

Aan  
de voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
3 december 2003	6
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/WV/u03.03710	-
Onderwerp	
Uitkomsten bestuurlijke overleggen MIT	

Geachte voorzitter,

In het MIT/SNIP-Projectenboek 2004 heb ik aangekondigd overleg te voeren met de relevante regionale bestuurlijke partners over de wijzigingen, die ik naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord heb doorgevoerd in het infrastructuurprogramma. Met deze brief wil ik u, ten behoeve van de MIT-behandeling op 8 december 2003 met uw Kamer, informeren over de uitkomsten van deze overleggen.

#### **AANLEIDING EN DOEL VAN DE BESTUURLIJKE OVERLEGGEN**

Twee onderwerpen stonden centraal in de bestuurlijke overleggen:

1. Met het Hoofdlijnenakkoord 2003 is besloten om het Kwartje van Kok (€ 530 miljoen per jaar) tot en met 2010 toe te voegen aan de begroting van mijn ministerie. Het Kabinet heeft er voor gekozen deze middelen grotendeels in te zetten voor het wegwerken van onderhoudsachterstanden op de infrastructuurnetwerken. Verder wil ik enkele gerichte impulsen voor het hoofdwegennet (zowel benutting als aanleg) en voor regionale bereikbaarheid doen.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon +31 70 3516171  
Fax +31 70 3517895

In de bestuurlijke overleggen heb ik allereerst over de besteding van deze extra middelen gesproken. Ter voorbereiding op de overleggen heb ik de desbetreffende bestuurders daarom verzocht met voorstellen te komen voor het vullen van de drie enveloppen uit het Kwartje van Kok, te weten de envelop voor aanleg van hoofdwegen, de envelop voor benutting van hoofdwegen (ZSM-2) en de envelop voor regionale bereikbaarheid.

2. Naast het beschikbaar komen van extra middelen heeft mijn ministerie ook middelen moeten inleveren vanwege de algemene bezuinigingsproblematiek. Samen met de keuze om (aanvullend) budget beschikbaar te stellen voor waterbeleid (waaronder het Nationaal Bestuursakkoord Water), voor maatregelen op het gebied van geluid en luchtkwaliteit, voor fietsbeleid en voor de tweede fase van het herstelplan spoor, heeft dit geleid tot een herprioritering van in totaal ruim € 2,3 miljard in het bestaande infrastructuurprogramma.

De herprioritering was het tweede belangrijke agendapunt van de bestuurlijke overleggen. In dat kader heb ik de bestuurders gevraagd aan te geven of zij – voor zover gewenst – mogelijkheden zagen om binnen de bestaande financiële randvoorwaarden van het MIT tot en met 2010 tot een alternatieve ordening van de infrastructuurprojecten in de betreffende regio te komen.

#### **PROCES EN BELANGRIJKSTE CONCLUSIES**

Ik heb ervoor gekozen de bestuurlijke overleggen zoveel mogelijk te organiseren op het niveau van landsdelen. In het oosten, zuiden en noorden van het land is dat gelukt. Het overleg met landsdeel West is, vanwege de omvang van de gespreksonderwerpen, echter gesplitst in een overleg met de Zuidvleugel (de relevante partijen in Zuid-Holland), de Noordvleugel (de relevante partijen in Noord-Holland en Flevoland) en de Utrechtse regio. Hieronder geef ik u een overzicht van de belangrijkste resultaten en afspraken van de bestuurlijke overleggen, met daarbij een uitsplitsing over de verschillende regio's:

##### **1. INVULLING VAN DE IMPULSEN UIT HET KWARTJE VAN KOK**

De regio's hebben verschillende voorstellen ingediend voor invulling van de drie enveloppen. Omdat de wensen groter zijn dan het beschikbare budget heb ik keuzes moeten maken tussen de verschillende voorstellen. Ik zal per envelop aangeven hoe de verdeling eruit ziet, en welke afweging daaraan ten grondslag ligt. Voor een meer gedetailleerde toelichting op het hoe en waarom van concrete projecten, wil ik u verwijzen naar de achterliggende bijlagen, waarin per landsdeel de gemaakte afspraken worden weergegeven.

❖ *Envelop aanleg hoofdwegen (€ 330 miljoen)*

Met deze envelop wil ik een impuls geven aan de structurele verbetering van de kwaliteit van het hoofdwegennet. Daarbij is uitgegaan van het principe dat infrastructuur moet bijdragen aan de (regionale) economische ontwikkeling. In dat licht ga ik middelen inzetten voor nieuwe projecten, zoals de A4 Midden – Delfland. Voor dat project komt met deze extra bijdrage nu 475 mln. in totaal beschikbaar. De aanleg kan vanaf 2006/2007 ter hand worden genomen. Ik onderschrijf de ideeën van de gebiedsgerichte ontwikkeling, zoals opgenomen in het IODS. De realisatie daarvan is echter een verantwoordelijkheid van de regio.

Verder wil ik een aantal bestaande projecten, waarvan de oplevering naar achteren leek te schuiven, op het tempo houden zodat ik mij kan houden aan de bestaande afspraken. Na overleg met de regio heb ik – in het licht van bovenstaande overwegingen – gekozen voor de volgende invulling van de envelop:

Landsdeel	Project	Bijdrage
Noord	-	-
Oost	N18 Varsseveld – Enschede	€ 50 miljoen
Zuid	A50 Eindhoven – Oss	€ 33 miljoen
Zuidvleugel	A4 Midden – Delfland	€ 210 miljoen
	A4 Burgerveen – Leiden	€ 37 miljoen
Noordvleugel	-	-
Utrechtse regio	-	-
	<b>Totaal</b>	<b>€ 330 miljoen</b>

❖ *Envelop benutting hoofdwegen (€ 715 miljoen)*

Onder het kabinet Balkenende I is begonnen met het programma Zichtbaar, Slim en Meetbaar (ZSM). Dit programma is gericht op het reduceren van de files op wegen rondom de grote steden en op belangrijke verkeersknooppunten. Daarnaast moeten met het programma knelpunten op doorgaande wegen worden opgelost, zodat uiteindelijk de betrouwbaarheid van het wegennet toeneemt.

Voor uitvoering van ZSM is met het vorige kabinet € 460 miljoen beschikbaar gekomen. Deze middelen zijn echter onvoldoende om alle knelpunten aan te pakken. Daarom heb ik ervoor gekozen om met een envelop voor benutting van hoofdwegen aanvullende middelen in te zetten voor een tweede fase van ZSM. Het gaat daarbij niet alleen om uitgaven voor infrastructuur (bijvoorbeeld in de vorm van spitsstroken), maar ook om uitgaven voor bijvoorbeeld route-informatiesystemen en het verminderen van overlast bij wegwerkzaamheden. In deze ZSM-2 projecten is de geluidsproblematiek meegenomen.

Na overleg met de regio is – in het licht van bovenstaande overwegingen – de envelop ingevuld. Die invulling treft u hieronder aan. Een project behoeft enige toelichting. Voor het project N525 Hilversum Mediapark heb ik een taakstellende bijdrage van maximaal € 50 miljoen aan de regio toegezegd voor investeringen op het onderliggende wegennet. Deze investeringen hebben echter ook effect op het hoofdwegennet, namelijk op de A1 en mogelijk op de A27.

Landsdeel	Project
Noord	A28/A32 Knooppunt Lankhorst
Oost	A1/A35 Azelo – Buren A12 Waterberg – Velperbroek A28 Zwolle – Meppel A50 Grijsoord – Valburg
Zuid	A2 Leenderheide – Budel A58 Eindhoven – Oirschot
Zuidvleugel	A12 Gouda – Woerden A12/A20 Knooppunt Gouwe A15 Papendrecht – Sliedrecht Oost
Noordvleugel	A1 Laren – Eemnes A6 Knooppunten Almere, Lelystad en Emmeloord N525 Hilversum Mediapark
Utrechtse regio	A1/A27 Knooppunt Eemnes A1/A28 Knooppunt Hoevelaken A27/A28 Ring Utrecht

❖ *Envelop regionale bereikbaarheid (€ 360 miljoen)*

Voordat ik de bestuurlijke overleggen heb gevoerd, was al een deel van deze envelop belegd. Zo zet ik € 60 miljoen in voor de introductie van de chipcard, € 80 miljoen als bijdrage aan de problematiek van de natte bruggen (rijksbruggen in het onderliggende wegennet, maar over rijksvaarwegen) en € 5 miljoen voor het aanvalsplan sociale veiligheid (conform motie Haersma Buma c.s. nr. 31, 29200 XII).

Bij de verdeling van de envelop (€ 215 miljoen) heb ik met name gekeken naar het belang van de – door de regio ingebrachte – projecten voor de bereikbaarheid in de betreffende regio en de wil bij die regio's om ook zelf middelen voor het project in te zetten.

De bestuurlijke overleggen hebben – op basis van bovenstaande criteria – uiteindelijk geleid tot een lijst met verschillende soorten bestedingen. Voor een deel zullen middelen worden toegevoegd aan concrete projecten, zoals de N201. Voor een ander deel zullen de middelen worden ingezet voor nog uit te werken pakket/netwerkmaatregelen. Daarbij zijn ook OV-maatregelen mogelijk, zoals voorgesteld in de motie Van der Ham, nr. 44, 29200 XII. Ik ben van plan de financiering voor alle bestedingen via de (bestaande) regionale mobiliteitsfondsen te laten lopen. Het beeld van de envelop regionale bereikbaarheid is als volgt:

Landsdeel	Project	Bijdrage
Noord	Pakket/netwerkmaatregelen	€ 10 miljoen
Oost	Pakket/netwerkmaatregelen	€ 10 miljoen
	Pakket/netwerkmaatregelen	€ 10 miljoen
Zuid	Bereikbaarheid Oostzijde Stadsgewest Eindhoven (BOSE)	€ 50 miljoen
Zuidvleugel	Pakket/netwerkmaatregelen, waarbij gedacht kan worden aan: ❖ N57 Harmsenbrug (€ 5 miljoen) ❖ A4/N211 Harnaschknoop (€ 5 miljoen) ❖ A12 Bypass Nootdorp (€ 10 miljoen) ❖ Overige maatregelen (€ 5 miljoen)	€ 25 miljoen
Noordvleugel	N201	€ 110 miljoen
Overig	Introductie chipcard	€ 60 miljoen
	Onderhoudsproblematiek natte bruggen	€ 80 miljoen
	Sociale veiligheid	€ 5 miljoen
	<b>Totaal</b>	<b>€ 360 miljoen</b>
Utrechtse regio	Amersfoort Centraal Stadsgebied (CSG)	€ 8 miljoen *

\*) Dit bedrag is gevonden binnen de begroting.

## 2. REGIONALE VOORSTELLEN TOT HERORDENING BINNEN HET MIT TOT EN MET 2010

Geen enkele regio heeft aangegeven te willen komen tot een herordening van infrastructuurprojecten binnen de bestaande financiële kaders van het MIT. Daarvoor zijn dus ook geen voorstellen ingediend. De huidige prioriteiten zijn daarmee op programmaniveau herbevestigd. De regio wenste echter over een aantal concrete projecten toch aanvullende afspraken te maken. Hier heb ik in de bestuurlijke overleggen uiteraard rekening mee gehouden, en de afspraken per project treft u in de achterliggende bijlagen aan.

### PERIODE NA 2010

Mede in antwoord op uw brief van 25 november over de grote projecten wil ik iets kwijt over het MIT na 2010. Zoals u weet is het MIT tot en met 2010 belegd met projecten. Het inpassen van nieuwe of aanvullende wensen leidt tot het verschuiven van projecten in het bestaande programma, waardoor de druk op het programma in latere jaren toeneemt. Ondermeer door de meest recente herprioritering in het MIT kennen veel projecten een financiële doorloop in de periode tot en met 2014.

Ik ben voornemens om bij de begroting 2005 een voorstel te doen voor de verdeling van de ruimte in het Infrastructuurfonds voor de periode 2011 – 2014 (inclusief voeding uit het FES). Daarin zullen de doorloop van de voor 2010 gestarte projecten en de in het kader van de herprioritering doorgeschoven projecten worden betrokken. Daarnaast zullen de besluiten die het Kabinet zal nemen over een aantal grote infrastructurele projecten, de middelen voor het onderhoud van infrastructuurnetwerken en de beleidsvoornemens van de Nota Mobiliteit en de Nota Ruimte worden verwerkt. Het Kabinetsbesluit over grote infrastructurele projecten zal – zoals zich nu laat aanzien – betrekking hebben op de nodige en mogelijke vervolgstappen op korte termijn voor het project Mainport Rotterdam, Zuiderzeelijn, de verkenning Haarlemmermeer – Almere en de Noodoverloopgebieden.

Ik ga ervan uit dat ik u hiermee voldoende op de hoogte heb gesteld.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Karla Peijs

## BIJLAGE 1: AFSPRAKENLIJST BESTUURLIJK OVERLEG MIT MET LANDSDEEL NOORD

1.	<p><b>Zuiderzeelijn</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Het SNN heeft met de Noordvleugel een aantal gesprekken gevoerd over de mogelijkheden van synergie. De conclusies van deze gesprekken zullen in een gezamenlijke brief van het SNN en de Noordvleugel worden verwoord en op zeer korte termijn worden toegestuurd aan de Minister van V&amp;W (de brief van 25-11-2003 is ontvangen). Na verwachting zal in december van dit jaar besluitvorming plaats vinden door het Kabinet.</li> </ul>
2.	<p><b>A28 Zwolle-Meppel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Uit de envelop benutting (ZSM2) zullen de 2<sup>e</sup> fase benuttingmaatregelen op de A28 Zwolle-Meppel worden gerealiseerd. Daarnaast wordt er voldoende geld gereserveerd om de ombouw van het knooppunt bij Lankhorst (de kortsluiting van de A28/A32) te realiseren. Getracht zal worden om gedurende deze kabinetsperiode te starten met de uitvoering van deze werkzaamheden.</li> <li>De studie naar de structurele capaciteitsuitbreiding A28 Hattemerbroek-Zwolle-Meppel is opgenomen in de planstudietabel van het MIT en de studie zal begin 2004 gestart worden.</li> </ul>
3.	<p><b>N31 Leeuwarden</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Na het verschijnen van de Trajectnota/MER in 2004 zal V&amp;W samen met VROM een standpunt innemen over de toekomstige infrastructurele situatie van de N31 bij Leeuwarden. Dit standpunt betekent nadrukkelijk geen financieel commitment. De financiële gevolgen van de standpuntbepaling zullen zo veel mogelijk worden meegenomen bij begrotingsvoorbereiding in 2004 en de verlenging van het MIT 2011-2014. De afspraak, dat de kosten voor de realisatie van dit project zo spoedig mogelijk in de periode na 2010 zullen worden ingepast, is herbevestigd.</li> </ul>
4.	<p><b>Kolibri OV-project</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Er is waardering uitgesproken over de integrale aanpak van de studie. Kolibri geeft als totaal concept voor het OV in de gehele regio een beeld</li> </ul>

	<p>van de mogelijkheden van een integrale aanpak. Het SNN wil het project als eenheid in de planstudietabel in het MIT opnemen. Het project voldoet volgens V&amp;W echter niet aan de eisen om als één project te kunnen worden beschouwd. De deelprojecten “OV-verbinding Groningen CS-Zernike” en “Knoop CS Groningen (niet-spoorse deel)” zijn opgenomen in de planstudiefase van het MIT 2004. De gemeente Groningen heeft verder de vrijheid om, voor eigen rekening en risico, de planstudie en de realisatie van het station Europapark uit te voeren.</p>
--	--



<b>5.</b>	<b>Regionale Samenwerking</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Voor regionale samenwerkingsprojecten is een maximale bijdrage van € 10 miljoen uit de envelop regionale bereikbaarheid toegezegd, onder de voorwaarde dat tegenover elke euro van V&amp;W tenminste een euro van de regio staat. Het geld zal gestort worden in het hierop aan te passen bestaande regionale mobiliteitsfonds Groningen – Assen.</li></ul>
<b>6.</b>	<b>N33 Assen-Veendam-A7</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Over de invoering van de verkeersveiligheidsmaatregelen in de vorm van de zogenoemde “essentiële herkenbaarheidkenmerken” moet nog besluitvorming plaatsvinden in het Nationaal Mobiliteits Beraad (NMB). Indien het NMB akkoord gaat met de invoering, dan zullen de verkeersveiligheidsmaatregelen (€ 870.000) zo spoedig mogelijk worden uitgevoerd door V&amp;W;</li><li>• Het SNN onderzoekt zelf creatieve mogelijkheden om de N33 op termijn te verdubbelen en overlegt de resultaten hiervan aan V&amp;W.</li></ul>
<b>7.</b>	<b>Spoordossier</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Het SNN zal met de Staatssecretaris van V&amp;W een overleg hebben over de mogelijke gevolgen van het spoorbeleid voor de Noordelijke provincies.</li></ul>

**BIJLAGE 2: AFSPRAKENLIJST BESTUURLIJK OVERLEG MIT MET LANDSDEEL OOST**

1.	<p><b>Rijksweg N35 Zwolle – Almelo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• V&amp;W werkt mee aan de totstandkoming van een nieuwe financiële overeenkomst met de regio voor het project, waarbij binnen de taakstellende budgetten van V&amp;W en een mogelijke extra bijdrage van de regio naar een zo optimaal mogelijke oplossing voor Nijverdal wordt gezocht;</li> <li>• Het wegvak Wierden – Almelo zal zo spoedig mogelijk in 2004 aan worden besteed voor realisatie. De provincie Overijssel dient daarvoor wel een garantstelling af te geven voor de voorfinanciering van het wegvak Wierden – Almelo in de periode tot 2007. Deze garantstelling kan met de ondertekening van de financiële overeenkomst komen te vervallen.</li> </ul>
2.	<p><b>Rijksweg N18 Varsseveld – Enschede</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• V&amp;W zegt voor de ombouw van de N18 – naast de (minimaal) € 85 miljoen van de regio – een taakstellende financiële bijdrage van € 50 miljoen toe uit de envelop wegen;</li> <li>• In 2004 zal gezamenlijk met landsdeel Oost de planstudieprocedure worden gestart;</li> <li>• Het staat landsdeel Oost vrij om de delen van de N18, die met de nu gedane toezegging niet kunnen worden aangelegd, te zijner tijd opnieuw te agenderen voor het MIT na 2010.</li> </ul>
3.	<p><b>Uitbreiding Rijn- en Waaloverschrijdende wegcapaciteit regio KAN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De in het MIT gereserveerde middelen voor de A50 Ewijk – Valburg – Grijsoord zullen worden gereserveerd voor de uitvoering van het zuidelijke trajectdeel Ewijk – Valburg;</li> <li>• Uit de envelop benutting wegen (ZSM 2) zullen de projecten op de ring van Arnhem, te weten A12 Waterberg – Velperbroek en A50 Valburg – Grijsoord zo spoedig mogelijk in uitvoering worden genomen;</li> <li>• V&amp;W schrijft voor de MIT behandeling op 8 december een brief aan de provincie Gelderland met een reactie op het door de provincie opgestelde rapport “Haalbaarheidsonderzoek doortrekking A15”. (De brief is inmiddels verstuurd.)</li> </ul>

<b>4.</b>	<b>Knoop Rail Arnhem (KRA)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• In het MIT zijn de benodigde middelen gereserveerd voor de uitvoering van de perrontunnel in de periode 2005-2007 en daarmee kan de realisatie van het project in 2005 starten;</li><li>• De start van de projectonderdelen 4<sup>e</sup> perron (met uitzondering van de perrontunnel) en vrije kruising-west kan op basis van de huidige planning in de begroting niet worden gegarandeerd voor deze kabinetsperiode. In overleg tussen V&amp;W en de regio zal desondanks worden gezien of er mogelijkheden zijn voor verschuivingen in de financiële planning van projecten uit het MIT voor landsdeel Oost om realisatie te versnellen.</li></ul>
-----------	---

5.	<p><b>Station Schuytgraaf/Arnhem</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>De prioriteit van te openen stations is nog niet bepaald. Zo spoedig mogelijk, en bij voorkeur voor de MIT-behandeling van 8 december, zal V&amp;W met een prioriteitstelling voor de stations komen waarbij rekening zal worden gehouden met VINEX – afspraken. De regio is bereid de voorfinancieringslasten van het station te dragen <i>als</i> in 2006 geld beschikbaar komt op de V&amp;W-begroting.</li> </ul>
6.	<p><b>Goederenroute Elst – Deventer – Twente / NaNOV</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Alle toegezegde financiële bijdragen voor NaNOV blijven in stand maar het geld komt pas vier jaar later beschikbaar. De regio zal in overleg met V&amp;W bezien of er mogelijkheden zijn om – via herschikking binnen de MIT-projecten van landsdeel Oost of via voorfinanciering (zonder rentevergoeding) vanuit de regio – de financiering van de volgens de regio meest urgente NaNOV-maatregelen (bijvoorbeeld bij Elst of Rijssen) naar voren te halen.</li> </ul>
7.	<p><b>Versterking gebiedsgerichte samenwerking Twente</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Voor het regionale samenwerkingsproject “Twente mobiel” wordt een bijdrage van € 10 miljoen uit de envelop regionale bereikbaarheid toegezegd. Dit geld zal worden gestort in het regionale mobiliteitsfonds onder de daarvoor geldende voorwaarde dat tegenover elke euro van V&amp;W een euro van de regio staat.</li> </ul>
8.	<p><b>Bereikbaarheid regio KAN (BB KAN)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Voor het regionale samenwerkingsproject “Beter Bereikbaar KAN” wordt een bijdrage van € 10 miljoen uit de envelop regionale bereikbaarheid toegezegd. Dit geld zal worden gestort in het regionale mobiliteitsfonds onder de daarvoor geldende voorwaarde dat tegenover elke euro van V&amp;W een euro van de regio staat.</li> </ul>
9.	<p><b>Benutting Overijssel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>V&amp;W heeft aangegeven dat de in ZSM-2 opgenomen benuttingsprojecten op de trajecten A28 Hattemberbroek – Lankhorst en de A1 Azelo – Buren op zo kort mogelijk termijn in uitvoering zullen</li> </ul>

	worden genomen.
--	-----------------

**BIJLAGE 3: AFSPRAKENLIJST BESTUURLIJK OVERLEG MIT MET LANDSDEEL ZUID**

	<b>NOORD-BRABANT</b>
<b>1.</b>	<p><b>A50 Oss – Eindhoven</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het project wordt conform planning (MIT 2004) in 2005 opgeleverd;</li> <li>• Deze extra kosten voor de afbouw worden door V&amp;W gefinancierd.</li> <li>• In de uitvoeringsplanning zal aandacht worden gegeven aan het moment van aanpakken van de aansluiting Ekkersrijt bij Eindhoven.</li> </ul>
<b>2.</b>	<p><b>A2 Tangenten Eindhoven</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uitgangspunt voor het project is het huidige kasritme (MIT 2004);</li> <li>• V&amp;W onderzoekt of verkorting van de bouwtijd (oplevering in 2010 in plaats van 2011) – verkeerskundig gezien – überhaupt kan;</li> <li>• Tevens wordt bij de aanbesteding d.m.v. een alternatieve uitvraag onderzocht of oplevering van het project in 2010 binnen het beschikbare budget en het bestaande kasritme mogelijk is.</li> <li>• Voorfinancieringskosten komen voor rekening van de regio.</li> </ul>
<b>3.</b>	<p><b>Spitsstroken rond Eindhoven</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Naast de in ZSM-1 opgenomen spitsstroken op de A2 rond Eindhoven en rond Den Bosch (vooruitlopend op de structurele aanpassingen daar vanaf 2005) en tussen Eindhoven en Den Bosch, heeft V&amp;W spitsstroken op de A2/A58 Eindhoven – Oirschot en op de A2 Leenderheide – Budel in ZSM-2 opgenomen.</li> </ul>
<b>4.</b>	<p><b>Bereikbaarheid Oostzijde Stadsregio Eindhoven (BOSE)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het SRE verwacht de tracé MER studie in 2005 af te kunnen ronden. Dan is bekend wat de meest kansrijke oplossing is en wat de kosten daarvan zijn. SRE geeft aan naar aanleiding van de afronding van de studie nog met V&amp;W te willen praten;</li> <li>• V&amp;W wil het regionale/lokale project meefinancieren met een maximaal taakstellend budget van € 50 miljoen (geïndexeerd na besluit over het tracé). Het geld komt uit de envelop regionale bereikbaarheid;</li> <li>• In het tijdschema van het MIT 2004 geldt “start realisatie: na 2007”.</li> </ul>

<b>5.</b>	<b>Tilburg Noord Westtangent</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• De planstudie voor het project moet eerst worden afgerond;</li><li>• De planstudie moet uitwijzen of het project in aanmerking komt voor een rijksbijdrage of dat het project volledig uit de GDU moet worden gefinancierd;</li><li>• V&amp;W geeft aan dat, indien het project boven de GDU-grens uitkomt, er voor 2010 in elk geval geen rijksbijdrage mogelijk is.</li></ul>
-----------	--

6.	<p><b>OV netwerk Brabantstad</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De minister heeft afgesproken dat zij in januari/begin februari 2004 Noord-Brabant zal bezoeken. Tijdens dit bezoek zal de verkenning aan de minister worden aangeboden;</li> <li>• Daarna volgt volgens het gebruikelijk traject overleg over de verkenning.</li> </ul>
7.	<p><b>Station Brandevoort</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De planstudie van het project is nog gaande. De prioriteit van te openen stations is nog niet bepaald. Prioriteitsstelling vindt plaats op basis van inventarisatie en toetsing door Prorail en beoordeling door V&amp;W;</li> <li>• Er moet voor gezorgd worden dat de NS een passende dienstregeling aanbiedt (actie provincie);</li> <li>• Een eventuele bijdrage van het rijk bedraagt maximaal € 5 miljoen.</li> </ul>
8.	<p><b>3<sup>e</sup> perron NSP Breda</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het 3<sup>e</sup> perron is nodig, maar niet voor 2010;</li> <li>• In het MIT 2005 zal V&amp;W helderheid geven wanneer het 3<sup>e</sup> perron er komt. Nu kan worden doorgedaan met ruimtereservering en planontwikkeling. Het postperron kan zolang voor overbrugging zorgen. Het postperron kan met een reservering van € 1 – 3 miljoen na 2007 nog functioneren;</li> <li>• V&amp;W is verantwoordelijk voor de aanleg van het basisstation (sober en doelmatig). Het in het MIT 2004 opgenomen bedrag bedraagt € 18 miljoen. Ontwerp en kosten van het basisstation worden getoetst. Een eventueel tekort voor een sober en doelmatig basisstation wordt aangevuld door V&amp;W.</li> </ul>
9.	<p><b>Zuid Willemsvaart (gedeelte Maas – Berlicum / Den Dungen)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Start van de realisatie is conform het MIT 2004 in 2006;</li> <li>• V&amp;W zal in overleg met de provincie Noord-Brabant bezien of een ander faseringsplan / prioritering mogelijk is en of dit tot betere condities kan leiden.</li> </ul>
10.	<p><b>Aanpak “Luteijn” in de SRE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uitvoering van maatregelen à la Luteijn dient uit de bestaande middelen</li> </ul>



	van het rijk en de regio te komen door deze middelen slimmer te besteden.
<b>11.</b>	<p><b>A4 Dinteloord – Bergen op Zoom</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De provincie heeft aan de minister een brochure aangeboden over PPS en tolmogelijkheden voor de realisatie van de weg;</li> <li>• In 2004 zal over het project verder worden gesproken. In het kader van de Nota Mobiliteit zal hierover meer duidelijkheid worden gegeven.</li> </ul>
	<b>ZEELAND</b>
<b>1.</b>	<p><b>Kanaalkruising Sluiskil</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De minister zal in januari samen met de minister van Financiën een bezoek brengen om over de financiering te praten;</li> <li>• De minister zegt toe over de eventuele koppeling van dit project met andere projecten of projectvoornemens (de kanaalverruiming) met Vlaanderen te overleggen, mocht dit nodig zijn.</li> </ul>
<b>2.</b>	<p><b>N62</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het aanbod van de provincie om een proefproject tolheffing te starten, waarin de NV Westerscheldetunnel wil participeren, zal besproken worden tijdens het bovengenoemde bezoek van de minister.</li> </ul>
	<b>LIMBURG</b>
<b>1.</b>	<p><b>A2 Grathem – Urmond</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De wens van de provincie om dit project uit te voeren kan op dit moment niet worden gehonoreerd. Bij de begroting 2005 is de minister voornemens een voorstel te doen voor het MIT 2011-2014, waarbij ook categorie 2 projecten zullen worden gezien.</li> </ul>
<b>2.</b>	<p><b>Lightrail Zuid-Limburg</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De minister geeft aan dat dit project gefinancierd moet worden uit de eigen middelen die vanaf 2004 via het GDU+ verdeelmodel over de regio's worden verdeeld. De gelabelde GDU+ gelden 2004 –2010 kunnen hiervoor worden aangewend en zijn hard;</li> <li>• Over de al bestede voorbereidingskosten zal een separate afspraak tussen de provincie en V&amp;W worden gemaakt.</li> </ul>

3.	<b>Parkstad</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• V&amp;W zal nagaan of er mogelijkheden zijn om versneld de aanpassing van de daaraan gekoppelde aansluiting bij Nuth aan te pakken.</li></ul>
4.	<b>Trambrug Heel</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• In december zal door V&amp;W een reactie worden gegeven op de tijdens het overleg aangeboden brief over de Trambrug Heel.</li></ul>
5.	<b>A2/76 Spitspakket Kerensheide</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Het spitspakket is akkoord. De provincie heeft daarvoor een bijdrage gevraagd aan V&amp;W van in totaal € 18 miljoen. De provincie wil € 10 miljoen daarvan financieren via de rijksbijdrage in het regionaal mobiliteitsfonds Limburg, en € 8 miljoen aanvullend. V&amp;W zegt beide bijdragen toe, waarbij geldt dat de rijksmiddelen voor het mobiliteitsfonds pas gestort kunnen worden als ook de provincie € 10 miljoen heeft gestort. Voor dit provinciale deel van € 10 miljoen zal de provincie nog met voorstellen komen.</li></ul>

**BIJLAGE 4: AFSPRAKENLIJST BESTUURLIJK OVERLEG MIT MET ZUID-HOLLAND**

1.	<p><b>Algemeen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>De afspraken uit het “mandje” Zuid Holland van november 2002 blijven onverkort gelden. De afspraken die hieronder ten aanzien van een aantal projecten worden gemaakt zijn nadere invullingen van deze afspraken.</li> </ul>
2.	<p><b>A4 Delft – Schiedam</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vanuit de envelop wegen wordt € 210 miljoen gereserveerd voor de A4 Delft – Schiedam. Daarmee wordt de taakstellende V&amp;W-bijdrage voor het infrastructurele deel (inclusief Kethelplein en inpassing) in totaal € 475 miljoen;</li> <li>De tracé/merstudie A4 Delft – Schiedam wordt op korte termijn herstart. Daarin zal het taakstellende budget worden opgenomen als maximum V&amp;W-bijdrage. Het infrastructurele gedeelte, inclusief inpassing, zal daarmee bekostigd moeten worden. In de studie zal V&amp;W het infrastructurele gedeelte onderzoeken. De provincie Zuid Holland zal daarnaast het kwaliteitsversterkings- en gebiedsinrichtingsdeel in Midden-Delfland onderzoeken en voor een financieringsvoorstel ervan zorgdragen;</li> <li>De minister zal binnenkort de vergadering van de adviescommissie IODS bijwonen.</li> </ul>
3.	<p><b>A15 Maasvlakte-Vaanplein</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Met de regio is afgesproken dat er in 2004 op basis van een actuele kostenraming van de A15 in relatie tot de uitvoeringsplanning en de onlangs afgeronde quickscan naar tolconcepten, het geheel van de financieringsproblematiek van de A15 Maasvlakte – Vaanplein wordt bezien;</li> <li>Naast het gereserveerde rijksbudget van € 530 miljoen reserveert Rotterdam een substantiële financiële bijdrage voor de realisatie van de A15 Maasvlakte – Vaanplein. Daarnaast zal Rotterdam op verzoek van V&amp;W een bijdrage leveren aan de actualisatie van de kostenraming.</li> </ul>
4.	<p><b>Bijdrage uit envelop regionale samenwerking</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>In de periode 2005 – 2010 wordt aan de Zuidvleugel € 25 miljoen</li> </ul>

	<p>beschikbaar gesteld uit de envelop regionale bereikbaarheid ten behoeve van regionale infrastructuurprojecten. Gedacht wordt aan de volgende 4 projecten:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. N57/Harmsenbrug;</li> <li>2. Harnaschknoop korte termijn oplossing;</li> <li>3. Bypass Nootdorp;</li> <li>4. Samenhangend Netwerk/Luteijn.</li> </ol> <ul style="list-style-type: none"> <li>• V&amp;W informeert de regio op welke wijze en onder welke voorwaarden het bedrag beschikbaar wordt gesteld. Daarbij ligt storting in de regionale mobiliteitsfondsen voor de hand.</li> </ul>
<b>5.</b>	<p><b>Kasritme randstadrail</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Conform de afspraken uit het “mandje” Zuid Holland gaat V&amp;W dit jaar na in hoeverre de –mogelijke – onderuitputting op de V&amp;W-begroting kan bijdragen aan verlichting van het kasritme probleem Randstadrail;</li> <li>• Met betrekking tot het door de regio aangedragen kasritme probleem voor 2004 zal V&amp;W onderzoeken of zij binnen haar begroting nog mogelijkheden ziet, die kunnen bijdragen aan de verlichting ervan.</li> </ul>
<b>6.</b>	<p><b>Rijn – Gouwelijn</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tussen de provincie en V&amp;W zijn op 17 november 2003 afspraken gemaakt om op korte termijn wederzijds meer helderheid te verschaffen over vragen, die bij beide partijen leven over de planstudie Rijn – Gouwelijn;</li> <li>• Met betrekking tot de discussie rond lightrailprojecten in de GDU+ zal V&amp;W in de brief<sup>1</sup> die zij over de GDU+ aan de Tweede Kamer schrijft helderheid geven over de in het MIT genoemde € 115 miljoen ten behoeve van 3 lightrailprojecten;</li> <li>• Discussies over eventuele rijksbijdrage bovenop de GDU+ worden gevoerd in het kader van de nota's Ruimte en Mobiliteit en in het licht van de begrotingsvoorbereiding 2005 – 2009, waarin de minister voornemens is een doorkijk te geven voor de periode 2011-2014.</li> </ul>
<b>7.</b>	<p><b>Overig</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uit de envelop wegen wordt € 37 miljoen beschikbaar gesteld voor de afbouw van de A4 Burgerveen – Leiden. Het OTB zal op korte termijn ter inzage worden gelegd;</li> </ul>

<sup>1</sup> Deze brief wordt ook voor de MIT-behandeling op 8 december aan de Tweede Kamer gestuurd.

- |  |  |
|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>• In het kader van de envelop benutting hoofdwegen (ZSM 2) worden de benuttingsprojecten A12 Gouda-Woerden, A12/A20 knooppunt Gouwe en A15 Papendrecht – Sliedrecht Oost gerealiseerd.</li></ul> |
|--|--|

**BIJLAGE 5: Afsprakenlijst bestuurlijk overleg MIT met Noord-Holland en Flevoland**

1.	<p><b>Algemeen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gelden, die zijn toegezegd aan de Noordvleugel blijven binnen de regio.</li> </ul>
2.	<p><b>Coentunnel/Westrandweg</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>De afspraken zoals neergelegd in de intentieovereenkomst worden herbevestigd. In de bestuursovereenkomst is opgenomen dat eerst de mogelijkheid voor tolheffing wordt gezien. Niet eerder dan nadat de Minister naar aanleiding van het onderzoek voor de mogelijkheid van tolheffing een standpunt heeft bepaald, is een toezegging aan de orde. Afsproken is dat de bestuursovereenkomst een jaar na het ondertekenen van de intentieovereenkomst (dus uiterlijk maart 2004) tot stand komt;</li> <li>Als blijkt dat tolheffing niet haalbaar is zal de Minister de toegezegde € 83 miljoen bijdragen en de regio eveneens € 83 miljoen. V&amp;W komt begin volgend jaar met een plan voor de financiering/uitvoering van de verbinding.</li> </ul>
3.	<p><b>N201</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Het project kent een tekort van € 170 miljoen. V&amp;W is bereid €110 miljoen bij te dragen uit de envelop regionale bereikbaarheid. Het resterende tekort moet komen uit verschuivingen in het MIT en bijdragen van de regio;</li> <li>De regio is bereid in dit kader het nog in het MIT opgenomen budget voor Zuidtangente fase 2 (west/oosttracé) in te zetten (€ 30 miljoen);</li> <li>V&amp;W is tot slot bereid de regio € 30 miljoen te lenen van het toegezegde budget voor het project N525 Mediapark Hilversum, dat wordt gefinancierd uit de envelop benutting hoofdweg (ZSM-2). De regio dient dit dan tijdig terug te betalen. Hier moeten procesafspraken over gemaakt worden.</li> </ul>
4.	<p><b>A6 Tweede Hollandse Brug</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Besluitvorming vindt plaats in het kader van de lopende planstudie en in samenhang met de verkenning Haarlemmermeer – Almere en het Integraal Ontwikkelingsplan Almere.</li> </ul>

<b>5.</b>	<p><b>Noord – Zuidlijn</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Voor de Noord – Zuidlijn geldt de index die ook voor de andere infrastructuurprojecten geldt. De gemaakte afspraken over het kasritme worden herbevestigd.</li> </ul>
<b>6.</b>	<p><b>Regionet Budget</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>V&amp;W is nu aan zet en zal zo snel mogelijk beginnen. De opdracht zal aan Prorail gegeven worden om samen met de regio en het ministerie het plan van aanpak op te stellen.</li> </ul>
<b>7.</b>	<p><b>ZSM 2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>In ZSM 2 zullen worden opgenomen de A1 Laren – Eemnes en de knooppunten Almere, Lelystad en Emmeloord.</li> </ul>
<b>8.</b>	<p><b>Plan Bohemen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>De gemeente Haarlemmermeer heeft een alternatief plan voor de aanpak van het knooppunt Badhoevedorp ontwikkeld. De risico's die aan het plan kleven ten aanzien van de financiële onderbouwing zijn zeer groot. De bijdragen van derden zijn onzeker en ook ontbreekt een verbinding voor Haarlem, Schiphol v.v. V&amp;W acht het plan, zoals het er nu ligt, op dit moment niet haalbaar en stelt daarvoor dan ook geen bijdrage beschikbaar. De eerder in de begroting genoemde mogelijkheid om middelen uit de envelop aanleg wegen voor dit plan in te zetten is daarmee komen te vervallen.</li> </ul>
<b>9.</b>	<p><b>N525 Mediapark Hilversum</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>V&amp;W is, onder voorwaarde van medefinanciering van de andere overheden en verkregen draagvlak, bereid taakstellend – op grond van de samenhang met de doorstroming op de A1 – voor het verbeteren van de regionale bereikbaarheid van N525 Mediapark Hilversum, € 50 miljoen bij te dragen aan het plan. Dit plan dient op korte termijn verder uitgewerkt te worden.</li> </ul>

--	--



**BIJLAGE 6: AFSPRAKENLIJST BESTUURLIJK OVERLEG MIT MET UTRECHT**

1.	<p><b>Randstadspoor</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De minister benadrukt dat het geld voor Randstadspoor niet weg is. Een aantal deelprojecten is verschoven maar de gelden blijven beschikbaar na 2010. De midterm-review in 2006 is om te bezien of de inzet van gelden op onderhoud spoor goed zijn ingezet en wat er nog meer moet gebeuren;</li> <li>• In het MIT is inclusief de BOR-gelden na 2010 € 509 miljoen beschikbaar voor de bereikbaarheid van de regio Utrecht. Het geld is geormerkt voor het project Randstadspoor/Vleuten – Geldermalsen. Gezien de resultaten uit het project Benutten en Bouwen is het wenselijk dat de bestuurders van de regio Utrecht, ProRail, V&amp;W en NS <b>gezamenlijk</b> een plan maken voor de met het Randstadspoor beoogde bereikbaarheid. De wijze van (technisch) uitvoeren van het Randstadspoorconcept staat daarbij centraal. De regio is bereid hier aan mee te werken. Het initiatief ligt bij V&amp;W;</li> <li>• Uitgaande van de realisering van het Randstadspoorconcept heeft de regio aangegeven zo snel mogelijk de spoorverdubbeling ARK-Utrecht CS te willen realiseren, zodat tezamen met de reeds afgegeven beschikkingen het gehele traject Woerden – Utrecht CS verdubbeld wordt. De regio is bereid € 100 miljoen voor te financieren en de rente hiervoor zelf te betalen met duidelijke afspraken over terugbetaling. Afgesproken wordt de beschikking voor de verdubbeling ARK-Utrecht CS te verlenen. De daarvoor in de periode tot en met 2010 opgenomen middelen zullen – om het project op het door de regio gewenste uitvoeringstempo te krijgen – door de regio worden voorgefinancierd;</li> <li>• Tevens heeft de regio aangeboden een voorstel te doen voor herprioritering van alle voor de Utrechtse regio beschikbare MIT-gelden om een versnelde financiering van het gezamenlijke plan mogelijk te maken. V&amp;W is in principe bereid dit voorstel te bezien.</li> </ul>
2.	<p><b>Spoortraject Utrecht-Arnhem (HSL-Oost), ongelijkvloerse kruisingen Driebergen en Maarsbergen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De ongelijkvloerse kruisingen maken onderdeel uit van de HSL-Oost. De aanpak van deze kruisingen zit nog in het MIT maar zijn opgeschoven naar de periode 2009 – 2014. Een eerdere aanpak is niet mogelijk;</li> <li>• De ongelijkvloerse kruising bij Driebergen betekent dat de weg onder</li> </ul>

	<p>het spoor door gaat. Dit staat ook in het kabinetsstandpunt over de HSL-Oost en is bekend bij de regio en de Tweede Kamer. De door de regio gewenste verhoogde ligging van het spoor zou een mogelijkheid zijn als de regio daar de middelen toe verstrekt en de meerwaarde van de verhoogde ligging kan aangeven.</p>
<b>3.</b>	<p><b>A2 Holendrecht – Oudenrijn, inclusief integratie A2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De einddatum van het project is verschoven tot na 2010. De vertraging heeft gengevolgen voor de dicht-open-dicht-open (DODO)constructie en zal naar verwachting niet leiden tot problemen voor Leidsche Rijn.</li> </ul>
<b>4.</b>	<p><b>ZSM 2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Onder ZSM 2 vallen de volgende voor de Utrechtse regio relevante projecten: A1 Laren – Eemnes, Knooppunt Eemnes, enkele aanpassingen in knooppunt Hoevelaken, de A27/A28 Ring Utrecht en A12 Gouda – Woerden;</li> <li>• De A12 Maarsbergen – Veenendaal en A28 Noordbaan vallen niet onder ZSM 2. Maarsbergen – Veenendaal scoort verkeerskundig niet goed genoeg in relatie tot de hoge kosten. De A28 Noordbaan past niet in de benuttingsfilosofie. De spitsstrook brengt files namelijk naar de ring in plaats van dat het de ringen leegtrekt;</li> <li>• De A12 Maarsbergen – Veenendaal blijft wel als categorie 2 project staan voor de periode na 2010.</li> </ul>
<b>5.</b>	<p><b>Benutting A 12- Oost (gesplitste aansluiting)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De regio wenst in afwijking van het ZSM 1 project een gesplitste aansluiting. Daartoe is afgesproken dat de procedurele mogelijkheden bekeken zullen worden. Daarbij wordt ook de landsadvocaat betrokken. Indien het juridisch mogelijk is, kan onder vervulling van de volgende voorwaarden een gesplitste aansluiting worden gerealiseerd: <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De regio verkrijgt draagvlak voor de gesplitste aansluiting van VROM, LNV en maatschappelijke organisaties die nu tegen zijn;</li> <li>❖ Alle extra kosten van de gesplitste aansluiting zijn voor rekening van de regio, zoals extra geluidsmaatregelen en planschade;</li> <li>❖ Het alternatief van de regio mag niet tot vertraging leiden voor de aanpak van de A12 zoals nu beoogd is met de Spoedwet. De regio dient over een onherroepelijk vrijstellingsbesluit te beschikken op het moment dat het Wegaanpassingsbesluit voor dit deel klaar is. Dat is naar verwachting medio 2004 het geval.</li> </ul> </li> </ul>

<b>6.</b>	<b>Regionale bereikbaarheid</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Bevestigd is dat er maatwerkafspraken gemaakt worden voor Vathorst, waarvoor Amersfoort voor 1 december 2003 de financiële gegevens zal aanreiken;</li><li>• Uit de envelop regionale bereikbaarheid gaat € 8 miljoen naar het project Amersfoort Centraal Stadsgebied (CSG-2).</li></ul>
<b>7.</b>	<b>Lekkanaal en 3<sup>e</sup> kolk Beatrixsluis</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Voor dit project zijn geen middelen gereserveerd tot en met 2010. Het project is vertraagd tot na 2010;</li><li>• Het achterstallig onderhoud aan de Beatrixsluis wordt opgepakt.</li></ul>