

Aan:
de voorzitter en leden van
provinciale staten van Drenthe

Assen, 31 januari 2007
Ons kenmerk 3/5.4/2007000490
Behandeld door de heer F. Cox (0592) 36 56 21
Onderwerp: Landsdeeloverleg 2006

Geachte voorzitter/leden,

In de vergadering van de Statencommissie Omgevingsbeleid d.d. 1 november 2006 heeft de portefeuillehouder mededelingen gedaan over het landsdeeloverleg dat Noord-Nederland begin oktober jl. heeft gevoerd met de minister van verkeer en waterstaat. Ingevolge de toezegging in deze statencommissie doen wij u hierbij de afspraken toekomen die zijn gemaakt in desbetreffend landsdeeloverleg.

Inmiddels hebt u in uw vergadering van 20 december 2006 besloten het beheer en onderhoud van het Drentse deel van de N34 over te nemen van het Rijk. Voorts heeft, conform de Wet milieubeheer en de Tracéwet, de startnotitie N33 Assen-Veendam-Zuidbroek van 30 november 2006 tot 10 januari 2007 ter inzage gelegen. De resultaten daarvan worden verwerkt.

De brief van de minister van verkeer en waterstaat d.d. 16 oktober 2006 aan de Tweede Kamer en de brief van het dagelijks bestuur van het Samenwerkingsverband Noord-Nederland d.d. 20 oktober 2006 aan de Tweede Kamer zijn ter informatie bijgevoegd.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,

, secretaris

, voorzitter

Bijlage(n):
jd/coll.

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

Contactpersoon

-

Datum

16 oktober 2006

Ons kenmerk

DGP/MDV/U.06.02949

Onderwerp

Van netwerkanalyse naar netwerkaanpak

Doorkiesnummer

-

Bijlage(n)

1. Resultaten bestuurlijk overleg
2. Schets van de netwerkanalyses
3. Aanbevelingen expertcommissie
4. Haalbaarheidsstudies prijsbeleid

Uw kenmerk

-

Geachte voorzitter,

1. Doel en inhoud van de brief

"Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid" is het centrale thema van de Nota Mobiliteit. De van deur tot deur benadering staat centraal. Het rijk, provincies, stadsregio's en gemeenten hebben conform de uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit gezamenlijk netwerkanalyses uitgevoerd voor een gebiedsgerichte aanpak. De vervoerders en ProRail zijn betrokken geweest als adviseurs. Bijlage 2 bevat een schets van de regionale bereikbaarheidsproblematiek, de opzet van de netwerkanalyses, kaartbeelden en een korte typering van de regio's. De aanbevelingen uit het eindadvies van de expertcommissie die de partijen bij het opstellen van de netwerkanalyses heeft geadviseerd, heb ik opgenomen in bijlage 3.

Tijdens de behandeling van de Nota Mobiliteit bleek in de Tweede Kamer brede steun te bestaan voor de aanpak van de regionale netwerkanalyses. Ik verwijs onder meer naar de gedachtenwisseling over de "Zevensprong van Verdaas" en de uitnodiging van de Tweede Kamer om ideeën te ontwikkelen over een MIT waarin netwerkanalyses centraal staan.

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

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

In aansluiting op mijn brief van 22 september 2006, kenmerk DGP/MDV/U.06.02371 waar ik u kortheidshalve naar verwijs, wil ik u in deze brief op de hoogte brengen van de actuele stand van zaken, de uitkomsten van het bestuurlijk overleg dat ik in de eerste week van oktober met de regio's heb gevoerd over de netwerkanalyses en het reguliere MIT alsmede het vervolgproces dat partijen voor ogen staat.

Met de bestuurders heb ik verschillende soorten afspraken gemaakt. In de eerste plaats hebben we afspraken gemaakt over acties waarmee we meteen kunnen beginnen om de bereikbaarheid van de steden te vergroten. In de tweede plaats hebben we afspraken gemaakt om de gebiedsgerichte en multimodale aanpak te versterken. Tot slot ben ik met de bestuurders nagegaan welke knelpunten in het vervoersnetwerk met voorrang vragen om nadere studie. Dit stramien van drie soorten afspraken vormt per regio de basis voor een samenwerkingsagenda. Binnen de regionale samenwerkingsagenda's tekent zich een aantal inhoudelijke onderwerpen af die een sterke wisselwerking hebben met de hoofdlijnen van het nationale beleid uit de Nota Mobiliteit. In deze brief ga ik hier uitvoerig op in. Ik sluit de brief af met een aantal conclusies voor het vervolg.

2. De praktijk van de netwerkanalyses

Er is veel bereidheid en energie bij de betrokken partijen om te investeren in een gedeelde aanpak van de regionale bereikbaarheidsproblematiek. Het rijk is daarbij niet de regisseur, maar medespeler. Ik heb grote waardering voor de wijze waarop de netwerkanalyses tot stand zijn gekomen, de inzichten die zijn bereikt en de bereidheid van regio's om zelf ontwikkelingen mogelijk te maken.

De netwerkanalyses laten zien dat de noodzaak om regionaal meer samenhang tussen economie, ruimte en verkeer en vervoer te creëren door alle partijen wordt onderschreven. De nationale, regionale en lokale vervoersnetwerken moeten beter met elkaar worden verbonden. Partijen waarderen de aanpak om vanuit dit perspectief naar de vraagstukken te kijken.

Maar dit werkt nog niet altijd door in de concrete uitwerking van de netwerkanalyses. Tijdgebrek en de complexiteit van het onderwerp zijn de belangrijkste redenen. Wat opvalt is dat de analyse van de bereikbaarheid van deur tot deur zich vaak richt op de bereikbaarheid per auto. Met name het openbaar vervoer, de relatie met het onderliggend wegennet, het mobiliteitsmanagement en de fiets als belangrijke schakel in voor- en natransport moeten nog meer aandacht krijgen. Goederenvervoer ontbreekt zelfs nagenoeg in de netwerkanalyses.

Het belangrijkste is echter dat de diverse overheden er van overtuigd zijn, dat een gebiedsgerichte aanpak met een breed palet aan maatregelen van belang is. De netwerkanalyses zie ik als een belangrijke stap op weg naar een meer samenhangende, regionale aanpak en een verbeterd MIT. Ze geven mijns inziens een krachtige impuls aan de sturingsfilosofie uit de Nota Mobiliteit: decentraal wat kan, centraal wat moet.

Tegelijkertijd is duidelijk dat nog veel werk te verzetten is om de gezamenlijke aanpak verder te ontwikkelen en in de praktijk te brengen. Dit geldt zowel voor de regio-specifieke aanpak als voor de landelijke aanpak.

3. Van netwerkanalyse naar netwerkaanpak per regio

In de bestuurlijke overleggen die ik in de eerste week van oktober heb gevoerd, heb ik met de regionale bestuurders verschillende soorten afspraken gemaakt naar aanleiding van de netwerkanalyses. Ik heb dat gecombineerd met de bespreking van de reguliere voortgang van het MIT per regio. Voor een gedetailleerd overzicht van de gemaakte afspraken verwijs ik u naar bijlage 1 bij deze brief.

Korte termijn acties

In de eerste plaats hebben we afspraken gemaakt over acties voor de korte termijn. Deze acties zijn binnen de regionale overleggen uitgewerkt en aan mij voorgelegd. Voor deze zogenaamde quick-wins heb ik € 66 mln vrijgemaakt op mijn begroting. Het totaal aan voorgestelde quick-wins overtreft het beschikbare bedrag. Ik heb in overleg met de regio's keuzes gemaakt voor de eerste prioriteiten, waarbij de volgende criteria een rol spelen:

- de maatregelen dragen bij aan een verbeterde mobiliteit van deur tot deur;
- de maatregelen zijn op korte termijn uitvoerbaar;
- de maatregelen vinden plaats op basis van cofinanciering door rijk en regio.

De wijze waarop de middelen beschikbaar worden gesteld zal ik nog nader met de regio uitwerken. De quick-wins die dit jaar niet konden worden gehonoreerd zullen in het komende jaar opnieuw bezien worden.

Van belang is het om te melden, dat er naast de genoemde € 66 mln, ook geld beschikbaar is voor andere soorten maatregelen die bijdragen aan de regionale bereikbaarheid. Ik verwijs daarvoor naar:

- het programma filevermindering: maatregelen voor fileaanpak op het hoofdwegennet;
- het programma dynamisch verkeersmanagement (DVM): maatregelen in de sfeer van elektronische hulpmiddelen voor betere benutting van hoofdwegen;
- het herstelplan spoor: maatregelen om een aantal knelpunten ten aanzien van de capaciteit en punctualiteit aan te pakken;
- het programma voor de spoorse doorsnijdingen: maatregelen op en rond het spoor in een aantal binnensteden. De regionale partijen worden eind oktober/begin november geïnformeerd over de beoordeling en toetsing van de diverse door de gemeenten reeds ingediende aanvragen;
- het programma 'Ruimte voor de fiets'; maatregelen voor fietsenstallingen bij stations.

Middellange termijn aanpak

In de tweede plaats zijn er afspraken gemaakt over een programmatische aanpak voor de middellange termijn in de regio. Deze acties richten zich op het versterken van de gebiedsgerichte en multimodale aanpak. Het type aanpak verschilt van regio tot regio. Zo zullen de partijen in de Noordvleugel gezamenlijk een actieplan ketenintegratie uitwerken gericht op een betere koppeling tussen de diverse openbaar vervoernetwerken, terwijl in Brabant wordt gewerkt aan de uitwerking van plannen, die gericht zijn op de verbetering van de toegang tot de grote steden.

Lange termijn studies

Tot slot heb ik met de bestuurders nagegaan welke knelpunten in het netwerk met voorrang vragen om nadere studie. In Utrecht leidt de uitkomst van de netwerkanalyses tot het starten van twee gebiedsgerichte planstudies in het kader van het MIT. Binnen deze planstudies wordt nadrukkelijk gekeken naar de samenhang met prijsbeleid, openbaar vervoer en het onderliggend wegennet. Partijen hebben hiervoor een bestuursovereenkomst gemaakt.

In andere regio's zijn afspraken gemaakt over gebiedsgerichte MIT-verkenningen, waarbij met name de samenhang tussen onderliggende wegen en hoofdwegen centraal staat. Ook in deze verkenningen zullen prijsbeleid en het openbaar vervoer worden meegenomen. Voorbeelden hiervan zijn de A1 tussen Apeldoorn en Deventer, de A28 bij Zwolle en A73 bij Nijmegen.

Ook zal het openbaar vervoer verder worden verdiept en uitgewerkt in de vorm van een landelijke markt- en capaciteitsanalyse voor het spoor in combinatie met lopende regionale openbaar vervoerstudies. Deze analyse zal uiterlijk in november 2007 (en zo mogelijk september 2007) gereed zijn.

Dit stramien van drie soorten afspraken heb ik samen met de bestuurders voor elke netwerkanalyse doorlopen en het vormt daarmee de basis voor een regionale samenwerkingsagenda. Het doel daarvan is om een hecht verband te smeden tussen visie, strategie en uitvoering. Dit idee wordt tot mijn genoegen door alle bestuurders onderschreven.

4. Wisselwerking met nationaal beleid

Binnen de regionale samenwerkingsagenda's tekent zich een aantal inhoudelijke onderwerpen af die een sterke wisselwerking hebben met de hoofdlijnen van het nationale beleid uit de Nota Mobiliteit. Het gaat met name om de volgende zaken.

Gedifferentieerde bereikbaarheid

Een ruimtelijk-economische visie als vertrekpunt voor de netwerkanalyse is belangrijk. Zo'n visie is essentieel om de vraag te beantwoorden welke locaties (in de toekomst) prioritair zijn en met welke kwaliteit ze bereikbaar moeten zijn. De bereikbaarheidsnormen per regio

kunnen verschillen. Voor het rijk is de prioritering uit de nota Mobiliteit en de nota 'Pieken in de Delta' een belangrijk uitgangspunt¹.

Sommige regio's hebben nog onvoldoende prioritering kunnen aanbrengen. Ik heb begrip voor de moeilijke bestuurlijke afwegingen die daarmee gepaard kunnen gaan, maar een helder, gedeeld beeld van de prioritaire nationale en regionale toplocaties is noodzakelijk om tot een gezamenlijke investeringsstrategie te komen.

In het bestuurlijk overleg heb ik geconstateerd dat de regionale bestuurders de noodzaak van een ruimtelijk-economische visie onderschrijven en dat men ook bereid is op grond daarvan keuzes te maken en waar nodig de netwerkanalyses te verbeteren. Maar we zijn hier ook tegen een kennisvraagstuk aangelopen.

Kennis

Welke bereikbaarheid heeft een regio nodig om zijn ambities te kunnen verwezenlijken? Het gaat om het vertalen van een ruimtelijk-economische visie in gedifferentieerde bereikbaarheidseisen en concrete reistijdnormen zoals snelheid, voorspelbaarheid en betrouwbaarheid. Ook de afweging tussen verschillende modaliteiten komt hierbij aan de orde. Tijdens de netwerkanalyses hebben we dit praktisch aangepakt maar in de toekomst moet dit beter worden uitgewerkt. Rijk en regio zullen daarom verder investeren in methoden en praktische handreikingen. Een gemeenschappelijk te ontwikkelen onderzoeksagenda kan hierbij helpen.

Binnen mijn ministerie heb ik aan het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) gevraagd voorstellen te ontwikkelen voor de maatschappelijke weging en prioritering van maatregelen en investeringen in het openbaar vervoer en daarbij niet alleen te kijken naar vervoerskundige aspecten maar ook naar het vestigingsklimaat en agglomeratievoordelen van stedelijke gebieden. Ook de afweging tussen openbaar vervoer en weginfrastructuur moet daarbij onder ogen worden gezien.

Versterking integrale keten en mobiliteitsmanagement

Mensen reizen van deur tot deur en gebruiken daarbij diverse afzonderlijke trajecten van het netwerk van wegen of rails. Voor een betrouwbare reistijd van deur tot deur zijn niet alleen de afzonderlijke trajecten van belang, maar ook een snelle en betrouwbare overstap op de knooppunten tussen de diverse trajecten.

Ik vind het belangrijk dat de reiziger een bewuste keuze kan maken voor auto, openbaar vervoer (OV), fiets of een combinatie. Daarvoor is reisinformatie van essentieel belang. De reiziger moet voorafgaand aan de reis een afweging kunnen maken op basis van reistijd, betrouwbaarheid en kosten. Tijdens de reis is dynamische reisinformatie van belang.

Bij de quick wins investeer ik bijvoorbeeld € 10 mln in dynamische reizigersinformatie op alle relevante OV-haltes in de Zuidvleugel (ca. 2500).

Mobiliteitsmanagement biedt mogelijkheden om een bewuste keuze te faciliteren. Diverse regio's hebben dit goed opgepakt. Zo heeft Zuid-Limburg met het pakket 'Stadspoorten:

¹ De regio Randstad zal de drie netwerkanalyses in de Randstad beoordelen op de bijdrage aan de versterking van de concurrentiepositie van de Randstad Holland als geheel. Dit is een actie uit de uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit.

mobiliteits- en verkeersmanagement' de ambitie om het interne autoverkeer met vijf procent te reduceren. In het kader van de quick wins zorg ik voor cofinanciering van de direct uitvoerbare maatregelen. Ook in andere regio's hebben de quick wins zich gericht op mobiliteitsmanagement: bijvoorbeeld in de Stadsregio Arnhem Nijmegen op informatievoorziening bij stations, regionale fietsroutes en PenR met name gericht op de fiets. In het algemeen blijkt uit de netwerkanalyses dat mobiliteitsmanagement kan bijdragen aan de leefbaarheid van binnensteden en de bereikbaarheid van locaties. Veel maatregelen moeten de komende periode nog concreet worden uitgewerkt. In volgende bestuurlijke overleggen zal de verankering en verdere uitwerking van mobiliteitsmanagement op de agenda staan.

Autobereikbaarheid

In de verschillende netwerkanalyses wordt aangegeven dat de bereikbaarheidsproblematiek van het netwerk kan worden verbeterd door het in samenhang toepassen van maatregelen op het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet. Ik voorzie daarbij de volgende aanpak. Voor de korte termijn wordt vooral ingezet op dynamische verkeersmanagement-maatregelen (DVM) en maatregelen uit het programma filevermindering. Het verder uitwerken van gezamenlijk verkeersmanagement staat centraal. Voor de middellange termijn worden er mogelijkheden gezien om door middel van het aanpassen van de scharnierpunten tussen hoofdwegennet en het onderliggende wegennet de doorstroming te verbeteren. Zo gaan de partijen van de Zuidvleugel een speciaal programma voor het verbeteren van aansluitingen opstellen. De beleidslijn voor aansluitingen die ik binnen mijn departement voor het hoofdwegennet heb ontwikkeld, zal hierbij worden betrokken.

Waar deze maatregelen tekort schieten zal door middel van een gebiedsgerichte verkenning het probleem nader worden onderzocht. In de verkenning zullen verschillende oplossingsrichtingen met betrekking tot infrastructuur, openbaar vervoer, ketenmobiliteit en dergelijke de revue passeren. Het voortouw kan, afhankelijk van de problematiek, liggen bij het rijk of de regio. Daarnaast zal ik in het kader van de uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit de knelpuntanalyse voor de hoofdwegen actualiseren en de knelpuntanalyse voor de zogenaamde N-wegen uitvoeren. Beide acties staan gepland voor 2007 en de regio's zullen hierbij worden betrokken.

Prijsbeleid

Het blijkt dat in sommige regio's nog onduidelijkheid heerst over het prijsbeleid zoals dat in de Nota Mobiliteit is verwoord. Een aantal regio's buiten de randstad vraagt zich af of de kilometerprijs mogelijk ongewenste neveneffecten kan hebben op het realiseren van hun ruimtelijk-economische visie. De ruimtelijk-economische effecten worden nu in kaart gebracht en zullen met de regionale partners worden besproken. Overigens blijken de effecten van prijsbeleid op het OV-gebruik in alle gevallen beperkt.

Andere regio's daarentegen hebben verdergaande varianten ontwikkeld waarin prijsbeleid als een reguleringssheffing (terugdringen van het autogebruik) wordt gebruikt en waarbij zij ervan uitgaan dat de opbrengsten naar het (regionale) verkeer en vervoer zullen worden teruggesluisd. Dit staat haaks op de keuzes uit de Nota Mobiliteit waarin ik

aangeef dat invoering van een kilometerprijs zal plaats vinden onder het gelijktijdig en naar rato afschaffen van de BPM en MRB en dat de inkomsten uit de kilometerprijs naar het infrastructuurfonds gaan dat daarvoor niet meer dan evenredig wordt gekort. Het wegverkeer in totaliteit zal per autokilometer niet zwaarder worden belast dan nu het geval is. In de bestuurlijke overleggen heb ik deze aanpak benadrukt. In het najaar van 2006 zal voor bestuurders en beleidsambtenaren een congres gehouden worden over de *ins and outs* van anders betalen voor mobiliteit waarvoor in de Nota Mobiliteit is gekozen. Met de Noordvleugel heb ik afgesproken om als rijk en regio voor 2010 te komen tot een gezamenlijke pilot, die moet passen binnen het landelijk kader van Anders Betalen voor Mobiliteit en in het bijzonder binnen de implementatiestrategie die landelijk wordt opgesteld.

Tevens heb ik in een aantal regio's afspraken gemaakt om in de verdere uitwerking van planstudies uit te gaan van tol of van een versnellingsprijs binnen het landelijk systeem van de kilometerprijs. Voor het innen van tol of de versnellingsprijs kan dezelfde techniek worden gebruikt als voor de kilometerprijs, waarbij tol respectievelijk de versnellingsprijs de vorm aanneemt van een gedifferentieerd tarief naar en tijd en plaats. Voordat ik tot definitieve besluitvorming kom over de beprijzing van bepaalde projecten, zal ik afspraken maken hoe te handelen met eventueel tegenvallende tolinkomsten. Hiermee wordt invulling gegeven aan de in de Nota Mobiliteit opgenomen doelstelling om voor de bekostiging van de noodzakelijke infrastructuur het instrument tol in te zetten. De desbetreffende haalbaarheidsstudies heb ik als bijlage 4 opgenomen.

Openbaar vervoer

Ik constateer dat zowel de spoorsector als de regio ambitieus zijn als het gaat om goed, aantrekkelijk en frequent openbaar vervoer (OV). De regio's hebben de ambities uit de Nota Mobiliteit uitgewerkt en zelfs verdergaande ambities geformuleerd zoals Randstadspoor, Regionet, OV-netwerk BrabantStad, Stedenbaan en Kolibri. Het eindbeeld dat is neergelegd in de Nota Mobiliteit wordt wat mij betreft bevestigd: het mogelijk maken van een kwaliteitssprong voor de treinreiziger. Ik zie daarbij een kans om door 'betrouwbaar benutten' een sprong te maken naar hogere frequenties op de zwaarste corridors zodat reizigers daar in 2020 de facto geen spoorboekje meer nodig hebben. Dit vergt echter nadere studie, fasering en prioritering.

Daarom heb ik besloten tot een landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor met de focus op corridors die zowel in de landelijke netwerkanalyse spoor en de regionale netwerkanalyses naar voren komen. Het verkrijgen van een goed en gedeeld marktinzicht staat daarbij ook centraal, aangezien uit de netwerkanalyses blijkt dat er sprake is van uiteenlopende marktverwachting voor het spoorvervoer bij de sector, de regio's en de planbureaus. Mijn ministerie neemt het voortouw voor deze landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor. Deze analyse zal in samenwerking met de regio's, spoorsector, planbureaus en andere deskundigen worden uitgevoerd. Deze analyse heeft vanwege de logistieke samenhang van de dienstregeling op het hoofdrailnet (zowel IC's als stadsgewestelijk/regionaal treinvervoer), alsmede het goederenvervoer per spoor, een landelijke scope. De rol van de trein in de regionale vervoerstromen op die corridors wordt afgestemd met de regio's. Daarbij ligt de focus op een aantal corridors/baanvakken die

zowel in de landelijke netwerkanalyse van de spoorsector als in de regionale netwerkanalyses naar voren zijn gekomen als belangrijkste corridors om verder te bestuderen, waaronder in ieder geval:

- Den Haag-Leiden-Schiphol-Amsterdam Zuid-Almere in aansluiting op de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL) (incl. Stedenbaan, Regionet);
- Alkmaar-Amsterdam-Utrecht-Eindhoven (incl. Regionet, Randstadspoor, OV-netwerk Brabantstad);
- Utrecht-Arnhem (incl. Randstadspoor, regionaal KAN);
- Den Haag-Rotterdam (en verder naar Eindhoven) (incl. Stedenbaan, OV-netwerk Brabantstad).

Tevens vindt er eind 2006 een studie plaats naar reisverkortingen naar de landsdelen zuid, noord en oost, zoals toegezegd in het debat over de dienstregeling 2007-2008. Mijn ministerie zal in overleg met alle partijen voor de landelijke markt- en capaciteitsanalyse een plan van aanpak opstellen. Dit plan van aanpak zal eind 2006 worden vastgesteld. De landelijke markt- en capaciteitsanalyse zal uiterlijk november 2007 (en zo mogelijk september 2007) gereed zijn.

De landelijke analyse zal organisatorisch en inhoudelijk worden afgestemd met de regio. De wisselwerking met de landelijke analyse speelt een belangrijke rol. Keuzes ten aanzien van het hoofdrailnet hebben ook gevolgen voor het busvervoer en het railvervoer dat onder verantwoordelijkheid van de regio's valt (tram, metro, lightrail en regionaal spoorvervoer) en andersom. Op basis van deze analyses kan het nieuwe kabinet richtinggevend keuzes maken en fasering en prioritering aanbrengen.

In de Nota Mobiliteit is een reële stijging van de BDU-gelden met 30 procent tot 2020 afgesproken. Hiermee maakt het rijk groei van het stads- en streekvervoer mogelijk. Van de provincies en WGR-plusgebieden verwacht ik in de provinciale en regionale verkeer- en vervoerplannen (pvvp's en rvvp's) concrete ambities voor het OV dat onder hun verantwoordelijkheid valt. Diverse regio's hebben geconstateerd dat de netwerkanalyses op het punt van het regionaal OV daartoe nog moeten worden verdiept.

Goederenvervoer

Het vervoer van goederen is op regionaal schaalniveau een belangrijke factor, zeker gezien de sterke samenhang met economische ontwikkeling en de door de regio's geformuleerde ruimtelijk-economische ambities. Goederenvervoer vraagt een (deels) eigen bereikbaarheidskwaliteit en kent specifieke verkeerskundige kenmerken en effecten op veiligheid en leefbaarheid. Personen en goederen maken in het algemeen gebruik van dezelfde infrastructuurnetwerken. Goederenvervoer over water kan bij specifieke knelpunten de druk op het wegennet ontlasten. Maatregelen in de regio die de bereikbaarheid van het personenvervoer over de weg verbeteren zijn vaak ook in het voordeel van het vrachtvervoer, maar de belangen lopen niet altijd parallel.

Zo stelt de langere verplaatsingsafstand van het goederenvervoer over de weg eisen aan de doorstroming van doorgaand bovenregionaal vervoer. En er kan zelfs sprake zijn van tegengestelde belangen op die plaatsen waar verschillende modaliteiten – wegverkeer, scheepvaart en spoor – elkaar kruisen. Vanwege deze specifieke kenmerken is aandacht voor goederenvervoer, over de weg én over het water, in de netwerkanalyses gewenst. De aandacht voor goederenvervoer in de elf netwerkanalyses geeft een wisselend beeld. Slechts in een heel enkel geval is voor goederenvervoer een zelfstandige analyse uitgevoerd met aandacht voor weg, water en spoor, met betrokkenheid van het regionale bedrijfsleven en met voorstellen voor concrete maatregelen. Het algemene beeld is dat de bereikbaarheidsproblematiek van het goederenvervoer in deze fase sterk onderbelicht is gebleven.

Dat vraagt in de te ondernemen vervolgstappen om een specifieke goederenvervoeragenda. Deze kan uiteraard verschillen per regio, afhankelijk van de goederenvervoerproblematiek en de aandacht die reeds aan goederenvervoer is geschonken. Ik voorzie daarbij twee speerpunten.

Allereerst een betere aansluiting van methodiek en resultaten van het in veel regio's lopende project Kwaliteitsnet Goederenvervoer (samenwerking tussen overheden, bedrijfsleven en andere partijen) op de netwerkanalyses om daarmee het goederenvervoer volwaardig onderdeel te laten vormen van de regionale aanpak, de afwegingen en de maatregelen. Hiermee wordt ook de betrokkenheid van het logistieke bedrijfsleven bij de regionale netwerkaanpak versterkt.

Als tweede speerpunt zie ik de uitwerking van een netwerkanalyse voor de vaarwegen. Hierbij denk ik onder meer aan de kansen en mogelijkheden van binnenhavens, om aldus de gebiedsgerichte samenwerking in de onderscheiden regio's verder gestalte te geven.

Veiligheid en leefbaarheid

Tot slot een opmerking over het belang van veiligheid en leefbaarheid. De netwerkanalyses richten zich in eerste instantie op het verbeteren van de bereikbaarheid van deur tot deur als focus voor de analyse. Dit betekent niet dat veiligheid en leefbaarheid een ondergeschikte rol vervullen. Bij de keuze en afweging van maatregelpakketten zullen veiligheid en leefbaarheid (waaronder luchtkwaliteit en geluid) een belangrijk gewicht in de schaal werpen. In de landelijke netwerkanalyses wordt hier uitdrukkelijk aandacht aan geschonken en ook in de regionale samenwerkingsagenda komen deze onderwerpen terug, onder meer bij de gebiedsgerichte verkenningen.

5. Conclusies

Het belang van de netwerkanalyses voor het verbeteren van de samenhang van netwerken op het regionale schaalniveau is groot. De komende jaren zal zich dat vertalen naar een investeringsstrategie die meer geënt is op gebiedsgerichte en multimodale afwegingen. Daarbij gaat het uiteindelijk om 'de best mogelijke mobiliteit per beschikbare euro'.

Uiteindelijk moeten afwegingen meer en meer plaatsvinden over de beheersgrenzen heen. Ik heb hierbij het perspectief van gebiedsarrangementen voor ogen, die gekoppeld zijn aan inhoudelijke problemen en oplossingen. Ik gebruik hier de term arrangementen omdat het gaat om zowel bestuurlijke, organisatorische als financiële elementen. Ik voorzie dat dit tot maatwerk per regio kan leiden, gelet op de diversiteit van problemen en oplossingen. Ik heb naar aanleiding van de netwerkanalyses tot op heden, niet het beeld dat het huidige financieel-juridisch instrumentarium in algemene zin niet geschikt zou zijn om dergelijke arrangementen tot stand te brengen. Ik beschouw deze ontwikkelingen naar gebiedsarrangementen als een groeitraject met de volgende stappen.

Ontwikkeling van regionale samenwerkingsagenda's

De gemaakte bestuurlijke afspraken worden omgezet in samenwerkingsagenda's tussen regio en rijk. Zij bevatten:

- de acties op de korte termijn (quick wins);
- de ontwikkeling van nieuwe programma's voor de komende jaren gericht op de netwerksamenhang binnen wegen, binnen openbaar vervoer en de multimodale keten;
- de gebiedsgerichte verkenningen en studies voor de lange termijn;
- algemene samenwerkingsafspraken, zoals bijvoorbeeld over de samenwerking binnen het openbaar vervoer, de regionale betrokkenheid bij het prijsbeleid en de wisselwerking met de ruimtelijke ordening.

De regio's zijn hierbij de trekker en het rijk is de partner.

Verbeterde landelijke netwerkanalyses

Daarnaast zullen door het rijk de landelijke netwerkanalyses van rijkssnelwegen, de zogenaamde autowegen (N-wegen), de vaarwegen en de toekomst van de spoorwegen (met medeneming van de regionale ambities) in 2007 worden uitgevoerd. Dit zal leiden tot een verscherpt inzicht in de knelpunten en oplossingen binnen de netwerken. Het rijk is hiervan de trekker en de regio's zijn hierbij de partners.

Netwerkanalyses als basis voor de implementatie van de Nota Mobiliteit

Conform de planwet verkeer en vervoer dienen de provincies en WGR-plusregio's in augustus 2007 hun provinciale en regionale verkeer- en vervoerplannen (pvvp's en rvvp's) aangepast te hebben aan de Nota Mobiliteit. De resultaten van de netwerkanalyses vormen hiervoor een goede basis. Ik zal er samen met de decentrale overheden op toezien dat de aangepaste pvvp's en rvvp's, de uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit, en het vervolg van de netwerkanalyses een consistent geheel vormen.

Gericht bestuurlijk overleg 2007

Met alle regio's is afgesproken om in 2007 tenminste twee maal bestuurlijk overleg te voeren over de netwerkaanpak. In de eerste helft van 2007 zal dan de nadruk liggen op de voortgang van de nu gemaakte afspraken in de samenwerkingsagenda. Tevens zal de stand van zaken rond de aanpassing van de pvvp's en rvvp's worden besproken. Van belang hierbij vind ik ook de mogelijkheden om het uitwisselen van ervaringen tussen de regio's te stimuleren.

In de tweede helft zal een bestuurlijk overleg plaats kunnen vinden, waarbij de nadruk zal liggen op de toevoegingen aan die samenwerkingsagenda en op het MIT voor het volgende jaar en de aangepaste pvvp's en rvvp's. Dit overleg gaat vooral over de langere termijn verkenningen en studies, mede gebaseerd op de vernieuwde inzichten uit de landelijke netwerkanalyses en de gebiedsgerichte (regionale) verkenningen en studies.

MIT 2008 mede gebaseerd op netwerkaanpak

Zoals ik u al in mei jl. heb aangegeven, was het gelet op de planning van netwerkanalyses onmogelijk om al dit jaar een MIT nieuwe stijl te presenteren. Voor komend jaar stel ik voor dat het MIT mede gebaseerd wordt op de samenwerkingsagenda's, die zich nu aandienen. Hierdoor kan dit op zich uitstekend functionerende instrument verder worden verbeterd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Karla Peijs

BIJLAGE 1: AFSPRAKENLIJST BESTUURLIJK OVERLEG NETWERKANALYSES/MIT

A. LANDSDEEL NOORD

1.	Netwerkanalyse Groningen - Assen en Netwerkanalyse Leeuwarden, Westergozone, A7-zone <ul style="list-style-type: none">❖ Rijk en regio stellen op basis van de netwerkanalyse Groningen - Assen en die van de netwerkanalyse Leeuwarden een samenwerkingsagenda Noord-Nederland vast. Deze samenwerkingsagenda zal door betrokken partijen worden geconcretiseerd en gemonitord.❖ In het voorjaar 2007 vindt er een bestuurlijk overleg plaats over de uitvoering van de gemaakte afspraken. In het najaar 2007 vindt er bestuurlijk overleg plaats over de laatste stand van zaken en kunnen er nieuwe afspraken worden gemaakt.
2.	Quick-wins Netwerkanalyse Leeuwarden, Westergozone, A7-zone <ul style="list-style-type: none">❖ Verkeer en Waterstaat stelt ten behoeve van de quick-win 'Maatregelen Stadsring Leeuwarden' (DVM maatregelen en een tweevoudige ongelijkvloerse kruising voor fietsers) € 5 miljoen beschikbaar onder de voorwaarde dat de regio de rest van de kosten van deze quick-win voor haar rekening neemt. De regio stelt daarbij in ieder geval een bedrag van tenminste € 5 miljoen beschikbaar. De resterende prioritaire quick-wins kunnen op de samenwerkingsagenda geplaatst worden.
3.	Quick-wins Netwerkanalyse Groningen-Assen <ul style="list-style-type: none">❖ Verkeer en Waterstaat stelt ten behoeve van de quick-win 'Transferium Hoogkerk' € 5 miljoen beschikbaar onder de voorwaarde dat de regio een gelijk bedrag beschikbaar stelt voor deze quick-win. De resterende prioritaire quick-wins kunnen op de samenwerkingsagenda geplaatst worden.
4.	Vrijwillige Netwerkanalyse Zuid-Drenthe <ul style="list-style-type: none">❖ De uitkomsten van de vrijwillige netwerkanalyse Zuid-Drenthe kunnen op de samenwerkingsagenda Noord-Nederland geplaatst worden. Op dit moment wordt echter voor deze vrijwillige netwerkanalyse geen geld beschikbaar gesteld.
5.	A7 Knooppunt Joure <ul style="list-style-type: none">❖ Voor het knooppunt Joure zijn in een eerder stadium afspraken gemaakt over een by-pass vanuit Sneek richting Lemmer en een fly-over vanuit Heerenveen richting Lemmer. Verkeer en Waterstaat heeft hiervoor € 10 miljoen beschikbaar gesteld. Dit leidt tot een toekomstvaste oplossing, in ieder geval tot 2020.❖ De provincie Fryslân start, in vervolg op de netwerkanalyse Leeuwarden, Westergozone, A7-zone, een studie naar de lange termijn oplossing (na 2020) voor het knooppunt Joure, Heerenveen en in een later stadium Drachten, waarbij rekening wordt gehouden met de regionale economische ontwikkelingen.

<p>6.</p>	<p>VAZ/Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Verkeer en Waterstaat en de regio hebben vastgesteld dat er op dit moment geen overeenstemming bereikt kan worden over dit punt. ❖ De minister van Verkeer en Waterstaat heeft voorgesteld de Verkenning Alternatieven Zuidelijke Ringweg Groningen (VAZ) samen af te ronden. Het voortouw ligt hierbij bij de regio. De verkenning wordt vervolgens zorgvuldig inhoudelijk beoordeeld aan de hand van het MIT-spelregelkader. De uitkomsten worden besproken, waarbij verder wordt bekeken of en onder welke voorwaarden een eventuele planstudie tot de mogelijkheden behoort. Daarbij wordt met name ook nagegaan of en welke financieringsmogelijkheden er zijn. ❖ De regio is niet akkoord gegaan met het voorstel, omdat zij van mening is dat er een verkenning ligt dat voldoet aan het MIT-spelregelkader, waarin is aangetoond dat er een knelpunt is. De regio is van mening dat er nu een MIT-planstudie moet worden opgestart.
<p>7.</p>	<p>A31/Haak om Leeuwarden</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De minister van Verkeer en Waterstaat neemt nog deze kabinetsperiode een standpunt in met betrekking tot de A31/Haak om Leeuwarden op basis van de tracé/MER studie en het overleg tussen Rijk en provincie Fryslân. In het standpunt wordt uitgegaan van het Middenalternatief Oost met een aquaduct in de kruising met het Van Harinxmakanaal. De regio neemt de kosten van het aquaduct, ongeveer € 13 miljoen, voor haar rekening met de afspraak dat over de uitvoering van het project nog nadere afspraken gemaakt worden (in aansluiting op de brief van de minister aan de regio van 8 november 2005). Voor de beoogde scope is nu een bedrag van € 189 miljoen + € 13 miljoen = € 202 miljoen (exclusief BLD-bijdrage) beschikbaar.
<p>8.</p>	<p>N33 Assen-zuid - Zuidbroek</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Voor de verdubbeling van de N33 van Assen-zuid tot Zuidbroek is € 140 miljoen beschikbaar. Daarbij is eerder de afspraak gemaakt dat de regio zich maximaal zal inspannen de beoogde scope van € 152 miljoen te realiseren. Uitgangspunt hierbij is dat het gat van € 12 miljoen gedicht kan worden door slim aanbesteden dan wel door gebruik te maken van PPS in relatie tot gebiedsgerichte ontwikkeling. Indien mocht blijken dat dit niet lukt dan zal gebruik worden gemaakt van de sobere scope.
<p>9.</p>	<p>Zeesluis Delfzijl</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De verkenning wordt getrokken door de regio. Rijkswaterstaat levert waar nodig inhoudelijke bijdragen.
<p>10.</p>	<p>Vaarweg Harlingen - Kornwerderzand (De Boontjes)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De provincie Fryslân bekijkt, in overleg met Rijkswaterstaat, de mogelijkheden om te komen tot verdieping van de Boontjes waarbij nadrukkelijk wordt gekeken naar de mogelijkheden van het Waddenfonds. Het voortouw ligt hierbij bij de provincie. De nu al lopende studie wordt medio februari 2007 verwacht, met daarin aandacht voor de vaardiepte (incl. drempels) en de verantwoordelijkheidsverdeling bij het baggeren.

11.	<p>Hoofdvaarweg Lemmer - Delfzijl, spoorbrug Zuidhorn</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De provincie Groningen zal binnenkort verzocht worden om in 2007 met de planstudie voor fase 2 te starten. In het volgende MIT zal deze planstudie in de planstudietabel worden opgenomen.
12.	<p>Vaargeul Eemshaven</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Verkeer en Waterstaat zal een MIT-verkenning starten naar de verdieping van de vaargeul. Te zijner tijd zal de financiering geregeld worden.
13.	<p>OV spoor/Kolibri</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Tot eind 2006 vindt een studie plaats naar reisverkortings naar de landsdelen zuid, noord en oost, zoals toegezegd in het debat over de dienstregeling 2007-2008. Hierbij zal ook de regio worden betrokken. De eerste resultaten zullen beschikbaar zijn voor de begrotingsbehandeling in oktober. Daarbij wordt ook gekeken naar de reistijden naar Groningen en Leeuwarden. Verkeer en Waterstaat wil zich inspannen, conform de motie Dijkzema om mogelijkheden tot reistijdverkortings tijdens de dienstregeling 2007 in te voeren. ❖ Daarnaast zal met de regio worden gesproken in het kader van de landelijke markt en capaciteitsanalyse spoor. Deze landelijke analyse zal zowel organisatorisch als inhoudelijk worden afgestemd met lopende regionale OV-studies. De landelijke markt- en capaciteitsanalyse zal in het najaar 2007 gereed zijn. Tijdens het bestuurlijk overleg voorjaar 2007 zal de voortgang van de analyse worden besproken. ❖ Verkeer en Waterstaat zal in overleg met alle partijen voor de bovengenoemde landelijke markt- en capaciteitsanalyse een plan van aanpak opstellen. Dit plan van aanpak zal eind 2006 worden besproken. ❖ In aanvulling hierop wordt in gezamenlijk overleg (Verkeer en Waterstaat en regio) bekeken welke elementen van OV spoor/Kolibri niet in bovenstaande studie aan bod komen. Vervolgens wordt nagegaan op welke wijze Verkeer en Waterstaat hierbij betrokken kan zijn.
14.	<p>Overeenkomst overdracht N34/N46</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De provincies en Verkeer en Waterstaat zijn het in principe eens over de overdracht van de N34 en de N46. Met de overdracht wordt invulling gegeven aan de wens van de Tweede Kamer (motie Hofstra c.s., Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 29800, nr.28). De overdracht wordt geëffectueerd zodra de Kamer hierover is geïnformeerd middels de najaarsnota. Voorts dienen de Provinciale Staten hiermee in te stemmen. Er vindt nog afstemming plaats over het moment van ondertekening van de overeenkomst.
15.	<p>Convenant Fries-Groningse kanalen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Verkeer en Waterstaat kan instemmen met het voorstel dat het beheer van de vaarweg Lemmer - Delfzijl in beheer blijft bij de provincies Fryslân en Groningen onder de voorwaarde dat: <ul style="list-style-type: none"> ○ De details nadere worden uitgewerkt voor definitieve besluitvorming en dat daarbij

	<p>voldoende wordt tegemoetgekomen aan de eisen van Verkeer en Waterstaat, de regio en het rapport commissie Brinkman.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ De hoofdvaarweg Lemmer - Delfzijl op een gelijke wijze behandeld wordt als de andere nationale hoofdvaarwegen qua begrotingsflexibiliteit, begrotingssystematiek, prioriteiten en financiering, voortgangs- en verantwoordingsrapportages en het doorvoeren van het (landelijke) verkeersmanagement. Indien uiteindelijk niet tot overeenstemming wordt gekomen bij de uitwerking, komen de andere varianten, waaronder de overdracht naar het Rijk opnieuw in beeld. ○ Het Kabinet en de Tweede Kamer in kunnen stemmen met deze keuze. <p>❖ Voor wat betreft het beheer en onderhoud van de niet-hoofdvaarwegen (Van Harinxmakanaal en Winschoterdiep/Rensel) gaat de voorkeur uit naar afkoop van het beheer en onderhoud.</p>
16.	<p>Centrale As Dokkum - Nijega/Garyp</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De regionale verkenning zal volgens het MIT-spelregelkader en in lijn met de werkwijze inzake grote regionale/lokale subsidieprojecten worden beoordeeld.

B. LANDSDEEL OOST

1.	<p>Netwerkanalyses</p> <ul style="list-style-type: none">❖ Rijk en regio stellen per netwerkanalyse een samenwerkingsagenda op. Deze samenwerkingsagenda's zullen door betrokken partijen worden geconcretiseerd en gemonitord.❖ In het voorjaar 2007 vindt er een bestuurlijk overleg plaats over de uitvoering van de gemaakte afspraken. In het najaar 2007 vindt er bestuurlijk overleg plaats over de laatste stand van zaken en kunnen er nieuwe afspraken worden gemaakt.
2.	<p>Quick wins netwerkanalyses</p> <ul style="list-style-type: none">❖ Voor Oost Nederland is een bijdrage voorzien van in totaal € 18 miljoen. Verdeling:<ul style="list-style-type: none">• Noord-Overijssel Verkeer en Waterstaat stelt maximaal € 4 miljoen beschikbaar als 50% bijdrage in de kosten van de BREZ-verbetering en opwaardering van kruispunt Ceintuurbaan- Dr. Van Heesweg- Tesselschadestraat, inclusief aanleg fietstunnel. Verkeer en Waterstaat is verder bereid mee te werken om het onderdeel verkeersmanagement nader te concretiseren.• Stedendriehoek Verkeer en Waterstaat stelt maximaal € 4 miljoen beschikbaar als 50% bijdrage in de kosten van een aantal maatregelen uit het pakket Beter Bereikbaar Stedendriehoek. Maatregelen zijn opgenomen in de bij Verkeer en Waterstaat en de regio bekende lijst.• Twente Verkeer en Waterstaat stelt maximaal € 4 miljoen beschikbaar bestaande uit:<ul style="list-style-type: none">○ bijdrage van 50% van de kosten tot een maximum van € 1 miljoen in de voorgestelde maatregelen uit Twente Mobiel;○ bijdrage van 50% van de kosten tot een maximum van € 2 miljoen in de eerste twee voorgestelde projectonderdelen van de aanleg van de directe busverbinding Hengelo-Enschede, de Krakeling;○ bijdrage van 50% van de kosten tot een maximum van € 1 miljoen in de kosten van het gedeelte Hengelo - Enschede Universiteit/leisurezone van de Fietssnelweg.• Stadsregio Arnhem Nijmegen Verkeer en Waterstaat stelt maximaal € 6 miljoen beschikbaar bestaande uit een bijdrage van 50% van de kosten van vrijwel alle voorgestelde quick win-maatregelen met uitzondering van de realisatie van station Winkelsteeg en de toegankelijkheid en liften van station Westervoort want deze projecten ontvangen al middelen.• Provincie Gelderland Gezien de vrijwillige status van de netwerkanalyse Gelderland worden nu geen middelen beschikbaar gesteld voor de quick wins uit deze netwerkanalyse.
3.	<p>Nieuwe thema's naar aanleiding van de netwerkanalyses</p> <ul style="list-style-type: none">❖ Noord-Overijssel: Opwaardering (stations)knoop/spoorzone Zwolle De regio gaat samen met Verkeer en Waterstaat een studie opstarten om de problematiek

	<p>van de bereikbaarheid van de knoop/spoorzone Zwolle integraal te verkennen. Partijen gaan de mogelijkheden voor de verbetering van de situatie van het voorplein/busknoop Zwolle integraal onderzoeken. Verkeer en Waterstaat ondersteunt het verzoek van Zwolle om aandacht voor dit gebied bij ministerie van VROM.</p> <p>De aanpak van de capaciteit perrontunnel en stijgpunten van het station is reeds onderdeel van het Herstelplan spoor.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Stedendriehoek: Transferpunten en Stadsdistributie <ul style="list-style-type: none"> ○ Transferpunten: Stedendriehoek neemt het initiatief om innovatieve oplossingen voor de transferpunten tussen HWN en OWN op A1 en A50 te onderzoeken. ○ Stadsdistributie: Stedendriehoek wil toepassing minicontainers nader onderzoeken en zal contact opnemen met de landelijke Commissie Stedelijke distributie. ❖ Twente: Ontwikkeling Multimodale reisinfo en Ongehinderd Logistiek Systeem (OLS) Twente neemt initiatief tot verdere uitwerking van beide thema's. ❖ Stadsregio Arnhem Nijmegen: Pilot stadsregio programma management Stadsregio Arnhem Nijmegen neemt initiatief. ❖ Gelderland: Uitbreiden innovatief P&R concept Barneveld De provincie Gelderland neemt initiatief tot vervolg. Behoeft nadere uitwerking en concretisering. ❖ Verkeer en Waterstaat zet haar kennis en expertise in bij de verdere ontwikkeling van de bovengenoemde thema's.
4.	<p>A1 Corridor Apeldoorn – Deventer</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Verkeer en Waterstaat en de regionale overheden erkennen dat de bereikbaarheidsproblematiek op de A1 in 2020 tussen Apeldoorn en Deventer-oost vanuit (inter)nationaal en regionaal perspectief van dusdanig belang is, dat deze nader moet worden onderzocht en moet worden opgelost. Zij starten om die reden een gezamenlijke gebiedsgerichte verkenning, welke getrokken zal worden door de regio en waarbij Rijkswaterstaat gelijkwaardig participeert. Deze verkenning moet leiden tot beter inzicht in de oorzaak en omvang van de problematiek en in de noodzakelijke maatregelen, zowel bij als rond de A1, als met de verschillende verkeersmodaliteiten. De verkenning wordt gezamenlijk ingezet, omdat betrokken overheden zich realiseren dat allen kunnen en zullen moeten bijdragen aan de oplossing van deze problematiek. Dit is in overeenstemming met de grondgedachte van de netwerkanalyse, waarbij de samenhang tussen OWN en HWN en die tussen verschillende modaliteiten, uitgangspunt is. De kosten van de verkenning worden gelijkelijk verdeeld over het rijk en de regio. De verkenning wordt uiterlijk 1 juni 2007 afgerond. Dan kan besloten worden over de noodzaak van een, wellicht gezamenlijke, planstudie. Bij de verkenning zullen de lopende verkenningen en planstudies voor projecten binnen het gebied (bijvoorbeeld de provinciale projecten rond de N348) betrokken worden. Ook de problematiek rond knooppunt Beekbergen wordt bij de verkenning betrokken.
5.	<p>A73 Corridor Ewijk - Rijkevoort</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De Stadsregio Arnhem - Nijmegen en Verkeer en Waterstaat starten een gezamenlijke gebiedsgerichte verkenning, welke getrokken zal worden door de regio en waarbij Rijkswaterstaat gelijkwaardig participeert. Deze verkenning moet leiden tot beter inzicht in de oorzaak en omvang van de problematiek en in de noodzakelijke maatregelen, zowel bij als

	<p>rond de A73 (zoals de aansluiting Nijmegen Lindenholt) als met de verschillende verkeersmodaliteiten. De verkenning wordt gezamenlijk ingezet, omdat betrokken overheden zich realiseren dat allen kunnen en zullen moeten bijdragen aan de oplossing van deze problematiek. De kosten van de verkenning worden gelijkelijk verdeeld over het rijk en de regio. Na afronding van de verkenning kan besloten worden over de noodzaak van een, wellicht gezamenlijke, planstudie.</p>
6.	<p>A1/A28 Amersfoort - Hoevelaken</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De provincie Gelderland zal aansluiten bij de initiatieven voor de aanpak van A1/A28 in het gebied rond Amersfoort en Hoevelaken. Indien nodig is Verkeer en Waterstaat bereid daarbij te faciliteren.
7.	<p>Gebiedsgerichte verkenning Regio Zwolle/A28</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De recente gebiedsgerichte verkenning heeft nog een nadere uitwerking waaruit de problematiek en oplossingsrichtingen helder worden. De regio en Rijkswaterstaat werken gezamenlijk de gebiedsgerichte verkenning en de scope van het vervolgonderzoek verder uit. In de verkenning zal de relatie met de N35 nadrukkelijk in beeld komen. De regio is trekker. De kosten van de afronding van de verkenning worden gelijkelijk verdeeld over het rijk en de regio. De resultaten zullen in het volgende bestuurlijk overleg worden besproken.
8.	<p>N35 Zwolle – Wierden – Almelo</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De resultaten van de actualisatie van de knelpunten uit de Nota Mobiliteit op het hoofdwegennet (inclusief N- wegen) in 2007, zal volgend jaar met de resultaten van analyse door de regio in het bestuurlijk overleg worden besproken. Mede op basis hiervan en volgende punt kan worden bepaald of op de N35 een (Nota Mobiliteit) knelpunt kan worden geconstateerd (zie ook 6 en 8).
9.	<p>Samenhang regionale stroomwegen N34, N35, N340, N377</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De provincie Overijssel kan een studie starten naar onderlinge samenhang van deze N-wegen. Eventueel benodigde kennis en expertise van Verkeer en Waterstaat wordt beschikbaar gesteld. Er dient een relatie te worden gelegd met de in punt 7 genoemde actualisatie van de knelpunten van het hoofdwegennet uit de Nota Mobiliteit in 2007.
10.	<p>N50 brug Ramspol – Ens</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Verwezen wordt naar de afspraken welke gemaakt zijn in het bestuurlijk overleg Noord Holland en Flevoland.
11.	<p>N50 Hattemerbroek - Kampen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Rijkswaterstaat start in overleg met Overijssel een préverkenning, waarin de (toekomstige) verkeersontwikkelingen en de diverse infrastructurele maatregelen worden meegenomen

	<p>(Problematiek veiligheid, bereikbaarheid en eenduidig wegbeeld). De afspraken uit het bestuurlijk overleg Noord Holland en Flevoland met betrekking tot ideeën over de N23 worden hierbij betrokken.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Een besluit over mogelijke vervolgstappen zal mede worden genomen op basis van de actualisatie van de knelpunten op het hoofdwegennet (inclusief N – wegen) in 2007.
12.	<p>Verdiepingslag van knelpunten uit netwerkanalyses</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De betrokken decentrale overheden zullen een verdiepingslag uitvoeren naar de specifieke problematiek van de hierna vermelde HWN/OWN knelpunten (dit zijn overigens geen knelpunten Nota Mobiliteit), waarbij zij gebruik kunnen maken van de kennis en expertise van Verkeer en Waterstaat: <ul style="list-style-type: none"> ○ A1 Borne - Hengelo (als eerste); ○ Almelo Zuid op A35 en Hengelo Zuid; ○ Regionaal knooppunt Ommen (N34/N48/N340/N348); ○ N50 bij Epe; ○ A/N35 bij Enschede - Duitse grens; ○ Gebied A2 bij Culemborg – Geldermalsen - Zaltbommel.
13.	<p>Vaarwegen Twente kanalen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De minister van Verkeer en Waterstaat is bereid de procedure te hervatten voor het geschikt maken van de rest van het Twentekanaal tussen Delden en Enschede voor klasse Va (fase 2). De huidige planstudie zal wel moeten worden geactualiseerd. Er is budget gereserveerd vanaf 2011. Vanwege de urgentie van dit knelpunt zal ter zijner tijd worden gezien of de realisatie eventueel versneld kan worden.
14.	<p>Sluis Eefde</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Na afronding van de verkenning Sluis Eefde en bij positief planstudiebesluit zal de planstudie zo snel mogelijk (2007) starten. De uitvoering van het project is voorzien vanaf 2013.
15.	<p>Capaciteit spoor regio Stedendriehoek, Regio Twente en Stadsregio Arnhem Nijmegen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Verkeer en Waterstaat neemt voortouw voor een landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor. Deze analyse zal in samenwerking met de regio's, spoorsector, planbureaus en andere deskundigen worden uitgevoerd. ❖ Deze analyse heeft vanwege de logistieke samenhang van de dienstregeling op het hoofdrailnet alsmede het goederenvervoer per spoor, een landelijke scope. De rol van de trein in de regionale vervoerstromen op die corridors wordt gezuwawaast met de regionale OV-studies (onder andere regiorail KAN). ❖ Tevens vindt er eind 2006 een studie plaats naar reistijdverkortings naar de landsdelen Zuid, Noord en Oost, zoals toegezegd in het debat over de dienstregeling 2007-2008. ❖ De landelijke analyse zal zowel organisatorisch als inhoudelijk worden afgestemd met lopende regionale OV-studies van de regio (onder andere regiorail KAN). De regio kan een marktscan doen voor Stedendriehoek en Twente. Deze kunnen zonnodig in de landelijke netwerkanalyses aan de orde komen.

16.	<p>Emmerlijn (Zwolle - Emmen)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De brief van de minister met aanbod tot decentralisatie Zwolle - Emmen is 29 september 2006 verzonden naar de regio. De minister kan de provincies Drenthe en Overijssel niet meer garanties en tegemoetkomingen bieden dan de andere decentrale overheden. Besluit wel of niet decentralisatie is nu aan de regio. Indien nodig zullen Verkeer en Waterstaat en de provincies Drenthe en Overijssel nog nader overleg voeren.
17.	<p>Knoop Rail Arnhem West en Oostzijde, vierde perron</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het is gelet op de lopende studie thans niet mogelijk afspraken te maken voor Arnhem Oost. Op basis van de 'landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor' zal bezien worden of en zo ja, in welke wijze en op welk moment aanpak van Arnhem Oostzijde aan de orde is. De regio zal worden betrokken bij de landelijke studie.
18.	<p>Tweede stadsbrug Nijmegen</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ De brief, waarin een aanvullende bijdrage van € 70 miljoen door het rijk wordt toegezegd, wordt overhandigd (MIT beslismoment 3). Stadsregio Arnhem Nijmegen zegt toe dat zij haar huiswerk voor MIT beslismoment 4 vóór het volgende bestuurlijk overleg (voorjaar 2007) gereed zal hebben. Als dat lukt zal Verkeer en Waterstaat het huiswerk dat daarop volgt ook zo spoedig mogelijk maken.
19.	<p>Doortrekking A15 en A12 Ede Grijsoord</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Ter afronding van de verkenningsfase is naast de Quick Netwerkscan A15/A12 in Gelderland uit 2005, inmiddels ook de Netwerkanalyse KAN afgerond. Daarin wordt de doortrekking van de A15 als (mogelijke) oplossing aangedragen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio Arnhem Nijmegen. ❖ Ter voorbereiding op het bestuurlijk overleg is uitgegaan van een pakketbenadering voor de bereikbaarheid van de regio. Concreet betekent dit dat de problematiek op het traject A12 Ede - Grijsoord en de mogelijke doortrekking van de A15 als één pakket wordt gezien, zodat het knelpunt op de A12 (zie Nota Mobiliteit) en het regionale knelpunt op de Pleyroute worden opgelost. ❖ Ter voorbereiding op het bestuurlijk overleg heeft het rijk € 375 miljoen in haar begroting ingepast (vanaf 2018). Verder zal € 262,5 miljoen via tol op de A15 beschikbaar komen. Het landelijk te introduceren systeem van kilometerbeprijzing zal hier in principe voor worden gebruikt, zodat er geen aparte kosten zijn verbonden aan de introductie van tol op de A15. Rijk en regio zullen zich bestuurlijk inspannen om draagvlak voor tol te realiseren. ❖ De minister van Verkeer en Waterstaat heeft verder in het bestuurlijk overleg aangegeven dat zij via de FES-impuls 2006 een versnelling van het project kan realiseren, zodat het rijksbudget al in de periode 2013-2014 beschikbaar zou kunnen komen in plaats vanaf 2018. ❖ Partijen zouden vervolgens in bestuurlijk overleg afspreken, dat bij de regionale bijdrage van € 112,5 miljoen voor de doortrekking, uitgegaan zou worden van een scope passend bij € 750 miljoen (dit is inclusief brug over het Pannerdensch kanaal en A12 Ede Grijsoord). Uitgangspunt voor de minister hierbij is dat de regionale bijdrage ook geldt als er uit de

	<p>planstudie een brug als oplossing gekozen wordt. De minister gaat er vanuit dat indien een tunnel door de regionale partijen wordt gewenst, de regio zelf voor de (meer-)kosten van die tunnel zorg zal dragen. De regio onderschrijft dit uitgangspunt echter niet. Het bestuurlijk overleg hierover is nog gaande.</p>
20.	<p>N18</p> <ul style="list-style-type: none">❖ De inzichten over de problematiek uit de Netwerkanalyse met betrekking tot de aansluiting van de N18 met de A35 worden meegenomen in de planstudie. De eerdere afspraken over scope en (beperkte) dekking blijven gelden. Eventuele nadere afspraken zullen op basis van de planstudie worden gemaakt.



samenwerkingsverband
Noord-Nederland

Bestuurssecretariaat

Postbus 239
9700 AB Groningen

telefoon: (0592) 36 57 04
fax: (0592) 36 57 80

Aan: De leden van de vaste commissie voor Verkeer
en Waterstaat van de Tweede kamer der Staten Generaal
t.a.v. dhr. C.J.M. Roovers
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

e-mailadres: bestuur@snn.nl
website SNN: www.snn.nl

Assen, 20 oktober 2006

Behandeld door : F. Cox
Telefoonnummer : 0592-365 621
Ons kenmerk : SNN/2006-012200
Bijlage : 1.
Onderwerp : MIT/SNIP 2007

Geachte leden

Eind oktober voert uw commissie overleg met de minister van V&W over het MIT 2007, waarbij de resultaten van de landsdelige bestuurlijke overleggen worden betrokken.

Noord-Nederland heeft begin oktober overleg gevoerd met de minister van V&W. Dat heeft in grote lijnen geleid tot bevredigende afspraken. Met diverse projecten kunnen we een stap verder. De netwerkanalyses (NWA) voor het Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen-Assen, voor Leeuwarden/A7 zone Fryslân (LWA7-zone) en voor de vrijwillige netwerkanalyse Zuid-Drenthe, zijn door V&W erkend, en ten aanzien van proces en inhoud goed ontvangen. Teleurstellend is dat voor de noordelijke Quick Wins slechts twee keer € 5 miljoen vanuit het rijk beschikbaar is. Dat is absoluut te weinig om substantieel voortgang te boeken.

Voorts hebben wij afspraken gemaakt over het opstellen van een "Samenwerkingsagenda Noord-Nederland". Wij gaan er van uit dat knelpunten van binnen, maar ook van buiten het analysegebied van de drie netwerkanalyses daarin kunnen worden opgenomen. Onze inzet is dat het een slagvaardig bestuurlijk sturingsinstrument wordt op basis waarvan wij medio 2007 vervolgspraken kunnen maken over versnelling van de aanpak van de erkende knelpunten.

Helaas zijn wij er met betrekking tot het grootste verkeersknelpunt in het Noorden -de A7 Zuidelijke Ringweg Groningen (A7-ZRG) 2^{de} fase- niet in geslaagd om met de minister afspraken te maken die leiden tot enige voortgang. Structurele oplossing van dit knelpunt is van het grootste belang voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling en de verbetering van de bereikbaarheid van het Nationaal Stedelijk Netwerk (NSN) Groningen-Assen.

Het NSN Groningen-Assen heeft ingevolge de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit een nationale opgave. Het tijdig creëren van de voorwaardenscheppende condities is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van rijk en regio. Vanaf 1992 wordt door rijk en regio gestudeerd op oplossingen voor de A7-ZRG, de beschikbare onderzoeksresultaten bieden meer dan voldoende onderbouwing voor een besluit tot het starten in 2007 van een MIT-planstudie A7-ZRG 2^{de} fase. Wij vinden dat nu een stap kan en moet worden gemaakt naar een toekomstvaste oplossing voor de A7 ZRG 2^{de} fase. Deze oplossing is, samen met de dringend noodzakelijke verbetering van het stadsgewestelijke openbaar vervoer/Kollbrri, fundamenteel voor het ontwikkelingsperspectief van het Nationaal Stedelijk Netwerk.

Dit perspectief moet ook worden gezien in de context van de zich ontwikkelende internationale Noordelijke Ontwikkelingsas richting Noord-Duitsland, Scandinavië en de Baltische staten.

De netwerkanalyse laat zien dat de ontwikkeling van het NSN Groningen-Assen plaatsvindt in de dynamische interactie van economie, ruimte en verkeer- en vervoer. Wij onderschrijven op dit punt volledig de door de minister in haar brief d.d. 16 oktober aan de Tweede Kamer geschetste sturingsfilosofie. Dit betekent regionaal meer samenwerking tussen economie, ruimte en verkeer en vervoer. Toekomstvast oplossing van de problematiek van de ZRG 2^{de} fase is de belangrijkste voorwaarde voor de voorgestelde gebiedsgerichte aanpak in het NSN Groningen-Assen.

Wij vragen u te bewerkstelligen dat de ZRG 2^{de} fase in de planstudiefase van het MIT 2007 wordt opgenomen. Voorts dringen wij er op aan dat ook het rijk, aanvullend op de inspanningen van de regio, zijn medeverantwoordelijkheid neemt in de uitwerking en realisatie van het stadsgewestelijke openbaar vervoer, het Kolibri-concept.

Deze stellingname werken wij in de toelichting verder uit:

Hoogachtend

het Dagelijks Bestuur van het
Samenwerkingsverband Noord-Nederland,



J.M.G. Alders
Wvd. voorzitter



J.D. Nauta,
secretaris

c.c. de minister van Verkeer en Waterstaat

TOELICHTING

1. A7-ZRG, 2^{de} fase

De minister stelt dat de regio het voortouw moet nemen om de Verkenning Alternatieven Zuidelijke ringweg Groningen (VAZ) af te ronden. Volgens haar dient daarna een zorgvuldige beoordeling van de onderzoeksresultaten plaats te vinden, waarbij ook wordt nagegaan of en zo ja welke financieringsmogelijkheden er zijn. Daarmee dreigt onnodige en ongewenste voortdrijving van de onzekerheid over de structurele oplossing.

Voorgeschiedenis.

De A7-ZRG was in het Structuurschema Verkeer en Vervoer II (SVV II) opgenomen als "te verbreden verbinding". Voor de besluitvorming is al in 1992 de procedure gestart middels het uitbrengen van een Startnotitie. In het Langmanakkoord tussen het kabinet en het SNN van april 1998 is hoge prioriteit toegekend aan de 1^e fase van het knelpunt A7-ZRG en is als streefjaar van gereedkomen vastgelegd 2004. In het MIT 2000 is aan de Langmanafpraak financiële invulling gegeven door fl. 238 miljoen beschikbaar te stellen voor de 1^e fase A7-ZRG. Het grootste deel van de 1^e fase is nog steeds niet gerealiseerd.

In het kader van de Tracéwetprocedure heeft de minister van Verkeer en Waterstaat begin 2000 het "Standpunt A7-ZRG" met betrekking tot de korte termijnmaatregelen (1^{ste} fase) en een structurele oplossing (2^{de} fase) bekend gemaakt aan de Tweede Kamer. Hierin wordt erkend dat het maatregelenpakket 1^e fase niet toereikend zal zijn om de te verwachten groei van de automobiliteit op de bestaande A7-ZRG te kunnen afwickelen. Een definitief besluit over de 2^e fase wordt afhankelijk gesteld van nadere afweging van de effecten van de maatregelen 1^e fase, inclusief OV-maatregelen en flankerend beleid. In de brief aan de Kamer wordt aangekondigd dat een tracébesluit voor de 2^e fase A7-ZRG in ieder geval tijdig voor 2010 wordt voorbereid, zodat bij een definitief besluit (planning in 2010) ten gunste van de 2^e fase zo spoedig mogelijk na 2010 met de aanleg kan worden begonnen.

In de jaren 1999 t/m 2004 stond de ZRG 2^{de} fase overeenkomstig de Langmanafspraken in de MIT-planstudiefase, met als planning uitvoering na 2010. Samen met de Nota Mobiliteit is eind 2004 verschenen het MIT 2005, incl. "doorkijk" MIT ná 2010. De ZRG 2^{de} fase blijkt dan uit de planstudiefase te zijn afgevoerd. Er zouden naar oordeel van V&W op basis van de Nota Mobiliteit geen problemen meer zijn in Noord-Nederland binnen de planhorizon tot 2020. Onze opvatting is dat de Nota Mobiliteit op dit punt te eenzijdig uitgaat van de situatie in de Randstad. Er is te weinig oog voor de tussen kabinet en SNN afgesproken specifieke opgave van Noord-Nederland, gericht op concentratie en bundeling van economische en stedelijke activiteiten.

Het SNN heeft hierop gereageerd door al medio 2004 het rapport "Netwerkoptimalisatie Noord Nederland" op te stellen dat uitgaat van de strategie "Bereikbaarheid van deur tot deur" uit de Nota Mobiliteit. Daarin zijn de knelpunten op het hoofdwegennet (HWN) en onderliggende wegennet (OWN) aangegeven. Deze analyse geeft aan dat de ZRG 2^{de} fase het grootste knelpunt is. Het SNN heeft er toen bij het rijk op aangedrongen daarmee rekening te houden in de financiële meerjarenplanning van het MIT.

Resultaten van de afspraken in het Landsdeeloverleg 2005.

Eind 2005 is tussen de minister van V&W en Noord-Nederland de afspraak gemaakt dat in plaats van de planstudie voor de A7 Zuidelijke Ringweg Groningen 2^{de} fase alsnog eerst een gebiedsgerichte verkenning (Verkenning Alternatieven Zuidelijke Ringweg) wordt gestart naar de effecten van de eerste fase van de Zuidelijke Ringweg en de getroffen OV-maatregelen. Afsproken is dat deze verkenning conform het MIT-spelregelkader zou worden beoordeeld, in samenhang met verdere afspraken in het kader van de netwerkanalyse Groningen-Assen zou eind 2006 een besluit worden genomen over het vervolgtraject.

Conform de afspraak in het Landsdeeloverleg 2005 is in het kader van de netwerkanalyse voor het Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen-Assen in overleg met V&W de studie Verkenning Alternatieven Zuidelijke Ringweg Groningen (VAZ) opgesteld. De meest recente inzichten in de ruimtelijke- en stedelijke ontwikkeling (waaronder de met de minister van VROM afgesproken ontwikkelagenda) en in de mobiliteitsontwikkeling zijn daarbij betrokken. De netwerkanalyse en de VAZ zijn samen met het ministerie V&W conform het MIT-spielregelkader opgesteld. Als grootste knelpunt wordt ook daarin weer aangemerkt de ZRG 2^{de} fase, op het knooppunt van de twee (inter-) nationale hoofdverbindingssassen A6/A7 en A28/A7.

Voorts zijn in het kader van het zgn. Regiospecifiek Alternatief van de Structuurvisie Zuiderzeelijn de effecten van de investering in de structurele oplossing voor het knooppunt A7-ZRG met positief resultaat doorgerekend.

Noord-Nederland kan niet instemmen met nóg een studie over de ZRG 2^{de} fase.

Vanaf 1992 wordt door rijk en regio gestudeerd over oplossingen voor de A7-ZRG. Wij zijn van mening de beschikbare onderzoeksresultaten meer dan voldoende onderbouwing bieden voor een besluit tot het starten in 2007 van een MIT-planstudie A7-ZRG 2^{de} fase. Het initiatief van de studie dient bij het rijk te liggen. Uiteraard zijn de betrokken decentrale overheden bereid daaraan een actieve bijdrage te leveren. In de planstudie dienen de scope en de concrete alternatieven voor de structurele oplossing te worden uitgewerkt. Dan komt er helderheid over de benodigde reguliere middelen uit het MIT. Op basis van het tracébesluit omstreeks uiterlijk 2010 kunnen aansluitend definitieve afspraken worden gemaakt over de uitvoering van de gekozen oplossingsrichting A7-ZRG 2^{de} fase.

2. Openbaar vervoer, spoor /Kolibri.

Uit de netwerkanalyse blijkt nog eens dat het openbaar vervoer een belangrijke bijdrage levert aan de ontsluiting van het Nationaal Stedelijk Netwerk, die niet uitwisselbaar is met de 2^{de} fase ZRG. Dit geldt in hoge mate voor de bereikbaarheid van de (binnen)stad van Groningen met ca. 55.000 arbeidsplaatsen. De stad heeft in de regio een verzorgingsgebied van ruim één miljoen inwoners. Dat betekent dagelijks een sterke inkomende en uitgaande pendel. Het maximale absorptievermogen van de stad wordt bereikt. De regio zet in op de auto en de fiets, maar ook expliciet op het stadsgewestelijk openbaar vervoer. In vervolg op de eerdere studies over het Stadsgewestelijk Openbaar Vervoer Groningen-Assen (zie "STOV" in het MIT 2000 t/m 2004) is hiertoe een samenhangend OV-concept Kolibri ontwikkeld. In de Ontwikkelagenda van het ministerie van VROM is de integrale ambitie voor het Nationaal Stedelijke Netwerk opgenomen en zijn de A7-ZRG en het Kolibri-concept integraal ingepast in de strategische uitgangspunten voor de stedelijke ontwikkeling.

De minister van V&W geeft aan bereid te zijn met de regio te spreken over een oplossing in het kader van de Landelijke markt en capaciteitsanalyse spoor. Deze zal worden afgestemd met lopende regionale OV-studies en in het najaar 2007 gereed zijn. Voorts wordt in gezamenlijk overleg tussen V&W en regio bekeken welke elementen van OV-spoor en stedelijk OV niet in bovenstaande afspraken aan bod komen. Nagegaan wordt op welke wijze V&W hierbij betrokken kan zijn.

De regio interpreteert dit als eerste stap van het rijk om aanvullend op grote regionale investeringen mee te denken en ook mee te financieren voor de rijksverantwoordelijkheid voor de "spoorse" onderdelen. Dit geldt in het bijzonder ten aanzien van de HOV-as Groningen CS - Zernike en de mogelijkheid deze via de Centrale Zone door te trekken naar de grootschalige stadsuitleg Meerstad en via Regiolink naar Assen-Zuid. De komende maanden zullen wij uiteraard actief daarvoor input leveren. Wij gaan ervan uit dat wij medio 2007 met de minister van V&W afspraken kunnen maken over de invulling van de medeverantwoordelijkheid van het rijk.

Daarvoor is wél noodzakelijk dat de landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor zich niet beperkt tot de corridors die door de minister in haar brief aan de Tweede Kamer worden genoemd. De spoorbereikbaarheid van het Nationaal stedelijk Netwerk dient volwaardig te worden opgenomen in de landelijke markt- en capaciteitsanalyse.

3. Conclusie: economische ontwikkeling van het Nationaal Stedelijk Netwerk.

Voor het ontwikkelingsperspectief van het Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen-Assen is van het grootste belang dat er spoedig helderheid ontstaat over de te volgen planprocedure, de te onderzoeken scope en gewenste oplossingsrichting en over de planning op hoofdlijnen van de ZRG 2^{de} fase. Hetzelfde geldt voor de uitwerking en realisatie van het stadsgewestelijk OV. Deze duidelijkheid heeft het Nationaal Stedelijk Netwerk nodig voor haar verdere ontwikkeling; tempo in de besluitvorming is gewenst. Concrete planuitwerking is noodzakelijk om de medewerking van noordelijke partijen zoals gemeenten en bedrijfsleven, in het proces en de uitwerking te mobiliseren voor bijvoorbeeld PPS-constructies. Het vormgeven van nieuwe locaties van woningbouw, bedrijventerreinen, het onderliggend wegennet en aanleg van nieuwe NS-stations als Europapark en Assen-Zuid hangt ten nauwste samen met een integrale aanpak, waarin de toekomstvaste oplossing voor de A7-ZRG de infrastructurele ruggengraat vormt.

De ontwikkeling van het Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen-Assen vindt plaats in de dynamische interactie van de driehoek van economie, ruimtelijke ontwikkeling en bereikbaarheid. Als gevolg van de slepende onduidelijkheid ten aanzien van het eindperspectief van de A7-ZRG stopt de voortgang en dreigt de gewenste agglomeratieontwikkeling uitgehold te worden, met mogelijke negatieve consequenties als gevolg van weglekkende bedrijvigheid. Deze vicieuze cirkel moet worden doorbroken.

Voortgang in de procedure van de ZRG 2^{de} fase door het starten van een MIT- planstudie is daarvoor cruciaal, evenals rijksbetrokkenheid bij het stadsgewestelijk OV-concept Kolibri.