

**A50 corridor Nijmegen-
Eindhoven**Strategische Agenda,
Mobiliteitsaanpak, MIRT-
verkenning**Contactpersoon**G. Hueting
Tel. 026-3599433**Datum**

2 september 2020

verslag

Betreft	Verslag stakeholdersoverleg 1 oktober
Vergaderdatum	1 oktober 2020
Vergaderplaats	Online bijeenkomst
Aanwezig	Aat Hueting, Aad Smid, André Springveld, Barend Helderma, Ben Hendriks, Colette Bitter, Dennis Potter, Dirk Jan Huisman, Ellen Neelen, Frank Visser, Frans Houben, Franko van Lankvelt, Fred Tank, Jan Boersma, Jan van Stiphout, Jeroen Bol, Klaas-Jan Gräfe, Loes Noom, Manus Barten, Michiel Dop, Moniek de Bonth, Paul Hanraets, Paul Schmitz, Paul van der Gaag, Peter Leonhart, Rian Snijder, Rien Wijdeven, Sigrid Helbig, Tjerry Verhoeven, Veronique de Wit, Willy Dekker.

1. Welkom en inleiding door projectleider (provincie Gelderland) Aat Hueting.

Tijdens deze introductie werden er verschillende vragen gesteld.

- Frank Visser: Is de conclusie van deze mobiliteitsaanpak niet dat de MIRT-verkenning integraal moet worden, dus ook met het OV? Anders houd je twee gescheiden processen. Als BRT effectief is, is het verbreden van de snelweg zelfs niet nodig. Bovendien is BRT veel sneller te realiseren dan het verbreden van een snelweg. En wat ligt er nu straks voor bij BO MIRT? Dus welk concreet voorstel/besluit?
 - o Aat Hueting: Flauw gezegd ligt dit bij de stuurgroep. We volgen wat zij vaststellen. In het MIRT-onderzoek is gekeken naar het OV en er is geconcludeerd dat het geen onderscheidende rol kan spelen. Omdat het niet effectief is, is er gekozen voor BRT.
- Paul Schmitz vraagt of er voorbeelden zijn van succesvolle soortgelijke busverbindingen.
 - o Hierop antwoordt Frank Visser dat de bussen tussen Breda-Utrecht, vele buslijnen over de A9 tussen Haarlem en Amsterdam en Qlink-bussen rondom Groningen hiervan voorbeelden zijn. In Groningen hebben ze in een paar jaar tijd een hoogfrequent busnetwerk over de snelweg opgebouwd.
- Paul Hanraets vraagt of de BRT dan wel of niet bij hubs stopt.
 - o Het antwoord hierop is dat op iedere plek een goede afweging gemaakt moet worden of dit wel of niet zo is, omdat het zeker voor 20 jaar blijft staan. Ook zegt Frank Visser dat de route gaandeweg

geoptimaliseerd kan worden als de hubs nog niet op de ideale locatie liggen.

- Dennis Potter vraagt zich af wat we weten over het type gebruikers van het BRT. Hij vraagt zich af of dit inderdaad automobilisten zijn die straks naar een hub rijden of dat dit juist mensen zijn zonder een auto. Hij stelt dat het wellicht beter is om het BRT niet in te zetten op automobilisten.
 - o De reactie hierop is dat de meeste mensen bijvoorbeeld én automobilist én ov-gebruiker zijn. We kunnen ze niet makkelijk in hokjes stoppen omdat er maar weinig extremen zijn. Het kan dus wel degelijk.
- Ten slotte kwam er nog een vraag van Frank Visser over de spooraanpak: "Is er gekeken naar slimme fasering? Is de inzet van een directe intercity ook een inzet op de kwartierdienst van de IC Nijmegen-Den Bosch en verder, zodat reizigers geen lange wachttijden meer hebben?"
 - o Het antwoord op deze vraag was dat er nog niet zo diep naar gekeken was en dat we dit vooral in de strategische agenda van de corridor hoog in de prioriteiten moeten zetten.

2. Presentatie op hoofdlijnen over de mobiliteitsaanpak van de Strategische Agenda door Manus Barten van Studio Bereikbaar.

3. Verdere bespreking in 2 parallele breakoutrooms aan de hand van drie vragen: 'wat is er goed?'; 'wat mis je?' en; 'waar zie je je eigen bijdrage?'

a. Breakoutroom 1

- Peter Leonhart (ANWB) ziet verkeersveiligheid niet voldoende expliciet terug. Manus Barten geeft aan dat verkeersveiligheid wellicht niet als pijler (doelstelling) is opgenomen, maar het komt als uitgangspunt wel in elke oplossing terug. Peter Leonhart ziet verkeersveiligheid toch wel graag expliciet terug, zoals dat bij A1/A30 gedaan wordt. Aat Hueting geeft aan dat dit in de MIRT-verkenning -Noordelijk deel- wel expliciet is opgenomen. Johan Leferink geeft aan dat het handig is om een koppeling met SPV2030 te maken.
- Aat Smid (Fietzersbond) merkt op dat het faciliteren van autoverkeer betekent dat de concurrentiepositie andere modaliteiten verslechtert. Manus Barten geeft aan dat er bewust een balans in de Strategische Agenda is aangebracht (tussen auto en andere modaliteiten). Een belangrijke reden daarvoor is dat het gebied al erg afhankelijk van de auto is. Peter Leonhart (ANWB) waardeert de vertegenwoordiging van alle modaliteiten in de pijleropzet.
- Berend Jan Schuring (Vijfsterren Logistiek) vertegenwoordigt 80 logistieke bedrijven in Brabant en benadrukt het belang van de logistieke pijler in de Strategische Agenda voor de sector en vraagt zich in die rol af wat scope(gebied) is van de analyse. Aat Hueting reageert dat er verder gekeken wordt dan de A50, juist naar logistiek in het gebied in de volle breedte. Er is veel aandacht voor samenwerking en efficiency van logistieke bewegingen in het scopegebied. Berend Jan Schuring ziet ook wel een rol voor zijn eigen organisatie om mee te denken en leden te koppelen. Rian Snijder vraagt zich af welke motieven bedrijven hebben om mee te doen. Berend Jan Schuring merkt op dat het veel geld kost om stil te staan, terwijl klanten veeleisender worden.

- Rian Snijder vraagt zich af of medewerkers (logistiek) ook bereid zijn om anders te reizen en zo meer ruimte op de weg te creëren. Berend Jan reageert dat het niet alleen om vrachtwagens gaat, maar ook om het reisgedrag van medewerkers in woon-werkverkeer. Aat Hueting geeft aan dat er al in wisselende samenstelling met verschillende bedrijven is gesproken over de strategische perspectieven.
- Peter Leonhart (ANWB) ziet dat er veel winst geboekt kan worden met kleine gedragsveranderingen en vraagt of die gedragsbeïnvloeding in samenwerking met werkgevers ook een plek kan krijgen in de aanpak. ANWB is bezig met een visie op het wegennet in 2040 en beschikt ook over veel cijfers rondom congestie (vanuit verkeersinformatiedienst). Peter Leonhart geeft aan dat die data een bijdrage zou kunnen leveren aan bereikbaarheid en samenhang tussen verschillende onderdelen. Manus Barten waardeert dit aanbod.
- Paul Hanraets (Rijkswaterstaat) waardeert de veelzijdigheid van de strategische agenda. Hij merkt daarbij op dat het doel niet is om mensen uit de auto te krijgen en is blij met de mix aan mogelijke maatregelen en combinatie van modaliteiten. Hij geeft aan dat ook thuiswerken en OV ook veel potentie hebben.
- Manus vraagt wat de bijdrage van Rijkswaterstaat kan zijn en of RWS een gereedschapskist heeft (in kader van pijler 1; 'verzin een list', geen grote oplossingen maar wel structureel). Paul Hanraets geeft aan dat RWS wil kijken naar hoe de opgaves die Rijkswaterstaat toch al heeft (zoals Minder Hinder) aansluiten bij regionale programma's, zoals de opgaven voor de A50. Rian Snijder (NOB) geeft aan dat er veel discussie is geweest met RWS over snelle aansluiting HOV bij Uden en vluchtstrookgebruik HOV en ziet graag dat RWS in de 'meedenkhouding' gaat. Paul geeft aan dat RWS wel wil meedenken, maar dat verkeersveiligheid een groot goed is en daar om die reden soms ook 'rigide' in is. RWS blijft altijd graag in gesprek met de betrokken partijen. Manus Barten merkt het raakvlak op dat hieruit spreekt tussen verschillende partijen, belangen en modaliteiten en ziet dit als kan voor de Strategische Agenda.
- Tjerry Verhoeven (VNO-NCW) geeft aan dat VNO-NCW werkgevers stimuleert om anders, slimmer te reizen en verwacht een blijvend effect van de coronamaatregelen op de zakelijke dienstverlening. Ze biedt aan om een tafel te organiseren met lokale ondernemersverenigingen voor het deel Nijmegen/Gelderland-Zuid en Brabant. Manus vraagt of dit gaat over pijler logistiek of ook nadrukkelijk over andere pijlers (zoals werknemers of verduurzaming wagenpark). Tjerry geeft aan of dit op te delen is in verschillende thema's en dat logistiek daar zeker een pijler van moet zijn.
- Michiel Dop (BAM Infra) geeft aan dat BAM Infra veel raakvlakken heeft met wat er tijdens deze sessie benoemd wordt. Hij vermoedt dat BAM Infra een goede bijdrage kan leveren om ervaringen te delen.
- Johan Leferink (Regio Arnhem-Nijmegen) geeft aan dat de regio erg positief tegen de ontwikkeling aankijkt. Hij heeft al een aanbod gedaan om mee te denken in het vervolgproces. Johan vraagt zich af welke opgave de focus dan heeft en dat het oplossend vermogen van spoor voor de A50 wellicht niet groot is maar wel voor het netwerk. De regio Arnhem-Nijmegen wil graag een verkenning doen voor snelfietsroutes in regio Wijchen-Oss en geeft aan dat er nog een aantal aanpalende zaken zijn die schuren aan het A50-proces en doet het aanbod om samen op te trekken. Manus Barten waardeert de input van de Regio en benoemt ook dat in het woord 'Strategische Agenda' al geborgd is dat het gaat om een corridor-brede opgave, breder dan sec de A50.

- Johan Leferink pleit ervoor dat A50-projectorganisatie een relatie legt met OV 2040, woningen, en bereikbaarheid, waardoor het geheel veel sterker wordt. Manus Barten geeft ook als kans aan om het samen over de corridor te hebben met zowel de Zuidflank als de Noordflank.

b. Breakoutroom 2

- Franko van Lankvelt (gemeente Uden) geeft complimenten aan de gehele organisatie: "Ik herken heel veel van wat er in verschillende gremia is gepasseerd en besproken."
- Dennis Potter vindt het goed dat het integraal is opgesteld. "Zo is het grensoverschrijdend." Hij vraagt zich wel af hoe reizigers er naar kijken en vraagt aandacht voor het vervolgtraject: "Wij kunnen daar vanuit onze rol aan bijdragen en onze achterban erbij betrekken."
- Jeroen Bol (Evofenedex) wil ook meedenken hoe je de aanpak verder kunt uitwerken. "Er is veel winst te halen. Een vrachtauto neemt de plek in van meerdere auto's dus elke vrachtwagen minder is winst." Hij ziet kansen in de logistieke component. Hij kan partijen bij elkaar brengen, vrachtauto's uit de spits halen en wegen verbreden.
- Klaas-Jan Gräfe (SSO) vindt het een mooi proces en een mooi programma en moedigt ook aan om het bij andere corridors in te zetten. "Het kan een voorbeeld zijn." Hij ziet gedrag echter als een belangrijke component en vraagt zich af waar die zit. Ook stelt hij de vraag hoe je omgaat met digitaliseringsmogelijkheden.
- Rien Wijdeveld mist het knooppunt Paalgraven in het verhaal en zou dat graag terugzien. "Daar is al eerder bestuurlijk aandacht voor gevraagd." Den Bosch/Oss is bezig met een bedrijventerrein, dus er zal meer verkeer over Paalgraven gaan komen. Dit kan dus veranderen van een knooppunt naar een knelpunt. "In het rapport wordt dit op blz. 14 wel globaal genoemd, maar dit moet prominenter." Dirk Jan Huisman geeft aan dat knooppunt Paalgraven geen onderdeel is van dit project. Ellen Neelen voegt toe dat dit wel in het MIRT-onderzoek zit en dat er wordt gekeken naar een extra rijstrook. Wel geeft ze aan dat dit onderbelicht zou kunnen blijven en dat het niet verkeerd is om daar nog extra aandacht aan te besteden.
- Ben Hendriks (LEC) vindt het ook een inhoudelijk goed rapport. Hij ziet als aandachtspunt het gedrag van mensen en refereert aan de problemen met de beschikbare venstertijden waardoor busjes in de spits in het verkeer komen. Loes Noom: "Dit kan een van de onderwerpen zijn op het kennisplatform, maar die paaltjes staan er niet voor niks. We moeten in de gaten houden dat hier meerdere belangen een rol spelen."
- Ellen Neelen (gem. Oss) sluit zich hier bij aan en vindt het "...een gedegen verhaal" dat een compliment waard is. Zelf heeft ze weinig capaciteit om bij te dragen vanuit de gemeente maar wil bij quick wins wel snel schakelen (te behalen bij de brug, omdat ze weet dat Rijkswaterstaat hier werkzaamheden gaat uitvoeren). Ze uit daarbij de wens voor een snelfietsroute Oss-Wijchen. Klaas-Jan Gräfe weet te vertellen dat het de intentie is om de snelfietsroute Nijmegen-Wijchen door te trekken. Klaas-Jan Gräfe en Paul geven aan dat de verbinding Oss-Nijmegen al wel bestaat en dat het knelpunt bij de verbinding Oss-Wijchen-Nijmegen hem zit in de breedte van de brug en het landbouwverkeer. "Hier zijn conflicterende belangen en is het fietsen nu niet comfortabel." Paul Loermans (gemeente Wijchen) is blij met de input van de gemeente Oss. "Deze snelfiets route zou meer verbinding betekenen."

- Herman de Gooyer (Connexxion) maakt excuses voor de lage mate van betrokkenheid ("Corona bepaalde de agenda.") en geeft aan dat het een interessant rapport is. Daarbij "...doet de BRT denken aan het concept *Interliner*. Een aantal van deze lijnen bestaat nog steeds en zijn succesvol. (Q-bus Drenthe) Hij geeft aan de nieuwe concessiehouder na '22 aan de bak is om daar vorm en inhoud aan te geven.
- Paul Schmitz (IKN) vindt het goed dat er aandacht is voor de fiets. Hij stelt dat mensen steeds meer bereid zijn om verder te fietsen. Bij het interstedelijk vervoer worden er nog wel steeds fouten gemaakt in de ruimtelijke ordening. De bus (BRT) als HOV acht hij kansloos. Paul wil dat men zich gaat concentreren op de stations. Franko van Lankvelt geeft aan dat dit gesprek al eerder uitvoerig is gevoerd en deze beslissingen al in een eerder stadium zijn genomen.
- Franko van Lankvelt biedt aan om actief mee te denken en wijst de aanwezigen erop dat er volgende week maandag (5 oktober 2020) een gesprek is over de hub bij Uden. Hij wil de rest er graag bij betrekken.
- Veronique de Wit (Gem. Meierijstad) vindt dat dit stuk "...een mooie stap is en breed ingestoken." Ze denkt er graag verder in mee. Ze is nieuwsgierig naar de mogelijkheden van de BRT en vraagt aandacht voor de situatie Uden-Veghel. "De OV-bereikbaarheid tussen Uden en Veghel moet niet verder verslechteren."

4. Plenaire afsluiting van de avond door projectleider Aat Hueting.

Aat Hueting geeft aan hoe de vaststelling en besluitvorming verder verloopt (eerst ambtelijk en daarna in Stuurgroep). Dan is het zaak het vervolg, de uitvoering, verder organisatorisch vorm te geven. Johan Leferink vraagt of deze route ook verder kan worden gedeeld. Aat geeft dat dat prima is en dat stukken en het vervolgproces na accordering worden gedeeld.