

Netwerkanalyse BrabantStad

REGIONAAL VOORSTEL

AAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT



Regionaal voorstel

NETWERKANALYSE BRABANTSTAD

**Hoe verbeteren we de bereikbaarheid van BrabantStad?
Als tweede stedelijk netwerk van Nederland werken we daar hard aan. Niet alleen omdat de mobiliteit toeneemt, maar ook om de economische groei in de economische kerngebieden in Noord-Brabant te stimuleren.**

We hebben hiervoor, in aansluiting op de Netwerkanalyse BrabantStad, een voorstel opgesteld.

Voor dit voorstel bestaat bestuurlijk draagvlak binnen BrabantStad. We verwachten dat de Minister van Verkeer en Waterstaat – namens het Rijk – ingaat op dit voorstel en dat de eerste bestuurlijke afspraken over het vervolgtraject gemaakt worden in het bestuurlijk overleg met BrabantStad op 4 oktober aanstaande.

Na dit overleg zullen wij – de Brabantse partners – de contouren van dit voorstel definitief vaststellen (inhoud, organisatie, financiën) in de meerjarenbegrotingen van de BrabantStad-partners.

DE BRABANTSE LEDEN VAN DE STUURGROEP NETWERKANALYSE BRABANTSTAD

De heer dr. E.J. Janse de Jonge • Gedeputeerde Provincie Noord-Brabant

De heer mr. W. Willems • Wethouder Gemeente Breda

De heer drs. E. van Merrienboer • Wethouder Gemeente Eindhoven / Portefeuillehouder SRE

Mevrouw B.M. Houthoofd-Stockx • Wethouder Gemeente Helmond

De heer drs. B.S. Eigeman • Wethouder Gemeente 's-Hertogenbosch

Mevrouw mr. C.J.M. Aarts-Engbers • Wethouder Gemeente Tilburg

1 INLEIDING

CONTEXT

BrabantStad heeft in lijn met de uitgangspunten uit de Nota Mobiliteit en de afspraken uit het Nationaal Mobiliteitsberaad een Netwerkanalyse opgesteld voor het stedelijk netwerk BrabantStad. In de Netwerkanalyse BrabantStad is een analyse gemaakt van de knelpunten en kansen op het gebied van verkeer en vervoer in BrabantStad. Eindresultaat is een integraal maatregelenpakket tot en met het jaar 2020. Voor de uitvoering daarvan is het nodig dat regio en Rijk gezamenlijk meerjarige afspraken maken met diverse partijen. De regio heeft hiervoor het voortouw genomen en een aanzet gemaakt voor een programmatische aanpak. Het resultaat is dit regionaal voorstel.

FOCUS OP ECONOMISCHE KERNGEBIEDEN

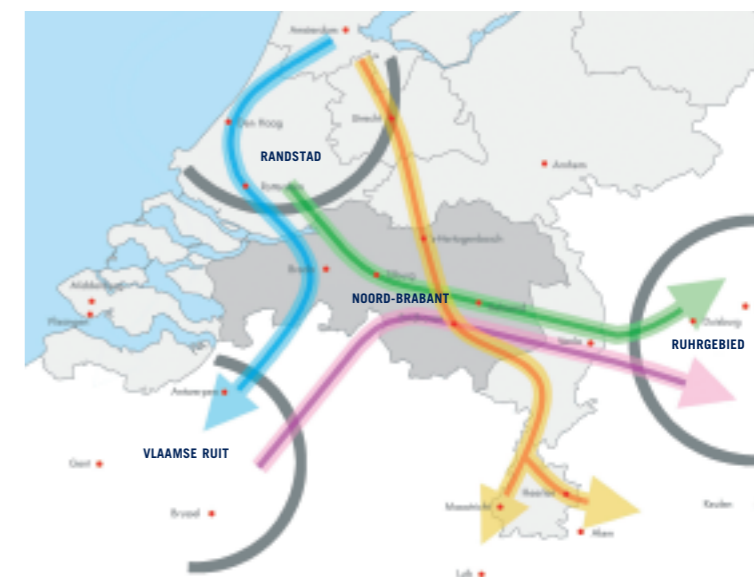
In de Netwerkanalyse staat onze ruimtelijk-economische ambitie centraal. BrabantStad is een krachtige economische regio, die een belangrijke bijdrage levert aan de Nederlandse economie. Naar afmeting, inwonertal en economische prestaties is BrabantStad het tweede nationaal stedelijk netwerk van Nederland. Brainport Zuidoost Brabant is een onderdeel van BrabantStad en neemt de derde plaats in op de ranglijst van kennis- en innovatieregio's van Europa. Breda ontwikkelt zich met 'Via Breda' en de aansluiting op de HSL tot 'Poort van BrabantStad'. Een andere belangrijke factor in ruimtelijk-economisch opzicht is de ligging van BrabantStad tussen de metropolen Randstad, Ruhrgebied en Vlaamse Ruit. Om Brabant economisch vitaal te houden, stellen we de bereikbaarheid van economische (top)locaties en ontwikkelingslocaties voor woningbouw voorop.

STREVEN NAAR EEN DUURZAME BALANS

Bereikbaarheid mag echter niet ten koste gaan van de leefbaarheid van de omgeving. Karakteristiek voor BrabantStad is de verwevenheid van de steden met de groene ruimte. BrabantStad wil ook in de toekomst de uitstekende economische ontwikkelingsmogelijkheden koppelen aan een hoogwaardig woon- en leefklimaat. Daarom worden ruimtelijke ontwikkelingen afgestemd op de draagkracht van het watersysteem en de bodem, op de waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie en op de kwaliteiten van de infrastructuur. Tenslotte streven we naar zuinig ruimtegebruik. Vandaar de keuze voor concentratie van verstedelijking in de stedelijke regio's. Daarmee houden we het landelijk gebied open en creëren we draagvlak voor economische en culturele activiteiten in de stedelijk regio's.

KANSEN EN BEDREIGINGEN

Een economisch vitaal BrabantStad vraagt om een goede bereikbaarheid van de economische (top)locaties. Om de kansen te benutten en de bedreigingen het hoofd te bieden is de bereikbaarheid van deur tot deur in 2020 in beeld gebracht voor zowel het autoverkeer als het openbaar vervoer.



2

PROGRAMMA-AANPAK

Er is sprake van een sterke toename van het personen- en goederenvervoer. Op het niveau van het totale wegennet blijkt dat tot 2020 het aantal voertuigverliesminuten meer dan verdubbelt. Het grootste economische verlies lijdt het vervoer binnen de afstandsklasse van 30 tot 60 kilometer. Naast dit verlies in reistijdminuten is ook de betrouwbaarheid van de verplaatsingen een probleem.

De toename van het aantal voertuigverliesminuten vertaalt zich in een afnemende kwaliteit van de bereikbaarheid van de stedelijke regio's en de economische toplocaties in BrabantStad. Vrijwel alle toplocaties krijgen te maken met een verslechtering van de bereikbaarheid.

Openbaar vervoer kan in veel meer verplaatsingen een rol spelen of een volwaardig alternatief zijn. Hiertoe willen we investeren in ketenmobiliteit, transferia, en goed voor- en natransport (per bus en fiets) in stedelijke gebieden. Daarnaast kunnen invoering van prijsbeleid en het verhogen van treinfrequenties op lange termijn bijdragen aan een nog beter OV-netwerk BrabantStad.

De realisatie van een goede bereikbaarheid van het stedelijk netwerk BrabantStad is complex en vraagt om veel initiatieven en maatregelen. We komen tot de conclusie dat een meerjarige, programmatische aanpak noodzakelijk is. De volgende punten pleiten voor een dergelijke aanpak:

- **De diversiteit aan nodige initiatieven: studies, prijsbeleid, ruimtelijke maatregelen, flankerend beleid, doorstroming van bestaande infrastructuur, aanleg van nieuwe infrastructuur (weg, water, spoor), dienstregelingen openbaar vervoer, convenanten, PPS-constructies, enzovoort.**
- **De urgentie van de problematiek, die een appel doet op alle betrokken partijen gezamenlijk: Provincie, B5-gemeenten, SRE, Rijk (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat), overige gemeenten in Noord-Brabant, openbaar-vervoerbedrijven (spoor, bus) en bedrijfsleven.**
- **Oplossingen per project werken in de praktijk niet meer. Er zijn meerjarige integrale maatregelenpakketten nodig om BrabantStad bereikbaar te houden.**
- **Een programmatische aanpak levert synergievoordelen op: de maatschappelijke baten, in verhouding tot de kosten, zijn groter dankzij de 'winst van samenhang' van programma-onderdelen.**

Op grond van de Netwerkanalyse heeft BrabantStad de contouren van een Uitvoeringsprogramma uitgewerkt, waarbij onderscheid is gemaakt in vier deelprogramma's:

- 1 **STEDELIJKE BEREIKBAARHEID (2007-2020)**
- 2 **EXTERNE BEREIKBAARHEID BRABANTSTAD (2010-2020)**
- 3 **QUICK WINS (2007-2010)**
- 4 **PRIJSBELEID (> 2012)**

Realisering van het totale Uitvoeringsprogramma vraagt een investering van ruim € 4,4 miljard in de periode 2010-2020. Mede gezien de omvang van deze investeringsopgave is BrabantStad bereid de mogelijkheden van prijsbeleid te bezien.

Invoering van prijsbeleid leidt namelijk tot een lager investeringsniveau, omdat een aantal projecten in de andere deelprogramma's dan niet of slechts beperkt hoeven worden uitgevoerd. Bovendien kan prijsbeleid extra inkomsten opleveren.

3

BRABANTSTAD KIEST

BrabantStad wil de mobiliteitsbehoefte zo goed mogelijk faciliteren: mobiliteit mag. Prioriteit wordt gegeven aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de economische (top)locaties. Daarbij staat niet alleen de auto centraal, maar wordt de kracht van alle modaliteiten optimaal benut en is BrabantStad bereid de mogelijkheden van prijsbeleid te bezien. BrabantStad kiest daarbij niet voor onbeheerste economische groei en ook niet voor een onbeperkte bereikbaarheid. De kern van onze aanpak is een optimaal functionerend infrastructuurnetwerk (weg, spoor, water) voor personen- en goederenvervoer met het Groene Woud als contramal van hoogstedelijke ontwikkelingen.

Gelet op de omvang van het totale maatregelenpakket tot 2020 en de onzekerheden rond prijsbeleid moet een keuze worden gemaakt voor maatregelen waarmee direct van start kan worden gegaan. BrabantStad heeft binnen het totale maatregelenpakket de volgende strategische keuzen gemaakt en prioriteiten gesteld voor de komende jaren:

- 1 **De bereikbaarheid van de zuidoostvleugel van BrabantStad;**
- 2 **De (externe) bereikbaarheid van BrabantStad op de noord-zuidassen A27 en A2 en de oost-westas A58/A67;**
- 3 **De bereikbaarheid van de steden;**
- 4 **Quick wins (2007-2010) die passen in voornoemde prioriteiten voor de lange termijn;**
- 5 **Prijsbeleid.**

De kaart op de volgende bladzijde geeft het overzicht van deze strategische keuzen.

3.1

ZUIDOOSTVLEUGEL VAN BRABANTSTAD

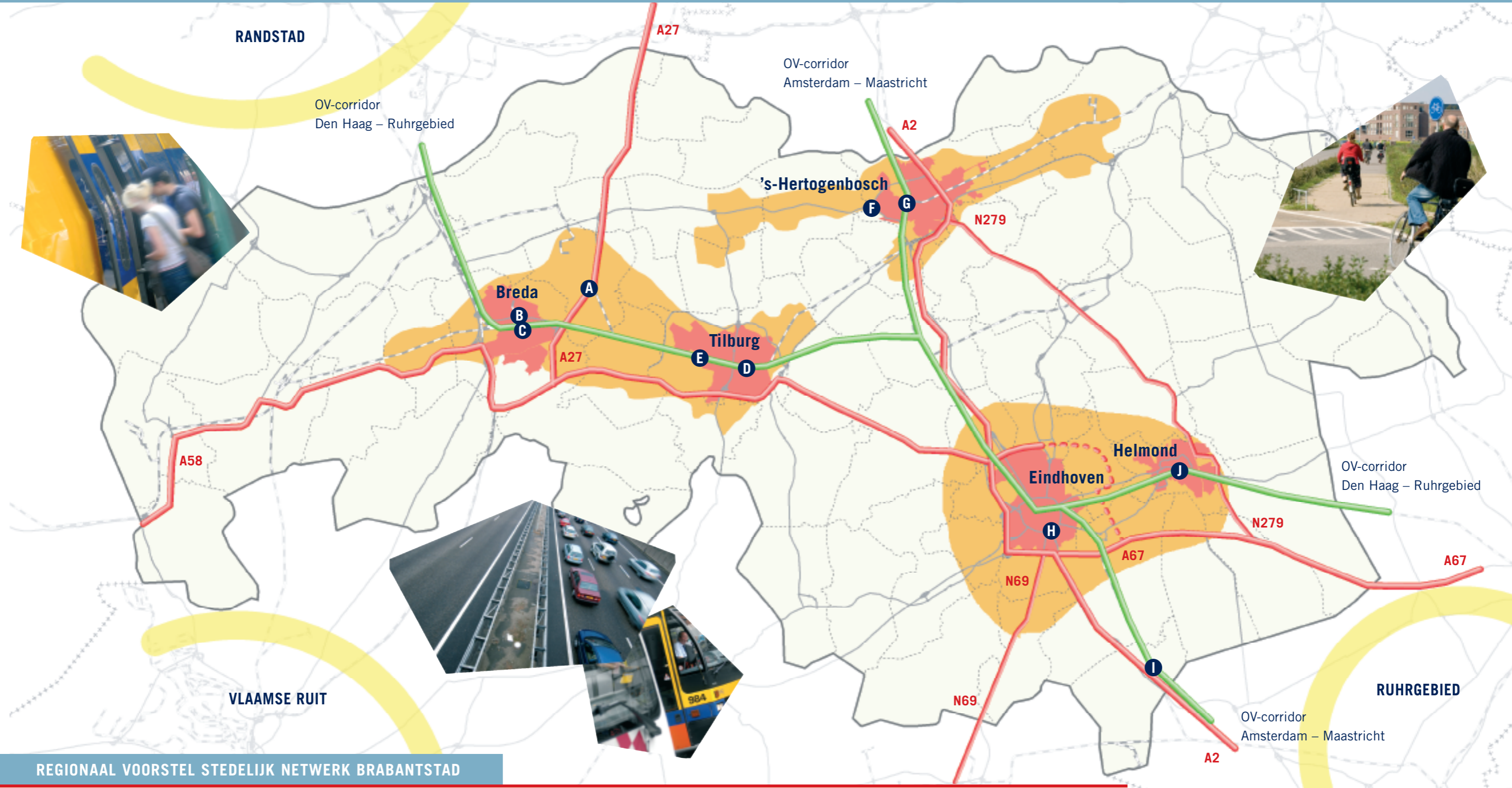
In de Netwerkanalyse is bevestigd dat de bereikbaarheidsproblematiek in de zuidoostvleugel van BrabantStad, met als zwaartepunt de stedelijke regio (Brainport) Eindhoven – Helmond, zeer groot is. Dit leidt tot forse economische schade.

Momenteel lopen diverse deelprojecten voor deze regio, zoals de planstudie A2 's-Hertogenbosch – Eindhoven, de planstudie A2 Eindhoven – Budel, de planstudie N279 's-Hertogenbosch – Veghel, de planstudie BOSE en de verkenning N69.

Vooruitlopend op de resultaten hiervan doet BrabantStad het volgende voorstel, c.q. poneert de volgende strategische denkrichting, met als doel te komen tot een doelmatig en betaalbaar maatregelenpakket:

- **Onverkort uitvoeren van de korte en middellange termijn maatregelen op de A2;**
- **Oplossend vermogen van de lange termijn maatregelen op de A2 bezien t.o.v. andere wegvakken;**
- **Capaciteitsvergroting N279, traject A2 tot A67 (als alternatief voor beperkte uitvoering A2);**
- **Capaciteitsmaatregelen A67;**
- **Aanscherping en verfijning van het maatregelenpakket BOSE teneinde dit optimaal af te stemmen op de capaciteitsvergroting van de N279;**
- **Aanleg verbinding A50 – N279;**
- **Gezamenlijke investering in een maatregelenpakket N69 voor het oplossen van bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen;**
- **Overdracht van de N69 aan de regio.**

BrabantStad wil deze denkrichting, in samenspraak met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Rijkswaterstaat, de komende maanden verder uitwerken in een duurzame visie op de bereikbaarheid en infrastructuur voor de zuidoostvleugel van BrabantStad. Onderdeel hiervan is een integraal financieringsplan voor deze middellange termijn maatregelen met een extra investeringsimpuls van circa € 1 miljard. Rijk en regio zullen daarvoor extra middelen moeten reserveren.



REGIONAAL VOORSTEL STEDELIJK NETWERK BRABANTSTAD

DEELPROGRAMMA EXTERNE BEREIKBAARHEID

- Zuidoostvleugel Brabantstad**
Bovenlokale aanpak van de bereikbaarheidsproblematiek in de zuidoostvleugel van Brabantstad, waarbij A2, N279, A67, N69 en BOSE in samenhang worden gezien. Resultaat: integraal maatregelenpakket voor de middellange en lange termijn en financieringsplan
- Oost-westas A58 – A67**
 - Verkenning A58 Bergen op Zoom – Eindhoven
 - Verkenning A67 Eindhoven – Venlo
- Noord-zuidas A27**
 - Planstudie knooppunt Hooipolder – Merwedeburg – Utrecht
 - Verkenning knooppunt Hooipolder – knooppunt St. Annabosch
- OV-corridors**
 - Verkenning OV-corridor Maastricht – Eindhoven – Amsterdam
 - Verkenning OV-corridor Den Haag – Eindhoven – Ruhrgebied

DEELPROGRAMMA QUICK WINS

- A** Reconstructie aansluiting A27 – Europaweg – Vijfeikenweg te Oosterhout
 - B** Reconstructie Noordelijke rondweg Breda met koppeling aan de infrastructuur van NSP Breda
 - C** Aansluiting derde perron spoor in Breda
 - D** Vergroten van de transferkwaliteit van station Tilburg
 - E** Inhaal mogelijkheden spoorbaanvak Tilburg – Breda
 - F** Transferium 's-Hertogenbosch-west
 - G** Vrije spoorkruising 's-Hertogenbosch-noord (Diezebrug)
 - H** Ongelijkvloerse kruising stedelijke ring Eindhoven, gekoppeld aan HOV-as
 - I** Aanleg station Maarheeze
 - J** Spoor knooppunt en ondertunneling station Helmond
- Dynamisch Verkeersmanagement Brabantstad

DEELPROGRAMMA STEDELIJKE BEREIKBAARHEID

- Duurzame bereikbaarheid, zorgvuldig ruimtegebruik, beheersen van de mobiliteit en een gerichte inzet van modaliteiten
- DEELPROGRAMMA PRIJSBELEID**
Brabantstad wil actief meedenken met het Rijk over de invoering van prijsbeleid in Nederland en in het bijzonder in Brabantstad



3.2

**EXTERNE BEREIKBAARHEID VAN BRABANTSTAD:
PRIORITEIT BIJ A2, A27, A58/A67**

In de Netwerkanalyse is, op basis van de reistijd-criteria uit Nota Mobiliteit, een groot aantal knelwegvakken geselecteerd. BrabantStad geeft de hoogste prioriteit aan de knelwegvakken op de noord-zuidassen A2 en A27 en de oost-westas A58/A67 door BrabantStad. Daarom wordt de hoogste prioriteit gegeven aan de uitwerking van de volgende (veelal lopende) verkenningen en planstudies:

- A2 's-Hertogenbosch – Eindhoven (in combinatie met N279, BOSE, A67, N69);
- A2 Leenderheide – Budel;
- A27 knooppunt Hooipolder – Merwedeburg – Gorinchem;
- Regionale verkenning A27 knooppunt Hooipolder – knooppunt St. Annabosch;
- A58 Bergen op Zoom – Breda – Tilburg – Eindhoven van knooppunt Markiezaat tot en met knooppunt Batadorp: oprekken van de al in het MIT opgenomen verkenning van de A58, in combinatie met de N282 Tilburg – Breda);
- A67 Eindhoven – Venlo: start MIT-verkenning.

Met betrekking tot het openbaar vervoer geeft BrabantStad hoge prioriteit aan de OV-corridors Amsterdam – Eindhoven – Maastricht en Den Haag – Eindhoven – Ruhrgebied. Op deze corridors nemen de vervoersstromen sterk toe. NS voorziet verdere groeimogelijkheden voor het treinverkeer op deze corridors. Op de noord-zuidcorridor staan de komende jaren bovendien veel wegwerkzaamheden gepland.

BrabantStad stelt voor in het MIT-nieuwe stijl verkenningen op te nemen voor de OV-corridor Amsterdam – Maastricht en de OV-corridor Den Haag – Eindhoven – Ruhrgebied.

3.3

STEDELIJKE BEREIKBAARHEID

Uit de Netwerkanalyse blijkt dat de knelrelaties in 2020 zich vooral concentreren in en naar de stedelijk regio's Breda – Tilburg, Eindhoven – Helmond en Waalboss (Waalwijk – 's-Hertogenbosch – Oss). Het absorptievermogen van de stedelijke regio's bereikt in de komende jaren zijn grenzen. BrabantStad geeft daarom ook hoge prioriteit aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de stedelijke regio's. Daarbij worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- **Duurzame bereikbaarheid (waarborgen van de bereikbaarheid van de stedelijke regio's op lange termijn);**
- **Zorgvuldig ruimtegebruik (balans tussen ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit);**
- **Beheersen van de mobiliteit en een gerichte inzet van de modaliteiten:**
 - Fietsen en lopen voor korte verplaatsingen;
 - Openbaar vervoer en auto voor lange verplaatsingen.

Voor de bereikbaarheid van de stedelijke regio's zijn op hoofdlijnen maatregelenpakketten uitgewerkt. Bij deze pakketten gaat het om multimodale maatregelen op het gebied van ruimtelijke ordening, lokaal prijsbeleid, fiets, mobiliteitsmanagement, openbaar vervoer (HOV/doorstroommassen, knooppunten, toegankelijkheid, marketing, reisinformatie) en benutten/reconstructie van het wegennet. BrabantStad (i.c. Provincie, SRE en steden) is bereid vanuit de BDU en eigen begrotingen een forse bijdrage te leveren aan het deelprogramma stedelijke bereikbaarheid.

3.4

QUICK WINS

BrabantStad investeert al fors in korte termijn maatregelen tot en met 2010. In het Brabants MIT is een overzicht gegeven van de investeringen van de Brabantse partners voor de periode 2007-2011. Hiermee geven wij inzicht in de samenhang van de diverse uitvoeringsprojecten.

In bijlage VII van de Netwerkanalyse is een omvangrijke lijst opgenomen van potentiële korte termijn maatregelen. Enkele acute knelpunten vragen om besluiten die morgen al genomen moeten en kunnen worden. Daarom hebben wij in dit regionaal voorstel het pakket aan quick wins nader geprioriteerd, waarbij prioriteit is gegeven aan maatregelen die bij voorbaat bijdragen aan de strategische keuzes voor de lange termijn. Het gaat om de volgende quick wins:

- **STEDELIJKE BEREIKBAARHEID;**
- **DYNAMISCH VERKEERSMANAGEMENT;**
- **OV-NETWERK BRABANTSTAD.**

Stedelijke bereikbaarheid

Op gebied van stedelijke bereikbaarheid is prioriteit gegeven aan de volgende projecten:

PROJECT	KOSTEN
Reconstructie aansluiting A27 – Europaweg – Vijfeikenweg te Oosterhout en reconstructie noordelijke rondweg Breda met koppeling aan de infrastructuur van het NSP Breda	€ 15 miljoen
Tweede ongelijkvloerse kruising stedelijke ring Eindhoven (locatie gekoppeld aan tracé HOV-as Winkelcentrum Woensel – Eindhoven CS – High Tech Campus – Valkenswaard)	€ 25 miljoen
Spoorknooppunt en ondertunneling Helmond-CS	€ 27,7 miljoen
Transferium 's-Hertogenbosch-west	€ 14 miljoen
Vergroten van de transferkwaliteit van station Tilburg	€ 18 miljoen

De totale kosten van dit pakket aan stedelijke quick wins bedragen circa €100 miljoen. Voor € 50 miljoen wordt al financiering voorzien, voornamelijk uit eigen middelen. BrabantStad verzoekt het Rijk de nog ontbrekende financiering van € 50 miljoen aan te vullen om zo een versnelde realisering van deze quick wins mogelijk te maken.

DVM BrabantStad

BrabantStad werkt al intensief samen op gebied van dynamisch verkeersmanagement. Een programma van benuttingsmaatregelen is in voorbereiding, dat bestaat uit een samenhangend pakket van benuttingsmaatregelen op het hoofdwegennet en op het regionaal/stedelijk wegennet. Doel is de netwerken van de verschillende wegbeheerders (Rijk, Provincie en gemeenten) door middel van effectief verkeersmanagement in onderlinge samenhang beter te laten functioneren en reizigers beter te informeren. Een dergelijke samenhangende aanpak van verkeersmanagement op hoofd- en onderliggend wegennet vereist een uitbreiding en modernisering van de huidige verkeerscentrale in Geldrop. De totale kosten van het uitvoeringsprogramma DVM BrabantStad zijn geraamd op €150 miljoen verdeeld in twee fasen van elk €75 miljoen. Voor de eerste fase van de uitvoering van het programma DVM BrabantStad vraagt BrabantStad een bijdrage aan het Rijk van €35 miljoen.

OV-netwerk BrabantStad/Herstelplan Spoor

BrabantStad investeert in de HOV-assen en de doorstroomassen van OV-netwerk BrabantStad. Het opheffen van knelpunten op het spoor is een verantwoordelijkheid van het Rijk. De noodzaak van de aanpak van de prioritaire knelpunten uit het Herstelplan Spoor is ook eerder door het Rijk onderkend. BrabantStad zet in op de volgende quick wins op het gebied van spoor, zie onderstaande figuur.

3.5**PRIJSBELEID**

BrabantStad wil actief meedenken met het Rijk om een gericht prijsbeleid ingevoerd te krijgen. Op grond van een eerste indicatieve doorrekening in het kader van de Netwerkanalyse gaat onze voorkeur uit naar de combinatie van ‘betalen per kilometer’ met ‘congestietoeslag’. Deze gecombineerde heffing kan de congestie sterk reduceren.

De exacte omvang van de uiteindelijke noodzakelijke investeringsimpuls om de bereikbaarheid van BrabantStad te waarborgen, wordt dus mede bepaald door de invoering van prijsbeleid.

Als het nieuwe kabinet de invoering van kilometerheffing in het regeerakkoord vastlegt, wil BrabantStad de uitwerking van het deelprogramma prijsbeleid, in samenspraak met het Rijk, ter hand nemen. BrabantStad wil de mogelijkheden bezien van pilots prijsbeleid in Brabant (A27 en zuidoost Brabant). Randvoorwaarden zijn wel dat inkomsten worden geïnvesteerd in de knelpunten zelf en dat er geen sluipverkeer ontstaat op het onderliggend wegennet.

Onderdeel van de uitwerking prijsbeleid is verder een onderzoek naar welke knelpunten in 2020 in BrabantStad naar verwachting zijn opgelost dankzij de invoering van een landelijke kilometerheffing. Deze knelpunten krijgen dan geen prioriteit in het Uitvoeringsprogramma BrabantStad.

PROJECT	BELANG	KOSTEN	VOORGESTELDE DEKKING
Vrije kruising 's-Hertogenbosch – noord (Diezebrug)	Onderdeel OV-corridor Amsterdam – Maastricht	€ 70-90 miljoen	Amendement Van Hijum/ Van der Ham
Aanleg voorstadshalte Maarheeze	Onderdeel OV-corridor Amsterdam – Maastricht, onderdeel deelprogramma Stedelijke Bereikbaarheid Zuidoost Brabant en relatie met ombouw A2 Eindhoven – Budel	€ 13 miljoen	Middelen mobiliteitsmanagement ombouw A2
Aansluiting derde perronspoor in Breda	Onderdeel OV corridor Den Haag – Eindhoven – Ruhrgebied	€ 15 miljoen	Herstelplan Spoor
Inhaalbaarheid baanvak Tilburg – Breda	Onderdeel OV corridor Den Haag – Eindhoven – Ruhrgebied en onderdeel deelprogramma Stedelijke Bereikbaarheid regio Breda – Tilburg	€ 90 miljoen	Herstelplan Spoor
TOTAAL		€ 208 miljoen (max)	

4**ORGANISATORISCH NETWERK VERSTERKEN**

De Stuurgroep Netwerkanalyse BrabantStad heeft in korte tijd veel bereikt. Ambtelijk en bestuurlijk hebben partijen constructief samengewerkt. Daarmee hebben we de basis gelegd om gezamenlijk de hoge ambities van de Netwerkanalyse waar te kunnen maken.

Wij gaan deze bestuurlijke samenwerking intensiveren. Niet alleen tussen de partijen uit de huidige Stuurgroep, maar ook met andere partijen en betrokkenen. Wij zien de Netwerkanalyse en het uitvoeringsprogramma als de start van een nieuw samenwerkingsproces tussen Rijk en regio. De complexiteit en ambities van het programma vragen periodieke ambtelijke en bestuurlijke afstemming tussen BrabantStad en het Rijk.

BrabantStad doet het volgende voorstel:

- 1 Vanuit de overtuiging dat een pragmatische aanpak nodig is met één programma, één Stuurgroep en één financieringslijn biedt BrabantStad aan om, onder verantwoordelijkheid van de huidige Stuurgroep Netwerkanalyse BrabantStad, de regievoering (programmering, aansturing, communicatie) op zich te nemen voor het Uitvoeringsprogramma Netwerkanalyse BrabantStad.
- 2 Ten aanzien van de programmering en financiering van het Uitvoeringsprogramma stellen we voor om twee keer per jaar overleg te voeren met het Rijk (Ministers van Verkeer en Waterstaat, van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Economische Zaken).

3 Eind 2006 start BrabantStad met de uitwerking van de vier deelprogramma's. Ieder deelprogramma wordt getrokken door een partij uit de Stuurgroep:

- a Stedelijke bereikbaarheid: B5-steden;
 - b Externe bereikbaarheid BrabantStad: Provincie en SRE;
 - c Quick wins: B5-steden;
 - d Prijsbeleid: Rijk (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer).
- 4 De Stuurgroep werkt een verdieping uit van de eerste kosten-batenanalyses op het niveau van de vier deelprogramma's.**
- 5 De Stuurgroep coördineert de informatie- en overlegstromen met relevante partijen, zoals de GGA-regio's (Gebiedsgerichte Aanpak) in Brabant, Incodelta, MCA, regionaal bedrijfsleven.**

- 6 De Stuurgroep koppelt het Uitvoeringsprogramma met ruimtelijke programma's in het ontwerpatelier BrabantStad, waarbij wordt ingezet op het ontwikkelen van stedelijke knooppunten langs HOV-assen en het verdichten rond IC-stations en voorstadshaltes.**
- 7 Lopende en nieuwe projecten uit het Uitvoeringsprogramma, nemen we als programma op in het Brabants MIT 2008 e.v.**

Wat verwachten wij van het Rijk?

- 1 Het Rijk legt de samenwerking met BrabantStad vast in een bestuursconvenant en neemt het Uitvoeringsprogramma BrabantStad als programma op in het Rijks-MIT 'nieuwe stijl'.
- 2 In het MIT-nieuwe stijl worden binnen het Uitvoeringsprogramma BrabantStad de knelwegvakken en OV-corridors opgenomen, waarmee BrabantStad wil starten (zie paragraaf 3.2).

5

START FINANCIERING UITVOERINGSPROGRAMMA

Het waarborgen van de bereikbaarheid van BrabantStad vraagt de komende decennia een omvangrijk investeringsprogramma van Rijk en regio.

BrabantStad doet het volgende voorstel:

- 1 De Stuurgroep coördineert de financieringsvraagstukken en werkt daartoe een kosten- en investeringsverdeling tussen partijen uit voor de deelprogramma's Stedelijke Bereikbaarheid en Externe Bereikbaarheid;
- 2 BrabantStad (i.c. Provincie, SRE en steden) beziet de mogelijkheden om vanuit de BDU en eigen begrotingen een forse bijdrage te leveren aan het deelprogramma Stedelijke bereikbaarheid;
- 3 BrabantStad voelt zich mede verantwoordelijk om de financiering van het deelprogramma Externe Bereikbaarheid rond te krijgen. BrabantStad is bereid daar een financieringsvoorstel voor uit te werken, waarbij rekening wordt gehouden met de uitkomst van de uitwerking van het deelprogramma prijsbeleid. Dit financieringsvoorstel wordt vastgelegd in het Brabants-MIT 2008 e.v.;
- 4 BrabantStad levert een bijdrage aan de investeringsimpuls van circa €1 miljard in de zuidoostvleugel van BrabantStad (2010-2020). Provincie, SRE en B5-gemeenten zetten daarbij een substantieel deel van de BDU en eigen middelen in;
- 5 BrabantStad investeert in de periode 2007-2010 €50 miljoen in de geprioriteerde quick wins voor de stedelijke bereikbaarheid en €40 miljoen in het programma DVM BrabantStad.

Wat verwachten wij van het Rijk?

- 1 Het Rijk neemt het Uitvoeringsprogramma Netwerkanalyse BrabantStad en de financiële afspraken hierover op het in het MIT 'nieuwe stijl';
- 2 Voor de zuidoostvleugel van BrabantStad worden MIT-gelden flexibel ingezet, zowel voor het hoofdwegennet als voor het onderliggend wegennet. Het Rijk levert een bijdrage aan de investeringsimpuls van circa €1 miljard in de zuidoostvleugel voor de periode 2010-2020;
- 3 Het Rijk staat garant voor de financiering van de maatregelen die voortvloeien uit de verkenningen/planstudies voor de externe bereikbaarheid van BrabantStad (zie paragraaf 3.2);
- 4 Een bijdrage van €50 miljoen in de periode 2007-2010 in de geprioriteerde quick wins voor de stedelijke bereikbaarheid en een bijdrage van €35 miljoen aan het DVM-programma BrabantStad;
- 5 Uitvoering en financiering van de quick wins op gebied van openbaar vervoer/spoor (zie paragraaf 3.4).

6

VERVOLG

BrabantStad stelt de volgende vervolgstappen voor na het bestuurlijk overleg van 4 oktober 2006:

- 1 Opdracht aan de Stuurgroep Netwerkanalyse BrabantStad voor de uitwerking van een concreet Uitvoeringsprogramma (start: oktober 2006, afronding: voorjaar 2007);
- 2 Vastleggen van de bestuurlijke afspraken in een overdrachtsdossier aan de nieuwe Minister van Verkeer en Waterstaat;
- 3 Opname van de bestuurlijke afspraken in het MIT 'nieuwe stijl' met een concrete samenwerkingsagenda.

COLOFON

Het regionaal voorstel van de Netwerkanalyse BrabantStad is een gezamenlijk product van de Provincie Noord-Brabant, het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) en de gemeenten Breda, Eindhoven, Helmond, 's-Hertogenbosch en Tilburg.

Voor meer informatie:

Jan van Uum (projectleider Netwerkanalyse BrabantStad)
 Provincie Noord-Brabant
 Telefoon: [073] 680 86 21
 E-mail: juum@brabant.nl

Lucien Panken (projectsecretaris Netwerkanalyse BrabantStad)
 Samenwerkingsverband Regio Eindhoven
 Telefoon: [040] 259 45 52
 E-mail: l.panken@rez.sre.nl

Vormgeving Ontwerpbureau Kees Zwart bno, [www.zwartbno.nl]

Fotografie Olaf Smit, Joep Lennarts

Druk Provincie Noord-Brabant

September 2006

BRABANT STAD[®]

