



Stadskantoor  
Claudius Prinsenlaan 10  
Postbus 90156, 4800 RH Breda  
Telefoon (076) 529 34 42  
Fax (076) 529 34 38  
E-mail w.willems@breda.nl  
Website www.breda.nl

de leden van de raadscommissie Ruimte

Uw brief

Datum  
11 januari 2012

Ons kenmerk  
  
• B R D 2 0 1 2 0 4 3 0 •

Onderwerp  
informatie BO MIRT

Informatie  
5293734 M. Oonincx

Bijlagen  
5

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij maak ik van de gelegenheid gebruik u te informeren over de resultaten van het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (BO MIRT) van 9 november jl.

In het bestuurlijk overleg MIRT zijn drie, voor Breda relevante, onderwerpen besproken. Het gaat hierbij om de A27 knooppunt Lunetten – knooppunt Hooipolder, A58 Breda – Tilburg – Eindhoven en het Programma Beter Benutten Brabant.

#### A27 knooppunt Lunetten – knooppunt Hooipolder

Na het vorige bestuurlijk overleg MIRT is door Rijkswaterstaat een versoberd voorkeursalternatief voor de A27 knooppunt Lunetten – knooppunt Hooipolder uitgewerkt. De zoektocht was gericht op een alternatief (B-min variant) dat past binnen het budget van € 740 miljoen. Dit is het maximumbedrag dat beschikbaar is gesteld in het MIRT voor de A27. Conclusie is dat er geen versoberde B-min variant te construeren is binnen het beschikbare budget. De goedkoopste B-min variant is € 905 miljoen en met enkele majeure risico's, die bij het reserveren van een budget moeten worden betrokken. Om deze reden zijn enkele E-varianten uitgewerkt die wel passen binnen het beschikbare budget. Deze E-varianten bestaan telkens uit onderdelen van de B-min variant. Minister Schultz van Haegen heeft in het overleg nogmaals aangegeven dat het beschikbare budget het absolute maximum is voor de A27 (inclusief BTW, inclusief PPS voordeel van € 30 miljoen, exclusief beheer en onderhoud). De regio (provincies Noord-Brabant, Zuid-Holland en Utrecht) is niet bereid tot cofinanciering. Dit budget blijft beschikbaar voor de aanpak van de A27. Rijkswaterstaat gaat met de beschikbare middelen een zo goed mogelijk E-variant uitwerken, waarbij de trajecten Lunetten – Everdingen en Scheiwijk – Werkendam prioriteit hebben. In het Notaoverleg van de Tweede Kamer d.d. 12 december 2011 is een motie betreffende de A27 aangenomen. Hierin wordt de Regering verzocht bij de aanpak van de knelpunten op de A27 prioriteit te geven aan de knelpunten Gorinchem en Hooipolder en de aanleg van een toekomstige treinverbinding Utrecht-Breda niet onnodig duur te maken.

#### A58 Breda – Tilburg - Eindhoven

Het Rijk reserveert in het MIRT in de periode 2021 - 2023 een voorlopig budget voor twee deeltrajecten op de A58, te weten A58 knooppunt Galder – knooppunt Sint Annabosch en A58 tussen Tilburg en Eindhoven. Het voorlopige budget voor de twee deeltrajecten is vooralsnog op € 425 miljoen bepaald, na 2020. Het uiteindelijke taakstellende budget wordt door het Rijk bepaald aan de hand van de nog te doorlopen verkenning en planuitwerking van de twee deeltrajecten. Het bedrijfsleven (Brabant Zeeuwse Werkgeversfederatie en Kamer van Koophandel) vindt de aanpak van de A58 na 2020 te laat en is een initiatief (Stichting Zuidnet A58) gestart om de A58 eerder aan te pakken. De minister is enthousiast en heeft aangegeven dat bij een voorfinanciering een



versnelling mogelijk is, maar hierbij wel rekeninghoudend met procedurele doorlooptijden. Het Rijk wil dat voor de zomer van 2012 zekerheid bestaat over voorfinanciering door de provincie Noord-Brabant en het bedrijfsleven. Hiertoe wordt een onderzoek gestart en een begin gemaakt met de voorbereiding van een verkenning Tilburg – Eindhoven en de planuitwerking knooppunt Sint Annabosch - knooppunt Galder, voor zover dit informatie betreft die voor de uitwerking van het financiële plan Design Build Finance Maintenance (DBFM) plus noodzakelijk is. Hiertoe wordt een plan van aanpak vastgesteld in januari 2012. In dit plan van aanpak wordt nader inhoud gegeven aan het vervolgtraject van onder andere de planuitwerking knooppunt Galder – knooppunt Sint Annabosch en het financiële plan DBFMplus. Hieruit moet tevens blijken hoe deze drie onderdelen elkaar raken en worden afgestemd. Na een toezegging van de provincie Noord-Brabant (uiterlijk zomer 2012) voor wat betreft de voorfinanciering kan de planuitwerking voor knooppunt Galder – knooppunt Sint Annabosch worden gestart.

#### Programma Beter Benutten Brabant

In de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is het Programma Beter Benutten gelanceerd. Met dit programma wil de minister in zeven regio's de files terugdringen met 20 tot 30%. Brabant heeft, als één van de zeven regio's, daarvoor een regionaal maatregelenpakket opgesteld. Het door Brabant ingediende pakket is een multimodaal pakket, dat de belangrijkste regionale bereikbaarheidsknelpunten aanpakt en het mobiliteitssysteem robuuster maakt. De totale kosten van het Programma Beter Benutten Brabant bedragen € 259 miljoen met een voorgestelde financiering van € 122 miljoen door de regionale partners en € 137 miljoen door het Rijk. De minister heeft aangegeven dat het Rijk bereid is om onder een aantal voorwaarden € 41,5 miljoen te reserveren voor het Programma Beter Benutten Brabant. Met de bijdrage van de regio van € 31,5 miljoen voor de gehonoreerde projecten, komen daarmee de totale kosten van het Programma Beter Benutten Brabant op € 73 miljoen. Door de regionale vertegenwoordigers is in het bestuurlijk overleg MIRT met teleurstelling kennis genomen van deze beoordeling door het Rijk.

Voor Breda is het project 'fietsenstallingen station Breda' opgenomen en voorlopig gehonoreerd voor in totaal € 7 miljoen. Om dit project definitief gehonoreerd te krijgen, moet nog een aantal vragen worden beantwoord. De aanvullende informatie hiervoor moet in februari 2012 worden aangeleverd. Een aantal essentiële projecten, die met name zijn gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid van de achterlandverbindingen, ontbreekt in het gehonoreerde pakket. Er zijn drie aanvullende prioritaire projecten voor Brabant benoemd, waaronder Innovatief Netwerkmanagement Ruit van Breda. In het bestuurlijk overleg MIRT is aangegeven dat er geen onderhandelingsruimte is. Desondanks wordt in januari 2012 een overleg gepland tussen de gemeente Breda, provincie en Rijk waarbij dit Bredase project wordt geagendeerd zodat duidelijk wordt op welke manier het een vervolg gaat krijgen. Ik zal u van de voortgang op de hoogte houden.

Voor uitgebreide informatie over voorgaande onderwerpen en de overige op 9 november besproken onderwerpen verwijs ik u naar de bijlagen.

Ik hoop u met voorgaande voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Mr. W.P. (Wilbert) Willems,  
Wethouder Mobiliteit, Duurzaamheid en Cultuur

## Gebiedsprogramma Beter Benutten regio Brabant

### Afspraken Bestuurlijk Overleg MIRT

#### Constatering

- Rijk, regio en bedrijfsleven hebben de afgelopen maanden gewerkt aan de totstandkoming van een programma in het kader van Beter Benutten. Doel van dit programma is het verminderen van de files op de weg met circa 20% op specifieke trajecten waar de spitsproblematiek zich het meeste voordoet. Op het spoor is het streven van het programma gericht op het accommoderen van de stijgende vraag op de PHS-corridors tot 2020 en het vergroten van de reiscomfort door de spitsdruk op het spoor beter te verdelen.
- Het programma Beter Benutten Brabant wordt door een trio van een regionale bestuurder, Ruud van Heugten, gedeputeerde provincie Noord Brabant, René Penning de Vries als CEO (NXP) en mijzelf aangestuurd.
- Dat het programma Beter Benutten Brabant voldoet aan de criteria zoals die zijn opgenomen in bijlage 2 van de brief aan de Minister van I&M aan de Tweede Kamer.
- Dat het programma Beter Benutten Brabant tot stand is gekomen met behulp van advies van onafhankelijke externe experts en dat het gebiedspakket qua kosteneffectiviteit is getoetst door een onafhankelijke externe partij. Dit geeft mij het vertrouwen dat het gebiedspakket in de komende jaren de fileknelpunten in deze regio met circa 20% gereduceerd kunnen worden en dat de reizigersgroei op het spoor gefaciliteerd kan worden.
- Dat voor het programma Beter Benutten Brabant het rijk en regio financieel zal bijdragen.

#### Besluiten

- Het bovengenoemd trio spreekt af om begin december het programma aan maatregelen te bevestigen en vervolgens uitvoeringsgereed te maken. Bij de verdere uitwerking van dit programma zijn binnen de in bovengenoemde brief aan de Tweede Kamer geschetste uitgangspunten en de nu voor het totale maatregelenpakket afgesproken financiële randvoorwaarden ruimte voor flexibiliteit. Met het bedrijfsleven worden daarbij concrete afspraken gemaakt over hun bijdragen aan de gestelde doelen van het programma. Tevens wordt het innovatieve karakter en de kosteneffectiviteit van de maatregelen geoptimaliseerd en zal gezamenlijk worden bepaald welke van de maatregelen zich op basis van inhoudelijke samenhang en/of kosteneffectiviteit lenen voor een regio-overstijgende aanpak (bijvoorbeeld ITS-projecten).
- Specifiek voor ITS projecten worden de regio's gevraagd te komen met een gezamenlijk voorstel waarbij de samenhang en de toekomstbestendigheid van de proposities geborgd zijn, om zo de landelijke ontwikkeling op ITS gebied te in gang te zetten en te versterken en de bereikbaarheid te verbeteren.
- Rijk en regio reserveren voor het in de bijlage opgenomen programma Beter Benutten Brabant ten behoeve van de investeringen en het beheer en onderhoud in totaal maximaal € 72,8 mln euro. Hierbij is het aandeel van het Rijk maximaal € 41,3 mln en het aandeel van de regio €31,5 mln. Het rijk stelt hierbij een aantal voorwaarden:

- o Het Rijk stelt de voorwaarde dat een 'Weesfietsen aanpak' onderdeel uitmaakt van de maatregel 'Fietsenstallingen station Breda' en dat Beter Benutten alleen een bijdrage levert voor de extra 2700 plekken. Er moet verder onderzocht worden:
  - of cofinanciering van 50% vanuit Ruimte voor de Fiets op deze extra plekken relevant is;
  - wat de financiële implicaties zijn op de door de regio gevraagde bijdrage van het rijk.

De regio heeft tot februari 2012 om te komen met een verbeterd voorstel cf. deze voorwaarden.

- o Additioneel biedt het rijk de regio aan om als vervolg op de oplevering van sluisen 4, 5 en 6 financieel bij te dragen aan een aantal werkzaamheden aan de Zuid-Willemsvaart/Wilhelminakanaal (o.a. wachtplaatsen en zwaikommen) gericht op het beter benutten van het traject Veghel-Eindhoven. Het rijk biedt de regio hiervoor additioneel (bovenop de € 41,3 mln) een financiële bijdrage van maximaal 6,8 mln. aan onder de conditie dat de regio de resterende 11,2 mln bijdraagt voor een project van in totaal 18 mln. Voorwaarde voor de rijksbijdrage is dat de regio een overeenkomst met het bedrijfsleven heeft gesloten om per etmaal 460 vrachtwagens (waarvan 60 vrachtwagens in de spits) vanuit het wegvervoer naar de binnenvaart over te hevelen. De regio beraadt zich op het aanbod en overlegt met betrokken gemeenten en het bedrijfsleven. Uiterlijk in het voorjaar van 2012 volgt definitieve besluitvorming.
- o Het rijk biedt voorts de regio een financiële bijdrage van € 5,5 mln aan voor de eerste fase van de duurzame aanpassing van de A67. De eerste fase van het project kost in totaal € 11 mln. De resterende € 5,5 mln zal binnen het regionale deel van het huidige gebiedsprogramma worden gezocht, waarbij het SRE reeds 1 mln ter beschikking heeft gesteld. Indien vóór de zomer 2012 geen overeenstemming over de resterende financiële regionale bijdrage van € 4,5 mln kan worden gevonden vervalt de rijksbijdrage aan de eerste fase en wordt het project conform eerdere afspraken na 2020 gestart.
- o RWS wordt gevraagd om tot februari 2012 - binnen de bestaande financiële randen, kaders en afspraken - tot een kosteneffectieve maatregel te komen voor 'Optimalisatie doorstroming Leenderheide vanaf N2' en de Ruit Breda DVM.
- De definitieve omvang van de rijksbijdrage wordt vastgesteld en komt beschikbaar onder de randvoorwaarde van een per maatregel uit te werken en vast te stellen uitvoeringsbesluit. In dit uitvoeringsbesluit worden afspraken vastgelegd over de afgebakende scope, de gecommiteerde en afgebakende uitvoeringsorganisatie, de kostenraming passend binnen de afgesproken financiële kaders, de planning, de inschatting en verantwoordelijkheidsverdeling van de risico's, de vastgestelde regionale cofinancieringsbijdrage, de concrete bijdrage van het bedrijfsleven en de monitoring en evaluatie.
- Om voortvarend met het programma Beter Benutten Brabant aan de slag te gaan streeft het bestuurlijk trio ernaar om uiterlijk 1 februari 2012 de eerste uitvoeringsbesluiten te nemen zodat de eerste maatregelen op korte termijn al in uitvoering worden gebracht.
- Het programma Beter Benutten Brabant is erop gericht dat uiterlijk 1 juli 2012 voor alle maatregelen de uitvoeringsbesluiten zijn genomen.

- De rijksbijdrage<sup>3</sup> is inclusief BTW en zal, na verrekening met de door het rijk uitgevoerde projecten in de regio, afhankelijk van de voortgang van het pakket, in jaartranches worden toegekend. Constateerend dat mogelijk een financieel knelpunt kan ontstaan m.b.t. verrekening van BTW, komen rijk en regio overeen deze evt. problematiek zoveel als mogelijk binnen de overeengekomen financiële contouren op te lossen. Indien een (deel van) het BTW probleem niet is in te passen, zullen rijk en regio ieder de helft van dat restprobleem voor rekening nemen. Indexatie van de rijksbijdrage zal plaatsvinden conform de door het ministerie van Financiën aan IenM uitgekeerde IBOI. Personeelskosten worden door de betrokken organisaties zelf gedekt; deze komen niet in aanmerking voor cofinanciering en worden niet meegeteld bij de vaststelling van de cofinancieringsbijdrage. Om voortvarend met het programma aan de slag te kunnen gaan zal het rijk voor 2012 voor de eerste projecten van het programma Beter Benutten Brabant een bedrag van € 6 mln via de BDU beschikbaar stellen.

---

<sup>3</sup> De financiële bijdrage van het Rijk is gebaseerd op prijspeil 2011

<b>Gebiedsprogramma Beter Benutten regio Brabant</b>		
<b>Type maatregel</b>	<b>Omschrijving</b>	<b>Trekker</b>
vraag	Mobiliteitsmanagement Brainport Avenue en centrum Eindhoven	SRE
vraag	Introductie pedeleec	prov
vraag	Spitsmijden (A2, A58, N65, N279)	Prov
weg	Optimalisatie doorstroming Leenderheide vanaf N2	RWS
weg	Infrastructurele aanpassingen kruispunten	Helmond
weg	Reconstructie Kempenbaan (groene golf, herinrichting)	Veldhoven
weg	Aansluiting Kempenbaan	Tilburg
weg,	Quick win knooppunt Paaigraven/aansluiting Oss-oost/Uden	oss
OV/spoor/P&R	Uitbreiding P&R station Maarheeze	Cranendonck
OV/spoor/P&R	P&R station Deurne	Deurne
OV/spoor/P&R	Fietsenstallingen station Breda	Breda
fiets	Aanleg fietspad N69	Waalre
fiets	Fietsstimulatieprogramma	Prov
DVM	Aanpassing verkeerslichtenregeling N279 bij Veghel	Prov./Veghel
DVM	Regelscenario binnenstad Eindhoven	Prov
DVM	Karel de Grotelaan (Groene Golf)	Eindhov
DVM	Boschdijk (Vernieuwen VRIs & Groene Golf)	Eindhov
DVM	Anthony Fokkerweg (Vernieuwen VRIs, Groene Golf & Tovergroen)	Eindhov
DVM	Regelscenario A270 Nuenen	Prov
DVM	Regelscenario N69	Prov
DVM	Regelscenario Tilburg/Efteling	Tilburg
DVM	Verkeersmanagement 's-Hertogenbosch	den bosch
DVM	Verkeersmanagement Helmond	Helmond
ITS	Multimodale reisinformatie (verwerking en toepassing actuele busdata, actuele verkeersgegevens, parkeren, trein)	Prov
ITS	Derde tender in car	SRE
ITS	DVM o.b.v. uitrol in-car platformen (Ruit Breda, A58 Tilburg - Eindhoven, ring Eindhoven)	Prov/DITCM/TNO
ITS	Regionale Toepassingen	TNO
Binnenvaart	Zuid-Willemsvaart/Wilhelminakanaal	RWS*
Weg	Eerste fase A67	RWS*
<b>Totaal € 72,8 mln</b>		

\* Het totaal van € 72.8 mln is exclusief de A67 & Zuid-Willemsvaart/Wilhelminakanaal. Daarover zal cf bovenstaande afspraken separaat besluitvorming plaatsvinden.

## NOORD-BRABANT

1.	<p><b>Uitwerking Brainportagenda</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ In lijn met de ontwerp-SVIR heeft het kabinet aangegeven dat verbetering van het vestigingsklimaat van de Brainport een opgave van nationaal belang is. In het bestuurlijk overleg over de landsdelige actieagenda Topsectoren voor Zuid Nederland met de minister van EL&amp;I kunnen verdere afspraken worden gemaakt over de samenwerking tussen het Rijk en de regio en de follow-up van Brainport 2020. Waar het ruimtelijke en infrastructurele aangelegenheden betreft zullen deze primair in het BO MIRT worden besproken.</li> </ul>
2.	<p><b>A27</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het Rijk stelt vast dat de regio (Noord-Brabant, Zuid-Holland en Utrecht) niet bereid is tot cofinanciering.</li> <li>❖ Het Rijk bevestigt het taakstellend budget op € 740 mln (inclusief BTW, inclusief PPS voordeel van € 30 mln en exclusief B&amp;O). Dit budget blijft beschikbaar voor de aanpak van de A27.</li> <li>❖ Het Rijk geeft Rijkswaterstaat de opdracht om met die beschikbare middelen een zo goed mogelijk alternatief E uit te werken, waarbij de trajecten Lunetten – Everdingen en Scheiwijk - Werkendam prioriteit hebben.</li> </ul>
3.	<p><b>A58</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het Rijk reserveert in het MIRT in de periode 2021-2023 een voorlopig budget voor de twee deeltrajecten St. Annabosch - Galder en Tilburg - Eindhoven. Dit voorlopige budget is vooralsnog op € 425 mln bepaald, ná 2020. Het uiteindelijke taakstellende budget wordt door het Rijk bepaald aan de hand van de nog te doorlopen verkenning en planuitwerking.</li> <li>❖ Het Rijk wil dat voor de zomer 2012 zekerheid bestaat over voorfinanciering door de provincie Noord-Brabant. Hiertoe wordt een onderzoek gestart en een begin gemaakt met de voorbereiding van een verkenning Tilburg - Eindhoven en de planuitwerking St. Annabosch - Galder, voor zover dit informatie betreft die voor de uitwerking van het financiële plan DBFMplus noodzakelijk is.</li> <li>❖ Rijk en regio spreken af hiertoe een plan van aanpak vast te stellen in januari 2012. In dit plan van aanpak wordt nader inhoud gegeven aan het vervolgtraject van de verkenning Tilburg - Eindhoven, de planuitwerking St. Annabosch - Galder en het financiële plan DBFMplus. Hieruit moet tevens blijken hoe deze drie onderdelen elkaar raken en worden afgestemd.</li> <li>❖ Na een toezegging van de provincie Brabant (uiterlijk zomer 2012) voor wat betreft de voorfinanciering kunnen de verkenning Tilburg - Eindhoven en de planuitwerking St. Annabosch - Galder volledig worden gestart.</li> </ul>
4.	<p><b>N65</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het Rijk is bereid tot een bijdrage van € 55 mln aan de oplossing van de problematiek van de N65, indien de regio minimaal € 45 mln gaat bijdragen.</li> <li>❖ Het Rijk en de regio bezien gezamenlijk voor 1 april 2012 of de door de regio voorgestelde voorkeursvariant (variant 2B+) uit het rapport van Witteveen &amp; Bos, mits</li> </ul>

	<p>het voorstel verkeerskundig, ruimtelijk en milieukundig geen onoverkomelijke problemen oplevert en/of een toets van de kostenraming niet tot andere inzichten leidt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Vervolgens zal voor de zomer een definitief besluit worden genomen over een kaderstellend budget en de vervolgaanpak.</li> <li>❖ Het Rijk en de regio zijn van mening dat hiermee voortvarend invulling wordt gegeven aan de motie Aprotroot/Koopmans.</li> </ul>
<b>5.</b>	<p><b>Internationale spoorverbinding Eindhoven – Venlo - Düsseldorf</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De regio (gemeente Eindhoven) doet onderzoek naar de noodzakelijke investeringen aan Duits spoor voor het realiseren van een snelle IC-verbinding. De regio maakt daarbij een onderscheid tussen 1. Minimale investering en 2. Robuuste investering. Doel is te kijken of er goedkopere opties mogelijk zijn. Het Rijk en de regio doen vervolgens samen onderzoek naar financieringsmogelijkheden. Het Rijk bespreekt dit met de Duitse bewindspersonen, om te beginnen met minister Ramsauer op 17 november as. Het Rijk informeert de regio over de uitkomsten van dit gesprek. [red.: de uitkomst van dit overleg is dat de opties gezamenlijk met Nordrhein-Westfalen zullen worden onderzocht.]</li> <li>❖ Het belang van een nieuwe MKBA waarin de actuele prognoses van het goederenvervoer over de Brabantroute, over Eindhoven – Venlo - Düsseldorf/Duisburg wel worden meegenomen, zal worden benadrukt in alle contacten van het Rijk met de Duitse overheid.</li> <li>❖ Het Rijk verzoekt de vervoerder van het hoofdrailnet (nu NS) in overleg te treden met de buitenlandse vervoerder c.q. de vervoersautoriteit VRR om de mogelijkheden van samenwerking en gezamenlijke financiering te onderzoeken. Verzocht zal worden de meest voordelige exploitabele optie te onderzoeken.</li> </ul>
<b>6.</b>	<p><b>Internationale spoorverbinding Heerlen – Herzogenrath – Aken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Verwezen wordt naar de afspraak bij het BO MIRT Limburg.</li> </ul>
<b>7.</b>	<p><b>Internationale spoorverbinding Maastricht - Luik</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Verwezen wordt naar de afspraak bij het BO MIRT Limburg.</li> </ul>
<b>8.</b>	<p><b>Overleg over internationale spoorverbindingen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het ministerie van IenM en de regionale partners hebben periodiek ambtelijk overleg om de voortgang en stand van zaken van de diverse landsgrensoverschrijdende treinverbindingen te bespreken.</li> </ul>
<b>9.</b>	<p><b>Brainport-oost/noordoostcorridor</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Om de volgende stap in het proces gezamenlijk en op een zorgvuldige wijze te kunnen zetten wordt het 'Afsprakenkader oostelijk deel van de stedelijke regio Eindhoven-Helmond' verlengd van 1 juli 2012 tot 1 juli 2013.</li> </ul>
<b>10.</b>	<p><b>Eindhoven Airport (Alderstafel)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rijk en regio nemen kennis van de conclusies van het verkeerskundig onderzoek naar de</li> </ul>

	capaciteit van de aansluiting Best A58, evenals de voortgang van de maatregelen in het kader van de zgn. Alderstafel.
<b>11. RoBel-spoorlijn en VeZa-boog</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Het onderzoek naar het lange termijn perspectief van het goederenvervoer in Nederland wordt uitgevoerd in PHS-kader en zal volgens planning in het voorjaar van 2012 gereed zijn.</li> <li>❖ Het Rijk constateert na overleg met België dat er aan Belgische zijde geen capaciteitsproblemen zijn; daarmee is er geen dringende behoefte voor de realisatie van de Goederenspoorlijn VeZa. Zodra die aanleiding er wel is en na overleg met België, kan het gesprek hierover worden heropend.</li> </ul>
<b>12. MIRT-onderzoek Venlo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Verwezen wordt naar de afspraak bij het BO MIRT Limburg.</li> </ul>
<b>13. Zuid-Willemsvaart</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ De regio heeft verzocht om de aanbestedingsmeevaller bij de Zuid-Willemsvaart in te zetten voor een vervolg op dat traject. Het Rijk ziet hiervoor binnen de middelen voor vaarwegen geen mogelijkheden. Dit zou herprioritering binnen de al geplande vaarwegen betekenen. Wel heeft het Rijk een voorstel gedaan in het kader van het programma Beter Benutten. Hierbij wordt verwezen naar de nog te verzenden brief over het programma Beter Benutten.</li> </ul>



## Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

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

### Ministerie van Infrastructuur en Milieu

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

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

### Ons kenmerk

IenM/BSK-2011/157830

### Bijlage(n)

1

Datum 1 december 2011  
Betreft Afspraken over het programma Beter Benutten in het  
Bestuurlijk overleg MIRT, najaar 2011

Geachte voorzitter,

Investeren in wegen, vaarwegen en spoor is en blijft noodzakelijk. Maar dit is niet voldoende. In tijden van financiële krapte is het meer dan ooit van belang om het maximale rendement te halen uit bestaande netwerken. Dat kan alleen in samenwerking met mijn regionale collega's en het regionale bedrijfsleven. Ieder op zijn eigen terrein en binnen de eigen verantwoordelijkheid, maar in samenhang en in samenwerking.

Met het programma Beter Benutten reduceren wij gezamenlijk de files deze kabinetsperiode met circa 20% op specifieke corridors in de drukste gebieden van het land en accommoderen we daar de groei op het spoor. De aanpak van Beter Benutten vult mijn investeringsstrategie aan. Met deze aanpak bieden we de reiziger of transporteur de mogelijkheid om bewust te kiezen: voor zowel het moment van reizen, de modaliteit als de route.

#### *Gebiedsprogramma's Beter Benutten*

Ik richt mij op de regio's Amsterdam, Rotterdam, Haaglanden, Utrecht en Brabant. Verder bouw ik voort op de lopende initiatieven in Arnhem-Nijmegen en Maastricht. Deze regio's zijn terug te vinden in de file top-50 of er vinden grootschalige werkzaamheden plaats waarvan de reiziger hinder ondervindt. Tijdens de BO MIRT gesprekken hebben ook de regio's Twente, Groningen-Assen en Zwolle-Kampen aangegeven een benuttingprogramma op te willen stellen, voortbordurend op lopende initiatieven in de regio. Met Twente kon ik reeds nu al afspraken maken over de versterking van het lopende programma Twente Mobiel. In het voorjaar van 2012 zal ik ook met Groningen-Assen en Zwolle-Kampen afspraken maken over de invulling van hun benuttingsprogramma's.

Ik ben verheugd dat de samenwerking tussen Rijk, regio en bedrijfsleven inmiddels gebiedsprogramma's heeft voortgebracht met ruim 250 stevige multimodale benuttingsmaatregelen. Gezamenlijk investeren wij hiervoor ruim € 1,1 miljard. Zeven gebiedsprogramma's worden aangestuurd door een 'bestuurlijk trio' bestaande uit een regionale bestuurder, een CEO en ikzelf.

Het geheel overziend, constateer ik dat we de files op specifieke corridors in deze gebieden met circa 20% kunnen reduceren. Adviezen van deskundigen bevestigen dit positieve beeld. De precieze reductie wordt per regio specifiek gemaakt in de komende maanden.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IenM/BSK-2011/157830

We hebben nu de verkenningsfase achter de rug. In de regio's wordt momenteel hard gewerkt om in februari 2012 de uitvoeringsbeslissingen en startbeslissingen voor de eerste reeks aan maatregelen te nemen. Ik streef ernaar om in trioverband uiterlijk 1 juli 2012 voor alle maatregelen de uitvoerings- en startbeslissingen te nemen. Dan maken we ook de benodigde zakelijke afspraken over het regiospecifieke percentage filereductie en de uitvoering van de concrete maatregelen.

De maatregelen in de programma's zijn divers, maar kennen één gemene deler: ze richten zich op de grootste knelpunten per regio. De programma's bevatten maatregelen voor fiets, OV, spoor, binnenvaart en weg. Zowel aan personenvervoer als goederenvervoer wordt gedacht. De maatregelen in de programma's bestaan grofweg voor de helft uit maatregelen die het aanbod aan infrastructuur verbeteren en voor de helft uit maatregelen die de vraag beïnvloeden. Hieronder beschrijf ik kort de hoofdpunten per regio; een compleet overzicht van de afspraken vindt u in de bijlage.

#### *Amsterdam*

Het accent in het regionale programma van Amsterdam ligt op de zakelijke en logistieke verbindingen Haarlemmermeer-Schiphol-Almere-Lelystad en IJmond-Westelijk Havengebied-Schiphol/Aalsmeer. Het programma zet stevig in op gedragsbeïnvloeding en de samenwerking tussen wegbeheerders op regionaal niveau. Zo levert bijvoorbeeld de aanleg van P+R faciliteiten, die een overstap van auto naar OV faciliteren, naar verwachting een dagelijkse reductie van 1600 voertuigverliesuren op. Op de weg ligt in dit pakket de focus op het oplossen van knelpunten op het hoofdwegennet (file top-50) en de aansluitingen tussen het hoofd- en onderliggend wegennet. Het programma bevat maatregelen die direct bijdragen aan het vergroten van de huidige infrastructuurcapaciteit, zoals de aanleg van een nieuwe spitsstrook op A7/A8. Deze spitsstrook zorgt naar verwachting voor een dagelijkse reductie van 1300 voertuigverliesuren.

#### *Arnhem-Nijmegen*

De regio Arnhem-Nijmegen kampt de komende jaren met wegwerkzaamheden aan het hoofdwegennet. Het programma bouwt voort op de SLIM-aanpak. Het programma richt zich met name op de gedragsbeïnvloeding van reizigers in het gebied. Een maatregel waar veel effect van te verwachten is, is een verdrievoudiging van de betrokkenheid van het aantal werknemers (tot 120.000) dat meedoet aan Slim Werken Slim Reizen waarvoor het bedrijfsleven in de regio zich in wil zetten. Dit levert in potentie 2400 structurele spitsmijdingen op. Tevens wordt de regioring gedynamiseerd. Dit houdt onder andere in dat de automobilist wordt geïnformeerd over de gunstigste rijnsnelheid. Op de invalswegen wordt de automobilist geïnformeerd over de beste routekeuze of overstapmogelijkheden (P+R). De effecten hiervan worden ingeschat op 2000 voertuigverliesuren per werkdag.

### *Brabant*

Het Programma Beter Benutten Brabant pakt de belangrijkste regionale knelpunten aan en maakt het mobiliteitssysteem robuuster. Het programma wordt vóór eind 2014 gerealiseerd en omvat maatregelen op het gebied van: Intelligent Transport Systems (ITS), verknopen van netwerken, mobiliteitsmanagement/Het Nieuwe Werken, verkeersmanagement en infrastructurele maatregelen. Met het fietspad bij de N69 wordt verwacht 6% minder voertuigverliesuren bij Valkenswaard te realiseren. Tevens worden verkeerslichten door rijk en regio beter op elkaar afgestemd in de binnenstad van Eindhoven. Tegen beperkte kosten, wordt met deze maatregel een reductie van 240 voertuigverliesuren bereikt.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk  
IenM/BSK-2011/157830**

### *Haaglanden*

Het programma in de regio Haaglanden verbetert het wegennet in de regio. In Haaglanden wordt geïnvesteerd in een aantal fietssterroutes en wordt met een gerichte gebiedsaanpak voor de centrale zone Den Haag, Zoetermeer, Delft en Leiden in nauwe samenwerking met werkgevers ingezet op een duurzame integratie van vervoermanagement in de bedrijfsvoering. De inzet op OV maatregelen (onder andere tramlijnen) zorgen voor een dagelijkse reductie van circa 650 voertuigverliesuren. Een ander voorbeeld is het optimaliseren van de A12 bij de afrit Voorburg, het gaat om de aansluiting tussen het hoofd- en onderliggend wegennet.

### *Maastricht*

De regio Maastricht wil met het Beter Benutten programma de bereikbaarheid van de stad structureel verbeteren en de overlast van de aanbouw van de tunnel van de A2 beperken. Twee van de belangrijkste maatregelen daartoe zijn de Maastricht Bereikbaar OV chipkaart en de integrale knooppuntontwikkeling van Maastricht Noord. De OV chipkaart wordt in overleg met de werkgever gratis verstrekt aan 15.000 werknemers van de top 25 bedrijven in de regio. Op de chipkaart worden persoonlijke OV keten abonnementen verstrekt. Deze maatregelen leiden ertoe dat er in 2014 dagelijks 400 auto's minder in de ochtend- en avondspits rijden.

### *Rotterdam*

In de regio Rotterdam wordt het accent gelegd op het verbeteren van de bereikbaarheid aan de Noord-Oost kant waar veel maatregelen in combinatie met elkaar moeten zorgen voor een substantiële verbetering van de doorstroming op en rond de 'slinger' A16, A20, A13. In dat deel van het maatregelenprogramma is een substantieel deel vraagbeïnvloeding opgenomen (geografisch van Delft-Zuid tot Gouda tot Drechtsteden). Hier worden met grote bedrijven en het MKB afspraken gemaakt om via Slim Werken Slim Reizen de spitscongestie te reduceren. Alleen al dit vraagbeïnvloedingsprogramma richt zich op een reductie van circa 3500 voertuigverliesuren per dag in de spitsen. Daarnaast worden parallel verbindingen op het onderliggend wegennet versterkt aan de oostflank, de barrièrewerking van de rivier verminderd door vervoer over water en de synchromodaliteit van het goederenvervoer versterkt via ondersteunende maatregelen op de vaarwegen. Grote verladers in de Rijnstreek en de greenports willen hun containers van en naar de Rotterdamse haven zoveel als mogelijk via de binnenvaart afwikkelen. Het gaat hierbij om circa 100.000 containers.

### *Twente*

De maatregelen in het gebiedsprogramma Twente richten zich op onder meer het wegnemen van de belangrijkste knelpunten op het onderliggend wegennet. Dit maakt het netwerk robuuster, zorgt voor ontlasting van het hoofdwegennet en

zorgt voor een halvering van de voertuigverliesuren op de specifieke trajecten. Andere maatregelen zijn de aanleg van een fietssnelweg en vergroting van de spitsfrequentie op het spoor Goor-Hengelo-Oldenzaal. Daarnaast wordt een aantal vraagbeïnvloedende maatregelen opgenomen in het programma, zoals verplaatsing/verspreiding van schooltijden (studenten in de spits uit het OV; daardoor wordt OV een aantrekkelijker alternatief voor autoforenzen) en werknemerscampagnes om gedragsverandering in het woon-werk-verkeer te bewerkstelligen. Dit moet het aantal werknemers dat deelneemt aan het programma, doen stijgen van 20.000 naar 150.000 werknemers.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IenM/BSK-2011/157830

#### *Utrecht*

In de regio Utrecht doen de grootste problemen zich op korte termijn op het hoofdwegennet voor op de A12 ten zuiden van Utrecht, de A27 ten oosten van de stad en de A1 bij Amersfoort. Daarnaast is Utrecht centraal als OV-knoop een belangrijk knelpunt in de regio. Knooppunt Hoevelaken is een belangrijk file top-50 knelpunt. In het kader van Beter Benutten wordt op zo kort mogelijke termijn een spitsstrook aangelegd op de A1 tussen Bunschoten en Hoevelaken. Door nu slim voor te sorteren op de definitieve aanpak van knooppunt Hoevelaken, kunnen we met deze spitsstrook op een majeur knelpunt ongeveer 1000 voertuigverliesuren per dag reduceren. Iets wat de automobilist echt zal merken. Ook het bedrijfsleven zet haar beste beentje voor. In Utrecht hebben 15 grote Utrechtse werkgevers zich verenigd. Onder aanvoering van één CEO stellen zij een uitvoeringsprogramma op om de spitsdruk te doen afnemen. Een belangrijke maatregel die deze bedrijven treffen, is dat ze hun werknemers in staat stellen om één dag in de week buiten de spits te reizen. Deze Utrechtse bedrijven willen de komende jaren hun groep uitbreiden tot ongeveer 50 grote Utrechtse werkgevers. Een eerste inschatting laat zien dat hierdoor minimaal 1000 voertuigen dagelijks uit de spitsen in het Utrechtse netwerk verdwijnen.

#### *Plus- en spitsstroken*

Naast de regionale programma's draag ik extra bij aan de verbetering van de bereikbaarheid. Eerder meldde ik u al dat ik de openingstijden van 35 bestaande spits- en plusstroken binnenkort zal verruimen. Met de permanente openstelling van enkele plusstroken wil ik de doorstroming verder verbeteren. Voor de volgende plusstroken start ik binnenkort een procedure op om deze eind 2012/ begin 2013 permanent open te stellen: A1 knooppunt Watergraafsmeer (Diemen-Noord)-knooppunt Diemen, A4 Nieuw-Vennep-Hoofddorp, A4 Hoofddorp-knooppunt Burgerveen en A12 Woerden-Gouda.

Zoals hierboven gemeld maken ook twee nieuwe spitsstroken op de A7/A8 en de A1 onderdeel uit van de gebiedsprogramma's.

#### *Decentraal spoor*

Vanuit het Rijk wordt in het kader van het programma Beter Benutten € 90 mln. beschikbaar gesteld voor de aanpak van capaciteitsproblemen op de gedecentraliseerde spoorlijnen. In het voorjaar van 2012, wanneer duidelijk is op welke van de in de NMCA geïndiceerde lijnen die knelpunten zich daadwerkelijk op korte termijn gaan voordoen, zal worden bezien welke maatregel(en) daarvoor de beste oplossing zijn en wat die kosten. Dat kunnen ook andersoortige maatregelen zijn dan de bekende spoormaatregelen, zoals multimodale maatregelen, vraagbeïnvloeding om de spitsstreinen te ontlasten en innovatieve maatregelen. Over de financiering van die maatregel(en) wordt op basis van cofinanciering (publiek en privaat) afspraken gemaakt met de betrokken overheden.

### *ITS*

Technologische ontwikkelingen leveren een belangrijke bijdrage om de reiziger/transporteur in staat te stellen om bewust keuzes te maken in hun reispatroon. Ik zie in dat kader veel mogelijkheden om met Intelligente Transportsystemen (ITS) een bijdrage te leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid. In uw Kamer is dit eerder aan de orde gesteld en wordt het belang van ITS onderstreept. Hiervoor is samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven noodzakelijk; niet alleen binnen regio's, maar ook tussen regio's. In de regionale voorstellen zitten verschillende ITS-projecten. Deze voorstellen wil ik in samenhang brengen en waar mogelijk opschalen naar een landelijk niveau. We zullen met de markt in gesprek treden, om landelijke ITS-diensten verder te stimuleren. Ik creëer de voorwaarden om hen in staat te stellen de reiziger optimaal te bedienen.

### *Subsidie innovatief arbeidstijdenmanagement*

Ik heb uw Kamer al eerder gemeld dat ik veel zie in onder andere Het Nieuwe Werken, plaats- en tijdonafhankelijk werken, zelfroosteren om de files mee te lijf te gaan. In het kader van ESF-actie E sociale innovatie kunnen arbeidsorganisaties sinds 2008 subsidie aanvragen voor sociaal innovatieve projecten, onder andere op het terrein van arbeidstijdenmanagement. Achtergrond van deze subsidie-regeling is dat innovatief arbeidstijdenmanagement de afstemming tussen werkaanbod en bezetting optimaliseert, waarbij tevens rekening wordt gehouden met de individuele wensen van werknemers bij de combinatie van arbeid en zorg.

In het programma 2007-2013 van ESF-actie E is in totaal € 42 mln. beschikbaar gesteld. De ESF-acties sociale innovatie 2008, 2009 en 2010 zijn succesvol afgesloten. Door deze ESF-acties is meer afwisseling en verdieping in het werk tot stand gekomen. Daarnaast zijn door de acties de competenties en vaardigheden van de werknemers beter benut, is het imago van werkgevers verbeterd en is de efficiëntie verhoogd.

Onder andere naar aanleiding van de vraag van de heer Verhoeven (D66) om de mogelijkheden naar een thuiswerkfonds te onderzoeken, heeft het kabinet besloten om voor de periode 2011-2013 het resterende bedrag van € 24 mln. ter beschikking te stellen (TK, 2011-2012, 29 544 nr. 355). Dit maakt het mogelijk om onder andere meer flexibel werken bij het MKB mogelijk te maken. De bestaande thema's 'procesverbetering' en 'arbeidstijdenmanagement' zijn uitgebreid met het thema 'duurzame inzetbaarheid'.

### *Financiën Beter Benutten*

In het begrotingsdebat van 23 november jl. heb ik toegezegd inzicht te geven in de financiering van het programma Beter Benutten. Zoals ik in mijn brief van 14 juni jl. heb gemeld, is voor het programma Beter Benutten een bedrag van € 794 mln. t/m 2023 beschikbaar. Eerder heb ik uw Kamer gemeld dat dit bedrag volledig belegd is. Het is over de volgende posten verdeeld: rijksbijdrage aan de gebiedsprogramma's: € 520 mln., marktbenadering ITS: € 50 mln., verbetering decentraal spoor: € 90 mln., versnelling Doorstroom Station Utrecht (DSSU): € 51 mln., landelijke openstelling spits- en plusstroken: € 50 mln., rijksbijdrage aan platform Slim Werken Slim Reizen: € 10 mln., programma- en onderzoekskosten € 23 mln.

Omdat het mijn ambitie is nog deze kabinetsperiode de doelstellingen van het programma Beter Benutten te behalen, is de afgelopen periode gezocht naar mogelijkheden om binnen het MIRT-programma budgetten in de juiste ksjaren beschikbaar te krijgen. Dit is mogelijk omdat in deze kabinetsperiode onder andere voor de projecten A1/A6/A9 SAA, Zuidas en HWBP-2 bedragen gereserveerd zijn, die niet volledig in deze periode besteed zullen worden. Over de planning en programmering van deze projecten bent u reeds geïnformeerd (TK 31089 nr. 82, TK 32668 nr. 1, TK 27625 nr. 237) en ik voorzie dat deze projecten binnen de daar vastgelegde termijnen tot realisatie worden gebracht.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IenM/BSK-2011/157830

Ik heb gekozen om deze kasmiddelen voor de prioriteit Beter Benutten in te zetten, zodat een voortvarende start wordt gemaakt met de gebiedsprogramma's en de nationale maatregelen. Hieraan dragen ook de regio's in dezelfde jaren financieel bij. Om dit te ondersteunen heb ik besloten via de BDU 2012 een eerste deel van de rijksbijdrage beschikbaar te stellen aan de regio's als dekking voor de kosten van de eerste projecten.

De budgettaire verwerking zal worden geregeld bij VJN2012/begroting 2013.

Over de voortgang van de uitvoering van de gebiedsprogramma's, zal ik u informeren in het kader van het MIRT-proces.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

## Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres: Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

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

Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
T 070 351 61 71  
F 070 351 78 95

**Contactpersoon**

-

T -

**Ons kenmerk**

IenM/BSK-2010/210198

**Uw kenmerk**

-

**Bijlage(n)**

3

Datum 25 november 2011  
Onderwerp Uitkomsten Bestuurlijke overleggen MIRT, najaar 2011

Geachte voorzitter,

Met deze brief informeer ik u, mede namens de staatssecretaris, over de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen MIRT. Deze zijn op 3, 7, 8 en 9 november 2011 gevoerd met alle landsdelen. Hierbij waren tevens de ministeries van BZK/WWI en EL&I hoogambtelijk vertegenwoordigd.

Tijdens de overleggen is een aantal algemene punten de revue gepasseerd, te weten: stand van zaken ontwerp-Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (verder: SVIR) mede in relatie tot het Topsectorenbeleid, de actualisatie van de gebiedsagenda's en de frequentie van de bestuurlijke overleggen MIRT vanaf 2012. Daarnaast is uitvoerig gesproken over de invulling van de gebiedspakketten 'Beter Benutten'. In het navolgende zal kort op deze punten worden ingegaan en zal nog een aantal andere onderwerpen kort worden toegelicht.

Als bijlage 1 treft u de gemaakte regiospecifieke afspraken per gebied; in bijlage 2 treft u de geactualiseerde spelregels van het MIRT (tevens kort toegelicht in deze brief) en bijlage 3 betreft de vierde voortgangsrapportage van het regiospecifiek pakket Zuiderzeelijn najaar 2011.

### **Stand van zaken ontwerp-SVIR en Topsectorenbeleid**

Tijdens de BO's MIRT is een toelichting gegeven op de stand van zaken rond de ontwerp-SVIR. Door een aantal regio's is een toelichting gegeven op de ingebrachte zienswijzen. Voorts is gesproken over de in de ontwerp-SVIR gelegde koppeling met de ontwikkeling van de topsectoren.

Bij de vaststelling van de SVIR en de actualisatie van de gebiedsagenda's zal rekening worden gehouden met de ruimtelijke en infrastructurele opgaven uit de agenda's voor de topsectoren, die het kabinet van Rijksbelang vindt.

### **Actualisatie Gebiedsagenda's**

In het BO MIRT najaar 2009 zijn nagenoeg alle gebiedsagenda's vastgesteld. De gebiedsagenda's vervullen in toenemende mate de functie van agenderend voorportaal in het MIRT.

Zowel het Rijk als vrijwel alle regio's voelen de behoefte om de huidige gebiedsagenda's te actualiseren. Aanleiding daarvoor zijn de ontwikkelingen en

afspraken die sinds de vaststelling hebben plaats gevonden. Hierbij kan gedacht worden aan: projectbesluiten, afgeronde verkenningen, MIRT-onderzoeken, etc., maar ook de ontwerp-SVIR, de investeringsbrief en in een aantal gevallen ook de nieuwe collegeakkoorden.

Rijk en regio tornen niet aan de functie en het karakter van de gebiedsagenda als gezamenlijk document en stellen voorts vast dat de geschetste ontwikkelingen niet hoeven te leiden tot een compleet nieuwe gebiedsagenda. In de meeste gevallen volstaat een update van de huidige gebiedsagenda. Wel dient uitdrukkelijk aandacht te zijn voor de nieuwe verantwoordelijkheidsverdeling in het ruimtelijk domein. Het Rijk en de regio's werken toe naar vaststelling van alle geactualiseerde gebiedsagenda's in het BO MIRT najaar 2012.

**Datum**

**Ons kenmerk**  
IenM/BSK-2010/210198

### **Grensoverschrijdend Spoorvervoer**

In het Regeerakkoord is de ambitie opgenomen om de grensregio's beter bereikbaar te maken voor treinverkeer en daar een grensoverschrijdende ontwikkeling in gang te zetten, waaronder aansluiting op bepaalde buitenlandse stations voor hogesnelheidstreinen.

Tijdens de BO's MIRT is hiervoor een belangrijke stap gezet, door het maken van concrete afspraken met de regionale overheden en de vervoerders over verbeteringen in het grensoverschrijdend spoorvervoer.

Mede naar aanleiding hiervan heb ik besloten middelen te reserveren voor Grensoverschrijdend Spoorvervoer, fase 2 en bovendien in lijn met de motie Anker/Mastwijk (TK 32 351, nr. 5). Het betreft middelen in de periode 2015-2020. Zoals uit de MIRT afspraken blijkt ben ik met de regionale partners in overleg om concreet invulling te geven aan de besteding van deze investeringsmiddelen. Tijdens de bestuurlijke overleggen MIRT in 2012 en 2013 wil ik met hen hierover afspraken maken. Ik beschouw de motie Anker/Mastwijk (TK 32 351, nr. 5) hiermee als afgedaan.

In bijlage 1 wordt u nader geïnformeerd over de uitkomsten van de gesprekken met de regio's Limburg en Brabant over de verbinding Heerlen-Aken, conform mijn eerdere toezegging (TK 11 056). Ook wordt u geïnformeerd over de vooruitgang op de verbindingen Eindhoven-Venlo-Düsseldorf/Duisburg en Maastricht-Luik.

Samen met de regio Oost-Nederland zet het ministerie van IenM zich actief in om de (internationale) bereikbaarheid van Arnhem te verbeteren. Ik heb met de regio afgesproken de stapsgewijze verbetering van de ICE-verbinding Amsterdam-Frankfurt samen met de betrokken (Duitse) partners voortvarend voort te zetten en in 2012 plannen te maken om de regionale verbinding Arnhem-Emmerich te versterken. Bovendien wordt binnen PHS gewerkt aan een betere doorstroming van de ICE en krijgt deze een eigen pad. Door een betere benutting van het traject en maatregelen op de korte termijn wordt deze verbinding voor meer reizigers aantrekkelijker en betrouwbaarder. Voor een nieuw onderzoek naar een HSL-Oost zie ik, mede in het licht van de keuzes die zijn gemaakt binnen de ontwerp-SVIR en de prioriteiten die zijn gesteld binnen de verlenging van het MIRT, geen aanleiding. Ik beschouw hiermee de motie Cramer/Koopmans (TK 31 305, nr. 106) als afgedaan.

### **Programma Beter Benutten**

Met de regio's heb ik afspraken gemaakt over de gebiedspakketten Beter Benutten. Daarnaast zijn middelen gereserveerd voor landelijke programma's zoals decentraal spoor en ITS. Hiermee zijn de financiële middelen voor het programma Beter Benutten belegd. De maatregelen worden deze kabinetsperiode uitgevoerd waardoor de files op de belangrijkste fileknelpunten in de regio's

worden aangepakt en de groei op het spoor wordt geacommodeerd. In een afzonderlijke brief wil ik u nader informeren over het programma Beter Benutten. Deze brief ontvangt u uiterlijk 2 december 2011.

**Datum**

**Ons kenmerk**  
IenM/BSK-2010/210198

### **NMCA knelpunten decentraal spoor (programma Beter Benutten)**

Vanuit het Rijk wordt in het kader van het programma Beter Benutten € 90 mln beschikbaar gesteld voor de aanpak van capaciteitsproblemen op de gedecentraliseerde spoorlijnen. Als uit de vervolganalyse duidelijk is geworden op welke van de in de NMCA geïndiceerde lijnen die knelpunten zich daadwerkelijk op korte termijn voordoen, wordt bezien welke maatregel(en) daarvoor de beste oplossing zijn en wat die kosten. Dat kunnen ook andersoortige maatregelen zijn dan de bekende spoormaatsregelen zoals multimodale maatregelen, vraagbeïnvloeding en innovatieve maatregelen. In 2012 zal over de financiering van die maatregel(en) vervolgens afspraken worden gemaakt met de betrokken overheden, op basis van cofinanciering. Gestreefd wordt naar publieke en private cofinanciering. De betrokken regio's Noord, Oost en Limburg hebben aangegeven hieraan te willen meewerken.

### **Frequentie BO MIRT per 2012**

Naar aanleiding van het samenvoegen van het voormalige ministerie van VenW en onderdelen van het voormalige ministerie van VROM heeft een algemene herschikking van bestuurlijke overleggen plaats gevonden. Een aantal overleggen is samengevoegd en/of zijn in frequentie gehalveerd of verder in frequentie terug gebracht. Dit betekent dat vanaf 2012 er 1 bestuurlijk overleg MIRT per jaar zal plaatsvinden en wel in het najaar. Dit voornemen van het Rijk is met de regio's besproken. Met de regio's is afgesproken dat als bestuurlijk overleg op projectbasis noodzakelijk is, dit op ad hoc basis kan worden georganiseerd. Op termijn kan worden bezien of deze opzet aanpassing behoeft.

### **Actualisatie Spelregels van het MIRT**

Met de actualisatie van de Spelregels van het MIRT, de zogeheten MIRT Spelregels, heb ik een volgende stap gezet in het implementeren van de aanbevelingen van de commissie Elverding. Daarnaast heb ik conform de aanbeveling uit de evaluatie baten-lastendienst Rijkswaterstaat de *Life Cycle Cost* systematiek een plek gegeven. Het doel van de MIRT Spelregels is het beschrijven van de besluitvormingsvereisten bij het Rijk om te komen tot een beslissing over een eventuele financiële rijksbijdrage.

De actualisatie betreft een eenduidiger gebruik van terminologie, de verdere 'vernatting' in het kader van de start van het Deltaprogramma en het integreren van de uitkomsten van Sneller&Beter (met name procesontwerp) en de voorgenomen wijziging van de Tracéwet. Tevens passen de wijzigingen in mijn streven te komen tot eenvoudigere en betere regelgeving (Eenvoudig Beter). Zo is het aantal beslismomenten teruggebracht van vijf naar vier en bieden de spelregels inzicht en duidelijkheid aan een ieder aan de voorkant van het proces. In lijn met de aanbevelingen van de commissie Elverding ligt het accent in de besluitvorming op de verkenningsfase. Zo dient er bij de startbeslissing zicht te zijn op (mogelijke) bijdragen van het Rijk en eventueel ook van de regio, de scope van het project en de uitvoeringsperiode. Bij het nemen van de voorkeursbeslissing moet er duidelijkheid zijn over budget (voor zowel aanleg als beheer en onderhoud) en verdeling tussen partijen, de voorkeursvariant, de wijze waarop de markt wordt betrokken en de beoogde realisatieperiode. Deze aspecten worden in de planuitwerkingsfase nader uitgewerkt. Met het nemen van

de projectbeslissing is er aldus finale duidelijkheid over het budget en de verdeling tussen partijen, de scope van het project, de realisatieperiode en de marktbenadering. De realisatiefase wordt afgerond met de opleveringsbeslissing. Dit alles draagt bij aan snellere en betere besluitvorming.

**Datum**

**Ons kenmerk**

IenM/BSK-2010/210198

De geactualiseerde versie vervangt de MIRT Spelregels versie januari 2009. Op projecten die gestart zijn onder de eerdere MIRT Spelregels zijn de geactualiseerde MIRT Spelregels van toepassing, tenzij hierover projectspecifieke afspraken zijn gemaakt. De geactualiseerde MIRT Spelregels zijn van toepassing op het moment dat de dat de herziene Tracéwet in werking treedt. Met het toesturen van de geactualiseerde MIRT Spelregels geef ik, in lijn met eerdere reacties hierop, invulling aan motie 31700-A, nr. 43.

### **Ontwikkelagenda maatschappelijke kosten-batenanalyse**

In de eerste voortgangsrapportage van het project RRAAM (TK 31089, nr. 83) is gemeld dat de TK bij de toezending van de Spelregels van het MIRT nadere informatie zal ontvangen over de inhoud van de ontwikkelagenda maatschappelijke kosten-batenanalyse (verder MKBA). Bij dezen voldoe ik aan die toezegging.

De ontwikkelagenda MKBA is het resultaat van het symposium 'MKBA tussen methodiek en politiek' en kent vier doelstellingen:

- o Vergemakkelijken van een brede beoordeling van projecten.
- o Verhogen van de betrouwbaarheid van de kengetallen en andere gegevens die bij MKBA's worden gebruikt.
- o Vergroten van de gebruikersvriendelijkheid van het MKBA-instrument en de toegankelijkheid van MKBA 's.
- o Vergemakkelijken en verbeteren de toepassing van MKBA in de praktijk.

In de ontwikkelagenda staat de beoordeling van MIRT-projecten centraal, waartoe ook de projecten van het Deltaprogramma behoren.

Uitvoering van de ontwikkelagenda zal eind 2012 een tweetal producten opleveren. Het eerste product zal een overzicht zijn van algemeen toe te passen meet- en waarderingsmethoden voor veel voorkomende effecten. Dat overzicht zal ook de zgn. 'zwakke waarden' (moeilijk te monetariseren m.n. externe effecten) omvatten en zal in overleg met planbureaus en andere deskundigen tot stand komen. Het overzicht zal op de kennispagina's van de website van de rijksoverheid worden gepubliceerd. In de geest van Sneller en Beter zullen waar mogelijk eenvoudige rekenmethoden en kengetallen voor het op geld waarderen van effecten worden toegevoegd. Nieuwe meet- en waarderingsmethoden die nodig zijn voor de MKBA van RRAAM zullen al eind 2011 en in het voorjaar van 2012 beschikbaar komen.

Het tweede product van de ontwikkelagenda zal een reeks goede voorbeelden van de toepassing van MKBA zijn. Er is al veel mogelijk, met name als het gaat om het toepassen van een breed beoordelingskader of een andere presentatie van de resultaten van de MKBA. Het Rijk wil die mogelijkheden verder verkennen in samenwerking met provincies, gemeenten en waterschappen. Begin 2012 zal een kennis- en leerprogramma starten dat ruimte biedt om ervaring op te doen met nieuwe aanpakken en dat projectleiders en begeleiders van MKBA's de gelegenheid biedt kennis uit te wisselen.

Op basis van de resultaten van de uitvoering van de ontwikkelagenda zal begin 2013 worden bezien of en in hoeverre er aanleiding bestaat voor de in de motie Wiegman-Scheppelink (32123-A, nr. 27) gevraagde herijking van de systematiek

voor het beoordelen van projecten. Daarbij zullen ook de uitkomsten worden betrokken van studie Plannen voor de Stad, die door het CPB en het PBL wordt uitgevoerd, alsmede het onderzoek van het KIM naar de invulling van doelbereik in het MIRT. Leidraad voor het kabinet zal zijn dat de toe te passen beoordelingsystematiek - zoals ook bij de MKBA het geval is - een objectief beeld dient te geven van de te verwachten projecteffecten.

**Datum**

**Ons kenmerk**

IenM/BSK-2010/210198

### **Afronding verkenning centrumontwikkeling Emmen**

Met de oplevering van de Business case 3.0 wordt de MIRT-verkenning 'Centrumontwikkeling Emmen' afgerond. De MIRT-verkenning geeft wel meer duidelijkheid, maar biedt nog geen oplossing voor het plantekort van € 17 mln. Gelet op het feit dat de realisatie van de laatste fase van het project, de Hoofdstraatlocatie niet voor 2015 is voorzien, is het niet reëel te verwachten dat de financiering voor alle projectonderdelen in 2011 volledig gedekt is. In de Business case is dan ook conform motie Roefs/Koopmans (TK 32 123 A, nr. 77) een financieel plan c.q. strategie voor fondswerving opgenomen. Hiermee is de motie afgehandeld. De uitvoering van de motie heeft, mede door het ingezette kabinetsbeleid en de bezuinigingen, niet geleid tot extra financiële bijdragen van de andere ministeries (OCW, IenM, ELenI en BZK/WWI). Het Rijk blijft doormiddel van inzet van kennis en kunde ten aanzien van de ontwikkeling van grote integrale projecten wel betrokken bij de centrumontwikkeling Emmen.

### **Verzorgingsplaatsen**

In de afgelopen jaren is een inventarisatie gedaan van de stand van zaken van verzorgingsplaatsen (parkeerplaatsen op het hoofdwegennet). Gebleken is dat wat betreft de benodigde capaciteit het aantal parkeerplekken voor personenauto's voldoende is, maar dat dit voor vrachtauto's niet het geval is. Dit tekort is deels te wijten aan het feit dat niet alle parkeerplekken voor vrachtauto's op de juiste plekken liggen. Maar ook het rijverbod voor vrachtwagens op zon- en feestdagen in Duitsland en de Duitse MAUT zijn mede oorzaak van het tekort. Daardoor zijn de parkeerplaatsen bij de grens vaak overvol en worden er regelmatig tientallen vrachtwagens op de vluchtstrook geparkeerd. Uit recente berekeningen blijkt dat er op dit moment voor vrachtauto's een tekort is van circa 1800 parkeerplekken. Dit tekort zal in 2020 zonder aanvullend beleid verder oplopen.

Wat betreft de kwaliteit blijken solitaire verzorgingsplaatsen (parkeerplaatsen zonder benzinstation of restaurant) onvoldoende te scoren op aspecten als verkeersveiligheid of zicht vanaf de weg. Uitgaande van mijn verantwoordelijkheid voor het hoofdwegennet, inclusief de verkeersveiligheid hierop, ben ik van mening dat:

- o Op netwerkniveau er voldoende parkeercapaciteit dient te zijn voor zowel vrachtauto's als personenauto's.
- o Verzorgingsplaatsen dienen te voldoen aan een minimum kwaliteitsniveau. Dit houdt in dat verzorgingsplaatsen verkeersveilig zijn, er voldoende verlichting is, de zichtbaarheid van de parkeerplekken vanaf de weg voldoende is, er op alle verzorgingsplaatsen een toilet aanwezig is en dat de verzorgingsplaatsen schoon zijn.

Voor de oplossing van de meest acute knelpunten met betrekking tot verzorgingsplaatsen heb ik € 25 mln beschikbaar. Ik richt mij daarbij met name op het oplossen van de meest verkeersonveilige capaciteitsknelpunten langs de (inter)nationale corridors A1, A4, A12, A67, A7 en de A50. Daarnaast is het mijn

streven alle verzorgingsplaatsen op termijn te laten voldoen aan het door mij gewenste minimum kwaliteitsniveau. Met name solitaire parkeerplaatsen hebben daarbij mijn aandacht. Solitaire verzorgingsplaatsen die geen noodzakelijke aanvullende capaciteit voor het totale netwerk bieden zullen op termijn worden gesloten.

**Datum**

**Ons kenmerk**

IenM/BSK-2010/210198

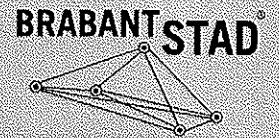
Het bedrag zal niet voldoende zijn om de capaciteit en de kwaliteit van alle verzorgingsplaatsen geheel op het door mij gewenste niveau te brengen. Om dit te bereiken en om het beschikbare bedrag zo efficiënt mogelijk in te zetten, zal ik daarom in overleg treden met marktpartijen om te bezien welke rol zij kunnen spelen bij het oplossen van de knelpunten. Ook zou op termijn een parkeertarief op verzorgingsplaatsen op het hoofdwegennet voor lang parkerende vrachtauto's overwogen kunnen worden. Eerst moet echter onderzocht worden of dit mogelijk en effectief is.

De staatssecretaris en ik kijken terug op een geslaagde en constructieve overlegronde.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen



**UITKOMSTEN BO MIRT VAN 9 NOVEMBER 2011**

Op 9 november 2011 vond het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (BO MIRT) plaats met minister Schultz van Haegen (Infrastructuur en Milieu), staatssecretaris Atsma (Infrastructuur en Milieu) en ambtelijke vertegenwoordigers van het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie. Belangrijkste gespreksonderwerpen waren de stand van zaken van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, het Programma Beter Benutten voor Noord-Brabant, de (prioritaire) Brabantse wegenprojecten A27 Lunetten - Hooipolder, A58 knooppunt Galder – knooppunt Sint Annabosch (bij Breda), A58 Tilburg – Eindhoven, N65 Tilburg – 's-Hertogenbosch en de spoorverbinding Zeeland-Antwerpen (VEZA-spoorhoog).

**ACHTERGROND**

Sinds oktober 2006 werkt BrabantStad op basis van de Netwerkanalyse met onder meer het Rijk aan de Samenwerkingsagenda BrabantStad Bereikbaar. Doel is het op lange termijn waarborgen van de bereikbaarheid van het stedelijk netwerk BrabantStad. Op 9 november 2011 is de voortgang van een aantal belangrijke rijksinfrastructuur-projecten binnen de Samenwerkingsagenda besproken met minister Schultz van Haegen en staatssecretaris Atsma. Het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie was ambtelijk vertegenwoordigd. Vanuit BrabantStad waren aanwezig de heer Van Heugten (gedeputeerde mobiliteit en financiën), de heer De Boer (gedeputeerde ruimtelijke ontwikkeling en wonen), de heer Jacobs (portefeuillehouder verkeer SRE), mevrouw Fiers (portefeuillehouder ruimtelijke ordening SRE) en de heer Willems (wethouder Breda, namens B5).

**STRUCTUURVISIE INFRASTRUCTUUR EN RUIMTE EN UITWERKING BRAINPORTAGENDA**

In het overleg is stilgestaan bij de stand van zaken van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en de afstemming met de bedrijfslevenbrief van het kabinet. In juni van dit jaar is de Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) door het Kabinet vastgesteld. In augustus en september heeft de SVIR, samen met de AMvB en de Plan-MER, ter inzage gelegen. De inspraakreacties op de SVIR zijn verwerkt in een Nota van Antwoord. Op 14 november is een Algemeen Overleg geweest met de Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Milieu over de SVIR. Daarna wordt de SVIR voor de laatste maal aangepast. De verwachting is dat de definitieve SVIR medio januari 2012 wordt vastgesteld.

In de SVIR is een nadrukkelijke koppeling gelegd met de ontwikkeling van de topsectoren. Gezien de concentratie van de topsectoren in de stedelijke regio's rond de mainports, brainport en greenports zet het kabinet extra in op het versterken van de ruimtelijk-economische structuur en de mobiliteitsinvesteringen in deze regio's. Bij de definitieve vaststelling van de SVIR en bij de actualisatie van de MIRT-gebiedsagenda's zal het kabinet rekening houden met de ruimtelijke en infrastructuurele opgaven uit de agenda's voor de topsectoren, voor zover deze opgaven door het kabinet worden (h)erkend als van rijksbelang.

De kabinetsreactie op de Visie Brainport 2020 is als bijlage bij de uitwerking van het nieuwe Bedrijvenbeleid aan de Tweede Kamer aangeboden. In deze reactie wordt de in Brainport 2020 en

bijbehorende uitvoeringsagenda neergelegde ambitie onderschreven en geeft het kabinet de wijze aan waarop het Rijk bijdraagt aan de in deze visie voorgestelde maatregelen. In lijn met de Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte heeft het kabinet aangegeven, dat verbetering van het vestigingsklimaat van de Brainport een opgave van nationaal belang is. Het Rijk zet hierbij vooral in op het verbeteren van de (internationale) bereikbaarheid via onder meer weg, spoor en lucht. Decentrale overheden hebben het voortouw voor een goed woon- en werkklimaat en een voldoende kwalitatief aanbod van groen, cultuur en sport. Een goede aansluiting van investeringen van de rijksoverheid, decentrale overheden en het bedrijfsleven is hierbij zeer belangrijk. In het bestuurlijk overleg over de landsdelige actieagenda Topsectoren voor Zuid-Nederland met de Minister van EL&I worden verdere afspraken gemaakt over de samenwerking tussen Rijk en regio en de follow-up van Brainport 2020. Waar het ruimtelijke en infrastructurele aangelegenheden betreft worden deze in het BO MIRT besproken.

#### HOOFDWEGENNET

##### *A27-noord (knooppunt Lunetten – knooppunt Hooipolder)*

Na het vorige BO MIRT is door RWS een versoerd voorkeursalternatief (variant B-min) uitgewerkt. De zoektocht was gericht op een alternatief dat past binnen het maximumbudget van € 740 miljoen (excl. BLD) dat beschikbaar is in het MIRT. Conclusie is dat er geen versoerde B-min variant te construeren is binnen dit beschikbare budget. Goedkoopste B-min variant is € 905 miljoen (plus/ min 40%) en met enkele majeure risico's (€ 130 miljoen), die bij het reserveren van een budget moeten worden betrokken. Daarom zijn ook enkele E-varianten uitgewerkt die wél passen binnen het beschikbare budget. Deze E-varianten bestaan telkens uit onderdelen van B-min.

Minister Schultz van Haegen heeft in het overleg nogmaals aangegeven dat het beschikbare budget (€ 740 miljoen) het absolute maximum is voor de A27. Voor verhoging van dit budget kijkt het Rijk nadrukkelijk naar regionale bijdragen. Zonder regionale bijdragen kiest het Rijk voor een E-variant. Gedeputeerde Van Heugten heeft aangegeven dat de regio, evenals Zuid-Holland en Utrecht, het tekort van ca. € 300 mln op het rijksbudget (€ 165 mln + € 130 mln risicoafdekking) voor variant B-min niet voor haar rekening neemt. Te meer daar deze variant geen regiospecifieke meerwaarde heeft, en zelfs minder het onderliggend wegennet ontlast. Ook de bestuurlijke adviesgroep A27 (BAG A27), inclusief de provincies Zuid-Holland en Utrecht, heeft recent in haar advies over de versoeringsvarianten nogmaals gewezen op de rijksverantwoordelijkheid voor de A27.

In het overleg is afgesproken dat het Rijk nu alternatief E als voorkeursalternatief gaat uitwerken in de tweede fase MER met een taakstellend budget van € 740 miljoen (excl. BLD). Uitgangspunt daarbij is dat de tweede fase MER zich richt op het hele traject Hooipolder – Houten met prioriteit bij de deeltrajecten Scheiwijk – Werkendam (Merwedebrug) en Houten – Everdingen. Gedeputeerde Van Heugten heeft specifieke aandacht gevraagd in de tweede fase MER voor een (sobere) reconstructie van knooppunt Hooipolder in de uit te werken E-variant in de vorm van een 'halve aansluiting' en vrije rechtsaaffers (buiten de verkeerslichten).

##### *A58 Breda – Tilburg - Eindhoven en landzijdige ontsluiting Eindhoven Airport*

In mei 2011 heeft de Stichting A58 een bidbook Zuidnet A58 aangeboden aan de minister van I&M. In dit bidbook is een voorstel gedaan door het regionaal bedrijfsleven met betrekking tot het innovatief publiek-privaat financieren van de A58. Naar aanleiding van gemaakte afspraken in het vorige BO MIRT is gestart met een uitwerkingstraject, waarbij zijn betrokken: Brabants-Zeeuwse Werkgeversvereniging, Kamers van Koophandel van Brabant en Zeeland, Bouwend Nederland, provincie Noord-Brabant, SRE, gemeente Tilburg, Rijkswaterstaat Noord-Brabant en het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het resultaat van dit uitwerkingstraject is een financieel plan DBFM-plus, dat door gedeputeerde Van Heugten en de heren Swinkels en Jacobs van de Stichting A58 op 17 oktober al oriënterend was besproken met het ministerie van I&M en dat nu voorlag in het BO MIRT.

In het overleg is een belangrijke stap gezet op weg naar een versnelde aanpak van de bereikbaarheidsproblematiek op de A58. Minister Schultz van Haegen heeft in het overleg aangegeven dat in het MIRT in de periode 2021 – 2023 een budget wordt gereserveerd voor de twee deeltrajecten Gal-

der - Sint Annabosch en Tilburg – Eindhoven. Verder is afgesproken dat de provincie Noord-Brabant vóór de zomer van 2012 zekerheid geeft over de voorfinanciering van deze twee deeltrajecten, op basis van een gezamenlijke verdere uitwerking door Rijk en regionale partners van het financiële plan DBFM-plus. Hiertoe wordt een onderzoek gestart en een begin gemaakt met de voorbereiding van een verkenning Tilburg-Eindhoven en de planuitwerking Sint Annabosch-Galder, voor zover dit informatie betreft die voor de uitwerking van de DBFM-plus noodzakelijk is. Rijk en regio hebben afgesproken hiertoe een plan van aanpak vast te stellen in januari 2012. In dit plan van aanpak wordt nader inhoud gegeven aan het vervolgtraject van de verkenning Tilburg – Eindhoven, de planuitwerking Galder – Sint Annabosch en het financiële plan DBFM-plus. Hieruit moet tevens blijken hoe deze drie onderdelen elkaar raken en worden afgestemd. Na de toezegging van de provincie Noord-Brabant voor wat betreft de voorfinanciering zullen de verkenning Tilburg-Eindhoven en de planuitwerking Sint Annabosch-Galder volledig worden gestart. De ambitie van de regio is om de capaciteitsuitbreidingen op deze twee deeltrajecten circa 5-7 jaar sneller te realiseren dan zonder dit innovatief publiek-private financieringsplan het geval zou zijn. Dat betekent dat voor het traject Galder - Sint Annabosch de realisatie kan starten eind 2014 en voor Tilburg - Eindhoven in 2016.

#### *N65 Tilburg – 's-Hertogenbosch*

In het vorige BO MIRT heeft de minister het (minimale) bod van 10,6 miljoen voor quick wins voor de N65 op tafel gelegd. Minister Schultz van Haegen is na het vorig BO MIRT, als gevolg van een motie in de Tweede Kamer, gedwongen om opnieuw met de regio in gesprek te gaan over een structurele oplossing in Vught (in de vorm van een deels verdiepte ligging van de N65).

Gedeputeerde De Boer heeft in het overleg gemeld dat de regio in de afgelopen maanden haar huiswerk heeft afgerond. Aanvullende kostenramingen van de voorkeursvariant van de regio zijn gemaakt. De kosten zijn geraamd op € 110 miljoen, exclusief € 18 miljoen voor Duurzaam Veilige inrichting N65 (parallelwegen, middengeleiders e.d.), wat door de regio wordt gezien als een reguliere beheer- en onderhoudsverplichting van het Rijk.

Minister Schultz van Haegen heeft aangegeven dat het Rijk bereid is tot een bijdrage van € 55 miljoen aan de oplossing van de problematiek van de N65, indien de regio € 45 miljoen gaat bijdragen. Dat betekent dus feitelijk dat er een taakstellend budget van € 100 miljoen voor de N65 ligt. Afgesproken is dat het Rijk binnen vier maanden de door de regio voorgestelde voorkeursvariant beoordeelt op zijn (verkeerskundige en leefbaarheids) effecten en op eventuele onvoorziene kosten. Voor de regio betekent dit dat zij nog moet komen tot een zodanige optimalisatie en bijstelling van de scope van de voorkeursvariant dat deze variant te realiseren is binnen het afgesproken taakstellende budget van € 100 miljoen. Ook de regionale inzet van € 45 miljoen (en de verdeling daarvan over betrokken regionale partijen) dient nog definitief bestuurlijk bevestigd te worden. Eerder is in beginsel uitgegaan van een kostenverdeling tussen provincie Noord-Brabant en gemeenten van 50/50.

#### **BETER BENUTTEN**

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is het Programma Beter Benutten gelanceerd. Met dit programma wil minister Schultz van Haegen in zeven regio's de files terugdringen met 20 – 30%. Brabant heeft, als één van deze zeven regio's, daarvoor een regionaal maatregelenpakket opgesteld. Het door Brabant ingediende pakket is een multimodaal pakket, dat de belangrijkste regionale bereikbaarheidsknelpunten aanpakt en het mobiliteitssysteem robuuster maakt. Het pakket wordt grotendeels vóór eind 2014 gerealiseerd en is opgesteld in samenwerking met overheden, kennisinstellingen en bedrijfsleven. De totale kosten van het Programma Beter Benutten Brabant bedragen € 259 miljoen. De voorgestelde financiering is € 122 miljoen door de regionale partners en € 137 miljoen door het Rijk.

Minister Schultz van Haegen heeft in het overleg aangegeven dat het Rijk bereid is om onder een aantal voorwaarden, € 41,5 miljoen te reserveren voor het Programma Beter Benutten Brabant. Met de bijdrage van de regio van € 31,5 miljoen voor de gehonoreerde projecten, komen daarmee de totale kosten van het Programma Beter Benutten Brabant op € 73 mln.

Door de regionale vertegenwoordigers in het BO MIRT is met teleurstelling kennis genomen van deze beoordeling door het Rijk. Begrip is getoond voor het feit dat het Rijk zich met Beter Benutten richt op de aanpak van de grootste fileknelpunten in Nederland. Maar ook buiten de file-top 50 (vooral in de Randstad gelegen) zijn er knelpunten die van (inter)nationaal belang zijn. Het gaat dan onder meer om de Brainport Eindhoven en de achterlandverbindingen van de Mainport Rotterdam. Een aantal voor Brabant essentiële projecten, die met name zijn gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid op dergelijke achterlandverbindingen, ontbreekt in het gehonoreerde pakket. Aanvullende prioritaire projecten voor Brabant zijn:

- A67 Leenderheide – Geldrop;
- Innovatief netwerkmanagement Ruit Breda;
- Reconstructie aansluiting A59/N261.

In het overleg bleek echter geen onderhandelingsruimte aanwezig bij het Rijk.

#### GOEDERENSPORRLIJN ROBEL EN VEZA-BOOG

Minister Schultz van Haegen is voornemens om de aanleg van de spoorverbinding Zeeland-Antwerpen (VEZA-spoorboog) niet op te nemen in het MIRT, omdat België uit capaciteitsoverwegingen geen urgentie aan deze spoorboog geeft. De aanleg van de VEZA-spoorboog maakt het mogelijk om gevaarlijke goederen vanuit Vlissingen direct naar Antwerpen te transporteren. Dit voorkomt node-loos op en neer rijden tussen Vlissingen en Kijfhoek/Lage Zwaluwe. Hiermee worden de Drechtsteden en de steden langs de Brabantroute ontzien.

Gedeputeerde Van Heugten heeft in het overleg aangegeven dat hij dit voornemen van de minister voorbarig vindt. De VEZA-boog moet niet uitsluitend uit oogpunt van capaciteitsproblemen worden gerealiseerd, maar meer nog uit oogpunt van externe veiligheid. Bovendien zouden eerst de resultaten van het onderzoek in het kader van PHS naar het lange termijn perspectief van het goederenvervoer in Nederland moeten worden afgewacht. Dit onderzoek is in het voorjaar van 2012 gereed. Gedeputeerde Van Heugten heeft daarom verzocht om nut en noodzaak van de VEZA-boog opnieuw te bezien na afronding van dit onderzoek. Andere partijen (onder meer Rotterdam, Drechtsteden, provincies Zuid-Holland en Zeeland) verenigd in het zogenaamde Deltri-overleg ondersteunen dit.

#### VERVOLGSPRAAK

De minister wil de frequentie van het BO MIRT gaan terugbrengen naar éénmaal per jaar. Dat zou betekenen dat het volgende bestuurlijk overleg MIRT plaatsvindt in november 2012.

#### MEER INFORMATIE

**Provincie Noord-Brabant**

**Ludger Schrauwen**

**Tel: 073 - 6812334**

**Email: [lschrauwen@brabant.nl](mailto:lschrauwen@brabant.nl)**