

Convenant
"Fonds
Bereikbaarheidsoffensief
Haaglanden"

12 oktober 2000

Convenant "Fonds Bereikbaarheidsoffensief Haaglanden"

Partijen:

1. de *provincie Zuid-Holland*, gelet op het besluit van Provinciale Staten van Zuid-Holland d.d. 20 september 2000, ingevolge artikel 176 van de Provinciewet, te dezen vertegenwoordigd door de Commissaris van de Koningin, de heer J. Franssen;
2. de *gemeente 's-Gravenhage*, ingevolge artikel 171 van de Gemeentewet, te dezen vertegenwoordigd door de Burgemeester, de heer drs. W.J. Deetman;
3. het *stadsgewest Haaglanden*, gelet op het besluit d.d. 3 oktober 2000 van het algemeen bestuur van het stadsgewest Haaglanden, ingevolge artikel 39, lid 3 en lid 5, van de gemeenschappelijke regeling stadsgewest Haaglanden 1995, daartoe door de Voorzitter van het stadsgewest Haaglanden gemachtigd, te dezen vertegenwoordigd door de portefeuillehouder verkeer, de heer mr. drs. B.J. Bruins.

Overwegende:

Dat de huidige bereikbaarheidsproblemen in de regio Haaglanden aanvullend beleid en additionele investeringen noodzakelijk maken.

Dat dit beleid en de financiering daarvan een gezamenlijke verantwoordelijkheid zijn van het rijk en regionale partijen, waarbij alle partijen binnen hun domein een eigen verantwoordelijkheid hebben.

Dat de overeenstemming tussen rijk en regionale partijen heeft geleid tot een bestuursovereenkomst inzake een samenhangend pakket aan maatregelen onder de noemer "Bereikbaarheidsoffensief Haaglanden".

Dat in deze bestuursovereenkomst afspraken zijn opgenomen over de bijdrage van het rijk aan een regiofonds inzake het Bereikbaarheidsoffensief Haaglanden.

Dat in deze bestuursovereenkomst is overeengekomen dat regionale partijen een apart convenant sluiten inzake de nadere uitwerking van een regiofonds, in het bijzonder de programmering, de bijdragen vanuit gemeenten en provincies, de uitvoering en het bestuur en beheer.

Komen overeen:

Artikel 1: Naamgeving, doel en werkingsgebied van het regiofonds

1. Partijen beogen in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Haaglanden een regiofonds in te stellen, genaamd: "Fonds Bereikbaarheidsoffensief Haaglanden", hierna te noemen: "regiofonds".
2. Het regiofonds heeft tot doel het mede financieren, het realiseren en versnellen van projecten en maatregelen met een herkenbaar regionaal karakter, gericht op:
 - a. verbetering van de bereikbaarheid van de regio Haaglanden.
 - b. het bieden van alternatieve vervoermogelijkheden in relatie met de proeven met spitsheffing in de regio Haaglanden;
3. Het werkingsgebied van het regiofonds is het gebied van het stadsgewest Haaglanden. Projecten en maatregelen in gemeenten, die buiten het gebied van het stadsgewest zijn

gelegen, kunnen op basis van de in de verordening, als bedoeld in artikel 3, lid 1, aan te geven regels voor een bijdrage uit het regiofonds in aanmerking komen, voor zover zij een relatie hebben met de invoering van spitsheffing op de rijkswegen in de regio Haaglanden, dan wel bijdragen aan een betere bereikbaarheid van de regio Haaglanden.

4. Het regiofonds kent deelnemers. Deelnemers aan het regiofonds zijn wegbeheerders die de vereiste dotatie doen in het kader van de in artikel 3, lid 3 bedoelde projecten en maatregelen.
5. Tenzij anders wordt overeengekomen, zijn de deelnemers voor zover het hun bevoegdheden betreft en met inachtneming van de financiële kaders, zelf verantwoordelijk voor de realisering van de projecten en maatregelen. Uit het regiofonds wordt een bijdrage in de kosten verleend, overeenkomstig hetgeen in de in artikel 3, eerste lid, bedoelde verordening wordt bepaald.

Artikel 2: instelling en looptijd

1. Partijen komen overeen het regiofonds uiterlijk 1 april 2001 in te stellen om daarmee te bewerkstelligen dat de projecten en maatregelen tijdig kunnen worden gerealiseerd.
2. Het regiofonds is van tijdelijke aard en wordt ontbonden als uitvoering is gegeven aan de vastgestelde projecten en maatregelen of zoveel eerder of later als de fondsbeheerder daartoe besluit.

Artikel 3: Bestuur en beheer

1. Het regiofonds wordt op basis van een verordening, waarin de nadere regels, rechten en plichten zijn vastgelegd, door het algemeen bestuur van het stadsgewest Haaglanden ingesteld, na gebleken instemming van alle deelnemers aan het regiofonds.
2. Het stadsgewest Haaglanden treedt op als beheerder van het regiofonds.
3. De uit het regiofonds te financieren projecten en maatregelen en de vereiste dotaties van de deelnemers worden voor de eerste keer bij de instelling van het regiofonds vastgesteld. De uit het regiofonds te financieren projecten en maatregelen worden vervolgens eenmaal per jaar, uiterlijk op 1 juli voorafgaande aan het betreffende jaar, geactualiseerd.
4. De opzet van het regiofonds moet dotaties van nieuwe deelnemers niet uitsluiten. In de in artikel 3, lid 1, bedoelde verordening zullen de voorwaarden waaronder nieuwe deelnemers kunnen toetreden worden opgenomen.
5. De in artikel 3, lid 3, bedoelde lijst van projecten en maatregelen wordt vertaald in een uitvoeringsprogramma. In dit uitvoeringsprogramma wordt de fasering van de projecten en de maatregelen aangegeven. De lijst van projecten en maatregelen en het uitvoeringsprogramma worden jaarlijks geactualiseerd en geëvalueerd in overleg met alle wegbeheerders binnen het werkingsgebied. Het overleg hierover vindt plaats in de reguliere kaders van het stadsgewest Haaglanden en in de in te stellen Stuurgroep BOR. Deze stuurgroep bestaat uit de portefeuillehouder verkeer en vervoer van het stadsgewest Haaglanden, een zonodig door het dagelijks bestuur aan te wijzen extra lid namens het stadsgewest Haaglanden, de wethouder verkeer en vervoer van de gemeente Den Haag, de verantwoordelijke gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland en de Hoofdingenieur Directeur van Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland.

6. Jaarlijks wordt een rapportage over de stand van zaken van het regiofonds door de fondsbeheerder van het regiofonds vastgesteld en aan de deelnemers toegezonden.

Artikel 4: Voeding en financiële middelen

1. Het regiofonds wordt gevoed door de volgende bronnen:
 - a. een bedrag gelijk aan de opbrengsten van de heffingstarieven op het hoofdwegennet, bij te dragen door het rijk;
 - b. dotaties van de deelnemers aan het regiofonds.
 - c. dotaties van het rijk ter grootte van het bedrag dat door de deelnemers aan het regiofonds wordt ingebracht met een maximum van f 250 miljoen.
2. De provincie Zuid-Holland, het stadsgewest Haaglanden, de gemeenten en eventuele andere deelnemers aan het regiofonds beslissen ieder over hun dotatie aan het regiofonds.
3. De betaling van de dotaties aan het regiofonds kunnen na overleg met de fondsbeheerder eventueel in tranches, te weten in de jaren 2001, 2002 en 2003, worden gedaan. In dat geval is een garantstelling van de betreffende deelnemer voor de termijnbetalingen vereist. Deze garantstellingen worden ook tot uitgangspunt genomen voor de dotatie door het rijk, als bedoeld in artikel 4, lid 1 onder c.
4. Wanneer deelnemers, na overleg met het rijk, besluiten om ook op het onderliggend wegennet heffingspunten te creëren kunnen de opbrengsten voorshands voor de duur van de proef naar inzicht van de betreffende wegbeheerder worden besteed. Het stadsgewest zal na eventuele continuering in overleg treden met de wegbeheerder over een in het bereikbaarheidsoffensief passende aanwending van deze middelen.
5. Eventuele rentevoordelen worden aan het regiofonds toegevoegd. Eventuele rentenadelen komen ten laste van het regiofonds.
6. Bij liquidatie van het regiofonds zal het batig saldo van het regiofonds, na aftrek van alle nog lopende verplichtingen, worden verrekend rekening houdend met de inbreng van de deelnemers en de uitgaven aan projecten waarbij de deelnemers belanghebbend zijn. Op een nadelig saldo is het vorenstaande van overeenkomstige toepassing.

Artikel 5: Uitgangspunten invulling programma

1. Het regiofonds is bestemd voor twee categorieën projecten en maatregelen:
 - a. projecten en maatregelen ten behoeve van het regionaal netwerk, die gericht zijn op de verbetering van de bereikbaarheid van de regio Haaglanden, waarbij regionale partijen zich bereid verklaren het totaal aan beschikbare middelen in het regiofonds voor een belangrijk deel te reserveren voor openbaar vervoer- en fietsprojecten;
 - b. projecten en maatregelen die zijn bedoeld om de automobilist een alternatief voor het gebruik van de auto te bieden bij de invoering van de spitsheffing.
2. Uit het regiofonds kunnen uitgaven worden gedaan voor:
 - a. de aanleg van infrastructuur;
 - b. de voor de aanleg van infrastructuur benodigde studie-, planvoorbereidings- en (voor-) financieringskosten;

- c. de overige kosten van partijen voor de realisatie van flankerende voorzieningen in verband met de proeven met spitsheffing, zoals aanloopverliezen bij de exploitatie van openbaar vervoerdiensten, vervoermanagement en voorlichting;
 - d. de coördinatie van de uitvoering van het programma en het beheer van het regiofonds.
3. Bij deze overeenkomst is een projectenlijst gevoegd. Definitieve vaststelling van de projectenlijst en van de dotaties van de deelnemers aan het regiofonds geschiedt uiterlijk per 1 april 2001 in het kader van de in artikel 3, lid 1, bedoelde instelling van het regiofonds.
4. Waar zulks van toepassing is wordt een uitgave uit het regiofonds aan een project dat ook is opgenomen in het Mobiliteitsfonds Haaglanden 1999 gezien als een suppletie aan laatst bedoelde bijdrage.

Artikel 6: Besluitvorming m.b.t. dotatie, regiofonds en programma

Het stadsgewest Haaglanden bevordert in overleg met de provincie Zuid-Holland en de andere deelnemers, dat besluitvorming over de hoogte van de dotaties, als bedoeld in artikel 4, tweede lid, de instelling van het regiofonds als bedoeld in artikel 3, eerste lid, en de lijst van projecten en maatregelen, als bedoeld in artikel 3, derde lid, uiterlijk 1 april 2001 wordt afgerond.

Artikel 7: Slotartikel

Deze overeenkomst zal worden opgevolgd door de in artikel 3, eerste lid, bedoelde verordening en de eventuele in dat verband nog nader af te sluiten overeenkomsten tussen de regiofondsbeheerder en de deelnemers.

Aldus overeengekomen, in drievoud opgemaakt en ondertekend te 's-Gravenhage op 12 oktober 2000

De Provincie Zuid-Holland,

De commissaris van de Koningin, de heer J. Franssen

De gemeente 's-Gravenhage,

De burgemeester, de heer drs. W.J. Deetman

Het stadsgewest Haaglanden,

De portefeuillehouder verkeer, de heer mr. drs. B.J. Bruins

Projectenlijst Fonds Bereikbaarheidsoffensief Haaglanden
d.d. 3 oktober 2000

Inkomsten:	SGH gemeenten:	250
	Provincie:	70
	Rijk:	250+ 2 x 35
Totaal		640

Projecten Bijdrage	SGH	Provincie	Rijk	Totaal
Openbaar vervoer:				
Bijdrage aan ZoRo	52,5	10	62,5	125
Bijdrage aan Rijn Gouwelijn		10	10	20
OV-knoop Delft	25		25	50
Subtotaal	77,5	20	97,5	195
Fiets/verkeersveiligheid/structuurverbetering				
Oost randweg 's Gravenzande-Monster	4		4	8
Zuidelijke randweg Naaldwijk	2,25		2,25	4,5
Fietsplan Schipluiden	3		3	6
Fietsbrug Koekamp Den Haag	2,5		2,5	5
Fietsbrug Voorburg/Utrechtsebaan	7,5		7,5	15
Spooronderdoorgang Julianstr. Den Haag	5		5	10
Fietsplan De Lier	1,75		1,75	3,5
Fietstunnel Den Deijl (Wassenaar)	3		3	6
Fietsplan Pijnacker	3,5		3,5	7
Ongelijkvloerse kruising Noordsingel-Norah /doorstroming Noordsingel L'dam	5		5	10
Verkeersplan Wateringen	3		3	6
Provinciaal Fietspadenplan Haaglanden		10	10	20
Div. projecten reg. Fietspadenplan	2		2	4
Onderdoorgang fiets A12 Ypenburg/L'veen*)		3,5	3,5	7
Subtotaal	42,5	13,5	56	112
Flankerend Beleid				
Spitsbussen en P+R		10	10	20
Benutting/verksmgnt ZW Leiden		5	5	10
Subtotaal		15	15	30
Autoprojecten				
Trekvlittracé	100		100	200
Westland/HvH 2e ontsluiting *)		10	10	20
N470/Komkommerweg *)		5	5	10
Poort Wassenaar	7,5		7,5	15
Zuidweg: Ypenburg Rijswijk Harnaschpolder	15		15	30
Onderdoorgang auto A12 *)	5		5	10
Subtotaal	127,5	15	142,5	285
Reserve	2,5	6,5	9	18
Totaal	250	70	320	640

*) projecten zijn reeds eerder grotendeels gefinancierd
alle bedragen in miljoenen guldens

Toelichting op het convenant "Fonds Bereikbaarheidsoffensief Haaglanden"

Het Fonds Bereikbaarheidsoffensief Haaglanden is onderdeel van het pakket aan maatregelen, dat in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad tussen het rijk en de regionale partijen voor de regio Haaglanden is overeengekomen.

Het Fonds Bereikbaarheidsoffensief Haaglanden wordt ingesteld naast het reeds bestaande Mobiliteitsfonds Haaglanden uit 1999. Dat blijven ook twee gescheiden fondsen.

Het Mobiliteitsfonds Haaglanden 1999 werkt met een vaste bijdrage per inwoner per jaar voor alle gemeenten en met een vaste projectenlijst en (jaar)budgetten voor de kleine projecten. Ook de GDU is in dit fonds ondergebracht. Op basis van het door het algemeen bestuur vast te stellen Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer vindt subsidiering van de verschillende grote en kleine projecten plaats.

Het Fonds Bereikbaarheidsoffensief Haaglanden, hierna regiofonds genoemd, kent een andere opzet, omdat rijk en provincie hier ook een rol in spelen. Het regiofonds kent als deelnemers alleen die wegbeheerders die een dotatie doen aan het fonds.

Tot een bedrag van maximaal 250 miljoen NLG worden de dotaties aan het regiofonds door het rijk verdubbeld door middel van een storting in het regiofonds. Hard gegeven is dus dat iedere door de deelnemers ingelegde gulden verdubbeld wordt tot de aangegeven limiet. Daarnaast wordt door het rijk een bedrag in het fonds gestort, gelijk aan de opbrengsten van het spitstarief over de periode tot 2010.

Het regiofonds is een gesloten fonds met een vastgestelde lijst met projecten en maatregelen. Hierdoor hebben de deelnemers er zekerheid over dat de gedoteerde middelen ook bestemd zijn en blijven voor de betreffende projecten en maatregelen. Het regiofonds werkt met trekkingsrechten. Dit wil zeggen dat de algehele subsidiering niet via dit regiofonds plaatsvindt, maar dat een bijdrage uit het regiofonds moet worden gezien als een bijdrage in de door een deelnemer te maken kosten of bij de subsidiering, die in ander verband wordt verleend.

De deelnemers zijn zelf verantwoordelijk voor de verder realisatie van de betreffende projecten binnen de gegeven financiële kaders. In principe gaan meevallers terug in het regiofonds; tegenvallers moeten door de deelnemers zelf worden opgevangen.

De lijst van projecten en maatregelen moet worden uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma. In dit uitvoeringsprogramma wordt de fasering van de projecten en maatregelen uitgewerkt. Dit is ook van belang voor het kasgeldverloop van het regiofonds.

De lijst van projecten en maatregelen en het uitvoeringsprogramma worden jaarlijks geactualiseerd en geëvalueerd.

Overleg met de betreffende wegbeheerders is hiertoe noodzakelijk. De actualisering en evaluatie heeft betrekking op de effecten op de bereikbaarheid, de tijdige uitvoering, de financiering en op nut, noodzaak en haalbaarheid. Het overleg over de actualisering en evaluatie vindt plaats in de reguliere kaders van het stadsgewest Haaglanden (Ambtelijke Coördinatie Commissie Verkeer en Vervoer, Portefeuillehoudersoverleg Verkeer en Vervoer en het Dagelijks Bestuur) en in een in te stellen Stuurgroep BOR, waarin zitting hebben de portefeuillehouder verkeer en vervoer van het stadsgewest Haaglanden, zonodig een door het dagelijks bestuur van het stadsgewest Haaglanden aan te wijzen extra lid namens het

stadsgewest Haaglanden, de wethouder verkeer en vervoer van de gemeente Den Haag, de verantwoordelijke gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland en de Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland.

De bijdrage uit het regiofonds zal ook betrekking hebben op een aantal projecten dat in het kader van het Mobiliteitsfonds Haaglanden 1999 reeds voor subsidie in aanmerking komt. De reden hiervoor is dat voor een aantal projecten de rijkssubsidie via het BOR wordt geregeld. Daarnaast is het noodzakelijk gebleken een extra financiële voorziening te creëren, omdat de destijds gemaakte ramingen van deze projecten in het Mobiliteitsfonds Haaglanden 1999 te laag zijn gebleken. Het regiofonds verstrekt in die gevallen een suppletie, terwijl de subsidiering als zodanig via het Mobiliteitsfonds Haaglanden 1999 loopt. Een voorbeeld van suppletie uit het Fonds bereikbaarheidsoffensief Haaglanden aan subsidies voor projecten van het Mobiliteitsfonds Haaglanden 1999 is de Zuidweg. Door deze werkwijze kan het Mobiliteitsfonds Haaglanden 1999 onaangetast blijven.

Het convenant regelt de nadrukkelijke intentie om het regiofonds in te stellen. Met de beoogde deelnemers is in principe overeenstemming over de projecten en de bijdragen. Om alle procedures voor wat betreft de beschikbaarstelling van middelen te kunnen doorlopen en een zo zorgvuldig mogelijke raming van de kosten te kunnen opmaken, is overeengekomen het fonds uiterlijk per 1 april 2001 inwerking te laten treden. Dan zal ook de projectenlijst en de bijdrage van de deelnemers definitief worden vastgesteld.

Voor 1 april 2001 dienen de (beoogde) deelnemers derhalve:

- definitief te beslissen of ze de nu opgenomen projecten daadwerkelijk gaan realiseren binnen de gegeven financiële ruimte, en
- besluiten te nemen over de – eventueel in termijnen - te storten dotatie in het regiofonds.

Acht men het risico te groot, dan kan men alsnog afzien van realisatie van een project. Ontstaat er per 1 april 2001 ruimte voor nieuwe projecten, omdat er projecten teruggetrokken worden dan zal het stadsgewestbestuur voorstellen doen voor realisatie uit de zogeheten reservelijst.

In tweede instantie zou ook nog teruggevallen kunnen worden op de zogeheten groslijst. De reservelijst en groslijst zijn opgenomen in het voorstel d.d. 20 september 2000 aan het algemeen bestuur van het stadsgewest Haaglanden.

Het toetreden van nieuwe deelnemers zal niet worden uitgesloten. De voorwaarden waaronder nieuwe deelnemers kunnen toetreden zullen in de vast te stellen verordening worden geregeld. Er moet op worden gewezen, dat de zogeheten verdubbeling door het rijk van de dotaties van de deelnemers aan het regiofonds alleen in eerste instantie én tot een maximum van 250 miljoen aan de orde is. In hoeverre een nieuwe deelnemer financieel profijt zal hebben van deelname aan het regiofonds hangt daardoor met name af van de financiële stand van zaken en de lopende verplichtingen van het regiofonds.

Het stadsgewest Haaglanden is fondsbeheerder van het regiofonds. Er zal jaarlijks worden gerapporteerd over de voortgang van de projecten en de financiële stand van zaken van het fonds.

Dit fonds wordt op basis van een verordening door het algemeen bestuur van het stadsgewest Haaglanden ingesteld. In deze verordening worden de spelregels en rechten en plichten vastgesteld. Ook zaken als voorfinanciering, betaalritmes, e.d. zullen hierin worden geregeld.

In het convenant is vastgelegd, dat het algemeen bestuur deze verordening pas vast stelt, nadat is gebleken dat de deelnemers met de aanpak instemmen. Dit is ook van belang voor de provincie Zuid-Holland die, zoals bekend, niet deelneemt aan de gemeenschappelijke regeling stadsgewest Haaglanden 1995.

Den Haag, 3 oktober 2000

Bestuursovereenkomst

Bereikbaarheidsoffensief

Haaglanden

Bereikbaarheidsoffensief Haaglanden

De bereikbaarheid van de economische centra in de Randstad is de afgelopen jaren verder verslechterd en de congestie is opnieuw toegenomen. Niet alleen de capaciteit van het wegennet heeft zijn grenzen bereikt; ook het openbaar vervoer stuit inmiddels op capaciteitsgrenzen. Op de belangrijkste verbindingen zitten met name de treinen overvol en is de infrastructurele capaciteit vaak maximaal benut.

Deze ontwikkeling versterkt het besef dat niet volstaan kan worden met de huidige beleidsinspanningen, hoe indrukwekkend die op zichzelf genomen ook zijn. Te denken valt aan het samenwerkingsverband Bereikbaar Haaglanden en de initiatieven van de Ronde Tafel in het kader van het Bereikbaarheidsplan Haaglanden en het reeds bestaande mobiliteitsfonds Haaglanden.

Er is een gezamenlijke krachtsinspanning van overheden, maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven nodig om het tij te keren.

Het Bereikbaarheidsoffensief Haaglanden is tot stand gekomen in een intensieve samenwerking tussen de partijen die op 16 februari 2000 gezamenlijk de zogenaamde werkafspraken hebben gemaakt: het stadsgewest, de provincie, de gemeente Den Haag en de minister van Verkeer en Waterstaat. De samenwerking wordt bekrachtigd en geformaliseerd in deze bestuursovereenkomst.

Resultaat

Het Bereikbaarheidsoffensief Haaglanden bestaat uit een samenhangend pakket van maatregelen. Het pakket is te beschouwen als een nadere uitwerking van het op 25 mei 2000 overeengekomen Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) op het niveau van het stadsgewest Haaglanden en omgeving. Het Bereikbaarheidsoffensief Randstad omvat een totaalpakket aan maatregelen ten behoeve van het verbeteren van de bereikbaarheid van de Randstad. Bij de uitwerking van het Bereikbaarheidsoffensief Haaglanden heeft de pakketgedachte centraal gestaan. Dat betekent dat het pakket niet als een verzameling afzonderlijke projecten en maatregelen is opgesteld, maar dat vooral is gezocht naar de samenhang tussen maatregelen. Het pakket moet dan ook in zijn geheel beoordeeld en uitgevoerd worden.

De maatregelen die in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief in de regio Haaglanden worden genomen, staan niet op zich, doch maken deel uit van het al langer lopende beleid gericht op verbeteren van bereikbaarheid en leefbaarheid. Dit beleid zal in de komende periode in samenhang met het rijksbeleid en dat van de andere overheden worden geëvalueerd en geactualiseerd. Op het terrein van mobiliteit, leefbaarheid en bereikbaarheid zullen bereikbaarheidsprofielen een nadrukkelijke rol spelen. In de regio bestaan nog vele knelpunten die niet in het kader van dit Bereikbaarheidsoffensief, maar langs andere weg, zoals bijvoorbeeld de analysemethode van het bereikbaarheidsprofiel kunnen worden aangepakt. De aanpak van de mobiliteitsproblematiek tussen Zoetermeer en Rotterdam, de openbaar vervoerrelaties met Leiden en de inpassing van infrastructuur zijn voorbeelden.

Verantwoordelijkheidsverdeling

Binnen het integrale pakket kan onverminderd het bepaalde in deze overeenkomst per onderdeel onderscheid worden gemaakt tussen de delen waar het Rijk verantwoordelijk voor is en de delen waar de regio verantwoordelijk voor is.

Het Rijk is verantwoordelijk voor:

- het beschikbaar stellen van extra investeringen die onderdeel zijn van het BOR;
- het uitwerken en uitvoeren van de infrastructuurprojecten binnen haar domein (hoofdwegennet, zware rail, stations) binnen de daarvoor gestelde termijnen;
- het mogelijk maken van de instelling van het regionaal fonds Bereikbaarheidsoffensief Haaglanden, hierna te noemen regiofonds, en het leveren van een financiële bijdrage aan dit fonds;
- de proeven met het spitstarief op de A4, de A12 en de A13 in de richting Den Haag.
- het bekostigen van de verkeerswerende maatregelen op het onderliggend wegennet (voorzover deze samenhangen met de toepassing van het spitstarief op het hoofdwegennet);
- het verwijderen van heffingspunten en eventuele getroffen maatregelen, mocht na de proef van een verdere invoering van het spitstarief worden afgezien.

Tot de verantwoordelijkheden van de regionale partijen behoren:

- het zorgdragen voor de uitwerking en uitvoering van de infrastructuurprojecten binnen de respectievelijke domeinen van regionale partijen die onderdeel zijn van het BOR;
- het oprichten, besturen en beheren van het regiofonds;
- het leveren van een financiële bijdrage aan het regiofonds;
- het in overleg met de regionale partijen in Haaglanden opstellen van een programmering voor de besteding van de middelen in het regiofonds BOR;
- het uitwerken en uitvoeren van projecten die uit het regiofonds worden gefinancierd
- het treffen van passende maatregelen op het onderliggend wegennet.

Evenals bij de in deze overeenkomst afgesproken heffingspunten inzake een spitstarief op het hoofdwegennet, vindt ook de keuze van eventuele heffingspunten of andere maatregelen om op het onderliggend wegennet ongewenst sluipverkeer tegen te gaan, plaats in goed overleg.

Partijen:

1. *De Minister van Verkeer en Waterstaat*, handelend als bestuursorgaan en als vertegenwoordiger van De Staat der Nederlanden, hierna te noemen: het Rijk;
2. *De provincie Zuid-Holland*, gelet op het besluit van Provinciale Staten van Zuid-Holland d.d. 20 september 2000, ingevolge artikel 176 van de

Provinciewet te dezen vertegenwoordigd door de Commissaris van de Koningin;

3. *De gemeente Den Haag*, ingevolge artikel 171 van de Gemeentewet, te dezen vertegenwoordigd door de Burgemeester;
4. *Het Stadsgewest Haaglanden*, gelet op het besluit van het algemeen bestuur van het stadsgewest Haaglanden d.d. 3 oktober 2000, ingevolge artikel 39, lid 3 en lid 5, van de gemeenschappelijke regeling stadsgewest Haaglanden 1995, daartoe door de Voorzitter van het stadsgewest Haaglanden gemachtigd, te dezen vertegenwoordigd door de portefeuillehouder verkeer en vervoer.

Overwegende

Dat de huidige bereikbaarheidsproblemen in Haaglanden om aanvullend beleid vragen;

Dat deze bereikbaarheidsproblemen, gegeven de bovengemiddelde economische en mobiliteitsgroei in Haaglanden en de capaciteitstekorten in zowel de weg- als openbaar vervoerinfrastructuur, naar verwachting nog zullen toenemen;

Dat een effectief beleid dient te bestaan uit zowel aanbod- als vraaggerichte maatregelen (benutten, beprijzen en bouwen);

Dat deze samenhang en integraliteit ook in de uitwerking en uitvoering gehandhaafd dient te blijven;

Dat de urgentie van de bereikbaarheidsproblematiek in Haaglanden forse, additionele investeringen noodzakelijk maakt;

Dat dit beleid een gezamenlijke verantwoordelijkheid is van het Rijk en regionale partijen, waarin alle partijen binnen hun domein een actieve, te onderscheiden verantwoordelijkheid hebben;

Dat het kabinetsbesluit inzake het Bereikbaarheidsoffensief Randstad inmiddels op hoofdlijnen in de Tweede Kamer is besproken en het op die hoofdlijnen ook de noodzakelijke politieke steun verkrijgt.

Komen het volgende overeen:

Artikel 1: Bestuurlijke behandeling en besluitvorming

1. Partijen onderschrijven het belang van de samenhang in het pakket aan maatregelen en verbinden zich aan de integraliteit van het pakket, zowel in de verdere uitwerking als in de uitvoering.
2. Partijen verbinden zich aan de verdediging van het integrale pakket in de respectievelijke achterbannen.

Artikel 2: Financiering van het pakket: intensivering en versnelling

1. Het Rijk investeert in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad in principe tot 2010 in totaal 1,030 miljard gulden ten behoeve van

intensivering van infrastructurele maatregelen voor Haaglanden. Dit bedrag is exclusief de extra investering van het Rijk op het hoofdwegennet in het kader van publiek-private samenwerkingsconstructies, de rijksbijdrage in het regiofonds en het voor de regio Haaglanden bestemde deel van de uitvoeringskosten en de intensivering van projecten gericht op een betere benutting van het spoor in het kader van het programma Beter Benutten 21.

2. Voor wat betreft de extra investeringen voor wegenprojecten wordt in totaal 400 miljoen bestemd voor de Benutting A12 Den Haag - Gouda en het Trekvliettracé (zie ook artikel 7).
3.
 - a. De extra investeringen van het Rijk voor projecten op het hoofdwegennet in het kader van publiek private samenwerkingsconstructies bedragen totaal 2,7 mld gulden voor de in het BOR genoemde projecten in de Randstad. In de regio Haaglanden gaat het daarbij om de volgende projecten:
 - A4 De Hoek - Prins Clausplein (betaalstroken privaat optioneel)
 - A4 Delft - Schiedam (tol, 2004-2008)
 - b. Indien de onderhandelingen met marktpartijen over de in vorenstaand onder a bedoelde publiek-private samenwerkingsconstructies onverhoopt niet tijdig tot het gewenste resultaat leiden, blijft voorshands indicatief 250 miljoen gulden gereserveerd voor een rijksbijdrage aan het (PPS)-project A4 Delft-Schiedam en vindt heroverweging en besluitvorming plaats over de wijze van financiering.¹
4. De extra rijksinvesteringen voor openbaar vervoerprojecten (in totaal 630 miljoen gulden) worden als volgt bestemd:
 - Agglonet Den Haag: 190 mln gld (2006-2010)
 - Extra bijdrage Spoortunnel Delft: 280 mln gld (2008-2010)
 - Den Haag CS, fly-over: 60 mln gld (2007-2009)
 - Deel van Rijn - Gouwe lijn: 100 mln gld (2006-2010)
5. Partijen gaan ervan uit dat voor de totstandkoming van de in het BOR bedoelde publiek-private samenwerkingsconstructies het initiatief bij marktpartijen ligt en het Rijk hierbij voor marktpartijen het aanspreekpunt is.
6. Mocht het zo zijn, dat gelet op de looptijd van deze overeenkomst bovengenoemde projecten niet binnen de aangegeven termijnen gerealiseerd kunnen worden, dan treden partijen tijdig hierover in overleg teneinde nadere afspraken hieromtrent te maken.
7. Voor de in artikel 2 lid 2 en lid 4 genoemde bedragen geldt prijspeil 1999. Voor de bedragen in lid 3 geldt prijspeil 2000. De minister van Verkeer en

¹ Dit project is op dezelfde wijze opgenomen in de Bestuursvereenkomst Bereikbaarheidsoffensief Regio Rotterdam

Waterstaat stelt jaarlijks het percentage vast waarmee projecten uit het MIT geïndexeerd worden.

Artikel 3: Regionaal Fonds Bereikbaarheidsoffensief Haaglanden

1. Ten behoeve van het door de regio ingestelde regiofonds, als bedoeld in het convenant 'Fonds inzake het Bereikbaarheidsoffensief Haaglanden', welk fonds wordt beheerd door het stadsgewest Haaglanden, zal het Rijk het bedrag dat door regionale partijen wordt ingelegd verdubbelen met ten hoogste 250 miljoen gulden. Deze dotatie vindt plaats gelijktijdig aan de regionale dotatie en is voorzien in een aantal tranches in 2001, 2002 en 2003, of zoveel eerder als het kasritme dat toestaat. In het in lid 1 bedoelde convenant is hiertoe een projectenlijst opgenomen.
2. Het Rijk stort daarnaast een bedrag gelijk aan de opbrengsten van het spitstarief in het regiofonds over de periode tot en met 2010. De eerste storting vindt plaats één jaar na de start van de proef. De tweede storting vindt plaats twee jaar na de start van de proef, enz., zo lang er sprake is van een spitstarief. De omvang van het bedrag is gelijk aan de directe opbrengsten van de heffing van het spitstarief op de heffingspunten op het hoofdwegennet in de richting Den Haag, zijnde het aantal passages maal het heffingstarief.
3. Regionale partijen verklaren zich bereid het totaal aan beschikbare middelen in het regiofonds voor een belangrijk deel te reserveren voor openbaar vervoer- en fietsprojecten.
4. De besteding van de beide rijksbijdragen, als bedoeld in het eerste en tweede lid, wordt beperkt tot infrastructurele voorzieningen. Eventuele extra exploitatielasten voor het openbaar vervoer komen in principe niet ten laste van deze rijksbijdragen.
5. Stortingen van regionale partijen die rechtstreeks afkomstig zijn van rijkssubsidies (zoals gebundelde doeluitkeringen en zogenaamde 'De Boer'-gelden) komen niet voor verdubbeling in aanmerking.
6. De jaarlijkse rente over het liquiditeitenoverschot wordt toegevoegd aan de middelen van het regiofonds.
7. De beheerder van het regiofonds zal jaarlijks voor 1 april over het voorgaande jaar aan de Minister van Verkeer en Waterstaat een financieel verslag uitbrengen over de besteding van de middelen van het fonds. Dit financieel verslag zal worden gevolgd door een accountantsverklaring, waaruit mede blijkt dat het gestelde in artikel 3 is nageleefd. Deze accountantsverklaring wordt uiterlijk 1 juli verzonden aan de Minister. De Minister van Verkeer en Waterstaat stelt een model vast voor het financieel verslag en de accountantsverklaring.

Artikel 4: Proeven met het spitstarief

1. Partijen spreken uit dat de proeven met het spitstarief onderdeel zijn van het integrale pakket binnen de kaders van het Bereikbaarheids-offensief Randstad. Conform de Memorie van Toelichting bij de Rijksbegroting 2001, zal het spitstarief alleen gelden voor die weggebruikers die op werkdagen 's ochtends tussen zeven en negen naar de steden rijden.
2. De proeven met het spitstarief vinden, plaats op de hoofdwegen binnen de corridors A4, A12 en A13 in de richting Den Haag. Deze proef start op 1 januari 2003 (of zo mogelijk eerder), afhankelijk van het wetgevingstraject en de termijnen die benodigd zijn voor operationele voorbereidingen. Partijen zullen zich inzetten om de benodigde maatregelen tijdig voor de aanvang van de proef te realiseren en de daarvoor benodigde procedures zo spoedig mogelijk te doorlopen.
3. Het heffingspunt op de A4 is gelegen tussen de aansluitingen Zoeterwoude en Leidschendam. Het heffingspunt op de A13 is gelegen tussen de aansluitingen op de N209 (Doenkade) en Delft-Zuid. Het heffingspunt op de A12 is gelegen tussen de aansluitingen Bleiswijk en Zoetermeer-oost.
4. Er wordt door partijen, in nauw overleg met de betrokken wegbeheerders en gemeenten, in de maanden na het sluiten van deze overeenkomst nader onderzoek verricht om te bezien of en zo ja welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn op hoofd- en onderliggend wegennet om hinderlijk sluipverkeer ten gevolge van genoemde heffingspunten in te dammen. Partijen spannen zich in om per 1-2-2001 in kaart te brengen en in een stappenplan te verwerken op welke locaties en op welk moment maatregelen getroffen moeten worden teneinde bedoeld hinderlijk sluipverkeer op het onderliggend wegennet te weren. In dat onderzoek en in de uitwerkingen van de eventueel te treffen maatregelen worden de mogelijke effecten van de heffingspunten in de regio Rotterdam betrokken.
5. Wanneer regionale partijen, na overleg met het Rijk, besluiten om ook op het onderliggend wegennet heffingspunten te creëren, kunnen de opbrengsten naar inzicht van de betreffende wegbeheerder worden besteed, voorshands voor de proefperiode van 2 jaar. Het stadsgewest zal bij continuering in overleg treden met de wegbeheerder over een in het bereikbaarheids-offensief passende aanwending van deze middelen.
6. Het Rijk verschaft voor 1 april 2001 expliciet duidelijkheid over de (toetsbare) criteria voor evaluatie van het experiment en voert daarover overleg met de regionale partijen. Bezien wordt op welke wijze economische effecten onderdeel kunnen zijn van de evaluatie.
7. Het Rijk overlegt over het evaluatieverslag over de experimenten met het spitstarief, met de regionale partijen, alvorens dit aan de Staten Generaal aan te bieden.

8. De wegbeheerders van het onderliggend wegnnet kunnen voorzieningen treffen om hinderlijk sluiptverkeer tegen te gaan. Deze maatregelen kunnen zowel heffingspunten als andere maatregelen betreffen. In beide gevallen dienen de regionale partijen, eventueel in samenwerking met de feitelijke wegbeheerders, zorg te dragen voor een tijdige besluitvorming en afhandeling van procedures die nodig zijn om deze maatregelen te kunnen realiseren.
Beide typen maatregelen worden, mits sober en doelmatig, door het Rijk volledig bekostigd. Dit betreft de kosten voor voorbereiding, realisatie, exploitatie en beheer. Voor de heffingspunten vindt, na goedkeuring van de aanvraag conform het Wetsvoorstel Bereikbaarheid en mobiliteit, de voorbereiding, realisatie, exploitatie en het beheer plaats door het Rijk.
9. Vanwege de noodzakelijke uniformiteit en herkenbaarheid van de overige sluiptverkeerwerende maatregelen wordt door of namens het Rijk een catalogus opgesteld. De feitelijke voorbereiding, realisatie en het beheer van deze voorzieningen vinden plaats door de wegbeheerders.
De bekostiging door het Rijk vindt plaats binnen de daarvoor gereserveerde budgetten.
10. Partijen zullen bevorderen dat de noodzakelijke planologische en juridische procedures voortvarend ter hand worden genomen en zullen worden afgestemd op het daadwerkelijk halen van de overeengekomen invoeringsdatum van het experiment met de toepassing van het spitstarief.

Artikel 5: A4 Delft-Schiedam

1. Partijen onderstrepen het belang van de aanleg van dit wegvak. Zij streven ernaar in PPS-verband te komen tot de realisatie van een verantwoord in de omgeving ingepaste weg in de vorm van een tolweg.
2. Partijen gaan er vanuit dat de aanleg grotendeels door marktpartijen gefinancierd kan worden en aanvullende financiering met name door het Rijk zal plaatsvinden, conform art. 2 lid 3 onder b (indicatief 250 mln beschikbaar)
3. Voor de aanleg van de A4 Delft –Schiedam zijn de eerdere afspraken met de Reconstructiecommissie en Tweede Kamer van toepassing. Dit betreffen voorwaarden met betrekking tot:
 - a. geluid- en zichtgaranties, waarbij thans actualisatie van de inzichten inzake de ontwikkelingen van verkeersintensiteiten e.d. noodzakelijk is;
 - b. compensatie binnen het gebied van Midden Delfland;
 - c. de inpassing dient nader uitgewerkt te worden in overleg met de provincie Zuid-Holland, de reconstructiecommissie Midden Delfland en aanliggende gemeenten, waarbij het (informele) plan van de provincie Zuid-Holland ("plan Norder") als startpunt kan dienen.

Artikel 6: Spoortunnel Delft

Voor de spoortunnel Delft is met de extra BOR-middelen in totaal 640 mln. als rijksbijdrage gereserveerd. De gemeente Delft levert - gezien het belang van dit project voor de stad - een bijdrage van 100 miljoen gulden. Daarnaast wordt vanuit de ontwikkelpotentie van de locatie een bijdrage van private partijen beschikbaar geacht. In een op te stellen procesovereenkomst zullen de betrokken partijen nadere afspraken maken over het zoeken naar oplossingen voor het eventuele resterende tekort mede door inzet van het middel PPS.

Artikel 7: A12 Den Haag-Gouda en Trekvliettracé (400 mln)

1. Benutting A12 Den Haag - Gouda

Het in het BOR bedoelde bedrag voor het integrale benuttingspakket A12 wordt primair gereserveerd voor (rendabele) projecten op en aan de rijksweg en maatregelen in het kader van het project benutting A12.

2. Trekvliettracé

Het Trekvliettracé betreft een toekomstige verbinding tussen het rijkswegenet en de Haagse centrumring. Omdat ook door het Rijk het belang van deze verbinding wordt erkend, wordt van de in het BOR genoemde 400 mln. (benutting A12 inclusief verkenning Trekvliettracé) voorshands een bedrag van 200 miljoen gulden gereserveerd voor de realisatie van het Trekvliettracé en is 200 miljoen gulden beschikbaar voor de Benutting A12. Na de verkenning zal de afweging tussen Trekvliettracé en maatregelen aan de A12 aan de orde komen en zal de definitieve verdeling worden bepaald. Het genoemde bedrag voor het Trekvliettracé staat naast hetgeen door de regionale overheden in het regiofonds hiervoor wordt gereserveerd. Het Rijk verleent medewerking, mede in het kader van het NVVP en de ICES aan de realisering van bovengenoemd project.

Artikel 8: Stadsgewestelijk openbaar vervoer, o.a. Randstadrail

1. In het BOR is 60 mln. opgenomen voor een fly-over bij Den Haag CS (2007-2009). Over Randstadrail is op 12 juli 2000 een procesovereenkomst gesloten, waarin de afspraken over de kostenverdeling zijn verwerkt.
2. In het BOR en het regiofonds zijn extra middelen opgenomen voor Randstadrail en Rijn-Gouwelijn. Inhakend op het NVVP worden door de regionale overheden regionale bereikbaarheidsprofielen opgesteld. Hierin zal de regio met voorstellen komen m.b.t. de ZoRo- en de Rijn-Gouwelijn. De regio zal daarbij de benodigde bedragen (bovenop de reeds in het regiofonds gereserveerde middelen), 125 mln. voor ZoRo-lijn (bij keuze voor het Katwijkerlaantracé) en 64 mln. voor de eerste fase van de Rijn-Gouwelijn, betrekken.

Het Rijk zal, mede in het kader van ICES en NVVP, zoeken naar financiële middelen voor realisering van bovengenoemde projecten.

Artikel 9 Betaalstroken

1. Alvorens een besluit te nemen over de in het Bereikbaarheidsoffensief Randstad voorziene projecten met betaalstroken (zoals A4 De Hoek - Prins

Clausplein) zullen eerst de resultaten van de pilots met betaalstroken worden afgewacht.

2. Over de keuze en de vormgeving van de trajecten van betaalstroken treedt het Rijk in overleg met regionale partijen.
3. Bij de beslissing over de realisatie van betaalstroken en/of tolwegen zullen partijen afspraken maken over de wijze waarop de opbrengsten ingezet kunnen worden voor de financiering van de uitbreiding van het hoofdwegennet in de regio.

Artikel 10: Effectmeting en evaluatie

1. Partijen zullen de uitvoering en werking van deze bestuursvereenkomst evalueren. Hierbij zullen alle relevante verkeerskundige, economische en maatschappelijke effecten van het pakket worden meegenomen.
2. Partijen zullen de evaluatie en het verslag daarover in onderling overleg uitvoeren en opstellen, zoals bedoeld in artikel 4 lid 6 en 7.
3. Wanneer na de evaluatie besloten zou worden om van een verdere invoering van het spitstarief af te zien, heeft dit geen consequenties voor de uitvoering van de andere onderdelen van het pakket en de geplande investeringen van het Rijk (inclusief de rijksbijdrage in het regionaal mobiliteitsfonds), tenzij op inhoudelijke gronden verschuivingen in het pakket moeten plaatsvinden.

Artikel 11: Studies naar uitbreiding capaciteit spoorwegennet

1. Partijen stellen vast dat mede met het oog op de realisatie van heffingspunten voor het spitstarief op korte termijn uitbreiding van de vervoerscapaciteit op de trajecten met spitsheffing in de regio Haaglanden noodzakelijk is. In nader overleg zullen daartoe voorstellen worden ontwikkeld.
2. Het Rijk is verantwoordelijk met name middels het (Memorandum of Understanding voor het) prestatiecontract voor het leveren van een inspanningsverplichting t.b.v. het verkrijgen van extra vervoerscapaciteit in de spitsheffingscorridors op het moment van invoering van het spitstarief.

Artikel 12: Uitwerking en uitvoering van de bestuursvereenkomst Bereikbaarheidsoffensief Haaglanden

1

- a. Een Partij die meent dat een geschil bestaat over de uitvoering van deze bestuursvereenkomst, deelt dat schriftelijk aan de andere partijen mee. De mededeling bevat een aanduiding van het geschil.
 - b. Binnen vier weken na de schriftelijke mededeling overleggen de partijen over een oplossing van het geschil.
 - c. Indien het overleg niet binnen zes weken tot overeenstemming heeft geleid, worden alle geschillen in verband met deze bestuursvereenkomst of afspraken die daarmee samenhangen beslecht door de bevoegde rechter te Den Haag.
2. Partijen zetten zich maximaal in om de per project of maatregel overeengekomen uitvoeringstermijnen daadwerkelijk te realiseren en de

daarvoor benodigde procedures zo spoedig mogelijk te doorlopen.

3. Partijen verbinden zich aan de instandhouding en het daadwerkelijk gebruik van infrastructuur, voor zover dit binnen hun verantwoordelijkheid valt en zullen hieromtrent in met private partijen overeen te komen concessies en/of exploitatie-overeenkomsten regelingen opnemen.
4. Partijen zetten zich in voor een optimale integratie van het Bereikbaarheidsinitiatief Haaglanden in bestaand en nieuw beleid (waaronder het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan, het provinciale, regionale en gemeentelijke verkeer- en vervoerbeleid), om daarmee te bewerkstelligen dat de diverse beleidsinitiatieven en uitvoeringsprogramma's elkaar versterken.

5

- a. Indien zich wijzigingen voordoen in de omstandigheden dan wel onvoorziene omstandigheden opkomen, die van dien aard zijn dat deze bestuursvereenkomst billijkheidshalve behoort te worden gewijzigd of die wezenlijke gevolgen hebben voor de uitvoering van deze bestuursvereenkomst of indien partijen de bestuursvereenkomst willen amenderen, zullen partijen over de wijziging van deze bestuursvereenkomst in overleg treden.
- b. Partijen treden in overleg vier weken nadat een partij de wens daartoe aan de andere partijen schriftelijk heeft medegedeeld.
- c. Indien het overleg niet binnen 6 weken tot overeenstemming heeft geleid wordt het geschil voorgelegd aan de bevoegde rechter te Den Haag.

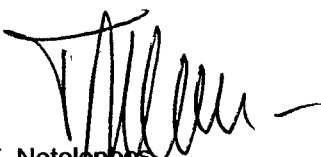
6

- a. Deze bestuursvereenkomst treedt in werking op 12 oktober 2000 en eindigt op 31 december 2010, tenzij het wetsvoorstel Bereikbaarheid en Mobiliteit zodanig wordt gewijzigd dat in 2010 (of op een eerder moment) op een andere beprijzingsmodaliteit wordt overgegaan. Partijen treden uiterlijk 6 maanden vóór 31 december 2010 of, in geval van wetswijziging, zo spoedig mogelijk, in overleg over voortzetting van deze bestuursvereenkomst.
- b. Rechtsgevolgen welke voortvloeien uit deze overeenkomst en die naar hun aard geacht worden door te werken of eventueel ontstaan na beëindiging van deze overeenkomst, worden afgehandeld overeenkomstig het bepaalde in deze overeenkomst.

Ondertekening

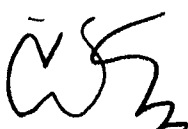
Aldus overeengekomen, in viervoud opgemaakt en ondertekend te 's-Gravenhage op 12 oktober 2000

De Minister van Verkeer en Waterstaat, handelend als bestuursorgaan en als vertegenwoordiger van De Staat der Nederlanden,



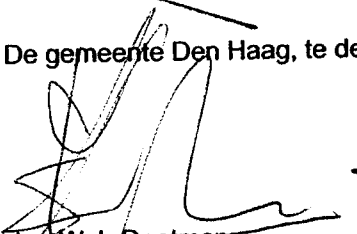
T. Netelenbos

De provincie Zuid-Holland, te dezen vertegenwoordigd door de Commissaris van de Koningin,



J. Franssen

De gemeente Den Haag, te dezen vertegenwoordigd door de Burgemeester,



drs. W.J. Deelman

Het Stadsgewest Haaglanden, te dezen vertegenwoordigd door de Portefeuillehouder Verkeer en Vervoer,

mr. drs. B.J. Bruins

