



1^e Voortgangsrapportage

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	2
Voorwoord.....	3
DEEL I – Programma SmartwayZ.NL.....	4
1. Programma volgt kompas	5
1.1 Samen	6
1.2 Duurzaam	7
1.3 Learning by doing	8
1.4 Adaptief.....	8
1.5 Smart mobility waar kan	8
2. Jaarlijks programmabudget	9
DEEL II - Deelopgaven.....	10
3. Voortgang per deelopgave	11
3.1 Smart Mobility	11
3.2 InnovA58.....	13
3.3 Slimste oplossing A58 Tilburg-Breda.....	13
3.4 MIRT-Verkenning A67 Leenderheide-Zaarderheiken	14
3.5 MIRT-Onderzoek A2 Weert-Eindhoven	15
3.6 N279 Veghel-Asten.....	16
3.7 Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant.....	16
3.8 MIRT-Onderzoek A2 Randweg Eindhoven (hoofddrijbaan).....	17
Bijlage 1. Afspraken Tweede Kamer – Regio Zuid-Nederland	188
Bijlage 2. Governance	19
Bijlage 3. Planning deelopgaven	20

Voorwoord

Eind 2015 is het programma SmartwayZ.NL van start gegaan, gericht op het aanpakken van de bereikbaarheid van Zuid-Nederland om zo de economie en de internationale connectiviteit te versterken en een slimmer mobiliteitssysteem te realiseren. Dit programma bestaat uit acht deelopgaven, die onderling samenhangen, en heeft een doorlooptijd van 10 jaar. Het programma is adaptief. Dat betekent dat het inspeelt op veranderende omstandigheden, ontwikkelingen, inzichten en kansen die zich in de loop van de tijd voordoen. Dit past bij het centraal stellen van met name smart mobility en innovaties die, bijna per definitie, vragen om flexibiliteit en bijsturing.

Urgent is het anders denken over mobiliteit, de transitie van asfalt naar toekomstbestendige oplossingen. Mobiliteit ligt immers ten grondslag aan onze moderne maatschappij en economie. Smart mobility en gedragsverandering zijn bepalend bij deze transitie. Zowel de consument als de reiziger en vervoerder staan hierbij centraal. Het doel is om hen meer bewust te maken van het eigen mobiliteitsgedrag, inzicht te geven in de mogelijkheden en verantwoorde keuzes te stimuleren. Uiteindelijk is het succes afhankelijk van de mate waarin de automobilist en de vervoerder hun gedrag weten aan te passen. Een gedragsverandering vanuit intrinsieke motivatie is het meest toekomstbestendig.

De voortgang van het programma wordt op den duur in beeld gebracht aan de hand van inzicht in de gerealiseerde maatregelen in de deelopgaven en het (verwachte) effect op de programmadoelen. Monitoring en evaluatie ondersteunen de beantwoording van vragen zoals: 'Wat dragen deelopgaven bij aan het behalen van de programmadoelen?' en 'Hoe kunnen verschillende deelopgaven van elkaar leren?'. Specifiek voor de deelopgave Smart Mobility gaat het om vragen zoals: Welke smart mobility-maatregelen zijn het meest (kosten)effectief? Leent een innovatieve maatregel zich voor toepassing in een andere deelopgave of op andere locaties?

Op dit moment is het meten van doelbereik nog niet mogelijk. Er wordt namelijk nog volop gebouwd aan monitoring en evaluatie. Naast deze inhoudelijke focus wordt ook de procesvoering van het programma (Programmaraad, programmateam en de betrokkenen in de omgeving) beschouwd. Hoe verloopt de besluitvorming van de Programmaraad, hoe is de samenwerking met partners en omgeving in de Programmaraad, wat zijn de proceskosten van het programma en zijn besluiten zorgvuldig en transparant? Over een jaar mogen we hiervan de eerste resultaten verwachten in de voortgangsrapportage.

In het jaarplan 2017 is opgenomen dat wij dit jaar twee voortgangsrapportages uitbrengen. Het doel hiervan is afleggen van verantwoording aan Provinciale Staten van Noord-Brabant en Limburg en de Tweede Kamer, het informeren van de raden van de betrokken gemeenten en de aanliggende gemeenten van de A58, A67 en A2 en de ambtelijke organisatie van het Ministerie/Rijkswaterstaat en de GGA's in Noord-Brabant en Limburg. De rapportage die nu aan u voorligt betreft het jaar 2016 tot maart 2017.

5 april 2017
Programmaraad SmartwayZ.NL

DEEL I – Programma SmartwayZ.NL

1. Programma volgt kompas

SmartwayZ.NL werkt aan het vlotste, veiligste, slimste en meest robuuste mobiliteitsnetwerk van Nederland. Voor de reis van vandaag en de wereld van morgen. Het versterken van de economie, de internationale connectiviteit en een slimmer mobiliteitssysteem vormen de aanleiding voor dit programma. Provinciale Staten van Noord-Brabant en Limburg en de Tweede Kamer hebben ingestemd met het programma 'Bereikbaarheid Zuid-Nederland' en de daarbij behorende governance en financiering (zie bijlage 1). Dit programma gaat onder de naam SmartwayZ.NL verder. Het programma bestaat uit acht samenhangende deelopgaven, te weten: Smart Mobility, InnovA58, Slimste oplossing A58 Tilburg-Breda, MIRT-verkenning A67 Leenderheide-Zaarderheiken, MIRT-onderzoek A2 Weert-Eindhoven, N279 Veghel-Asten, Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant en MIRT-onderzoek A2 Randweg Eindhoven. De bijeenkomst van de Programmaraad op 20 juli 2016 vormde de officiële start van het programma.

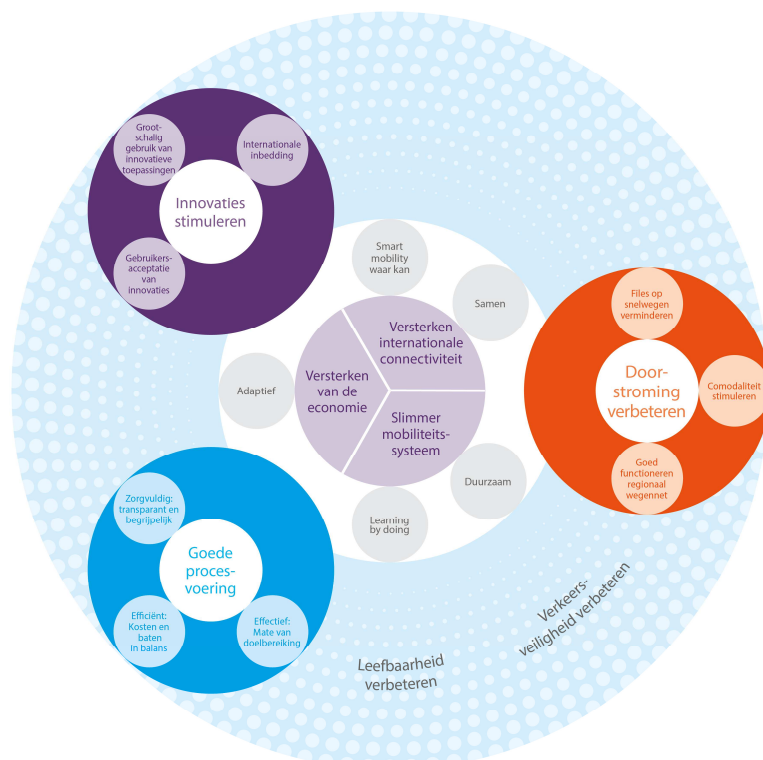
De aanleiding voor dit programma is vertaald naar drie doelen en vijf uitgangspunten. De drie doelen zijn:

- doorstroming verbeteren;
- innovaties op het gebied van mobiliteit en duurzame leefomgeving stimuleren;
- goede procesvoering.

De uitgangspunten, die het kompas vormen, zijn:

- samen;
- duurzaam;
- learning by doing;
- adaptief;
- smart mobility.

De uitgangspunten geven richting bij het 'navigeren'; het adaptief programmeren en de proactieve reflectie om te bepalen of en wanneer bijsturing noodzakelijk is. Zie onderstaande figuur. Deze eerste voortgangsrapportage is opgebouwd langs de vijf uitgangspunten, die gezamenlijk het kompas vormen.



Met het opzetten van dit programma en het gezamenlijk formuleren van de doelen en uitgangspunten zijn de

voorwaarden geschapen voor een programmatische aanpak, die aansluit bij de geactualiseerde MIRT-spelregels (brief aan de Tweede Kamer van 21 november 2016), zodat een vliegende start mogelijk werd.

Het afgelopen jaar is gebouwd aan monitoring en evaluatie op een manier die aansluit bij de adaptiviteit van het programma. Doelen en indicatoren zijn vastgesteld, met daarbij de notie dat zij zullen worden bijgesteld als daar aanleiding toe is. Naast het meten van het doelbereik en het leren binnen het programma, ontstaan hierdoor ook transparantie en verantwoording van publieke uitgaven. Momenteel werken wij aan het maken van een beeld van de startsituatie en het verkennen van de beschikbaarheid van methoden, modellen en prognoses. Deze eerste voortgangsrapportage geeft een kwalitatief verslag van de voortgang. Volgende voortgangsrapportages zullen met het beschikbaar komen van monitoring en evaluatie-informatie kwantitatiever zijn.

1.1 SAMEN

Samen zijn we gestart met partners vanuit bedrijfsleven, kennisinstellingen, maatschappelijke en belangenorganisaties, en overheden. Samen geven we inhoud aan het programma. Social design is een uitgangspunt, wat een open en transparant proces betekent. Alle partijen, inclusief de weggebruikers, komen hierdoor in de gelegenheid om mee te werken, mee te denken en mee te vernieuwen. De doelen, de indicatoren, de aanpassingen aan de infrastructuur, de maatregelen om het leefmilieu te sparen of verbeteren, et cetera. Hierdoor ontstaat een levendige aanpak die fundamenteel afwijkt van de traditionele aanpak.

Organisatie: Programmaraad en programmateam functioneren

SmartwayZ.NL vraagt om een programmaorganisatie en sturing, die adaptief is en meegroeit met de kansen die zich in de loop der tijd voordoen. De deelopgaven kennen een eigen aansturing via bijvoorbeeld een stuurgroep en hebben eigen teams om de opgaven uit te voeren. Qua inhoud en fasering in de tijd zijn de deelopgaven echter van elkaar afhankelijk. De Programmaraad stuurt op de samenhang, de voortgang, het leren van elkaar en het doelbereik. Zo zorgen we ervoor dat SmartwayZ.NL meer is dan slechts de optelsom van acht deelopgaven. De governance is vastgelegd in een document, dat de basis vormt voor de samenwerking (zie bijlage 2). Mogelijk moet komende tijd de borging van de verschillende partijen bij de realisatie van projecten verder uitgewerkt worden, om ongemakkelijke situaties te voorkomen. Binnen de stuurgroep van Netwerkstad Brabant zijn daar ervaringen mee opgedaan.

De Programmaraad bestaat uit:

- Christophe van der Maat – Provincie Noord-Brabant (voorzitter)
- Ruth Clabbers – Ministerie van I&M (m.i.v. 01-12-2016, daarvoor Marjolijn Sonnema)
- Diana Beuting - Rijkswaterstaat (m.i.v. 14-04-2017, daarvoor Jannita Robberse)
- Hubert Mackus – Provincie Limburg (m.i.v. 01-01-2017, daarvoor Patrick van der Broeck)
- Jannie Visscher – Metropoolregio Eindhoven (m.i.v. 01-04-2017, daarvoor Roël Hoppezak)
- Mario Jacobs – Gemeente Tilburg
- Willem Heeren – Dinalog
- Maurice Geraets – NXP
- John Jorritsma – Stichting Brainport (m.i.v. 01-09-2016, daarvoor Rob van Gijzel)
- Jan Mengelers – TU/Eindhoven

In 2016 en het begin van 2017 is het programmateam opgericht. Dit team bestaat uit medewerkers van publieke en private partijen en wordt komende tijd verder ingevuld. Dit programmateam ondersteunt en adviseert de Programmaraad en volgt de door de Programmaraad bepaalde strategie.

Social design: persona's, panels en betrokkenheid omgeving

Social design is een belangrijk speerpunt en betekent aandacht voor een open en transparant proces. Alle partijen, inclusief de weggebruikers, komen hierdoor in de gelegenheid om mee te werken, mee te denken en mee te vernieuwen. De niet-georganiseerde omgeving nodigen we uit om deel te nemen in communities. Een community begint bij participatie van enthousiaste, maar niet per se aan elkaar gelieerde deelnemers. Iedere deelnemer kan voor zichzelf bepalen hoeveel tijd hij investeert en dus in welke mate zijn stem meeweegt in het debat. Zo ontstaat gaandeweg een levendige community, die actief en gericht bijdraagt en zich verder kan ontwikkelen. Dit levert het programma kennis, waarden en meningen op.

Vanuit de deelopgave Smart Mobility is het proces om te komen tot het Aanvalsplan vormgegeven door

middel van het toepassen van Design Thinking, een methode van Social design. Deze methode is in de N279 en A58 later doorgezet, zie hieronder. In het vervolg van het proces is een gebruikersaanpak gestart, waarbij gezocht wordt naar specifieke doelgroepen of segmenten van automobilisten. Het doel hiervan is het begrijpen van de consument, het verkennen van kansen, en het bepalen van effectieve en efficiënte acties voor deze groepen van consumenten. Hiervoor zijn 2.800 personen bevestigd, verspreid over Brabant en Limburg, op hun mobiliteitskeuzes en behoeften. Dit heeft geresulteerd in een aantal segmenten. Komende tijd gaan we daarmee verder om op de doelgroep gerichte maatregelen en diensten te ontwikkelen.

De planvorming voor de N279 Veghel-Asten is het verst gevorderd. In de voorbereiding van het MER zijn vele bijeenkomsten met en in het plangebied gehouden om alternatieven en varianten te ontwikkelen en om de aandachtspunten voor het MER in beeld te krijgen. Ook hier is gewerkt met segmenten van consumenten (zogenaamde 'persona's'). Weggebruikers worden op de A2 betrokken bij het in beeld brengen van de problematiek tussen Weert en Eindhoven. Binnen InnovA58 worden bewoners bij Oirschot volgens de methode van Social design intensief betrokken bij het ontwerp van de aansluiting Oirschot op de A58. Een palet aan belangenorganisaties wordt op een vergelijkbare wijze betrokken bij de duurzame en klimaat-adaptieve inpassing en ontwerp van de A58 in de Brabantse beekdalen. Bij de totstandkoming van het Aanvalsplan Smart Mobility is de Design Thinking methode toegepast, waarbij de triple helix-partijen aan de voorkant betrokken zijn bij het definiëren van ambities en de aanpak in ontwerp sessies.

Communicatie: website, film, nieuwsbrief en expeditiedagen

Het programma SmartwayZ.NL kenmerkt zich door de brede samenwerking tussen het Rijk, de provincies Noord-Brabant en Limburg, gemeenten en verscheidene stakeholders uit de markt, kennisinstellingen en belangenorganisaties. Een communicatiewerkgroep met daarin afgevaardigden van de betrokken organisaties onderstreept dit. De communicatiewerkgroep komt regelmatig bijeen en zorgt voor uitwisseling tussen de deelopgaven/Ze is betrokken geweest bij het bedenken van de naam SmartwayZ.NL en de doorvertaling naar huisstijl en middelen.

Met de trekkers van de deelopgaven wordt intensief gecommuniceerd over de voortgang en de samenhang tussen de opgaven. Dit leidt ertoe dat successen bij de ene deelopgave ook kunnen worden toegepast op de andere en er op dezelfde doelen wordt gestuurd.

Geïnteresseerden worden regelmatig door middel van nieuwsbrieven, zowel vanuit het programma als vanuit de deelopgaven, geïnformeerd over de voortgang van het programma. De website www.smartwayz.nl is het centrale communicatiemiddel waar alles terug te vinden is: de nieuwsberichten uit de nieuwsbrief en de voortgang van de deelopgaven op hoofdlijnen. Elke deelopgave heeft een eigen webpagina waarvan doorgelinkt wordt naar de eigen deelopgave website als deze voorhanden is. Een 'why-film' legt uit waarom SmartwayZ.NL in het leven is geroepen.

Alle betrokkenen zijn uitgenodigd voor de zogenaamde Expeditiedag op 14 juli 2016 in het Philips Stadion in Eindhoven. Een bijeenkomst waar de aanwezigen op de hoogte zijn gebracht van de stand van zaken van SmartwayZ.NL en de deelopgaven. Maar waar ook de interactie is gezocht met de 250 aanwezigen tijdens werksessies over smart mobility en Social Design Thinking. De Expeditiedag krijgt een vervolg in 2017.

1.2 DUURZAAM

Wij werken aan een samenhangend veilig, slim en duurzaam verkeers- en vervoerssysteem voor het personen- en goederenvervoer, dat bijdraagt aan het ontwikkelen van Zuid-Nederland tot een op Europees niveau concurrerende kennisregio. Een systeem dat bijdraagt aan het internationaal vestigingsklimaat en dat de unieke kwaliteiten van onze provincies versterkt op het gebied van natuur, landschap en leefomgeving. Duurzaam betekent in dit verband:

- Het beperken van milieuhinder en verbeteren van het leefmilieu;
- Het benutten van nieuwe inzichten ten aanzien van energieneutraliteit/gebruik duurzame energiebronnen;
- Het ontwikkelen volgens principes die bijdragen aan een circulaire economie (dit is het efficiënt gebruiken van grondstoffen en het verminderen en uiteindelijk elimineren van afvalstromen);
- het inzetten van life cycle management (een systematische aanpak van het beheer van de levenscyclus van een product, vanaf het ontwerp en ontwikkeling tot de uiteindelijke totstandkoming).

Zo wordt in het kader van klimaatadaptatie, specifiek voor de passages van de Brabantse beken met de A58 gekeken met belanghebbenden hoe de diverse opgaven optimaal kunnen worden gecombineerd met de opgave van InnovA58. De leerervaringen uit InnovA58 worden gedeeld met de andere deelopgaven. Op basis daarvan komt een voorstel in de Programmaraad om de verankering van duurzame leefomgeving binnen SmartwayZ.NL te versterken.

1.3 LEARNING BY DOING

Starten en gaandeweg zoeken naar verbeteringen, dat is de werkwijze bij het programma SmartwayZ.NL. De ontwikkelingen gaan snel. Zij vinden bovendien voor een deel binnen dit programma plaats waardoor het leren en toepassen van het geleerde elkaar continu afwisselen. Door de verschillen in fasering van de deelopgaven kunnen ervaringen in de ene deelopgave worden toegepast in een volgende. De Programmaraad heeft eveneens besloten dat er in de deelopgaven niet gewacht gaat worden op vondsten die nog moeten komen. Het programma gaat door volgens de voorgenomen planning (zie bijlage 3) en wat er aan innovaties zinvol en mogelijk is, wordt toegepast.

Afgelopen maanden zijn er diverse themabijeenkomsten georganiseerd om de uitwisseling van kennis en ervaringen te bevorderen, zoals over innovaties, circulair ontwerpen, Living Labs, Truck Platooning en doelgroepenbenadering bij Smart Mobility. De meerwaarde hiervan wordt door alle deelopgaven ervaren. Het programma gaat daarom door met deze werkwijze.

1.4 ADAPTIEF

De adaptiviteit heeft betrekking op de inhoud, de governance en de financiering van het programma. Dit betekent ruimte voor innovatie. Leren tussen de deelopgaven is van belang. Door de mogelijkheden te testen in de deelopgaven kunnen we bijvoorbeeld zeggen: door slimme mobiliteit is wel/geen nieuw asfalt nodig. Het vraagt ook een specifieke organisatie en sturing, die in kan spelen op de kansen die zich in de loop der tijd voordoen. Afsproken is dat de betrokken partijen – vertegenwoordigd in de Programmaraad - gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor het totale programma. De Programmaraad gaat over de scope en de planning van de deelopgaven. Binnen de deelopgaven zit een eigenstandige governance, maar wel een die óók gericht is op de hoofddoelen van het programma, en dus niet alleen koerst op de doelen van de deelopgaven. Financiering gebeurt met één programmabudget, beschikbaar voor de totale opgave. Monitoring en evaluatie van de inhoud, de governance en de financiering zijn van cruciaal belang om te kunnen sturen binnen dit adaptieve programma.

Deze aanpak is relatief nieuw en wordt ook op andere plaatsen in Nederland verder ontwikkeld. Het programma is hierbij betrokken, brengt ervaringen in zodat anderen daar hun voordeel mee kunnen doen en haalt ervaringen van anderen op, zodat SmartwayZ.NL daar het voordeel van kan hebben.

1.5 SMART MOBILITY WAAR KAN

Bij smart mobility is de reiziger de centrale spil in een netwerk van slimme mobiliteitssystemen. Een afnemer van slimme technieken en diensten, die een optimale bereikbaarheid bieden. Deze slimme maatregelen hebben niet alleen betrekking op het hoofdwegennet, maar ook op het onderliggende net en op de bereikbaarheid van de steden en dorpen. De ambitie is om het slimste wegennet van Europa te realiseren, dat doordringt tot in het centrum van de steden in Zuid-Nederland. Smart Mobility is een zelfstandige opgave, maar komt ook terug in de andere zeven deelopgaven. Door de bevindingen en diensten op te schalen naar de rest van Nederland en Europa, dragen we bij aan Zuid-Nederland als kennis- en innovatieregio. Zo houden we de slimste regio concurrerend!

De inhoudelijke voortgang van de deelopgave Smart Mobility staat omschreven in deel II.

2. Jaarlijks programmabudget

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de provincies Noord-Brabant en Limburg stellen budget beschikbaar voor de uitvoering van programmataken, zoals communicatie, monitoring & evaluatie en faciliteiten voor bijeenkomsten. De jaarlijkse bijdragen voor de periode 2017 tot en met 2021 zijn hieronder weergegeven.

Jaarlijks programmabudget	
Ministerie van Infrastructuur en Milieu	€ 490.000
Provincie Noord-Brabant	€ 490.000
Provincie Limburg	€ 20.000
	€ 1.000.000

DEEL II - Deelopgaven

3. Voortgang per deelopgave

3.1 SMART MOBILITY

Bestuurlijk trekker - Gedeputeerde Mobiliteit en Samenwerking provincie Noord-Brabant

De deelopgave Smart Mobility is de rode draad binnen het Programma SmartwayZ.NL. Deze deelopgave richt zich op het ontwikkelen van slimme mobiliteitssystemen en -oplossingen die in het totale programma en de andere deelopgaven toegepast kunnen worden. De wens van de mobiliteitsconsument om sneller, veiliger, prettiger en betrouwbaarder te reizen is hierbij het uitgangspunt. Concreet willen wij in Zuid-Nederland een grootschalige uitrol van slimme mobiliteitsdiensten realiseren (bereik van 50% van de consument en 10-20% van internationale en 30-40% van de regionale logistieke bedrijven).

Behalve het leveren van een (oplossende) bijdrage aan de deelopgaven van het programma, heeft Smart Mobility een eigenstandige opgave binnen het programma, met als doel te bouwen aan een omgeving die innovatie en economische activiteit stimuleert. Hierbij definiëren wij smart mobility in de meest brede zin van het woord; het kan gaan over slimme toepassingen voor verkeersmanagement, coöperatieve en zelfrijdende oplossingen. Het gaat ook over oplossingen die de consument in staat stelt om op een andere wijze van A naar B te reizen dan met de auto. Mobility as a Service (MaaS) is een toekomstperspectief dat hierbij past.

Inhoudelijke thema's die in vrijwel alle deelopgaven terugkomen, zijn:

- Bereikbaarheid voor transport over de weg, mogelijk met optimalisaties in de logistieke ketens, zowel voor goederenvervoer als stadsdistributie;
- Doorgaande (inter)nationale stromen;
- Stedelijke toegankelijkheid voor lokaal en regionaal verkeer (bewegingen stad in en uit);
- De (verkeers)veiligheid, zowel op het hoofdwegennet (met op- en afritten en weefbewegingen op relatief korte afstand), als in relatie tot het direct verbonden onderliggend wegennet, als op belangrijke doorgaande wegen als de N279.

Voor de optimale match tussen consument en diensten gelden twee randvoorwaarden, namelijk een regio-breed communicatie netwerk voor mobiliteit (C-ITS netwerk) en de gegevens die daaruit komen bijeenbrengen en combineren met andere relevante data (Datadashboard). De opgave is om dit in een publiek-private samenwerking te realiseren, met een investeringsverhouding van 60%-40%.

De strategie bestaat uit '*deployment*' (de inzet in een testomgeving) en opschalen van gebruik van mobiliteitsoplossingen met en door consumenten en aanbieders van mobiliteitsdiensten:

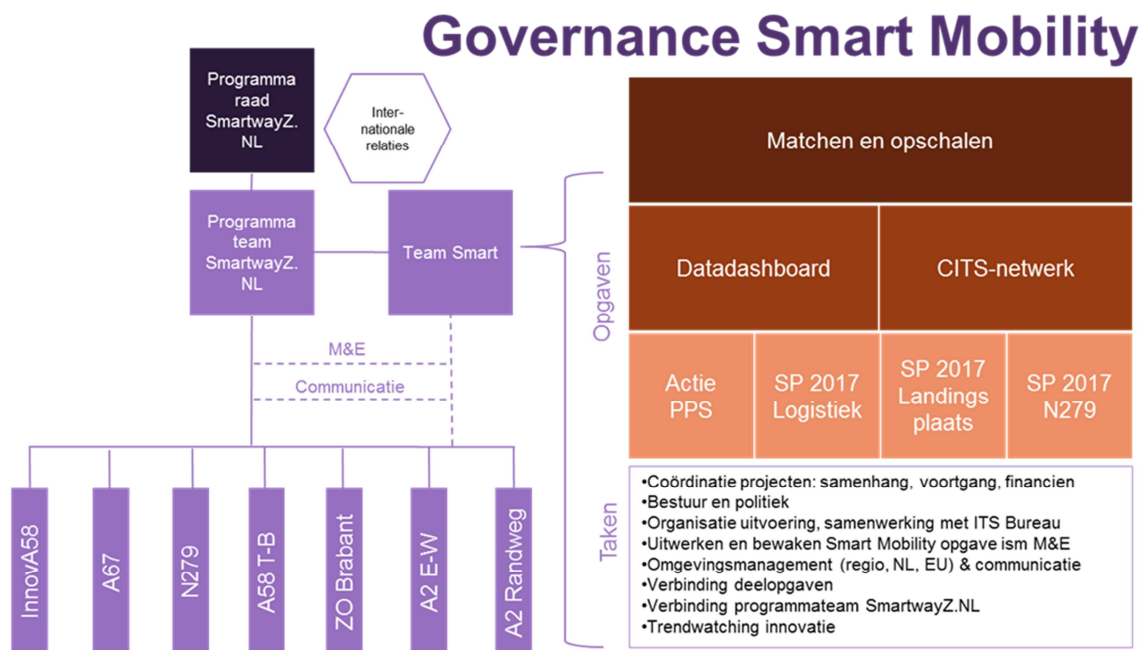
- Het realiseren van een significante groep afnemers van diensten en toepassingen;
- Opschaling als sturend element in de samenwerking met de markt. De markt zodanig in positie brengen dat werkelijke opschaling van gebruik van diensten ontstaat, met zichtbare en meetbare effecten op de weg;
- Versterken van de unieke *assets* (betekenis of pluspunten) van Zuid-Nederland als *Smart Mobility Region*;
- Innoveren door te doen;
- Optimaal publiek-private krachten inzetten.

Stand van zaken

1. In het voorjaar van 2016 is een intensief proces doorlopen met de andere deelopgaven, vele marktpartijen en kennisinstellingen. Dit proces resulteerde in het 'Aanvalsplan Smart Mobility'. Hierin zijn de ambitie en de strategie is opgenomen voor de opgave Smart Mobility. De Programmaraad heeft dit plan op 20 juli 2016 vastgesteld. Momenteel wordt dit 'Aanvalsplan' uitgewerkt.
2. De vraag naar mobiliteit wordt geconcretiseerd, door voor Zuid-Nederland specifieke groepen van gebruikers te identificeren en deze te vertalen naar profielen met eigen voorkeuren en media-aanpak. Daarnaast wordt in samenspraak met ITS Bureau en projecten Spookfiles o.a. gebouwd aan een gezamenlijke community van gebruikers.

3. Het aanbod van relevante smart mobility-diensten wordt in beeld gebracht en verschillende marktbenaderingen worden ontwikkeld:
 - Pre-deployment via Testomgeving/MobilitymoveZ.NL: marktconsultatie en aanbesteding;
 - Deployment aan de hand van concrete projectvoorstellen voor toepassingen gericht op goederen- en personenvervoer (2017-2020);
 - Internationale benchmark en marktverkenning.
4. Er wordt aan twee speerpunten op korte termijn (2017) gewerkt. Dit zijn:
 - a. Logistiek/N279: er worden veelbelovende projecten verkend. Deze worden vervolgens geprioriteerd in een Programma Logistiek voor de komende jaren. Het gaat om thema's als real time integraal inzicht, de Corridor (A16, A15) A58, A67 met terminals in Rotterdam, Tilburg en Venlo, distributie en verkeersveiligheid);
 - b. Landingsplaats smart mobility. Brainport Development werkt momenteel aan een voorstel voor de "Landingsplaats Brainport Bereikbaar", waarbij de verbinding wordt gelegd met de smart mobility-opgave binnen SmartwayZ.NL. De Landingsplaats is verbonden op het niveau van de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant. Het moet een schakelpunt zijn voor alle multi helix-partijen, met als doel het opwerken van smart mobility-oplossingen tot in de praktijk toepasbare innovaties. Deze moeten als voorbeeld kunnen dienen voor andere regio's en zelfs (inter)nationaal opschaalbaar kunnen zijn
5. Bovenstaande acties worden in een aanpak voor 2017-2020 samen gepakt en ter besluitvorming in de programmaraad neergelegd.

Activiteit	Planning
Aanvalsplan Smart Mobility	Programmaraad 20-07-2016
Aanpak 2017-2020	Programmaraad 05-07-2017



3.2 INNOVA58

Bestuurlijk trekker - Hoofdingenieur Directeur Rijkswaterstaat Zuid-Nederland

InnovA58 heeft tot doel de aanpak van het fileprobleem en de doorstroming op de A58 tussen Eindhoven en Breda (knooppunt Galder) voor de toekomst te waarborgen. Dit gebeurt door een wegverbreding naar 2 x 3 rijstroken tussen Eindhoven-Tilburg en Sint Annabosch-Galder. Bij de verbreding van de A58 wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van mogelijkheden om innovaties toe te passen, zoals optimale Life Cycle Cost (LCC), een duurzame en energieneutrale weg, nieuwe diensten langs de weg, C-ITS en smart mobility. De innovaties zijn enerzijds gericht op de doelen van het programma SmartwayZ.NL, anderzijds worden ze ingezet om lokale zorgpunten aan te pakken.

Doelen:

- Aanpak fileprobleem en waarborgen doorstroming tussen Eindhoven en Breda (knooppunt Galder) voor de toekomst door aanleg 2 x 3 rijstroken;
- Innovaties zo veel mogelijk toepassen: optimale Life Cycle Cost, duurzame en energieneutrale weg, nieuwe diensten langs de weg, C-ITS en smart mobility.

Stand van zaken

1. De planstudiefase van InnovA58 vordert, waardoor steeds duidelijker naar voren komt hoe de verbreding van de A58 zo goed mogelijk ingepast kan worden. Ook de knooppunten Batadorp en de Baars en de aansluitingen Moergestel en Best worden in InnovA58 meegenomen.
2. Met de inwoners van de gemeente Oirschot vindt het gesprek plaats over de ervaren leefomgeving nabij de A58. Dit moet leiden tot een oplossing die recht doet aan hun beleving en tegelijkertijd aan een vlottere doorstroming van de A58.
3. In het kader van klimaatadaptatie wordt, specifiek voor de passage van de Brabantse beken met de A58, gekeken met belanghebbenden hoe de diverse opgaven optimaal kunnen worden gecombineerd met de opgave van InnovA58.

Activiteit	Planning
Planstudie-ontwerp	Programmaraad 14-12-2017
Ontwerp-tracébesluit + MER	Programmaraad medio 2018

3.3 SLIMSTE OPLOSSING A58 TILBURG-BREDA

Bestuurlijk trekker - Wethouder Slimme en duurzame mobiliteit gemeente Tilburg

Het doel van deze deelopgave is het onderzoeken van de slimste oplossing voor de bereikbaarheid op het wegvak Tilburg-Breda. De verkeersafwikkeling – en daarmee de bereikbaarheid – is hier nu al problematisch en verslechtert verder als de omliggende wegvakken uit InnovA58 zijn uitgebreid. Dit wegvak vormt ook een geschikte experimenteeromgeving voor het testen van prototypes en nieuwe producten. De oplossing wordt zoveel mogelijk gezocht binnen het huidige aanwezige wegprofiel en optimale benutting daarvan. De slimste oplossing beperkt zich niet tot één maatregel, maar biedt qua oplossingen en tijdbestek een slim uitgedacht pakket van maatregelen.

Doelen:

- Onderzoeken van de slimste oplossing voor verbetering de bereikbaarheid op het wegvak Tilburg-Breda nu en in de toekomst;
- Testen van prototypes en nieuwe projecten binnen experimenteeromgeving.

Stand van zaken

1. In het voorjaar van 2016 heeft een pré-verkenning plaatsgevonden naar de haalbaarheid van een innovatieve aanpak voor de A58 Tilburg-Breda. Deze is positief bevonden;
2. Op 10 juni 2016 hebben Provinciale Staten motie M9 aangenomen: indien verbreding van het traject Tilburg - Sint Annabosch de slimste oplossing blijkt te zijn, kan de reservering van € 20.000.000,- (Bidboek Bereikbaarheid Zuid-Nederland, pag. 37) aangewend worden als cofinanciering;

3. In september 2016 zijn marktpartijen opgeroepen om de slimste oplossing voor de A58 tussen Breda (knooppunt St. Annabosch) en Tilburg (Tilburg-West) in te zenden. Een jury heeft hieruit vier inzendingen geselecteerd die alle in een essay verder zijn uitgewerkt. De resultaten hiervan zijn in januari 2017 opgeleverd. Dit zijn:

Een slimme snelweg met een verhoogde capaciteit door de realisatie van spitsstroken in combinatie met een communicatienetwerk dat slimme routeadviezen geeft en in- en uitvoegen faciliteert;
Een totaaloplossing waarbij de weggebruiker in de auto en op/boven de weg slimme informatie krijgt, zowel voorafgaand als tijdens de reis;
Een oplossing bestaande uit kleine infrastructurele aanpassingen, gedragsbeïnvloeding en de toepassing van het product Smart Traffic, zodat informatiesystemen langs de weg intelligent met elkaar samenwerken;
Een combinatie van slimme informatiediensten en stimuleringsprogramma's voor duurzame gedragsverandering.

Met de oplevering van de essays is de fase van marktverkenning afgesloten.

De Programmaraad heeft besloten nu te starten met het organiseren en inzetten van gedragsmaatregelen / vervoersmanagement op de hele A58 voor personen en goederen als onderdeel van het programma SmartwayZ.NL. Deze maatregelen moeten leiden tot minder gebruik van de weg, vooral tijdens de spits. Dit is mede van belang voor de komende ombouwwerkzaamheden van InnovA58 (start 2020, openstelling 2023). Overige slimme maatregelen die de capaciteit beïnvloeden worden ingebracht via de deelopgave smart mobility voor het hele programma SmartwayZ.NL (rond de zomer 2017). De case Tilburg-Sint Annabosch (met accent op Tilburg en omgeving) wordt een pilot, ook ten aanzien van de opschaling. Via de deelopgave InnovA58 komen fysieke, capaciteit verbeterende maatregelen (bijvoorbeeld amoveren verzorgingsplaatsen, invoeg-uitvoeg/weefhulpmiddelen) in beeld (2017-2018). Door de Programmaraad is uitgesproken zo spoedig mogelijk te starten met een nadere probleemanalyse en mogelijke innovatieve capaciteitsoplossingen (dossievorming), binnen de huidige wegconfiguratie A58 en daartoe vanuit het programma SmartwayZ.NL de middelen voor beschikbaar te stellen.

Activiteit	Planning
Préverkenning slimste oplossing	Programmaraad 13-02-2017
Verkenning slimste oplossing	Programmaraad 05-04-2017
Dossier nadere probleemanalyse en mogelijke innovatieve capaciteitsoplossingen	Programmaraad 14-06-2017

3.4 MIRT-VERKENNING A67 LEENDERHEIDE-ZAARDERHEIKEN

Bestuurlijk trekker - Directeur Wegen en Verkeersveiligheid ministerie van Infrastructuur en Milieu

Het doel van de MIRT-verkenning is het verbeteren van het functioneren van deze snelweg, die negatieve gevolgen ondervindt van de beperkte capaciteit, relatief korte in- en uitvoegers en ongelukken. Door het relatief grote aandeel vrachtverkeer op de A67 wordt deze problematiek beïnvloed en verbijzonderd. Het uitgangspunt van de Verkenning is: 'Smart mobility waar mogelijk en capaciteitsvergroting waar nodig'

Stand van zaken

1. Startbeslissing MIRT-verkenning. Minister Schultz van Haegen heeft de Startbeslissing A67 Leenderheide-Zaarderheiken ondertekend op 12 oktober 2016 en daarmee het startsein gegeven voor de MIRT-verkenning A67. In de verkenning worden verschillende oplossingsrichtingen bekeken, waarbij het uitgangspunt is: smart mobility waar mogelijk en capaciteitsvergroting waar nodig, zoals extra rijstroken en/of langere op- en afritten. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft de koppeling tussen het eerst realiseren van de wegverbreding op de A58 en vervolgens de realisatie op de A67 op advies van de Programmaraad en de Bestuurlijke Adviesgroep A67 losgelaten. Daarnaast is gekozen voor een Tracéwetprocedure met een sectorale structuurvisie, inclusief plan-m.e.r.
2. A73 knooppunt Zaarderheiken. Er komt een extra rijstrook op de parallelbaan van de A73 in noordelijke richting bij knooppunt Zaarderheiken. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de provincie Limburg nemen elk de helft van de kosten voor hun rekening. Dit project is geen onderdeel van het Programma SmartwayZ.NL. Er is wel een raakvlak met de MIRT-Verkenning A67 Leenderheide-Zaarderheiken.

Activiteit	Planning
Startbeslissing MIRT-verkenning	Programmaraad 14-09-2016 (ondertekening minister op 12-10-2016)
Beoordelingskader	Programmaraad 14-06-2017
Document kansrijke maatregelen/pakketten	Programmaraad 27-09-2017
Notitie Reikwijdte en detailniveau	Programmaraad eind 2017
Voorkeursbeslissing MIRT-verkenning	Oktober 2018
Uitvoeren voorkeurspakket	Vanaf 2019 (afhankelijk van type maatregel)
Planuitwerking (i.g.v. capaciteitsuitbreiding)	2019-2022
Realisatie	Vanaf 2022-2023

3.5 MIRT-ONDERZOEK A2 WEERT-EINDHOVEN

Bestuurlijk trekker - Directeur Wegen en Verkeersveiligheid ministerie van Infrastructuur en Milieu

Het MIRT-onderzoek A2 Weert-Eindhoven voert een probleemanalyse uit naar de verkeerssituatie op dit wegvak, waarna oplossingen in beeld worden gebracht, variërend van smart mobility-toepassingen voor de korte termijn tot verbreding met een 3^e rijstrook voor de lange(re) termijn.

Doelen:

- Probleemanalyse van verkeerssituatie en in beeld brengen oplossingen, variërend van smart mobility op de korte termijn en een derde rijstrook op de lange(re) termijn.

Stand van zaken

In de Probleemanalysefase is onderzoek gedaan naar de fileproblematiek op de A2 tussen Weert en Eindhoven (huidige en toekomstige situatie), de verkeersveiligheid en het voorkomen van sluipverkeer. Daarbij is ook gekeken naar de beleving van de weggebruikers van de A2 door middel van een enquête en een focusgroep. De probleemanalyse is vooral verkeerskundig van opzet geweest. Conform het projectplan is niet gekeken naar o.a. leefbaarheidsaspecten. De Programmaraad heeft met het vaststellen van de probleemanalyse voor de A2 Weert - Eindhoven vast te stellen, een door rijk en regio gedeeld gezamenlijk startpunt voor verder onderzoek bepaald. De Programmaraad heeft tevens ingestemd met het onderzoeken van de volgende oplossingsrichtingen in de 2e fase van het MIRT-onderzoek:

- Uitbreiding van de wegcapaciteit (3e rijstrook in noordelijke richting, 3e rijstrook in beide richtingen, spitsstroken);
- Smart mobility / ITS (verbeteren van de doorstroming van het verkeer op de A2, verbetering van de verkeersveiligheid, en vermindering van sluipverkeer);
- Inzet van alternatieve vervoermiddelen (OV, E-bike);
- Maatregelen om sluipverkeer te beperken (fysiek of in regelgeving);
- Maatregelen om de verkeersveiligheid op de A2 te verbeteren.

Activiteit	Planning
Projectplan voor het MIRT-onderzoek A2 Weert-Eindhoven	Programmaraad 20-07-2016
Probleemanalyse	Programmaraad 14-12-2016
Oplossingsrichtingen	Programmaraad 14-06-2017

3.6 N279 VEGHEL-ASTEN

Bestuurlijk trekker - Gedeputeerde Mobiliteit en Samenwerking provincie Noord-Brabant

De doelen van de deelopgave N279 Veghel-Asten zijn het verbeteren van de doorstroming en het verhogen van de verkeersveiligheid, met de hieraan verbonden effecten het verbeteren van de leefbaarheid en het terugdringen van het sluipverkeer. Hiertoe worden ongelijkvloerse toekomstbestendige aansluitingen en oversteken en bij Veghel en Helmond (mogelijke) omleidingen gerealiseerd. Voor de N279 bestaat de concrete aanpak uit nu doen wat nodig is: het opheffen van de knelpunten ten aanzien van de doorstroming en verkeersveiligheid op de N279 en hieraan verbonden het verbeteren van de leefbaarheid en gelijktijdig kiezen van een tracé dat geschikt is voor de toekomst.

Doelen en effecten:

- Het verbeteren van de doorstroming en het verhogen van de verkeersveiligheid, met de hieraan verbonden effecten het verbeteren van de leefbaarheid en het terugdringen van het sluipverkeer.

Stand van zaken

1. Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Heeft in de periode september-oktober 2016 ter inzage gelegen. In deze conceptNRD zijn de voorgenomen activiteit, de te volgen procedure en de uitgangssituatie beschreven. Ook komen de te onderzoeken alternatieven, varianten en de mogelijke gevolgen voor het milieu aan de orde.
2. Reactienota NRD. Er zijn 459 zienswijzen ingediend. Deze stellen ons in staat om de oplossingen voor de bereikbaarheid van de N279 Veghel-Asten te verrijken. De suggesties die zijn gedaan ervaren wij als waardevol voor het proces. In de Reactienota NRD geven Gedeputeerde Staten antwoord op de zienswijzen en reageren zij op de adviezen van de Commissie voor de m.e.r. en de Provinciale Raad voor de Leefomgeving. De Reactienota NRD is door Gedeputeerde Staten vastgesteld.
3. Inmiddels is gestart met een verkenning naar de mogelijke smart mobility maatregelen op de N279 Veghel-Asten.
4. Op het gebied van social design wordt een aantal ontwerpessies gehouden met betrokkenen uit de omgeving.

Activiteit	Planning
Terinzagelegging Notitie Reikwijdte en Detailniveau	September/oktober 2016
Reactienota Notitie Reikwijdte en Detailniveau	GS 14-03-2017
Verkenning mogelijke smart mobility maatregelen	2017/2018
Project-MER gereed	Zomer 2017
Ruimtelijke procedures	Eind 2017-begin 2018
Uitvoering	2020-2030

3.7 BEREIKBAARHEIDSAKKOORD ZUIDOOST-BRABANT

Bestuurlijk trekker - Voorzitter portefeuillehoudersoverleg Mobiliteit en Innovatie Metropoolregio Eindhoven

Het Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant moet leiden tot zowel een toekomstbestendig mobiliteitssysteem als oplossing voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek in het gebied Eindhoven-Asten-Veghel. Daarbij wordt enerzijds ingezet op de toepassing van smart mobility en een kwaliteitssprong voor fiets en OV, waaronder goede overstappunten. Anderzijds wordt het autoverkeer verleid om gebruik te maken van de robuuste randen (waaronder A2, A67 en N279) en daarbuiten gebundeld te worden op daarvoor bestemde wegen.

Doelen:

- Verminderen van de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek in het gebied Eindhoven-Asten-Veghel;
- Realiseren van een toekomstbestendig mobiliteitssysteem door in te zetten op de toepassing van smart mobility en een kwaliteitssprong voor fiets en OV en autoverkeer te verleiden gebruik te maken van robuuste randen (waaronder A2, A67 en N279) of – waar dit niet mogelijk is – te bundelen op daarvoor bestemde wegen.

Stand van zaken

1. De regio Zuidoost-Brabant werkt aan een geschikte governance en financieringsstrategie om uitvoering te geven aan de Bereikbaarheidsagenda 'Brainport Duurzaam Slim Verbonden', waarvan het Bereikbaarheidsakkoord voor het gebied Eindhoven-Asten-Veghel een onderdeel is. Binnen deze financieringsstrategie komt aan de orde op welke manier de regionale cofinanciering tot stand komt, onder meer betreffende de afgesproken € 55,75 miljoen voor het Bereikbaarheidsakkoord.
2. Daarnaast wordt gewerkt aan het programmeren en faseren van de maatregelen. Dit moet leiden tot een uitgewerkt uitvoeringsprogramma. Samen met de governance en financieringsstrategie moet dit leiden tot een programmaplan, dat wordt vastgesteld in het najaar van 2017.
3. Intussen wordt tevens al gestart met de quick wins: de maatregelen die aansluiten bij de uitgangspunten van de Bereikbaarheidsagenda, waarvoor alle randvoorwaarden zijn geregeld (financiering, besluitvorming en organisatie) en die dus direct in uitvoering kunnen.
4. Brainport Development werkt momenteel aan een voorstel voor de 'Landingsplaats Brainport Bereikbaar', waarbij de verbinding wordt gelegd met de deelopgave Smart Mobility binnen SmartwayZ.NL. De Landingsplaats is verbonden op het niveau van de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant. Het moet een schakelpunt zijn voor alle multi helix-partijen, met als doel het opwerken van smart mobility-oplossingen tot in de praktijk toepasbare innovaties. Deze moeten als voorbeeld kunnen dienen voor andere regio's en zelfs (inter)nationaal opschaalbaar kunnen zijn.

Activiteit	Planning
Afsluiten Bereikbaarheidsakkoord	Juli 2016
Vaststellen uitvoeringsprogramma	Was december 2016; wordt najaar 2017
Governance en financieringsstrategie	Was 1 ^e kwartaal 2017; wordt najaar 2017

3.8 MIRT-ONDERZOEK A2 RANDWEG EINDHOVEN (HOOFDRIJBAAN)

Het MIRT-onderzoek start pas als de knelpunten op de Randweg A2 Eindhoven ter hoogte van de samenvoeging van de A58 en A2 ten zuiden van knooppunt Batadorp daartoe aanleiding geven.

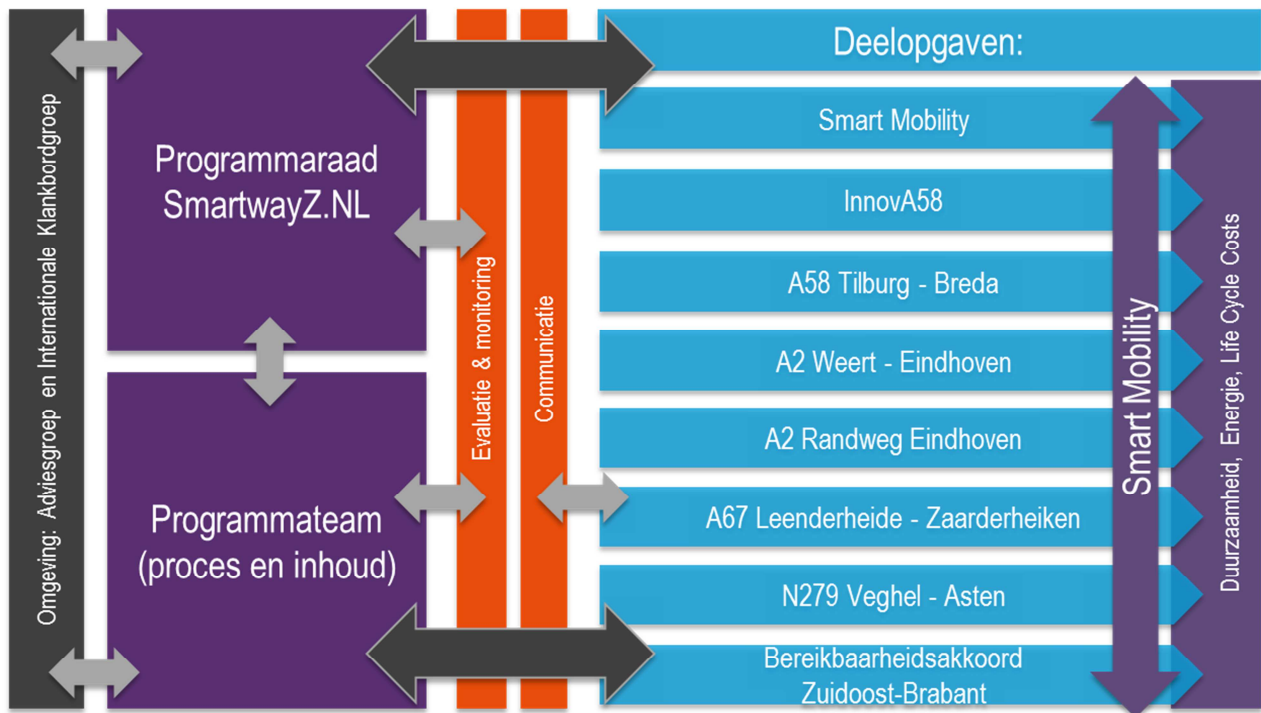
Bijlage 1. Afspraken Tweede Kamer – Regio Zuid-Nederland¹

Deelopgave	Totale kosten	Noord-Brabant	Limburg	Rijk	Markt	Gemeenten
Smart Mobility	99	25	4	30	40	
InnovA58	400			400		
Slimste oplossing A58 Tilburg – Breda	Voorstel regio en markt zomer 2016					
MIRT-Verkenning A67 Leenderheide – Zaanderheiden	208	55	3	140 10		
A2 Randweg Eindhoven (hoofddrijbaan Batadorp – De Hogt)	MIRT-onderzoek					
A2 Weert-Noord – Eindhoven	MIRT-onderzoek					
N279 toekomstbestendig uitvoeren	265	265				
Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant	PM *	PM *				PM *
Totaal	972	345	7	400+ 180	40	PM

Tabel 1 Afspraken Tweede Kamer – Regio Zuid-Nederland

¹ AO-MIRT 23 november 2015, TK 2015-2016, 34 300 A, nr. 16

Bijlage 2. Governance



Bijlage 3. Planning deelopgaven

