

**A50 corridor Nijmegen-
Eindhoven**Strategische Agenda,
Mobiliteitsaanpak
Uitvoeringsagenda, MIRT-
verkenning**Contactpersoon**

Aat Hueting

Datum

7 juni 2021

verslag

Betreft	Verslag Noordflank A50
Vergaderdatum	7 juni 2021
Vergaderplaats	Online bijeenkomst
Aanwezig	Aat Hueting, Suzanne Hesseling, Klaas-Jan Gräfe, Johan Leferink, Xavier Boonman, Gerben Siebenga, Colette Bitter, Anneke Henselmans, Miriam Kisters, Hendrik-Jan Bergveld, Dirk-Jan Huisman.
Bijlage	De presentatie is als bijlage bij dit verslag bijgevoegd in de mail aan stakeholders

1. Opening

Miriam Kisters heet iedereen welkom bij deze bijeenkomst van de Noordflank A50

2. Inleiding door Aat Hueting

Aat Hueting (provincie Gelderland) vertelt dat na het MIRT-onderzoek twee processen worden geïdentificeerd:

- *MIRT-verkenning* A50 (Ewijk – Bankhoef - Paalgraven), hiervoor is nu een externe partij aangetrokken. Deze verkenning duurt anderhalf jaar, eind 2022 wordt bekend wat er wordt gedaan aan het traject.

- *Strategische Agenda* met drie doelstellingen.

* Agglomeratiekracht,

* Bereikbaarheid,

* Duurzaamheid

Hier horen 6 strategische opgaven bij.

Dit jaar heeft een inventarisatie plaatsgevonden van mogelijke kansen en ideeën voor de Strategische Agenda. Die presenteren we nu. Op 21 juni wordt dit verhaal voorgelegd aan de stuurgroep als koersbepaling besluit. De vraag aan stuurgroep is of deze zich kan vinden in deze aanpak. Zo ja, dan wordt het uitgewerkt in een programma en dan komt het terug in stuurgroep van oktober en dat is tevens het voorbereidingsbesluit voor het BO-MIRT.

Vraag Klaas-Jan Gräfe: zijn er al afspraken over financiën gemaakt? Gaan de maatregelen sowieso door, ook als er een negatief besluit MIRT-verkenning komt?

Antwoord Aat Hueting: Deze aanpak gaat door: er staat 26 miljoen voor de mobiliteitsaanpak. In samenhang met de MIRT-aanpak = capaciteit verbreden. Mocht het anders gaan qua uitkomst MIRT-verkenning dan is er een nieuwe situatie.

OP dit moment zijn er nog geen budgettoekenningen. Dit wordt ook onderdeel van het Programma voorstel in oktober waar nu de Koersbepaling voor voor ligt. Veel projecten moeten nog verder geconcretiseerd worden om er geld aan toe te kunnen kennen.

3. Presentatie Hendrik-Jan Bergveld van Arcadis

Toelichting op de diverse stappen van de presentatie.

4. Vragen naar aanleiding van de presentatie

Vraag Klaas-Jan Gräfe: wat wordt als nulmeting gezien voor de effectmeting? Corona heeft veel effect gehad. Gaan mensen vanaf september weer volop werken? Wordt daar rekening mee gehouden?

Antwoord Hendrik-Jan Bergveld: Nee, er is nog geen nieuwe NRM-Matrix waar corona al in verwerkt in is. Dus het kan zijn dat je achteraf een interpretatie moet doen welke effecten gevolg zijn van de maatregelen en welke van corona. Maar we zien bij andere trajecten en andere verkenningen dat er wordt gekeken naar de lage verkeersprognose en die laat nog steeds veel toename van verkeer zien.

Aat Hueting vult aan: het is echt nog onduidelijk of corona effect gaat hebben. Laatste ontwikkelingen laten alweer toename van automobilititeit zien en file vorming.

Vraag Gerben Siebenga: zijn projecten met 'loopt al' financieel al gedekt cq komt dat uit de 26 miljoen?

Hendrik-Jan Bergveld: een aantal snelfietsroutes (bv Veghel-Uden) is al helemaal gedekt. Voor werkgeversbenadering loopt het ook al, mogelijk nog wel aanvullende periode nog actie nodig is.

Aat Hueting: daar waar nog een bijdrage nodig is, zou dit uit dit project kunnen komen. Vraag is dan, hoeveel geld wil je er in steken? Hangt ook van de betekenis die het heeft voor de strategische opgaven ook in relatie met andere vragen binnen het project. Hierover, budgettoekenning, neemt uiteindelijk de stuurgroep een besluit. Maar het is logisch dat als je de aanleg van sommige projecten (bv snelfietsroute Oss-Nijmegen) zou bekostigen, je al een flink deel van budget kwijt bent en je niet meer tot de corridor aanpak kunt komen. Dus er moet een plafond gesteld worden,

bovendien zal altijd sprake zijn van wederkerigheid en het moet duidelijk zijn wat de betekenis is voor de strategische opgave.

Gerben doet de suggestie dat 'ondersteunen' betekent dat er ondersteuning kan komen bij het verkennen of er een onderzoekstraject komt?

Aat Hueting: ja ondersteuning is vooral bedoeld als uitwerking/ verkenning naar de investeringsvraag, dus niet de investering zelf.

Gerben Siebenga: Dan heb je dus én de agendering vanuit de A50-discussie vanuit al die projecten én verkenning van de financiering van de vraag.

Aat Hueting: Ja klopt. Binnen het project is er bij projectuitwerking uiteindelijk de vraag of je het project wilt? En dan komen de elementen wederkerigheid en plafond terug in het programma in oktober. Tenzij de stuurgroep zegt al het geld te willen stoppen in 2 fietsroutes, maar dat verwacht ik niet.

Vraag Johan Leferink: dit is een voorzet of je iets via de A50-projectorganisatie laat lopen of niet. Kunnen wij hier nog op reageren of is de stuurgroep leading? Ik kan me voorstellen dat bijvoorbeeld de snelfietsroute Oss-Nijmegen handig is om te initiëren vanuit A50 omdat er nog niks gebeurt. Daarmee houd je de binding tussen de A50 en andere projecten in eigen hand

Tweede vraag Johan Leferink: werkgeversbenadering loopt wel en er wordt gezegd dat daar niks meer hoeft te gebeuren, maar hier zou je juist wel aanvullende actie moeten opstarten. We willen daar immers een plus opzetten dus misschien moet je hier naar die 26 miljoen kijken.

Antwoord Aat Hueting: vraag is eigenlijk: kan het programmabureau niet zelf taken oppakken? Wat mij betreft zou dat wel kunnen. Dan moet je goed formuleren wat de opgave is en waarom je die dan centraal oppakt. Sommige dingen zou je inderdaad op het niveau van de corridor kunnen uitwerken.

Johan Leferink: zou het goed zijn om de optie open te laten om trajecten toe te voegen aan de projectorganisatie A50 of aparte projectorganisatie met afstemming op de A50?

Aat Hueting: de hele gedragsaanpak is al onderdeel van beleid van gemeente en provincies. Maar als je er echt een slinger aan wilt geven, dan komt het in een bovenliggende programma-aanpak terecht en krijgt het een extra impuls.

Aanvulling Dirk-Jan Huisman hierop: het gaat soms boven de Maas anders dan onder de Maas. In Brabant wordt bv voor snelfietsroutes met een bepaalde methodiek gewerkt. Dat willen we ook ivm met andere delen van Brabant zo houden. Geldt ook werkgeversbenadering. Als er iets bovenop moet komen, dan kan dat, maar daar waar al gekozen is, moeten we dat niet meteen veranderen.

Aat Hueting: er is verschil in praktijk tussen Gelderland en Noord-Brabant. Maar we hebben het over de corridor-aanpak en die is leidend. Sowieso kunnen we pas goed sturen als we de scope weten. Dus nu nog niet te stellig zijn in de afbakening tussen lopende praktijk en de eventuele corridorinitiatieven.

Johan Leferink: belangrijkste is dat we het niet uitsluiten. Als het handig is zaken op te pakken binnen A50-projectorganisatie dan moet je dat doen. Ik zeg niet dat we het nu al moeten opnemen, maar we moeten het ook niet uitsluiten via een soort disclaimer. Bijvoorbeeld ook bij Nijmegen-Eindhoven

IC. Is iets van het Rijk, maar kan me ook voorstellen dat we daar dingen oppakken om hierbij te helpen.

Aat Hueting is het hier mee eens: we hebben hier een andere geografische ordening, loopt door alle reguliere beleidslijnen en bestuurslijnen van gemeenten en provincie heen. Waar we het gezamenlijk kunnen doen, moeten we het ook gezamenlijk doen. We hebben ook een begin gemaakt van een raakvlakkenanalyse, en dan zie je dat er heel veel raakvlakken zijn, maar ook heel veel ambities waardoor je soms door de ambities de projecten niet meer ziet.

Johan Leferink: in aanvulling hierop bij bijvoorbeeld werkgeversbenadering, als er een plus bovenop komt krijgt die een plek in het project of komt dat bij het project van Klaas-Jan. Zit die analyseslag bij het programma of bij Klaas-Jan voordat we zeggen dat er een plus bij komt of niet?

Aat Hueting: Ondersteunen kan ook betekenen dat we capaciteit en management toevoegen.

Hendrik-Jan Bergveld vult aan: ondersteunen zit meer in coproductie en initiëren zit meer bij de programma aanpak om er vorm en inhoud aan te geven.

Aat Hueting: Klopt, maar kan zijn dat er andere onderwerpen komen uit bv de raakvlakken die misschien onder initiëren gebracht kunnen worden.

Moet wel inhoudelijk bepaald worden en dat moet gezamenlijk uitgewerkt worden.

Johan Leferink: Goed als een tekst meegenomen wordt naar de stuurgroep zodat ze zien dat het geen dichtgetimmerd verhaal is, maar dat er ook initiatieven van derden of nieuwe initiatieven tegen het licht gehouden worden van de beleidslijn en dat niet uitgesloten is er nieuwe initiatieven toegevoegd worden.

Aat Hueting: Dat is een goed idee, hoe het eruit komt te zien is nog even zoeken, maar de essentie is duidelijk.

Johan Leferink: Over de hubs: provincie Gld en gemeente Nijmegen hebben een eerste slag gemaakt. Daar zit een bepaalde lijn achter. In dit verhaal staat hoe er omgegaan wordt multimodale hubs. Hoe verhoudt zich dat tot de provincie en gemeente?

Aat Hueting: We gaan een soort ontwerpaanpak doen waarbij we gaan kijken naar de hub van de toekomst. Hoe ziet de hub van 2030 eruit? Waar bevinden die zich en wat zit er dan allemaal bij. En we kijken dan natuurlijk wat zich op dit vlak allemaal ontwikkelt dat wil zeggen een multifunctionele en multimodale hub die een rol kan spelen in de mobiliteitstransitie van de komende 10 jaar. En dat wijkt iets af van het gangbare beleid dat vooral zich richt op de hub functie in de vervoersketen. Is dus iets bredere scope, je kijkt ook naar economie, naar verkeer, verstedelijking, logistiek.

Johan Leferink: Gaat op dit moment heel hard met de hubs, dus probeer geen dingen dubbel op te doen. En de vraag is of je de hub van de toekomst vanuit de A50 oppakt of dat je het een breder verhaal is dat je vanuit de provincie oppakt. Je zou eerder een fietsroute vanuit de projectorganisatie oppakken dan de hub van de toekomst. Tenzij je vanuit de beleidslijnen van Brabant en Gelderland rond de hubs specifiek gaat kijken wat dit betekent voor de A50.

Aat Hueting: idee is ook nog niet erg uitgewerkt, er zijn ook andere initiatieven bijvoorbeeld bij ASML zoekt al naar multimodaliteit, zijn dit soort initiatieven kansrijk? Dus we moeten daar nog goed naar kijken.

Dirk-Jan Huisman ziet in de Hubs ook een relatie met de BRT. Waar ga je de hubs leggen in relatie tot de BRT?

Klaas-Jan Gräfe: En dan ook in combinatie met de snelfietsroutes.

Aat Hueting: Zou zeker kunnen. Multimodaliteit is inclusief de fiets. Als je ergens een hub wilt plaatsen, dan moet je misschien wel flink investeren in fietsroutes of fors gaan trekken aan de BRT.

Dit kunnen we zeker meenemen in de vraagstelling van het project..

Belangrijk is de rol die een HUB kan spelen in de corridor A50 in de toekomst en dat lijkt op dit moment het combineren van mobiliteit en economie het perspectief daarvoor te zijn. Zie ook KIM rapport.

Klaas-Jan Gräfe: Ik zie zowel BRT als trein. Kan elkaar concurreren, ga je één uitwerken of geldt het allebei?

Dirk-Jan Huisman: zie bidboek voor Zuid-Nederland. Beiden zitten er in. BRT is voor steden van 40.000 die niet zijn aangesloten op spoor, dus ambitie om wel goede ov-verbinding te maken. Daar willen we het BRT op inzetten. Tegelijkertijd is er treinverbinding Eindhoven-Nijmegen, is ander verhaal. Het is dus en/en. En het gaat ook om verschillende doelgroepen: trein bedient andere doelgroep dan de BRT.

Vraag Aat Hueting: we hebben een programma met een 4-tal invalshoeken, strategische invalshoeken: OV-functie verbeteren, bundelen van functies en goederen, veranderen van mobiliteitsgedrag en infrastructurele maatregelen op korte termijn. Hiermee krijgen we een corridoraanpak van de grond. Wordt dat herkend?

Johan Leferink: ja herkenbaar. Wel nog vraag over governance, blijft nog een beetje hangen. Welke governance wordt voorgesteld? Welke rol krijgen de regio's? Komt er een zelfstandig projectteam? Hoe wordt de verhouding tussen projectteam en de partners.

Aat Hueting: voor het project zoals het nu staat (Verkenning en Mobiliteitsaanpak) hebben we een governance structuur bedacht met twee projectteams (Ministerie voor Verkenning en een professionele organisatie voor Mobiliteitsaanpak) en daarboven coördinatieteam en begeleid door participatieproces waar meerdere partijen een rol kunnen spelen zoals gemeenten, regio's, bedrijven en maatschappelijke organisaties.

Stuurgroep is de sturende instantie en adviseur aan minister aan BO-Mirt. Bij uitvoering komt dan de vraag van Johan op tafel, bijvoorbeeld bij wederkerige financiering of externe financiering aan de orde is. Dan heb je meerdere opties, horen projecten hier thuis of elders. Met deze open structuur (met participatie/klankbord structuur) kun je nog alle kanten op.

Johan Leferink: op dit moment mag de participatie aan de voorkant wel sterker. Bij quadruple helix daar hoort een governance en werkstructuur bij waarin ook gemeenten, regio's, burgers et cetera een plek in krijgen. Dat blijft nu achter.

Aat Hueting: zeker. Is een taak voor het programmamanagement. Er is nog geen goed inhoudelijk plan, als dat er is, worden dit soort dingen gemakkelijker.

Dirk-Jan Huisman: Dit is ook aan de orde in Brabant. Er is wel een verschil tussen programma en onderliggende projecten. En wil er wel voor oppassen om te veel overleg te krijgen waardoor het niet meer praktisch is.

Aat Hueting: governance gaat vooral over sturing, niet zozeer over uitvoering. Maar het gaat ook over verantwoordelijkheden en financiering. Dus daar moeten we het gesprek nog goed over voeren, wat hoort er thuis binnen de governance als je samenwerkt met twee provincies, regio's en gemeenten.

Afsluiting

Aat Hueting: sluit af met constatering dat de strategie wordt herkend en wordt gezien als perspectiefvol. In de nadere uitwerking zal er verdere aanscherping plaats vinden en zal ook ieders rol daarbij duidelijker worden. De participatie zal daar op gericht worden richting de besluitvorming in oktober in de stuurgroep. Daarna volgt terugkoppeling aan het BO-Mirt. Het wordt nu verder uitgewerkt en dan gaat het naar de stuurgroep op 21 juni. Daarna volgt verdere uitwerking naar een Programma en daarbij wordt een ieder weer betrokken.