



PLATFORM NOORDOOSTCORRIDOR



Tilburg, 25 maart 2015

Aan: Leden Provinciale Staten
Aan: informateur de heer G.J. Swinkels
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch

Kenmerk: VV 04.06-1016-mv
Betreft: doorstartdossier 'De Ruit'

Geachte heer Swinkels, geachte mevrouw, heer,

Het Platform Noordoostcorridor en de Brabantse Milieufederatie wensen u, (op)nieuw gekozen leden van Provinciale Staten van Noord-Brabant, van harte geluk met uw verkiezing op 18 maart jl. We zien uit naar voortzetting van de plezierige samenwerking met velen van u.

Het Platform Noordoostcorridor en de Brabantse Milieufederatie verenigen een groot aantal organisaties die zich betrokken voelen bij het plan om een verkeersruit om Eindhoven te realiseren.

In de afgelopen jaren hebben we bij herhaling forse kritiek geuit op het plan als geheel en in het bijzonder op specifieke onderdelen daarvan: de aanleg van een nieuwe oost-westverbinding en volledige uitbouw van het zuidelijk deel van de N279 naar 2x2 rijstroken, inclusief snelheidsverhoging naar 100 km/u. Korthedshalve gaan we hier niet nader op in en we verwijzen graag naar het document **17 argumenten tegen VKA** en onze website www.stuiteruit.nl.

We hebben ook altijd benadrukt als een constructieve partij te willen meedenken over de aanpak van diverse actuele knelpunten op gebied van bereikbaarheid- en leefbaarheid, zowel voor het regionale verkeer als voor verkeer op de rijkswegen in deze regio.

Medio februari 2015 hebben we in ons **Koersdocument** een aantal hoofdlijnen geschetst voor een toekomstgerichte, duurzame en slimme aanpak van de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave, zonder ruit. Het koersdocument is via het secretariaat van de Projectgroep Ruit toegezonden aan alle bij de plan- en besluitvorming betrokken bestuurders. Met het Koersdocument beogen we elementen en voorstellen aan te reiken die bijdragen aan het formuleren van een nieuwe koers op dit dossier.

Het vorige College van Gedeputeerde Staten heeft u een zogeheten doorstartdossier 'gebiedsontwikkeling De Ruit' nagelaten. We ervaren de daarin gekozen benadering als onvolledig en eenzijdig. We vrezen dat deze benadering niet tot een constructieve en vruchtbare samenwerking met de regio zal leiden. Dit heeft ons doen besluiten een aantal kanttekeningen bij dit doorstartdossier op papier te zetten en die bieden wij u graag aan.

Onze **Kanttekeningen bij het doorstartdossier 'gebiedsontwikkeling De Ruit'** treft u aan als bijlage 1 bij deze brief. We bouwen daarin voort op eerder door ons ingebrachte zienswijzen en het koersdocument.

Wij verzoeken u kennis te nemen van onze opvattingen en voorstellen en ze te betrekken bij de besprekingen die moeten leiden tot een nieuw provinciaal bestuursakkoord.

We lichten onze opmerkingen desgewenst graag toe.

Met vriendelijke groet,

mede namens Arjen van Halem,
voorzitter Platform Noordoostcorridor

Nol Verdaasdonk,
directeur Brabantse Milieufederatie

Bijlagen: Kanttekeningen bij het doorstartdossier 'gebiedsontwikkeling De Ruit'
 17 argumenten tegen VKA
 Koersdocument duurzaam en slim

Kanttekeningen bij het doorstartdossier 'gebiedsontwikkeling de Ruit'

(De paginanummers verwijzen naar pagina's in het doorstartdossier)

1. Duur van het proces (pagina 1)

Er staat dat het proces zo'n 15 jaar loopt. In 2003 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat besloten om de problemen voor het doorgaande verkeer op te lossen door verbreding van de Randweg aan de westkant van Eindhoven. Dus niet voor het aanleggen van een ruit.

In 2005 heeft de regio de in 2003 toegezegde rijksbijdrage (van € 50 miljoen, voor het oplossen van lokale bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen aan de oostzijde van de stadsregio Eindhoven), onderdeel gemaakt van een plan (de BOSE studie) en besluit over een tracé dat bekend staat als de 'kleine ruit'. Sindsdien staat de ruit op politieke agenda.

Uit de BOSE-studie bleek overigens dat de meerwaarde voor de robuustheid van het hoofdwegenet zeer beperkt was.

Vanaf de start van de discussie over een ruit (in 2005) is onvoldoende onderscheid gemaakt tussen verkeersproblemen op regionale en interlokale verbindingen en verkeersproblemen op de rijkswegen in de regio. Dit stond en staat een zorgvuldige analyse en aanpak in de weg. De kern van de kritiek van commissie MER is ook steeds geweest: het is niet duidelijk welk probleem met het project ruit moet worden opgelost, of het wordt opgelost, wanneer het is opgelost en of dat ook zonder nieuwe infra kan.

2. Bereikbaarheidsakkoord 2007

In het doorstartdossier wordt verschillende keren verwezen naar het bereikbaarheidsakkoord uit 2007. We citeren hier voor de volledigheid besluit 4.2 ("Oost-Westverbinding Middengebied A50 – N279"):

- De regio vindt van belang dat er een nieuwe oost-westverbinding (geen snelweg) komt tussen knooppunt A50/A58 en de N279
- Deze oost-westverbinding dient te worden gerealiseerd binnen het huidig stedelijk gebied, langs het Wilhelminakanaal
- Vanwege de kwaliteiten van het gebied dient deze verbinding robuust te zijn. Een maaiveldvariant is voor de regio geen reële optie, hetgeen ondertunneling van een deel van het tracé impliceert

De regio heeft aan een oost-westverbinding de uitdrukkelijke voorwaarde verbonden van ondertunneling. Deze voorwaarde is alleen impliciet in het doorstartdossier terug te vinden (in het standpunt van de gemeente Laarbeek om tegen de ruit te zijn). Laat helder zijn dat door het ontbreken van ondertunneling het plan in het doorstartdossier niet voldoet aan het Bereikbaarheidsakkoord van 2007. Iedereen die toen aan tafel zat wist dat een tunnel (veel) duurder is dan een weg op maaiveldniveau.

3. Draagvlak (pagina 6, 20 -22)

"Sinds de laatste gemeentelijke verkiezingen is het unanieme draagvlak vanuit de gemeenten verdwenen en is de regio verdeeld."

Hoewel deze uitspraak op zichzelf correct is, doet ze de direct betrokken gemeenten te kort. De gemeenten Eindhoven, Helmond, Laarbeek en Nuenen hebben zich uitgesproken voor een oplossing zonder de ruit. De gemeenteraad van Son & Breugel steunt het plan alleen wanneer er een tunnel wordt aangelegd.

Met andere woorden, een aantal gemeenten waarvan eerder werd gedacht dat ze baat hebben bij de ruit, kunnen zich sinds medio 2014 niet langer verenigen met dit provinciale plan en dringen aan op een andere aanpak. Dit is mede terug te voeren op de resultaten van verkeers- en

inpassingsstudies. De ruit bleek immers geen adequate oplossing te bieden en wel aanzienlijke inpassings-, milieu- en verkeersproblemen te veroorzaken.

Opvallend is dat de aanpak van de A67 geen deel meer uitmaakt van het provinciale pakket. Toen de gemeenten zich vorig jaar over het provinciale voorkeursalternatief uitspraken, was de aanpak van de A67 daar wel onderdeel van. Voor een aantal gemeenten was de aanpak van de A67 een belangrijke overweging om mee te gaan met het voorkeursalternatief van de provincie.

De Adviesgroep Brainport Oost is kwalitatief samengesteld. Diverse organisaties (o.a. ANWB, Brabants Landschap, Staatsbosbeheer, BMF) hebben het plan niet gesteund.

In de POC was een meerderheid voor fasering van het project. Dit advies is door provincie terzijde geschoven “omdat het niet unaniem was”.

4. Gebiedsontwikkeling

Het doorstartdossier suggereert dat er een consistente ontwikkeling van het project is geweest. Het tegendeel is het geval.

We verwezen al naar het commentaar van de commissie MER in de verschillende stadia van de planvorming. Op pagina 8 van het doorstartdossier staan de projectdoelstellingen genoemd. Deze worden niet of nauwelijks gerealiseerd.

Het meest in het oog springt de positionering van de ruit als gebiedsopgave. In de MIRT-verkenning uit 2008 is de ruit (toen nog T-structuur) gepositioneerd als onderdeel van twee ruimtelijk economische ambities: de N279 als ontwikkelingsas (naast de A2) en de ruit als verbinding tussen vier economische clusters, gelegen in de hoekpunten. Zonder deze ruimtelijke elementen (eigenlijk de stap 1 van Verdaas) ontbrak de noodzaak voor de T-structuur. Deze ruimtelijk economische ambities die centraal stonden in de MIRT-verkenning uit 2010 zijn inmiddels geheel verdwenen en ontbreken geheel in de Project MER en het doorstartdossier. Ter toelichting: twee van de vier clusters bevinden zich niet op de aangegeven “hoekpunten”. Voor zover ze als zodanig bestempeld kunnen worden, liggen ze elders. Niet verwonderlijk dus dat het verbinden van deze clusters geen rol meer speelt in de argumentatie voor aanleg van de ruit.

Kortom, het verbinden van deze clusters met een ruit is niet (meer) aan de orde.

5. Rijksbijdrage en MKBA

De voorwaarden voor de rijksbijdrage (zie **Afsprakenkader 2010**) waren wel verbonden met de ruimtelijk economische ambities. Die voorwaarden waren: de aanleg van de T-structuur (dit komt niet overeen met het provinciale voorkeursalternatief), een sluitende business case (ontbreekt) en een MKBA.

De MKBA die de provincie in 2010 liet maken voor het rijk had een positieve uitkomst, maar de second opinion was zeer kritisch: te optimistische groeicijfers, geen aandacht voor kleinschalige oplossingen.

Voor de minister van Infrastructuur en Milieu was deze second opinion geen reden om toezegging van de rijksbijdrage in te trekken. Het ministerie had haast om de overheveling van de FES-gelden van Financiën naar Verkeer & Waterstaat vlak voor de sluitingsdatum mogelijk te maken. Maar toen deze MKBA en de second opinion in 2013 openbaar werden, was dit reden voor de Tweede Kamer om het project on hold te zetten. Er moest eerst een nieuwe MKBA komen, die uitging van een hoog en een laag groeiscenario.

De tweede MKBA kwam kort voor het Algemeen Overleg MIRT op 24 november 2014 beschikbaar. GS heeft deze MKBA bij herhaling gebruikt om te stellen dat elke euro die in de ruit wordt geïnvesteerd ruim 3 keer wordt “terugverdiend”. Een dergelijke positieve uitkomst van de MKBA treedt alleen op basis van een hoog scenario voor economische groei, het GE-scenario.

Bij het lage - en meer realistische - RC-scenario daalt de verhouding baten/kosten tot ruim onder de 1, zeker als het commentaar van het KiM wordt meegenomen.

In het doorstartdossier staat (pagina 27):

“De MKBA van 2014 scoorde voor de Verkeersruit tussen de 0,9 en 3,2. Dat wil zeggen dat elke geïnvesteerde euro in de Ruit, de maatschappij uiteindelijk een tot meer dan drie euro's oplevert.”

Gezien het bovenstaande vinden we dit onbegrijpelijk en niet passend in een zakelijk doorstartdossier. Voor de Tweede Kamer was deze MKBA voldoende reden om aan de rijksbijdrage in de regio een andere bestemming te geven. Ook omdat de schade aan natuur en landschap in de MKBA niet was meegenomen.

6. Belang van de ruit voor de regio (pagina 8)

Uiteraard gaat om het om de vraag wat een project als de ruit bijdraagt aan de bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van de regio. In dat opzicht staan in het Project-MER nogal wat seinen op rood. In het doorstartdossier (pagina 8) lezen we echter: “Door extra investeringen te doen in natuur- en landschap wordt er versneld en concreet een impuls gegeven aan de kwaliteit van het gebied.” Dit valt in onze ogen niet te rijmen.

Over de investeringen in ruimtelijke kwaliteit (pagina 18) wordt gesteld: “Zonder de Ruit zijn deze plannen niet mogelijk of onzeker.” Dat is maar helemaal de vraag.

Voor de toedeling aan (economische) baten wordt een grafiek overgenomen uit de MKBA uit 2014. Opmerkelijk is dat het merendeel van de baten naar de sector ‘vervoer en opslag’ gaat en nauwelijks naar de high tech industrie waar Brainport zich op richt. In dit verband citeren we ook een conclusie uit de second opinion van het KiM (pagina 14): “De conclusie van 66% neerslag van baten in de regio is misleidend. Uit toelichting blijkt dat het alleen reistijdwinsten betreft, voor een deel van de verkeersmotieven, voor één projectalternatief.”

7. Smart mobility (pagina 14 -16)

De BMF en het Platform Noordoostcorridor hebben steeds naar voren gebracht dat “smart mobility” een belangrijk deel van de oplossing is en dat “smart mobility” meer is dan alleen zelfsturende auto's.

In het doorstartdossier wordt nu een en-en oplossing voorgesteld. Op pagina 16 wordt een inschatting van een deskundige volledig uit de context gehaald om de aanleg van nieuwe auto-infrastructuur te bepleiten: “Vooralsnog is de verwachting dat als gevolg van de ontwikkeling van Smart Mobility er zelfs meer wegcapaciteit nodig zal zijn.” Smart mobility wordt op dit moment langs een groot aantal lijnen ontwikkeld en ingevoerd: rij-taak ondersteuning (goed voor de verkeersveiligheid), navigatie en coöperatieve systemen. Zelfsturende voertuigen zijn een mogelijk eindpunt in deze ontwikkelingen. De tussenliggende stappen herbergen een groot probleem-oplossend vermogen, waar de Brainport (en Brabant als geheel) ten volle gebruik van moet kunnen maken. Deze ontwikkelingen komen nu in een stroomversnelling, naar onze indruk.

Wat klopt is dat zelfsturende auto's *nu* met het oog op de verkeersveiligheid nog meer ruimte op de weg nodig hebben. Wat ook zou kunnen kloppen is dat zelfsturende auto's tot meer ritten per voertuig leiden. Wat niet klopt is dat hier meer wegcapaciteit voor nodig is en er is ook niemand dit dat bepleit. In tegendeel, vermindering van incidenten en verbetering leiden tot betere doorstroming en minder files in de spits. Dat is de ontwikkeling en dat is de lijn waarlangs in de Brainport-regio wordt gezocht naar een alternatief voor de ruit. (Zie in aansluiting hierop ook het artikel over de mogelijkheden van 5G, het nieuwe mobiele technologienetwerk dat in aantocht is, NRC 21-22 maart 2015 pag. E6.)

8. Wat als er niets gebeurt? (pagina's 28 -29)

Al in het voorwoord wordt gesuggereerd dat het alternatief voor de ruit is “niets doen”. Dit doet geen recht aan de inbreng van het Platform Noordoostcorridor, de BMF en vele anderen, waaronder de betrokken gemeenten.

De Tweede Kamermotie laat ruimte voor een rijksbijdrage voor aanvullende maatregelen (na aanpak van de A67 en A58).

Het doemscenario dat de ‘Brainport zonder ruit’ wat bereikbaarheid betreft een tweede Randstad wordt, is op geen enkele manier onderbouwd en vormt dus geen bruikbaar uitgangspunt voor een constructief gesprek over een duurzame en slimme aanpak van de mobiliteit.

Het doorstartdossier verwijst met instemming naar het rapport dat na de gemeenteraadsverkiezingen van 2014 in opdracht van het SRE is gemaakt (“Van A naar Beter”). Het SRE nam de conclusies van dit rapport niet over. De conclusie in datzelfde rapport was immers dat de aanleg van de ruit de grootste problemen in de steden Helmond, Eindhoven en Veghel niet zou oplossen.

In het **Koersdocument** bepleiten wij een groot aantal maatregelen inclusief A67, A58, A2/N2. Mogelijkheden die onderdeel zijn van een breed georiënteerde, adaptieve aanpak en probleemoplossend werken, zonder ruit. Wat ons betreft is er zeker geen reden om niets te doen!

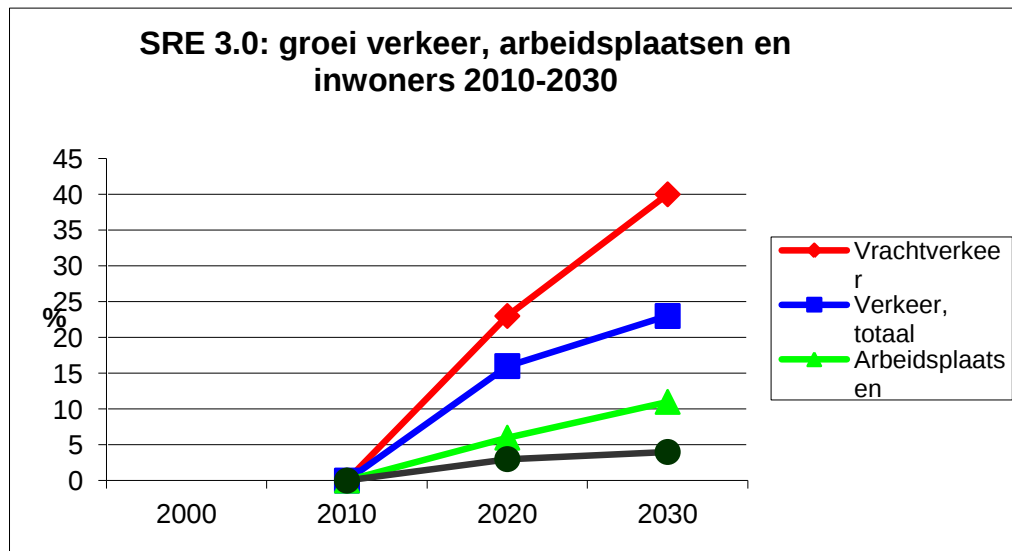
Samenvatting bezwaren tegen het provinciaal voorkeursalternatief Wegenruit Eindhoven van het Platform Noordoostcorridor en de Brabantse Milieufederatie

De 17 hoofdargumenten op een rij

1. De probleemanalyse is vooringenomen.
2. Oplossingen zonder nieuwe infra onvoldoende systematisch onderzocht als alternatief voor de ruit.
3. Er is onvoldoende rekening gehouden met kwalitatieve omslag demografie, economie, mobiliteit.
4. Het voorkeursalternatief heeft een sterk aanzuigende werking en zal als onderdeel van het Hoofdwegenet gaan fungeren.
5. Het voorkeursalternatief lost veronderstelde problemen lang niet allemaal op.
6. Het voorkeursalternatief is niet nodig voor het oplossen van lokale problemen.
7. Het voorkeursalternatief leidt tot nieuwe en tot verergering van bestaande (lokale) problemen.
8. Het voorkeursalternatief richt zich op eventuele toekomstige problemen, maar huidige problemen op het HWN duren voort.
9. Het (maatschappelijk) rendement is met de (concept-) MKBA niet aangetoond.
10. Het voorkeursalternatief houdt geen rekening met lokale inpassingsvoorwaarden (gemeenten Son en Breugel, Nuenen, Laarbeek, Helmond).
11. Het voorkeursalternatief kiest overwegend voor de meest schadelijk variant voor natuur, landschap en recreatie.
12. Schade aan natuur etc. wordt niet afgewogen (ondanks plus/min - tabel).
13. Onderschatting belang van langzaam verkeer.
14. Verbetering bereikbaarheid bedrijven is discutabel.
15. Nieuwe infra verbetert positie Brainport als kenniseconomie niet echt: *Brainport Distributieland?*
16. Belasting van het milieu neemt in het voorkeursalternatief licht toe.
17. Ruimtelijk economisch "model" onder MIRT-verkenning en bereikbaarheidsakkoord 2007 is eigenlijk losgelaten.

1. De probleemanalyse is vooringenomen

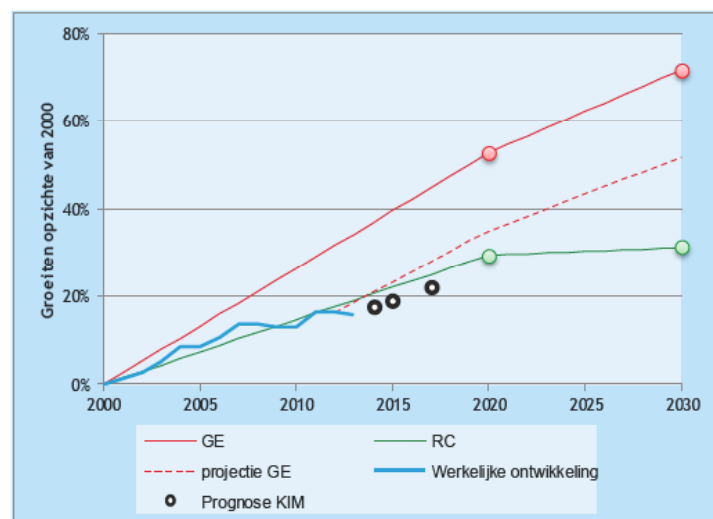
- Een blik op Google Maps-verkeer of op [Live Traffic](#) toont dat er in de regio Eindhoven-Helmond buiten de steden zelf maar weinig doorstromingsproblemen zijn. Ze zijn bovendien sterk gelokaliseerd en van korte duur.
- Onverklaarbaar hoge groei van het verkeer in verkeersmodel SRE 3.0 uit 2012. Zie Figuur 1.



Figuur 1

Voor de MKBA werkt men met scenario's voor hoge en lage groei: GE en RC. Qua inwoners en arbeidsplaatsen zit SRE daar tussen in. Zie Bijlage 1. Maar in de praktijk verloopt de groei tot dusver volgens het lage scenario, zie Figuur 2. (CE Delft, 2013)

Groei in het verkeersvolume op het hoofdwegennet t.o.v. 2000 (tussen 2000 en 2030)



Bron: WLO, RWS Publikationsrapportages Rijkswegennet, NMCA, Mobiliteitsbalans 2013.

Figuur 2

- Wensdenken in aantal arbeidsplaatsen. Zie Bijlage 1.
- Problemen in 2030 worden opgeklopt door tussentijdse wijziging van normen voor overbelasting van een weg.¹
- De ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen wordt niet op realistische veronderstellingen maar op wensdenken gebaseerd. Zie Bijlage 1.

2. *Oplossingen zonder nieuwe infra onvoldoende systematisch onderzocht als alternatief voor de ruit.*

- Zie ons eigen onderzoek [Toepassing Verdaas in NOC](#) over het volstrekt onvoldoende onderzoek naar het oplossend vermogen van de stappen 1-5 van de ladder van Verdaas. Deze tekortkoming werkt door in de MKBA. Met name de sterk toegenomen mogelijkheden van beter benutten zijn onvoldoende onderzocht.

3. *Er is onvoldoende rekening gehouden met kwalitatieve omslag demografie, economie, mobiliteit.*

- Zie PBL-Rapport [Vergrijzing, verplaatsingsgedrag en mobiliteit](#) voor afzwakken spits; afname verkeer door vergrijzing overtreft effect bevolkingsgroei vanaf 2020. Dit rapport dateert van 2013. Zit dus niet in SRE 3.0.

4. *Het voorkeursalternatief heeft een sterk aanzuigende werking en zal als onderdeel van het Hoofdwegennet gaan fungeren.*

- Groei verkeer op N279 (ook vergeleken ook met beoogde vermindering in Middengebied)
 - Stijging tracé Helmond – Knoop Laarbeek van 24.900 naar 44.400 voertuigen per etmaal. 14.100 (35%) hiervan is vrachtverkeer, waarvan weer 4.900 doorgaand verkeer
 - Stijging op trajecten naar de N279 toe (Gemert-Rotonde N272, N270), maar daling op A67
- Vergelijk: daling verkeer in het Middengebied op verbinding Lieshout - Eindhoven
 - Lieshout – Molenheide – 4.600 (aantal zonder ruit is echter geen probleem)
 - Nuenen – Eindhoven via Sterrenlaan – 2.900 (-11%) en Nuenen - Geldrop geen verandering

5. *Het voorkeursalternatief lost veronderstelde problemen lang niet allemaal op:*

- Zie toename verkeersdruk Helmond (oost) en Eindhoven (noord)/Blixembosch-Oost in 2030 in de spits, staat expliciet in de meest recente factsheets, slechts verschuiving van verkeersstromen.
- Niet elke dalingen van verkeersvolumes zijn relevant voor de leefbaarheid en bereikbaarheid, niet alle verkeer is doorgaand verkeer *door* dorpen en steden

¹ I/C verhoudingen waarbij ernstige stagnatie optreedt zijn tussentijds door Arcadis aangepast. : weg wordt nu als overbelast beschouwd bij 70 % benutting van capaciteit, was 85 %. Zo ontstaat er wel erg veel ruimte voor *Beter benutten*.

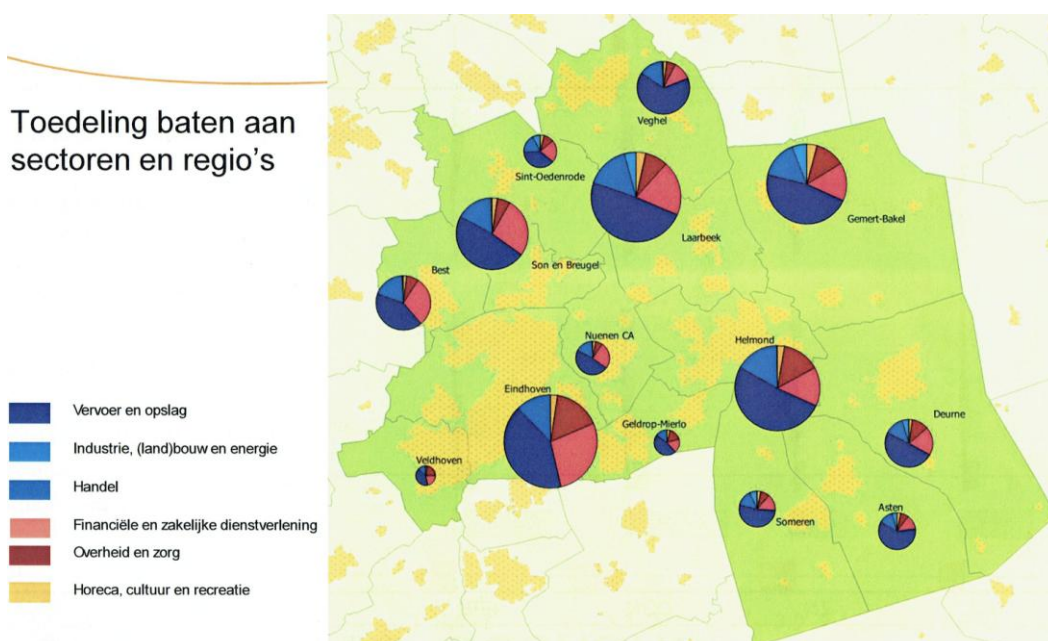
- 6. *Het voorkeursalternatief is niet nodig voor het oplossen van lokale problemen.***
- Leefbaarheid dorpen (bv een aquaduct ipv een brug bij Beek en Donk en een ongelijkvloerse kruising N615/N279 bij Gemert)
 - Efficiëntere dan wel ongelijkvloerse kruisingen N279 tussen Helmond en Asten
- 7. *Het voorkeursalternatief leidt tot nieuwe en tot verergering van bestaande (lokale) problemen.***
- Onderliggende wegennet Helmond Oost en N270 (Deurneseweg ter hoogte van Brouwhuis/Rijpelberg)
 - Vooral wegen die naar de ruit toe leiden (zoals verkeer uit Stiphout en Helmond door Aarle-Rixtel en verkeer uit Veghel en St. Oedenrode door Mariahout)
- 8. *Het voorkeursalternatief richt zich op eventuele toekomstige problemen, maar huidige problemen op het HWN duren voort.***
- A58 Eindhoven-noord. Openstelling oost-westverbinding vergroot problemen.
 - A58 Dagelijkse file Tilburg-Eindhoven niet opgelost.
 - A50 Dagelijkse file bij Veghel niet opgelost.
 - Gelukkig wil de provincie intussen wel meewerken aan verbetering van de doorstroming op de A67 (Leenderheide - Asten)
- 9. *Het (maatschappelijk) rendement is met de (concept-) MKBA niet aangetoond.***
- Te hoge input in berekeningen
 - Schade aan natuur etc. niet gemonetariseerd
 - Alternatief *zonder ruit* is niet meegenomen
 - Alternatief *met draagvlak* in de regio niet meegenomen
 - Conclusies als “elke geïnvesteerde euro levert tot 4 euro op” mogen niet getrokken worden, het betreft immers een hypothetische berekening over een periode van 100 jaar
- 10. *Het voorkeursalternatief houdt geen rekening met lokale inpassingsvoorwaarden (gemeenten Son en Breugel, Nuenen, Laarbeek, Helmond)***
- Zuidelijke ligging Wilhelminakanaal
 - Maaiveld niveau Laarbeek
 - Brug Dommeldal
 - Aansluiting N279/N270
 - Kruising N279 met spoorlijn
- 11. *Het voorkeursalternatief kiest overwegend de meest schadelijk variant voor natuur, landschap en recreatie.***
- Lange omleiding Dierdonk
 - Zuidelijke ligging Wilhelminakanaal
 - Maaiveld niveau Laarbeek
 - Brug Dommeldal
- 12. *Schade aan natuur etc. wordt niet afgewogen (ondanks plus/min - tabel).***
- Geen enkel kader om deze onomstreden schade mee te wegen; zo is een integrale afweging bij voorbaat onmogelijk.
- 13. *Onderschatting belang van langzaam verkeer.***
- Zie ons rapport over fietsverkeer langs en nabij het Wilhelminakanaal [Iedereen telt.](#)

14. Verbetering bereikbaarheid bedrijven is discutabel.

- Sinds de start van het project is het doel ingrijpend gewijzigd (van 4 clusters in hoekpunten regio, naar 5 lokale bedrijventerreinen aan oostzijde)
- Let op de definitie van bereikbaarheid: Het aantal personen binnen een straal van 30 minuten van deze bedrijvensclusters neemt gemiddeld toe met 5% (63.400 personen) in de ochtendspits en 6% (58.500 personen) in de avondspits.
- Bereikbaarheid 5 bedrijventerreinen ook zonder nieuwe infra (door oplossing lokale knelpunten) te verbeteren (zoals extra afslag Ekkersrijt)
- Nieuwe knelpunten (zoals A58/A50/A2) onderschat

15. Nieuwe infra verbetert positie Brainport als kenniseconomie niet echt: Brainport Distributieland?

- Zie Figuur 3 voor verdeling baten in regio (naar gemeente en naar sector) in MKBA zoals weergegeven in de Statenmededeling Ruit van 30 september 2014. De industrie in Helmond en Eindhoven lijkt geen baat bij de ruit te hebben.



16. Belasting van het milieu neemt in het voorkeursalternatief licht toe.

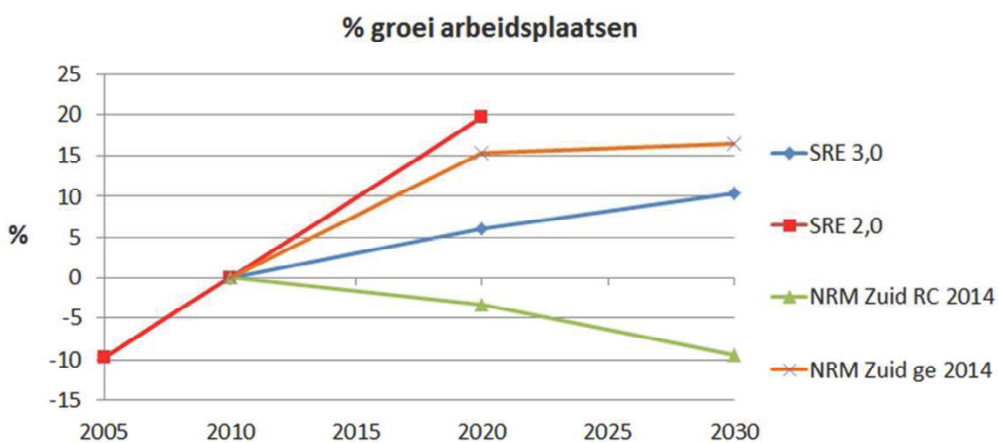
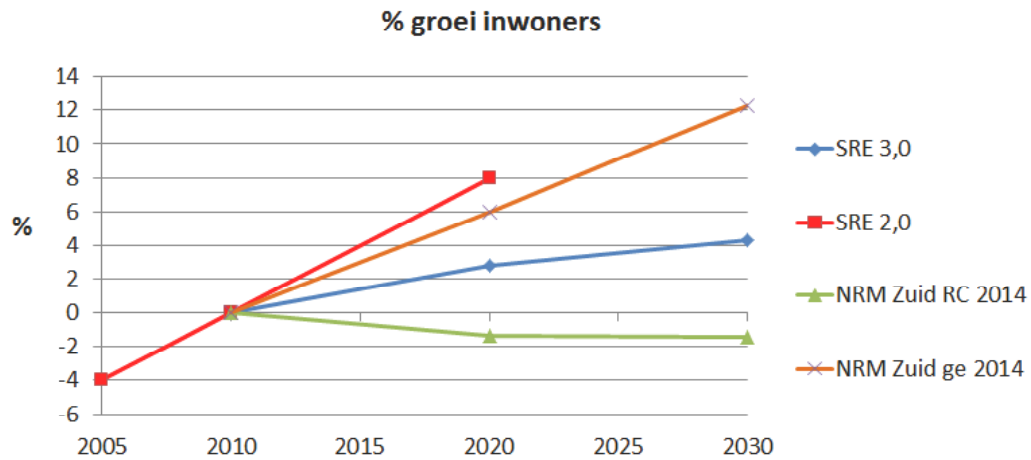
- Lichte stijging CO₂, NO₂ en PM₁₀ uitstoot vergeleken met referentiesituatie (voor PM₁₀ nu al hoger dan de norm) in GE-scenario
- Wel verschuiving binnen de regio: van binnen naar buiten de bebouwde kom

17. Ruimtelijk economisch "model" onder MIRT-verkenning en bereikbaarheidsakkoord 2007 is eigenlijk losgelaten.

- N279 niet meer als alternatieve ontwikkelingsas
- sinds de start van het project is het doel ingrijpend gewijzigd (van 4 clusters in hoekpunten regio, naar 5 lokale bedrijventerreinen aan oostzijde)
- Toename verstedelijking (-> invloed op mobiliteit)
- Toegenomen belang groene leefomgeving als woongebied te concurreren (zie [rapportage](#) van Atelier Pieter Tordoir)
- Toegenomen centrum-functie Helmond in Peel-regio (zie speciale rapportage van Atelier Pieter Tordoir aan [MRE](#))

Bijlage 1

Groei van aantal inwoners en arbeidsplaatsen. GE en RC zijn gebruikt in de MKBA.



Waar Nederland zelfs bij GE vanaf 2020 stabiliseert groeit SRE 3.0 nauwelijks vertraagd door. Dit is wensdenken dat geen bevestiging vindt in de leegstand op bedrijventerreinen en in kantoorgebouwen.

De modelmatige onderbouwing van de verkeersprognoses is bovendien uiterst zwak: tussen 2008 (SRE 2.0) en 2012 (SRE 3.0) moest zowel de bevolkingsprognose als die voor het aantal arbeidsplaatsen in 2020 drastisch worden verlaagd. Dat geeft weinig vertrouwen in de extrapolatie naar 2030.

Slimme en duurzame mobiliteit in de Brainport-regio

Voorstellen van het Platform Noordoostcorridor en de Brabantse Milieufederatie voor het mobiliteitsbeleid van de provincie en de gemeenten in de Brainport-regio in de nieuwe bestuursperiode van Provinciale Staten (2015-2019)

Aanleg van nieuwe wegen en verbreding van bestaande wegen leidt meestal tot toename van autoverkeer. Op andere plaatsen ontstaan van nieuwe files, milieuhinder neemt toe en waardevolle natuurgebieden delven het onderspit. Kortom, in geen enkel opzicht een duurzaam perspectief. Het mobiliteitsbeleid dat wij voorstaan is primair gericht op het zoveel als mogelijk overbodig maken van de uitbreiding van het autowegennet. Daarover meer in dit koersdocument.ⁱ

Voorstellen voor een samenhangend mobiliteitspakket voor de Brainportregio

- **De Brainport ontwikkelt zich tot ‘living lab’ voor slimme en duurzame mobiliteit**
 - **Smart mobility: kennis en tools op ruime schaal toepassen en verder ontwikkelen**
Belangrijke elementen in het nieuwe regionale en lokale mobiliteitsbeleid:
 - Kennisinstellingen, -industrie en overheden werken nauw samen in het toepassen van kennis, techniek en innovatievermogen.
 - Het doel daarvan is efficiënte en veilige verkeersafwikkeling op lokale, regionale en rijkswegen en verminderde milieudruk.
 - **Fietsen: meer, sneller, verder en natuurlijk veilig**
 - Fietsen in de Brainport wordt steeds aantrekkelijker. Op weg naar je werk of fietsen voor je plezier: comfortabel, veilig en (als je wilt) snel.
 - Het netwerk van lokale en regionale fietsverbindingen wordt uitgebouwd en voorbereid op een forse groei van fietsers in het algemeen en snelle fietsers in het bijzonder.
 - **Mobiliteitsbehoefte en –gedrag: positieve prikkels voor duurzamer gedrag**
Er wordt volop gebruik gemaakt van ontwikkelingen en stimulansen die bijdragen aan verduurzaming van de mobiliteitsbehoefte en –gedrag.
- **Bij het verhelpen van de knelpunten op A58, A67, A50, A2 wordt als eerste de toolbox ‘smart mobility’ ingezet**, met als oogmerk betere doorstroming en meer verkeersveiligheid en vermindering van milieuhinder.
- **De N279 is bestemd voor regionaal verkeer en wordt geen sluiproute voor de A2**. Knelpunten in de verkeersafwikkeling worden aangepakt en de milieuhinder voor omliggende wijken wordt verminderd.
- **Er komt geen oost-westverbinding of Ruit** (oost-westverbinding+verbrede N279)

Brainport 'living lab'

Afgelopen decennia zijn automotoren veel zuiniger en brandstoffen schoner geworden. We staan voor nieuwe stappen die onze mobiliteit veel duurzamer kunnen maken. De opkomst van nieuwe generaties *elektrische fietsen* stelt ons in staat comfortabel, snel en veilig grotere afstanden te overbruggen, mits het fietsnetwerk daarop wordt aangepast. Met allerlei toepassingen van ICT in de vorm van *smart mobility* kunnen we de organisatie van onze mobiliteit, het gebruik en de veiligheid van het wegennet, de bediening van onze auto's en het reis- en weggedrag van eenieder die zich op weg begeeft sterk verbeteren en veraangenamen.

Dat meer fietsen en minder autorijden gezond en milieuvriendelijk is, behoeft geen uitleg. Met slimme en veelzijdige toepassingen van ICT in de wereld van verkeer en vervoer zijn allerlei voordelen te behalen: betere benutting van het wegennetwerk en parkeervoorzieningen, soepeler doorstroming, minder ongevallen op hoofdwegen, verkeersveiliger woonwijken, efficiëntere belasting van motoren, betere benutting van voertuigen door optimalisering van de belading en efficiënte afleverplanning, betere reisinformatie en betere integratie van vervoermogelijkheden (overstappen en wisselen van vervoermiddel wordt aantrekkelijk), minder autokilometers door voort te bouwen op projecten als Het Nieuwe Rijden en Het Nieuwe Werken, Spitsmijden) en ruimere toepassing van audiovisuele communicatie (video-conferencing).

Smart mobility in de Brainport

De ICT en automotive sector in de Brainport speelt in deze ontwikkelingen internationaal een vooraanstaande rol. De research richt zich onder andere op (a) rijtaakondersteuning (uiteindelijk zelfsturende auto's), (b) navigatiesystemen (c) mobiliteitsmanagement en (d) coöperatieve systemen (communicatie van voertuig tot voertuig en tussen voertuig en wegwijk). Verdere ontwikkeling vraagt samenwerking en integratie van velerlei opties en systemen en grootschalige praktijkproeven. Dat kan alleen als kennisinstituten, service providers, overheden (wegbeheerders), automotive sector, vervoerbedrijven en weggebruikers samenwerken en elkaar inspireren. Succesvolle proefprojecten moeten een vervolg krijgen. De Brainport kan zich met deze ontwikkelingen verbinden door zich te profileren als *launching partner* en *Living Lab*. Alleen met praktijkproeven vinden we de meest interessante mix van technologie, regelstrategieën en gedragsverandering.

Een goed voorbeeld hiervan is het project Spookfiles A58. Een proefproject waarin rijtaakondersteuning (zoals Adaptive Cruise Control) en coöperatieve systemen zijn geïntegreerd. De overheid treedt op als *launching partner*. De partners ontwikkelen gezamenlijk apps en regelstrategieën en delen data. De kennis en ervaring die zo wordt opgedaan verdient toepassing in grootschaliger en in regiospecifieke projecten.

Fietsen: meer, sneller, verder en natuurlijk veilig

De groei in het fietsverkeer in enkele grote steden (Amsterdam en Utrecht) laat zien dat het marktaandeel van de fiets fors kan toenemen door de ruim te investeren in uitbreiding en kwaliteitsverhoging van het fietsnetwerk. De snellere fietsen (e-bike en speed pedelec) lenen zich goed voor dagelijks woon-werkverkeer op langere (interlokale) afstanden. Om daarvan optimaal te profiteren moet het stedelijke en regionale fietsnetwerk geschikt gemaakt worden voor een flinke groei van het aantal fietsers. De kern daarvan is een snelfietsnetwerk. Dit netwerk is al in ontwikkeling. Een aantal belangrijke schakels in dit netwerk en een aantal 'langere' verbindingen tussen de belangrijke woon- en werkgebieden ontbreken nog, zoals Gemert-Laarbeek-Nuenen-Eindhoven-HTC-ASML en Helmond-Brandevoort-HTC-ASML. Nieuwe ICT-toepassingen en dataverzameling, bijvoorbeeld om de 'fietspotentie' te schatten helpen bij het zo doelgericht mogelijk investeren in uitbouw en kwaliteitsverhoging van het fietsnetwerk. Ook de provincie draagt hieraan bij. Aandachtspunt bij de inrichting van het netwerk is het toenemende snelheidsverschil tussen de fietsers. Fietsen moet natuurlijk ook veilig en plezierig blijven.

Openbaar vervoer en overstapmogelijkheden auto – ov – fiets

De dienstverlening van de openbaar vervoerbedrijven wordt periodiek geëvalueerd, met bijzondere aandacht voor klanttevredenheid en zinvolle uitbreiding van diensten en voorzieningen, zoals faciliteiten om over te stappen op andere vervoermiddelen. Op drukke regionale verbindingen wordt van het netwerk van HOV en ov-doorstroommassen versterkt, zoals op de verbindingen (1) Eindhoven-Son en Breugel-Veghel-Uden-Oss, (2) Eindhoven-Valkenswaard, (3) Eindhoven-Nuenen-Laarbeek-Gemert-Boekel-Uden, (4) Helmond-Gemert en (5) Helmond-Geldrop-Mierlo-Eindhoven. Geëxperimenteerd wordt met het aanbieden van kleinschalige restauratieve voorzieningen en werk- en vergaderruimtes op regionale openbaar vervoerknooppunten. Op veel vervoerknooppunten worden leenfietsen aangeboden volgens het concept van ov-fiets. De provincie reserveert extra budget om verbeteringen in het openbaar vervoer te realiseren en gemeenten te helpen bij het opzetten van transferia, naar het succesvolle voorbeeld in Den Bosch.

Stedelijke distributie: efficiënt en duurzaam

ICT biedt interessante mogelijkheden voor innovaties in de wereld van bevoorrading en distributie. Denk daarbij aan bundeling van goederenstromen, optimale belading en betrouwbare, efficiënte bezorgschema's, gemeenschappelijk gebruik van 'schone' (de minst milieubelastende) voertuigen etc. Bedrijven, klanten en het milieu varen hier wel bij. Opnemen in het 'living lab' dus.

Auto-infrastructuur

We gaan er niet van uit dat met 'smart mobility' en een forse toename in het fietsverkeer alle problemen op het regionale en stedelijke wegennet worden opgelost. Daarvoor zijn ook een aantal aanpassingen in het wegennet nodig. We denken in de eerste plaats aan de volgende verbeteringen.

Aanpak N279 als geheel en bij Helmond en Veghel

De N279 blijft een gebiedsontsluitingsweg en wordt geen alternatieve route voor verkeer op de A2. De negatieve impact op natuur, landschap en het leefmilieu van omwonenden van een N279 uitgevoerd als semi-autosnelweg is te groot. De weg blijft het bestaande tracé volgen en heeft in hoofdzaak 2x1 rijstrook en maximum snelheid 80 km/uur. Knelpunten in de doorstroming, zoals bij aansluitingen op het onderliggend wegennet, worden opgelost met goed ingepast maatwerk, zoals veilige rotondes, langere invoegstroken en waar noodzakelijk een ongelijkvloerse kruising. Bij Helmond mag de milieuhinder niet toenemen en wordt geïnvesteerd in een betere inpassing met vermindering van milieuhinder. In Veghel wordt een goede oplossing voor de verkeersproblematiek gerealiseerd, waarbij de hinder voor omwonenden en bedrijven afneemt en in verkeerskundig en stedenbouwkundig opzicht een flinke stap vooruit wordt gemaakt.

Overige provinciale wegen

De weg Boxmeer-Gemert-Laarbeek-Nuenen (N272/N615) krijgt een ongelijkvloerse aansluiting op de N279 (i.p.v. een rotonde) en zo mogelijk een onderdoorgang bij Zuid-Willemsvaart. Als daar in het belang van de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers reden toe is, wordt de maximumsnelheid voor autoverkeer aangepast en de handhaving geïntensiveerd. Waar de verkeersveiligheid onvoldoende blijkt, worden provinciale wegen veiliger gemaakt in de geest van het voorstel van de ANWB uit 2014.

Steden Eindhoven en Helmond

Verkeersknelpunten in de centra van Eindhoven (zoals de aansluiting A270 op de ring) en Helmond (zoals de Traverse) werken negatief door op de doorstroming rondom de steden. Daar moeten we van af. De provincie draagt bij aan het aanpakken en voorkomen van dit soort knelpunten. Slimme en duurzame oplossingen hebben prioriteit.

A58 en A67: snel aan de slag met verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid

De provincie werkt samen met de regio en het rijk aan het versneld nemen van maatregelen die de verkeersveiligheid en doorstroming op de A58 en de A67 flink verbeteren. De verbetering komt in de eerste plaats van 'smart mobility'-toepassingen. De proef op de A58 om spookfiles te voorkomen is daarvan een voorbeeld. Waar noodzakelijk worden fysieke aanpassingen uitgevoerd om de wegcapaciteit op het vereiste niveau te brengen.

Regelmatig leiden incidenten tot langdurige files op de snelwegen bij Eindhoven. Naast maatregelen uit de toolbox 'smart mobility' wordt ook tijdelijke uitwisseling van verkeer tussen de rijbanen van A2 en N2 onderzocht. Bij langdurige stremming van de A67 ten zuiden van Eindhoven wordt een deel van het verkeer over de N279 naar Veghel (aansluiting A50) geleid. De N279 wordt daarvoor niet verbreed en de snelheid wordt niet verhoogd, wel wordt met moderne verkeersregeltechnieken de doorstroming zoveel mogelijk bevorderd. Dit vraagt nauwe samenwerking tussen service providers en wegbeheerders.

ⁱ Deze voorstellen zijn in de eerste plaats een antwoord op het plan voor een verkeersruit aan de oostkant de Braiport-regio. Onze benadering biedt ook aanknopingspunten voor een uitwerking aan de westzijde. We gaan daar in dit document niet nader op in.

Uitgave van de Brabantse Milieufederatie en Platform Noordoostcorridor

Versie 5 maart 2015

Meer informatie?

Kijk op de website van het **Platform Noordoostcorridor** www.stuitderuit.nl

of neem contact op met de **Brabantse Milieufederatie** telefoon 013-5356225

www.brabantsemilieufederatie.nl