



Informatiebericht naar aanleiding van de afsluitende bestuurlijke Stuurgroep Zuidoostvleugel BrabantStad d.d. 17 april 2007

Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad compleet.

Proces

Sinds begin dit jaar is in korte tijd een proces doorlopen om de bereikbaarheidsproblematiek van de Zuidoostvleugel van BrabantStad vanuit een geheel nieuwe invalshoek te benaderen. Daarmee is invulling gegeven aan de afspraken die met de Minister van Verkeer en Waterstaat gemaakt zijn op 4 oktober 2006 in het kader van de Netwerkanalyse BrabantStad. In deze Netwerkanalyse is door alle Brabantstadpartners prioriteit gegeven aan de oplossing van de slepende bereikbaarheidsproblemen in het zuidoostelijk deel van de provincie. Concreet is toen afgesproken dat de regio binnen een halfjaar met voorstellen zou komen hoe de bereikbaarheidsproblemen van de regio zouden kunnen worden aangepakt. Het proces is onder leiding van de Provincie doorlopen met de bestuurders van SRE en Rijkswaterstaat en alle betrokken gemeenten in de regio. Ook de NS, de Brabants Zeeuwse Werkgeversvereniging (BZW) en de Brabantse MilieuFederatie (BMF) hebben aan het proces deelgenomen.

De betrokken bestuurders hebben op 17 april jongstleden een akkoord bereikt over een samenhangend totaalpakket van voorstellen wat met de Minister van Verkeer en Waterstaat op 14 mei besproken kan worden. Alle partners hebben een voorbehoud gemaakt in verband met de behandeling van het pakket in betrokken colleges, commissies en/of raden.

Inhoud

De Zuidoostvleugel van BrabantStad is een zeer bijzondere regio. Met Brainport Eindhoven als derde pijler van de Nederlandse Economie, is het een van de (stille) motoren van de Nederlandse economie. 15% van het Bruto Nationaal Product wordt in deze regio verdiend. Belangrijke multinationals die behoren tot de Europese of wereldmarktleiders zijn in deze regio gevestigd. Internationaal wordt samengewerkt aan een top-technologie regio van Europees en mondiaal formaat. In de regio wordt reeds fors geïnvesteerd: bijvoorbeeld jaarlijks voor circa 1,3 miljard euro aan private R&D-uitgaven (45% van de landelijke investering) en 0,5 miljard aan R&D-loonkosten in een gebied van 10 bij 10 kilometer in en rond Eindhoven. Dit samengaan van investeringen in hoogtechnologische research met toepassingsmogelijkheden in de directe nabijgelegen hoogwaardige maakindustrie in de regio Helmond vormt mede de ongekende kracht van de regio en is daarmee van belang voor de gehele Nederlandse economie. Deze sterke economische positie van de regio is mede te danken aan de unieke, uitzonderlijke combinatie van wonen, werken en landschap.

Om als regio deze positie te kunnen behouden en ten volle te kunnen benutten, is het noodzakelijk dat aan essentiële ruimtelijk-economische voorwaarden wordt voldaan binnen de randvoorwaarde van een duurzame ontwikkeling. In een aantal gevallen vergt dat nog een forse inspanning. Dat geldt in ieder geval voor de bereikbaarheid van de regio. Een bereikbaarheid die vanuit (inter)nationaal oogpunt goed geregeld moet zijn. Zowel om de (inter)nationale ontwikkeling van deze regio te ondersteunen als om ook de Randstad met de Mainports Schiphol en de Rotterdamse Haven, hun positie te kunnen laten behouden. De Zuidoostvleugel ligt immers op de route naar het Europese achterland. Maar ook de regionale bereikbaarheid moet goed op orde zijn.

Eenzijds om de bedrijven goed te faciliteren. Anderzijds om de regio ook voor werknemers en bewoners aantrekkelijk te maken.

Indien in de Zuidoostvleugel van BrabantStad geen maatregelen worden genomen om de bereikbaarheid en leefbaarheid te verbeteren, nemen deze problemen in de periode naar 2020 gigantisch en oncontroleerbaar toe. Dit betekent dat de regio slechter bereikbaar wordt en forse economische schade zal lijden. Daarnaast neemt zonder het nemen van adequate maatregelen het leef- en woonklimaat van de regio drastisch af.

Maatregelen gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid moeten nadrukkelijk gezien worden in het licht van een optimaal woon- en leefklimaat. De beleving van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving alsmede van de ecologische kwaliteit hebben niet alleen intrinsieke waarde maar zijn ook bepalende factoren voor het vestigingsklimaat.

Gelet op het bovenstaande wordt ingezet op:

- Een versterking van de (inter)nationale bereikbaarheid van de regio via de nationale A2-as, de A58/A67 en de N69
- Een versterking van de ontsluiting van bedrijventerreinen via een Regionale/BrabantStad ontwikkelingsas N279
- Het versterken van een hoogwaardig woon- en leefklimaat in het Middengebied van Eindhoven – Helmond
- Het bieden van een hoge kwaliteit van natuurwaarden en ecologische structuur in het gehele gebied.

Een kaartje van het eindbeeld is als bijlage bijgevoegd.

Om deze inzet waar te kunnen maken, is een uitgebreid, samenhangend pakket aan maatregelen opgesteld. Dit is tot stand gekomen door te werken langs de ‘Zevensprong van Verdaas’ (voormalig Tweede Kamerlid voor de PvdA), waarmee een werkelijk duurzame aanpak van de problematiek kan worden gerealiseerd. Het basisprincipe van deze ‘Zevensprong’¹ is dat er bij de aanpak van bereikbaarheidsproblemen sprake moet zijn van een gedegen en integrale netwerkanalyse waarbij ‘bij de eerste trede’ moet worden begonnen en dat bij elke volgende trede het cumulatief effect van de vorige trede(n) moet worden meegenomen. Op deze wijze moet een integraal pakket van maatregelen voor de gehele regio tot stand komen.

Multimodale maatregelenpakketten over meerdere beleidsterreinen (verkeer, RO, groen/milieu, ez) die op deze wijze tot stand komen, zijn nog niet eerder in Nederland integraal op hun effectiviteit doorgerekend. Vanuit deze studie is daartoe op een innovatieve manier een eerste aanzet gegeven. Omdat dit nieuw is in Nederland willen we met de Minister nadere afspraken maken om er in nauw overleg met het ministerie een verdere verdieping aan te kunnen geven. Voor zover het beeld nu is, zorgen de eerste vijf stappen van de ‘Zevensprong’ voor een beperking van de groei van de automobilititeit, maar lossen de bereikbaarheidsproblemen niet op. Deze eerste stappen zorgen met name voor een verbetering van de bereikbaarheid in het stedelijk gebied, maar lossen de

¹ Na het Kamerdebat over de Nota Mobiliteit is op aandrigen van het Kamerlid Verdaas de aanpak van de netwerkanalyses aangescherpt. Ook de doorvertaling in het Haalbaarheidsonderzoek Zuidoostvleugel BrabantStad gaat daarvan uit en wordt gebaseerd op:

- 1) Een ruimtelijke visie en programma.
- 2) Anders betalen voor mobiliteit.
- 3) De mogelijkheden van mobiliteitsmanagement.
- 4) Een optimalisatie van het openbaar vervoer.
- 5) De mogelijkheden van benutting
- 6) Aanpassen van bestaande infrastructuur.
- 7) De onderbouwing van de noodzaak tot nieuwe infrastructuur.

Deze opzet gaat door het leven als de ‘zevensprong van Verdaas’ en benadrukt het integrale karakter van de netwerkanalyses, zowel bij het analyseren van de problemen als bij het zoeken naar oplossingen in de uitwerkingen.

bovenregionale en regionale bereikbaarheidsproblemen in de regio niet op. Ook de stappen zes en zeven (reconstructie en aanleg) blijken noodzakelijk om de eerdere stappen beter te laten renderen.

De hoofdlijnen van het totale pakket zien er als volgt uit:

1. We borgen de kwaliteit van rust en leefomgeving van het Middengebied

Hiervoor is het nodig dat we nieuwe bedrijventerreinen positioneren langs de assen A2 en N279. Daarmee blijft bedrijfsgerelateerde mobiliteit aan de randen van het gebied en wordt het Middengebied ontzien. Dat biedt bovendien mogelijkheden om te investeren in blauwe/groene verbindingen en in een optimaal woon- en leefklimaat. Om de druk op het Middengebied verder te ontlasten wordt de A270 op geleide wijze, gekoppeld aan ruimtelijke ontwikkelingen rondom deze weg, afgewaardeerd tot regionale weg met oog voor een goede afwikkeling op de aansluiting met de Eindhovense ring. Ook de Geldropseweg – Eindhovenseweg wordt in dat verband aangepakt. Tegelijk investeren we in een kwaliteitsslag voor de fiets: aanpak van zowel ontbrekende schakels als van het comfort op de fietsnetwerken, stallingsvoorzieningen en oversteekvoorzieningen op drukke routes. Naast de fiets geven we ook een extra impuls aan het openbaar vervoer. Het betreft een op hoofdlijnen uitgewerkt concept waarin trein (frequenties en aantal stations) en Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) elkaar versterken. Daarbij wordt gedacht aan het inzetten van het principe van een visgraatmodel en vanuit de ketenbenadering het versterken van de afstemming van lopen, fietsen, parkeren en reisinformatie. Ook opties voor specifieke woon-werkverkeerrelaties worden in het kader van Mobiliteitsmanagement rondom de A2 in beeld gebracht. Vanuit het Middengebied geleiden we het autoverkeer vlot af naar de A67, waar de parallelbanen worden verlengd van Leenderheide tot aan Geldrop. Dit is van belang voor zowel de externe bereikbaarheid als de stedelijke bereikbaarheid en direct voor het economisch functioneren van bedrijven als bijvoorbeeld DAF Paccar aan deze zijde van Eindhoven en Geldrop. We voeren Dynamisch VerkeersManagement versneld in en we voeren mobiliteitsmanagement structureel in met een hoog ambitieniveau. De toepassing van prijsbeleid moet ondersteuning bieden. Met deze totaalaanpak worden oplossingen gecreëerd voor de leefbaarheid in steden en kernen.

Een nieuwe oost-westverbinding in het noordelijk deel van het stedelijk gebied wordt als aanvulling en versterking van voorgaand pakket noodzakelijk geacht. De regio vindt het van belang dat er een nieuwe oost-westverbinding komt tussen knooppunt A50/A58 en de N279. Deze oost-westverbinding dient te worden gerealiseerd binnen het huidige 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. Op basis van deze variant brengen de gemeente Laarbeek, SRE en de Provincie in het komende half jaar de ruimtelijke randvoorwaarden en inrichtingskwaliteit in beeld. Een te nemen tracébesluit over deze oost-westverbinding in het stedelijk gebied, treedt alsdan in de plaats van het op 23 juni 2005 genomen tracébesluit (onderdeel van het Bose-besluit). De provincie en de gemeente Laarbeek bevorderen dat de noordelijke variant in de tracé-MER kan worden meegenomen.

In dit perspectief ligt grootschalige ontwikkeling van Deense Hoek als bedrijvenlocatie niet voor de hand.

2. We ontwikkelen de N279 tot een regionale economische en mobiliteitsas

Leidend principe voor deze ontwikkeling is bundelen en concentreren op beperkt aantal locaties en het voorkomen van versnippering. Hierdoor ontstaan voor de regio nieuwe kansen in Veghel, Helmond en Laarbeek voor bedrijvenontwikkeling langs water en weg. De water- en wegverbinding (Zuid Willemsvaart en N279) worden gefaseerd aangepakt om de mobiliteit adequaat te kunnen accommoderen. Dit biedt nadrukkelijk kansen voor multimodaal goederenvervoer. Deze aanpak schept ook kansen voor - waar nodig - tracéaanpassingen van de N279 om overlast op te lossen (b.v. Veghel, Beek en Donk, oostelijk deel Helmond). Uiteindelijk zal de N279 door een verdubbeling van het aantal rijstroken op termijn een volwaardige alternatieve optie zijn, naast de A2, voor het noord-zuidverkeer. De aanpak van de N279 zal gefaseerd worden uitgevoerd, waarbij het noordelijke deel Den Bosch – Veghel als eerste aan de orde is.

3. We ontwikkelen de A2 als internationale ontwikkelingsas met goede doorstroming op A67 en N69

Het rijk investeert fors in de capaciteitsvergroting van de A2 in de periode tot 2020. De Tangenten Eindhoven worden inmiddels al omgebouwd naar 4x2 rijstroken. Maar ook voor de A2 tussen Den Bosch en Eindhoven en tussen Eindhoven en Weert zijn op basis van verdere studies capaciteitsuitbreidingen noodzakelijk, met een eventuele mogelijkheid tot het wijzigen van aansluitingen bij Heeze-Leende. We scheiden regionaal en doorgaand verkeer op de A2/A67 en verlengen de parallelbanen richting Veldhoven-West en Geldrop. Bij Veldhoven-west is een nieuwe aansluiting nodig ten behoeve van woningbouw in Veldhoven-West en de ontwikkeling van bedrijventerrein De Run/ASML. De betrokken bestuurders herbevestigen, mede vanuit het oogpunt van leefbaarheid in Valkenswaard en Waalre, de noodzaak dat er voor de N69 een nieuw wegtracé moet komen, dat eveneens op de gemelde nieuwe toe/afrit bij Veldhoven zou kunnen worden aangesloten. Voorgesteld wordt om voor de nieuwe N69 snel een tracé/MER-studie uit te voeren en te komen tot een spoedige tracékeuze voor deze verbinding.

Voor de gehele A67 tussen knooppunt Leenderheide en Venlo wordt ondersteund dat gelet op de uitgevoerde pre-verkenning A58/A67 met de minister afspraken gemaakt moeten worden over de vervolgstappen daarin.

4. We zetten in op strategische groene en blauwe ontwikkelingen

Aan de (noord-)westzijde gaat het bijvoorbeeld om de verbinding tussen Landgoed De Wielewaal en Het Groene Woud en het realiseren van het Nieuwe Woud. De landschapsecologische ontwikkeling van de Dommeldalzone, een groene verbindingszone rond Landgoed Gulbergen en Bosplan Vaarle als groene noord-zuidverbinding alsmede een zone rond de Goorloop zijn in het Middengebied aan de orde. Zo ook de reconstructie van het Eindhovens kanaal als oost-west ecologische verbinding. Verder zijn er de Strategische gebiedsontwikkeling Veghel-Zuid en de toeristisch recreatieve doorontwikkeling Groot Kempen.

5. We borgen de financiering via een te ontwikkelen eigenstandig PPS-fonds/constructie

Een eerste zeer globale inschatting van de kosten die gemoeid zijn met het maatregelenpakket komt uit op een investeringsbehoefte van circa € 2,3 miljard tot 2020. Investeringsen die door alle partijen gedragen moeten worden. Verschillende financieringsopties zijn daarbij denkbaar. Het totale pakket van mobiliteitsmaatregelen en ruimtelijke ontwikkelingen schept mogelijkheden om 'eigen' geldstromen te genereren, bijvoorbeeld via gebiedsontwikkeling, PPS-constructies, extra opbrengsten uit prijsbeleid (versnellingsprijs) of private bijdragen voor concrete investeringen. Vergelijkingen worden gemaakt met ervaringen in andere regio's zoals bijvoorbeeld met de business-case Antwerpen. Aan de minister zal worden voorgesteld om in nader overleg met hem de opties verder uit te werken. Ook een kosten-batenanalyse inclusief bepaling van de effecten van het totaalpakket, aansluitend op het Netwerkprogramma Bereikbaarheid BrabantStad, worden in samenwerking met het ministerie verder uitgewerkt.

Tot slot

Met het bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel Brabantstad is niet alleen een historische 'doorbraak' gerealiseerd in een lang lopende discussie in en met de regio over bereikbaarheid. Bovenal is op een innovatieve wijze – passend bij het karakter van de regio – een maatregelenpakket tot stand gekomen waarin ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit zowel inhoudelijk, procesmatig als financieel met elkaar worden verbonden. En daardoor is er – naar de stellige overtuiging van alle betrokken bestuurders – een duurzaam en ook financieel haalbaar pakket ontstaan voor de komende vijftien jaar.