



PMZ

Contactpersoon
Peter Blok / Ward Deckers

Datum
6 november 2007

Ons kenmerk
237790 V5

Pagina
1/8

Onderwerp
Intentieverklaring Mainportcorridor Zuid

Doorkiesnummer
010 402 6636

E-mail
peterblok@pmz-rws.nl / ward.deckers@rws.nl

Uw kenmerk

-

Bijlagen

-

<begin>-----

Intentieverklaring Mainportcorridor Zuid

De Intentieverklaring Mainportcorridor Zuid is een eerste stap in de richting van een Convenant Mainportcorridor Zuid. Het Convenant zal de gezamenlijke publieke afspraken bevatten ten behoeve van de marktvraag voor Project Mainportcorridor Zuid. Een mogelijk toekomstige exploitant van de A4-corridor heeft zo vooraf duidelijkheid over de gezamenlijke ambitie van de betrokken overheden.

Inleiding

Wij, de ondergetekenden, onderkennen de wenselijkheid voor een gebiedsgerichte en integrale aanpak van vraagstukken van ruimtelijke ordening en mobiliteit. Tevens onderkennen wij de noodzaak voor een slagvaardige besluitvorming en zorgvuldig proces met betrokkenheid van de omgeving.

Voor wat betreft Project Mainportcorridor Zuid hanteren wij de volgende uitgangspunten:

- Wij streven naar een integrale benadering van de bereikbaarheid en de verbonden leefomgeving in de corridor tussen Rotterdam en Antwerpen;
- Wij willen de inventiviteit en kracht van private partijen, publieke partijen en maatschappelijke organisaties maximaal benutten, mede door vroegtijdige betrokkenheid;
- Wij willen kijken naar de mogelijkheden voor publiek-private dan wel private ontwikkeling en exploitatie van het wegennetwerk in de corridor, waarbij nadrukkelijk rekening gehouden wordt met de kwaliteit van de verbonden leefomgeving;
- Wij willen gezamenlijke bestuurlijke belangen vooraf analyseren;
- Wij willen met een gezamenlijk afgewogen publieke ambitie bijdragen aan een slagvaardige en zorgvuldige besluitvorming over Project Mainportcorridor Zuid;
- Wij zien Project Mainportcorridor Zuid als een van de belangrijke projecten van het Urgentieprogramma Randstad (UPR).

Projectdirectie PMZ

Postbus 556
3000 AN Rotterdam
Boompjes 200
3011 XD Rotterdam

Telefoon (010) 402 66 36
Telefax (010) 402 60 08
info@pmz-rws.nl
www.p mz-rws.nl

Overwegingen bij de corridor Rotterdam – Antwerpen

A *Huidig karakter van het gebied in de corridor Rotterdam -Antwerpen*

Het gebied van de corridor is een onderdeel van de delta van Zuidwest Nederland. De grootschalige landschappelijke structuren in de delta zijn Oost-West georiënteerd. Binnen de corridor zijn diverse deelgebieden te onderscheiden die ieder een eigen karakter hebben. De te onderscheiden deelgebieden zijn: (a) de regio Rotterdam, (b) de Hoeksche Waard, (c) de Drechtsteden, (d) de zeeleipolders West-Brabant, en (e) de Brabantse Wal.

In de corridor is sprake van een hoogdynamische stedelijk band (Rotterdam, Drechtsteden, Breda, Roosendaal, Bergen op Zoom en de regio Antwerpen) met een daarbinnen gelegen open groenblauw gebied. Het groenblauwe gebied staat onder druk door oprukkende bebouwing en bedrijvigheid. Door een gebrek aan visie en daaraan gekoppeld sturing, dreigt verrommeling. Binnen het groenblauwe gebied is landbouw een belangrijke functie met een groot ruimtebeslag. Meer intensieve vormen van landbouw, zoals glastuinbouw, vinden verspreid plaats. Van de aanwezige potenties voor (water)recreatie en natuurontwikkeling wordt weinig gebruik gemaakt.

B *Uitdagingen en kansen*

In de corridor tussen Rotterdam en Antwerpen liggen uitdagingen en kansen in relatie tot de bereikbaarheid en de verbonden leefomgeving. Deze uitdagingen en kansen maken de corridor bij uitstek geschikt om een gebiedsgerichte en integrale benadering toe te passen. In hoofdlijnen zijn de volgende uitdagingen en kansen te onderscheiden:

Uitdagingen:

- De kwaliteit van de verbonden leefomgeving, waaronder de externe veiligheid in de corridor, staat onder druk, met name rond de wegen door stedelijk gebied;
- Het open landschap in de corridor wordt bedreigd door verrommeling (lintbebouwing, bedrijventerreinen langs autowegen, doorsnijding van natuur);
- Het behoud en versterken van de natuur en landschapskenmerken in de corridor bij aanpassingen van de infrastructuur, waaronder het Nationaal Landschap Hoeksche Waard en de Brabantse Wal;
- De robuustheid van het interregionale wegennetwerk in de corridor is beperkt;
- De onderhoudssituatie van de oeververbindingen over het Haringvliet en het Hollands Diep behoeft de aandacht;
- Op termijn is de capaciteit van de infrastructuur in de corridor ontoereikend door toename van vervoersstromen in de corridor door (a) de aanleg van Maasvlakte 2, (b) de intensivering van het gebruik van de havengebieden, (c) de industriële ontwikkelingen in het Botlekgebied en Shipping Valley (Drechtsteden), (d) de mogelijke ontwikkeling van Maintenance Valley in West-Brabant en (e) de verwachte toenemende interactie tussen de Mainports Rotterdam en Antwerpen.

Kansen:

- Het verbeteren van de bereikbaarheid door in het exploitatieconcept te streven naar doorstroming in de corridor Rotterdam – Antwerpen;
- Het verbeteren van de kwaliteit van de verbonden leefomgeving door goed onderling afgestemde integrale gebiedsontwikkeling (waaronder ook landschapsontwikkeling) met milieugebruiksruimte voor de infrastructuur als randvoorwaarde;
- De private realisatie en financiering van de ontbrekende schakel A4 Beneluxplein -Klaaswaal en aansluitende wegvakken (A29) op een wijze die recht doet aan de verbonden leefomgeving, mits maatschappelijk nut is vastgesteld;
- Het verbeteren van de regionale en lokale bereikbaarheid van de Hoeksche Waard en Voorne – Putten en het voorzien in een extra ontsluiting in geval van calamiteiten;
- Het stimuleren van duurzame economische ontwikkelingen.

C *Samenwerking tussen publiek en privaat*

In 2005 heeft de Taskforce PPS twaalf projecten aangewezen als kansrijk voor publiek-private samenwerking (PPS). Project Mainportcorridor Zuid is één van deze twaalf projecten.

In navolging van Taskforce PPS zien wij in een samenwerking tussen publieke partijen onderling en tussen publieke en private partijen, specifiek voor de corridor Rotterdam-Antwerpen, de volgende potentie:

- Verschuiving van het Planningsmodel (waarbij de overheid de wijze van uitvoering domineert) naar een beperkt marktmodel (waarbij de overheid zich concentreert op haar rol van bevoegd gezag) stimuleert tot grotere klantgerichtheid, innovaties in het aanbod en kostenbeheersing over de hele productiecycclus. Dit wordt bereikt door het aanwenden van competenties van private partijen;
- Het versterken van de grensoverschrijdende transportassen tussen economische knooppunten door een beter op de behoefte van de gebruikers afgestemd pakket van maatregelen, producten en diensten en door samenwerking tussen overheden;
- Het nadenken over de mogelijkheden van het koppelen van infrastructuur ontwikkeling en gebiedsontwikkeling.

D *Relatie met aanpalende dossiers en regio's*

De ontwikkeling en exploitatie van de A4-corridor volgens het gedachtegoed van PMZ heeft raakvlakken met andere projecten en ontwikkelingen in de omgeving. De intenties van PMZ sluiten hierbij goed aan.

- De visie van de Vlaamse overheid over het deel Belgische Grens - Antwerpen sluit aan bij de PMZ- ambitie voor de corridor Rotterdam-Antwerpen. Vlaanderen staat achter de gedachte van een doorstroomroute voor vrachtverkeer aan de westkant van Antwerpen (verlengde A4), waarbij een publiek-private samenwerking tot de mogelijkheden behoort;
- Het gedachtegoed van PMZ over de ontwikkeling van het gebied sluit aan bij de afspraken, overeengekomen in de samenwerking Rijn - Schelde Delta;
- De doelstelling van PMZ past bij de doelen van het Routeontwerp A4, de Deltaroute. Dit geldt zowel voor ideeën over architectonische specificaties als voor het wegprofiel en de gebiedsontwikkelingen op regionale schaal;

- Voor de provincie Zeeland zijn de A4 en A58 belangrijke wegen. De doelstelling van PMZ past bij de visie van de provincie Zeeland over de entree via de A4/A58. Kern daarbij is dat het vrije zicht van de Brabantse Wal richting Zeeland behouden blijft;
- De innovatieve aanpak van de exploitatie van de A4-corridor, met doorstroming op deze belangrijke verbindingssas versterkt de internationale concurrentiepositie en vergroot de robuustheid van het wegennetwerk. Dit draagt bij aan de ambities van het Urgentieprogramma Randstad (UPR);
- PMZ sluit aan bij de Nota Ruimte met daaraan gekoppeld de Agenda Vitaal Platteland en bij de Structuurvisie Hoeksche Waard.

Intenties met de corridor Rotterdam - Antwerpen

1 *Kwaliteitsimpuls realiseren*

Wij wensen gezamenlijk als publieke partijen een kwaliteitsimpuls aan de corridor Rotterdam-Antwerpen te geven waarmee het woon-, werk- en leefklimaat en de economische dynamiek positief verder ontwikkeld worden.

2 *Gezamenlijk de schouders eronder*

Daarbij zetten we in op hechte samenwerking onderling en het benutten van de competenties van private en publieke partijen. Wij beogen dat te realiseren door medewerking te verlenen aan initiatieven en plannen van een (nog op te richten) samenwerking tussen publieke en private partijen.

3 *Gedragen ambitie als basis voor de invulling van concrete projecten*

Voor de te leveren duurzame positieve bijdrage baseren we ons op een gezamenlijk lange termijn perspectief. Kenmerken hiervan zijn globaal: de doorstroomroute A4, de economische ontwikkelas A16 en de groen-blauwe contramal (Hoeksche Waard, Brabantse zeekele gebied en Brabantse Wal). Hierbij gaat het om het benutten van de strategische ligging van het gebied tussen de twee mainports. Te denken valt aan ondersteunende diensten, uitloop/recreatie, rust/ruimte, riant wonen met goede voorzieningen.

4 *Hoofdlijnen lange termijn perspectief*

Voor de corridor Rotterdam-Antwerpen zien wij het volgende lange termijn perspectief:

- In het groen-blauw gebied is ruimte voor natuur, water, landbouw, ontspanning en wonen. De menselijke activiteiten zijn afgestemd op de natuurlijke dynamiek van het gebied;
- Het gebied heeft zijn openheid behouden en is niet verrommeld;
- De landschappelijke structuren, zoals waterwegen, kreken en ecologische verbindingsszones zijn van belang voor de natuur, water(berging) en hoogwaardig wonen en vormen belangrijke recreatieve elementen in de deltacorridor;
- De A4 is een doorstroomroute, d.w.z. gericht op ongestoorde doorstroom van het verkeer. Deze is zodanig aangelegd dat de weg past in de lokale omstandigheden en kwaliteiten conform de uitgangspunten van Routeontwerp A4, bijvoorbeeld panorama's op de omgeving. De A4 draagt bovendien bij aan de verbetering van de regionale bereikbaarheid.

5 *Exploitatie A4 onder voorwaarden*

De A4 wordt een weg die in een publiek - private samenwerking op marktconforme wijze kan worden geëxploiteerd, onder de voorwaarden dat:

- A De politieke verantwoordelijkheid voor de ontwikkeling en exploitatie van de infrastructuur gehandhaafd blijft en de wettelijke bevoegdheden op het terrein van de Ruimtelijke Ordening van de centrale en decentrale overheden blijven zoals ze zijn;
- B Er bij de samenwerking tussen publiek en privaat sprake is van zowel risicodeling als risicoverdeling (gezamenlijk beheersbare risico's);
- C Het exploitatieconcept zodanig wordt vormgegeven dat een exploitant voldoende op doorstroming kan sturen, de gebruiker daarvoor betaalt en dat daarnaast de exploitant over voldoende verdien capaciteit beschikt ten behoeve van de exploitatie. Het wetgevingstraject van de Wet Kilometerheffing kan worden afgestemd op deze benadering. Hierbij is Anders Betalen voor Mobiliteit geen directe inkomstenbron voor het PPS-verband;
- D In het exploitatieconcept wordt uitgegaan van milieugebruiksruimte als randvoorwaarde en wordt rekening gehouden met (verbetering van) externe veiligheid;
- E Andere delen van het hoofdwegennet kunnen -onder in overleg nader te bepalen voorwaarden - worden ingebracht (bijv. A16, A17, A58, A59) indien dit de ambities ondersteunt. Dit geldt eveneens voor het onderliggend wegennet;
- F Verkeersmanagement mogelijk is mits deze aansluit op de landelijke contouren hiervan en aansluit op het verkeersmanagement van de aanliggende netwerken;
- G De ontbrekende schakel A4 Beneluxplein - Klaaswaal zonder financiële bijdrage van de overheid wordt aangelegd en bekostigd;
- H De Tracéwet procedure wordt doorlopen waarbij het maatschappelijk nut dient te worden vastgesteld;
- I Groene, blauwe en rode projecten aan het exploitatieconcept worden gekoppeld ten behoeve van het realiseren van de dubbele doelstelling bereikbaarheid en leefbaarheid (het gaat dan om meer dan mitigeren en compenseren). Voorbeelden kunnen zijn: het West-Brabantse deel van de zuidwaterlinie en de Wolvenpolder bij Spijkenisse;
- J De primaire invalshoek van de exploitatie de bereikbaarheid op het hoofdwegennet en (desgewenst) complementaire wegen is, en de inbreng op termijn van andere modaliteiten mogelijk is indien dit de bereikbaarheidsambitie op het wegennet ondersteunt.

Het vervolg richting Convenant Mainportcorridor Zuid

8 *Intentieverklaring, eerste stap richting convenant*

Het convenant zal de gezamenlijke publieke afspraken bevatten ten behoeve van de marktvraag voor het Project Mainportcorridor Zuid. Wij nemen het op ons de uitwerking van het Convenant met voorrang te behandelen en streven ernaar om het Convenant uiterlijk op 31 juli 2008 te ondertekenen.

9 *Thema's in convenant*

Het convenant bevat een uitwerking van de thema's zoals beschreven in deze intentieverklaring. Dit betekent dat nader onderzoek naar de onderstaande aspecten nodig is.

Ter zake de infrastructuur:

- A De voorwaarden waaronder de exploitatie (inclusief beheer en onderhoud) van bestaande en nieuw te bouwen infrastructuur kan plaatsvinden. Hieronder verstaan we onder meer:
 - het vaststellen van maatschappelijk nut,
 - de milieueffecten,
 - verkeerskundige effecten,
 - juridische mogelijkheden en beperkingen;
- B De functionele, ruimtelijke en (beeld)kwaliteitseisen waaraan de ontbrekende schakel, de A4 Beneluxplein – Klaaswaal en aansluitende wegvakken (A29) bij een mogelijke realisatie dan wel uitbreiding moeten voldoen;
- C De gedachte om de Noord-Zuid verbinding met prioriteit te richten op vrachtverkeer, en tegelijkertijd de A16 te bezien als ontwikkelas;

Ter zake de kwaliteit van de verbonden leefomgeving waaronder de externe veiligheid:

- D De gedachte om in het exploitatieconcept uit te gaan van milieugebruiksruimte als randvoorwaarde;
- E De manier waarop verbonden gebiedsontwikkelingen kunnen worden vormgegeven en gerealiseerd;
- F De wijze waarop groene, blauwe en rode ambities via nader te bepalen concrete projecten in de corridor kunnen worden gekoppeld aan de exploitatie en realisatie van infrastructuur.

Ter zake de exploitatie:

- G De wijze waarop prijsstelling tot stand komt (afgestemd met ABvM);
- H De vorm waarin de exploitatie zal plaatsvinden (publiek-privaat of privaat);
- I De inkomstenbronnen van de exploitant. Deze omvatten in beginsel de volgende bronnen: bestaande beheer en onderhoudsbudgetten Infracfonds, tolheffing, gebiedsontwikkeling en aanvullende commerciële diensten.

10 *Stappenplan voor opstellen van convenant*

Ter voorbereiding van het convenant zullen tenminste de volgende stappen worden doorlopen:

- A Nadere analyse van de marktverkenningen Publiek en Privaat door Projectdirectie PMZ in samenspraak met belanghebbenden (inclusief maatschappelijke organisaties) voor het vaststellen van de voorlopige inhoud van de marktuitvraag;
- B Het (laten) uitvoeren van de, in punt 9 genoemde, onderzoeken door Projectdirectie PMZ;
- C In overleg met de regio's vaststellen van de groen - blauwe en rode projecten die direct of indirect deel kunnen uitmaken van de marktuitvraag;
- D In overleg met de overheden en met consultatie van private partijen vaststellen van de contouren van het gewenste samenwerkingsverband;
- E Informeren van de nationale, regionale en lokale volksvertegenwoordigers door de bestuurders waarbij Projectdirectie PMZ een ondersteunende rol vervult.

Slotbepaling, geldigheid en mogelijkheden tot wijziging

11 *Inwerkingtreding, looptijd en beëindiging van Intentieverklaring*

- A De intentieverklaring Mainportcorridor Zuid treedt in werking op het moment van ondertekening en is gesloten voor de bepaalde duur van 18 maanden;
- B De intentieverklaring eindigt automatisch op het moment van ondertekening van het Convenant Mainportcorridor Zuid;
- C Na afloop van de in het eerste lid genoemde duur wordt deze intentieverklaring telkens voor dezelfde duur voortgezet, tenzij een partij met inachtneming van een opzegtermijn van 1 maand schriftelijk heeft opgezegd;
- D Wanneer een partij de intentieverklaring opzegt, blijft de intentieverklaring voor de overige partijen in stand voor zover de inhoud en de strekking ervan zich daartegen niet verzetten.

12 *Wijziging van Intentieverklaring*

- A Partijen treden binnen 6 weken in overleg nadat een partij de wens tot wijziging van de intentieverklaring schriftelijk heeft medegedeeld aan de andere partijen.
- B De wijziging en de verklaringen tot instemming met de wijziging worden in afschrift als bijlage aan de intentieverklaring gehecht.

Ondertekening

De ondertekenende partijen stellen zich achter de inhoud van deze intentieverklaring.

Commissie Hoeksche Waard

Vertegenwoordigd door Jan Boogaard, wethouder

Drechtsteden

Vertegenwoordigd door Ferdinand van den Oever, wethouder

Samenwerkingsverband West-Brabant

Vertegenwoordigd door Han Polman, burgemeester; namens Peter van der Velde

Stadsregio Rotterdam

Vertegenwoordigd door Jeannette Baljeu, wethouder

Provincie Zuid-Holland

Vertegenwoordigd door Erik van Heijningen, gedeputeerde

Provincie Noord-Brabant

Vertegenwoordigd door Cora Steffens – Nieuwenhuizen, gedeputeerde

Waterschap Hollandse Delta

Vertegenwoordigd door Jan Geluk, dijkgraaf

Waterschap Brabantse Delta

Vertegenwoordigd door Joseph Vos, dijkgraaf

Het Rijk

Vertegenwoordigd door secretaris-generaal VenW Wim Kuijken, namens de projectminister, minister Camiel Eurlings

<einde>-----



PMZ

Memo

Aan
Belanghebbenden Project Mainportcorridor Zuid:
Jan Boogaard;
Ferdinand van den Oever;
Peter van der Velde;
Jeannette Baljeu;
Erik van Heijningen;
Cora Steffens-Nieuwenhuizen;
Joseph Vos;
Jan Geluk;
Camiel Eurlings.

Contactpersoon
Peter Blok en Ward Deckers
Datum 26 november 2007

Doorkiesnummer
010 402 6636
E-mail
peterblok@pmz-rws.nl

Ons kenmerk
PMZ 382981 V1
Pagina
1/3

Uw kenmerk
-
Bijlagen
-

Onderwerp
- Opmerkingen bij de Intentieverklaring Mainportcorridor Zuid -

Addendum bij Intentieverklaring Mainportcorridor Zuid,
Nummer: 237790 V5
Datum: 6 november 2007

In de aanloop naar de ondertekening is door partijen bijzondere aandacht gevraagd voor een aantal onderwerpen/thema's van de Intentieverklaring. In dit addendum passeren deze onderwerpen de revue. Bij het vervolg van PMZ en de totstandkoming van het Bestuurlijk Convenant zal in overleg met de belanghebbende partijen in het bijzonder rekening worden gehouden met deze opmerkingen.

Deze aanvulling - opgesteld door Projectdirectie PMZ in door hen gekozen bewoordingen - stelt partijen in staat de Intentieverklaring te ondertekenen in de wetenschap dat door partijen naar voren gebrachte punten aandacht krijgen in het vervolg. Pas het op te stellen convenant bevat harde afspraken tussen overheden met de daaraan verbonden consequenties over de positie van publieke partijen bij de marktuitlevraag.

Rijksoverheid:

Van de kant van de rijksoverheid zijn de volgende aandachtspunten punten naar voren gebracht:

De brief van voormalig minister Karla Peijs en de afspraken in het kader van UPR (Contract Randstad Urgent) zijn bepalend voor de Intentieverklaring. Met andere woorden: interpretaties van de tekst van de Intentieverklaring die ruimer zijn dan de brief en het contract, zijn op dit moment niet aan de orde. Conform het Contract

Randstad Urgent is een besluit over PMZ pas in de eerste helft van 2008 te verwachten nadat de minister kennis heeft genomen van:

- De resultaten van de marktverkenning (publiek en privaat);
- De standpunten van de bestuurlijke partners;
- Het advies van Platform PMZ;
- De relatie met de aanpalende dossiers.

Bij de laatste is de Wet Kilometerheffing van groot belang. Deze wet kan desgewenst zodanig worden aangepast dat er ruimte wordt geboden voor een nog te kiezen nieuw exploitatie concept.

Met het oog op het tegengaan van verrommeling is de A4 vooral een doorstroomroute en geen ontwikkelas. Bij de verdere verkenning van de A4-corridor zijn in dit verband de verschillende visies, welke in ontwikkeling zijn, van belang (voorbeelden: Rijkvisie en de Structuurvisie Hoeksche Waard). Een belangrijk punt daarbij is bijvoorbeeld het versterken van de bijzondere Landschapskenmerken van het Nationaal Landschap Hoeksche Waard. Maar ook een passage uit het coalitieakkoord als het gaat om de kwaliteitsimpuls in de corridor verdient verdere aandacht: "De mobiliteitsbehoefte zal worden geacommodeerd op een zodanige wijze dat de kwaliteit van de leefomgeving in afnemende mate wordt belast". Een gerelateerd punt is de nog te voeren nut en noodzaak discussie over de aanleg van A4-Zuid door de Hoeksche Waard.

In het Contract Randstad Urgent is aangegeven dat de bestemming van de inkomsten uit ABvM reeds zijn vastgelegd: "Omdat de bestemming van de inkomsten van ABvM reeds is vastgelegd, is dit geen directe inkomstenbron voor het PPS-verband." Daarmee is de speelruimte binnen de huidige beleidskaders beperkt. Hoewel er in de Intentieverklaring wordt gesproken over "voldoende verdien capaciteit" kan hier niet uit worden gelezen dat alle obstakels die een positieve businesscase in de weg staan met zekerheid kunnen worden opgeruimd.

In de Intentieverklaring is weinig aandacht voor het economisch aspect in de ontwikkelingszone A4-corridor. De voorliggende tekst van de Intentieverklaring doet vermoeden dat er blokkades opgeworpen kunnen worden wanneer een optie voor economische ontwikkeling zich voordoet. In de verdere verkenning van de A-4 corridor (vervolg PMZ) moet duidelijker worden hoe het aspect economische ontwikkeling zich verhoudt met de andere ambitie, namelijk het tegengaan van verrommeling.

Provincie Zeeland:

Met verwijzing naar aanpalende dossiers en regio's vraagt de provincie aandacht voor het risico van sluipverkeer door Midden-Zeeland:

"Kern daarbij is dat de bereikbaarheid en toegankelijkheid van Zeeland via de enige hoofdontsluitingsas niet verslechtert en niet leidt tot een substantiële toename van het sluipverkeer door Midden-Zeeland".

Provincie Zuid-Holland:

De provincie vraagt aandacht voor het aansluiten van de ambities van de A4-corridor bij het Streekplan Zuid Holland Zuid Hoeksche Waard (vastgesteld in 2007).

Samenwerkingsverband West-Brabant:/Provincie Noord-Brabant:

Het samenwerkingsverband wijst erop dat de bewoners thans zonder extra bijdrage gebruik maken van de hoofdinfrastructuur. Eventueel meebetalen door middel van tol aan nieuwe infrastructuur in Zuid Holland (in casu A4-Zuid) in relatie tot het profijt voor de eigen inwoners, levert veel discussie op. Daarnaast wijst men erop dat het niet zo kan zijn dat het personenverkeer op de A4 wordt geweerd ten gunste van een vrije doorstroming van alleen het vrachtverkeer; doorstroming geldt voor alle gebruikers. Tot slot wijzen partijen op de Strategische Agenda (in ontwikkeling). De Strategische Agenda West-Brabant richt zich in het algemeen op het hand in hand gaan van ruimtelijke en duurzame ontwikkelingen in West-Brabant. Bereikbaarheid (multimodaal) en leefomgeving (inclusief externe veiligheid) krijgen daarbij bijzondere aandacht. Het gedachtegoed van PMZ ten aanzien van de integrale benadering van de verbetering van de bereikbaarheid en de verbonden leefomgeving in de corridor tussen Rotterdam en Antwerpen biedt goede kansen om doelstellingen uit de strategische agenda te realiseren.

Ondertekening van de Intentieovereenkomst door West-Brabant verkrijgt pas operationele betekenis indien dit in het bestuurlijk overleg van medio december wordt bevestigd.

Commissie Hoeksche Waard:

De commissie geeft aan dat de brief (17 juli 2007, kenmerk 20070031454) van de commissie aan PMZ inzake de bijdrage van de Hoeksche Waard en de visie op de eventuele deelname in het PPS-verband onverkort geldt.