

# Startbeslissing

A58 Tilburg – Breda



Datum: 4 juni 2018

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

## Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	3
1.1	Aanleiding voor de Startbeslissing A58 Tilburg-Breda.....	3
1.2	Besluit BO-MIRT is aanleiding voor de Verkenning .....	3
1.3	Verschillende activiteiten liggen ten grondslag aan het BO-MIRT besluit.....	3
2.	Opgaven en doel .....	5
2.1	De verkenning heeft betrekking op de A58 tussen Sint-Annabosch en Tilburg-Oost .....	5
2.2	De Verkenning heeft als beoogd resultaat een voorkeursalternatief .....	6
2.3	Verschillende schaalniveaus zijn van belang (internationaal, nationaal, regionaal) .....	6
2.4	De verbinding kent specifieke opgaven .....	6
2.5	Structurele problemen geven de verbinding nu en straks urgentie.....	7
2.6	Meerdere oplossingsrichtingen en maatregelen zijn in beeld .....	7
2.7	Over de kosten hebben rijk en regio afspraken gemaakt .....	8
3.	Aanpak.....	9
3.1	Een Tracéwetprocedure met sectorale structuurvisie is geschikt voor deze opgave .....	9
3.2	De MIRT-Verkenning kent vier fasen: start, analyse, beoordeling en besluitvorming .....	9
3.3	Planning.....	10
3.4	Het beoordelingskader is leidend voor de beoordeling van maatregelen (en -pakketten) ...	11
3.5	Duurzaamheid maakt integraal onderdeel uit van de oplossingen .....	11
4.	Organisatie .....	13
4.1	Rijk en regio werken samen aan de Verkenning en het Programma SmartwayZ.NL.....	13
4.2	Raakvlakken met andere projecten en ontwikkelingen zijn in beeld .....	13
4.3	Participatieproces is een belangrijke bouwsteen voor een succesvolle Verkenning .....	14
	Bijlage A Bronnenlijst.....	15
	Bijlage B Lijst met afkortingen .....	17

## 1. Inleiding

### 1.1 Aanleiding voor de Startbeslissing A58 Tilburg-Breda

Voor u ligt de Startbeslissing voor de MIRT-verkenning A58 Tilburg-Breda. De startbeslissing is vastgelegd in de Tracéwet, artikel 2, lid 1. In dit artikel staat dat het een beslissing is om een verkenning uit te voeren naar een mogelijk bestaand of toekomstig probleem op (in dit geval) een hoofdweg. De beslissing wordt genomen door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Voor deze beslissing is samengewerkt met gemeenten en provincie en daarmee is voldaan aan de vereiste om bij de voorbereiding van de Startbeslissing de bestuursorganen, die volgens de Tracéwet betrokken zouden moeten worden, te betrekken.

Deze startbeslissing is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 1 beschrijft de aanleiding voor de verkenning. In hoofdstuk 2 worden de opgaven beschreven en komt het doel naar voren, ook worden hier mogelijke oplossingsrichtingen benoemd en komt de bekostiging ter sprake. De aanpak van de Verkenning wordt in hoofdstuk 3 behandeld. Hierin worden de procedures beschreven en is er een globale planning te zien in de te doorlopen fases. Ook is het beoordelingskader hier te vinden. Tot slot geeft hoofdstuk 4 inzicht in de organisatie en hoe het participatieproces wordt vormgegeven.

### 1.2 Besluit BO-MIRT is aanleiding voor de Verkenning

De A58 tussen Tilburg en Breda is een deelopgave van het programma SmartwayZ.NL. In dit programma werken overheden, markt- en kennispartijen en andere belanghebbenden intensief samen om de doorstroming van het verkeer te verbeteren in Zuid-Nederland en om de innovatie te stimuleren in deze slimme regio. SmartwayZ.NL wordt aangestuurd door een programmaraad met vertegenwoordigers van deze partijen. Deze raad is eindverantwoordelijk voor de uitvoering van het gehele programma en zorgt ervoor dat SmartwayZ.NL meer is dan de optelsom van acht deelopgaven.

In de deelopgave A58 Tilburg-Breda wordt gezocht naar de 'slimste oplossing' om de bereikbaarheid te vergroten. Uit een marktverkenning blijken zowel smart mobility- en gedragsmaatregelen als fysieke capaciteitsuitbreiding kansrijk. De effecten van alleen smart mobility- en gedragsmaatregelen zijn op het moment nog niet goed in te schatten, maar lijken onvoldoende om de verkeersproblematiek op te lossen. Vanwege de lange formele plannings- en besluitvormingstijd is het belangrijk om, naast de inzet op smart mobility maatregelen, ook uitbreiding van de wegcapaciteit te onderzoeken.

In het Bestuurlijk Overleg MIRT van 6 december 2017 is vastgesteld, dat Rijk en regio inzetten op het versterken van de internationale positie, goede (inter)nationale bereikbaarheid en een concurrerend vestigingsklimaat in Zuid-Nederland. Voor de A58 is dit als volgt verwoord (brief van Minister en staatssecretaris aan de Tweede Kamer, 8 december 2017, kenmerk 34775A, nr.56): *"Voor de A58 Tilburg – Breda wordt een verkenning gestart binnen het programma SmartwayZ.NL."*

### 1.3 Verschillende activiteiten liggen ten grondslag aan het BO-MIRT besluit

Aan het besluit in het BO MIRT van 6 december 2017 liggen eerdere activiteiten ten grondslag.

Op basis van de streefwaarde voor reistijd uit de Nota Mobiliteit is in 2010 een startbeslissing genomen voor de verkenning van Sint Annabosch – Galder. Vervolgens is er in 2013 ook een startbeslissing genomen voor een verkenning van het traject A58 Eindhoven – Tilburg. Beide trajecten zijn samengevoegd en worden in het project InnovA58 verder voorbereid.

Het Bidbook Bereikbaarheid Zuid-Nederland (inmiddels SmartwayZ.NL) is in 2016 door de regio aan de Minister aangeboden. Dit bevat het bod van de regio Zuid-Nederland om de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren. Het Bidbook is de reactie op de Motie Hoogland die de Tweede Kamer op 2 juli 2015 aannam: *"De Tweede Kamer roept het nieuwe provinciebestuur van Noord-Brabant op met gedragen plannen (zowel infrastructureel als Smart Mobility) te komen die de bereikbaarheid van Zuid-Nederland verbeteren."* Het Bidbook is het resultaat van een proces waarin gemeenten, provincies, marktpartijen, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties participeerden.

In een brief aan de Tweede Kamer (kenmerk IENM/BSK-2015/218826) van 5 november 2015 zijn de afspraken die Rijk en Regio hierover hebben gemaakt vastgelegd. Daarbij is o.a. een én-én benadering afgesproken: Smart Mobility staat voorop, ook is er aandacht voor de aanleg van ontbrekende infrastructuur. Daarbij wordt een adaptieve aanpak gevolgd. Dat wil zeggen dat, afhankelijk van de resultaten van de eerste stappen en autonome ontwikkelingen, telkens wordt gekeken welke maatregelen nodig en kansrijk zijn. Hiermee kan de regio flexibel inspelen op de nieuwe mogelijkheden van Smart Mobility en ITS (Intelligente Transport Systemen), waarbij innovaties en infrastructurele aanpassingen in samenhang kunnen worden bekeken. Voor de verbinding A58 Tilburg-Breda is afgesproken een nader onderzoek / marktuitvraag te doen voor "de slimste oplossing".

In de Provinciale Staten van Noord-Brabant is op 10 juni 2016 een motie aangenomen, die luidt: *"indien een verbreding van de A58, en wel het traject Tilburg – knooppunt Sint Annabosch (in beide richtingen), de slimste oplossing blijkt te zijn, de € 20 miljoen gereserveerde middelen, zoals opgenomen in voornoemd Bidboek, aan te houden, zodat deze verbreding uitgevoerd kan worden."*

Bij het Nota overleg MIRT (november 2016) is een motie Visser/Hoogland aangenomen, die luidt: *"De Kamer, gehoord de beraadslaging, overwegende dat de A58 op verschillende plaatsen is of wordt aangepakt, maar dat onduidelijk is of de doorstromingsproblemen op de A58 daarmee volledig worden opgelost; verzoekt de regering, in overleg met de regio te onderzoeken of en hoe de doorstromingsproblemen op de A58 tussen Breda en Tilburg structureel kunnen worden aangepakt, en gaat over tot de orde van de dag."*

Voor de A58 Tilburg - Breda is daarop in 2016 gezocht naar 'de slimste oplossingen' om de bereikbaarheid te vergroten tussen knooppunt Sint-Annabosch en Tilburg. Via een marktverkenning is een uitvraag gedaan naar innovatieve alternatieven ten opzichte van alleen meer asfalt aan te leggen. Na een brede uitvraag in najaar 2016 zijn uit de 40 inzendingen door een jury vier consortia gekozen die hun voorstel in een essay verder uit mochten werken. Deze essays zijn begin januari 2017 afgerond en door de begeleidingsgroep besproken. De 4 essays bevatten goede ideeën, maar geen van allen bevat de overall oplossing.

De programmaraad heeft op basis hiervan besloten: [1] Kansrijke Smart Mobility maatregelen worden op korte termijn uitgewerkt, [2] waar mogelijk aanhaken bij InnovA58 voor wat betreft verzorgingsplaatsen en [3] een dossier uit te werken voor het BO MIRT, gericht op een structurele aanpak.

In de loop van 2017 verscheen de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA), waarin naast de mobiliteitsontwikkeling ook de potentiële bereikbaarheidsopgaven op de lange termijn in beeld worden gebracht. Hieruit blijkt dat de economische verlieskosten op de A58 tussen Tilburg en Breda rond 2030 zo'n 50 miljoen euro op jaarbasis bedragen. Vervolgens is in het Regeerakkoord van het Kabinet Rutte III de A58 als een aan te pakken knelpunten benoemd. Dit, samen met de resultaten van de marktverkenning, was aanleiding een formele MIRT verkenning te starten. Het bijzondere aan deze verkenning – als deelopgave van het programma SmartwayZ.NL – is, de inzet om met alle partijen, overheden, markt en kennisinstellingen, innovatieve concepten op het gebied van Smart Mobility en ITS op grote schaal toe te passen, zowel op het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet. De ambitie is om de slimste snelweg van Europa te ontwikkelen, startend op de Brabantcorridor, in samenhang met een slim regionaal netwerk.

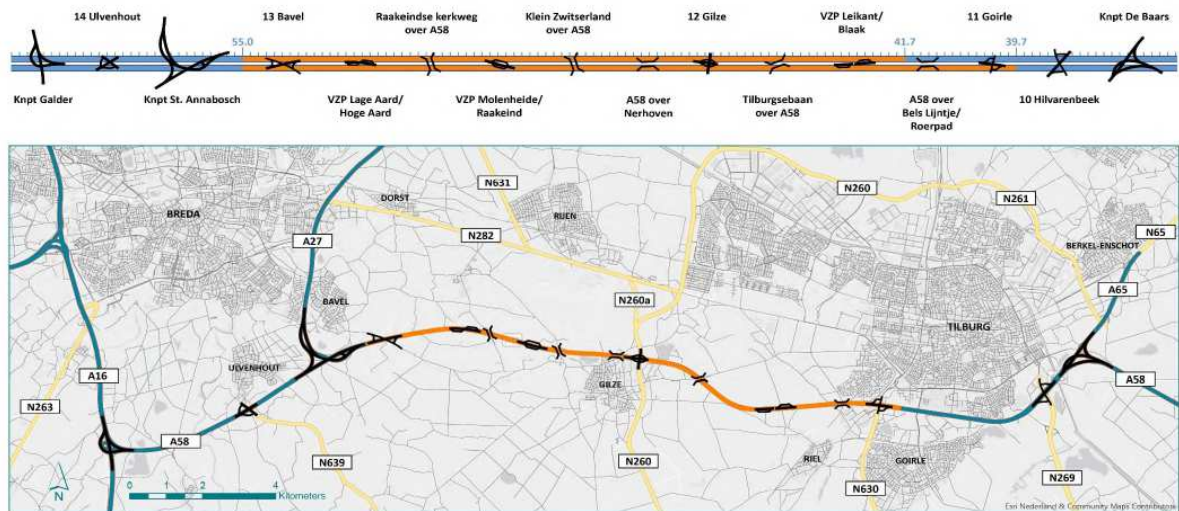
## 2. Opgaven en doel

### 2.1 De verkenning heeft betrekking op de A58 tussen Sint-Annabosch en Tilburg-Oost

Het traject A58 Tilburg – Breda loopt vanaf de aansluiting Tilburg-oost (hectometerpaal 35.0) tot aan het knooppunt Sint Annabosch (hectometerpaal 56.8). De aansluitende trajecten van de A58 Eindhoven – Tilburg en knooppunt Sint Annabosch – knooppunt Galder worden aangepakt in InnovA58. Het traject is ongeveer 22 kilometer lang.

De knooppunten Sint-Annabosch en De Baars vallen binnen InnovA58 en maken daarom geen onderdeel uit van deze verkenning.

Figuur 1: Traject



De verkenning valt onder het programma SmartwayZ.NL. SmartwayZ.NL is een innovatief mobiliteitsprogramma dat werkt aan het vlotste, veiligste, slimste en meest robuuste mobiliteitsnetwerk van Nederland en misschien wel van Europa. SmartwayZ.NL bestaat uit acht samenhangende deelopgaven in Noord-Brabant en Limburg en richt zich op de corridor Breda-Venlo (A58, A2, A67), de A2 Weert - Eindhoven, de N279 Veghel - Asten en het gebied Zuidoost-Brabant. De aanpak varieert van smart mobility oplossingen, tot het verbreden van snelwegen en het aanpakken van vervoersknooppunten.

SmartwayZ.NL heeft drie hoofddoelen:

- Doorstroming verbeteren: files op snelwegen verminderen, stimuleren van gebruik verschillende vervoerswijzen (OV, auto, fiets), een goed functionerend regionaal wegennet
- Innovaties stimuleren: bewezen innovaties grootschalig toepassen zodat ze daadwerkelijk gebruikt (kunnen) worden.
- Goede procesvoering: zorgvuldig (transparant en begrijpelijk), effectief (mate van doelbereiking), efficiënt (kosten en baten in balans)

Naast deze primaire doelen zal ook worden gekeken waar de maatregelen aansluiten bij en passen binnen de doelstellingen voor leefbaarheid en veiligheid van de betrokken partijen.

SmartwayZ.NL hanteert een aantal uitgangspunten om die doelen te bereiken. Deze uitgangspunten zijn dus ook van toepassing op de verkenning A58 Tilburg-Breda.

- Samen: reizigers, omwonenden, overheden, bedrijfsleven, kennisinstellingen, maatschappelijke- en belangenorganisaties laten meewerken, meedenken en meevernieuwen volgens het social design principe;
- Learning by doing: van elkaar leren en al gaandeweg kijken wat wel en niet werkt
- Adaptief: we weten nu niet hoe de wereld er morgen uit ziet, daarom heeft de programmaraad zoveel mogelijk sturingsruimte in het programmeren van de deelopgaven.
- Smart mobility waar kan, asfalt waar moet

- Duurzaam: aanpak die zich richt op energieneutraal, klimaatbestendig, circulaire economie, en duurzame gebiedsontwikkeling

## 2.2 De Verkenning heeft als beoogd resultaat een voorkeursalternatief

Het beoogde voorkeursalternatief uit de verkenning wordt door de minister vastgesteld, bestuurlijk bekrachtigd en zodanig uitgewerkt dat onderdelen hiervan in de planfase kunnen worden opgepakt. Mogelijk geldt dat voor verschillende (typen) maatregelen uit het voorkeursalternatief ook een verschillende procedure nodig is. De planning van de maatregelen in de tijd is onderdeel van de te maken afspraken. Uitgangspunt daarbij is dat de realisatie zo snel en zo slim mogelijk wordt vormgegeven.

## 2.3 Verschillende schaalniveaus zijn van belang (internationaal, nationaal, regionaal)

*(Inter) nationaal belang: A58 is belangrijk voor de economische concurrentiepositie van Nederland*  
In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van het Rijk (SVIR) zijn opgaven van nationaal belang opgenomen. Hieronder vallen onder andere de Brainport Zuidoost-Nederland en de Maintenance Valley in West- en Midden Brabant. De A58 verbindt de mainport Rotterdam met het Duitse achterland en is een belangrijke route voor goederenverkeer richting Duitsland en verder Europa in. Als onderdeel van de Europese C-ITS corridor (Coöperatieve Intelligente Transport Systemen) is de A58 ook van belang, deze corridor loopt van Rotterdam, via Breda, Tilburg en Eindhoven naar Venlo en Duitsland. In het Regeerakkoord is afgesproken, dat nieuwe investeringen worden gebaseerd op de uitkomsten van de Nationale Markt en Capaciteits Analyse (NMCA) en geprioriteerd naar de meest rendabele projecten en de beschikbaarheid van cofinanciering vanuit regio's. Extra financiële middelen worden met name ingezet om de grootste resterende knelpunten uit de NMCA aan te pakken. Specifiek gaat het om A4, A7, A15 in de Randstad en de verkeersaders van en naar het zuiden, oosten en noorden (A1, A2, A12, A28 en A58). De aansluiting tussen het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet wordt verbeterd via afspraken met provincies en gemeenten over de besteding en verantwoording van infrastructuurgeld.

*Regionaal belang: A58 verbindt economische clusters*

In de Structuurvisie van de provincie Noord-Brabant is het verbinden van de economische clusters met de omgeving én elkaar van strategisch belang is. Voor de economie in de Brabantse stedenrij is de A58 een belangrijke schakel tussen de Brabantse stedelijke regio's. De A58 is belangrijk voor de bereikbaarheid van Brainport Eindhoven en Eindhoven Airport naar het landszijdige achterland. Daarnaast is de A58 de oost-west verbinding door het zuiden van Nederland, langs Breda, Tilburg en Eindhoven.

In 2014 reden dagelijks zo'n 85.000 voertuigen op dit deel van de A58. Voor 2030 wordt in het hoge scenario van de NMCA een toename van circa 25% voorzien.

## 2.4 De verbinding kent specifieke opgaven

Er is een aantal opgaven op de A58 onderkend dat centraal komt te staan in de Verkenning. Deze opgaven kunnen door de social design aanpak nog aan kleine veranderingen onderhevig zijn. Dit kunnen problemen en knelpunten zijn, maar er is ook sprake van kansen en ambities die Rijk en Regio willen faciliteren, stimuleren en realiseren.

*Hoge dichtheid vrachtverkeer beïnvloedt de problematiek*

Het percentage vrachtvervoer op de A58 is met circa 20% relatief hoog in vergelijking met andere snelwegen. Veel vrachtverkeer heeft tot gevolg dat er colonnevorming kan optreden en daardoor het in- en uitvoegen bemoeilijkt wordt.

*Hoge dichtheid verzorgings- en rustplaatsen*

De hoge dichtheid van verzorgingsplaatsen en rustplaatsen leiden tot extra in- en uitvoegbewegingen. Deze extra bewegingen vergroten de kans op files. Daarnaast worden deze verzorgings- en rustplaatsen gebruikt als sluiproute wanneer beginnende filevorming optreedt. Deze extra in- en uitvoegbewegingen hebben een versterkend effect op de file.

*Aansluitingen met onderliggend wegennet*

Op een aantal plaatsen is de capaciteit van (aansluitingen op) het onderliggend wegennet (OWN) onvoldoende. Hierdoor vindt er terugslag plaats op de A58.

### *Kansen voor de omgeving*

Vanuit de Inpassingsvisie voor InnovA58 en de Omgevingsvisie 2014 van de gemeente Tilburg zijn er kansen voor het verbinden van nieuwe en bestaande ecologische en recreatieve zones. In de "Integrale gebiedsvisie A58 zone" die momenteel (voorjaar 2018) wordt opgesteld is de interactie van de weg met de directe omgeving en een wat ruimer gebied daaromheen onderwerp van studie en zal naar meekoppelkansen worden gekeken.

### *Rijk en regio hebben een gezamenlijke ambitie voor Smart Mobility*

De reiziger is de centrale spil in een netwerk van mobiliteitssystemen en afnemer van slimme oplossingen en diensten. Het uitgangspunt van SmartwayZ.NL is: Smart Mobility waar mogelijk en capaciteitsvergroting waar nodig. Daarnaast is in het regeerakkoord 2017-2021 afgesproken bij ontwerp en aanleg van wegen rekening te houden met de zelfrijdende auto. In de Verkenning wordt onderzocht wat dat betekent voor het wegontwerp en de (digitale) infrastructuur.

### *Innovatieve capaciteitsuitbreiding*

De opdracht voor de A58 Tilburg-Breda was het vinden van de "slimste oplossing". In lijn daarmee is een slimme oplossing van capaciteitsuitbreiding van de weg een uitbreiding met een zo beperkt mogelijke toevoeging van asfalt. Hierdoor zal de ruimtelijke impact beperkt zijn. Het leidt ook tot een andere manier van ontwerpen van capaciteitsuitbreiding met minder kosten, die mogelijk als voorbeeld kan dienen voor andere projecten binnen SmartwayZ.NL en daarbuiten. Zo'n "slimme oplossing" is een stap naar een ander gebruik van de weg als gevolg van smart mobility voor de wat verdere toekomst.

## **2.5 Structurele problemen geven de verbinding nu en straks urgentie**

### *Nu*

Op dit moment kent de A58 structurele dagelijkse files en is te vinden in de file top 50 van Rijkswaterstaat in 2017. De files zijn toegenomen ten opzichte van 2015 en zorgen volgens de economische wegwijzer 2016 voor een schade van 6,5 miljoen euro per jaar.

### *Toekomst*

Door de verbreding van de A58 tussen knooppunt Sint Annabosch en knooppunt Galder naar 2\*3 rijstroken en de verbreding van de A58 Tilburg – Eindhoven naar 2\*3 rijstroken, neemt de vervoersstroom op deze wegen met 5% toe. Dit zal zijn weerslag hebben op de A58 Tilburg – Breda en hierdoor zal de vervoersstroom op dit tussenliggende traject ook toenemen.

De verkeersintensiteiten zijn berekend voor het wegennet met het Nationaal Regionaal Model (NRM) op het traject Tilburg – Breda. Op basis van het NRM2017 is met WLO-scenario hoog een groei van circa 25% voorspeld in 2030 ten opzichte van 2014. Dit leidt in de autonome situatie tot een hogere I/C verhouding. De I/C waarden in de prognoses voor 2030 liggen tussen de 0.97 en 1.00, bij waarden hoger dan 0.8 is filevorming te verwachten, dus dit betekent dat er structurele filevorming optreedt.

## **2.6 Meerdere oplossingsrichtingen en maatregelen zijn in beeld**

Op basis van bovenstaande opgaven zijn verschillende oplossingsrichtingen genoemd. Die opsomming is niet limitatief en de meeste oplossingen zullen verder geconcretiseerd moeten worden. De verkenning kan aanleiding geven tot verdere aanpassingen en aanvullingen.

### *Smart Mobility gerelateerde, korte termijn, oplossingen uit te werken binnen de opgave Smart Mobility van SmartwayZ.NL.*

- Op korte termijn zijn mobiliteitsdiensten, gericht op vraag beïnvloeding, het meest kansrijk. Voor de periode 2017-2020 wordt vanuit de opgave Smart Mobility een concrete aanpak vormgegeven, te starten op de A2, en daarna uit te breiden naar de A58. Er kan worden aangesloten bij de Werkgeversaanpak van InnovA58, die de steden grenzend aan dit gebied in hun scope hebben.
- Daarnaast wordt voor de periode 2017-2020 vanuit de opgave Smart Mobility een maatregelenpakket voor logistiek gerealiseerd. De hoofdlijnen van deze aanpak zijn verkeersveiligheid, slimme iVRI's en koppeling met verkeersmanagement.
- De partijen uit de marktverkenning worden tenslotte uitgedaagd om innovatieve mobiliteitsconcepten die nog in de praktijk moeten worden getoetst en doorontwikkeld, in te brengen in het project MobilitymoveZ.NL. Kansrijke toepassingen kunnen ook ingezet worden op de A58 tussen Tilburg en Breda.

*Kansrijke oplossingsrichtingen uit de marktverkenning A58 Tilburg – Breda binnen de scope van InnovA58 mee te nemen, mits dat op geen enkele manier tot vertraging van InnovA58 leidt.*

Binnen de scope van InnovA58 worden voorstellen ten aanzien van verzorgingsplaatsen en vrachtverkeer verder uitgediept. Er wordt aangesloten bij de plannen die binnen InnovA58 voor de hele verbinding Breda – Eindhoven zijn gemaakt. Concreet betreft het:

- Blend-in systeem (samenvoegen verkeer) bij aansluitingen en verzorgingsplaatsen met flow control (met voertuiginformatie voor TDI's) en invoegassistentie (verlichtingspunten langs invoegstrook die snelheid aangeven + display met snelheid bij toerit)
- Verlengen van de invoegstrook van verzorgingsplaats Raakeind tot aan afrit Gilze Rijen (weefvak)
- Dynamische vrachtwagenparkeerplaatsen op verzorgingsplaatsen Molenheide en Raakeind en daarmee mogelijk opheffen rustplaatsen Blaak, Leikant, Lage aard en Hooge Aard.
- Dynamisch inhaalverbod voor vrachtwagens gecombineerd met dynamische snelheidsverlaging
- Integreren ontwikkelingen zoals bijvoorbeeld Truck platooning in geïntegreerde regelscenario's
- Advies en informatiediensten (individuele) voor personenverkeer, logistiek en vrachtverkeer
- Introduceren van 'slimme camera's' voor verbetering van het incident management

#### *Te onderzoeken alternatieven*

Om de verkeersproblematiek op een structurele en innovatie manier op te lossen is het van belang diverse innovatieve vormen van capaciteitsuitbreiding van de A58 Tilburg – Breda te onderzoeken.

- **Nulalternatief:** geen aanpassing van de infrastructuur. Dit is het referentie-alternatief.
- **Weg van de Toekomst alternatief:** een vormgeving van de weg, gericht op de invoering van de zelfrijdende auto in 2030. Zoals beschreven in het regeerakkoord 2017-2021: "Bij ontwerp, aanleg en onderhoud van infrastructuur houden we rekening met zelfrijdende voertuigen en benodigde systemen in of langs de weg". Dit is het referentie-alternatief om te toetsen of de juiste stappen gezet worden naar de weg van de toekomst.
- **Verbreden naar 2x3 of 2x4 rijstroken:** Een reguliere verbreding van de A58 van 2 naar 3 rijstroken of naar 4 rijstroken, buiten het bestaande ruimtebeslag. Dit alternatief dient vooral om de voor- en nadelen van een reguliere wegverbreding inzichtelijk te maken ten opzichte van die van een innovatiestrook.
- **Innovatiestrook:** Het concept 'innovatiestrook' is een slimme oplossing die het mogelijk maakt om door middel van een andere manier van denken zoveel mogelijk binnen het bestaande ruimtebeslag (areaal) te opereren om capaciteitsuitbreiding te realiseren en om de markt uit te dagen om met innovatieve oplossingen te komen. Verschillende gebruiksvariaties op de innovatiestrook kunnen in een iteratief proces worden uitgedacht.

De MIRT-Verkenning moet antwoord geven op de vraag welk alternatief of combinatie van alternatieven het meest effectief is.

## **2.7 Over de kosten hebben rijk en regio afspraken gemaakt**

De raming van de kosten van de meest voor de hand liggende variant in de eerder uitgevoerde onderzoeken bedraagt € 70 miljoen (inclusief btw). Dit is in dit geval de innovatiestrook. Om verzekerd te zijn van voldoende financiering is uitgegaan van de duurste variant van de innovatiestrook. Ten behoeve van het starten van een MIRT Verkenning dient, conform de MIRT Spelregels, 75% van het budget van de meest voor de hand liggende optie gedekt te zijn, in casu € 52,5 miljoen inclusief btw.

De provincie Noord-Brabant heeft toegezegd hiertoe maximaal € 20 miljoen exclusief btw (€ 24,2 miljoen inclusief btw) bij te dragen. Het resterende bedrag is door IenW gereserveerd. Bij vaststelling van het voorkeursalternatief worden definitieve afspraken gemaakt over de kostenverdeling tussen regio en Rijk, waarbij als uitgangspunt een verdeling van éénderde voor de regio (tot een maximale provinciale bijdrage van € 20 miljoen exclusief btw) en tweederde voor het Rijk geldt.

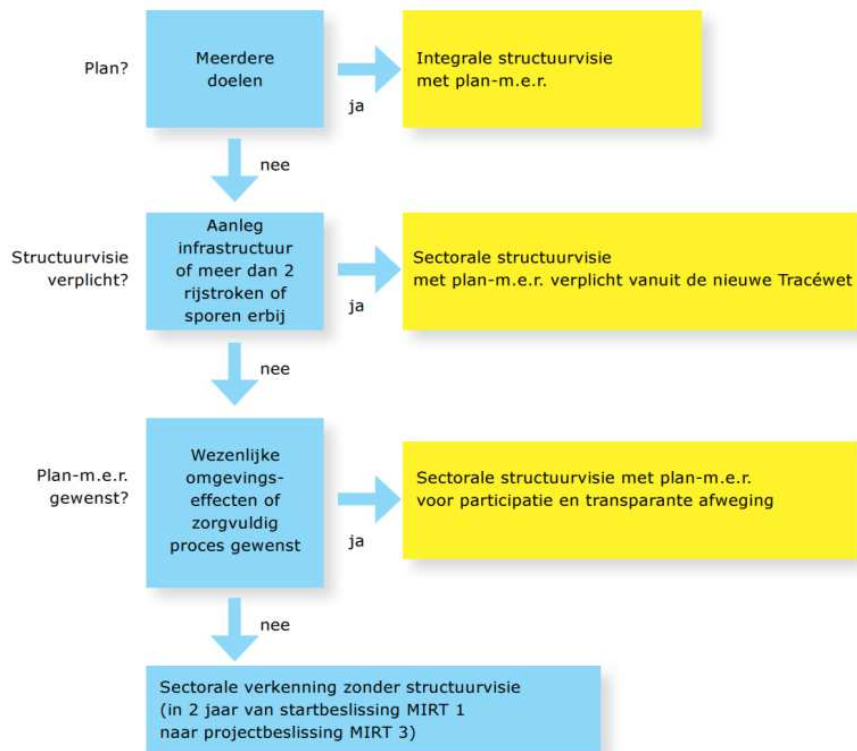
In de verkenning wordt onderzocht of er voor derden meekoppelkansen zijn, waarvoor zij mogelijk additioneel budget kunnen/ willen reserveren.



### 3. Aanpak

#### 3.1 Een Tracéwetprocedure met sectorale structuurvisie is geschikt voor deze opgave

De geldende Tracéwet en het MIRT-spelregelkader worden gebruikt voor deze Verkenning. De Tracéwet-plichtige activiteiten kunnen volgens twee procedures verlopen. In beide procedures wordt begonnen met een verkenning. De reguliere procedure kent drie beslismomenten, namelijk de Startbeslissing, het ontwerp-Tracébesluit en het Tracébesluit. Bij de lange procedure komt hier nog een structuurvisie bij, als uitwerking van de Startbeslissing, waarna er een voorkeursbeslissing wordt genomen. Vervolgens worden het ontwerp-Tracébesluit en het Tracébesluit genomen.



Een uitgebreide procedure is verplicht bij een wegverbreding met meer dan twee rijstroken (beide richtingen samen). Bij de oplossingsrichtingen voor de A58 Tilburg – Breda wordt een uitbreiding van 2x2 naar 2x4 rijstroken meegenomen, daarom wordt er gekozen voor de uitgebreide procedure met structuurvisie. Bij deze optie zouden ook wezenlijke omgevingseffecten kunnen ontstaan, waarvoor een plan m.e.r. gewenst is. Daarnaast waarborgt een sectorale structuurvisie en bijbehorende PlanMER het integraal en zorgvuldig opstellen van de diverse mogelijke keuzen. Bovendien ontstaat een flexibel en transparant proces en bestaat voor een ieder de mogelijkheid om te reageren op de voorkeursbeslissing.

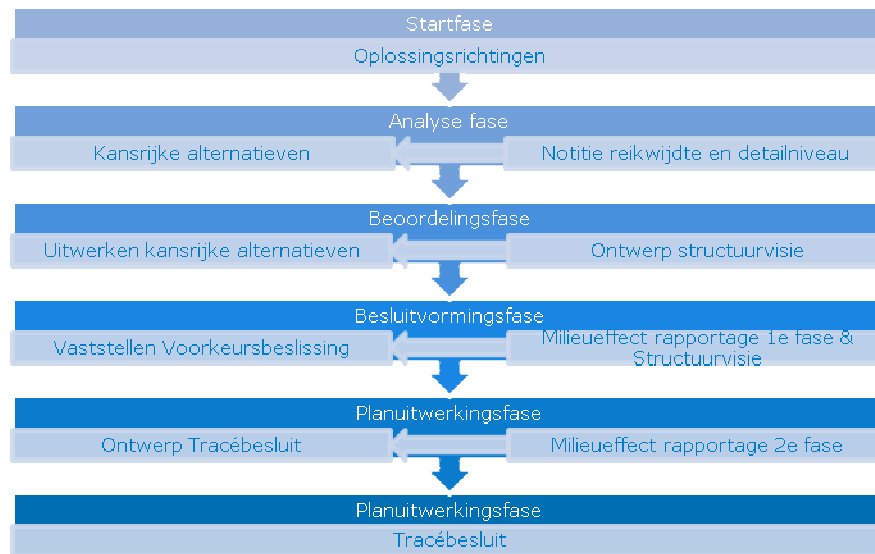
#### 3.2 De MIRT-Verkenning kent vier fasen: start, analyse, beoordeling en besluitvorming

De MIRT-verkenning bestaat uit vier fasen: start, analyse, beoordeling en besluitvorming. De verkenningfase moet de informatie brengen die nodig is voor een voorkeursbeslissing. In de verkenning en de daaropvolgende planuitwerkingsfase wordt bekeken wat het beste moment is om de maatregelen uit te voeren gelet op onderlinge samenhang met projecten in de omgeving, hinder tijdens de uitvoering, benodigde procedure, urgentie en beschikbaarheid van financiële middelen.

In de startfase worden de mogelijke oplossingsrichtingen onderzocht. Deze oplossingsrichtingen worden steeds verder getrechterd via de kansrijke alternatieven in de analyse en beoordelingsfase naar een uiteindelijk voorkeursalternatief in de besluitvormingsfase. Indien voor de oplossing de Tracéwet van toepassing is, wordt dit voorkeursalternatief uiteindelijk in de planuitwerkingsfase uitgewerkt tot een ontwerp-Tracébesluit en een Tracébesluit.

Om te komen tot een voorkeursalternatief wordt intensief samengewerkt met betrokken overheden en de omgeving en zal op verschillende thema's onderzoek worden uitgevoerd. Ook hierbij zal

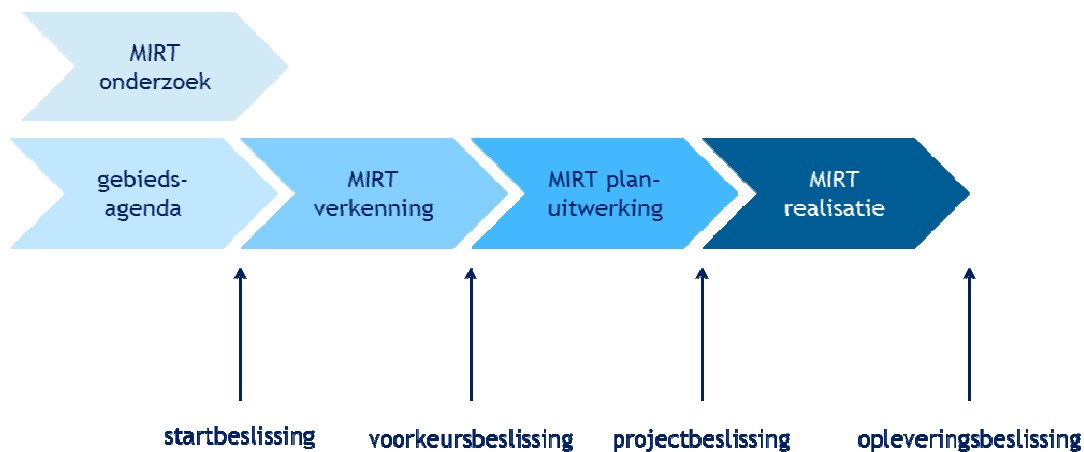
worden getrechterd: de selectie van kansrijke alternatieven wordt vooral kwalitatief onderbouwd en de keuze voor het voorkeursalternatief vooral kwantitatief.



### 3.3 Planning

Na ondertekening van deze Startbeslissing wordt begonnen met de MIRT-verkenning. Gezien het vele voorwerk, dat al is gedaan en de aard van de opgave, zal de doorlooptijd van de verkenning korter dan de gebruikelijke twee jaar kunnen zijn.

Er worden vier beslismomenten onderscheiden, te weten Start-, Voorkeurs-, Project- en Opleveringsbeslissing. De verkenning wordt afgesloten met de voorkeursbeslissing. Daarna volgt eventueel een planuitwerking.



De start van de realisatie zal niet eerder dan in 2024 zijn; na de oplevering van de verbreding van de gedeelten Galder – Sint Annabosch en Tilburg – Eindhoven. Dat betekent dat ruim 5 jaar beschikbaar is vanaf de Startbeslissing om de MIRT verkenning en de planuitwerking uit te voeren. Dat leidt tot de volgende indicatieve planning:

Planning	
<b>Startbeslissing</b>	juni 2018
<b>Verkenning</b>	2018-2019
<b>Voorkeursbeslissing</b>	najaar 2019
<b>Planuitwerking</b>	2019-2022
<b>(voorbereiding) Realisatie</b>	2023-2025

### 3.4 Het beoordelingskader is leidend voor de beoordeling van maatregelen (en -pakketten)

De Verkenning zal verschillende maatregelen uitwerken. Deze zullen vervolgens worden gecombineerd tot een pakket van maatregelen dat zal worden onderzocht en geoptimaliseerd tot een voorkeurspakket. Dit pakket zal getoetst worden aan de hand van het beoordelingskader. Het beoordelingskader bestaat enerzijds uit indicatoren voorkomend uit de opgaven en doelstellingen van het programma SmartwayZ.NL en zal zich anderzijds aansluiten bij de geldende wet- en regelgeving. Ook worden indicatoren voor de haalbaarheid van de maatregelen meegenomen.

SmartwayZ.NL kent drie doelen en elk doel heeft drie subdoelen.

1. doorstroming verbeteren
  - files op snelwegen verminderen
  - goed functioneren regionaal wegennet
  - co-modaliteit stimuleren
2. innovaties stimuleren
  - grootschalig gebruik van innovatieve toepassingen
  - gebruikersacceptatie van innovaties
  - internationale inbedding
3. goede procesvoering
  - zorgvuldig: transparant en begrijpelijk
  - efficiënt: kosten en baten in balans
  - effectief: mate van doelbereik

Daarnaast zijn er twee subdoelen: leefbaarheid verbeteren en verkeersveiligheid verbeteren. De alternatieven uit de verkenning zullen hierop beoordeeld worden.

Het Rijk heeft nieuwe indicatoren in voorbereiding voor het hoofdwegennet, robuustheid en betrouwbaarheid. Deze zullen in de Verkenning worden verwerkt. Onderstaande tabel laat een beoordelingskader op hoofdlijnen zien, tijdens de Verkenning zal het beoordelingskader verder worden geconcretiseerd.

<b>Beoordelingskader</b>	
<b>Doelbereik</b>	Doorstroming
	Veiligheid
	Robuustheid
	Economische verlieskosten
	Betrouwbaarheid
	Samenhang in het netwerk
	Innovatie (Smart mobility)
<b>Externe effecten</b>	Lucht
	Geluid
	Natuur & Landschap
	Water & Bodem
	Archeologie & Cultuurhistorie
	Gezondheid
	Externe Veiligheid
	Klimaatadaptatie
	Doorkruisbaarheid gebied
<b>Haalbaarheid</b>	Kosten
	Baten-Kosten
	Uitvoeringshinder
	Risico's
	Draagvlak

### 3.5 Duurzaamheid maakt integraal onderdeel uit van de oplossingen

Duurzaamheid maakt onderdeel uit van verschillende aspecten van het bovengenoemde beoordelingskader, maar is meer dan alleen het beoordelen van effecten. Duurzaamheid wordt meegenomen als integraal onderdeel, om ook de ambities en meekoppel-kansen te onderzoeken. Hieraan zal apart aandacht besteed worden, zodat in de voorkeursbeslissing helder is wat wordt meegenomen in de opdracht in de volgende planfase.

Duurzame oplossingen en ervaringen die elders zijn onderzocht of succesvol zijn toegepast, zullen adaptief worden meegenomen in deze Verkenning. Voorbeelden hiervan zijn toepassingen van Living Labs, circulair ontwerpen zoals bij InnovA58 en energietransitie op en rond de weg, zoals de Brabantse energiecridor.

Er zullen drie stappen doorlopen worden, conform de "Aanpak duurzaam GWW":

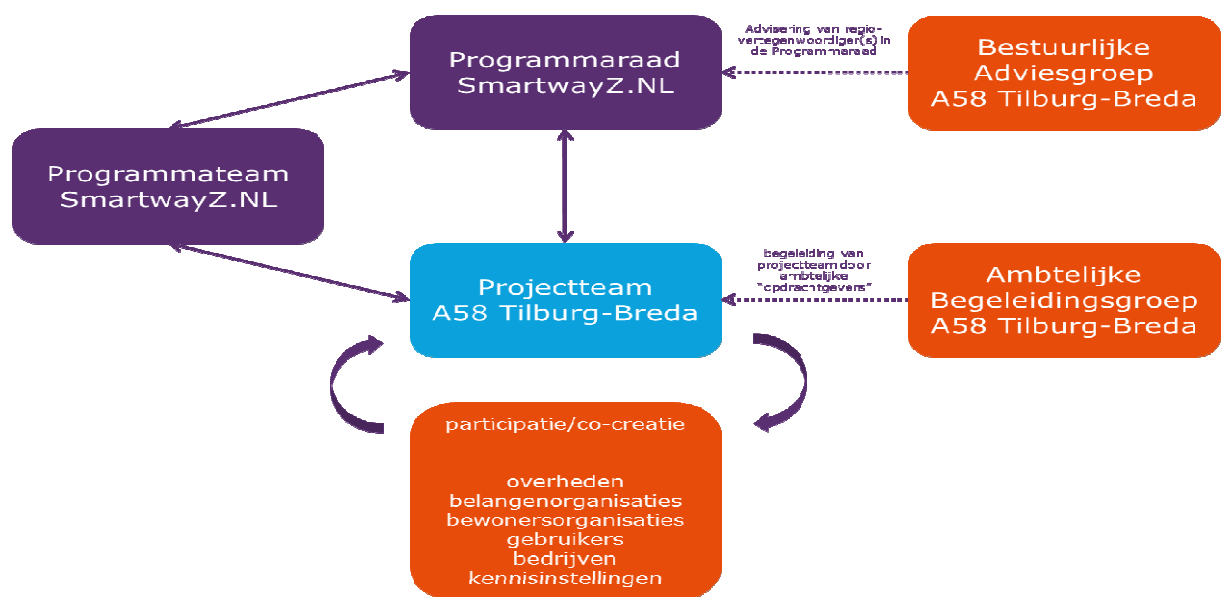
1. Analyse vraag en ambities
2. Onderzoek kansen
3. Vastleggen ambities

Bij het zorgvuldig doorlopen van deze stappen, zullen de ambities onderdeel uitmaken van de opgaven. De duurzaamheidsprestaties zullen zoveel mogelijk worden gekwantificeerd ten gunste van de borging.

## 4. Organisatie

### 4.1 Rijk en regio werken samen aan de Verkenning en het Programma SmartwayZ.NL

Het projectteam A58 Tilburg-Breda voert de Verkenning uit in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Daarin wordt het begeleid door een Ambtelijke Begeleidingsgroep A58 Tilburg-Breda, waarin het Rijk, de provincie Noord-Brabant en de gemeenten Tilburg en Breda zitting hebben. In deze begeleidingsgroep worden de belangen van de organisaties ingebracht, waarmee een helder onderscheid ontstaat tussen uitvoering en belangenbehartiging. Besluitvorming over de Verkenning vindt plaats in de Programmaraad SmartwayZ.NL en wordt formeel bekrachtigd in het Bestuurlijk Overleg MIRT. De Minister van I&W is bevoegd gezag voor de voorkeursbeslissing. Ter advisering van de Programmaraad wordt een Bestuurlijke adviesgroep voor de A58 Tilburg-Breda ingesteld waarin overheden uit het studie- en invloed gebied zitting hebben.



### 4.2 Raakvlakken met andere projecten en ontwikkelingen zijn in beeld

De Verkenning A58 Tilburg-Breda maakt onderdeel uit van het Programma SmartwayZ.NL. Binnen het programma bestaan tussen de projecten zowel organisatorische als inhoudelijke afhankelijkheden. De grootste afhankelijkheden voor de A58 Tilburg-Breda worden momenteel voorzien met de projecten:

- Smart Mobility (zie ook paragraaf 1.3)
- InnovA58
- Het project draagt bij aan de nevensdoelen voor een duurzame leefomgeving en meer verkeersveiligheid

Ook andere projecten en ontwikkelingen kennen samenhang met de Verkenning A58 Tilburg-Breda. Andere projecten waarmee (mogelijk) samenhang bestaat, zijn:

- MIRT Onderzoek Goederencorridor Zuid
- REOS/ REA: Ruimtelijke Economische Ontwikkelingsstrategie en Agenda
- BVNL: Beleidsverkenning Versterking Vestigingsklimaat NL
- ITS-corridor Rotterdam-Wenen
- Omgevingsvisie 2040 van de gemeente Tilburg
- Integrale gebiedsopgave A58 zone van de regio Hart van Brabant
- Energiecorridor van de regio's MRE, Hart van Brabant en West-Brabant

In een Plan van Aanpak voor de Verkenning wordt nader uitgewerkt hoe de raakvlakken beheerst

zullen worden. De opgesomde raakvlakken zijn niet limitatief en zullen in de toekomst worden aangevuld met opgedane inzichten.

### **4.3 Participatieproces is een belangrijke bouwsteen voor een succesvolle Verkenning**

*Actieve en ambitieuze regio vormt solide basis voor succesvol participatieproces*

Voor een succesvolle Verkenning is naast een solide projectorganisatie en afstemming met aanpalende projecten de samenwerking met stakeholders onontbeerlijk.

SmartwayZ.NL is niet alleen vernieuwend in de oplossingen, maar ook in de aanpak. In een open en transparant proces in co-creatie oplossingsscenario's bedenken op basis van de behoeften van stakeholders is eerder al toegepast in andere deelopgaven. Het kan tot nieuwe inzichten leiden ten aanzien van de opgave en de oplossingsrichtingen.

Het uitgangspunt daarbij is onderscheid maken in de rollen mee-weten, mee-denken, mee-werken, mee-beslissen.

Zowel overheden, publieke en maatschappelijke organisaties, alsook direct belanghebbenden waaronder burgers en bedrijven in de directe omgeving van het traject zullen gedurende de Verkenning en in de fases daarna, worden betrokken.

In de verkenningsfase zullen verschillende participatiemomenten worden georganiseerd. De participatiemomenten worden gekoppeld aan mijlpalen en producten in de Verkenning. Het betreft in ieder geval de volgende stappen:

- Inventarisatie van uit te werken maatregelen.
- Het opstellen van maatregelenpakketten.
- Het trechteren en optimaliseren van de maatregelenpakketten.

De participatieaanpak wordt verder uitgewerkt in een participatieplan.

## Bijlage A Bronnenlijst

Initiatiefdocument A58/ N65, 15 april 2010

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, ministerie van Infrastructuur en Milieu, 13 maart 2012

Memorandum of understanding cooperatieve ITS corridor, 10 juni 2013

Structuurvisie 2010 – partiële herziening 2014, Provincie Noord-Brabant, maart 2014

Bidbook bereikbaarheid Zuid-Nederland, 141 partners uit Noord-Brabant en Limburg, 3 november 2015

Brief van de Minister aan de Tweede Kamer betreffende Bereikbaarheid Zuid –Nederland, 5 november 2015

De slimste oplossing A58, 23 september 2016

Slimste oplossing A58: 40 inzendingen, SmartwayZ.NL, 4 november 2016

Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), Ministerie van Infrastructuur en Milieu, november 2016

Informatiedocument A58 Tilburg – Breda, Infram, 21 juni 2017

MIRT overzicht 2018, 19 september 2017

Vervolgonderzoek A58 Tilburg – Breda, Verkenning varianten, Antea groep, 29 september 2017

Regeerakkoord 2017-2021 Vertrouwen in de toekomst, 10 oktober 2017

Afsprakenlijst Bestuurlijk overleggen MIRT, 6 en 7 december 2017

Brief van de minister aan de Tweede Kamer betreffende uitkomsten bestuurlijke overleggen MIRT, 8 december 2017. Kenmerk: IENM/BSK-2017/281096

Plan van Aanpak integrale gebiedsontwikkeling A58-zone (regio Hart van Brabant, dec.. 2017)

File top 50 Rijkswaterstaat, 2017

Inpassingsvisie InnovA58





## Bijlage B Lijst met afkortingen

ABG	Ambtelijke begeleidingsgroep
ANWB	Algemene Nederlandse Wielrijdersbond
BAG	Bestuurlijke adviesgroep
BO MIRT	Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
DGMo	Directoraat-generaal Mobiliteit, onderdeel van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
EVO	Eigen Vervoerders Organisatie
HWN	Hoofdwegennet
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
MER	Milieu-effectrapportage
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
OWN	Onderliggend wegennet
RWS	Rijkswaterstaat
SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
TLN	Transport en Logistiek Nederland
VNO/NCW	Verbond van Nederlandse Ondernemingen/Nederlands Christelijk Werkgeversverbond
ITS	Intelligent Traffic Service
GWW	Grond-, Weg- en Waterbouw
TDI/VRI	Toeritdoseerinstallatie / verkeersregelinstallatie