

Mobiliteitsaanpak A50

Brede Stakeholdersbijeenkomst

13 oktober 2021

tot
Paalgraven
↑ 10 min + 18

A50 Li
150,8

Programma 14.30 – 17.00 uur

14.30 – 14.35	Welkom & doel plenaire sessie <i>Aat Hueting, projectleider provincie Gelderland</i>
14.35 – 15.00	Terugblik proces: waar staan we nu <i>Aat Hueting</i> - Vragen?
15.00 – 15.30	Inhoudelijke opgave: presentatie <i>Aat Hueting/ Hendrik Jan Bergveld</i> - Vragen?
15.30 – 15.45	Korte koffiepauze
15.45 – 16.10	Zoemsessies in subgroepen O.l.v. Aat Hueting / Dirk Jan Huisman / Hendrik Jan Bergveld
16.10 – 17.00	Plenaire terugkoppeling in ronde tafel: aandachts- en discussiepunten <i>Aat Hueting</i>
17.00	Afsluiting

Doel bijeenkomst

- **Terugkoppeling**
- **Vorbereiding besluitvorming Stuurgroep 18 oktober**
- **Reacties ophalen: programmeer punten**
- **Suggesties ophalen**

Terugblik proces: waar staan we nu

Presentatie Aat Hueting



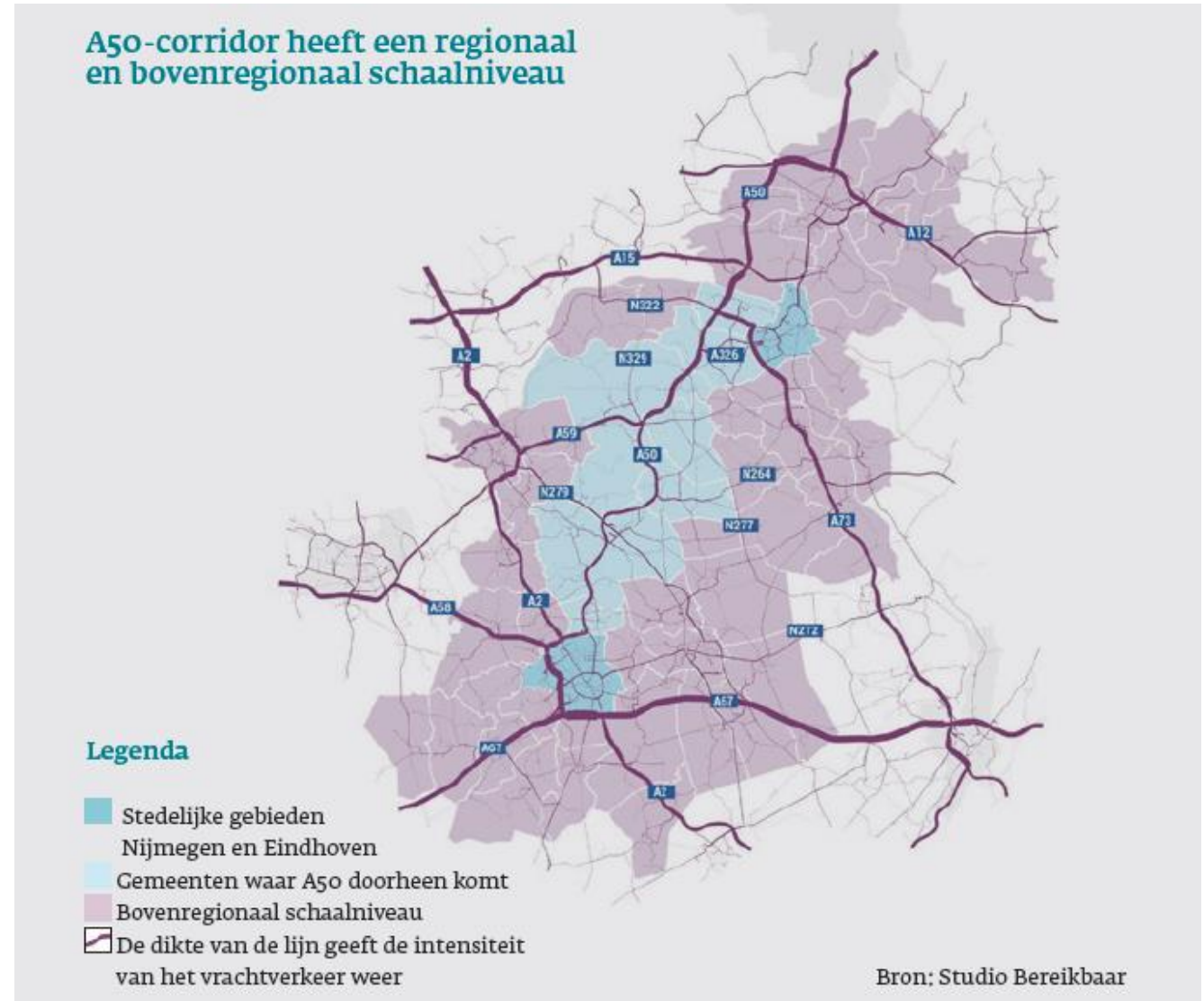
De afgelopen route



- **2018- verkenning GLD knooppunt Bankhoef**
- **BO – Mirt 2018 start MIRT-onderzoek**
- **2019 - Uitgevoerd MIRT-onderzoek**
- **BO Mirt 2019 - start MIRT-verkenning en mobiliteitsaanpak**
- **2020 - Opstarten Verkenning en Strategische Agenda**
- **Stuurgroep Strategische Agenda en PvA Verkenning**

MIRT-onderzoek

- Knelpunten
 - Knooppunten
 - Traject
 - Corridor
- ↓
- Verbinding
 - Verstedelijking
 - Ontwikkeling



Centrale vraagstelling Strategie Mobiliteit (kralenbrochure)



*Hoe kan en moet in een **groeierende** steeds verder **integrerende** regio qua inwoners, werkgelegenheid, kenniseconomie, diensten en logistieke economie, de **bereikbaarheid** worden ontwikkeld rekening houdend met de **kwaliteitsopgave** die voortvloeien uit het klimaatakkoord, stikstofproblemen en eisen op het gebied van geluid, luchtkwaliteit, leefbaarheid en veiligheid?*

Wat gedaan binnen Mobiliteitsaanpak?

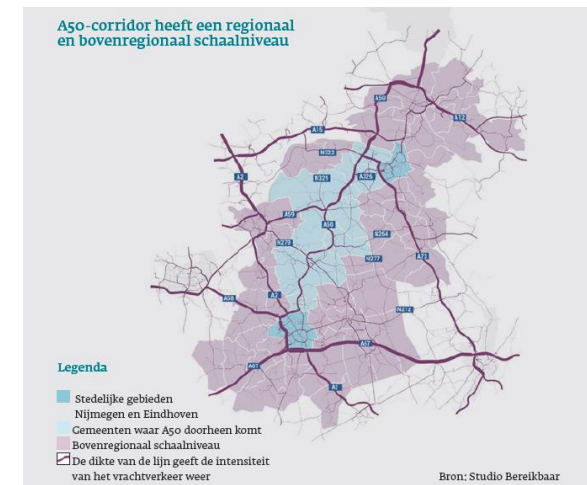
- **Ruimtelijke analyses**
- **Economische analyse**
- **Verkeersanalyses**
- **OV analyses**
- **Logistieke analyses**



- **Welke factoren beïnvloeden bereikbaarheid?**

Factoren problematiek

- **Groei verstedelijking** urbaan en suburbaan
- **Groei bevolking**
- **Opschaling arbeidsmarkten**
- **Groei en opschaling maatschappelijke dienstverlening**
- **Groei geografische reikwijdte onderwijs**
- **Groei industrie en bedrijvigheid / dienstverlening**
- **Groei logistiek regionaal en interregionaal**
- **Veel autogebruik**
- **1 centrale verbinding** als de A50
- **Beperkte capaciteit alternatieven**
- **Weinig innovatie mobiliteitssysteem**
- **Afnemende bereikbaarheid**



Corridor ontwikkeling: transities en transformaties

- **Verbinden: Onderlinge connectiviteit en bereikbaarheid**
- **Verstedelijken: Ruimtelijke samenhang en agglomeratievorming**
- **Ontwikkelen: Toekomstvastheid**

Veranderen < - > verankeren

Strategische Agenda

Met de Strategische Agenda
voor de corridor A50 streven we na:



Agglomeratiekracht vergroten

(Van losse kralen naar een sterke corridor
& kansen voor mensen: profiteren van
elkaars nabijheid van mensen en banen)



Multimodale en 'slimme' Bereikbaarheid

(Toegankelijkheid van economische
kernlocaties. Betrouwbare reistijden.
Efficiency en kwaliteit van OV en fiets,
Mobiliteitsdiensten)



Duurzaamheid Gezond, veilig en toekomstbestendig

(Verblijfskwaliteit kernlocaties, verkeersveilig,
lucht- en geluidskwaliteit, biodiversiteit,
duurzaam & klimaatadaptief)

Zes strategische opgaven

Versterken van de relaties op de corridor



Versterken van de connectiviteit tussen de
stedelijke centra (Eindhoven, Nijmegen, 's-Hertogenbosch)



Versterken van de toegang vanuit
de regio tot de stedelijke centra



Toekomstvaste autobereikbaarheid



Automobiliteit verduurzamen



Doorbraak bereiken in het bieden van
een multimodaal alternatief gericht op
de suburbane kernen



Balans vinden in de regionale ontwikkeling
van logistieke stromen

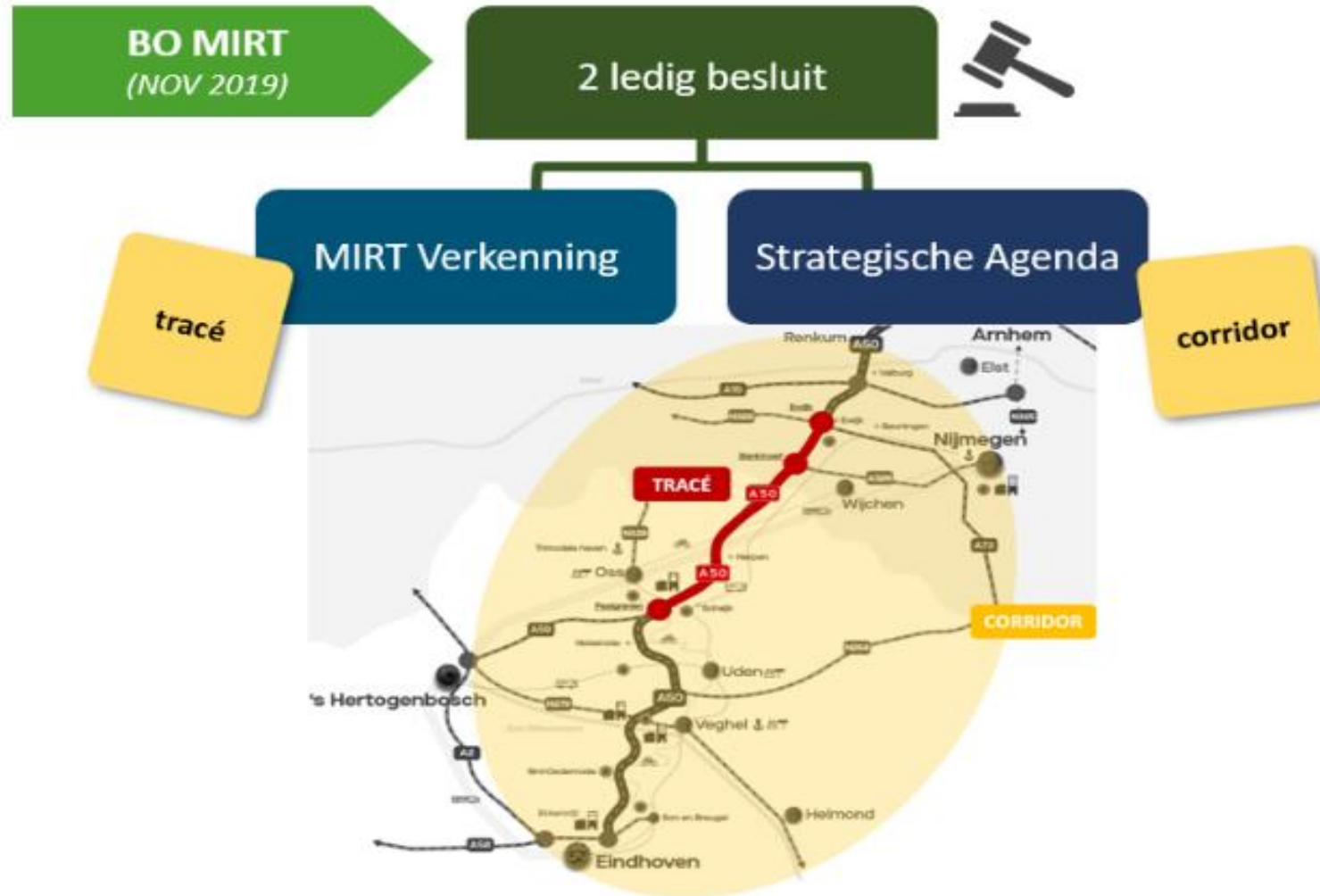
Kern Opgave Mobiliteitsaanpak

**Bevorderen Doorstroming en betrouwbare
bereikbaarheid door:**

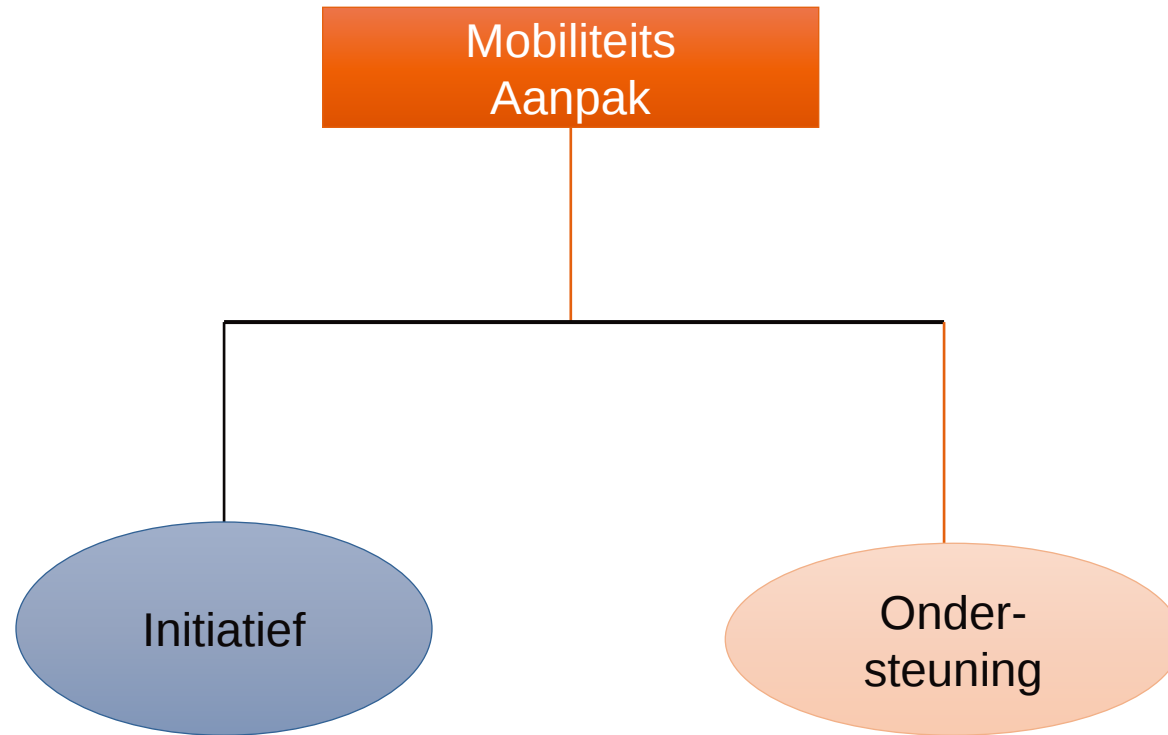
Verbinden – bundelen- capaciteit- gedrag

- **Vergroten van multimodale capaciteit,**
- **Ontwikkelen capaciteit en kwaliteit
alternatieve modaliteiten**
- **Capaciteit en Verknoping van modaliteiten**
- **Veranderen van reisgedrag**
- **Oplossen knelpunten**

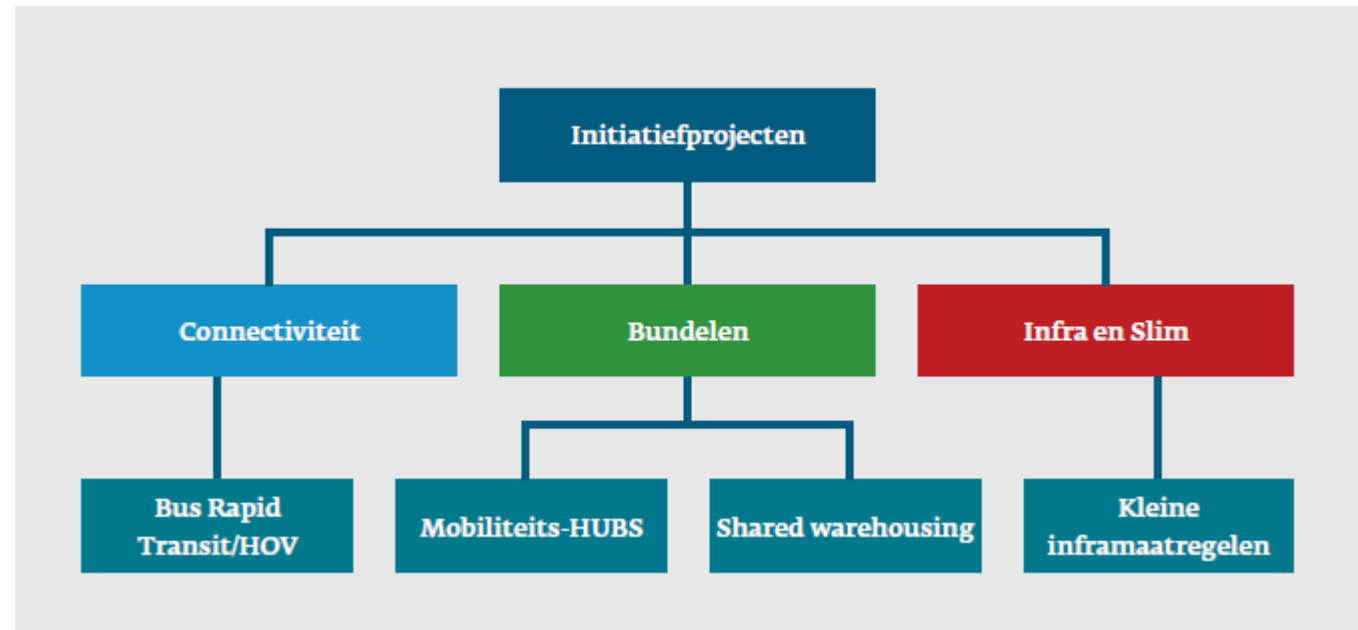
Twee ledige aanpak



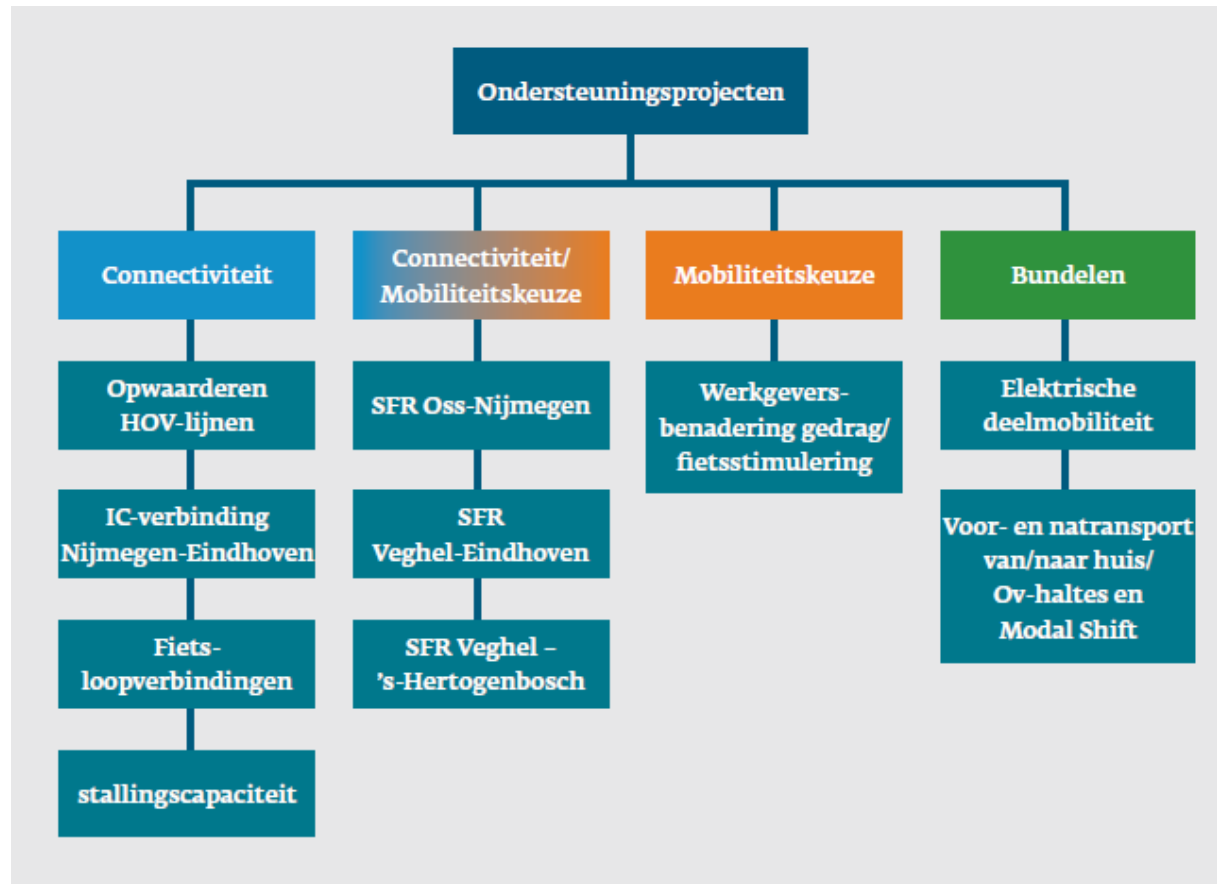
Mobiliteitsaanpak corridor A5 tweeledig: vanuit Project en vanuit stakeholders



Van projectpijlers naar initiatief- en ondersteuningsprojecten



Ondersteuningsprojecten



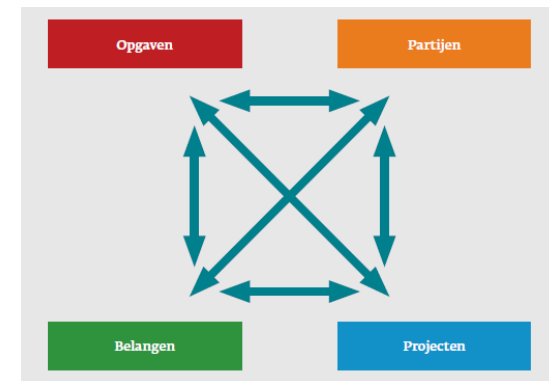
Organiseren en financieren



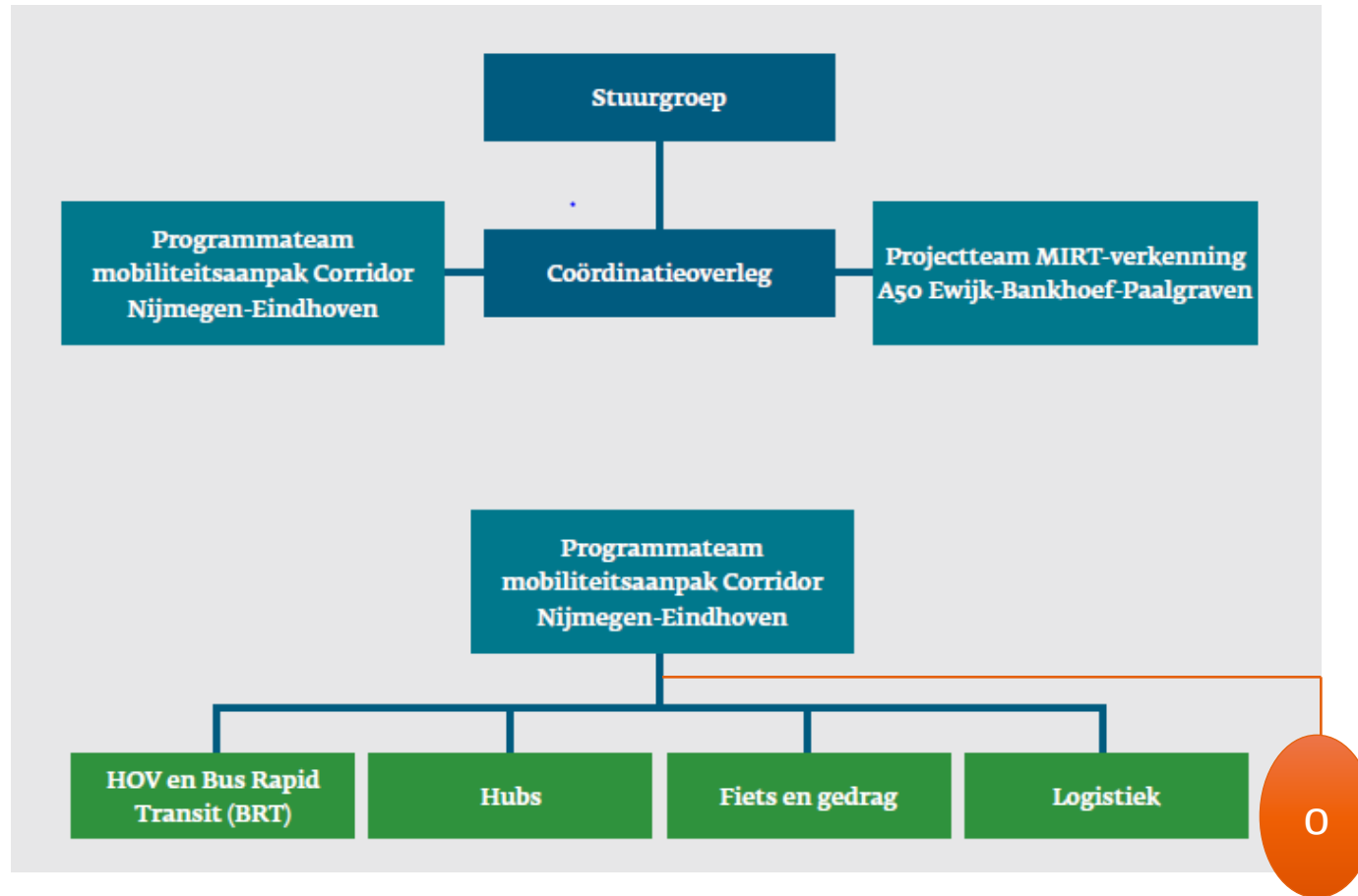
Management opgave

Adaptief sturen en managen

- 2 jarige cyclus
- Opdracht is projecten uitwerken t.b.v. uitvoeringsbesluit
- Programma manager
- Projectleiders voor clusters
- Projectleiders voor projecten
- Ondersteuningsafspraken
- Expertise/competenties
- Combinaties



Organisatie



Financiën

- Gefaseerde budgettoekenning
- Op basis van de uitgewerkte projectvoorstellen
- Financiering van maatregelen, projecten en/of onderzoeken wordt bepaald aan de hand van afweegkader (zie in Mobiliteitsaanpak)



Project uitwerking en fasering

- **Scope bepaling**
- **Doelbepaling**
- **Proces en werkwijze per project**
- **Vaststelling aanpak en financiën**
- **Uitvoering/realisatie**

Communicatie en participatie is Kerntaak

Zonder communicatie staat de wereld stil.

- **Accurate** informatie
voorziening
- **Zorgvuldige** en
actuele communicatie
- Optimale
toegankelijkheid
- Organiseren van
dialogoog en uitwisseling



Mobiliteitsaanpak A50

Brede Stakeholderbijeenkomst

13 oktober 2021



Wat vooraf ging



BO-MIRT (najaar 2019):

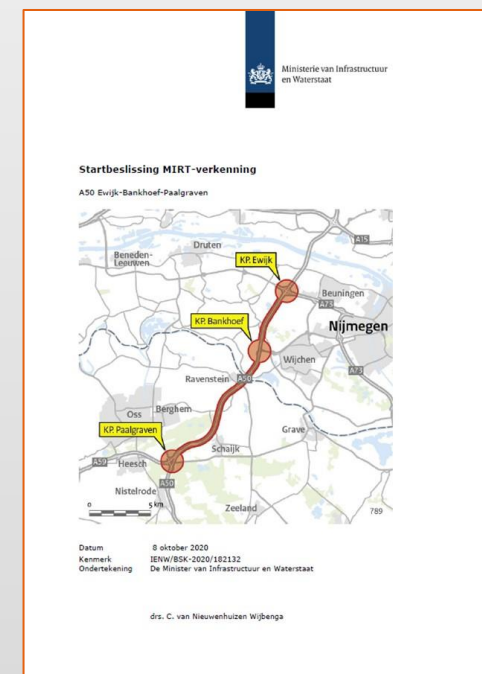
MIRT-onderzoek A50 Nijmegen-Eindhoven

- ❖ Rijk en Regio stellen het uitgevoerde MIRT-onderzoek A50 Paalgraven-Bankhoef-Ewijk vast.
- ❖ Rijk en regio committeren zich aan het starten van de verkenning en het uitwerken van een mobiliteitspakket met strategische agenda.
- ❖ Rijk en regio spreken af dat de gebiedsgerichte aanpak mobiliteit en de strategische agenda uitgewerkt wordt met maatregelen uitgaande van een investering van €26 miljoen. Rijk en regio reserveren 100% van dit bedrag. Deze uitwerking wordt in 2020 ter besluitvorming voorgelegd aan het BO MIRT en in samenhang met de uitwerking toekomstbeeld OV gezien.
- ❖ Rijk en regio spreken af dat de verkenning wordt gestart en dat zij hiervoor 75% van het benodigde bedrag reserveren.
- ❖ Dit betekent, dat rijk en regio besluiten tot een reservering van maximaal €69 miljoen voor het Rijk en maximaal €34 miljoen voor de regio; €17 miljoen per provincie.

BO-MIRT (najaar 2020):

Strategische agenda A50 corridor Nijmegen-Eindhoven & MIRT-verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven

- ❖ Het Rijk en de provincies Gelderland en Noord-Brabant stellen de strategische agenda met mobiliteitsaanpak voor de corridor A50 Nijmegen-Eindhoven vast.
- ❖ Na deze beslissing kan de strategische agenda, in samenhang met de reeds gestarte MIRT-verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven, in uitvoering worden gebracht.



Strategische Agenda A50-corridor



Met de Strategische Agenda voor de corridor A50 streven we na:



Agglomeratiekracht vergroten

(Van losse kralen naar een sterke corridor & kansen voor mensen: profiteren van elkaars nabijheid van mensen en banen)



Multimodale en 'slimme' Bereikbaarheid

(Toegankelijkheid van economische kernlocaties. Betrouwbare reistijden. Efficiency en kwaliteit van OV en fiets, Mobiliteitsdiensten)



Duurzaamheid Gezond, veilig en toekomstbestendig

(Verblijfskwaliteit kernlocaties, verkeersveilig, lucht- en geluidskwaliteit, biodiversiteit, duurzaam & klimaatadaptief)

Zes strategische opgaven Versterken van de relaties op de corridor



Versterken van de connectiviteit tussen de stedelijke centra (Eindhoven, Nijmegen, 's-Hertogenbosch)



Versterken van de toegang vanuit de regio tot de stedelijke centra



Toekomstvast autobereikbaarheid



Automobiliteit verduurzamen

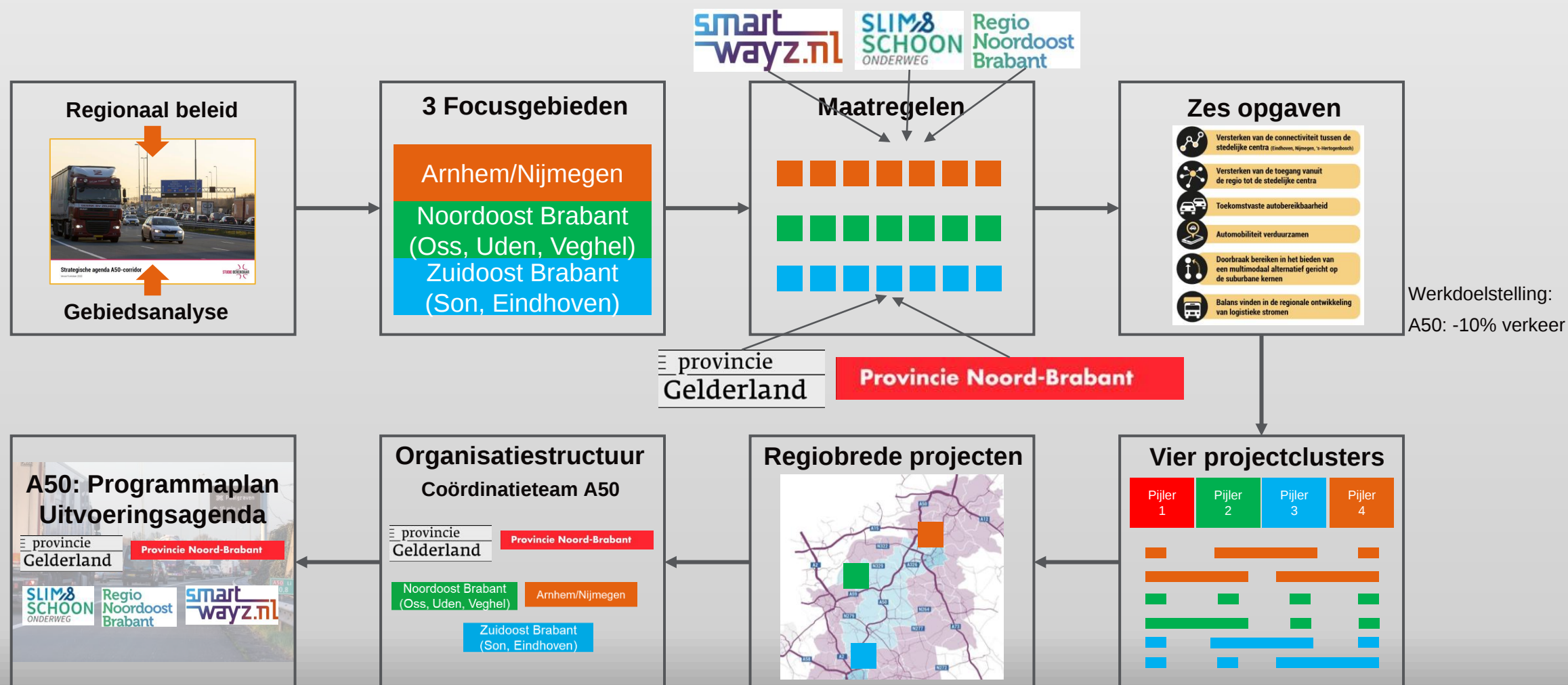


Doorbraak bereiken in het bieden van een multimodaal alternatief gericht op de suburbane kernen



Balans vinden in de regionale ontwikkeling van logistieke stromen

Inventarisatie maatregelen | Totstandkoming



Maatregelen in vier projectpijlers

Met de Strategische Agenda voor de corridor A50 streven we na:



Agglomeratiekracht vergroten

(Van losse kralen naar een sterke corridor & kansen voor mensen: profiteren van elkaars nabijheid van mensen en banen)



Multimodale en 'slimme' Bereikbaarheid

(Toegankelijkheid van economische kernlocaties. Betrouwbare reistijden. Efficiency en kwaliteit van OV en fiets, Mobiliteitsdiensten)



Duurzaamheid

Gezond, veilig en toekomstbestendig

(Verblijfskwaliteit kernlocaties, verkeersveilig, lucht- en geluidskwaliteit, biodiversiteit, duurzaam & Klimaatadaptief)

Zes strategische opgaven

Versterken van de relaties op de corridor



Versterken van de connectiviteit tussen de stedelijke centra (Eindhoven, Nijmegen, 's-Hertogenbosch)



Versterken van de toegang vanuit de regio tot de stedelijke centra



Toekomstvast autobereikbaarheid



Automobiliteit verduurzamen



Doorbraak bereiken in het bieden van een multimodaal alternatief gericht op de suburbane kernen



Balans vinden in de regionale ontwikkeling van logistieke stromen

Vier projectpijlers

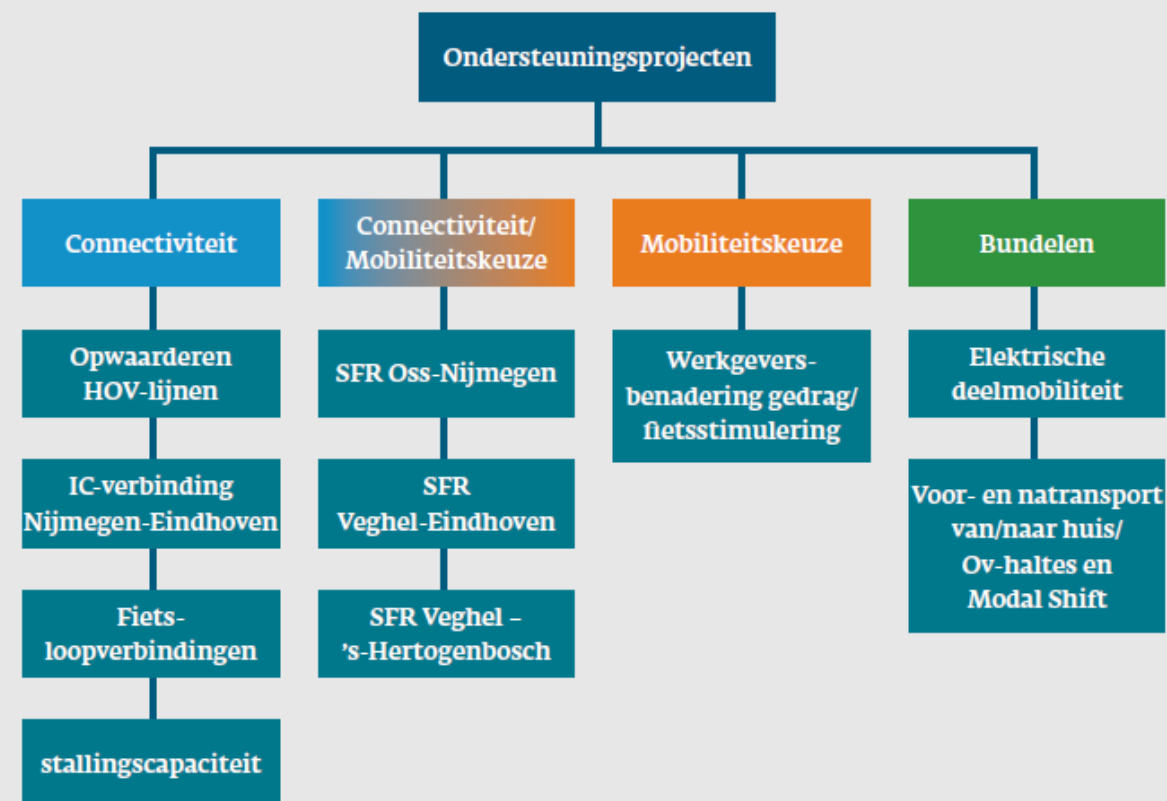
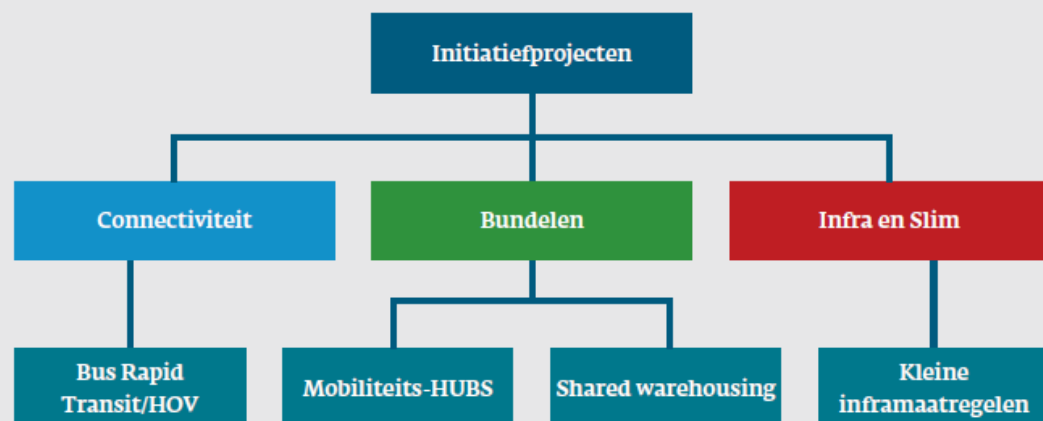
Connectiviteit

Bundelen

Mobiliteitskeuzes

Infra en slim

Stuurgroep heeft ingestemd met gedefinieerde projecten



Maatregelen pijler ‘Connectiviteit’

MAATREGEL	STATUS	EERSTE STAP PROGRAMMA-AANPAK A50 / KENNISVRAGEN
# 16 Opwaarderen/versnellen HOV Oss - Eindhoven	Ondersteunen Vervolgstap op realiseren busgebruik vluchtstrook	- Onderzoek versnellingsmogelijkheden diverse HOV-lijnen (frequentie, haltes, vervoervraag) - Inpassing/routing HOV-lijnen in relatie tot HUBS
# 17 Opwaarderen/versnellen HOV Uden - Eindhoven	Ondersteunen Vervolgstap op realiseren busgebruik vluchtstrook	- Onderzoek versnellingsmogelijkheden diverse HOV-lijnen (frequentie, haltes, vervoervraag) - Inpassing/routing HOV-lijnen in relatie tot HUBS
# 20 Opwaarderen HOV Lijn 99 Nijmegen - Grave - Uden	Ondersteunen Vervolgstap op realiseren busgebruik vluchtstrook	- Onderzoek versnellingsmogelijkheden diverse HOV-lijnen (frequentie, haltes, vervoervraag) - Inpassing/routing HOV-lijnen in relatie tot HUBS
# 19 Bus Rapid Transit (BRT) Nijmegen - Eindhoven	Initiëren Vervolgstap op opwaarderen HOV lijnen	- Ontwerpend onderzoek naar BRT (randvoorwaarden, tracé, etc.) voortbouwend op Toekomstbeeld OV - Inpassing/routing BRT in relatie tot HUBS - Relatie leggen met initiatieven Arriva
# 21 IC-verbinding Nijmegen - Eindhoven	Ondersteunen Aansluiten bij TBOV-onderzoeken	- Onderzoek ProRail/NS naar mogelijkheden het IC-product te verbeteren door huidige IC-treindienst Nijmegen-Den Bosch-Tilburg e.v. 'om te klappen' naar Eindhoven - De aanwezige infrastructuur wordt hierbij als gegeven beschouwd
# 5/10 Fiets-/loopverbindingen/Stallingcapaciteit	Ondersteunen Aansluiten bij lopende initiatieven (o.a. Oss)	- Verdere ondersteuning gemeenten bij onderzoeken/verkenning fiets-loopverbindingen woon-/werklocaties in samenhang met HOV/BRT/HUBS/Spoor - Stallingcapaciteit uitbreiden nabij Ov-haltes, stations, Hubs

 Loopt – geen sturing nodig vanuit het programma A50

 Ondersteunen – vanuit het programma A50

 Initiëren - vanuit het programma A50

Maatregelen pijler ‘Connectiviteit’ / ‘Mobiliteitskeuze’

	MAATREGEL	STATUS	EERSTE STAP PROGRAMMA-AANPAK A50 / KENNISVRAGEN
# 6	Snelfietsroute Oss - Wijchen - Nijmegen	Ondersteunen	• Uitvoeren tracéstudie (ontwerp, raming)
# 9	Snelfietsroute Veghel - Eindhoven	Ondersteunen	• Verdere detaillering van het tracé • Begeleiden aanbesteding • Begeleiden realisatie
# -	Snelfietsroute N279 Veghel – ‘s-Hertogenbosch	Ondersteunen	• Verdere detaillering van het tracé • Begeleiden aanbesteding • Begeleiden realisatie
# 11-14 # 43-49	Werkgeversbenadering/gedrag/fietsstimulering	Ondersteunen	• Extra definiëren bovenop huidig pakket



Loopt – geen sturing nodig vanuit het programma A50



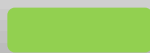
Ondersteunen – vanuit het programma A50



Initiëren - vanuit het programma A50

Maatregel pijler ‘Bundelen’

MAATREGEL		STATUS	EERSTE STAP PROGRAMMA-AANPAK A50 / KENNISVRAGEN
# 26-31	Realisatie Multimodale HUBS	initiëren	• Verkennend onderzoek naar strategische functie o.a. locatie(s), functies, samenhangend HUB-netwerk, fiets, BRT, etc. (ontwerpopgave). Meerdere locaties mogelijk, o.a. Nijmegen Zuidwest, Oss, Uden, Veghel, Sint Oedenrode • Samenhang tussen personen en goederen (logistiek)
# 23,25	(Elektrische) deelmobiliteit op stations/HUBS	Ondersteunen	• Realisatie (elektrische) deelmobiliteit nabij (H)OV-halten, stations en bij de te onderzoeken HUBS
# 5,10	Voor- en natransport van/naar HUBS	Ondersteunen	• Verdere ondersteuning gemeenten bij onderzoeken/verkenning in samenhang met (H)OV-halten, stations en bij de te onderzoeken HUBS • Meenemen in ‘realisatie multimodale hubs’ • Samenhang met snelfietsroutes
# n.v.t.	‘Shared warehousing’	initiëren	• Onderzoek ontwikkelen van (city-)hubs met een voorraadfunctie, Shared Warehouses, ten behoeve van realiseren hogere beladingsgraad supply chain • Te bezien in relatie tot hubs-ontwerpopgave
# n.v.t.	‘Modal shift weg - water’	Ondersteunen	• Nadere verkenning/onderzoek of lading over de weg of via een andere modaliteit kan worden vervoerd van en naar de havens • Te bezien in relatie tot lopende initiatieven (o.a. Logistiek makelaars, SmartwayZ.NL, MIRT-Goedrenvervoeraanpak)

 Loopt – geen sturing nodig vanuit het programma A50

 Ondersteunen – vanuit het programma A50

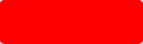
 Initiëren - vanuit het programma A50

Maatregelen pijler ‘Kleine inframaatregelen’

MAATREGEL	STATUS	EERSTE STAP PROGRAMMA-AANPAK A50 / KENNISVRAGEN
# 3 Kleine inframaatregelen aansl. nr. 16 (Paalgraven), 15 (Nistelrode), 14 (Uden), 13 (Volkel) en 12 (Veghel-Noord)	Initiëren	• Opstarten onderzoek met vergelijkbare diepgang als voor zuidelijk deel A50 (aansluitingen 6/7 – 11) • In samenhang bezien met ‘aanleg weefvak’ en ‘De Dubbelen’
# 1 Aanleg weefvak A50 HRL aansluiting Volkel (13/N264) – Veghel Noord (12)	Initiëren	• Nader onderzoek naar benodigde planologische procedure, realisatie (H)OV op de vluchtstrook • Verdere detaillering (ontwerp, raming)
# 4 Extra aansluiting bedrijventerrein ‘De Dubbelen’/Veghel-West	Initiëren	• Onderzoek extra aansluiting A50 ten behoeve van ontsluiting bedrijventerrein ‘De Dubbelen’/Veghel-West • In samenhang bezien met kleine inframaatregelen aansl. 16 - 12

 Loopt – geen sturing nodig vanuit het programma A50

 Ondersteunen – vanuit het programma A50

 Initiëren - vanuit het programma A50

Factsheets om belangrijke info vast te leggen

Doelgroep A50: Het aantal reizigers op de A50 waar deze maatregel op van invloed is (2 uur avondspits)

Fasering: Verwachte termijn waarop maatregel operationeel / gerealiseerd is

Kosten: Een indicatie van de kosten:
€ = minder dan 1 mln euro
€€ = 1 tot 10 mln euro
€€€ = meer dan 10 mln euro

Maatregel 19

Bus Rapid Transit (BRT) Nijmegen - Eindhoven

Categorie: HOV & Spoor | Deelgebied: Gehele corridor

Een Bus Rapid Transit is een hoogwaardige OV-verbinding tussen Nijmegen-Oss-Uden-Veghel en Eindhoven die met hoge snelheid en kwaliteit de stedelijke kernen verbindt.

Status: Verder onderzoek is nodig om maatregel verder uit te werken in samenhang met de hubs.

Uitgangspunten

- De BRT rijdt over (deels) vrij liggende infrastructuur.
- Doet er met dezelfde rijnsnelheid even lang over doelt als de auto.
- Voor het tracédeel Nijmegen-Oss worden niet direct grote effecten verwacht door de hoogfrequente trein op dit tracé.

Effectbeoordeling

- Extra reistijd door 4 stops (à 30 seconden) en voor- en natransport van en naar deze haltes.
- De totale reistijd van de BRT tussen Oss en Eindhoven wordt daarmee ingeschat op 45-50 minuten.
- Dit is een relatieve reistijdwinst van circa 30% t.o.v. de reguliere bus. 30% reistijdwinst leidt op basis van kruiselasticiteit tot een afname in autogebruik van circa 2% (bron: factsheet verbeteren OV verbindingen).



Knop om terug te keren naar inhoudsopgave

Beknpte verwoording over hoe effect inschatting tot stand is gekomen



DOELGROEP A50

12.000

Reizigers tijdens avondspits



FASERING

2030

Maatregel effectief na



KOSTEN

€€€

> € 10 mln



EFFECT OP DOELGROEP

- 5%

AFNAME AUTOGEBRUIK A50

Ravenstein
0,4%

Uden - Veghel
1,0%

Hoe scoort maatregel t.o.v.
STRATEGISCHE OPGAVEN

Versterken connectiviteit tussen stedelijke centra ✓

Versterken toegang vanuit regio tot stedelijke centra ✓

Toekomstvast auto-bereikbaarheid

Automobiliteit verduurzamen

Bieden multimodaal alternatief voor suburbane kernen ✓

Balans in regionale ontwikkeling logistieke stromen

Bijdrage aan
OVERALL DOELN

Agglomeratiekracht vergroten ✓

Multimodale en 'slimme' bereikbaarheid ✓

Duurzaamheid: gezond, veilig en toekomstbestendig ✓

Effect op de doelgroep:

Verwachte afname van het autogebruik binnen de doelgroep van de maatregel (o.b.v. kentallen en evaluaties voorgaande projecten).

Toelichting: De grootte van de doelgroep is per maatregel verschillend. Het effect op de doelgroep en de grootte van de doelgroep samen bepalen het effect op de A50.

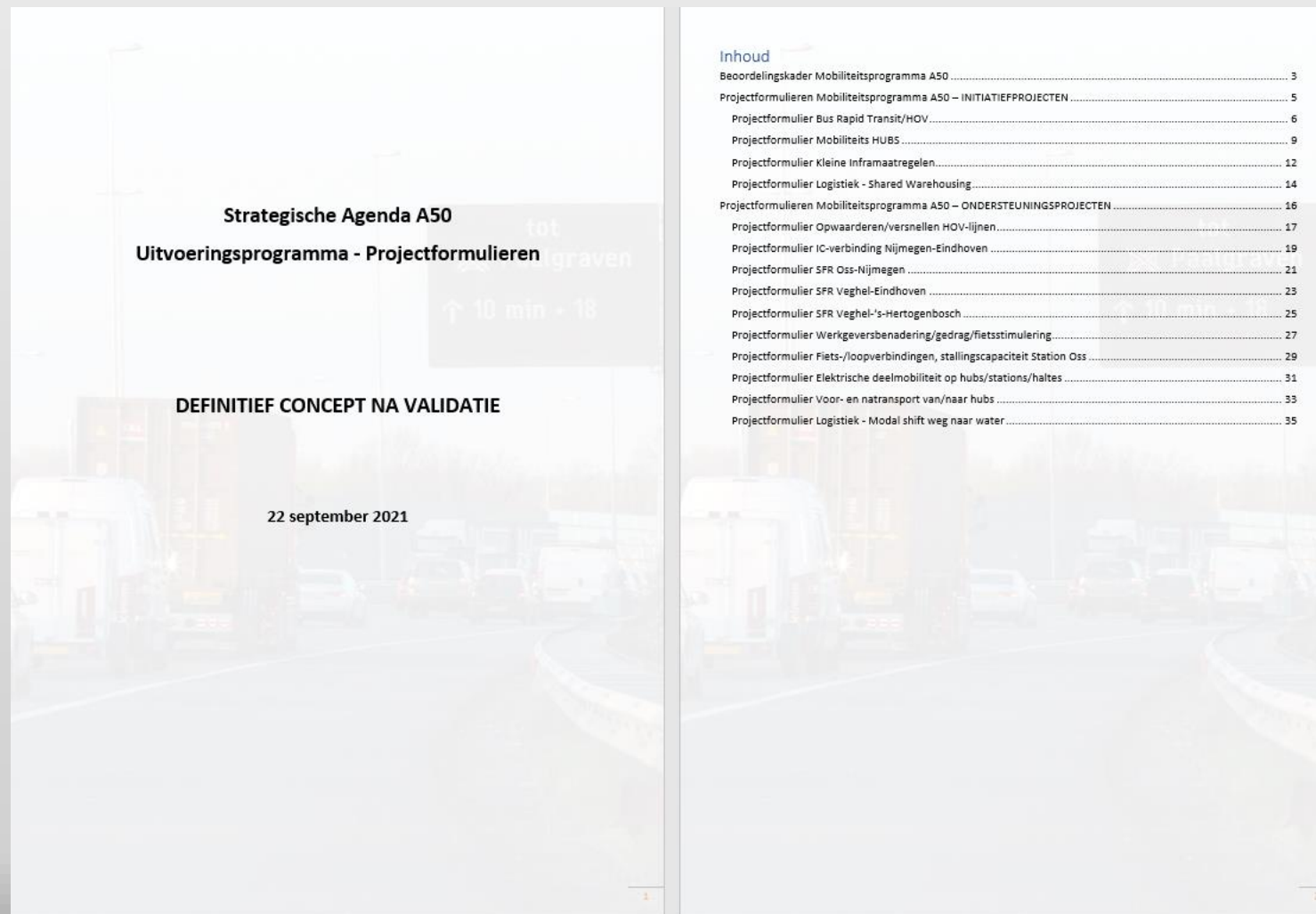
Effect op het autoverkeer

A50: Doorrekening van het uiteindelijke effect van de maatregel op de verkeersstroom ter hoogte van Ravenstein en Uden-Veghel.

Toelichting: De grootte van de doelgroep per maatregel én het effect van de maatregel op de specifieke doelgroep zijn afgezet tegen het totale autoverkeer op de A50 per locatie. Hiermee is het uiteindelijke effect per maatregel per wegvak berekend.

Kwalitatieve beoordeling van de maatregel op basis van strategische opgaven en hoofddoelen van de Strategische Agenda A50.

Uitwerking in projectformulieren, getoetst in validatiesessies



Beoordelingskader

Bij de uitwerking en de besluitvorming doorlopen we de volgende stappen:

- **Agenderen:** Project is kansrijk voor een bepaald deelprogramma. Is vooral bedoeld om projecten die geen enkele kans maken af te voeren. Deze stap heeft plaatsgevonden.
- **Prioriteren:** In welke mate draagt het project bij aan het programma, ook ten opzichte van andere projecten.
- **Programmeren:** Wanneer komt het project aan bod? Is dat komend jaar of het jaar daarop? Kunnen we projecten naar voren halen of juist vertragen? Bedoeling van deze stap is om gereserveerd geld ook zo snel mogelijk uit te geven aan prioritaire projecten.
- **Toekennen:** Hoeveel bijdrage leveren we nu precies aan een project? Een project moet dan zodanig uitgewerkt zijn dat op basis van een begroting een finale bijdrage kan worden vastgesteld (VO, SSK).

Het beoordelingskader wordt binnen elke fase gebruikt: van meer kwalitatief in de 'Agenderen'-fase tot meer kwantitatief in de 'Programmeren'/'Toekennen'-fase.

Thema's	Aspect	Project A	Project B
Doelbereik	Doorstroming A50 (bijdrage verkeersreducerend effect)		
	Agglomeratiekracht		
	Multimodale en 'slimme' bereikbaarheid (Connectiviteit)		
	Duurzaamheid		
Overige bereikbaarheidseffecten	Toegankelijkheid economische kernlocaties		
	Effect op mobiliteitssysteem (HWN/OWN, fiets, OV)		
	Verbeteren van het functioneren van het netwerk		
	Bijdrage mobiliteitstransitie (auto naar lopen, fiets, OV)		
	Betrouwbare reistijden		
Externe effecten/leefomgeving	Verblijfskwaliteit kernlocaties		
	Verkeersveiligheid		
	Sluipverkeer		
	Luchtkwaliteit		
	Geluid		
	Gezondheid (vitaliteit)		
	Klimaatadaptatie		
Haalbaarheid	Ruimtelijke inpasbaarheid		
	Technische maakbaarheid		
	Kosten		
	Baten-kosten		
	Toekomstbestendig		
	Faseerbaarheid		
	Uitvoeringshinder		
	Draagvlak		

VRAGEN?

Koffiepauze



Plenaire terugkoppeling

- Aandachts- en discussiepunten



Planning: vervolg

- **Besluitvorming**
- **Inrichten organisatie**
- **13 oktober Stakeholdersbijeenkomst**
- **18 oktober Stuurgroep**
- **November terugmelding in BO-MIRT**
- **November – december organisatie inrichten**
- **Vanaf januari inrichten en project start ups**

Bedankt voor uw aanwezigheid!

