

# verslag

**A50 corridor Nijmegen-  
Eindhoven**

Strategische Agenda,  
Mobiliteitsaanpak  
Uitvoeringsagenda, MIRT-  
verkenning

**Contactpersoon**

D.J. Huisman  
Tel. 06-18303489

**Datum**

25 maart 2021

<b>Betreft</b>	Verslag stakeholderbijeenkomst
<b>Vergaderdatum</b>	25 maart 2021
<b>Vergaderplaats</b>	Online bijeenkomst
<b>Aanwezig</b>	Ben Hendriks, Colette Bitter, Dennis Potter, Eef Mengers, Ellen Neelen, Frans Houben, Gerben Siebenga, Gerco Huisman, Hennie Pouwels, Paul van der Gaag, Joop van Orsouw, Jan Boersma, Jeroen Bol, Veronique de Wit, Johan Leferink, Rian Snijder, Jo Janssen, Paul Hanraets, Klaas Jan Gräfe, Martijn Derksen, Mathijs van Stralen, Michel van Dijk, Anneke Henselmans, Peter Leonhart, René Coveen, Nienke Schuurmans, Michelle van de Laarschot, Manja Mossel, Rien Wijdeven, Jos Spriel, Jesse Zwijs, Niek Roelands, Hendrik Jan Bergveld, Dirk Jan Huisman, Eelko Musterd, Aat Hueting, Miriam Kisters, Justin Muis

**Bijlagen**

De presentatie en de resultaten van de Mentimeter zijn als bijlage bij dit verslag bijgevoegd in de mail aan stakeholders.

## 1. Welkom en inleiding door plaatsvervangend projectleider Dirk Jan Huisman (provincie Noord-Brabant)

Doel van de bijeenkomst is gezamenlijk de resultaten door te nemen van de analyse van Arcadis. Vanwege het herstel van Aat Hueting neemt Dirk Jan Huisman vandaag zijn plaats nog een keer in. Goede nieuws is dat Aat hier in ons midden is.

STRATEGISCHE AGENDA: Belangrijk voor vanavond is dat we het gesprek met elkaar aangaan als stakeholders, dat betekent dat op basis van wat we hier bespreken met het projectteam bekijken wat we aan hoofdlijnen gaan neerzetten qua plan. Dat gaan we dan komende maanden weer verder uitwerken en met u bespreken. Voor de zomer willen wij in de stuurgroep de koers bespreken en dan werken we vervolgens door om het programma concreet te maken gericht op het BO MIRT van het najaar. Dat wil zeggen inclusief governance, programmamanagement en relaties met andere processen.

## 2. Presentatie op hoofdlijnen over de uitkomsten van de analyse van maatregelen en de effecten door Hendrik Jan Bergveld.

Hendrik Jan Bergveld van Arcadis licht de presentatie toe.

Vooraf hebben we u de factsheets toegestuurd van de maatregelen die we bekeken hebben en op effect hebben beoordeeld. Mocht u daar nog vragen of opmerkingen over hebben, dan kunt u deze nog aan ons meegeven.

**Schriftelijk reageren op de huiswerkvragen kan tot 31 maart per mail:  
miriamkisters@gloedcommunicatie.nl**

Een aantal mensen kon vanavond niet aanwezig zijn. Zij hebben per mail gereageerd op de 'huiswerkvragen'. Die reacties nemen we mee in het vervolg, o.a. bij het uitwerken van de maatregelen voor de Strategische Agenda.

Doel van de huidige fase is om samen maatregelen te definiëren en uit te werken om invulling te geven aan de doelen en de opgaven in de Strategische Agenda. Deze stakeholderbijeenkomst staat in het teken van de eerste 5 strategische opgaven uit de Strategische Agenda die zich meer richten op personen- en automobilititeit. De zesde (en laatste) strategische opgave ('Balans vinden in de regionale ontwikkeling van logistieke stromen') gaat dus met name over het vrachtverkeer en logistieke stromen op de A50 en wordt op 1 april toegelicht door Eelko Musterd.

De werkdoelstelling is te komen tot een pakket van maatregelen, waarmee het verkeer op de A50 met 10% gereduceerd wordt (gemeten tussen Uden en Veghel en op de Maasbrug bij Ravenstein). In gesprek met diverse betrokkenen van de regio's Arnhem Nijmegen, Noordoost Brabant en Zuidoost Brabant heeft Arcadis verschillende maatregelen opgehaald, geordend en van elke maatregel een factsheet gemaakt. Een beoordelingskader helpt om al die maatregelen af te bakenen, te prioriteren en te selecteren.

De hoofdvraag van deze bijeenkomst is: welke maatregelen ziet u het liefst opgenomen worden in de uitvoeringsagenda van de Strategische Agenda? De factsheets vormen hiervoor de basis. Na deze bijeenkomst zullen we met de regio's en beide provincies een programmaplan uitwerken, waarbij we ook kijken naar de uitvoeringsagenda. Daarin staan financiën, governance en het vervolgproces centraal. Alle aangedragen oplossingen en ideeën (ook o.b.v. de enquête onder stakeholders) zijn meegenomen en beoordeeld in de factsheets en dat resulteert in een overzicht van 49 geanalyseerde maatregelen.

In de totaalanalyse van alle maatregelen, gegroepeerd naar maatregelcategorie, 2025 en 2030 voor de genoemde wegtrajecten (onderscheid noordwaarts en zuidwaarts) zie je goed welk effect de maatregelen hebben. Hier valt op dat een aantal maatregelen in de categorie Verduurzamen autogebruik/borgen autobereikbaarheid/Smart Mobility, zoals kleine infrastructurele maatregelen, niet leiden tot een sterke afname van het gebruik van de A50. Maar wel tot verbetering van doorstroming en verduurzaming van het autoverkeer. Een totaalpakket van maatregelen die samen het verkeer op de A50 met 10% terugbrengen, blijkt best moeilijk te realiseren. Arcadis schat in dat het maximale effect uitkomt op ca. 6% in de noordelijke richting tussen Veghel en Uden in 2030. Daarvoor moet je met elkaar behoorlijk wat maatregelen nemen. Maar er zijn ook best een aantal maatregelen (zoals werkgeversbenadering, hubs en de HOV maatregelen) die zorgen voor een aanzienlijke afname op de genoemde wegtrajecten.

- Sheet 13 Arcadis: Op de routekaart ziet u een aantal observaties die wij u mee willen geven.

- Dialogo met stakeholders. Aan de hand van een aantal vragen in Mentimeter zijn we met de stakeholders in dialoog gegaan. Zie daarvoor de reacties in de bijlage PDF Resultaten Mentimeter.

Vraag 1: Wat is jouw top 5 van de maatregelen uit de factsheets?  
(NB dit zijn niet de bestuurlijke standpunten van de betrokken overheden of bedrijven)

Reacties van stakeholders op vraag 1:

- Hennie Pouwels (ASML) geeft aan dat de huidige treinverbinding tussen Nijmegen en Eindhoven erg slecht is. De vaak te korte overstaptijd zorgt er regelmatig voor dat je je trein mist en moet wachten op de volgende. Dit is voor forenzen te onbetrouwbaar. Veel mensen hebben de afgelopen jaren de trein daardoor links laten liggen en pakken de auto. Dit mist in de factsheets.  
Hendrik Jan Bergveld (Arcadis) merkt op dat in maatregel 21 en 22 van de factsheets gekeken is naar deze verbinding. De doelgroep die dagelijks op dit traject reist omvat 850 personen, conform Herkomst- en Bestemmingsrelaties vanuit NRM. Er valt volgens Bergveld winst te behalen op de verbinding vanwege de verplichte overstap naar Eindhoven vanuit Nijmegen richting Den Bosch via Tilburg.  
Dirk Jan Huisman (provincie Noord-Brabant) merkt op dat uit eerder onderzoek van Studio Bereikbaar ook bleek dat Er minder OV-reizigers zijn tussen Nijmegen en Eindhoven dan tussen vergelijkbare bestemmingen.  
Pouwels vraagt zich af of het huidige spoor in overleg met de NS niet aangepakt zou kunnen worden. Pouwels verwacht dat de opbrengst van de maatregel veel hoger zal zijn dan nu in de data wordt omschreven.  
Dirk Jan Huisman geeft aan dat die IC-verbinding ook in OV2040 zit en dus wordt meegenomen in langetermijnvisies.  
Rian Snijder (Regio Noordoost Brabant) bevestigt dit en merkt op dat de gevolgen van Corona op OV op korte en lange termijn ook mee zullen wegen.
- Ellen Neelen (gemeente Oss) vraagt zich af of iedereen vanuit zijn/haar eigen belang naar de maatregelen kijkt en hoe de projectgroep dit dan beoordeelt. Wat is dan de waarde van deze prioritering? Heel veel factsheets gaan over relatie met het spoor en het OV, maar dat is nu juist de ontbrekende stakeholder in het hele verhaal. Zit NS of ProRail aan tafel? Hoe wordt dat dan opgepakt?  
Rien Wijdeven (gemeente Bernheze) vraagt zich daarbij ook af hoe e.e.a. gewogen wordt, nu een aantal gemeenten niet aanwezig is.  
Dirk Jan Huisman merkt op dat het OV meer omvat dan alleen de NS of het spoor. Specifiek gaat het hier ook over een busverbinding. Huisman merkt ook op dat elke stakeholder vanuit zijn eigen belang aan tafel zit. De projectgroep krijgt met het antwoord op de vragen die we tijdens de bijeenkomst bespreken een overkoepelend beeld van alle reacties. Als bepaalde maatregelen veel genoemd worden, dan zijn dat maatregelen waar energie op zit en daardoor kansrijker zijn. De vraag is: wat vinden we nu belangrijk om op te pakken? En wat kunt u als organisatie hieraan bijdragen? Dit willen we graag weten omdat we op zoek zijn naar partners om samen aan deze doelstellingen te gaan werken.

- Paul Hanraets (RWS Zuid Nederland) geeft aan dat de factsheets de indruk wekken dat maatregelen zoals 'Doorlopend weefvak' een kleine infrastructurele maatregel betreft. Fysiek klopt dit, maar planologisch en ruimtelijk zeker niet. Zo'n maatregel vraagt jaren voorbereiding, bijv. in het kader van de stikstofproblematiek.  
Hanraets geeft ook aan dat de kwaliteit van Bus Rapid Transport (BRT) afhankelijk is van de infrastructuur en dat die eigenlijk 'dedicated' zou moeten zijn. Dat overstijgt het pakket voor de korte termijn. Er zijn genoeg andere maatregelen waar je wat mee kunt binnen dit budget de komende jaren. Naast gedragsaanpak ook Hubs en OV en échte kleinschalige infra. Colette Bitter (gemeente Wijchen & gemeente Druten) voegt toe dat het vruchtbaar kan zijn om in te zetten op BRT met goede bestemmingen zoals ziekenhuizen.
- Nienke Schuurmans (ROV Brabant) geeft aan dat ROV Brabant vanuit het (bus)reizigersperspectief meekijkt naar dit programma. Provincie Noord-Brabant vraagt ROV om advies en is in die zin wel betrokken, maar nog niet in deze abstractere fase.

## Vraag 2: welke 2 strategische opgaven (van de 6) vind je het meest belangrijk?

Deze vraag geeft een mooi beeld welke opgaven meer of minder belangrijk gevonden worden. Op die manier kan er weging in aangebracht worden. Drie maatregelen springen eruit, hoewel dat ook met de samenstelling van de deelnemers te maken kan hebben:

1. Versterken connectiviteit stedelijke centra
  2. Versterken toegang vanuit regio
  3. Doorbraak multimodale alternatieven.
- Korte toelichting van Hendrik Jan Bergveld: als het gaat over 'stedelijke centra', dan hebben we het in de Strategische Agenda over Nijmegen, Den Bosch en Eindhoven.  
Dirk Jan Huisman vraagt wie van de deelnemers die hebben gereageerd op 'versterken connectiviteit stedelijke centra' dat bedoeld hebben inclusief de steden Oss Veghel of alleen steden Nijmegen Den Bosch Eindhoven.  
Hennie Pouwels geeft aan dat verduurzaming een landelijke ontwikkeling is. Volgens Rian Snijder betreft het grotere steden. Aan verduurzaming kun je volgens Snijder ook werken zonder Strategische Agenda.  
Dirk Jan Huisman merkt op dat dit een mooie inkleuring is waarom die maatregel minder scoort. In het kader van deze corridor-aanpak zal daar dus niet de focus op liggen.  
Rian Snijder geeft aan dat het kiezen van max. twee opgaven veroorzaakt dat je er dan twee kiest die het meeste effect hebben, maar dat wil niet zeggen dat je de andere opgaven niet belangrijk vindt.  
Klaas Jan Gräfe (regio Arnhem Nijmegen) en Paul van der Gaag stellen dat het vooral ging om Den Bosch, Nijmegen en Eindhoven.

## Vraag 3: Wat kan jij of jouw organisatie bijdragen aan het realiseren van de maatregelen?

- Dennis Potter (ANWB) stelt dat het voor de ANWB gaat over versterken van de connectiviteit tussen de stedelijke centra en versterken van de toegang vanuit de regio tot de stedelijke centra met toekomstvast autobereikbaarheid als rode draad.  
Klaas-Jan Gräfe meent dat het uiteindelijk gaat over een groot pakket aan uiteenlopende en samenhangende maatregelen.

Volgens Hennie Pouwels gaat het Inderdaad om een mix van infra, ruimtelijke ordening, doorfietspaden en ov.

- Voor Aad Smid (Fietzersbond Brabant) betreft het zowel korte, als middellange en langetermijnmaatregelen en draait het ook om een mix van infra en ruimtelijke ordening.  
Dirk Jan Huisman vraagt of de Fietzersbond een programma heeft om fietsers te mobiliseren.  
Smid geeft aan dat ze hun leden kunnen benaderen, maar dat leden uiteraard al fietsen. Gedragsbeïnvloeding is een weerbarstig onderwerp. Het zal vooral gaan om een combinatie van maatregelen. Positief framen van fietsen en het goed inrichten van infrastructuur en het soms in steden minder makkelijk maken voor auto's.  
Dennis Potter merkt op dat de ANWB ook fietsen promoot, als onderdeel van een toekomstgerichte mobiliteitsmix en meer keuzemogelijkheden voor reizigers. Bijvoorbeeld vanuit het platteland naar de stad en tussen steden.
- René Coveen geeft aan dat het voor een werkgever vaak voordeliger is om personeel dat dichterbij woont dan 90 km een autokostenvergoeding te geven dan om OV-reizen te vergoeden. Dat maakt het lastig om personeel uit de auto te krijgen.
- Hennie Pouwels merkt op dat ASML samen met gemeente Eindhoven kijkt naar overstapmogelijkheden, parkeerplaatsen en gebruik van lokaal ov. Maar er is ook geconstateerd dat er behoorlijk veel mensen in Nijmegen wonen (vanwege NXP) en dat dat lastig is om op te lossen i.v.m. gebrek aan goede OV-verbindingen. Voor de A50 is er een directe lijn Nijmegen-Eindhoven. Voor het OV zit je altijd op Den Bosch vast. Volgens Pouwels kan het interessant zijn om contact te leggen met ASML.  
Dirk Jan Huisman heeft hier nauwe contacten mee in kader van pakket De Run.  
Michelle van de Laarschot beaamt wat Pouwels zegt. Dit is aanpak De Run en Collectief Besloten Vervoer.  
Rian Snijder geeft aan dat er een samenwerking op touw wordt gezet met het bedrijfsleven in Kruispunt Brabant. Daarin trekken overheden en bedrijven samen op in o.a. fietsstimulering. Op 22 april is er weer een onlinebijeenkomst over meer thuiswerken en afname CO<sub>2</sub>. Meer informatie is te vinden op [www.kruispuntbrabant.nl](http://www.kruispuntbrabant.nl)
- Colette Bitter hoopt dat de coronacrisis een mindset teweegbrengt. Waarom allemaal om half negen op kantoor zijn? Waarom niet af en toe thuiswerken (maar niet 5 dagen per week)?  
Klaas-Jan Gräfe voegt daaraan toe dat we dan niet allemaal op woensdag en vrijdag thuis moeten gaan werken, maar verdeeld over de werkweek.  
Hennie Pouwels verwacht een groot effect van corona, omdat thuiswerken en flexibel werken nu veel meer geaccepteerd wordt bij werkgevers. Dat geeft ook lucht op de A50.  
Hendrik Jan Bergveld merkt op dat op 25 februari 2 afbeeldingen van KIM getoond zijn. Het KIM verwacht een groeivertraging 3 tot 5 jaar. Uiterlijk 2025 zit je weer op het auto-niveau van vóór corona. Ook zie je dat het OV weer teruggaat naar het oorspronkelijke niveau. Dit hangt wel af van hoeveel we blijven thuiswerken en op welke dagen.
- Colette Bitter verbaast zich erover dat werkgevers niet altijd de eerste 10 km vergoeden, terwijl op die afstand veel gefietst wordt. Juist die moet je

belonen.

Dirk Jan Huisman geeft aan dat overheden samen met werkgevers bekijken wat de lessen zijn uit de coronatijd en hoe we dat de komende tijd kunnen vasthouden. Ook Brabants Mobiliteitsnetwerk (werkgeversbenadering) is daarmee aan de slag.

### **Wat zijn de volgende stappen in het project?**

Op basis van de input van deze bijeenkomst, maken we in klein comité een voorstel hoe het programma voor de A50-corridor eruit gaat zien en welke elementen dat zal bevatten. De komende 3 maanden doen we daar een eerste voorzet voor. De volgende stap is om dat proces in de tijd te zetten. Daar moet dan ook budget aan gekoppeld worden. En we willen graag allianties vormen met partijen die samen met ons de eerste stappen gaan zetten. In het najaar van 2021 willen we in de Stuurgroep het concrete programma vaststellen en dan kunnen we - na het aftikken in het BO MIRT dit najaar – vanaf 2022 daadwerkelijk gaan uitvoeren (regelen organisatie en mensen).

### **Hoe wordt al deze informatie verwerkt tot een voorstel?**

We moeten nu een programma samenstellen, dat wordt een mix van allerlei maatregelen. Hendrik Jan Bergveld heeft al aangegeven dat een effect van ca. 6% betekent dat we alles uit de kast moeten trekken. We gaan naar een samengesteld en evenwichtig programma, zoals jullie dit ook vandaag aangeven. Vervolgens zullen we jullie informeren wat we daarmee hebben gedaan. We vinden het belangrijk dat we bij die partijen langs gaan (gemeenten/werkgevers) met de vraag om afspraken te maken. Wij hebben dit programma voor ogen en stappen jullie mee in dat verhaal? Voor de zomer willen we een concept hebben en het definitieve verhaal wordt in het najaar vastgesteld.

### **Hoe is het Rijk hierbij betrokken?**

Het Rijk is betrokken op het hoogste niveau. Het Rijk is bij de start betrokken geweest, het ministerie gaat starten met een verkenning tussen Ewijk-Bankhoef-Paalgraven en tussen Bankhoef-Paalgraven zal mogelijk een uitbreiding van de A50 plaatsvinden. En we beginnen met een corridoraanpak voor Nijmegen-Eindhoven. Het Rijk heeft ingestemd met dat dubbelpakket (2 sporen aanpak). Dat betekent dat we bij elke stap samen met het Rijk overleggen hoe we verder willen gaan. De regionale aanpak kunnen we voor een groot deel als regio zelf uitvoeren, maar het is wel belangrijk om het Rijk aan tafel te hebben. Zodra RWS iets moet doen, moeten ze een opdracht van het Ministerie krijgen; zodoende zitten er veel verbindingen naar het Rijk. Boven de Verkenning die het Rijk trekt en deze regionale aanpak zit een stuurgroep en een coördinatieteam waar Rijk en beide provincies bij betrokken zijn.

### **Hoe zorgen we voor afstemming en aansluiting op andere programma's?**

Dat nemen we mee in de voorbereiding van het pakket om ook maximaal aan te sluiten bij dat wat er al is. Die gesprekken zijn al begonnen. Er zijn veel verschillende programma's, agenda's en ideeën. Zo hebben we een Nationaal programma Fiets en een OV Toekomstbeeld. Het is belangrijk om dat allemaal bij elkaar te brengen. Er zijn veel initiatieven op regionaal en lokaal niveau die allemaal bijdragen waar we allemaal mee bezig zijn. De afstemming vindt plaats met de regionale vertegenwoordigers en richting het nationale niveau zitten wij met beide provincies aan tafel om de linken met Rijksinitiatieven te leggen. Uiteraard linken we ook met de MIRT-Verkenning. Dit is de opgave die hoort bij het programmeren, hoe koppelen we alles aan elkaar. Daar kunnen Rian en Johan veel over vertellen welke initiatieven er allemaal lopen.

Rian Snijder geeft aan dat zij samen met Johan Leferink gaat benchmarken, zodat zij elkaar kunnen inspireren en kennis kunnen delen.

René Coveen geeft aan dat de Participatie Schippersvereniging belangrijk is voor de brug Ravestein, mede wegens een lastige middelste pijler. Dirk Jan Huisman geeft aan dat er meer speelt rond de bruggen, ook voor watermanagement (Deltaprogramma Maas).

### **Speciale bijeenkomst over Logistiek op 1 april (19.00-20.30 uur)**

Eelko Musterd zal een speciale bijeenkomst op donderdag 1 april leiden, waarbij de focus ligt bij de logistieke opgave. Doel is om de perspectieven vanuit de logistieke sector te bespreken inzake de aanpak van mobiliteit rond de A50-corridor. Het zal dan een minder breed pallet aan maatregelen betreffen, omdat het logistieke speelveld zich vooral op landelijk en Europees niveau afspeelt. Eelko zal vooral zijn denkrichtingen en aanbevelingen toelichten. Aansluitend is het de bedoeling om met elkaar in gesprek te gaan over mogelijke vervolgstappen en richtingen en wie er bereid is om een bijdrage te leveren voor beleidsmatige ondersteuning bij logistiek.

Dit is óók een oproep voor ambtenaren: overheden zijn niet alleen beleidsmatig betrokken maar hebben veel met logistiek te maken. De sessie levert mogelijk ook inzichten op hoe je als gemeenten met logistiek om zou kunnen gaan.

Rian Snijder merkt op dat POM Meierijstad aangegeven heeft hun 900 aangesloten bedrijven met 27.000 werknemers te kunnen bereiken.

Paul Hanraets merkt op dat de prognoses vooral op etmaalbasis zijn: inzetten op afvlakken spitspieken, via thuiswerken op ma-di-do.

### **Afsluiting**

**Evaluatie:** De scores variëren nogal.

Ellen Neelen geeft aan dat de online bijeenkomsten wat oppervlakkig blijven. Zij zou liever fysiek bijeenkomen en echt het gesprek met elkaar aangaan. Misschien is er verdieping mogelijk in kleinere groepen.

Ook Dennis Potter mist wat scherppte en discussie en sluit zich aan bij Neelen.

Michelle van de Laarschot heeft collega's van het team Smart Logistics van SmartwayZ.NL gevraagd om deel te nemen en mee te denken bij de sessie van 1 april.

Rian Snijder geeft aan dat vanuit RNOB ook economie aanhaakt bij de logistieke sessie.

Hendrik Jan Bergveld bedankt iedereen voor diens aanwezigheid en input.

**Wilt u meer informatie over dit project? Ga naar [www.gelderland.nl/a50](http://www.gelderland.nl/a50)**