

Strategienota

Vervolg Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad

Verdieping analyse + aanzet tot realisatie

INHOUDSOPGAVE

1.	Aanleiding: regionaal akkoord en afspraken met minister	1
2.	MIRT-pilot	3
3.	Integrale gebiedsopgave Zuidoostvleugel BrabantStad	5
4.	Realisatie bereikbaarheidsprogramma	7
5.	Financiering bereikbaarheidsprogramma	11
6.	Organisatiestructuur	13
7.	Resumé acties, tijdpad en beslismomenten	15
8.	Risico-analyse	17
Bijlagen:		19
BIJLAGE 1: REGIONAAL AKKOORD EN AFSPRAKEN MET MINISTER		21
BIJLAGE 2: STRATEGIEKAART RUIMTELIJKE BRAINPORT EINDHOVEN/HELMOND		27
BIJLAGE 3: ACHTERGRONDINFORMATIE NIEUWE VERBINDINGEN UIT STAP 7 LADDER VAN VERDAAS		29

1. Aanleiding: regionaal akkoord en afspraken met minister

Op 17 april 2007 heeft de Stuurgroep Haalbaarheidsstudie Bereikbaarheid Zuidoostvleugel BrabantStad een akkoord bereikt over het Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad. Met recht kan worden gesproken van een historische doorbraak in een lang lopende discussie in de regio over de oplossing van de bereikbaarheidsproblematiek. Dit akkoord is het resultaat van een in het voorjaar van 2007 doorlopen bestuurlijk traject, waarbij aan de hand van de Zevensprong van Verdaas tot een samenhangend maatregelenpakket ter oplossing van de bereikbaarheidsproblematiek is gekomen. Het resultaat van de Haalbaarheidsstudie is verwoord in het rapport *Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad*.

Op 13 juni 2007 is het akkoord door de gedeputeerde Steffens en SRE-portefeuillehouder Van Merrienboer gepresenteerd aan de minister van Verkeer en Waterstaat, de heer Eurlings¹. De minister heeft het maatregelenpakket als een interessante visie en denkrichting onderschreven. De verbreding van de scope van het maatregelenpakket, van niet alleen een bereikbaarheidsvraagstuk naar ook een economische en ruimtelijke opgave van de regio, spreekt de minister aan en is in lijn met de ambities van het Rijk om tot een meer integrale gebiedsaanpak te komen.

De uitkomst van 17 april en 13 juni jl. is de resultante van een bestuurlijk proces. Verdere analyse en onderbouwing van het maatregelenpakket, c.q. het Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad is noodzakelijk. Met minister Eurlings is overeengekomen dat in het MIRT 2008 een pilot MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad wordt opgenomen. Het Plan van Aanpak voor deze MIRT-verkenning wordt in de periode tot medio november a.s. door provincie en SRE, samen met vertegenwoordigers van de ministeries van V&W, VROM, EZ en LNV opgesteld. In hoofdstuk 2 van deze Strategienota wordt verder ingegaan op de (verwachte) MIRT-procedure.

Nadere analyse en onderbouwing van het bereikbaarheidsprogramma vindt in eerste aanzet primair in de MIRT-verkenning en eventuele vervolgstappen binnen de MIRT-procedure plaats. Echter een aantal maatregelen uit het bereikbaarheidsprogramma is robuust te noemen, dat wil zeggen; welk economisch of ruimtelijk scenario je ook hanteert, deze maatregelen passen altijd. Feitelijk gaat het om no-regret maatregelen. De uitvoering van deze maatregelen moet daarom met spoed ter hand worden genomen.

Het doel van deze Strategienota is dan ook tweeledig:

1. het organiseren van de regionale input in het MIRT-proces, teneinde samen met het rijk het bereikbaarheidsprogramma verder te kunnen onderbouwen.
2. het geven van een aanzet voor de daadwerkelijke realisatie van het bereikbaarheidsprogramma, met daarbij het benoemen en toedelen van concrete acties.

Deze Strategienota behandelt de materie op hoofdlijnen, waarbij het accent vooral ligt op het proces en minder op de inhoud. De primaire doelgroep wordt dan ook gevormd door de regionale (provincie, SRE, gemeenten) bestuurders. In de bijlage wordt op een aantal -bestuurlijk gevoeliger- onderdelen van het bereikbaarheidsprogramma iets dieper ingegaan, daarbij niet alleen aandacht hebben voor procedurele, maar ook op een aantal inhoudelijke aspecten.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt kort stilgestaan bij de uitgangspunten die voor een "gebiedsgerichte" MIRT-verkenning zouden moeten gelden en bij de positie van MIRT binnen het proces, c.q. de structuur waarbinnen het bereikbaarheidsprogramma kan worden uitgevoerd.

Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 kort stilgestaan bij de verdere uitwerking van stap 1 van Verdaas, middels het komen tot het formuleren van een integrale gebiedsopgave voor de Zuidoostvleugel.

In hoofdstuk 4 worden de procedurele, meest planologische, vervolgstappen geschetst die moeten worden doorlopen.

De kosten van alle in het Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad opgenomen maatregelen worden geraamd op in totaal € 2,3 miljard. Vandaar dat in hoofdstuk 5 aandacht wordt besteed aan het separaat voorbereide financieringsvoorstel.

Het "Zuidoostvleugelproces" is oorspronkelijk geïnitieerd vanuit de sector verkeer om te eindigen in een in aanzet integraal, samenhangend maatregelenpakket. Het integrale karakter van het pakket zal nog verder toenemen, dit heeft consequenties voor de organisatiestructuur. Hierbij wordt in hoofdstuk 6 stil gestaan om vervolgens in de afsluitende hoofdstukken kort stil te staan bij de planning en een beknopte risicoanalyse.

¹ De letterlijke weergave van het regionaal akkoord en de met minister Eurlings gemaakte afspraken vindt u in bijlage 1.

2. MIRT-pilot

Door het huidige kabinet is aan het voormalige Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) de "R" van ruimte toegevoegd. Dit is ingegeven door de ambitie van het kabinet om tot een meer integrale gebiedsaanpak te komen.

Het in de Haalbaarheidsstudie Bereikbaarheid Zuidoostvleugel BrabantStad doorlopen proces is hiervan een goed, eerste voorbeeld. Redenerend vanuit een ruimtelijke/economische visie is bestuurlijk overeenstemming bereikt over een primair op bereikbaarheid gericht, samenhangend maatregelenpakket, opgebouwd aan de hand van de Zevensprong van Verdaas.

Op 13 juni heeft minister Eurlings de gevolgde aanpak en het resultaat daarvan dan ook als interessant en verder uit te werken aangemerkt.

De afgelopen maanden is ambtelijk contact gelegd met de verschillende departementen om te komen tot een Plan van Aanpak voor de MIRT-verkenning. Het betreft dan de departementen V&W (coördinerend van rijkszijde), VROM, EZ en LNV. De gezamenlijke ambitie is om tijdens het eerstvolgende halfjaarlijkse MIRT-overleg met de ministers van V&W en VROM het Plan van Aanpak ter committering voor te leggen. Vervolgens is de ambitie om in een jaar tijd de verkenning te doorlopen en af te ronden, waarna door de minister(s) een besluit kan worden genomen over de overgang naar de Planstudiefase.

Het opstellen van het Plan van Aanpak MIRT-verkenning en het doorlopen van de verkenning is een separaat traject. Er zijn echter veel dwarsverbanden met het proces van realisatie van het bereikbaarheidsprogramma. Vandaar dat hier kort bij het MIRT wordt stil gestaan.

Veel rondom het nieuwe MIRT is nog onduidelijk. Het "oude" MIT was probleem- en projectgericht, waarbij de probleemanalyse vrijwel uitsluitend een verkeerskundige was. Ook het rijk heeft nog geen ervaring met een MIRT. Het is daarom een gezamenlijke zoektocht naar een landelijk integraal prioriteringsinstrument voor ruimtelijke investeringen. Een extra uitdaging is gelegen in het feit dat het in ons geval om een gebiedsgericht programma gaat, waarbij het ook gaat om economische/ruimtelijke potenties.

Met het Rijk is afgesproken dat de provincie voor wat betreft de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad de trekkersrol vervult.

Door provincie en SRE zijn onder andere de volgende uitgangspunten en doelstellingen voor een MIRT-verkenning geformuleerd:

- Vertrekpunt is het Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad;
- Lopende afspraken tussen het rijk en de regio, evenals robuuste projecten uit het bereikbaarheidsprogramma vormen een gegeven. De effecten vormen wel input voor de MIRT-verkenning;
- Het gaat om een integrale gebiedsopgave, oftewel de samenhang van verschillende ruimtelijke, fysieke opgaven in de Zuidoostvleugel BrabantStad;
- Ambitie is versterken van de economische positie van Brainport;
- Niet alleen uitgaan van probleem-, maar ook van een kansgeoriënteerde insteek. Denkend vanuit ruimtelijke economische ambities en doelstellingen (Brainport) en de kansen om deze ook daadwerkelijk te realiseren;
- Gedifferentieerde bereikbaarheidskwaliteit formuleren. Welke kwaliteit is nodig voor de gewenste sociaal-economische ontwikkeling;
- De MIRT-verkenning moet resulteren in een gedegen onderbouwing van de effectiviteit en kosten van oplossingen/maatregelen uit het Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad en dan met name die onderdelen uit het programma waarvoor de (financiële) hulp van het rijk onontbeerlijk is. Het betreft dus een gebiedsgerichte, programmatische verkenning;
- De onderbouwing moet zodanig zijn dat relevante projecten door kunnen naar de Planstudiefase van het MIRT of de regionale uitvoeringsprogramma's;
- Bij het bepalen van de effectiviteit moet het gaan om effectiviteit in brede zin, dus bijvoorbeeld effecten op economische ontwikkeling, ruimtelijke en ecologische kwaliteit, verkeerskundige aspecten en leefbaarheid. Te denken valt aan een pragmatisch ingerichte (kentallen) MKBA, maar bijvoorbeeld ook aan een Strategische Milieu Beoordeling;
- De MIRT-verkenning moet inzicht bieden in synergie effecten van investeringen in het fysieke domein tegen de achtergrond van een helder inzicht in de economische en bredere welvaartseffecten van de investeringen;
- De MIRT-verkenning moet tevens resulteren in een gedragen integraal investeringsprogramma van Rijk en regio voor de Zuidoostvleugel BrabantStad, dat wil zeggen betrekking hebbend op het hele fysieke domein.

Afspraken/Planning MIRT-pilot:

Bovenstaande elementen komen terug in het Plan van Aanpak voor de MIRT-verkenning. Dit plan is medio november 2007 gereed. De ambitie van provincie en SRE is om de verkenning vervolgens in één jaar tijd te doorlopen. In november 2008 kan dan door het rijk het besluit worden genomen om aan relevante projecten de Planstudiestatus te verlenen.

3. Integrale gebiedsopgave Zuidoostvleugel BrabantStad

De Haalbaarheidsstudie Bereikbaarheid Zuidoostvleugel BrabantStad is doorlopen aan de hand van de Zevensprong van Verdaas. Stap 1 van Verdaas betreft het maken van strategische keuzes voor locaties van wonen en werken. Deze stap is in het gevolgde proces aangestipt, wat heeft geresulteerd in een ruimtelijk-economische visie op hoofdlijnen, neergelegd in vier “dossiers”:

- Borgen van rust en leefomgeving in het Middengebied;
- Ontwikkelen van de N279 tot een economische en ontwikkelingsas;
- Ontwikkelen van de A2 als internationale ontwikkelingsas met goede doorstroming op de A67;
- Inzetten op een strategische groene en blauwe ontwikkeling.

Het voert echter te ver om te zeggen dat stap 1 uitgebreid is doorlopen. Het is daarom zaak om hier alsnog uitgebreider aandacht aan te besteden.

Daarbij komt dat een belangrijk uitgangspunt voor de MIRT-verkenning is, dat het in het geval van de Zuidoostvleugel BrabantStad, gaat om een integrale gebiedsopgave. Dat wil zeggen betrekking heeft op het complete fysieke domein.

Het is daarom zaak om als regio met enige spoed één **Integrale Gebiedsopgave Zuidoostvleugel BrabantStad** te definiëren. Deels omdat elementen daaruit kunnen dienen als input voor de MIRT-verkenning, maar ook omdat dat voor allerlei interne processen binnen en tussen regionale partners een belangrijk hulpmiddel kan zijn. Door te werken vanuit een integrale gebiedsopgave is het bijvoorbeeld mogelijk de onderbouwing van locatiekeuzes in de regio verder te verdiepen.

In een integrale gebiedsopgave wordt gekeken naar de ontwikkelingsopgave voor een gebied. Daarbij wordt gekeken naar de functies die aan de orde zijn als infrastructuur, natuur, woningen en bedrijven. Het gaat er om deze in samenhang te ontwikkelen om zodoende vast te stellen wat voor het gebied de toekomst is. Bovenstaande past in de onlangs door GS en DB-SRE uitgesproken gemeenschappelijke ambitie om de samenwerking te versterken en te komen tot integratie op visieniveau. Hoe dit accent uitkristalliseert, is mede afhankelijk van de invulling die gezamenlijk wordt gegeven aan het begrippenkader en de bevoegdheden uit de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening (nWRO).

In “*Het Geniale Landschap*”² wordt de conclusie getrokken dat de Zuidoostvleugel BrabantStad een goede ruimtelijke uitgangspositie heeft. De ruimtelijke strategie moet gebaseerd zijn op vervlechting en versterking van het contrast. Er moet worden ingezet op ruimtelijke knopen met hoogstedelijke cultuur en concentratie van voorzieningen enerzijds en een fijnmazig dorpsstedelijk netwerk in een regiospecifieke landschappelijke omgeving anderzijds. Daarbij past een op maat gesneden gedifferentieerde bereikbaarheidskwaliteit.

Teneinde het proces om te komen tot een integrale gebiedsopgave voor de Zuidoostvleugel van BrabantStad manageble te houden wordt in deze Strategienota de suggestie gedaan om te werken met deelopgaven. Eerder genoemde vier dossiers zouden kunnen worden gespecificeerd in een aantal deelopgaven met -aan het rapport het Geniale Landschap geïnspireerd- motto's³:

- A2-zone Eindhoven & Westcorridor Eindhoven (*het geniale werken, internationaal vestigingsmilieu*);
- De gekoppelde opgaven Middengebied (*het geniale park, regionaal landschapspark*) en Nieuwe Woud (*het geniale wonen, experimenteel woonlandschap*);
- Noordoostcorridor (*de geniale verbinding, ontsluiting noordoostzijde stedelijke regio*), bestaande uit de N279 van Veghel tot aan de A67 en de OW-verbinding tussen de N279 en de A58;
- Grenscorridor N69 (*het geniale grensland, ontsluiting zuidzijde stedelijke regio*).

Het valt te overwegen om per deelopgave een plan-MER uit te voeren. De verschillende deelopgaven dienen vervolgens te worden samengevoegd tot één integrale gebiedsopgave voor de Zuidoostvleugel BrabantStad.

Bovenstaande impliceert een aanzienlijke organisatorische belasting. Daarom wordt, mede op basis van de in het RSP/Regionale Uitwerking Streekplan opgenomen samenhangende opgaven, de suggestie gedaan om de provincie primair verantwoordelijk te laten zijn voor het invullen van de deelopgaven voor de Noordoostcorridor (*de geniale verbinding*) en de Grenscorridor N69 (*het geniale grensland*). Het SRE trekt dan de deelopgave A2 Zone Eindhoven & Westcorridor Eindhoven (*het geniale werken*) en de gekoppelde opgaven Middengebied en Nieuwe Woud (*geniale wonen en het geniale park*).

Belangrijk uitgangspunt is dat bestaande visies, studies etc. met betrekking tot het fysieke domein input vormen voor de Integrale Gebiedsopgave Zuidoostvleugel BrabantStad en de daarbinnen te definiëren deelopgaven. Te

² *Het Geniale Landschap; ruimtelijke scenario's voor Brainport* is een inspiratiedocument voor ruimtelijke randvoorwaarden ter versterking van de kenniseconomie, toegespitst op de Brainport Eindhoven/Helmond.

³ De geografische begrenzing van de deelopgaven staan aangegeven in het in de bijlage opgenomen indicatief/informeel kaartbeeld. Een kaartbeeld inclusief Veghel e.o. is nog niet beschikbaar, vandaar dat de deelopgave Noordoostcorridor aan de bovenkant “open” is weergegeven.

noemen voorbeelden in dit kader zijn de Ontwikkelingsvisie A2, de zogeheten BOR-afspraken en de nog lopende trajecten MEROS en MER-west.

Afspraken/Planning Integrale Gebiedsopgaven

Op basis van deze Strategienota is een principebesluit genomen over de integrale gebiedsopgave om vervolgens met diverse experts van o.a. Provincie en SRE de komende maanden tot een definitie te komen en deze verder in te vullen. Enerzijds omdat dit waardevolle input is in de te doorlopen MIRT-verkenning, maar ook omdat het de regionale partners in ieder geval helpt om ruimtelijke keuzes beter te onderbouwen om vervolgens te komen tot een betere programmering van maatregelen. Het voornoemde principebesluit is op 19 september 2007 door de Stuurgroep Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel genomen. Parallel aan de doorlooptijd van de MIRT-verkenning kunnen nu vervolgens de deelopgaven worden gedefinieerd om daarna te komen tot één integrale gebiedsopgave voor de Zuidoostvleugel BrabantStad.

4. Realisatie bereikbaarheidsprogramma

Met het oppakken van de pilot MIRT-verkenning en de mede daarvoor op te stellen integrale gebiedsopgave, wordt in feite nadere invulling gegeven aan de eerste stap van de Zevensprong van Verdaas. Ook voor de stappen 2 tot en met 7 zijn in het bereikbaarheidsprogramma diverse activiteiten benoemd die verder uitgewerkt en opgepakt moeten worden. Om de samenhang vanuit de Zevensprong van Verdaas in stand te houden wordt achtereenvolgens per stap, gekoppeld aan de genomen besluiten, aangegeven welke activiteiten de komende periode aan de orde zijn.

Besluit 1 over de RO-maatregelen is al in hoofdstuk 3 aan de orde gekomen en wordt hier nu niet verder beschreven.

Verschillende activiteiten en maatregelen zijn zo concreet of al uitgewerkt in andere procedures en in sommige gevallen zelfs al financieel afgedekt, dat deze beschouwd kunnen worden als vaststaand c.q. robuuste maatregelen. Deze 'robuuste' maatregelen zijn in alle gevallen van belang voor de bereikbaarheid van de regio. Het betreft maatregelen die als gegeven/uitgangspunt in de MIRT-verkenning kunnen worden opgenomen. Het is van belang dat deze maatregelen los van de verdere uitwerking van de MIRT-verkenning en los van de afspraken over de financiering van het totale programma, toch al in uitvoering genomen kunnen worden. Daarover moeten in het najaar met de Minister van Verkeer en Waterstaat nadere afspraken worden gemaakt. Hiervoor is het nodig dat een compleet beeld wordt gegeven van de maatregelen die als robuust aangemerkt kunnen worden. Deze actie zal door het kernteam ten behoeve van het overleg met de minister worden opgesteld.

Stap 2: Anders Betalen voor Mobiliteit (zie bijlage 1, besluit 2.1)

De Zuidoostvleugelregio wil graag pilotregio zijn voor de invoering van de platte kilometerheffing. Provincie en SRE ondernemen initiatieven richting de betrokken ministeries en de leden van de Tweede Kamer om ook daadwerkelijk als pilotregio aangemerkt te worden.

De platte kilometerheffing is vooral van belang vanwege de verwachte positieve effecten op de mobiliteit. Het levert vooralsnog geen financiële bijdrage aan het totale programma. Verwacht wordt dat aanvullende maatregelen in het kader van Anders Betalen voor Mobiliteit nodig zullen zijn voor het sluitend maken van het financieringsplan. In hoofdstuk 5 wordt hier nader op ingegaan. Indien dergelijke maatregelen inderdaad aan de orde komen, zullen de effecten daarvan op de mobiliteit ook voor het totaalprogramma in beeld gebracht worden.

Stap 3: Mobiliteitsmanagement en Fiets (zie bijlage 1, besluiten 2.2 en 2.3)

Het maatregelenpakket "Wegwijs A2" komt vanaf november 2007 in uitvoering. Met dit pakket is een investering van ten minste € 30 miljoen gemoeid. Aan de hand van een eerste evaluatie en effectbepaling in het voorjaar van 2008, wordt samen met het bedrijfsleven een structureel pakket aan mobiliteitsmanagementsmaatregelen opgesteld. Dat Structurele pakket moet vanaf 2010 operationeel zijn en zich richten op de hele Zuidoostvleugel. Het SRE neemt hiervoor het initiatief.

Binnen de SRE-regio en de aansluitende GGA-regio's Noordoost en 's-Hertogenbosch staan voor de komende jaren (tot 2010) al diverse fietsprojecten en voor de fiets geoormerkte budgettaire ruimte ingepland, welke in totaal een investering van € 30 miljoen behelzen. De projecten zullen voortvarend in uitvoering worden genomen. Er moet ook in beeld gebracht worden welke maatregelen aansluitend daarop voor de periode tot 2020 ontwikkeld kunnen worden. Het SRE stelt een plan van aanpak op om richting te geven aan het proces om dit in beeld te kunnen brengen.

Stap 4: Openbaar Vervoer (zie bijlage 1, besluit 2.4, 2.5 en 2.6)

Op het vlak van het openbaar vervoer wordt voor de concrete maatregelen zoals de ontwikkeling van HOV-assen, aangesloten op het programma OV-netwerk BrabantStad. Deze worden conform planning ontwikkeld en gerealiseerd. Binnen de Zuidoostvleugel zijn meerdere partijen verantwoordelijk voor de OV-concessies en daarmee voor de verdere ontwikkeling van het openbaar vervoer. Het SRE is voor haar concessiegebied al enige tijd geleden gestart met enerzijds het concreet plannen en uitvoeren van doorstroomassen tot 2010 met een totaal geraamde investering van € 20 miljoen. Anderzijds wordt voor de periode daarna een HOV-visie ontwikkeld met een uitrol van een kwalitatief hoogwaardig, regionaal HOV-stelsel tot 2020. Deze visie is in februari 2008 gereed. De Provincie is gestart met een marktverkenning HOV-noordoost Brabant, i.c.m. visgraatmodel. Door beide ontwikkelingen te koppelen kan verder invulling gegeven worden aan stap 4.

Voor het starten van concrete acties zoals het opstellen van business cases door NS, zijn inmiddels contacten gelegd met NS.

Stap 5: Benutten/DVM (zie bijlage 1, besluit 2.7 en 2.8)

Zowel voor het SRE-gebied als voor de GGA-regio's Noordoost en 's-Hertogenbosch zijn studies uitgevoerd naar een betere benutting van het beschikbare wegennet. In deze 'BBB-studies' zijn per regio regelstrategieën opgesteld. Deze regelstrategieën moeten uitgebouwd worden tot een samenhangende integrale strategie voor de hele Zuidoostvleugel voor de periode na 2010 en rekening houdend met de nieuwe ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen. Die regelstrategieën vormen tevens input voor het nog op te stellen DVM-beleid voor de periode 2011-2020. Provincie en SRE stellen daarvoor een plan van aanpak op, mede gericht op het vormen van een

pilotregio DVM. Minister Eurlings heeft zich bereid getoond bij voorrang mee te investeren in het DVM-programma BrabantStad. Daarmee wordt een totaalinvestering van € 25 miljoen in DVM op korte termijn gerealiseerd.

De concrete benuttingmaatregelen die al in lopende studies benoemd zijn (o.a. in BBZOB en in het programma DVM-BrabantStad) worden door de betrokken wegbeheerders volgens de lopende afspraken verder ontwikkeld en 'op straat' gebracht.

Om een optimale effectiviteit te bereiken is het bovendien noodzakelijk om de te vernieuwen verkeerscentrale van Rijkswaterstaat uit te breiden met onderliggend wegennet.

Stap 5 extra: Multimodaal goederenvervoer (zie bijlage 1, besluit 2.9 en 2.10)

Ten behoeve van een schaalvergroting van het vervoer over water is het noodzakelijk om de binnen de Zuidoostvleugel aanwezige vaarwegen, qua vaarklasse, goed op elkaar af te stemmen en zonodig aan te passen. Bestaande plannen, ook wat betreft onderhoudsinvesteringen, moeten waar mogelijk versneld worden opgepakt. Daarvoor is het noodzakelijk dat de samenhang tussen de verschillende plannen nader in beeld wordt gebracht en er vervolgens afspraken worden gemaakt over faseringen en de beschikbaarstelling van de financiële middelen. Rijkswaterstaat en de gemeenten Eindhoven en Helmond nemen hiervoor het initiatief.

Stap 6: Reconstructie infrastructuur (zie bijlage 1, besluit 3.1 t/m 3.8)

De voorlaatste stap van de Zevensprong van Verdaas richt zich op de mogelijkheden van aanpassingen aan de bestaande infrastructuur om daarmee de problematiek te verlichten. Het gaat dan voornamelijk om het vergroten of juist verminderen van capaciteiten op wegvakken en kruispunten of het maken van extra aansluitingen. Er zijn 8 concrete maatregelen in het akkoord opgenomen die hierop betrekken hebben. In de meeste gevallen zijn nadere studies nodig om de mogelijkheden in beeld te brengen. Tracé/MER-procedures kunnen daarbij aan de orde zijn. Uitvoering van de studies hangt nauw samen met de afspraken die over de MIRT-verkenning gemaakt worden. Een aantal procedures kunnen mogelijk pas na afronding van de MIRT-verkenning opgestart worden. In die gevallen kan vaak wel al het nodige voorwerk worden gedaan, om enerzijds input te genereren voor de MIRT-verkenning en anderzijds om na afronding van de MIRT-verkenning snel door te kunnen pakken.

De betreffende wegbeheerders zijn verantwoordelijk voor het opstarten van de procedures. Per maatregel moet in een plan van aanpak de verdere werkwijze en planning uitgewerkt worden. Onderstaande tabel wordt per besluit aangegeven welke wegbeheerder verantwoordelijk is en voor welke studies een plan van aanpak nodig is.

Besluit nr.	Wegvak	Verantwoordelijk wegbeheerder	Te starten studie	Start activiteiten
3.1	N279	Provincie Noord-Brabant	Planstudie (tracé/MER-procedure) noordelijk deel A2-A50 Planstudie (tracé/MER-procedure) deel A50 – A67	Afhankelijk van het resultaat van de integrale gebiedsopgaven c.q. MIRT-verkenning
3.2	A2-noord	Rijkswaterstaat	Planstudie Den Bosch – Eindhoven, besluit minister: 2x3	Al lopende procedure
3.3.	A2-zuid	Rijkswaterstaat	Planstudie (tracé/MER-procedure) wegvak Eindhoven – Weert	Afhankelijk van het resultaat van de integrale gebiedsopgaven c.q. MIRT-verkenning
3.4	A270 N614 N615 N69	Provincie Noord-Brabant en gemeente Helmond Gemeente Geldrop-Mierlo Provincie en gemeente Nuenen c.a. Rijkswaterstaat	Vervolgacties nader in te vullen	
3.5	A58 A67	Rijkswaterstaat Rijkswaterstaat	Verkenning A58 Bergen op Zoom – Eindhoven Studie/Verkenning A67. In beeld brengen problematiek vrachtverkeer, waarbij verlenging van de parallelbanen tot Geldrop en Veldhoven (koppeling met besluit 3.7) betrokken wordt	
3.6	Geldropseweg	Gemeente Eindhoven	Planstudie voor het wegvak inclusief de aansluiting op de Ring	Al lopende studie
3.7	A67	Rijkswaterstaat	Studie/Verkenning A67. Zie besluit 3.5	Start najaar 2007
3.8	Aansluitingen op Randweg Eindhoven	Gemeente Eindhoven en Rijkswaterstaat	Opstellen financieringsplan voor aansluitingen BeA2 en Meerenakkerweg, als input voor financiering totaalprogramma Zuidoostvleugel (zie hoofdstuk 5)	Al lopende actie

Stap 7: Aanleg infrastructuur (zie bijlage 1, besluit 4.1 en 4.2)

In het bereikbaarheidsprogramma zijn in het kader van Stap 7 op de Ladder van Verdaas twee nieuwe wegverbindingen voorzien. Het betreft een nieuwe N69 en een nieuwe oost-westverbinding tussen de N279 en het knooppunt A50/A58. Beide verbindingen vergen zorgvuldige procedures. Voor de N69 is daarbij de vraag wie als bevoegd gezag de procedures in gang kan gaan zetten. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Provincie moeten hieromtrent nadere afspraken maken. Een overdracht van de N69 komt in dat kader aan de orde.

Voor beide verbindingen geldt dat mede in het licht van mogelijke medefinanciering door het Rijk, de MIRT-procedure doorlopen moet worden. Dat betekent dat een feitelijke tracébepaling pas plaats kan vinden na afronding van de MIRT-verkenning voor de Zuidoostvleugel (zie hoofdstuk 3). Vooruitlopend op de afronding van de MIRT-verkenning kunnen echter wel al enkele activiteiten opgestart worden. Deze kunnen dan ook input leveren voor de MIRT-verkenning. Voor de oost-westverbinding gaat het bijvoorbeeld om een studie naar de ruimtelijke randvoorwaarden en inrichtingskwaliteit. In bijlage 3 wordt voor beide verbindingen op dit aspect wat verder ingegaan.

5. Financiering bereikbaarheidsprogramma

De kosten van alle in het Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel Brabantstad opgenomen maatregelen worden geraamd op in totaal € 2,3 miljard. De ambitie is om het bereikbaarheidsprogramma in 2020 te hebben gerealiseerd.

De afgelopen maanden is separaat gewerkt aan een financieringsvoorstel voor het totale Netwerkprogramma Brabantstad. Het Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel is daar onderdeel van⁴. Want zonder financieringsvoorstel geen strategienota. Het financieringsvoorstel voor het Netwerkprogramma is nog niet volledig afgerond. Daarom wordt in deze Strategienota niet uitgebreid stil gestaan bij de uitgangspunten, kaders en de gevolgde methodiek om te komen tot een sluitende businesscase. Onderstaand wordt wel aandacht besteed aan de mogelijkheden die in beeld zijn om te komen tot een financieringsvoorstel en de daarmee samenhangende organisatorische consequenties. In de overall rapportage voor het netwerkprogramma wordt daar verder invulling aan gegeven. Onderstaand is een aantal concrete vervolgacties geformuleerd die in ieder geval voor het uiteindelijke financieringsvoorstel voor de Zuidoostvleugel van belang zijn. Immers het sluiten van de businesscase staat of valt met het (bestuurlijk) voortvarend ter hand nemen van de financiering. Besluitvorming hierover dient bij voorkeur nog in 2007 te worden afgerond. Belangrijk uitgangspunt daarbij is dat het voorstel is gebaseerd op programmafinanciering.

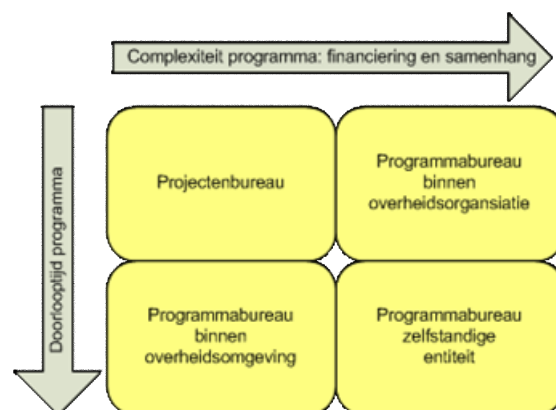
Financieringsmogelijkheden

De Stuurgroep Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel Brabantstad heeft op 19 september kennis genomen van de mogelijkheden voor de financiering van het programma. Om daar verdere invulling aan te kunnen geven moeten de volgende acties in gang gezet worden:

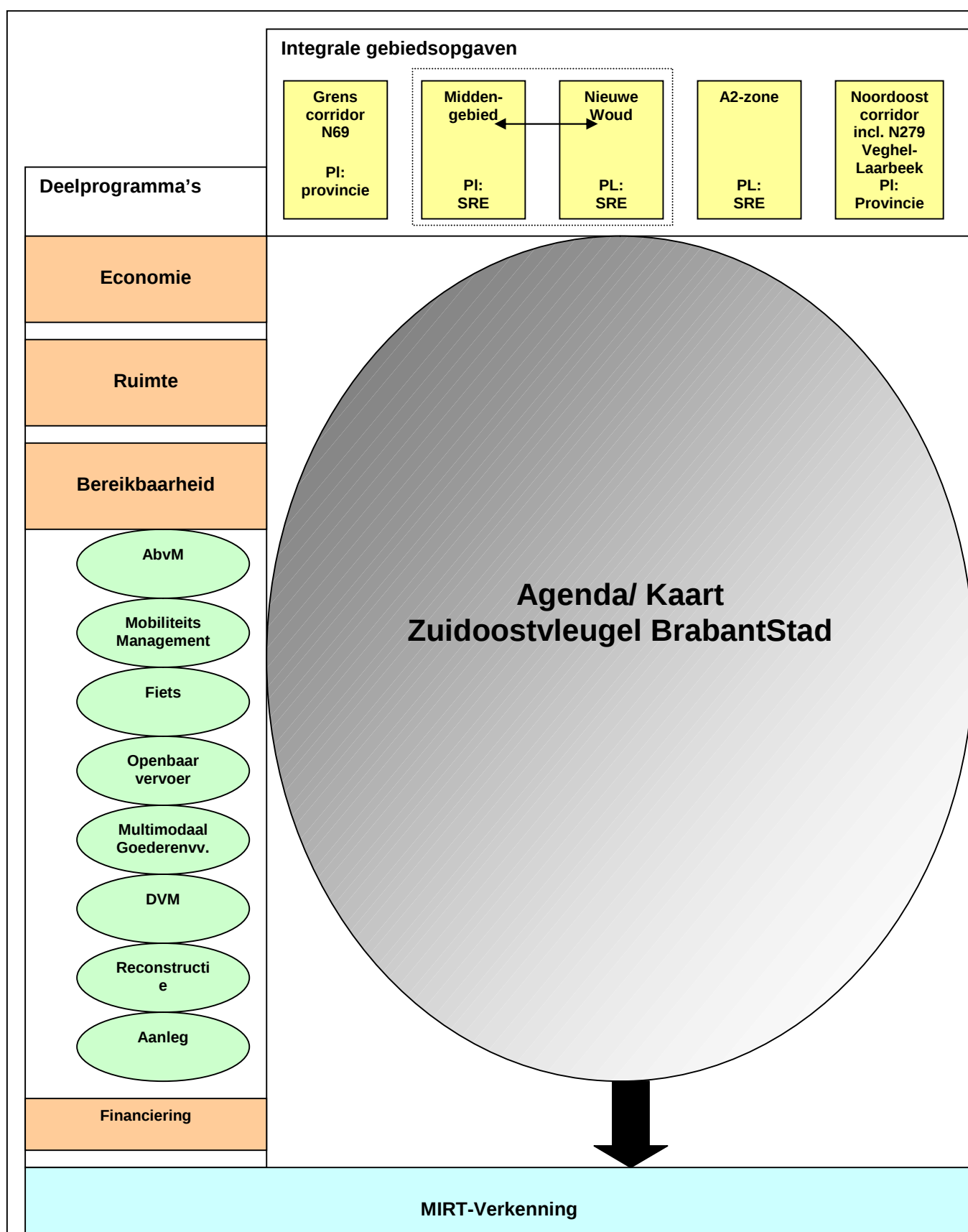
- Gedetailleerde toedeling van projecten aan diverse overheden. In het bijzonder de categorie SRE/gemeenten verder uitsplitsen;
- Er zit potentie in de dekkingsbron subsidies. Het lijkt haalbaar te zijn om tussen 8% en 12% van de kosten van het programma te financieren uit subsidies. Daarom besluiten tot actief subsidiemanagement. Hiertoe op korte termijn een subsidiebureau werven om hieraan op basis van no cure no pay inhoud en gestalte te geven;
- Uit een inventarisatie blijkt dat uitgegaan kan worden van een bijdrage van 50% van de kosten van het programma uit de generieke middelen van de betrokken overheidspartijen. In het financieringsvoorstel wordt dit vervolgens als volgt globaal toebedeeld: rijk 50%, provincie 25% en SRE/gemeenten 25%. Alle betrokken overheidspartijen treffen maatregelen om vanuit hun generieke middelen afdoende bij te dragen aan de realisatie van het programma;
- Ook value capturing (het kapitaliseren van toegevoegde waarde uit grondexploitatie) speelt een belangrijke rol bij het sluiten van de business case. Tussen de 6% en 12% van de realisatiekosten van het programma kan realiter met behulp van dit instrument worden gedekt. Over dit instrument zal door SRE en provincie (voor deel Zuidoostvleugel buiten SRE-gebied) een bestuurlijke discussie moeten worden opgestart en afgerond.
- Het restant kan gedekt worden door middel van beprijzen (en tol). Hierover dient een bestuurlijke discussie te worden gevoerd. In eerste instantie een discussie met minister Eurlings over de mogelijkheden voor een pilot beprijzing in de Zuidoostvleugel, maar vervolgens ook een brede regionale discussie (met bedrijfsleven en andere maatschappelijke partijen) over regionale beprijzing.
- Bij de voorgenomen reconstructie en nieuw te realiseren infrastructurele projecten is de potentiële private inbreng in kaart gebracht (PPS). Vormen zijn financiering op basis van beschikbaarheidvergoeding, tol, cofinanciering en voorfinanciering.

Organisatorische consequenties

De verwachte inbreng van private investeringen heeft consequenties voor de wijze van uitvoering van het programma. Immers de contractuele en organisatorische inbedding van het programma is bepalend voor de condities waaronder private investeerders willen investeren. Dit aspect wordt, zeker na het doorlopen van de MIRT-verkenning (eind 2008) opportuun. Gezien de doorlooptijd en complexiteit lijkt een programmabureau als zelfstandige entiteit de voor de hand liggende optie. Mogelijke organisatievormen moeten wellicht gezien worden per integrale gebiedsopgave. Deze optie moet in 2008 worden uitgewerkt, opdat na het afronden van de MIRT-verkenning de uitvoeringsfase voortvarend ter hand kan worden genomen. De voorbereidingen daartoe kunnen door een in een publiekrechtelijke omgeving opererend projectenbureau worden getroffen.



⁴ Het financieringsvoorstel wordt momenteel nog opgesteld door Nedmobiel als onderdeel van de financiering van het totale Netwerkprogramma Brabantstad. De hoofdlijn is in dit hoofdstuk weergegeven.



Figuur 6.1: Samenhang deelprogramma's en gebiedsopgaven Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel Brabantstad

6. Organisatiestructuur

a. Organisatie

Om het bestuurlijk momentum, zowel bij het rijk als binnen de regio, niet te verliezen is het zaak om de projectorganisatie zoals die in de 1^e helft van 2007 heeft gefunctioneerd kritisch tegen het licht te houden.

Waar aan het begin van het proces van de Haalbaarheidsstudie Bereikbaarheid Zuidoostvleugel BrabantStad het accent primair lag op het verkeerskundige vraagstuk, is gaandeweg het proces deze insteek verbreed met ruimtelijke en economische aspecten. Hierin blijkt ook het succes te liggen, feitelijk gaat het om een integrale gebiedsopgave.

Om tot daadwerkelijke verdieping en uitvoering van het bereikbaarheidsprogramma te komen moet het (bestuurlijk) proces worden voortgezet, vanuit een brede insteek. Partijen moeten elkaar de komende jaren meenemen in een denkproces. Immers er staat veel te gebeuren, veel wellicht lastige bestuurlijke keuzes zullen moeten worden gemaakt. Blijvende betrokkenheid van alle tot nu toe betrokken partijen is daarom cruciaal. Deze betrokkenheid en het meenemen van alle partijen in het denkproces behoeft continue aandacht.

Gezien het bovenregionale belang vervult de provincie de bestuurlijke en ambtelijk overall trekkersrol, daarbij ondersteunt door het SRE. Feitelijk een continuering van de huidige situatie. Aangezien het in deze Strategienota beschreven vervolgproces, mede ook door de MIRT-verkenning, primair de resultante is van gemaakte afspraken met minister Eurlings blijft gedeputeerde mevrouw Steffens de voorzittersrol vervullen (SRE-portefeuillehouder Van Merrienboer blijft vice-voorzitter).

Eerste uitgangspunt blijft de samenhang van het Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad. Praktisch gesproken is het echter ondoenlijk om de integrale gebiedsopgave niet (tijdelijk) op te knippen in deelopgaven, met de bedoeling deze vervolgens weer samen te brengen. Het tweede uitgangspunt is de combinatie van verdere analyse, studie en inhoudelijke verdieping enerzijds en uitvoeringsgerichtheid anderzijds. Genoemde uitgangspunten moeten worden gewaarborgd door een strakke sturing op proces en inhoud. Getracht is de samenhang in nevenstaande figuur 6.1 te verbeelden:

Op de horizontale as staan de deelopgaven, met trekkers, weergegeven zoals omschreven in hoofdstuk 3. Provincie en SRE dienen hiervoor deelprojectleiders vrij te maken. In de deelopgaven wordt vanuit de verschillende sectoren (economie, ruimte, bereikbaarheid) langs de Zevensprong van Verdaas input geleverd door de daarvoor regulier aan de lat staande medewerkers van alle betrokken partijen; dit wordt verbeeld op de verticale as.

De deelprojectleiders van de integrale gebiedsopgave bewaken hun eigen integraliteit. De verschillende deelopgaven houden hun eigen, vaak al bestaande, structuur met bestuurlijke en ambtelijke bemensing. De provinciale en SRE-verantwoordelijken ten aanzien van de sectorale input bewaken de samenhang van hun "aspect" (bijvoorbeeld fiets) over de verschillende deelopgaven. Voor de afstemming op de sectorale (verticale) as met gemeenten worden door provincie en SRE waar mogelijk bestaande bestuurlijke en ambtelijke gremia benut, zoals GGA-overleggen, SRE-portefeuillehoudersoverleg en ambtelijke afstemmingsoverleggen. Op deze wijze blijft de organisatorische last zoveel mogelijk beperkt.

Eerder is al aangestipt dat het verschil in bestuurlijke constellatie binnen de Zuidoostvleugel BrabantStad om speciale aandacht vraagt. Het merendeel van het studiegebied valt binnen het SRE-gebied. Veghel en omgeving vallen hierbuiten en kent dus andere afstemmingsgremia. Provincie en SRE moeten de samenhang bewaken en waar nodig tempoverschillen voorkomen.

De confrontatie in het schema tussen beide assen leidt tot de Integrale Gebiedsopgave (*c.q. kaart/agenda*) Zuidoostvleugel BrabantStad, welke input biedt voor de MIRT-verkenning en eventuele vervolgstappen in het MIRT. Wellicht ten overvloede: de MIRT-verkenning is formeel een separaat traject, met een aparte projectorganisatie. Het is zeer waarschijnlijk en ook wenselijk dat er personele unies zullen bestaan tussen de MIRT-organisatie en onderstaande organisatiestructuur

Inhoudelijk programmamanager en procesmanager

Een **inhoudelijk programmamanager** bewaakt de overall afstemming tussen de verschillende deelopgaven, plus de samenhang tussen en binnen economie, ruimte en bereikbaarheid, evenals ook in het financieringstraject. Deze functionaris distilleert als eerstverantwoordelijke de inhoudelijke input voor in de MIRT-verkenning. Een **procesmanager** bewaakt de voortgang in de verschillende deelopgaven, deelprogramma's en het financieringstraject. Deze functionaris bewaakt namens de regio de voortgang van de totstandkoming van het PvA MIRT-verkenning en de voortgang tijdens het doorlopen van de verkenning.

Indien mogelijk worden beide functies gecombineerd in één persoon. Het gaat hier echter om het spreekwoordelijke schaap met vijf poten. Zeker ook als in aanmerking wordt genomen dat voor beide

functionarissen overtuigingskracht is vereist op zowel het regionale als het rijksniveau. Mogelijk worden de functies daarom door twee personen ingevuld. In eerste instantie wordt gerekruteerd uit eigen gelederen, mocht dat op korte termijn niet tot succes leiden dan zal extern worden geworven.

Stuurgroep en ambtelijke projectgroep

In de stuurgroep en ambtelijke projectgroep zijn vertegenwoordigd Provincie, SRE, gemeenten, RWS en V&W mede namens VROM, EZ, LNV. De verschillende ministeries zijn wel rechtstreeks in de organisatie voor de MIRT-verkenning betrokken. Als toehoorder/agendalid nemen NS, BMF en BZW⁵ deel. Vanuit alle partijen heeft 1 vertegenwoordiger zitting. Interne collegiale afstemming is dus vereist.

De stuurgroep stuurt het complete proces aan. Het voorzitterschap wordt vervuld door gedeputeerde mevrouw Steffens. (Vice-voorzitter SRE-portefeuillehouder Van Merrienboer).

Voor de ambtelijke projectgroep geldt dat gewenst is dat deelnemers op strategisch, beleidsgrensoverschrijdend niveau moeten kunnen acteren.

Coördinatiegroep

Feitelijk betreft het hier een selectie van de ambtelijke projectgroep. Zij hebben de "dagelijkse" interactie met de programma- en procesmanager. Zitting hebben de provincie, SRE, V&V/RWS, VROM, EZ en LNV.

b. Budget

Het benodigde budget voor de volgende fase van het bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad is moeilijk in te schatten. Deze Strategienota heeft vooral betrekking op de periode vanaf september 2007 tot en met december 2008. Deze Strategienota biedt geen compleet en uitputtend inzicht in alle werkzaamheden, acties en onderzoeken die (wellicht) moeten worden ondernomen. Sommige van deze kosten kunnen misschien ook logischerwijs direct aan één van de partners worden toegewezen, bijvoorbeeld vanuit een rol als wegbeheerder of anderszins

Om stagnatie in de uitvoering te voorkomen is het echter raadzaam om voor het overall proces een budget op te nemen:

- Er van uit gaand dat ieders personele inzet om niet is, zijn er enkel kosten indien de programma- en procesmanager extern moeten worden geworven. Vooralsnog wordt daarom uitgegaan van een kostenpost voor project- en procesleiding van € 200.000,-;
- Daarnaast is het, eveneens om redenen van stagnatie handig om een budget te ramen voor onderzoek, studiekosten en communicatiekosten. Vooralsnog worden deze geraamd op € 70.000,-. Bedragen zijn excl. BTW.

Het voorstel is om de huidige praktijk te handhaven en deze kosten gelijkelijk te verdelen over provincie, SRE en het rijk (i.c. Rijkswaterstaat).

c. Communicatie

Een goede communicatie over het vervolgproces blijft essentieel, voornamelijk richting belanghebbenden. Dit geldt niet alleen voor de inhoud van het maatregelenpakket, maar eveneens voor de aanpak en methodiek. De communicatie is van belang voor het draagvlak voor de maatregelen en de aanpak. Dit geldt zowel voor de korte als de lange termijn. Daarnaast is het belangrijk om zowel binnen als buiten de Zuidoostvleugel te communiceren.

Daarbij wordt in ieder geval gedacht aan bestuurders en ambtenaren uit de Zuidoostvleugel BrabantStad. Communicatie vindt plaats door agendering van voortgang en inhoud in de verschillende reguliere afstemmingsoverleggen. Provincie en SRE vervullen hier een pro-actieve houding en informeren Provinciale Staten en Regioraad.

Daarnaast is het belangrijk om ook over het pakket en de aanpak te communiceren richting bedrijfsleven, bewoners en maatschappelijke organisaties binnen en buiten de Zuidoostvleugel. Ook aangrenzende (GGA-) regio's behoeven daarbij aandacht. Op korte termijn wordt hiervoor in opdracht van de coördinatiegroep een plan van aanpak geschreven. Hierin komen meerdere communicatiemiddelen aan de orde zoals een (digitale) nieuwsbrief en Internet .

⁵ Van BMF en BZW wordt verondersteld dat zij voeling houden met en terugkoppelen naar hun achterbannen. Uitgebreidere betrokkenheid van diverse maatschappelijke organisaties en partijen komt pas aan de orde in de uitvoeringsfase van het bereikbaarheidsprogramma, bijvoorbeeld in het kader van de diverse te doorlopen (planologische) procedures.

7. Resumé acties, tijdpad en beslismomenten

In deze Strategienota is een groot aantal activiteiten benoemd die op de korte dan wel langere termijn in gang gezet kunnen worden. Verschillende partijen zijn daarbij aan zet. Onderstaand schema geeft in een vereenvoudigde weergave aan, om welke activiteiten het gaat en welke partij in eerste aanleg verantwoordelijk is.

Activiteit	Verantwoordelijke partij	Planning
Opstellen plan van aanpak MIRT-verkenning	Provincie Noord-Brabant	Gereed 1 ^e week november 2007
Uitvoeren MIRT-verkenning	Provincie Noord-Brabant	December 2007- november 2008
Ontwikkelen integrale gebiedsopgaven	SRE en Provincie Noord-Brabant	Gereed november 2008
Pilotregio Platte kilometerheffing	Provincie Noord-Brabant en SRE	Afh. van afspraken met ministerie
Ontwikkelen structureel pakket Mobiliteitsmanagement	SRE	Ontwikkeling gereed eind 2008, Invoering van 2009
Plan van aanpak fietsmaatregelen tot 2020	SRE met GGA-regio's	Gereed 2008
Afronden 'doorstroommassen en HOV-visie'	SRE	Gereed februari 2008
Uitvoeren marktverkenning HOV-Noordoost	Provincie Noord-Brabant	Al gestart
Opstellen business cases stations en frequenties treinen	NS	2007-2008
Realiseren HOV- en doorstroommassen	Betrokken wegbeheerders	2008 - 2020
Opstellen DVM-beleid tot 2020 gekoppeld aan pilotregio DVM	Provincie Noord-Brabant en SRE	2007-2008, invoering vanaf 2008
Realiseren Benuttingmaatregelen BBZOB	betrokken wegbeheerders	Al gestart, 2010 gereed
Vernieuwen en uitbouwen verkeerscentrale	Rijkswaterstaat	Voorbereiding gestart
Investeren in vaarwegen	Rijkswaterstaat, gemeente Helmond en gemeente Eindhoven	Al gestart
Verkenningen, planstudies en financieringsopties voor diverse reconstructiemaatregelen (zie ook stap 6 in hoofdstuk 4)	betrokken wegbeheerders	Zie schema hoofdstuk 4
Nadere studie N69	Provincie Noord-Brabant	Afhankelijk van uitkomsten najaarsoverleg Ministerie – Provincie
Opstellen ruimtelijke randvoorwaarden en inrichtingskwaliteit voor de oost-westverbinding N279-A50/A58	Provincie Noord-Brabant	Start najaar 2007, gereed medio 2008
Nader uitwerken financieringsplan met uitvoeringsorganisatie	Provincie Noord-Brabant	Start najaar 2007, gereed november 2008
Opstellen communicatieplan	Provincie Noord-Brabant	Start najaar 2007, gereed december 2007
Ontwikkelen methodiek borging samenhang	Provincie Noord-Brabant	Start najaar 2007, gereed medio 2008

Met deze Strategienota kan het vervolgproces met het Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad in gang worden gezet. De volgende besluitvormingsmomenten zijn vooralsnog in beeld:

19 september 2007	Stuurgroep Zuidoostvleugel
19 oktober 2007	Provinciale Statencommissie EMG
oktober	Diverse (raads)commissies en gemeenteraden
22 november 2007	Regioraad SRE
Eind november/begin december 2007	Landsdelig overleg met ministers Eurlings, Cramer en vd Hoeven (?)
Mei/juni 2008	Halfjaarlijks voortgangsgesprek met Minister(s)
Oktober/november 2008	MIRT-beslismoment 2 en voortgang uitvoering programma in landsdelig overleg met ministers

Eind 2008/begin 2009 wordt een evaluatie gepland om de inzet vanuit deze Strategienota tegen het licht te houden en zonodig aanpassingen in organisatie of aanpak voor te bereiden.

8. Risico-analyse

Op dit moment kunnen vijf hoofdrisico's worden benoemd:

- De positionering als MIRT-pilot brengt het risico met zich mee dat de focus (met name bij rijkspartijen) komt te liggen op de pilot in plaats van het proces om te komen tot de start van de uitvoering van het programma;
- Bij de Zuidoostvleugel BrabantStad zijn veel partijen betrokken, die allemaal een eigen belang hebben, waardoor de voorbereiding om te komen tot uitvoering van het programma een lange doorlooptijd kan krijgen. Een langere doorlooptijd van de voorbereiding zal leiden tot een vermindering van het vertrouwen op een goed resultaat. Dit betekent dat op relatief korte termijn getoond moet worden dat het programma levensvatbaar is;
- Vanwege de doorlooptijd (tot 2020) kunnen bestuurlijke prioriteiten anders komen te liggen. Zonder borging van de uitvoering van het programma zou daardoor de samenhang in uitvoering daarvan verloren kunnen gaan;
- Onvoldoende borging van inkomsten welke nodig zijn om private investeerders te interesseren zal leiden tot verhoging van de kosten van investeringen, dan wel afhaken van investeerders.
- Het doorlopen van het vervolgproces, c.q. de MIRT-verkenning kan er toe leiden dat de samenstelling van het maatregelenpakket wijzigt, waardoor de samenhang in het pakket mogelijk verzwakt.

Deze risico's worden als volgt ondervangen:

- MIRT-pilot is primair kans, doordat de regionale partijen in eerste instantie zelf een integrale gebiedsvisie ontwikkelen als input voor de MIRT-verkenning. Mocht het MIRT-proces stagneren dan kan op basis van die integrale gebiedsontwikkeling tot programmering en realisatie worden gekomen;
- In de Strategienota wordt een hoog tempo opgelegd. Belangrijk daarin is dat wordt aangetoond dat de business case (financiering) reëel is. Op onderdelen zal deze business case vragen om bestuurlijke moed, door lastige discussies niet uit de weg te gaan. Een voorbeeld is regionale fondsvorming met daarbij voedingsbronnen als beprijzing en value capturing. Maar ook vanuit de generieke middelen zullen van alle partijen bijdragen worden verwacht.
- Door toe te werken naar een uitvoeringsorganisatie, c.q. programmabureau als privaatrechtelijke entiteit worden de laatste 2 risico's geborgd. Immers de organisatorische en financiële samenhang wordt in contracten vastgelegd, daardoor ontstaat een stevige basis voor een langdurig gedeeld belang.
- Er wordt een methodiek ontwikkeld hoe de samenhang van het maatregelenpakket gedurende het proces te borgen. In deze methodiek is aandacht voor inhoudelijke en bestuurlijke aspecten.

Bijlagen:

1. Weergave inhoud regionaal akkoord d.d. 17 april 2007 en vervolgafspraken tussen regio en Rijk d.d. 13 juni 2007.
2. Strategiekaart Brainport, informeel, indicatief kaartbeeld met fysieke opgaven in het stedelijk Gebied van het SRE.
3. Gedetailleerdere procedureschets realisatie onderdelen bereikbaarheidsprogramma

BIJLAGE 1: REGIONAAL AKKOORD EN AFSPRAKEN MET MINISTER

REGIONAALAKKOORD BEREIKBAARHEIDSPROGRAMMA ZUIDOOSTVLEUGEL BRABANTSTAD

17 april 2007

Besluit 1: RO Maatregelen

De regio gaat akkoord met de volgende uitgangspunten vanuit het RO-beleid en legt die vast als sturend voor de mobiliteitsaanpak in de Zuidoostvleugel:

- *Het vastgestelde Streekplan en regionale uitwerkingen zoals het RSP zijn uitgangspunt voor de ruimtelijke ontwikkelingen. Lopende regionale studies zoals MEROS worden volgens de huidige afspraken voortgezet. Na gereedkomen van MEROS kunnen de uitkomsten worden geconfronteerd met de uitkomsten van MER- of soortgelijke procedures ten aanzien van potentiële ruimtelijke ontwikkelingen gelegen buiten het stedelijke gebied, zoals een bedrijventerreinontwikkeling op locatie Bemmer.*
- *De regio spreekt de wens uit om in de toekomst bedrijfslocatie-ontwikkeling/-revitalisering te koppelen aan de assen A2 (waaronder ASML/De Run, BeA2, De Hurk, FlightForum) en N279 (Veghel, Beek en Donk, en Helmond)*
- *Middengebied blijft groen met nadruk op wonen en leefbaarheid.*
- *De regio maakt zich sterk om het landelijke gebied een groene impuls te geven. Het Investeringsprogramma Groene kwaliteitsimpuls wordt opgepakt conform het indicatief pakket.*

Besluit 2.1: Anders betalen voor mobiliteit

De regio hanteert de landelijke invoering van de platte kilometerheffing in 2011 als uitgangspunt en onderkent de noodzaak van de mogelijkheden van 'Anders betalen voor mobiliteit' en betreft deze bij de financieringsmogelijkheden voor het totaal pakket.

Besluit 2.2: Mobiliteitsmanagement

De regio zet samen met het bedrijfsleven het pakket mobiliteitsmanagement, gebaseerd op het concrete A2-pakket, om in een structureel pakket gericht op realisatie op korte termijn met als doel de tijdens de ombouw A2 te behalen effecten op lange termijn te behouden.

Besluit 2.3: Fiets

De regio financiert zelf de maatregelen fiets bestaande uit het realiseren van zowel ster- als regionaal netwerk, realiseren stallingvoorzieningen, realiseren oversteekvoorzieningen drukke routes en comfortverbetering reeds bestaande netwerk.

Besluit 2.4: Openbaar Vervoer

De regio gaat akkoord met de volgende fasering van OV-maatregelen:

- Vóór 2011: Station Maarheeze (incl. P+R), P+R Helmond Brouwhuis, frequentieverhoging stoptrein Eindhoven-Helmond van 2 naar 3 of 4 per uur; opstarten marktverkenning HOV Noord-Oost Brabant (incl. visgraatmodel), doorstroommassen Eindhoven-Son-Veghel-Uden, Eindhoven-St. Oedenrode-'s-Hertogenbosch en 's-Hertogenbosch-Uden-Veghel. Voor de intercity' Eindhoven – Den Haag wordt een frequentie van 4 keer per uur en voor de intercity tussen Amsterdam en Eindhoven een frequentie van 6 keer per uur gevraagd. Doorstroommassen Eindhoven naar Nuenen, Geldrop en Valkenswaard worden vooruitlopend op HOV in volgende periode ook voor 2011 gerealiseerd.
- 2011-2015: station Eindhoven Noord-West (Acht, incl P+R), HOV/doorstroommassen Noord-Zuid corridor Eindhoven (WC Woensel naar HTC), WC Woensel naar Nuenen, Eindhoven-Geldrop en Eindhoven Valkenswaard.
- 2015-2020: extra station op de lijn Eindhoven – Helmond (Tongelre of Nuenen Eeneind), HOV-doorstroommassen HTC-ASML-Veldhoven, doortrekking HOV-noord naar Ekkersrijt en HOV Eindhoven Airport-station Noord-West-WC Woensel en doorstroomas Gemert-Helmond-Asten en/of Veghel-Helmond.

Besluit 2.5: Openbaar vervoer

De regio maakt een nadere verdeling tussen de OV-maatregelen die de regio zelf oppakt en de OV-maatregelen waarvoor financiering aan het rijk wordt gevraagd.

Besluit 2.6: Openbaar Vervoer

De regio verzoekt de NS om businesscases te maken voor station Eindhoven Noord-West (Acht); voor frequentieverhoging stoptrein Eindhoven-Helmond van 2 naar 3 of 4 per uur; en voor een nieuw station Tongelre of Nuenen-Eeneind (met voeding vanuit visgraatmodel HOV).

Besluit 2.7: Benutting; Dynamisch verkeersmanagement (DVM)

De regio ondersteunt een verkeerscentrale voor HWN én OWN en is bereid de meerkosten verbonden aan OWN op zich te nemen. De regio stelt samen met het rijk een verkeersvisie op voor na 2010 (i.c. "actualisatie regelstrategie BBZOB") die input vormt voor de verkeerscentrale.

Besluit 2.8: Benutting; Dynamisch verkeersmanagement (DVM)

De regio maakt een plan van aanpak om een pilotregio DVM te vormen, aansluitend op de onderscheidende innovatieve en technologische kenmerken van Brainport en als onderdeel van het programma DVM-BrabantStad. Onderdelen hiervan zijn in ieder geval realtime verkeersinformatie en modernisering VRI's. De regio presenteert in oktober 2007 een nadere onderbouwing aan de minister.

Besluit 2.9: Multimodaal Goederenvervoer (maatregelenpakket Zuid-Willemsvaart/ Wilhelminakanaal)

De regio verzoekt de minister conform de ambities van Berzob het kasritme aan te passen zodat budget voor de periode 2011-2015 beschikbaar komt voor verdere capaciteitsvergroting van Zuid-Willemsvaart en Wilhelminakanaal, zodat uiteindelijk vanuit het noorden ook Helmond en Son/Beatrixkanaal met beperkt klasse IV-schepen bereikbaar zijn.

Besluit 2.10: Multimodaal Goederenvervoer (maatregelenpakket Beatrixkanaal)

De regio zorgt voor de eigen dekking voor het onderhoud en de cofinanciering voor de Topper-subsidie voor het Beatrixkanaal en verzoekt de Minister om te bevorderen dat het ministerie van EZ de Toppersubsidie toekent.

Besluit 3.1: N279 capaciteitsvergroting

Akkoord ten aanzien van de N279 met:

- Gefaseerde verdubbeling van de N279 met oog voor duurzame plaatselijke inpassingen (o.a. Veghel en Helmond);
- Op basis van effectbepalingen wordt een fasering gemaakt voor de planontwikkeling en realisatie van de N279, gekoppeld aan de capaciteitsuitbreiding A2 en de aanleg van een oost-westverbinding.
- De regio verzoekt de minister van V&W flexibilisering te betrachten in de aanwending van rijksfinanciën voor de A2 en de N279.

Besluit 3.2: A2 Noord (Den Bosch – Eindhoven)

Akkoord ten aanzien van de A2 met:

A2 noord

In de besluitvorming over de planstudie A2 Den Bosch – Eindhoven het resultaat te betrekken van de planstudie N279 Den Bosch – Veghel en hieruit op te maken in welke mate rijksmiddelen voor beide projecten ingezet kunnen worden, waarbij het deel van de N279 tussen Veghel en de A67 ook onderdeel vormt.

Besluit 3.3: A2 Zuid (Eindhoven – Weert)

Akkoord ten aanzien van de A2 met:

A2 zuid

De regio verzoekt de minister de planstudie op te starten voor het deel van de A2 tussen Eindhoven en Weert en daarbij de mogelijkheden te bezien voor het wijzigen van de aansluitingen van de gemeente Heeze – Leende op dit deel van de A2 en de procedure met betrekking tot de spitstroken op dit deel van de A2 voortvarend door te zetten

Besluit 3.4: Afwaardering A270, N614, N615 (Middengebied) en N69 (Valkenswaard-Eindhoven)

De regio gaat over tot het afwaarderen van de bestaande oost-west routes door het Middengebied (A270, N615 en N614) en verzoekt het Rijk over te gaan tot het afwaarderen van de N69 tussen Valkenswaard en Eindhoven (in combinatie met het creëren van alternatieven in de vorm van aanleg nieuwe Oost-westverbinding en nieuwe N69).

Besluit 3.5: A58/A67

Akkoord ten aanzien van de A58/A67:

- De regio verzoekt het Rijk te starten met de verkenning A67 (Leenderheide – Venlo) en A58 (Markiezaat – Batadorp)
- De regio verzoekt de minister een nadere studie naar het doortrekken van de parallelstructuur A67 naar Geldrop op te starten.

Besluit 3.6: Reconstructie aansluiting Geldropseweg/Eindhovenseweg

De regio gaat over tot reconstructie van de Geldropseweg en de aansluiting Geldropseweg-Insulindelaan

Besluit 3.7: Nieuwe aansluiting A67 t.b.v. Veldhoven-West (incl. parallelbanen)

De regio verzoekt de minister onderzoek op te starten naar de potentie van een nieuwe aansluiting Veldhoven-West op de A67, in combinatie met het doortrekken van de parallelstructuur vanuit knooppunt De Hogt naar deze aansluiting.

Besluit 3.8: Aansluiting BeA2 en Meerenakkerweg op randweg Eindhoven

De regio gaat zorgen voor de eigen dekking als cofinanciering voor de voorlopig verleende FES-subsidies voor realisatie van de aansluiting BeA2 en Meerenakkerweg en verzoekt de Minister om te besluiten de Aansluiting BeA2 en Meerenakkerweg te realiseren, waarbij ook de realisatie van Station Eindhoven Noord-West wordt betrokken

Besluit 4.1: N69

- a. De regio herbevestigt de noodzaak dat er voor de N69 een nieuw wegtracé (geen snelweg) moet komen, aangesloten op de A67 ter hoogte van Veldhoven en rekening houdende met de ecologische structuur in dit gebied;
 - b. De regio verzoekt de minister van V&W dit te ondersteunen;
 - c. De regio is bereid (bij overdracht N69) zelf de tracé/MER-procedure te starten;
 - d. De regio verzoekt de minister van V&W in overleg met het SRE, provincie en betrokken gemeenten, verder invulling te geven aan de mogelijkheid en randvoorwaarden van overdracht, conform de motie 'Mastwijk' en hierover met een eindvoorstel te komen in het volgende overleg in oktober;
 - e. De regio verzoekt de minister van V&W om zijn bereidheid uit te spreken om, indien niet tot overdracht kan worden overgegaan, de tracé/MER-procedure vanuit het Ministerie voortvarend op te pakken.
-

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
- 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.

Besluit 5

- a. *De regio gaat akkoord met de voorliggende hoofdlijnen van de kostendoorrekening.*
- b. *De regio kan instemmen met de hoofdlijnen van de geschetste financieringsopties voor dit totaalpakket Zuidoostvleugel BrabantStad.*
- c. *De regio legt dit voor aan de minister van V&W en verzoekt hem de bereidheid uit te spreken om dit samen met de regio verder uit te werken. Hiervan maken Prijsbeleid en PPS onderdeel uit. In november moet duidelijkheid zijn over de rijksbijdragen, de regionale bijdragen en de financieringsmogelijkheden via derden.*
- d. *De regio verzoekt de minister de bereidheid uit te spreken om samen met de regio verdere uitwerking te geven aan de kosten-batenanalyse, aansluitend bij het pakket voor het Netwerkprogramma Bereikbaarheid BrabantStad.*

De volgende, voor deze strategienota direct relevante, afspraken zijn op 13 juni 2007 gemaakt met de minister van Verkeer en Waterstaat:

“Zuidoostvleugel BrabantStad

- *In het MIRT zal een pilot MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad worden opgenomen. In het plan van aanpak zal een heldere gebiedsafbakening worden vastgelegd.*
- *Rijk, provincie, stadsgewest en gemeenten hebben een grote slag te maken voor de financiering van het programma. Van belang is een realistische visie. Verkeer en Waterstaat is bereid korte termijn infrastructuurmaatregelen te financieren uit de reservering voor BOSE (€ 50 miljoen).*
- *Bestaande afspraken blijven staan.*
- *Verkeer en Waterstaat is bereid de N69 over te dragen aan de provincie. Met beheer en onderhoud is gekapitaliseerd € 6 miljoen gemoeid. Het ministerie is bereid daar een premie van € 10 miljoen op te leggen.*
- *De provincie is bereid de N69 over te nemen, indien het rijk het mogelijk maakt een omlegging rond Valkenswaard aan te leggen (kosten circa € 125-140 miljoen). Het gat tussen het aanbod van het rijk en de vraag van de provincie is daarmee (te) groot. De provincie zal reageren op het bod van de minister. Verkeer en Waterstaat is bereid het overleg voort te zetten.*

Verbreding A2 Den Bosch-Eindhoven

- *Verkeer en Waterstaat kiest voor een betere, permanente oplossing in de vorm van een verbreding naar 2 maal 3 rijstroken, waarbij de kruisende kunstwerken niet worden aangepast.*

Follow up pre-verkenning A58/A67

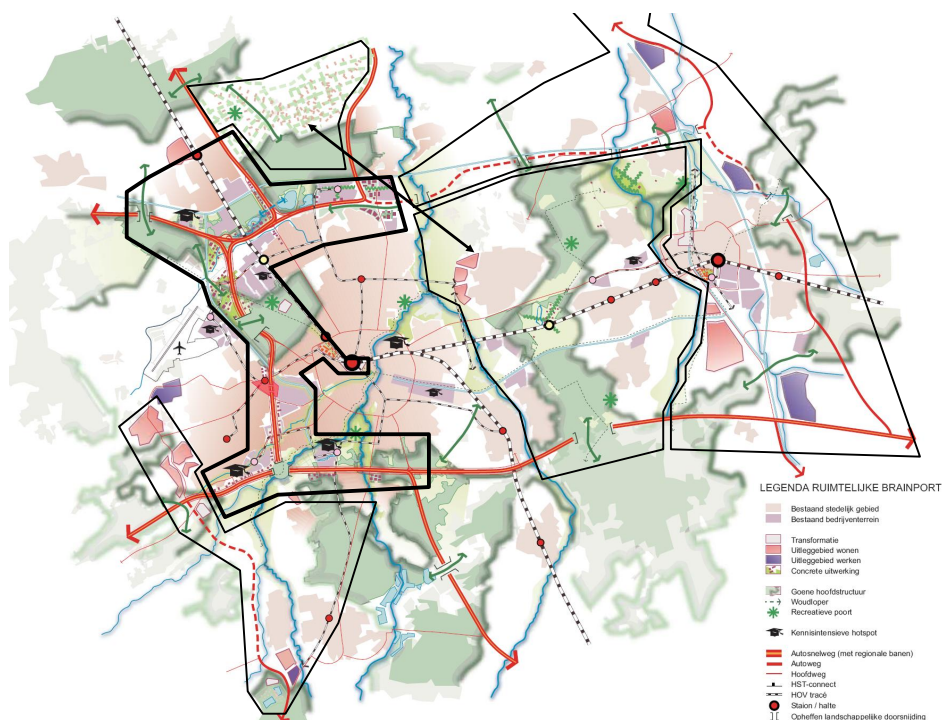
- *In het MIRT wordt een verkenning A58 Bergen op Zoom – Eindhoven opgenomen.*
- *Het is voor Verkeer en Waterstaat op dit moment niet mogelijk een verkenning voor de A67 op te starten. Eerst moet duidelijkheid zijn over het vervolg van de A74, met verbeterde verkeerscijfers.*
- *Het is wel mogelijk om de problematiek met vrachtverkeer op de A67 in kaart te brengen en te zoeken naar eventuele oplossingen voor deze problematiek. Verkeer en Waterstaat zal met de regio overleggen wanneer de studie omgezet kan worden in een verkenning. De uitkomsten van het haalbaarheidsonderzoek Zuidoostvleugel worden meegenomen (verlenging parallelbanen A67 tot Veldhoven en Geldrop).*
- *Indien de regio om regionale problemen op te lossen uitbreiding van rijksinfrastructuur vraagt, hoort daarbij ook regionale financiering.*

Station Maarheeze

- *Indien het station voldoet aan de criteria die voor nieuwe haltes gelden, zorgt Verkeer en Waterstaat voor financiering tot een maximum van € 5,1 miljoen (kosten basisstation. Meerkosten en kosten van eventuele voorfinanciering zijn voor rekening van de regio).*
- *Eind 2007 is duidelijk of de halte voldoet aan bovengenoemde criteria.*
- *De regio realiseert bij de halte een transferium dat tijdens de ombouw van de A2 een alternatief biedt voor automobilisten”.*

BIJLAGE 2: STRATEGIEKAART RUIMTELIJKE BRAINPORT EINDHOVEN/HELMOND

Indicatief kaartbeeld met fysieke opgaven in de stedelijke regio van Eindhoven/Helmond, opgeknipt in potentiële deelopgaven teneinde te komen tot één integrale gebiedsopgave voor het totale gebied. Een vergelijkbaar kaartbeeld voor de buiten het SRE-gebied vallende delen van de Zuidoostvleugel BrabantStad was helaas nog niet beschikbaar.



BIJLAGE 3: ACHTERGRONDINFORMATIE NIEUWE VERBINDINGEN UIT STAP 7 LADDER VAN VERDAAS

N69

De tracering van de N69 dwars door Aalst en Valkenswaard zorgt al decennia lang voor een fors leefbaarheidprobleem dat om een oplossing vraagt. Een oplossing waar al vaker bestuurlijk richting aan gegeven is. Zowel in een Intentieverklaring uit 2004 (ondertekend door alle betrokken bestuurders, behoudens Rijkswaterstaat) als in een Gebiedsgerichte Verkenning N69 uit oktober 2006 (bestuurlijk vastgesteld in november 2006) wordt ingezet op een nieuw tracé aan de westkant van Dommelen en Waalre dat aangesloten wordt op de A67. Ook naar aanleiding van het Haalbaarheidsonderzoek is door de betrokken partners besloten de noodzaak van een nieuw tracé voor de N69 te herbevestigen. In dat kader is nadrukkelijk rekening gehouden met de ruimtelijk economische ontwikkelingen in de regio zoals de ontwikkelingen in Veldhoven-West, rondom ASML en aan de zuidkant van Valkenswaard. Het doortrekken van de parallelbanen op de A67 tot Veldhoven-West en de nieuwe aansluiting op de A67 van de gemeente Veldhoven zijn daarbij ook in beeld (zie ook besluit 3.7). Ook de ecologische structuur in het gebied vormt een belangrijk aspect bij de uiteindelijke keuze voor een nieuw tracé. Die keuze kan pas gemaakt worden op basis van een tracé/MER-studie. De uit te voeren MIRT-verkenning (zie hoofdstuk 4) kan de basis bieden om over beslismoment 2, als onderdeel van de MIT-procedure, met het ministerie van Verkeer en Waterstaat overeenstemming te bereiken over het opstarten van een planstudie.

Het ministerie van Verkeer & Waterstaat wil de N69 overdragen aan de provincie Noord-Brabant. Het bod van het ministerie van Verkeer & Waterstaat van € 16 mln. is voor de provincie Noord-Brabant onvoldoende. De provincie Noord-Brabant heeft n.a.v. de besprekingen in de Tweede Kamer een brief gestuurd aan de Minister waarin wordt aangedrongen om in overleg te gaan over overdracht van de N69 en het bod wat daarmee gemoeid is.

De kosten voor het nieuwe tracé van de N69 inclusief een nieuwe aansluiting ter hoogte van Veldhoven-west zijn vooralsnog geraamd op circa € 140 mln. en worden opgenomen in het financieringsplan voor het totaalprogramma (zie hoofdstuk 5). Op basis van deze voorlopige raming zijn vanuit de Provincie inmiddels signalen afgegeven dat, uitgaande van een 50-50 verdeling tussen Rijk en Regio, een bijdrage van het ministerie gewenst is van 70 mln. Nader afspraken over die verdeling en het uiteindelijke bedrag moeten in onderling overleg gemaakt worden. Daarbij worden ook de andere elementen uit de Ladder van Verdaas binnen deze deelopgave betrokken, bijvoorbeeld de uitrol van een HOV-as tot aan Valkenswaard.

Voor de N69 geldt dat op basis van een nadere MER-tracéstudie de uiteindelijke ligging van het nieuwe tracé vastgesteld moeten worden. Vooralsnog blijft het Rijk bevoegd gezag. De pilot-MIRT-verkenning (zie hoofdstuk 4) moet uiteindelijk leiden tot het beslismoment om te kunnen starten met de planstudie. Op basis van de door de regionale partners uitgevoerde gebiedsgerichte verkenning kan een nadere invulling worden gegeven aan de mogelijke varianten die in de planstudie uiteindelijk onderzocht gaan worden. Deze nadere invulling kan parallel aan de MIRT-verkenning door de regionale partners zelf uitgevoerd worden. De Provincie zal dit trekken.

Oost-westverbinding N279 – A50/A58

De belangrijkste lokale en regionale bereikbaarheidsproblemen in het Middengebied tussen Eindhoven en Helmond doen zich voor op de Ring in Eindhoven, op de verschillende routes van Helmond naar Eindhoven/A58 en op de routes naar de aansluitingen op de A67. Daarnaast doen zich in de kernen van Geldrop, Nuenen, Eindhoven en Helmond veel leefbaarheidproblemen voor.

Dit heeft geleid tot het volgende besluit:

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - 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 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.*

In het besluit is opgenomen dat de gemeente Laarbeek, SRE en de provincie de ruimtelijke randvoorwaarden en inrichtingskwaliteit in beeld brengen. De oost-westverbinding heeft echter ruimtelijke en verkeerskundige effecten op meerdere gemeenten. Vandaar dat ook de gemeenten Nuenen c.a., Son en Breugel, Eindhoven en Helmond worden betrokken bij het opstellen van de ruimtelijke randvoorwaarden en inrichtingskwaliteiten. In de uitwerking moeten koppelingen gelegd worden naar de ontwikkelingen van en rond de N279 en de overige maatregelen in het Middengebied. Met name de integrale gebiedsopgaven voor de Noordoostcorridor en de gekoppelde opgaven voor het Middengebied en Nieuwe Woud zijn hierbij van belang. Het opstellen van de ruimtelijke voorwaarden voor de oost-westverbinding wordt met de grootste urgentie (najaar 2007) opgepakt omwille van het gezamenlijke belang.

Op 23 juni 2005 heeft de Regioraad van het SRE een tracébesluit genomen op basis van de BOSE-studie. N.a.v. het Haalbaarheidsonderzoek Zuidoostvleugel is dat besluit in een ander perspectief gekomen. Conform het regionaal akkoord zou een te nemen tracébesluit in de plaats moeten komen van het eerdere Regioraadsbesluit. Welke procedures en onder wiens verantwoordelijkheid hiervoor doorlopen moeten worden, moet nader uitgewerkt worden. Mogelijk dat ook de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening die per 1 januari 2008 ingaat, hier nog invloed op heeft. In de vervolgpprocedure (Planstudiefase; Tracéstudie/MER) zal in ieder geval naar varianten gebundeld aan het Wilhelminakanaal worden gekeken, zowel aan de noord- als aan de zuidzijde van het kanaal. Daarnaast wordt in dit verband nadrukkelijk gerefereerd aan het onderdeel van deelbesluit 4.2 waarin staat gesteld *"De provincie en de gemeente Laarbeek bevorderen dat de noordelijke variant in de tracé-MER kan worden meegenomen"*.

Voor de oost-westverbinding geldt dat binnen een planMER voor deze integrale gebiedsopgave of een nadere MER-tracéstudie de uiteindelijke ligging van het nieuwe tracé vastgesteld moet worden. De pilot MIRT-Verkenning (zie hoofdstuk 4) moet uiteindelijk leiden tot het beslismoment om te kunnen starten met de planstudie. Op basis van de door de regionale partners uitgevoerde gebiedsgerichte verkenning kan een nadere invulling worden gegeven aan de mogelijke varianten die in de planstudie uiteindelijk onderzocht gaan worden. Deze nadere invulling kan parallel aan de MIRT-Verkenning door de regionale partners zelf uitgevoerd worden. De provincie Noord-Brabant trekt dit proces.

De kosten voor een oost-westverbinding zijn afhankelijk van de exacte vormgeving, het aantal aansluitingen en de lengte en vormgeving van één of meerdere tunnels en andere inpassingmaatregelen. Deze kosten worden opgenomen in het financieringsplan voor het totaalprogramma (zie hoofdstuk 5).

