

**A50 corridor Nijmegen-
Eindhoven**Strategische Agenda,
Mobiliteitsaanpak
Uitvoeringsagenda, MIRT-
verkenning**Contactpersoon**
Aat Hueting**Datum**
14 juni 2021

verslag

| | |
|-----------------------|---|
| Betreft | Verslag Zuidflank A50 |
| Vergaderdatum | 14 juni 2021 |
| Vergaderplaats | Online bijeenkomst |
| Aanwezig | Dirk Jan Huisman, Veronique de Wit, Jan van Stiphout, Franko van Lankvelt, Ellen Neelen, Rian Snijder, Harry van Rooijen, Jos van Asten, Aat Hueting, Miriam Kisters, Hendrik-Jan Bergveld. |
| Bijlage | De presentatie is als bijlage bij dit verslag bijgevoegd in de mail aan stakeholders |

1. Opening

Dirk Jan Huisman heet iedereen welkom bij deze bijeenkomst van de Zuidflank A50.

2. Presentatie Hendrik-Jan Bergveld van Arcadis

Toelichting op de diverse stappen van de presentatie.

3. Vragen naar aanleiding van de presentatie

Harry van Rooijen, gemeente Meierijstad (positief = *heel goed wat we allemaal aan het doen zijn!*) vraagt: wanneer gaan we 3-baans aanleggen, aanvullend op de maatregelen zoals deze door Arcadis zijn gepresenteerd? Harry refereert aan het deel Paalgraven Eindhoven ivm flessehals-effect: is dit een toekomstperspectief om uit te voeren of verdwijnt deze geheel uit beeld?

- Dirk Jan Huisman: Dat stuk is geen NMCA-knelpunt en het vigerende Rijksbeleid is om te focussen op NMCA knelpunten. Daardoor is het ook gelukt een MIRT-verkenning te starten voor Ewijk-Bankhoef-Paalgraven. Tussenstuk wordt niet door het Rijk als knelpunt gezien, omdat het niet voor komt in het NMCA. Ook een NMCA knelpunt is geen garantie dat er onmiddellijk actie op komt. Wij hebben de corridor aanpak Nijmegen-

Eindhoven waar de Minister "ja" tegen heeft gezet (=stap 1), en nu is het voorstel (=stap 2) hierop ook de onderzoeksmethodiek kleine inframaatregelen Eindhoven Veghel toe te passen tot aan Paalgraven.

- Harry van Rooijen: vindt het belangrijk om de volgende stap wel in beeld te houden!

- Rian Snijder: het is goed om nieuwe knelpunten te blijven monitoren, ook na realisatie van infra. Hendrik Jan vult nog aan: we kennen nog niet de opvolger van de NMCA waar ook een en ander in staat. Belangrijk om de monitoring erin te houden!

Veronique de Wit: Studie A2 Eindhoven-Veghel naar kleine inframaatregelen gaat vooral over echt kleine maatregelen.

Ellen Neelen vraagt Hendrik Jan Bergveld naar een paar concrete projecten: snelfietsroute Uden-Veghel is al in uitvoering, plus stuk Oss-Uden (deel Nistelrode), alleen het deel Oss-Nijmegen is nog niet in uitvoering (daar ligt alleen een position paper voor, dat is nog een actie om te ondersteunen vanuit het programma).

- Rian vindt dat bij Oss-Nijmegen meer moet gebeuren, dat is meer categorie initiëren dan ondersteunen. Ellen is het eens met Rian.

Jos van Asten: het is naar zijn mening compleet niet realistisch om alle 60 maatregelen uit te voeren én dat dan ook de doelstellingen gehaald worden! Hendrik Jan Bergveld: klopt dat we in totaal oorspronkelijk 49 maatregelen hadden, en die zijn beoordeeld. Je constateert terecht dat we de 10% reductie niet halen. We hebben inderdaad een breed pakket aan maatregelen nodig om reductie op A50 te realiseren, zodoende gaat het nu om het voorliggende pakket. Jos: Ik vind het een redelijk theoretische exercitie, ik zit er redelijk sceptisch in. Ellen Neelen vult aan: is het niet zo dat we moeten heroverwegen of die maatregelen wel allemaal relevant genoeg zijn of dat deze genoeg opbrengen?

- Dirk Jan Huisman: Als je gaat kijken tussen het 3 baansconcept waar we het eerder over hadden en nietsdoen, daar zit tussen in van alles wat we uit de kast kunnen halen in combinatie met de investering op Ewijk Bankhoef Paalgraven. Niks doen is ook geen optie. Wij hebben juist geconstateerd dat een groot deel van de maatregelen eerst wat verder uitgewerkt moet gaan worden. Dan hebben we ook de investeringskosten beter in beeld en dan kunnen we betere besluiten nemen.

Als we de totale breedte bekijken, dan zien we dat we op een aantal terreinen al reeds actief op zijn (zoals bij Werkgeversaanpak, snelfietsroutes, HOV en hubs). We zijn vooral nu aan het bekijken en definiëren op welke punten we extra energie moeten gaan opzetten (zoals BRT). Het is dus zeker niet zo dat we nu een vrijbrief geven om alles te gaan doen maar wel om alles verder voort te zetten.

- Aat Hueting: In de modellen wordt gezegd dat als je 10% realiseert aan vermindering van automobiliteit dat je dan de files kunt helpen oplossen; wij hebben daarbij gezegd dat we enig realisme hierbij willen; dus de scepsis die Jos noemt was er bij ons ook al; wat kun je reëel verwachten van dit soort maatregelen. Dat heeft Arcadis voor ons uitgewerkt en daarmee hebben wij een reëler beeld. Ander onderdeel is dat we vanuit de Strategische analyse zien dat we een snel groeiend stedelijk gebied hebben met grote urbane groei bij bijna alle plaatsen in dit gebied. De gebieden groeien naar elkaar toe en de A50 is de ruggengraat/spil voor de mobiliteit. Tegelijkertijd hebben we geconstateerd dat bij veel randvoorwaardelijke zaken er capaciteitstekort zit. Zo zien we infratekort aan Noordelijke kant en

dat leidt tot de MIRT-verkenning. We zien dat er geen bus is, geen treinverbinding. Ook met de fiets kunnen we niet overal goed uit de voeten. Daarbij zie je een soort keuze in onze voorstellen om te proberen om op dat niveau van de randvoorwaarden investeringen te doen, dan heb je hier in de toekomst wat aan. Het is dus een soort mix van realisme (stedelijke groei en mobiliteitsgroei gaat door), dus met randvoorwaarden sturen. Bij de NMCA zal blijken dat bij de groei van de bevolking uiteindelijk ook de discussie op gang komt over de A50 (*is die voldoende voor de verkeersvraag?*). Dus aan de ene kant zoeken we naar oplossingen voor KT en aan de andere kant zetten we in op de LT en daarnaast gaat het om goed politiek werk blijven doen om de groei van de stad te accommoderen met goede mobiliteitsoplossingen.

Franko van Lankvelt: in de loop van deze discussie kwamen de antwoorden op mijn vragen voorbij, ik ben blij met de presentatie en de maatregelen zoals deze nu voor liggen. Ik zie nog wel een vraagstuk in de prioritering. Er zitten een aantal maatregelen in, en je moet keuzes maken waar start je mee.

- Dirk Jan: daar heb je gelijk in. Welke maatregelen en welke faseringen, daarover moeten we nog vervolgbeslissingen nemen.

Veronique de Wit benoemt 4 aandachtspunten:

1. Kunnen we alles doen of moeten we toch focus aanbrengen?
2. Pleidooi om te monitoren en ook bij het onderzoek naar 2x3 bij Paalgraven (schuiven files op en wat betekent het voor dit deel Paalgraven-Eindhoven?).
3. Hoop dat verdere uitwerking meer zicht brengt op realisme van maatregelen en ook de reductie duidelijk aantoonbaar (hubs Meierijstad)
4. Samen bespreken met de gemeenten aan A50: waar willen we dat het vast loopt en waar doet het het minst pijn? Strategische keuze maken: waar mag het vast lopen? Soort verkeersmanagement achtige aanpak en welke maatregelen neem je wel en welke niet. Waar zit de flessehals, waar mag deze zitten? Aat Hueting vult aan: dit zit als vraagstelling opgenomen in het MIRT-onderzoek van het Rijk. Veronique merkt nog op irt verkeersmodellen: als een weg er ligt, trekt deze meteen meer verkeer aan (de zogeheten latente vraag, aldus Aat Hueting).

Jos van Asten: dank voor de toelichting, mijn opmerking was geen kritiek, e.e.a. is goed inzichtelijk gemaakt; we hebben € 26 mln om nieuwe onderdelen uit te werken. Dus realisme is belangrijk; sommige oplossingen hebben groot oplossend vermogen maar de kosten hebben we nog niet in beeld (zoals BRT) en daar maak ik me zorgen over. M.b.t. het logistieke verhaal: logistieke mobiliteit is fors en snel toegenomen boven verwachting, en dat blijft nog groeien. Dus de drukte is exponentieel gegroeid t.o.v. nulsituatie, dus wat heeft dat nog voor invloed op waar we mee bezig zijn?

- Wat is stip op horizon en de juiste vervolgkeuzen moeten gemaakt worden.

- Rian Snijder: wat ligt maandag aan de SG voor? Dat is voor ons belangrijk. Is dit een tussenstap of worden maandag al keuzen in SG gemaakt? Dan wil ik dat graag weten.

- Dirk Jan: Logistiek daar hebben we al e.e.a. lopen (2 lijnen MCA + smart logistics). Hier willen we aanvullend initiatieven aan toevoegen (shared warehousing + ondersteunen modal shift weg-water). Daarnaast willen we bij SG kijken of we goed op koers zitten. Ook deze reacties van Noord- en Zuidflank nemen we mee in het overleg. Bedoeling is om een programma te gaan samenstellen dat we op het BO MIRT gaan vaststellen met IenW

(najaar). Dus we gaan nog verder verdiepen en daarover zullen we jullie ook informeren. Aat vult aan: Definitieve besluitvorming vindt nog plaats in oktober, dan vindt er weer een SG plaats.

Afsluiting

Ellen Neelen: wat doen we tussen SG en oktober en wat vraagt dat aan inspanning van ons? Dirk Jan: we gaan terugkomen naar de regio met name in het pakket van bijvoorbeeld de snelfietsroutes. We gaan een programma uitwerken. En dat zullen we checken: wordt dat dan voldoende gesteund door de regionale partners.

- Ellen: Het zou fijn zijn als proces is uitgelijnd wanneer de regio input moet leveren of mee moet denken? Rian wil dit samen met Franko en Hendrik Jan verder bekijken.

- Rian: Vanuit regio is het aanbod om vanuit een centraal punt dit te regelen. Wat willen we in oktober besluiten? De regio denkt graag in proceslijn mee.

- Franko: bestuurlijke aanhaking moet ook worden georganiseerd. Zijn voorstel is om alvast voor de zomer een paar momenten te prikken om e.e.a. bestuurlijk voor te bereiden.

- Rian bedankt voor al het werk: dit overzicht helpt om met elkaar aan de slag te gaan!

- **Aat besluit:** de proceslijn moeten we inderdaad nog opstellen, er moet veel gebeuren, koers moet omgebouwd worden naar een programma. Dus dat vraagt een inhoudelijke slag (herordering, toespitsen); er moet een organisatie worden ingericht (governance: is deze voldoende geborgd met jullie, plus financiële deals). Kortom we gaan een spannend proces tegemoet, waarbij we veel kunnen voorbereiden en efficiënte samenwerkings en participatieafspraken willen maken.