



Bereikbaarheid Zuid-Nederland



samen slim robuust





Voor u ligt het bod met het concrete maatregelenpakket van de regio Zuid-Nederland om de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren. We geven dit maatregelenpakket de naam 'bidbook' omdat het een aanbod is aan minister Schultz van Haegen om samen de ambities van het Rijk te realiseren. Het geeft weer hoe wij samen met alle betrokken stakeholders denken te voldoen aan de oproep van de Tweede Kamer om te komen met gedragen plannen die de bereikbaarheid van Zuid-Nederland verbeteren.



Inhoud

Een woord vooraf	7
Samen	9
Slim	10
Robuust	12
Deel 1 — De slimste snelweg loopt door Zuid-Nederland	15
Deel 2 — Zuidoost-Brabant als slimste regio	23
Deel 3 — Ons bod: Zuid-Nederland voorop in nieuwe mobiliteit	29
Bijlagen	39



Een woord vooraf

Dit bidboek heeft **141 auteurs**. 141 auteurs die een gezamenlijke ambitie hebben: we realiseren het eerste deel van de **slimste snelweg** van Europa op de A58/A67 tussen Breda en Venlo. We verbeteren daar en op de A2 tussen Eindhoven en Het Vonderen de doorstroming en veiligheid. Als **slimste regio** van de wereld doen we onze naam eer aan: we verbeteren ook de bereikbaarheid in Zuidoost-Brabant en Noord- en Midden-Limburg. Zo blijft de economische kracht van onze regio op peil en kunnen we een substantiële bijdrage blijven leveren aan de nationale economie.

Dit alles doen we samen, slim en robuust. **'Samen'** gaan overheden, kennisinstellingen, bedrijven en maatschappelijke organisaties op een vernieuwende manier werken om onze gedeelde ambitie waar te maken. We doen dat **'slim'** door innovatieve technieken verder te ontwikkelen en op grote schaal in Zuid-Nederland in te zetten. Met een flexibele programmering die het mogelijk maakt om in de toekomst met innovaties mee te bewegen. En **'robuust'** door weloverwogen keuzes te maken om knelpunten in het infrastructuurnetwerk in Zuid-Nederland op te lossen. Voor nu en in de toekomst.

Om deze ambitie waar te maken hebben we geen afzonderlijke maatregelen bij elkaar geharkt. We bieden een samenhangend pakket en we trappen daarbij niet in de val dat we nu al vastleggen wat er tot 2028 moet gebeuren. Bij een slim en robuust plan past volgens ons een **adaptieve agenda**. Wij durven het huidige proces van 'vast' programmeren los te laten en bieden ruimte om te experimenteren. Dat maakt dat we flexibel zijn om in te spelen op de snel veranderende wereld om ons heen. Dat is goed voor onze inwoners en reizigers, maar biedt ook ruimte voor het bedrijfsleven om hier een aandeel in te nemen en innovaties voor de wereldmarkt te ontwikkelen.

Het voorwerk is klaar, het gedragen pakket ligt er en het **momentum** is er nu deze kans aan te gaan. We doen het aanbod om samen met ons de mobiliteitsambities echt anders aan te pakken. Daarvoor zijn we als regio bereid een stevige financiële duit in het zakje te doen. We vragen ieders commitment en flexibiliteit om dit bod te realiseren. Het verbeteren van de bereikbaarheid van Zuid-Nederland is wat ons betreft niet langer een kwestie van kunnen, het is vooral een kwestie van willen. Aan u de keuze of u de uitdaging met ons aan durft te gaan.

Christophe van der Maat,
Gedeputeerde provincie Noord-Brabant

Patrick van der Broeck,
Gedeputeerde provincie Limburg



“Een betere bereikbaarheid van Brainport is van nationaal belang.”

JANNIE VISSCHER,
WETHOUDER GEMEENTE EINDHOVEN

Samen

“De Tweede Kamer roept het nieuwe provinciebestuur van Noord-Brabant op met gedragen plannen (zowel infrastructureel als smart mobility) te komen die de bereikbaarheid van Zuid-Nederland verbeteren.”

Zo luidt de Motie Hoogland die de Tweede Kamer op 2 juli 2015 aannam. Die oproep was niet aan dovemansoren gericht. Getuige daarvan zijn de 33 bestuurders, 79 ambtenaren, 2 provincies, 31 gemeenten en 29 marktpartijen, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties waaronder de TU/e, TNO en NXP die participeren in het proces dat resulteert in dit maatregelenpakket. De samenstelling van de partners toont de integrale aard van het proces en het eindresultaat. Het laat zien dat voor een bereikbare regio **het hoofdwegennet en Zuidoost-Brabant/Brainport onlosmakelijk met elkaar verbonden** zijn.

Het maatregelenpakket dat hier voorligt, past bij de uitdaging die we van de Tweede Kamer kregen. De **141 architecten** hebben allen hun rol binnen een proces zonder expliciete eigenaar. Dat is de kracht en vernieuwing in dit proces: de provincies Noord-Brabant en Limburg faciliteren. Kennisinstellingen, bedrijven, maatschappelijke organisaties, ambtenaren en bestuurders hebben de handen vrij om mee te werken. En dat levert een vernieuwend resultaat op.

Het voorliggende bod aan de minister en de Tweede Kamer is dus tot stand gekomen dankzij een hoge betrokkenheid van velen en in een sterk dynamisch proces. Echter, het nemen van **bestuurlijke verantwoordelijkheid** houdt ook in dat de leden van de betrokken gemeenteraden en Provinciale Staten van Noord-Brabant en Limburg erover kunnen oordelen. De afspraken die we hopen te maken met de minister over het maatregelenpakket en de bijbehorende investeringen worden uiteraard ook ter besluitvorming aan de regionale besturen voorgelegd.

Deze unieke samenwerking eindigt dus niet bij het indienen van dit bidbook. Integendeel, de **uitvoering van het maatregelenpakket** dat voor u ligt, gebeurt door dezelfde 141 architecten en hun eigen achterbannen. Elke partner is een belangrijke schakel in eenzelfde keten, wat iedereen verantwoordelijk maakt voor de bereikbaarheid van Zuid-Nederland.

Slim

In juni 2013 ondertekende minister Schultz van Haegen samen met haar Duitse en Oostenrijkse collega's een **Memorandum of Understanding om nieuwe technologie in te zetten op de corridor Rotterdam-Frankfurt-Wenen**. Een samenwerkingsovereenkomst over de slimste snelweg van Europa. Het gaat om intelligente transportsystemen die de verkeersveiligheid vergroten en de doorstroming op de snelwegen verbeteren. De planning is om het systeem in 2016 in werking te hebben op de corridor.

Minister Schultz van Haegen heeft hiermee zelf een pad naar de toekomst van de mobiliteit uitgezet. Via de **routekaart 'Beter geïnformeerd op weg'** werkt de minister aan een betere doorstroming, veiligheid en leefbaarheid. Wij bieden als regio de mogelijkheid om de paden uit de routekaart in samenhang en op forse schaal te realiseren en zijn ook bereid daar financieel aan bij te dragen. Met dit bidboek schaart Zuid-Nederland zich achter de ambities van het Rijk. Met het Zuid-Nederlandse maatregelenpakket van de **Brabantcorridor A58/A67 tussen Breda en Venlo** laten we de slimste snelweg in al haar facetten zien en werken.

De doelstellingen van Zuid-Nederland stoppen echter niet bij een stuk van de slimste snelweg door Europa. Als je een afslag neemt van de slimste snelweg, mag je immers niet terecht komen op een 'domme' provinciale of gemeentelijke weg. We zien het **hoofdwegennet en het onderliggend wegennet als een integraal netwerk**.

En daarvoor hebben we de kennis in huis. Zuid-Nederland staat internationaal immers bekend als de slimste regio. Het is dit 'ecosysteem' dat van **Zuid-Nederland de geknipte voortrekker** maakt van een innovatieve mobiliteit. Met de partners van BrabantStad Bereikbaar zijn we al koploper met projecten op het gebied van slimme en duurzame mobiliteit. We kunnen bouwen op de steun van kennisinstellingen zoals Automotive NL, TU/Eindhoven, DITCM, Connecting Mobility en TNO (meer daarover in bijlage I).

De intensieve samenwerking in het voortraject resulteert in een gedragen maatregelenpakket met een brede uitstraling. De BrabantStad-steden Breda, Tilburg, 's-Hertogenbosch, Eindhoven en Helmond, de regio Zuidoost-Brabant en Limburg krijgen hiermee de mogelijkheid verdere stappen te nemen op het gebied van **slimme stedelijke bereikbaarheid en slimme logistiek**.

Slim is ook om de opgave centraal te stellen door adaptief te programmeren. We staren ons als Zuid-Nederland niet blind op de huidige mobiliteitsontwikkelingen. We houden die ontwikkelingen nauwlettend in de gaten en passen de uitvoeringsagenda gaandeweg aan, naargelang de behoeften. Het voorgestelde maatregelenpakket is adaptief en dat vraagt **om op maat gesneden governance** met financieringsafspraken die bij de afzonderlijke maatregelen passen.



“Slimme, schone en veilige mobiliteit vraagt bestuurlijk lef.”

CARLO VAN DE WEIJER,
DIRECTOR STRATEGIC AREA SMART MOBILITY
TU EINDHOVEN

Robuust

Naast 'samen' en 'slim', ligt de nadruk in dit bidbook ook op 'robust'. **Het doel van robuuste mobiliteit is om een betrouwbare reistijd te bieden door de doorstroming en verkeersveiligheid te waarborgen.** Want 'slimme' maatregelen vragen om een verkeersnet dat de reiziger en vervoerder zekerheid biedt. De economische groei komt weer op gang en het reistijdverlies laat opnieuw duizelingwekkende cijfers zien. Deze evolutie vraagt naast slimme oplossingen ook investeringen in de harde infrastructuur. We ontkomen er daarom niet aan delen van het wegennet te verbreden.

Stel: op een slimme snelweg communiceren alle voertuigen met elkaar via coöperatieve systemen. Zelfrijdende auto's kunnen snel reageren en daardoor dichter op elkaar rijden waardoor de wegcapaciteit op termijn toeneemt. Maar als het verkeer vastloopt op bestaande knelpunten, dan is het systeem niet robuust. **Zonder de bestaande knelpunten in de infrastructuur aan te pakken staan ook coöperatieve voertuigen stil.** Belangrijke (inter)nationale verbindingen als de A58, de A67 en de A2 zijn met twee rijstroken onvoldoende toegerust voor de toenemende verkeersgroei. Een spits- of extra rijstrook kan dan ook voor slimme voertuigen veel ellende voorkomen.

Robuust betekent ook een goede bereikbaarheid en doorstroming **op meerdere niveaus:** stedelijk, regionaal, nationaal en internationaal. In het bijzonder door de positie van Zuid-Nederland op de route Rotterdam-Frankfurt-Wenen. Een goede doorstroming kan enkel gerealiseerd worden door een slimme en robuuste Brabantcorridor.

Ook alle provinciale en gemeentelijke wegen moeten deel uitmaken van dat robuuste verkeersnetwerk. De netwerken zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en functioneren als communicerende vaten. **Dit maatregelenpakket voor Zuid-Nederland is op alle vlakken robuust.** De huidige wegcapaciteit op de Brabantcorridor, de A2-Zuid en in Zuidoost-Brabant kan daarmee optimaal benut worden.

“Wegen slimmer en beter benutten, dat is de komende jaren onze uitdaging. Erg belangrijk, want een goede bereikbaarheid versterkt de economische positie van Zuid-Nederland en daarmee ook van West-Brabant.”

BOAZ ADANK,
WETHOUDER GEMEENTE BREDA

Deel I

De slimste snelweg loopt door Zuid-Nederland

De slimste snelweg van Europa en misschien wel de wereld loopt van Rotterdam tot Wenen, dwars door Zuid-Nederland. Meer concreet: de **A58/A67 van Breda tot Venlo** is ontegenzeggelijk een belangrijk onderdeel van die *Intelligent Road*. Voor de verbetering van de bereikbaarheid van Zuid-Nederland, zoals de Tweede Kamer ons verzocht heeft, maakt ook de **A2-Zuid van Eindhoven tot de aansluiting Het Vonderen op de A73** onderdeel uit van het maatregelenpakket.

“Vernieuwing betekent waar dit nog kan eerst kijken naar slim en innovatief en dan pas wat er verder nog aan infra nodig is. Dat is ook adaptief programmeren.”

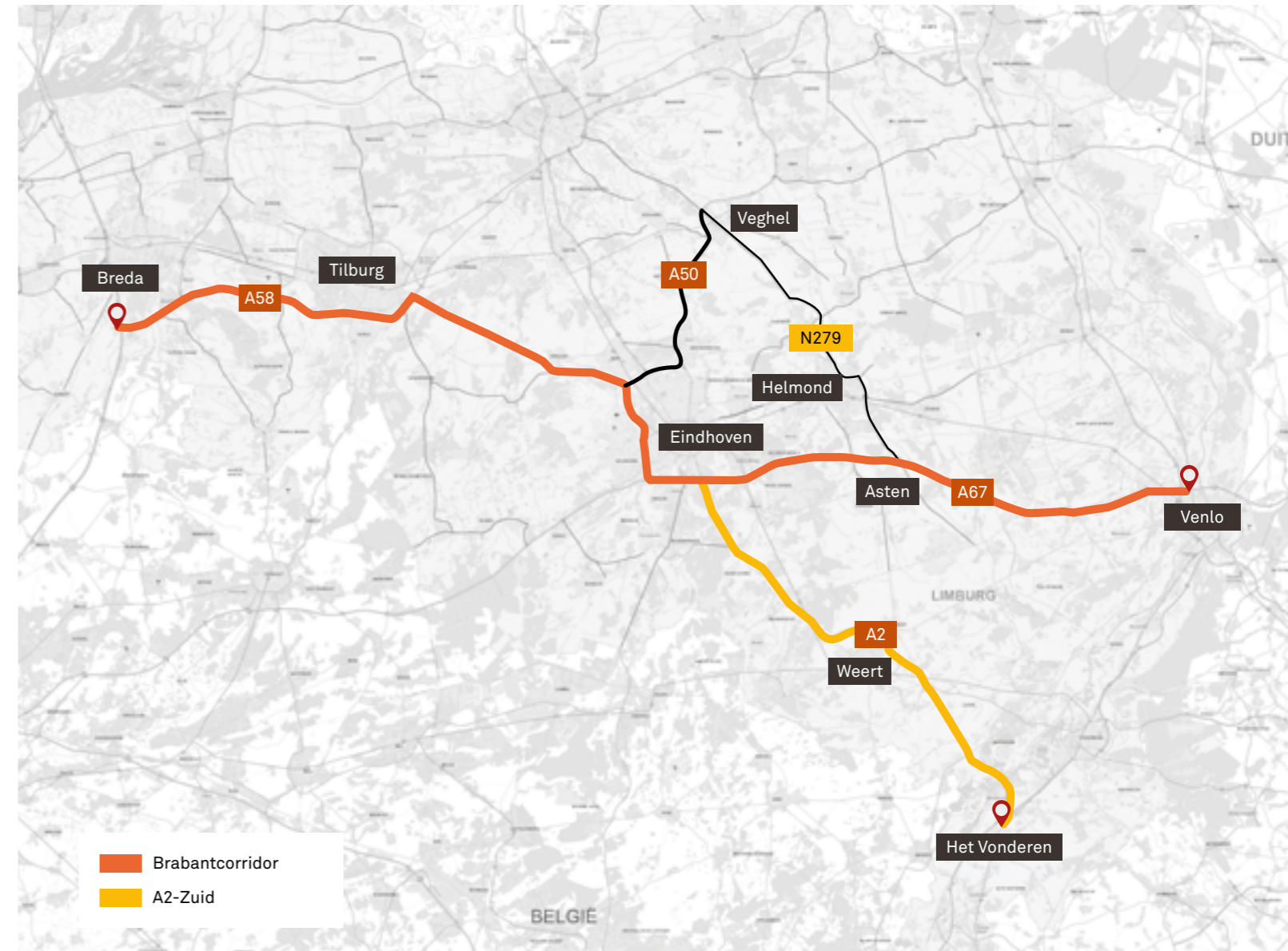
Voor welke opgave staan we?

Niet enkel een vlotte doorstroming staat centraal. Vlot hangt natuurlijk sterk samen met veilig en daar wringt de schoen:

- **De A67, A58 en A2 staan vol.** Er zijn structurele files op de A67 Eindhoven - Asten en ook de A2 tussen Weert - Eindhoven en de A58 komen vrijwel dagelijks terug in de fileberichten. Het probleemtraject van de A58 tussen Galder (Breda) – Batadorp (Eindhoven) staat op de derde plaats in de top 20 van duurste logistieke knelpunten EVO/TLN. Deze congestieproblemen zorgen naast grote vertraging ook voor sluipverkeer in de dorpen en steden.
- **De smalle A67 is erg onveilig.** Alleen al in de eerste tien maanden van 2015 vonden meer dan 50 ongelukken plaats op de A67, waarvan twee met dodelijke afloop. De ongevallen hebben een grote maatschappelijke impact met een effect voor de hele regio en het aantal blijft maar stijgen.

Alleen al in de eerste tien maanden van 2015 vonden meer dan 50 ongelukken plaats op de A67, waarvan twee met dodelijke afloop.

- De A67 staat in de nationale top 3 als het gaat om het aandeel goederenverkeer: **25 tot 40% van de voertuigen is een vrachtwagen.** Bij meer dan één op drie ongevallen is een vrachtauto betrokken. De impact van ongevallen met vrachtauto's is veel groter dan met personenauto's.
- Op de A67 in Noord-Limburg is een groot tekort aan vrachtwagenparkeerplaatsen. Dat leidt tot **overvolle verzorgingsplaatsen** langs de A67 en daardoor tot gevaarlijke situaties.
- Een **grote toename van verkeer** wordt verwacht na de opening van de A2-tunnel Maastricht, de invoering van tolheffing voor vrachtverkeer in België en de verbreding van de A2 tussen Kerensheide en Het Vonderen.



Hoe we onze ambitie bereiken

Onze ambitie is overduidelijk: de slimste snelweg van Europa loopt van Rotterdam tot Wenen, dwars door Zuid-Nederland. En we zien in de A58/A67 van Breda tot Venlo een belangrijk onderdeel van die *Intelligent Road*. Daarvoor zetten we de volgende stappen:

- We beginnen met **Smart Mobility en ITS** (Intelligente Transport Systemen). Samen met de kennisinstellingen en bedrijven zijn we klaar om de innovatieve concepten van Smart Mobility en ITS op grotere schaal toe te passen. Opschalen van onze praktijkkennis op de Brabantcorridor is van essentieel belang, om economisch haalbare toepassingen te realiseren en meer effecten te bereiken. Met Smart Mobility bedoelen wij ook de gedragsverandering van de gebruikers/reizigers. Dit vereist een gezamenlijke communicatie over de opties die de reiziger heeft.

Samen met de kennisinstellingen en bedrijven zijn we klaar om de innovatieve concepten van Smart Mobility en ITS op grotere schaal toe te passen.

- Naast de grootschalige uitrol van ITS-oplossingen, hebben we nu ook ingrepen nodig voor acute problemen, robuustheid en veiligheid. We stellen daarom een totaalprogramma voor, bestaande uit een **én-én-benadering**: brede inzet van slimme mobiliteitstechnieken én **aanleg van ontbrekende infrastructuur**.
- We maken een compleet netwerk van **met elkaar communicerende slimme wegen**: van de toegangswegen vanaf de snelwegen en de rondwegen in steden, tot aan de verbindingen tussen de steden zoals de Brabantcorridor en de N279.
- We gaan met marktpartijen **toepassingen gericht op slimme mobiliteit grootschalig uitrollen**. Denk aan het tegengaan van spookfiles, het begeleiden van vrachtverkeer in- en uit de steden (Compass4D en Freilot) en het verbeteren van de veiligheid op de snelwegen (Brabant in Car III en platooning van vrachtverkeer).
- We borgen de **lessen uit Beter Benutten**. Het programma Beter Benutten is in het leven geroepen om deze nieuwe mobiliteitsconcepten tussen de oren te krijgen. Dit programma is in 2014 voor de laatste keer verlengd en het is nu tijd om de lessen uit Beter Benutten te vertalen in een totale integrale aanpak.

“In twee maanden tijd een gedragen bidbook schrijven met 141 partners uit twee provincies. Daar mogen we samen trots op zijn.”

IRENE CORTENBACH,
PROGRAMMAMANAGER BEREIKBAARHEID ZUID-NEDERLAND
PROVINCIE NOORD-BRABANT



- **We beginnen direct.** De grote wegbeheerders in Brabant hebben samen het ITS-bureau BrabantStad opgericht. Dit bureau staat klaar om de ITS-projecten uit te voeren en om het kennisniveau samen naar een hoger niveau te tillen (bijlage II). We gaan de wegbeheerders in Limburg aanhaken aan dit bureau. Rijkswaterstaat Zuid-Nederland is al wegbeheerder in beide provincies voor de rijkswegen. Provincie Limburg en de betrokken Limburgse gemeenten leveren een extra inspanning om aan dit ITS-bureau deel te nemen. We beginnen ook direct met de uitbreidingen van wegen, waarvan we weten dat het moet. Denk aan de A58 (InnovA58) en de A67 Leenderheide – Geldrop.

De markt blijft samen met de overheden ITS- en andere Smart Mobility-concepten doorontwikkelen in een innovatieve omgeving.

- Wat we niet meteen doen, doen we adaptief. De markt blijft samen met de overheden ITS- en andere Smart Mobility-concepten doorontwikkelen in een innovatieve omgeving. Dat maakt dat wij continu **'monitoren – evalueren – doorontwikkelen – adapteren'** zodat de effectiviteit en efficiëntie van alle concepten en maatregelen optimaal blijft. We kunnen nu nog niet voorspellen welke innovaties er over drie, vijf of tien jaar mogelijk zijn.
- Nieuwe mobiliteit vraagt ook om nieuwe sturing. Wij pleiten voor de introductie van een aanpak die de mogelijkheid geeft om gelden te labelen aan doelbereik in plaats van aan ingrepen en termijnen: **adaptief financieren**. Een dergelijke financiering sluit aan bij de oprichting van een regionaal depot / fonds dat past bij deze agenda en beschikbaar komt voor uitvoering van de voorgestelde maatregelen. De gelden om dit fonds te vullen zijn afkomstig van alle betrokken partijen (Rijk, provincies, gemeenten en bedrijfsleven).
- Deze nieuwe werkwijze vereist ook een andere *governance*, namelijk **één governance die snel, flexibel en doelgericht is**. Wij streven naar een innovatieve organisatie van overheid, kennisinstellingen en bedrijven die gezamenlijk opdrachtgever zijn voor de wegbeheerders van dienst, voor het

toepassen van innovaties en verkeersmanagement op de desbetreffende weg. Deze organisatie moet zich wat Brabant en Limburg betreft richten op de Brabantcorridor (Breda-Venlo), de A2 Den Bosch - Het Vonderen en de N279 (en wellicht A50 Eindhoven-Veghel).



Deel II

Zuidoost-Brabant als slimste regio

Om de regio bereikbaar en leefbaar te houden, is gekozen voor een duidelijke strategie: een **'co-modaal' verkeerssysteem**. Dat is een systeem waarin reizigers de beschikking hebben over goed gefaciliteerde en op elkaar aansluitende verkeersmodaliteiten zodat drempelloos reizen vanzelfsprekend wordt. Daarnaast leiden we het wegverkeer **zoveel mogelijk naar de randen**, weg van de stads- en dorpskernen. Het (doorgaand) verkeer uit de driehoek Eindhoven-Helmond-Veghel wordt dan afgewikkeld via de A67-A50-N279. Op die manier verloopt de doorstroming vlot en omgevingsvriendelijk.

In dat opzicht wordt een robuust functionerende A67 tussen Leenderheide en Asten nog belangrijker. Vooral in relatie met de N279. Deze hoofdwegen, maar ook de A2 en de A50, moeten goed gelinkt zijn aan de Brainport regio. Als we dan verder de regio intrekken, zijn het de bestaande stedelijke 'inprikkers' binnen de driehoek Eindhoven-Helmond-Veghel die geoptimaliseerd moeten worden. Zo leiden we **het verkeer naar de wegen die er de capaciteit voor hebben** en verhogen we de leefomgevingskwaliteit in de kernen.

Met een intelligent co-modaal verkeersnetwerk met onder andere dataverzameling, slimme verkeerslichten en routeadviezen gaan we verkeersstromen sturen. Het is noodzakelijk om ook het regionale wegennet in Noord- en Midden-Limburg op te nemen in het **intelligente verkeersnetwerk**, zodat het regionale wegennet ook ingezet kan worden als alternatief bij calamiteiten op het hoofdwegennet.

“Wat het beste vervoermiddel is, dat verschilt per rit, per mens en per omgeving. Kunnen kiezen en de flexibiliteit om te combineren, dat maakt slimme mobiliteit.”

Hoe deze ambitie bereiken?

Daarvoor realiseren we een **toekomstbestendige N279** tussen Veghel en Asten door bestaande knelpunten op te lossen met aandacht voor slimme technieken en leefomgevingskwaliteit. Wij zetten ook in op een **co-modaal verkeerssysteem** door de mogelijkheden voor het gebruik van openbaar vervoer te verbeteren en het fietsgebruik te stimuleren. Het gaat dan om co-modale knooppunten, *smart bikeroads*, hoogwaardig openbaar vervoer en de bundeling van het autoverkeer naar prioritaire wegen. Deze maatregelen worden in de komende periode door de regiopartners verder uitgewerkt en resulteren medio 2016 in een regionaal **Bereikbaarheidsakkoord** dat past bij de uitgangspunten van dit bod: samen, slim en robuust.

1. Doorstroming op de N279 garanderen

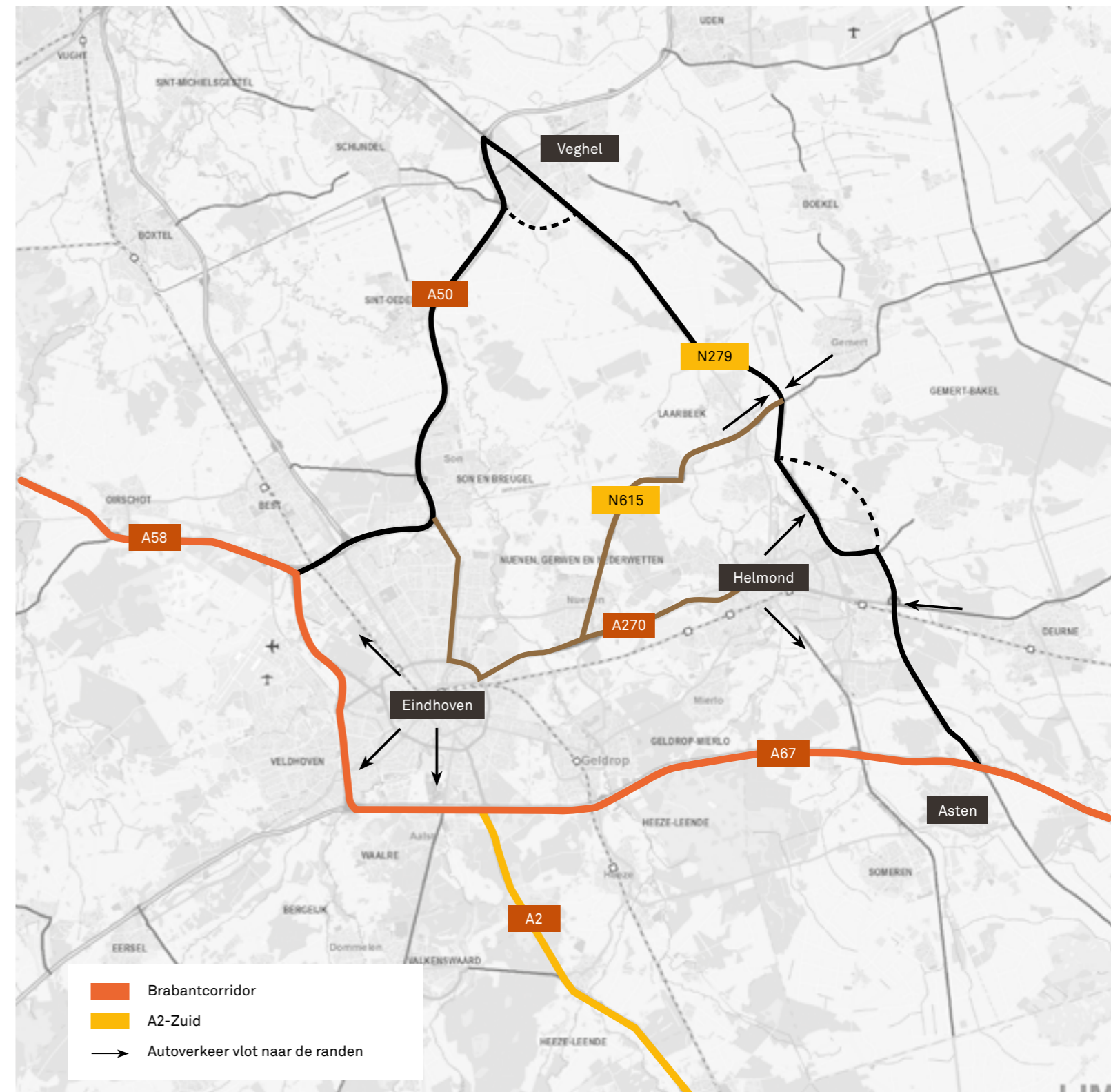
De N279 vormt één van de basisstructuren van een bereikbaar Zuidoost-Brabant en heeft grote betekenis voor de economische kracht van Brainport-Oost en de Peel-regio. Bij deze sterke regionale rol past een robuuste uitrusting van de weg. Enerzijds door deze in te richten met ITS, anderzijds met infrastructurele aanpassingen om de doorstroming te bevorderen door bijvoorbeeld kruispunten ongelijkvloers te maken en goed aan te sluiten op het hoofdwegennet (A50 en A67).

2. Autoverkeer vlot naar de randen A67 en N279

In het gebied tussen Eindhoven en Helmond vindt de afwikkeling van het auto- en vrachtverkeer bij voorkeur aan de randen plaats, over een robuuste A67 en N279. Deze wegen worden ingericht om grote aantallen verkeer vlot en veilig te verwerken met aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving aan die wegen. Ook de kwaliteit van de toegangswegen naar deze wegen is voor de doorstroming en afwikkeling van groot belang. Het autonetwerk wordt zodanig opgezet dat verkeer tussen woonomgeving en bestemmingen (werklocaties, winkelcentra, culturele en sociale voorzieningen etc.) snel en efficiënt kan reizen via de wegen van de hoogste orde.

3. Vervoersmodaliteiten slim verbinden

Door co-modaal netwerkmanagement en mobiliteitsmanagement wordt de reiziger zo goed mogelijk bediend. Door op slimme locaties verknopingen te maken, kan de reiziger zowel voor aanvang van zijn reis als onderweg een keuze maken voor de best passende manier van reizen. Die keuze houdt steeds rekening met de verscheidenheid van de regio: in een stedelijke omgeving zijn er meer vervoersopties (fiets, openbaar vervoer, auto) dan in landelijke delen van Zuidoost-Brabant.



Door op slimme locaties
verknopingen te maken,
kan de reiziger zowel voor aanvang
van zijn reis als onderweg
een keuze maken voor de best
passende manier van reizen.

4. Smart bikeroads for smart people

We maken het gebruik van de fiets aantrekkelijker door het regionale fietsnetwerk te optimaliseren en snelfietsroutes aan te leggen. Daarnaast hebben we aandacht voor fietsparkeerplaatsen en introduceren we technieken om fietsendiefstal te ontmoedigen. ITS heeft ook zijn nuttige toepassingen voor de fiets. Die worden gebruikt bij routebegeleiding en het vergroten van veiligheid.

5. Stimuleren openbaar vervoer

De regio Zuidoost-Brabant verbetert haar bereikbaarheid en leefomgevingskwaliteit door het gebruik van openbaar vervoer te stimuleren. Daarvoor willen we de verbetering van de internationale verbindingen en de verhoging van de treinfrequentie op de spooragenda zetten en houden. De frequentie van de treinen binnen de regio wordt dan verhoogd volgens een metro-systeem. We zetten ook in op een uitbreiding van het HOV-systeem, de doorstroommassen en busstations zoals Neckerspoel in Eindhoven. En we ontwikkelen met partners een nieuw innovatief vervoerssysteem op maat voor de aansluiting van gebieden met een lagere vervoerspotentie.

6. Autoverkeer bundelen in het middengebied

In het gebied tussen Eindhoven en Helmond sluipt het verkeer via het onderliggend wegennet naar de A67 en N279. Door het autoverkeer te bundelen op een beperkt aantal wegen, kan de leefomgevingskwaliteit in de rest van het gebied geborgd worden. De wegen waarop het verkeer wordt gebundeld, zijn de N615 Gemert-Nuenen, de A270, de Ring in Eindhoven en de J.F. Kennedylaan. Voorwaarde is een goede kwaliteit van de leefomgeving rond deze route.

*“Ook in het kader van de Europese
goederencorridor moeten we op zoek naar
een betere benutting en daar waar nodig
slimme uitbreiding van de weg én de
parkeervoorzieningen voor vrachtwagens.”*

LEON PETERS,
SENIOR BELEIDSADVISEUR GEMEENTE VENLO

Deel III

Ons bod: Zuid-Nederland voorop in nieuwe mobiliteit

“ITS geeft ons steeds weer nieuwe mogelijkheden om mobiliteitsknelpunten op te lossen. Naast -en samen- met uitbreiding van infrastructuur brengt ITS een tot nu toe ongekende flexibiliteit.”

THEO STEVENS,
DIRECTEUR DITCM

Zuid-Nederland is klaar om deze ambities waar te maken. Om meerdere redenen: onze regio staat nationaal en internationaal bekend als het centrum van alle ontwikkelingen rond innovatieve mobiliteitsdiensten en -producten en we zijn bereid om hier zelf nadrukkelijk aan bij te dragen met financiële middelen en een hoge betrokkenheid.

Een logische keuze dus om in deze regio te starten met de **realisatie van de slimste snelweg van Europa tussen Rotterdam en Wenen** en te investeren in de **bereikbaarheid van de regio**. We doen dit op een slimme en vernieuwende manier: innovatief, adaptief en met concrete voorstellen.

Adaptief programmeren, financieren en organiseren

Er ligt nu een grote kans om de economische kracht van Zuid-Nederland te versterken. Als overheden, kennisinstellingen en bedrijfsleven de krachten bundelen maken we een grote sprong voorwaarts. In dit bidbook staat ons aanbod om onze gezamenlijke ambitie te bereiken met een **op maat gesneden aanpak en financiering**. De regionale partners zijn met een intensief proces gekomen tot een gedragen maatregelenpakket dat wij in samenhang en adaptief uit willen voeren.

Een adaptieve agenda staat niet gelijk aan het vooruitschuiven van maatregelen naar een later moment. De ontwikkelingen rond mobiliteitsvraagstukken gaan razendsnel en we willen de flexibiliteit behouden om de **slimste oplossing** in te zetten op het juiste moment.

We willen de flexibiliteit
behouden om de slimste oplossing
in te zetten op het juiste moment.

De regio is bereid stevig in het maatregelenpakket te investeren waarbij ook wordt bijgedragen aan maatregelen om de doorstroming en veiligheid op het hoofdwegennet te verbeteren. Het Rijk kan nu **de kans verzilveren** om te participeren door de eerder toegezegde financiële middelen voor 'De Ruit' ook daadwerkelijk in de regio te investeren. Een depot met financiële middelen van Rijk, regio en marktpartijen maakt het snel uitvoeren van deze adaptieve agenda mogelijk.

We maken als partners in dit nieuwe proces afspraken over een nieuwe *governance* met het Rijk, de regio, kennisinstellingen en marktpartijen. Hiermee geven wij invulling aan de ambitie van de minister om te komen tot een **'MIRT nieuwe stijl'** waarin we ook de Beter Benutten-aanpak verankeren in de MIRT-systematiek.

Ons bod voor een adaptieve agenda bestaat uit een samenhangend pakket aan maatregelen, die elkaar in logica maar niet noodzakelijk in tijd opvolgen:

Smart Mobility/ITS:

1. Zuid-Nederland ITS-proof maken

- We gaan innovatieve concepten op het vlak van Smart Mobility en ITS op grote schaal toepassen op het volgende netwerk. Daarbij stellen we steeds de **gebruiker centraal** en kiezen we voor de meest geschikte toepassing. Kennis delen en samenwerken zijn de nieuwe codewoorden. We ontwikkelen samen nieuwe technieken en werken gedeelde standaarden uit.

- Brabantcorridor Breda – Venlo
- N279 Veghel - Asten
- A2-Zuid Eindhoven – Het Vonderen
- A50 Eindhoven – Veghel
- A67 Eersel – De Hogt
- A2 Den Bosch – Eindhoven

2. InnovA58 realiseren

De versnelde verbreding van de A58 naar 2x3 rijstroken tussen Annabosch - Galder en Tilburg - Eindhoven is een belangrijk onderdeel van de slimste snelweg. Deze verbreding is **qua planvorming al in een vergevorderd stadium** met het project InnovA58. Onderdeel van InnovA58 is de innovatieopgave, waarbij naast ITS / Smart Mobility en nieuwe innovatieve diensten, ook optimale Life Cycle Cost, minder milieuhinder en energieneutrale maatregelen centraal staan.

3. In- en uitvoegers A67

Om nieuwe technieken als coöperatief rijden en *platooning* op de A67 verder uit te kunnen rollen en goed te laten functioneren, dienen de in- en uitvoegers op de Brabantcorridor van voldoende lengte te zijn. Verlenging is daarvoor nodig.

4. Aanpassen knooppunt Zaarderheiken

In lijn met punt 3 moet knooppunt Zaarderheiken aangepakt worden, met verdubbeling van de verbindingsboog/invoeger van de A67 naar de A73.

5. Innovatiestrook A58 Tilburg – Breda

Na realisatie van InnovA58 met verbreding naar 2x3 rijstroken op de trajecten Annabosch – Galder en Tilburg – Eindhoven, treden er op de A58 tussen Tilburg en Breda problemen op. In lijn met de ITS-corridor en het **slim inzetten van technieken**, creëren we hier een innovatiestrook, door slim gebruik te maken van de mogelijkheid om de weg aan de 'binnenkant' uit te breiden.

A67

6. A67 Leenderheide – Geldrop

De minister heeft tijdens het AO-MIRT van 2 juli 2015 50 miljoen euro toegezegd voor de aanpak van de A67 Leenderheide – Geldrop om de problemen met de doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren. Wij zijn van mening dat daarnaast ook een robuuste oplossing dient te komen voor de aanpak van knooppunt Leenderheide zelf. Uit **onderzoek** moet blijken wat de meest robuuste en veilige oplossing voor dit knooppunt is.

7. A67 Geldrop – Asten

De A67 is onderdeel van de internationale achterlandverbinding Rotterdam – Ruhrgebied. Op de A67 gebeuren vaak ongevallen wat leidt tot sterke vertragingen. Een goede doorstroming op een robuuste A60 moet voorkomen dat het verkeer de A67 vermijdt, om die reden dient dit traject uitgebreid te worden naar 2x3.

A2

8. Randweg A2 hoofdrijbaan

De samenvoeging van de A58 en de A2 - ten zuiden van knooppunt Batadorp op de hoofdrijbaan A2 van de Randweg Eindhoven - leidt tot congestie. Een **extra rijstrook** verhelpt dit probleem.

9. A2 Weert Noord - Eindhoven

Dit traject leidt in noordelijke richting tot veel vertraging door een groter verkeersaanbod dan de beschikbare wegcapaciteit. Een **studie** moet uitwijzen welke maatregelen de beste oplossing zijn op dit traject. De innovatiestrook op de A58 kan daarbij als inspiratie dienen.

Zuidoost – Brabant

10. Doorstroming N279 garanderen

Bij het principe dat het verkeer in Zuidoost-Brabant zo snel mogelijk naar de randen van het gebied rijdt, hoort een robuuste N279. Om de doorstroming te bevorderen, passen we in samenhang met het hoofdwegennet en de stedelijke netwerken ITS toe. De N279 tussen Veghel en Asten blijft nu 2x1, maar bestaande gelijkvloerse aansluitingen in de N279 worden ongelijkvloers gemaakt met aandacht voor leefbaarheidsknelpunten. Nieuwe bruggen, ongelijkvloerse aansluitingen en tunnels worden toekomstbestendig gedimensioneerd op 2x2 rijstroken. Ook de omlegging Zijtaart met een nieuwe aansluiting op de A50 wordt **toekomstbestendig ontworpen**, inclusief de halfverdiepte ligging bij

“Als Nederland zijn internationale concurrentiepositie wil behouden, dan verdient de 2^e economische motor van het land, Brabant, een adequate en toereikende infrastructuur.”

MICHEL VAN CAMPEN,
DIRECTEUR BRABANTS ZEEUWSE WERKGEVERS (BZW)

Doornhoek. De huidige aansluiting op de A50 bij Eerde blijft gehandhaafd. De keuze voor het tracé van de passage Dierdonk dat past bij de toekomst van de regio is medio 2016 primair aan Helmond.

11. Bereikbaarheidsakkoord

Om de regio Zuidoost-Brabant bereikbaar en leefbaar te houden wil de regio investeren in een verkeerssysteem met co-modale knooppunten, het verbeteren van het openbaar vervoer, *smart bikeroads*, het verplaatsen van het verkeer naar de randen van het gebied en het verkeer in het gebied te bundelen naar enkele prioritaire wegen. De provincie Noord-Brabant heeft de mogelijkheden om financieel bij te dragen vanuit de diverse uitvoeringsprogramma's voor fiets en openbaar vervoer. De **maatregelen met financiële strategie** worden komend halfjaar door de regio gezamenlijk in detail uitgewerkt wat resulteert in een Bereikbaarheidsakkoord.



De financiële verdeling

Uit deze tabel spreekt de ambitie die Brabant en Limburg hebben om de bereikbaarheid van Zuid-Nederland te verbeteren. Definitieve besluitvorming over de inzet van de regionale financiële middelen en maatregelen is aan Provinciale Staten en gemeenteraden.

Nr.	Maatregel	Totale kosten	Noord-Brabant	Limburg	Rijk
0.	MIRT nieuwe stijl:				
	* <i>adaptieve agenda</i>				
	* <i>adaptief financieren</i>				
	* <i>governance</i>				
	ITS / Smart Mobility				
1.	Uitrol ITS:	€ 125 mln*	€ 25 mln <small>(beter benutten ITS, gedekt)</small>		
	<ul style="list-style-type: none"> • Netwerk • Gebruiker centraal • Samenwerking, organisatie en service • Toepassingen • Kennis, techniek en standaarden 		€ 25 mln	€ 5 mln	€ 30 mln
	* <i>Brabantcorridor Breda – Venlo</i>				
	* <i>N279 Veghel - Asten</i>				
	* <i>A2-Zuid Eindhoven – 't Vonderen</i>				
	* <i>A50 Eindhoven – Veghel</i>				
	* <i>A67 Eersel – De Hogt</i>				
	* <i>A2 Den Bosch – Eindhoven</i>				
2.	InnovA58	€ 420 mln			
	<ul style="list-style-type: none"> • 2x3 Annabosch-Galder en Tilburg–Eindhoven 				€ 390 mln <small>(gedekt)</small>
	• Innovatie				€ 10 mln <small>(gedekt)</small>
	• Renteverlies voorfinanciering		€ 20 mln		
3.	A67 verlengen toe/afritten	€ 6,4 mln			€ 6,4 mln

* inclusief private investeringen in ITS-voorzieningen ter waarde van 40 miljoen euro (inschatting), zodat een omvangrijk aantal voertuigen met ITS wordt uitgerust.

Nr.	Maatregel	Totale kosten	Noord-Brabant	Limburg	Rijk
4.	A67 Zaarderheiken	€ 7 mln			€ 7 mln
5.	A58 Tilburg — Breda innovatiestroom	€ 70 mln	€ 20 mln		€ 20 mln € 30 mln <small>(gedekt uit reservering InnovA58)</small>
	Financiering komt deels uit restbedrag InnovA58: gereserveerd in MIRT is 430 mln, de rijkskosten zijn 400 mln. Resteert 30 mln. Deze 30 mln inzetten voor de innovatiestroom. Resterend bedrag van 40 mln op 50-50 basis.				
	A67				
6.	A67 Leenderheide — Geldrop 2x3, inclusief een robuuste oplossing voor knooppunt Leenderheide	€ 60 mln <small>+ PM</small>			€ 60 mln <small>+ PM voor robuuste oplossing knooppunt Leenderheide</small>
7.	A67 Geldrop — Asten 2x3	€ 135 mln	€ 35 mln		€ 100 mln
	A2				
8.	Randweg A2 hoofdrijbaan Batadorp — De Hogt 1x3 (zuidelijke richting)	€ 30 mln			€ 30 mln
9.	A2 Weert-Noord – Leenderheide	€ 30 mln* <small>+ PM</small>			€ 30 mln* <small>+ PM</small>
	N279				
10.	N279 toekomstbestendig uitvoeren	€ 265 mln	€ 265 mln		
	Zuidoost - Brabant				
11.	Bereikbaarheidsakkoord				Deze maatregelen worden in de komende periode door de regiopartners verder uitgewerkt en resulteren medio 2016 in een regionaal Bereikbaarheidsakkoord dat past bij de uitgangspunten van dit bod: samen, slim en robuust.
	Totaal	€ 748,4 mln	€ 390 mln	€ 5 mln	€ 313,4 mln
		€ 400 mln InnovA58 <small>(gedekt)</small>			€ 400 mln InnovA58 <small>(gedekt)</small>

* Eerste reservering t.b.v. maatregelen die voortvloeien uit de studie. PM voor de overige kosten.

Bijlagen

“Brainport als living lab voor smart mobility is een gouden kans voor innovatie en duurzame mobiliteit, vooral als smart mobility ook voor de schaa sprong fiets wordt ingezet.”

ARJEN VAN HALEM,
VOORZITTER PLATFORM NOORDOOSTCORRIDOR

“Brabant makes ITS happen”

Marktpartijen en kennisinstellingen:

werken samen met overheden...

aan het doorpakken op innovatiekansen...

op het gebied van slimme mobiliteit, met name ITS...

op en rond de C-ITS/Smart Corridor Brabant en in Zuidoost Brabant.

Wij bouwen hier en nu aan de toekomst van de mobiliteit:

Focus op de gebruikers.

Benader gericht specifieke doelgroepen en zet in op meerdere modaliteiten (fiets, openbaar vervoer, vracht- en personenauto's);

Bouw de coöperatieve en digitale infrastructuur van de toekomst!
Van standaardisaties, tot glasvezel.

Zet in op doorontwikkeling van reeds bestaande ITS diensten.
Op grotere schaal en met meer massa.

Creëer de randvoorwaarden en experimenteerruimte.
Voor nieuwe ontwikkelingen en diensten.

Start een samenwerkingsverband voor de totaalopgave.
Ontwikkel deze op een adaptieve manier en gericht op een adaptieve uitvoering.

Namens,





“Verklaring van Wenen”

Wij werken aan een vlotte, veilige en duurzame Brabantse economische regio met maximale inzet van mobiliteitsinnovaties.

Wij, partners van Netwerkprogramma BrabantStad (NWP-BS) spreken af om samen werk te maken van de gezamenlijke ambities:

- BrabantStad is een kennis- en innovatieregio met een diversiteit aan economische toplocaties. Vanuit de stedelijke agglomeratie wil zij haar concurrentiekracht behouden en verbeteren en kansen grijpen die zich voordoen in de internationale context. En daarmee een aantrekkelijke vestigingsplaats blijven.
- BrabantStad is en blijft koploper in Smart Mobility en is dé regio voor innovaties in Smart Mobility.
- BrabantStad is en blijft een logistieke hotspot met innovatiekracht.

Met slim verkeersmanagement en C-ITS (gebundeld in de Samenwerkingsagenda) zetten wij in op:

- Verbetering van doorstroming op de Brabantcorridor (A67 / A58), de A2-kennisas en de stedelijke bereikbaarheid van BrabantStad.
- Living Lab voor slimme mobiliteit en nieuwe mobiliteitsconcepten: ontwikkelen, testen en uitrollen.

- Stimuleren om mobiliteitsgedrag van burgers en bedrijven te veranderen met gebruik van alle vervoersmodaliteiten.
- Ruimte geven aan initiatieven uit de samenleving en vanuit private partijen en gaan wij nieuwe werkvormen aan met publieke en private partijen en kennisinstellingen.
- Schone en stille vervoersbewegingen met gebruik van duurzame materialen.
- Het terugdringen van 10% van de zwaarst vertraagde ritten; daarmee pakken wij de grootste knelpunten aan (zie Bereikbaarheidsverklaring van 6 maart 2014).

Wij doen dit in de juiste balans met inzet van andere investeringsprogramma's en maatregelen en om dit te realiseren moeten wij onze krachten blijven bundelen en samen op pad!

De eerste substantiële stap zetten wij door samen te starten met een uitvoeringsorganisatie die:

- Zorgt voor voortgang van de lopende zaken, waaronder verkeersmanagement en het lopende Beter Benutten-programma, en de basis op orde krijgt en houdt.
- De noodzakelijke voorbereidingen treft voor de ITS-projecten (regionaal en aan landelijke tafels), inclusief de opgaven bij de verschillende wegbeheerders.
- Zich vestigt bij de innovatiecentrale (Automotive campus) in Helmond om Brabantbreed optimaal samen te kunnen werken met kennisinstellingen en marktpartijen.

Wij spreken af dat de partners (B5, RWS en Provincie Noord Brabant) samen zorg dragen voor de benodigde inzet voor deze eerste stap. Wij spreken tevens af dat voor de Beter Benutten Vervolg ITS-projecten aansturing, monitoring en evaluatie via de Beter Benutten-lijn blijft verlopen.

Wij richting de toekomst:

- Durven te experimenteren en te innoveren en daarmee als aanjager te fungeren richting de private partijen.
- De kennis, kunde en ervaringen met VM/ITS inzetten en benutten voor de Brabantcorridor, de A2-kennisas en de stedelijke bereikbaarheid;
- Het Beter Benutten gedachtegoed ook na 2017 borgen en verder brengen ten behoeve van de Brabantse ambities. Wij werken aan een duurzame ontwikkeling.

Wij geven de opdracht aan de regiegroep NWP-B5 om deze verklaring in de komende twee weken uit te werken in een concreet voorstel (inzet van fte, financiën en door wie wordt wanneer waarover besloten) voor:

- Het communicatieproces tot aan 4 november 2015 (BO-MIRT).
- De kwartiermakersfase tot eind 2015, resulterend in een uitvoeringsplan voor 2016 op basis van de Samenwerkingsagenda en met duidelijkheid over de samenloop met het lopende Beter Benutten-programma (sturing, monitoring en evaluatie).
- De uitrol van de uitvoeringsorganisatie vanaf 2016.
- Een doorkijk voor na 2017 (einde lopend Beter Benutten-programma).

Wenen, 25 september 2015

Provincie Noord-Brabant,
De heer Christophe van der Maat

Gemeente Tilburg
De heer Mario Jacobs

Gemeente Breda
De heer Boaz Adank

Gemeente Eindhoven
Mevrouw Jannie Visscher

Gemeente Helmond
De heer Erik de Vries

Gemeente 's-Hertogenbosch
De heer Jos van Son

Rijkswaterstaat directie Zuid-Nederland
Mevrouw Jannita Robberse

NXP
De heer Maurice Geraets



Colofon

Samenstelling en redactie

141 partners uit Noord-Brabant en Limburg

Concept, opmaak

Connect

Eindredactie

Irene Cortenbach

Catelijne Thomassen

Fotografie

Wim Hollemans - portretfoto's

Paul Voorham

Berry de Jong



Dit is een bidbook van Zuid-Nederland, voor Nederland en Europa. Het is de uitkomst van een intensief traject van 141 actoren/ auteurs van overheden, kennisinstellingen, marktpartijen en maatschappelijke organisaties. Het intensieve proces met alle partijen heeft geleid tot een gedragen maatregelenpakket. Het is een visienota voor de bereikbaarheid van Zuid-Nederland met maatregelen op korte, middellange als lange termijn. Nederland speelt een voortrekkersrol in Europa op het vlak van slimme mobiliteit. En daar doen Noord-Brabant en Limburg graag aan mee.

-
3 november 2015

