ Rijk en regio starten met het opzetten van de gezamenlijke projectorganisatie en de inhoudelijke werkzaamheden voor het MIRT-onderzoek/NOVEX Lelylijn. ❖ Met het MIRT-onderzoek Lelylijn beogen de partijen een belangrijke stap te zetten in een nieuwe, snelle, rechtstreekse spoorverbinding tussen Lelystad als poort naar de randstad en Leeuwarden en Groningen als belangrijke bestemmingen in het noorden. In het onderzoek wordt de internationale betekenis van de Lelylijn als schakel in de verbinding naar Duitsland en verder, betrokken. Alle denkbare varianten worden meegenomen die noodzakelijk zijn voor een juridisch, financieel en maatschappelijk adequate keuze, waarbij de effecten voor de brede welvaart, de bijdrage aan de landelijke woonopgave en de economische structuur van het noorden van Nederland belangrijke criteria zijn in het afwegingskader. ❖ Uitgegaan wordt van het afronden van het MIRT-onderzoek/NOVEX Lelylijn en een (go/no-go) startbeslissing voor een MIRT-verkenning naar de Lelylijn in het najaar van 2024. ❖ De totale kosten voor het programma Deltaplan, inclusief het MIRT-onderzoek/NOVEX Lelylijn, zijn globaal geraamd op € 8 mln. (exclusief btw). Rijk en regio delen deze kosten gelijkelijk (50/50) en stellen hiervoor beide nu € 3 mln. beschikbaar. Beide spannen zich in om in 2024 nogmaals ieder € 1 mln. beschikbaar te stellen. ❖ Het in te stellen BO Deltaplan bewaakt de samenhang in de uitwerking van de bouwstenen voor het Deltaplan van het Noorden. Rijk en regio werken de governance en werkorganisatie (inclusief doelen, uitgangspunten en raakvlakken) voor een samenhangende uitwerking van de bouwstenen voor het Deltaplan van het Noorden verder uit en leggen dit ter vaststelling voor aan het BO Deltaplan dat zo snel mogelijk en bij voorkeur nog dit jaar wordt georganiseerd. ❖ In het BO Deltaplan wordt ook gekeken naar de positie van de waterschappen in de governance.
3.	**Nedersaksenlijn** ❖ Het Rijk neemt het Bidbook Nedersaksenlijn met dank in ontvangst. ❖ In het kader van het Deltaplan gaan Rijk en Regio in gesprek om te bezien welke volgende stap er kan worden gezet in het gezamenlijke onderzoek van de Nedersaksenlijn. ❖ Het Rijk wil in het kader van het gezamenlijk onderzoek naar de Nedersaksenlijn de mogelijkheden voor financiering bezien van de 1e fase van het regionale project Veendam – Stadkanaal waarvoor de regio 63 mln. heeft gereserveerd en het Rijk eerder 5 mln. cofinanciering heeft gegeven.
4.	**Bestaand spoor** ❖ In het BO MIRT 2020 zijn afspraken gemaakt over het verbeteren van het bestaand spoor. ❖ Rijk en Regio bespreken richting de voorjaarsbesluitvorming over de verdere verbeteringen aan het spoor en de mogelijkheden tot bekostigen van de maatregelen.

5.	**Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl** ❖ Rijk en Regio besluiten om het MIRT-onderzoek Busbaanbrug inhoudelijk vast te stellen, waarbij er een voorkeur is aangegeven voor een nieuwe, zuidelijkere locatie van een verbinding vanwege de samenhang met de ontwikkelingen van het gebied. ❖ Rijk en Regio besluiten om te starten met de MIRT-verkenning Kootstertille door het ondertekenen en overhandigen van de Startbeslissing door de minister aan de gedeputeerde als vertegenwoordiger van de betrokken regionale overheden. ❖ Rijk en Regio besluiten om de beslissing Voorkeursvariant Spannenbrug aan te houden, zolang de gesprekken over het financieringsvoorstel van Friesland nog lopen. ❖ Daarnaast besluiten Rijk en Regio om de om de vijf Friese bruggen (Kootstertille, Spannenburg, Uitwellingerga, Schuilenburg en Oude Schouw) weer zo veel als mogelijk in samenhang op te pakken nu er middelen in de begroting zijn gereserveerd. Bij de Voorjaarsnota worden deze middelen toegekend aan het MIRT-budget voor de hoofdvaarweg.
6.	**Programma Veilig, Slim en Duurzaam: Noord-Nederland** ❖ Rijk en regio reserveren € 4.416.744,- inclusief btw voor 2023 in het integrale maatregelenpakket. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 2.208.372 inclusief btw (Ontvanger: RGA). Deze reservering wordt ingezet op: • Rijk en regio werken samen aan de stakeholdersaanpak (werkgevers -en onderwijs) t.b.v. het verlichten van de hyperspits door samenwerking met onderwijsinstellingen, onder andere door inzet op e-learning, spreiden van onderwijstijden en slim roosteren. Rijk en regio blijven investeren in het stimuleren en helpen van werkgevers om de werkgerelateerde mobiliteit te verduurzamen (in het kader van het Besluit CO2-reductie werkgebonden personenmobiliteit), en het reisgedrag ten tijde van de coronacrisis te bestendigen: meer thuiswerken en beter spreiden van reizen over de dag en over de week. Voorwaarde voor de uitvoering is dat er een koppeling wordt gemaakt met de hinderwerkzaamheden in Noord-Nederland. Rijk en regio reserveren € 2.600.000,- inclusief btw in de stakeholdersaanpak. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 1.300.000 inclusief btw (Groningen, Drenthe, Friesland). Van de Rijksbijdrage wordt € 346.853 gefinancierd uit onbestede gelden van de BO MIRT afspraak uit 2020 over de onderwijsaanpak en de werkgeversaanpak. De BO MIRT afspraak uit 2020 is daarmee volledig ingevuld. • Rijk en regio zetten in op fietsstimulering en dragen daarmee bij aan het landelijke doel om 100.000 extra forenzen op de fiets te krijgen. Rijk en regio reserveren € 600.000 inclusief btw (40% Friesland, 25% Groningen, 35% Drenthe) voor fietsstimulering. Het Rijk draagt hiervoor 50% van de kosten met een maximum van € 300.000 inclusief btw. • Rijk en regio investeren € 306.932,- inclusief btw voor de logistieke aanpak. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 153.466 inclusief btw. Van de Rijksbijdrage wordt € 126.832 gefinancierd uit onbestede gelden van de BO MIRT afspraak uit 2019 en 2020 over logistiek. De BO MIRT afspraak uit 2019 en 2020 is daarmee volledig ingevuld. • Rijk en regio investeren € 559.812,- inclusief btw in Digitalisering Overheden (verdere digitalisering in het mobiliteitsdomein). Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 279.906 inclusief btw. Van de Rijksbijdrage wordt € 279.906 inclusief btw gefinancierd uit onbestede gelden van de BO MIRT afspraak uit 2020 over Digitalisering Overheden (verder digitalisering in het mobiliteitsdomein). De BO MIRT afspraak uit 2020 is daarmee volledig ingevuld. • Als invulling van de generieke landelijke afspraak over de realisatie van deelmobiliteithubs stelt de regio een plan van aanpak op voor de realisatie van deelmobiliteithubs in de provincie Drenthe. In het plan van aanpak worden de eisen voor open en uniforme deelmobiliteithubs onderschreven. Het Rijk reserveert 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 175.000 inclusief btw voor realisatie van deelmobiliteithubs (ontvanger: Provincie Drenthe). De reservering wordt omgezet in een definitieve bijdrage op basis van een door ministerie IenW goedgekeurd plan van aanpak uiterlijk 1 maart 2023. ❖ Rijk en regio spreken af dat er <u>uiterlijk 1 maart 2023</u> voor bovengenoemde onderwerpen (m.u.v. het onderwerp deelmobiliteitshubs) een uitvoeringsplan wordt ingediend waarin wordt ingegaan op invulling van de wederkerigheid, doelbereik, te ondernemen activiteiten, en monitoring van de effecten voor de bovengenoemde onderwerpen.

	❖ Rijk en regio spreken af dat er minimaal per kwartaal een voortgangsgesprek plaatsvindt om de uitvoering van de maatregelen te monitoren. ❖ Op het eerstvolgende DO MIRT Rijk - regio (Q1 2023) wordt het uitvoeringsplan ter accordering voorgelegd. Op basis van een geaccordeerd uitvoeringsplan worden de middelen omgezet in een toekenning. ❖ Het Rijk reserveert voor de uitvoering van het uitvoeringsplan Veilig, Slim en Duurzaam 2024 in Noord Nederland voor in ieder geval de thema's stakeholdersaanpak (onderwijs en werkgevers en in combinatie met afspraken over het mitigeren van hinder bij werkzaamheden), deelmobiliteitshubs en fietsstimulering, totaal € 2.500.000 NTB,- inclusief btw passend bij de uitgangspunten van het programma VSD en onder voorwaarde van een positief bestuurlijk besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten. Dit uitvoeringsplan moet uiterlijk 15 juli 2023 worden ingediend bij het Rijk. Dit uitvoeringsplan zal ter besluitvorming worden voorgelegd in het BO MIRT 2023.
7.	**Rijksbijdrage waterstoftreinen provincie Groningen** ❖ De plannen voor de introductie van waterstoftreinen in de provincie Groningen als onderdeel van de transitie naar zero emissie vervoer worden door Rijk en regio onderschreven. ❖ Het Rijk is verzocht om een rijksbijdrage van € 15 mln. te leveren voor de eerste vier waterstof-treinen. Besluitvorming over mogelijke fondsen hiervoor vindt pas in het voorjaar van 2023 plaats, waardoor nu geen toezegging op dit punt kan worden gedaan. ❖ Het Rijk zegt toe om in verband met het verlopen van de deadline van de EU subsidie voor 22 november 2022 uitsluitsel te geven of financiering mogelijk is.
8.	**Emplacement Leeuwarden** ❖ De kosten voor de aanpassingen van het emplacement bij Leeuwarden, nodig voor de vierde trein op Leeuwarden-Sneek, zijn € 2,5 miljoen duurder geraamd dan budget beschikbaar is. Het aanbestedingsresultaat, dat hier meer inzicht in zal geven, wordt over 2 weken verwacht ❖ Vooruitlopend daarop wil de regio het tekort van € 2,5 mln. graag gedekt zien in een gezamenlijke afspraak. ❖ Rijk en Regio beschikken op dit moment niet over middelen en bespreken na dat de resultaten van de aanbesteding bekend zijn hoe dit tekort te dekken waarbij ook gekeken wordt naar de samenhang met ERTMS.
9.	**A28 Amersfoort – Hoogeveen** ❖ Rijk en regio gaan in overleg over de gevolgen van de vertraging van de infrastructurele maatregelen op verkeersveiligheid en doorstroming op de A28. ❖ De provincie Drenthe biedt aan om projectcapaciteit te leveren voor de aanpak van het knooppunt Lankhorst. Dit wordt meegenomen in het overleg ❖ In 2023 maakt Rijkswaterstaat een korte rapportage van de intensiteiten van de afgelopen jaren op de A28 Amersfoort-Hoogeveen te bespreken in BO MIRT 2023 om te kijken of vervolgacties nodig zijn.
10.	**Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle en gebiedsgericht MIRT-onderzoek Regio Zwolle** ❖ Bij het BOL van juni 2022 hebben Rijk en regio ingestemd met de koers en ontwikkelprincipes van de verstedelijkingsstrategie "Warme Harten in een klimaatadaptieve delta". ❖ Regio en Rijk spreken af de uitgewerkte verstedelijkingsstrategie regio Zwolle "Warme Harten in een klimaatadaptieve delta", inclusief programmering/ontwikkelpad, te hanteren als richtinggevend kader voor de integrale verstedelijkingsopgave van de regio Zwolle tot 2040. De strategie borgt dat de opgave van ten minste 50.000 nieuwe woningen tot 2040 integraal wordt opgepakt met de randvoorwaardelijke opgaven voor klimaat, bereikbaarheid, economie, natuur, leefbaarheid en vitaliteit. ❖ Het MIRT-onderzoek bereikbaarheid Zwolle e.o. is afgerond. De resultaten daarvan worden benut voor te maken afspraken over de ontsluiting van grootschalige woningbouwlocaties. ❖ De samenwerking tussen Rijk en regio vanuit de verstedelijkingsstrategie voort te zetten in het NOVEX-gebied regio Zwolle, waarbij rijk en regio voortbouwen op de verstedelijkingsstrategie en het Plan van Doorpakken NOVI-gebied. Dit betekent dat de

	focus zal liggen op de uitwerking van de regionale sponsstrategie, de mobiliteitsstrategie, Stedelijk Zwolle, de stationsomgevingen middelgrote kernen en de regionale ruimtelijk-economische visie. ❖ Partijen spreken af toe te werken naar afspraken over de uitwerking van de verstedelijkingsstrategie o.b.v. de onderscheiden deelprogramma's uiterlijk in het BOL 2023. ❖ De eerste stap ten behoeve van de uitwerking van de mobiliteitsstrategie wordt met de besluiten over grootschalige woningbouwlocatie Zwolle in gang gezet. ❖ In de uitwerking van de volgende fase van de verstedelijking zet de regio zich expliciet in voor verdere stimulering van de mobiliteitstransitie gericht op vermindering autogebruik zoals bedoeld in het MIRT-onderzoek en de mobiliteitsstrategie (o.a. verbeteren woon-werk-balans, verdichten en inbreiden rond multimodale knooppunten, parkeerbeleid en parkeren op afstand).

Afspraken regio Noordwest-Nederland

1.	**Pakket projecten Zuidasdok, Noord/Zuidlijn, knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, derde perron Amsterdam Zuid, metroringlijn Amsterdam** ❖ Rijk en regio hebben overeenstemming bereikt over dekking van een pakket van projecten bestaande uit Zuidasdok, Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, de Rozenoordbrug, het Derde Perron op Amsterdam Zuid, het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en de eerste fase van het sluiten van de Ringlijn. Hiervoor wordt door Rijk en regio € 5.462 mln. beschikbaar gesteld. (Rijk € 4.096 mln. en regio € 1.366 mln.). ❖ Voor Zuidasdok worden met de bijdrage de tekorten afgedekt zoals bekend op 5 oktober 2022, eenmalig buiten de Bestuursovereenkomst Zuidasdok (Bestuursovereenkomst 2012 en aanvullende bestuurlijke afspraken, verder Bestuursovereenkomst Zuidasdok). Het betreft de tekorten tot 5 oktober 2022, prijspeil 1 januari 2022 (€ 1212 mln.), met een verdeling van 75% Rijk en 25% regio. Dit is inclusief tekorten door verschillen tussen prijsontwikkeling en indexering tot prijspeil 1 januari 2022. ❖ Voor Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel en de Rozenoordbrug worden met de bijdrage de tekorten tot 5 oktober 2022, prijspeil 1 januari 2022 afgedekt (€ 317 mln.). Het betreft voor Knooppunten De Nieuwe Meer een eenmalige bijdrage buiten de Bestuursovereenkomst Zuidasdok (Bestuursovereenkomst 2012 en aanvullende bestuurlijke afspraken, verder Bestuursovereenkomst Zuidasdok). Dit is inclusief tekorten door verschillen tussen prijsontwikkeling en indexering tot prijspeil 1 januari 2022. ❖ Voor tekorten en meevallers na 5 oktober 2022 (prijspeil 1 januari 2022) gelden de afspraken uit de Bestuursovereenkomst Zuidasdok (inclusief allonges) en onderstaande beheersingsafspraken over prioritering binnen het pakket projecten, waarbij het Rijk een tekort dekt uit de reservering van het Rijk voor de Noord/Zuidlijn. ❖ De eenmalige bijdrage wordt niet meegeteld voor de 'cap op het risico van Amsterdam' die is opgenomen in de Bestuursovereenkomst Zuidasdok. ❖ Voor het Derde Perron wordt een voorkeursbeslissing (afsluiting MIRT-verkenning) voorbereid. Het ontstane tekort op het HSWI deel wordt gedekt volgens de verhouding 82,5% Rijk en 17,5% Regio. ❖ Voor de doortrekking van de Noord/Zuidlijn wordt de verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer gestart met 100% dekking (€ 3.364 mln.) waarin de verschillende projectalternatieven voor de beste verbinding tussen Amsterdam Zuid, Schiphol en Hoofddorp vergeleken worden en een tracékeuze gemaakt wordt, zodat toegewerkt kan worden naar een voorkeursbeslissing. ❖ Rijk en regio starten een (MIRT-) verkenning naar de 1e fase sluiten Metroringlijn, tussen Amsterdam Sloterdijk en Hemknoop. Rijk en regio hebben gezamenlijk zicht op 100% financiering (€ 394 mln.) voor de aanleg van dit eerste deel van het sluiten van de Metroringlijn tussen station Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Centraal. Om de beste variant voor dit deel van de Metroringlijn te kunnen bepalen, worden in deze MIRT- verkenning ook de verschillende varianten voor het geheel sluiten van de Metroringlijn tussen station Sloterdijk en station Amsterdam Centraal in het onderzoek meegenomen. Er wordt toegewerkt naar een voorkeursbeslissing voor de

	eerste fase van het sluiten van de Metroringlijn, namelijk het deel waarvoor Rijk en regio afspraken hebben over 100% financiering. ❖ Bij de ontwikkeling van havenstad moet alternatieve ruimte worden gevonden voor havengebonden bedrijvigheid in het Noordzeekanaalgebied. In het kader van de gebiedsgerichte aanpak in NOVEX-verband wordt voor het Noordzeekanaalgebied een integraal ontwikkelperspectief opgesteld. De opgaven en ruimtevraag in dit gebied op het vlak van water, wonen, (haven)economie en circulaire economie, energietransitie en landschap worden afgewogen. De Houtrakpolder maakt onderdeel uit van deze afweging. Rijk en regio onderzoeken dit verder in 2023. *Beheersing en risico's* ❖ Met het oog op de beheersbaarheid van het pakket projecten worden de aanvullende middelen taakstellend beschikbaar gesteld. ❖ De bijdrage van het Rijk is met prioriteit beschikbaar voor Zuidasdok, Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, de Rozenoordbrug en het Derde Perron. Voor tekorten en meevallers na 5 oktober 2022 (prijspeil 1 januari 2022) voor Zuidasdok, Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, de Rozenoordbrug en het Derde Perron gelden de afspraken uit de Bestuursovereenkomst Zuidasdok (inclusief allonges) en onderstaande beheersingsafspraken over prioritering binnen het pakket projecten, waarbij het Rijk het tekort dekt uit de reservering van het Rijk voor de Noord/Zuidlijn. ❖ Indien de rijksmiddelen voor de Noord/Zuidlijn daadwerkelijk worden aangewend voor het opvangen van een eventueel nieuw tekort leidt dit niet automatisch tot een hogere bijdrage van de regio voor de Noord/Zuidlijn. ❖ Partijen treden bij het ontstaan van bovenstaande situatie, in overleg hoe (binnen het kader van dit akkoord) wordt omgegaan met het tekort dat voor de Noord/Zuidlijn is ontstaan. Daarbij wordt de huidige werkwijze zoals deze in de MIRT spelregels zijn vastgelegd, gerespecteerd. ❖ De risico's bij Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel en de Rozenoordbrug zijn voor 100% voor rekening van het Rijk, waarbij het Rijk het tekort dekt uit de reservering van het Rijk voor de Noord/Zuidlijn. ❖ Bij de start van de MIRT-planuitwerking voor het Derde Perron op treinstation Amsterdam Zuid worden t.b.v. de realisatiefase beheersingsafspraken gemaakt tussen partijen (w.o. opt-out, faseringsopties, versoberingsopties waarmee kan worden aangesloten op het beschikbaar budget, risicomanagement en financiële verdeling, governance etc.). ❖ Bij de start van de MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer , worden afspraken tussen partijen gemaakt over de projectbeheersing in het vervolgtraject (w.o. opt-out, scopebeheersing, faseringsopties, versoberingsopties, risicomanagement en financiële verdeling, governance etc.). Voorafgaand aan een volgende faseovergang van project doortrekking Noord/Zuidlijn treden partijen conform huidige werkwijze (zoals deze in de MIRT spelregels zijn vastgelegd) in overleg over scope, prognose en dan beschikbaar budget. ❖ Bij de start MIRT-verkenning voor de 1e fase sluiten Ringlijn, tot Hemknoop, worden afspraken tussen partijen gemaakt over de projectbeheersing in het vervolgtraject (w.o. opt-out, scopebeheersing, faseringsopties, versoberingsopties, risicomanagement en financiële verdeling, governance, etc). Voorafgaand aan een volgende faseovergang van het project 1e fase sluiten Ringlijn, tot Hemknoop, treden partijen conform huidige werkwijze (zoals deze in de MIRT spelregels zijn vastgelegd) in overleg over scope, prognose en dan beschikbaar budget. De regio neemt de verantwoordelijkheid voor de verkenningsfase voor de uitvoering en beheersing voor de 1e fase sluiten Ringlijn tot Hemknoop.
2.	**Bestuurlijke trekkers NOVEX-gebieden MRA en Noordzeekanaalgebied** ❖ Rijk en regio spreken af om conform de NOVEX-aanpak voor de MRA en het Noordzeekanaalgebied te werken met een bestuurlijk duo. ❖ Voor de MRA vormen de minister voor VRO en de wethouder Woningbouw, Grond en Ontwikkeling en Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam het bestuurlijke duo. Zij nemen het bestuurlijke voortouw om samen met de betrokken MRA- en Rijkspartijen het vastgestelde ontwikkelperspectief (verstedelijkingsconcept MRA 2050) nader uit te werken in een uitvoeringsagenda met een regionale investeringsagenda 1.0 die in het BO Leefomgeving 2023 kan worden vastgesteld.

	❖ Voor het Noordzeekanaalgebied vormen de minister van economische zaken en klimaat en de gedeputeerde van de provincie Noord-Holland voor Financiën, Circulaire economie, Zeehavens, Sport, Cultuur en erfgoed het bestuurlijke duo. Zijn nemen het bestuurlijke voortouw om te komen tot een ontwikkelperspectief dat in het BO MIRT 2023 kan worden vastgesteld. ❖ Voor de MRU wordt op een later moment het bestuurlijk trekkerschap vastgesteld.
3.	**NOVEX-gebied MRU: Programma U Ned** *Mobiliteitsstrategie* ❖ Rijk en regio onderschrijven de richtinggevende principes die opgesteld zijn in de Mobiliteitsstrategie U Ned 2040 en stellen de gesignaleerde mobiliteitsopgaven 2040 vast, en constateren dat ondanks toepassing van de principes de opgaven op alle netwerken omvangrijk zijn en blijven en dat vraagt om stevige maatregelen. ❖ Rijk en regio werken de aanbevelingen uit de uitwerkingsagenda als vervolg van de Mobiliteitsstrategie binnen U Ned verder uit, met daarbij o.a. aandacht voor afstemming van de spoorse onderzoeksvoorstellen *MIRT-verkenning OV & Wonen* ❖ Rijk en regio nemen kennis van de resultaten van de Analysefase van de MIRT-Verkenning OV en Wonen. ❖ Rijk en regio constateren: • Dat het binnen deze MIRT-Verkenning het niet kansrijk is nieuwe stations in combinatie met 'zwaardere' OV verbindingen verder te onderzoeken. • Voor een toekomst vast mobiliteitssysteem is een systeemsprong noodzakelijk met een Merwedelijn van Utrecht CS naar Nieuwegein. Een (deels) ondergrondse Merwedelijn draagt het meest bij aan het oplossen van de woningbouwopgave in dit gebied. • De kansrijke maatregelen passen niet binnen het bedrag (€ 380 mln.) dat bij aanvang van de verkenning gereserveerd is. Het is zodoende noodzakelijk om aanvullende middelen te reserveren, als we de huidige doelen van de verkenning willen vasthouden. ❖ Rijk en regio besluiten in de vervolgfase (zeef 2) van de MIRT-verkenning OV en Wonen door te studeren op de geïdentificeerde kansrijke oplossingsrichtingen: de (deels) ondergrondse Merwedelijn, de Papendorplijn in samenhang met de huidige SUNIJ-lijn, busbaanopties via de Waterlinieweg en Utrecht Science Park (USP) en de frequentieverhoging van de Uithoftram. *Aanpak 2030* ❖ Rijk en regio doen een onderzoek naar de mobiliteitseffecten en de kosten en baten van het pakket "Aanpak 2030", zijnde een pakket aan kleinschalige mobiliteitsmaatregelen die voor 2030 bijdragen aan het bereikbaar houden van de regio. Inzet is om op het BO MIRT 2023 over de meest effectieve maatregelen afspraken te maken. *Gebiedsonderzoeken* ❖ Rijk en regio onderschrijven de potentie en bijbehorende condities van de onderzochte gebieden: A12-zone, USP-Lunetten/Koningsweg, Lage Weide en omstreken en Overvecht. De reeds geplande verdichting in Utrecht Science Park (USP) (meer gemengd milieu wonen-werken), Overvecht (kansen voor verdichting benutten), en Lage Weide (intensivering bedrijvigheid) wordt voortgezet. Rijk en regio zullen -elk vanuit de eigen rol, maar wel met elkaars betrokkenheid verantwoordelijkheid nemen dit verder uit te werken. ❖ Rijk en regio zetten in op een ontwikkeling van een grootschalige A12-zone als logische vervolgstap binnen Groot Merwede en in relatie tot de aanleg van de Merwedelijn, en doorontwikkeling naar Rijnenburg. Na ontwikkeling van de A12-zone zijn er mogelijkheden om richting oosten uit te breiden met Lunetten/Koningsweg en richting westen in Rijnenburg. De condities om dit mogelijk te maken worden verder onderzocht. ❖ De regio, zijnde Gemeente Utrecht neemt initiatief voor nadere uitwerking van de andere opgaven zoals sport, energie, en maatschappelijke voorzieningen en betrekt hierbij per gebied de relevante partijen. De uitkomsten hiervan worden, indien relevant, in U Ned ingebracht om de samenhang goed in beeld te houden.

	Groenblauw raamwerk ❖ Rijk en regio concretiseren maatregelen voor het groen-blauwe raamwerk van o.a. Groen Groeit Mee en de NOVEX woningbouwlocaties om op het BOL 2023 afspraken te kunnen maken om de financiering van de benodigde ingrepen verder te brengen. *Energie* ❖ Rijk en regio geven uitvoering aan de eerdere afspraak uit het BO Leefomgeving: '*De benodigde verzwaring van het bestaande elektriciteitsnetwerk en benutting warmtebronnen t.b.v. energietransitie in samenhang met de plannen voor wonen, werken en duurzame mobiliteit uit de verstedelijkingsstrategie NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort te verkennen.*' Dit wordt onder andere betrokken bij de nadere uitwerking van de ontwikkeling van de A12-zone, Rijnenburg en de Spoor-/A1-zone en Langs Eem en Spoor in Amersfoort. *Oostkant Utrecht* ❖ In aansluiting op de resultaten van de MIRT-verkenning ov en wonen, waaruit blijkt dat het station Lunetten-Koningsweg kansrijk kan zijn, maar op zijn vroegst na 2035, onderzoekt de regio de mogelijkheden voor de ontwikkeling van het station, in samenhang met het te ontwikkelen ov-netwerk (de verbinding naar USP, de A12-zone en Rijnenburg en de Binnenstadsas) en de ontsluiting van de geplande grote woningbouwlocaties langs dat ov-netwerk. De regio legt in dit onderzoek de verbinding met de studie naar de spoorcorridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens (A12-corridor). *Amersfoort* ❖ Rijk en regio besluiten, gezien de verwevenheid van de opgave in de Metropoolregio Utrecht, de regio Amersfoort en stad Amersfoort en haar bijbehorende opgave integraal op te nemen in U Ned. *Regiopoorten* ❖ Rijk en regio brengen de groeipotenties van de regiopoorten verder in beeld in het programma Regiopoorten en agenderen vervolgstappen, inclusief de invulling van randvoorwaarden, in het BO MIRT in 2023. Hierbij worden de regiopoorten van regio Amersfoort integraal meegenomen. Ook wordt daarbij gekeken naar o.a. de multimodale overstappotentie van (hoofdwegennet) hubs i.c.m. met nieuwe producten als BRT-lijnen. *Korte Termijn Aanpak* ❖ Tijdens het BO MIRT 2018 is een pakket van maatregelen vastgesteld voor de Korte Termijn-Aanpak (KTA 1e Tranche) voor de periode 2019-2021. Het restantbudget op 31 december 2022 is tijdens de Stuurgroep Goedopweg d.d. 17-10-2022 indicatief vastgesteld op € 2.624.000 exclusief btw (waarvan 50% Rijksdeel). Dit bedrag zal worden ingezet voor het programma Versterken KTA (2019-2024) zoals vastgesteld tijdens het BO MIRT 2019. Dit bedrag betreft een aanvulling op de reeds gemaakte financiële afspraak uit 2019 en wordt gebruikt voor een intensivering van programma Versterken KTA dat is gericht op het doelmatig en duurzaam gebruik van de verkeersinfrastructuur. Het definitieve restant budget van de KTA 1e tranche zal worden vastgesteld tijdens de eerste Stuurgroep Goedopweg in 2023 op basis van de verantwoordingsinformatie die de provincie zal indienen in de SiSa 2022.
4.	**NOVEX-gebied MRA: Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB)** *Multimodaal Toekomstbeeld MRA* ❖ Rijk en regio onderschrijven de analyse en urgentie om nú door te pakken voor een aantrekkelijke, duurzame en bereikbare metropoolregio. ❖ Rijk en Regio stellen het Multimodaal Toekomstbeeld MRA (MTB) en de sturingsprincipes vast als onderdeel van het ontwikkelperspectief NOVEX MRA. Het MTB is het uitgangspunt voor het vinden van brede mobiliteitsoplossingen in samenhang met de verstedelijkingsstrategie MRA. ❖ Het Multimodaal Toekomstbeeld voor de MRA als leidraad te hanteren door het Rijk, Vervoerregio Amsterdam en Provincies Flevoland en Noord-Holland bij; • het afwegen en faseren van toekomstige keuzes binnen en buiten het mobiliteitsdomein, en bij toekomstige verstedelijkingskeuzes op verschillende schaalniveaus.

	waarbij: • Vervoerregio Amsterdam, Metropoolregio Amsterdam en Provincies Noord-Holland en Flevoland de gemeenten uitnodigen om het Multimodaal Toekomstbeeld te onderschrijven en samen te werken bij de uitwerking van het MTB. • De Ministeries van IenW en BZK de andere departementen uitnodigen om het Multimodaal Toekomstbeeld te onderschrijven en samen te werken bij de uitwerking van het MTB. ❖ Het programma Samen bouwen aan Bereikbaarheid stelt, als input voor de uitvoeringsagenda NOVEX MRA, een multimodaal implementatieplan 2030 op voor beleids- en investeringskeuzes in de Metropoolregio Amsterdam tot 2030. *Uitvoeringsagenda SBaB – korte termijnmaatregelen tot 2030 (Duurzame gedragsmaatregelen)* ❖ De gedragsmaatregelen van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid samen met andere partners zoals werkgevers, onderwijsinstellingen en vervoerbedrijven te continueren als programmalijn Duurzame gedragsmaatregelen, met als doel het optimaal en duurzaam benutten van het hele mobiliteitssysteem, het afremmen van de mobiliteitsgroei (thuiswerken) en het spreiden van de mobiliteit over de tijd (spitsmijden) en over de verschillende modaliteiten via een doelgroepenaanpak, waaronder een werkgeversaanpak; ❖ Maximaal € 3,4 mln. ter beschikking te stellen voor de activiteiten in 2023. Dit bedrag bestaat uit een Rijksbijdrage van € 1,7 mln. en een regiobijdrage van € 1,7 mln. Alle bedragen zijn inclusief btw, zowel van het Rijk, als de regio. ❖ Het resterende budget uit 2022 mee te nemen en in mindering te brengen op het maximaal beschikbare bedrag voor 2023. ❖ De Programmaraad te mandateren voor de daadwerkelijke toekenning van middelen naar projecten en start uitvoering op basis van een definitieve opdracht voor duurzame gedragsmaatregelen in 2023. ❖ In 2023 toe te werken naar een Meerjarenprogramma Duurzaam Mobiliteitsgedrag 2024-2030 waarin de scope, helder opdrachtgeverschap, de samenhang tussen korte termijnmaatregelen en lange termijnopgaven, de governance, het proces, de planning en (structurele) financieringsafspraken worden uitgewerkt. ❖ Rijk en regio herbevestigen het door de Programmaraad Samen Bouwen aan Bereikbaarheid op 18 maart 2022 genomen besluit over de financiering en allocatie van middelen voor de Uitvoeringsagenda SBaB 2022. De aan dit besluit verbonden financiering betreft in totaal maximaal € 3,8 mln., verdeeld naar Rijk (50%, inclusief btw, met een maximum van € 1,9 mln.) en regio (50% exclusief btw).
5.	**Programmatische bekostiging** *Algemeen*: ❖ Rijk en regio onderschrijven de mogelijkheden van programmatische bekostiging voor de urgente woningbouwopgave en de integrale aanpak van de verstedelijkingsopgaven in de NOVEX-gebieden MRA en MRU, vooral als het gaat om het vergroten van de flexibiliteit in het doelmatig aanwenden van de beschikbare budgetten, maar onderkennen dat hieraan ook praktische vraagstukken, randvoorwaarden en knelpunten verbonden zijn. ❖ Rijk en regio spreken af om in de NOVEX-gebieden MRA en MRU te starten met de voorbereiding van een pilot om vraagstukken, randvoorwaarden en knelpunten van programmatische bekostiging in de praktijk te onderzoeken en verder uit te werken. ❖ In het BO Leefomgeving Noordwest 2023 zal besluitvorming plaatsvinden over de nadere invulling van de pilot. *Specifiek Metropoolregio Amsterdam:* ❖ In het NOVEX-gebied MRA zal een pilot worden voorbereid die gericht is op verdere uitwerking van de synchronisatie van de ruimtelijke investeringen en adaptieve programmatische bekostiging: ○ BZK neemt het voortouw om samen met de andere departementen en de regio de synchronisatie van de ruimtelijke rijk- en regio investeringen voor de regionale investeringsagenda uit te werken. ○ In het bereikbaarheidsprogramma SBaB zal voor de gemaakte afspraken woningbouw en mobiliteit tot 2030 de adaptieve programmatische bekostiging verder worden uitgewerkt waarbij ook gekeken zal worden hoe de huidige vorm

	van de uitkeringen kan worden geoptimaliseerd voor meer flexibiliteit in de bekostiging. *Specifiek Metropoolregio Utrecht:* ❖ In het NOVEX-gebied MRU zal een pilot worden voorbereid die gericht is op verdere uitwerking van een adaptieve programmatische bekostiging binnen de programmalijnen van U Ned. Dit betreft onder andere de programmatische aanpak voor de gemaakte afspraken woningbouw en mobiliteit tot 2030 en de Aanpak 2030.
6.	**Spoorcorridorstudie Utrecht-Foodvalley-Arnhem (A12 Corridor)** ❖ Rijk en regio spreken af samen het proces te starten om te komen tot een MIRT-onderzoek naar de corridor Utrecht – Foodvalley – Arnhem (A12). ❖ Rijk en regio streven ernaar om deze onderzoeksopzet in het BO Leefomgeving 2023 gereed te hebben voor besluitvorming en daarna het MIRT-onderzoek te starten. ❖ Tussen Rijk en regio vindt de komende maanden afstemming plaats over de scope, waarbij in ieder geval als uitgangspunten worden meegenomen: o de brede bereikbaarheidsopgave op deze corridor; o de verstedelijkingsopgave MRU en Arnhem Nijmegen Foodvalley; o de bredere impact op de fysieke leefomgeving van mogelijke bereikbaarheidsmaatregelen. ❖ Er ligt een verband met de verstedelijkingsopgave in Utrecht Oost en IC Lunetten Koningsweg die beiden op zijn vroegst na 2035 zullen spelen: de resultaten van de separate onderzoeken van de regio hierover zullen t.z.t. worden betrokken bij de bevindingen uit het brede MIRT-onderzoek UAD. ❖ Rijk en regio zullen in de onderzoeksopzet tevens ingaan op de rolverdeling, taken, verantwoordelijkheden en financiering.
7.	**Guisweg** ❖ Rijk en regio benadrukken dat er een opgave ligt bij de Guisweg in Zaandam voor een veilig spoor en weg. ❖ De investeringskosten van het voorlopig voorkeursalternatief komen uit op € 164 mln. (prijspeil 2021). Daarbij is rekening gehouden met een aantal kostenbesparingen. ❖ Op basis van het tussen Rijk en regio bestuurlijk afgesproken budget van € 130 mln. en € 8 mln. indexering tot en met 2021, is sprake van een tekort van € 26 mln. ❖ Rijk en regio spreken ter dekking van het tekort de volgende verdeling af voor aanvullende bijdrages: Gemeente Zaanstad: € 1,8 mln., Provincie Noord-Holland: € 1,0 mln.; Ministerie van IenW: € 11,2 mln. en Vervoerregio Amsterdam: € 12,0 mln. (alles prijspeil 2021). ❖ De bijdrage van het Rijk komt voor € 3,2 mln. uit het vrijgevallen budget binnen de Corridor Amsterdam – Hoorn. Het resterende deel (€ 8,0 mln.) komt ten laste van het Mobiliteitsfonds. De bijdrage vanuit het Rijk is taakstellend (alles prijspeil 2021).
8.	**Gebruik netwerken optimaliseren: Veilig, Slim en Duurzaam – Noordwest** <u>Noord-Holland, Flevoland en Utrecht</u> *Werkgeversaanpak* ❖ Een groot deel van de reisbewegingen in Nederland is werkgebonden. Rijk en regio blijven investeren in het stimuleren van werkgevers om de werkgerelateerde mobiliteit te verduurzamen (mede in het kader van Besluit CO2-reductie werkgebonden personenmobiliteit) en het reisgedrag ten tijde van de coronacrisis te bestendigen door meer thuiswerken, beter spreiden van reizen over de dag en over de week. Invulling van de werkgeversaanpak vindt plaats binnen de gebiedsgerichte Bereikheidsprogramma's SBaB en U-Ned (GoedopWeg). *Slimme mobiliteit en versnellen stedelijke platforms* ❖ Hiertoe reserveert het Rijk binnen het programma Veilig, Slim en Duurzaam maximaal € 5 mln. inclusief btw voor versnelling in planvorming en uitvoering van maatregelen. Vanuit de nu deelnemende overheden (Almere, Apeldoorn, Amersfoort, Zwolle, Dordrecht, Helmond en Heerlen) wordt eenzelfde inspanning geleverd. ❖ De middelen zijn inzetbaar op voorwaarde van een uiterlijk 1 maart 2023 gezamenlijk door IenW en betrokken gemeenten bestuurlijk vastgesteld plan van aanpak. Dit plan van aanpak bevat een concrete uitwerking van de platformtechnologie, te treffen maatregelen en activiteiten gericht op digitalisering van lokaal beleid, ontsluiten data silo's, expliciteren van informatiebehoeften en sturingsinstrumenten. Hiermee wordt

met name ingezet op het verkrijgen van beter en betrouwbaarder digitaal zicht op binnenstedelijke verplaatsingen (goederen en personen, alle modaliteiten). In relatie tot reisdoelen, alternatieven (modaliteit, tijdstippen, routes), de actuele beschikbaarheid van vervoermiddelen (OV, deelmobiliteit, hubs, auto), mogelijke conflicten (bijvoorbeeld venstertijden logistiek in relatie tot fietsroutes schoolgaande jeugd, spits-dal bezetting, laadbehoefte en laadbeschikbaarheid) en de bijsturingsmogelijkheden hierop;

- In het Plan van Aanpak dient ook ingegaan te worden op de invulling van de wederkerigheid, het doelbereik, de onderlinge samenhang en de impact op beleidseffecten. Voorgestelde lokale maatregelen en activiteiten dienen landelijk opschaalbaar en continueerbaar te zijn en te leiden tot structurele effecten.

<u>Noord-Holland en Flevoland</u>

Digitalisering Overheden:

- Provincies Noord-Holland en Flevoland hebben de afgelopen jaren grote stappen gezet in de professionalisering van hun Regionale Data Team (RDT) en inliggende wegbeheerders aan te sluiten bij de opgaven. Om dit proces versterkt door te zetten investeren Rijk en regio tot en met 2023 in totaal € 1.468.132,- (inclusief btw) in Digitalisering Overheden (verdere digitalisering in het mobiliteitsdomein). Het Rijk draagt maximaal 50% van deze kosten met een maximum van € 734.066 inclusief btw (Ontvanger Provincie Noord-Holland).

Deelmobiliteitshubs

- Als invulling van de generieke landelijke afspraak over de realisatie van deelmobiliteithubs heeft de regio een plan van aanpak opgesteld voor de realisatie van twee tranches deelmobiliteithubs in de *Metropoolregio Amsterdam*. In het plan van aanpak zijn de eisen voor open en uniforme deelmobiliteithubs onderschreven en is vastgelegd dat de eerste tranche deelmobiliteithubs uiterlijk in mei 2023 wordt gerealiseerd. Het Rijk reserveert 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 200.000 inclusief btw voor de eerste tranche en reserveert 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 300.000 inclusief btw voor de tweede tranche (ontvanger: Vervoerregio Amsterdam). De reservering voor de eerste tranche wordt omgezet in een definitieve bijdrage op basis van een positief bestuurlijk besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten voor de eerste tranche. De reservering voor de tweede tranche wordt uiterlijk op het BO MIRT in 2023 omgezet in een definitieve bijdrage op basis van een door het ministerie van IenW en de Metropoolregio Amsterdam vastgesteld uitvoeringsplan en een positief bestuurlijk besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten voor de tweede tranche.

<u>Utrecht</u>

Digitalisering Overheden

- In de provincie Utrecht is, met draagvlak in de regio, een implementatieplan bestuurlijk vastgesteld in het UVVB. Tevens zijn grote stappen gezet in de professionalisering van het Regionale Data Team (RDT). Om dit proces versterkt door te zetten investeren Rijk en regio tot en met 2023 in totaal € 1.210.000,- (inclusief btw) in Digitalisering Overheden (verdere digitalisering in het mobiliteitsdomein). Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 605.000 inclusief btw (Ontvanger Provincie Utrecht).

Deelmobiliteitshubs

- Als invulling van de generieke landelijke afspraak over de realisatie van deelmobiliteitshubs heeft de regio een plan van aanpak opgesteld voor de realisatie van twee tranches deelmobiliteitshubs in de regio Utrecht. In het plan van aanpak zijn de eisen voor open en uniforme deelmobiliteitshubs onderschreven en is vastgelegd dat de eerste tranche deelmobiliteitshubs uiterlijk in mei 2023 wordt gerealiseerd. Het Rijk draagt 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 275.000 inclusief btw voor realisatie van de eerste tranche en reserveert 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 225.000 inclusief btw voor realisatie van de tweede tranche (ontvanger: Provincie Utrecht). De reservering voor de tweede tranche wordt uiterlijk op het BO MIRT in 2023 omgezet in een definitieve bijdrage op basis van een door het

	ministerie van IenW en de regio Utrecht vastgesteld uitvoeringsplan en een positief bestuurlijk besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten voor de tweede tranche.
9.	**Ontwikkelpad Flevoland** ❖ Rijk en regio zijn in het kader van de motie Koerhuis/ Minhas (35925-A-45) in gesprek over de in deze motie specifiek genoemde projecten om te bezien welke onderdelen reeds een plek hebben in lopende onderdelen. ❖ Rijk en regio constateren dat de verschillende genoemde projecten of al onderdeel uitmaken van concrete plannen, zoals de N50 en de A6, ofwel dat er op wordt gestudeerd (IJmeerverbinding), ofwel dat het project momenteel een lagere prioriteit heeft (N307). ❖ Rijk en regio constateren dat in 2022 het MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area is afgerond en dat naar aanleiding van dit onderzoek, drie verdiepende onderzoeken zijn gestart: verdiepend wegenonderzoek, verdiepend OV-onderzoek en een onderzoek naar een Toekomstvast Investeringsperspectief (TVIP) voor de gebiedsontwikkelingen ABA. In het kader van het Programma Woningbouw en Mobiliteit zijn hierover dit Bestuurlijk Overleg MIRT afspraken gemaakt. ❖ De bereikbaarheid in het gebied is van groot belang en derhalve wordt de bereikbaarheid in het gebied constant gemonitord. Hiernaast zetten we in op economische structuurversterking in Almere en Lelystad waardoor er een betere balans komt in het woon-werkverkeer in de MRA en constateren we dat beleids- en gedragsmaatregelen van groot belang zijn om de bereikbaarheid te waarborgen. ❖ Het rijk neemt kennis van de regionale ambitie om de provinciebrede bereikbaarheid in Flevoland te onderzoeken. Hierbij wordt gekeken naar de gevolgen van de provinciebrede woningbouwambities voor de bereikbaarheid op de verschillende netwerken. De resultaten hiervan zullen daarbij ook worden gecombineerd met de inzichten uit bovengenoemde onderzoeken.
10.	**Knooppunt Hoevelaken** ❖ Rijk en regio bevestigen de urgentie van een snelle realisatie van Knooppunt Hoevelaken (A1/A28) nadat de Raad van State uitspraak gedaan heeft over de ViA15 in relatie tot stikstof. Dit conform de afspraken uit de bestuursovereenkomst en aanvullend gemaakte bestuurlijke afspraken in de Regio Amersfoort. ❖ Rijk en regio spannen zich in om met nader te bepalen (no-regret) maatregelen de impact van de uitgestelde oplevering van Knooppunt Hoevelaken op te vangen. Identificatie van deze maatregelen vindt plaats binnen de U Ned programmalijnen Korte Termijn Aanpak (KTA) en Aanpak 2030.
11.	**Hogering/Stedelijke Bereikbaarheid Almere** ❖ In het bestuurlijk convenant Stedelijke Bereikbaarheid Almere (fase 1a) uit 2011 is afgesproken dat het Rijk een financiële bijdrage levert aan de capaciteitsuitbreiding van de Hogering vanaf de A6 tot aan de Hollandsedreef in Almere. De vernieuwde Hogering zal in 2023 worden opgeleverd, daarom wordt de toegezegde bijdrage (€ 23,5 mln., prijspeil 2011) beschikbaar gesteld aan de provincie Flevoland.
12.	**Spoorbereikbaarheid Amersfoort** ❖ Rijk en regio gezamenlijk de impact op de regionale en (inter)nationale spoorbereikbaarheid van Amersfoort onderzoeken in relatie tot de verstedelijkingsstrategie van de regio Amersfoort als onderdeel van de MRU, zodat dit bijdraagt aan een integrale afweging bij besluitvorming rond de landelijke spoorcorridors. ❖ Dit onderzoek op te pakken binnen de U Ned als uitwerking van de Mobiliteitsstrategie in 2023.
13.	**Intentieovereenkomst Dom-tot-Dam** ❖ Rijk en de betrokken regionale partijen spreken af te onderzoeken of begin 2023 een intentieovereenkomst rond de route van Dom tot Dam gesloten kan worden. In de intentie overeenkomst komen terug de inhoudelijke, procesmatige en financiële vervolgafspraken. Rijk en Regio doen dit vanuit een gezamenlijke regierol.

14.	**Merwedekanaal Utrecht** ❖ Gezamenlijk een traject te starten om te komen tot een intentieovereenkomst in het najaar van 2023 over de overdracht van het eigendom en beheer van het Merwedekanaal, haar oevers en aangrenzende rijkseigendommen binnen de gemeente Utrecht van het Rijk naar de gemeente en het waterschap. Uitgangspunt van de overdracht is dat deze plaats vindt in de huidige staat tegen een daarvoor nog vast te stellen vergoeding ter compensatie van het noodzakelijke en toekomstige onderhoud en de waarde van de over te dragen gronden. ❖ Voor het vervolgtraject gezamenlijk voor maximaal € 70.000,- een adviesbureau in te huren voor de nadere uitwerking en het opstellen van de benodige rapportage en kaartmateriaal. De kosten tussen Rijk, gemeente en waterschap worden verdeeld volgens de verhouding 3 – 3 - 1. ❖ Uiterlijk bij het BO Leefomgeving in het voorjaar van 2023 maakt het Rijk inzichtelijk of dekking beschikbaar is voor de nog vast te stellen vergoeding ter compensatie van het noodzakelijke en toekomstige onderhoud. Gemeente Utrecht en HDSR maken tevens hun onderhandelingsinzet bekend, zodat hiermee gezamenlijk toegewerkt kan worden naar een voor beide partijen realistische afkoopsom en een intentieovereenkomst bij het BO MIRT 2023.
15.	**Onderzoek Noordzeekanaal/Amsterdam-Rijnkanaal** ❖ Rijk en Regio hebben het voornemen een MIRT-onderzoek te starten voor het Noordzeekanaal- en Amsterdam-Rijnkanaalgebied. ❖ De scope wordt de komende maanden uitgewerkt en geagendeerd voor het volgende Bestuurlijk Overleg Leefomgeving. ❖ Globaal doel is dat we de toekomstige opgaven en oplossingsrichtingen op het gebied van waterbeheer en scheepvaart goed in beeld krijgen, in samenhang met de overige (ruimtelijke) opgaven in het gebied.
16.	**MIRT-onderzoek NOVEX-gebied Lelylijn** ❖ Rijk en regio starten met het opzetten van de gezamenlijke projectorganisatie en de inhoudelijke werkzaamheden voor het MIRT-onderzoek/NOVEX Lelylijn. ❖ Met het MIRT-onderzoek Lelylijn beogen de partijen een belangrijke stap te zetten in een nieuwe, snelle, rechtstreekse spoorverbinding tussen Lelystad als poort naar de randstad en Leeuwarden en Groningen als belangrijke bestemmingen in het noorden. In het onderzoek wordt de internationale betekenis van de Lelylijn als schakel in de verbinding naar Duitsland en verder, betrokken. Alle denkbare varianten worden meegenomen die noodzakelijk zijn voor een juridisch, financieel en maatschappelijk adequate keuze, waarbij de effecten voor de brede welvaart, de bijdrage aan de landelijke woonopgave en de economische structuur van het noorden van Nederland belangrijke criteria zijn in het afwegingskader. ❖ Uitgegaan wordt van het afronden van het MIRT-onderzoek/NOVEX Lelylijn en een (go/no-go) startbeslissing voor een MIRT-verkenning naar de Lelylijn in het najaar van 2024. ❖ De totale kosten voor het programma Deltaplan, inclusief het MIRT-onderzoek/NOVEX Lelylijn, zijn globaal geraamd op € 8 mln. (exclusief btw). Rijk en regio delen deze kosten gelijkelijk (50/50) en stellen hiervoor beide nu € 3 mln. beschikbaar. Beide spannen zich in om in 2024 nogmaals ieder € 1 mln. beschikbaar te stellen. ❖ Het in te stellen BO Deltaplan bewaakt de samenhang in de uitwerking van de bouwstenen voor het Deltaplan van het Noorden. Rijk en regio werken de governance en werkorganisatie (inclusief doelen, uitgangspunten en raakvlakken) voor een samenhangende uitwerking van de bouwstenen voor het Deltaplan van het Noorden verder uit en leggen dit ter vaststelling voor aan het BO Deltaplan dat zo snel mogelijk en bij voorkeur nog dit jaar wordt georganiseerd. ❖ In het BO Deltaplan wordt ook gekeken naar de positie van de waterschappen in de governance.
17.	**Rijnbrug Rhenen** ❖ Voor de verbreding van de Rijnbrug bij Rhenen in een van de 17 NOVEX-woningbouwlocaties, de regio Foodvalley, doet het Rijk een lumpsum bijdrage van € 40 mln. voor prijspeil 2022, inclusief btw. ❖ Het project wordt uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van en met verdere bijdragen van de regiopartijen. Risico's verbonden aan maatregelen die nodig zijn voor de verbreding van de brug liggen bij de provincies Gelderland en Utrecht. Het Rijk indexeert haar bijdrage met de door het Ministerie van Financiën aan IenW uitgekeerde indexatie tot het jaar waarin de bijdrage wordt overgemaakt.

Afspraken Goederenvervoercorridor

1.	**Beveiligde truckparkings** ❖ Om de verdere invulling naar een dekkend netwerk van beveiligde truckparkings op de corridors te realiseren besluiten Rijk en regio voor 2023 € 150.000 inclusief btw te reserveren. ❖ Daarbij geldt de volgende verdeling: de provincies Zuid-Holland, Limburg en Noord-Brabant elk € 25.000 inclusief btw en het Ministerie van IenW € 75.000 inclusief btw. Het Havenbedrijf Rotterdam levert een inhoudelijke bijdrage in uren. ❖ Dit budget zal onder meer worden besteed aan vervolgonderzoeken, het voorbereiden van een nieuwe Europese CEF aanvraag (investerings- of studieprojecten) en zo nodig extra projectmanagementcapaciteit.
2.	**Robuuste Vaarwegen: rijksligplaatsen op de Maascorridor** ❖ Laag waterproblematiek op de Waal heeft gezorgd voor extra scheepvaart op de Maascorridor en daarmee een extra behoefte aan ligplaatsen op die corridor. ❖ IenW stelt voor oplossing van de toegenomen behoefte aan ligplaatsen een bedrag beschikbaar van € 1.100.000 inclusief btw ten behoeve van de inrichting van enkele spudpaal- en mogelijk ook afmeervoorzieningen bij o.a. de sluiscomplexen op de Oost-Westtak van de Maas. ❖ De maatregelen zullen door RWS voor de zomer van 2024 zijn afgerond. ❖ De regionale corridorpartijen zullen eveneens aandacht besteden aan de verbetering van ligplaatsvoorzieningen binnen hun areaal.
3.	**Robuuste Vaarwegen: 7 x 24 uur bediening Zuid-Nederland** ❖ Het Ministerie van IenW committeert zich om de € 187.500 inclusief btw aan bedieningskosten van de Brabantse kanalen (bruggen en sluizen) voor 2023 te financieren. Het tussenjaar 2023 was nog niet gedekt. Hiervan komt € 100.000 inclusief btw uit het onderzoeksbudget Robuuste Vaarwegen binnen het MIRT programma Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost, het resterende bedrag komt uit het Rijkswaterstaat programma Beter Bediend. ❖ De capaciteit vanuit Rijkswaterstaat om de 7 x 24 uurs bediening in 2023 uit te voeren is inmiddels beschikbaar gesteld. Hierdoor zal de 7 x 24 uurs bediening van de objecten op zowel de Maasroute als op de Brabantse Kanalen tot 1 januari 2024 worden gecontinueerd.
4.	**Faciliteren van 740 meter treinen** ❖ De inzet van langere goederentreinen zorgt voor een betere benutting van de spoorcapaciteit, maakt het goederenvervoer per spoor goedkoper, en draagt daarmee bij aan het stimuleren van de modal shift van weg naar spoor. ❖ Het Ministerie van IenW stelt € 7.260.000 inclusief btw beschikbaar in de komende drie tot vier jaar voor de uitvoeringskosten van de realisatie van het verlengen van twee sporen op emplacement Lage Zwaluwe om deze geschikt te maken voor de ontvangst en afhandeling van 740 meter goederentreinen.
5.	**Beter benutten Last Mile spoor** ❖ Met het project Beter benutten Last mile spoor wordt de capaciteit op het spoornetwerk in de Rotterdamse haven, op terminals en op de gehele corridor beter benut door het gebruik van sensoren en camera's. Hierdoor komt capaciteit vrij voor het rijden van meer treinen. Gestart wordt met fase 1 op het emplacement Botlek in de Rotterdamse haven. ❖ Als financiële dekking voor Fase 1 draagt het Ministerie van IenW € 1.400.000 inclusief btw bij en ProRail € 302.500 inclusief btw. Het Havenbedrijf Rotterdam draagt projecturen ter waarde van € 50.000 inclusief btw bij.
6.	**Inventarisatie voorzieningen binnenvaart** ❖ De partijen van Goederenvervoercorridor Zuid spreken af om een onderzoek uit te voeren naar de status van de huidige binnenvaartvoorzieningen op de corridor Zuid, zoals kades, energievoorzieningen, lig- en wachtplaatsen en benodigde binnenvaartvoorzieningen om de modal shift kansen op de corridor te realiseren in de periode tot de opening van het Seine-Noord kanaal en daarna. ❖ Rijk en regio spreken af hiervoor € 75.000 inclusief btw te reserveren volgens de verhouding 50% Rijk en 50% regio. De 50% financiële bijdrage van de regio is gelijk verdeeld over de acht regionale corridorpartijen.

	❖ De Corridorpartijen spreken af om op het BO MIRT GVC 2023 de resultaten van de onderzoeken te delen en een voorstel te doen voor benutting van de modal shift kansen en potentie van het Seine-Noord kanaal voor de goederenvervoercorridor Zuid waaronder ook de inzet van slimme bundelingsmaatregelen en logistieke makelaars.
7.	**Bovenregionale multimodale realisatiepacten Venlo en Tilburg** ❖ Voor de nadere uitwerking van de multimodale knooppuntplannen Venlo en Tilburg in concrete Realisatiepacten stelt het Rijk € 250.000 inclusief btw beschikbaar: € 125.000 voor het Realisatiepact Venlo en € 125.000 voor het Realisatiepact Tilburg. Dit bedrag wordt aangevuld met de projecturen van regionale overheden (Provincies en gemeenten), ter waarde van ten minste een vergelijkbaar bedrag van € 125.000 voor elk van de 2 knooppunten Venlo en Tilburg. ❖ Hiermee zal onder andere per knooppunt een onafhankelijke regisseur worden aangesteld, die tot taak heeft de noodzakelijke beslisinformatie te verzamelen en commitment te verwerven voor de specifieke onderdelen en stappenplannen van de realisatiepacten. ❖ Deze stappenplannen zouden in het BO MIRT van 2023 vastgesteld kunnen worden. ❖ De vijf andere bovengemiddelde knooppunten op de goederenvervoercorridors Oost en zuidoost kunnen in een later stadium hierop aansluiten met eenzelfde werkwijze en financiering.
8.	**Clean Energy Hubs** ❖ Het Ministerie van IenW werkt samen met de corridorpartners een regeling uit om de realisatie van zero emissie tank-, laad- en bunkerpunten (inclusief Clean Energy Hubs) mogelijk te maken door de onrendabele top weg te nemen. ❖ De hoogte van de rijksbijdrage van het Ministerie van IenW bedraagt maximaal € 19.250.000 inclusief btw. Voor de regeling geldt als overkoepelend uitgangspunt een gelijke kostenverdeling tussen rijk en regio. Indien een regio verzoekt om een rijksbijdrage vanuit de regeling Clean Energy Hubs zal de regio evenredig hierin bijdragen. ❖ De private financiering door het bedrijfsleven bedraagt het merendeel van de kosten per project (minimaal 50%), waarbij maatwerk in de financiële verdeling mogelijk moet zijn. ❖ Alle partners in deze Clean Energy Hub regeling spreken af medewerking te verlenen aan de onder begeleiding van een door Ministerie van IenW aan te stellen regisseur binnenvaart. Deze heeft als taak om in 2023 een strategie op te stellen en uit te rollen voor Clean Energy Hubs voor de binnenvaart.
9.	**Clean Energy Hubs (specifieke afspraken Goederenvervoercorridor Zuid)** ❖ De partijen van de goederenvervoercorridor Zuid spreken af om voor het wegvervoer zoveel mogelijk aan te sluiten bij de landelijke CEH Learning Community, en voor de binnenvaart een eigen werkgroep op te zetten. ❖ De corridorpartijen spreken af om in 2023 nader onderzoek te verrichten naar een overzicht van laadpunten en naar een aanpak voor het realiseren van een dekkend netwerk. ❖ De corridorpartijen spreken af om op het BO MIRT Goederenvervoercorridors 2023 de resultaten en een plan van aanpak CEH Goederenvervoercorridors Zuid te delen. ❖ De corridorpartijen spreken af dat de kosten van deze werkzaamheden worden gefinancierd uit het reguliere programmabudget van Goederenvervoercorridor Zuid.
10.	**Regeling Modal shift aanpak Goedervervoercorridors** ❖ Rijk en provincies spreken af de op de Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost geldende modal shift aanpak ook toe te passen op de Goederenvervoercorridor Zuid. Financiering van de Subsidieregeling hiervoor verloopt op dezelfde wijze als voor Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost en de corridor Zuid wordt begin 2023 toegevoegd aan het werkingsgebied van de Regeling. ❖ Dit betekent voor de Subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar water en van weg naar spoor; - Dat vanaf 2023 de vaarroutes op de corridor Zuid meegenomen worden in de concurrentiegerichte dialogen voor de aanbesteding van bargelijndiensten; - Dat de intentie is om in het kader van de landelijke 'hands-on aanpak' van knelpunten voor modal shift via experimenten prioriteit te geven aan de aanpak van knelpunten.

	❖ Rijk en provincies spreken daarbij tevens af de bestaande doelstelling voor de stimuleringsaanpak van 2.200 TEU per dag uit te breiden met 800 TEU naar een totale doelstelling op een modal shift van 3.000 TEU per dag (ruim 440.000 containers op jaarbasis). ❖ De provincies van de Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost continueren de benodigde inzet van logistieke makelaars in 2023 aan de hand van de uitkomst van de monitoring van de behoefte aan hun diensten in het kader van de modal shift aanpak. ❖ De provincies van de Goederenvervoercorridors Zuid zeggen toe een adequate de logistieke makelaarsfunctie te organiseren.
11.	**Digitale voorzieningen** ❖ In het BO MIRT Goederenvervoercorridors 2020 is voor de Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost besloten om een werkgroep op te zetten die de voortgang in de pijler Digitalisering stimuleert en waarborgt, en projecten realiseert. Voor de continuering in 2023 reserveren Rijk en regio een totaalbedrag van € 320.000 inclusief btw volgens de verdeling € 40.000 per provincie (Zuid-Holland, Gelderland, Noord-Brabant en Limburg). Het Ministerie van I&W verdubbelt de bijdrage en draagt € 160.000 inclusief btw bij. ❖ De partners van de Goederenvervoercorridor Zuid spreken af om verkenningen uit te voeren naar de raakvlakken van de Goederenvervoercorridor Zuid met het programma Digitale Infrastructuur Logistiek (DIL), digitalisering bij ProRail en Connected Transport Corridors. Hiervoor wordt een budget beschikbaar gesteld van € 100.000 inclusief btw uit het gezamenlijk bijeengebrachte budget. Op basis van de uitkomsten worden gezamenlijk uitvoeringsplannen en aanvullende plannen voor de Goederenvervoercorridor Zuid opgesteld. ❖ De corridorpartners spreken de intentie uit om ook in 2024 en 2025 jaarlijks een bedrag van € 100.000 inclusief btw hiervoor beschikbaar te stellen.
12.	**Continuering korte termijnmaatregelen A15** ❖ Het Rijk en de Provincie Zuid-Holland komen overeen om de looptijd van het korte termijn maatregelenpakket A15 (KTM A15) met 2 jaar te verlengen, tot en met 2024. ❖ De uitvoering van maatregelen vindt plaats binnen het eerder overeengekomen budget en conform de afspraken uit het BO MIRT najaar 2018. ❖ Hierbij is sprake van een adaptieve aanpak waarbij de opdrachtgevers in gezamenlijk overleg kiezen voor de meest kosteneffectieve maatregelen en zorgdragen voor een goede aansluiting met lopende projecten.