

Slimme en duurzame mobiliteit in de Brainport-regio

Voorstellen van het Platform Noordoostcorridor en de Brabantse Milieufederatie voor het mobiliteitsbeleid van de provincie en de gemeenten in de Brainport-regio in de nieuwe bestuursperiode van Provinciale Staten (2015-2019)

Aanleg van nieuwe wegen en verbreding van bestaande wegen leidt meestal tot toename van autoverkeer. Op andere plaatsen ontstaan van nieuwe files, milieuhinder neemt toe en waardevolle natuurgebieden delven het onderspit. Kortom, in geen enkel opzicht een duurzaam perspectief. Het mobiliteitsbeleid dat wij voorstaan is primair gericht op het zoveel als mogelijk overbodig maken van de uitbreiding van het autowegennet. Daarover meer in dit koersdocument.¹

Voorstellen voor een samenhangend mobiliteitspakket voor de Brainportregio

- **De Brainport ontwikkelt zich tot ‘living lab’ voor slimme en duurzame mobiliteit**
 - **Smart mobility: kennis en tools op ruime schaal toepassen en verder ontwikkelen**
Belangrijke elementen in het nieuwe regionale en lokale mobiliteitsbeleid:
 - Kennisinstellingen, -industrie en overheden werken nauw samen in het toepassen van kennis, techniek en innovatievermogen.
 - Het doel daarvan is efficiënte en veilige verkeersafwikkeling op lokale, regionale en rijkswegen en verminderde milieudruk.
 - **Fietsen: meer, sneller, verder en natuurlijk veilig**
 - Fietsen in de Brainport wordt steeds aantrekkelijker. Op weg naar je werk of fietsen voor je plezier: comfortabel, veilig en (als je wilt) snel.
 - Het netwerk van lokale en regionale fietsverbindingen wordt uitgebouwd en voorbereid op een forse groei van fietsers in het algemeen en snelle fietsers in het bijzonder.
 - **Mobiliteitsbehoefte en –gedrag: positieve prikkels voor duurzamer gedrag**
Er wordt volop gebruik gemaakt van ontwikkelingen en stimulansen die bijdragen aan verduurzaming van de mobiliteitsbehoefte en –gedrag.
- **Bij het verhelpen van de knelpunten op A58, A67, A50, A2 wordt als eerste de toolbox ‘smart mobility’ ingezet**, met als oogmerk betere doorstroming en meer verkeersveiligheid en vermindering van milieuhinder.
- **De N279 is bestemd voor regionaal verkeer en wordt geen sluiproute voor de A2**. Knelpunten in de verkeersafwikkeling worden aangepakt en de milieuhinder voor omliggende wijken wordt verminderd.
- **Er komt geen oost-westverbinding of Ruit** (oost-westverbinding+verbrede N279)

Brainport 'living lab'

Afgelopen decennia zijn automotoren veel zuiniger en brandstoffen schoner geworden. We staan voor nieuwe stappen die onze mobiliteit veel duurzamer kunnen maken. De opkomst van nieuwe generaties *elektrische fietsen* stelt ons in staat comfortabel, snel en veilig grotere afstanden te overbruggen, mits het fietsnetwerk daarop wordt aangepast. Met allerlei toepassingen van ICT in de vorm van *smart mobility* kunnen we de organisatie van onze mobiliteit, het gebruik en de veiligheid van het wegennet, de bediening van onze auto's en het reis- en weggedrag van eenieder die zich op weg begeeft sterk verbeteren en veraangenamen.

Dat meer fietsen en minder autorijden gezond en milieuvriendelijk is, behoeft geen uitleg. Met slimme en veelzijdige toepassingen van ICT in de wereld van verkeer en vervoer zijn allerlei voordelen te behalen: betere benutting van het wegennetwerk en parkeervoorzieningen, soepeler doorstroming, minder ongevallen op hoofdwegen, verkeersveiliger woonwijken, efficiëntere belasting van motoren, betere benutting van voertuigen door optimalisering van de belading en efficiënte afleverplanning, betere reisinformatie en betere integratie van vervoermogelijkheden (overstappen en wisselen van vervoermiddel wordt aantrekkelijk), minder autokilometers door voort te bouwen op projecten als Het Nieuwe Rijden en Het Nieuwe Werken, Spitsmijden) en ruimere toepassing van audiovisuele communicatie (video-conferencing).

Smart mobility in de Brainport

De ICT en automotive sector in de Brainport speelt in deze ontwikkelingen internationaal een vooraanstaande rol. De research richt zich onder andere op (a) rijtaakondersteuning (uiteindelijk zelfsturende auto's), (b) navigatiesystemen (c) mobiliteitsmanagement en (d) coöperatieve systemen (communicatie van voertuig tot voertuig en tussen voertuig en wegwijk). Verdere ontwikkeling vraagt samenwerking en integratie van velerlei opties en systemen en grootschalige praktijkproeven. Dat kan alleen als kennisinstututen, service providers, overheden (wegbeheerders), automotive sector, vervoerbedrijven en weggebruikers samenwerken en elkaar inspireren. Succesvolle proefprojecten moeten een vervolg krijgen. De Brainport kan zich met deze ontwikkelingen verbinden door zich te profileren als *launching partner* en *Living Lab*. Alleen met praktijkproeven vinden we de meest interessante mix van technologie, regelstrategieën en gedragsverandering.

Een goed voorbeeld hiervan is het project Spookfiles A58. Een proefproject waarin rijtaakondersteuning (zoals Adaptive Cruise Control) en coöperatieve systemen zijn geïntegreerd. De overheid treedt op als *launching partner*. De partners ontwikkelen gezamenlijk apps en regelstrategieën en delen data. De kennis en ervaring die zo wordt opgedaan verdient toepassing in grootschaliger en in regio-specifieke projecten.

Fietsen: meer, sneller, verder en natuurlijk veilig

De groei in het fietsverkeer in enkele grote steden (Amsterdam en Utrecht) laat zien dat het marktaandeel van de fiets fors kan toenemen door de ruim te investering in uitbreiding en kwaliteitsverhoging van het fietsnetwerk. De snellere fietsen (e-bike en speed pedelec) lenen zich goed voor dagelijks woon-werkverkeer op langere (interlokale) afstanden. Om daarvan optimaal te profiteren moet het stedelijke en regionale fietsnetwerk gemaakt worden voor een flinke groei van het aantal fietsers. De kern daarvan is een snelfietsnetwerk. Dit netwerk is al in ontwikkeling. Een aantal belangrijke schakels in dit netwerk en een aantal 'langere' verbindingen tussen de belangrijke woon- en werkgebieden ontbreken nog, zoals Gemert-Laarbeek-Nuenen-Eindhoven-HTC-ASML en Helmond-Brandevoort-HTC-ASML. Nieuwe ICT-toepassingen en dataverzameling, bijvoorbeeld om de 'fietspotentie' te schatten helpen bij het zo doelgericht mogelijk investeren in uitbouw en kwaliteitsverhoging van het fietsnetwerk. Ook de provincie draagt hieraan bij. Aandachtspunt bij de inrichting van het netwerk is het toenemende snelheidsverschil tussen de fietsers. Fietsen moet natuurlijk ook veilig en plezierig blijven.

Openbaar vervoer en overstapmogelijkheden auto – ov – fiets

De dienstverlening van de openbaar vervoerbedrijven wordt periodiek geëvalueerd, met bijzondere aandacht voor klanttevredenheid en zinvolle uitbreiding van diensten en voorzieningen, zoals faciliteiten om over te stappen op andere vervoermiddelen. Op drukke regionale verbindingen wordt van het netwerk van HOV en ov-doorstroommassen versterkt, zoals op de verbindingen (1) Eindhoven-Son en Breugel-Veghel-Uden-Oss, (2) Eindhoven-Valkenswaard, (3) Eindhoven-Nuenen-Laarbeek-Gemert-Boekel-Uden, (4) Helmond-Gemert en (5) Helmond-Geldrop-Mierlo-Eindhoven. Geëxperimenteerd wordt met het aanbieden van kleinschalige restauratieve voorzieningen en werk- en vergaderruimtes op regionale openbaar vervoerknooppunten. Op veel vervoerknooppunten worden leenfietsen aangeboden volgens het concept van ov-fiets. De provincie reserveert extra budget om verbeteringen in het openbaar vervoer te realiseren en gemeenten te helpen bij het opzetten van transferia, naar het succesvolle voorbeeld in Den Bosch.

Stedelijke distributie: efficiënt en duurzaam

ICT biedt interessante mogelijkheden voor innovaties in de wereld van bevoorrading en distributie. Denk daarbij aan bundeling van goederenstromen, optimale belading en betrouwbare, efficiënte bezorgschema's, gemeenschappelijk gebruik van 'schone' (de minst milieubelastende) voertuigen etc. Bedrijven, klanten en het milieu varen hier wel bij. Opnemen in het 'living lab' dus.

Auto-infrastructuur

We gaan er niet van uit dat met 'smart mobility' en een forse toename in het fietsverkeer alle problemen op het regionale en stedelijke wegennet worden opgelost. Daarvoor zijn ook een aantal aanpassingen in het wegennet nodig. We denken in de eerste plaats aan de volgende verbeteringen.

Aanpak N279 als geheel en bij Helmond en Veghel

De N279 blijft een gebiedsontsluitingsweg en wordt geen alternatieve route voor verkeer op de A2. De negatieve impact op natuur, landschap en het leefmilieu van omwonenden van een N279 uitgevoerd als semi-autosnelweg is te groot. De weg blijft het bestaande tracé volgen en heeft in hoofdzaak 2x1 rijstrook en maximum snelheid 80 km/uur. Knelpunten in de doorstroming, zoals bij aansluitingen op het onderliggend wegennet, worden opgelost met goed ingepast maatwerk, zoals veilige rotondes, langere invoegstroken en waar noodzakelijk een ongelijkvloerse kruising. Bij Helmond mag de milieuhinder niet toenemen en wordt geïnvesteerd in een betere inpassing met vermindering van milieuhinder. In Veghel wordt een goede oplossing voor de verkeersproblematiek gerealiseerd, waarbij de hinder voor omwonenden en bedrijven afneemt en in verkeerskundig en stedenbouwkundig opzicht een flinke stap vooruit wordt gemaakt.

A58 en A67: snel aan de slag met verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid

De provincie werkt samen met de regio en het rijk aan het versneld nemen van maatregelen die de verkeersveiligheid en doorstroming op de A58 en de A67 flink verbeteren. De verbetering komt in de eerste plaats komen van 'smart mobility'-toepassingen. De proef op de A58 om spookfiles te voorkomen is daarvan een voorbeeld. Waar noodzakelijk worden fysieke aanpassingen uitgevoerd om de wegcapaciteit op het vereiste niveau te brengen.

Overige provinciale wegen

De weg Boxmeer-Gemert-Laarbeek-Nuenen (N272/N615) krijgt een ongelijkvloerse aansluiting op de N279 (i.p.v. een rotonde) en zo mogelijk een onderdoorgang bij Zuid-Willemsvaart. Als daar in het belang van de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers reden toe is, wordt de maximumsnelheid voor autoverkeer aangepast en de handhaving geïntensiveerd. Waar de

verkeersveiligheid onvoldoende blijkt, worden provinciale wegen veiliger gemaakt in de geest van het voorstel van de ANWB uit 2014.

Steden Eindhoven en Helmond

Verkeersknooppunten in de centra van Eindhoven (zoals de aansluiting A270 op de ring) en Helmond (zoals de Traverse) hebben een uitstraling rondom deze steden. Daar moeten we van af. De provincie draagt bij aan het aanpakken en voorkomen van dit soort knooppunten. Slimme en duurzame oplossingen hebben prioriteit.

Robuustheid autosnelwegen

Regelmatig leiden incidenten tot langdurige files op de snelwegen bij Eindhoven. Op korte termijn wordt verkend welke mix van maatregelen uit de toolbox 'smart mobility' het beste helpt om zulke incidenten en de gevolgen daarvan te voorkomen. Ook tijdelijke uitwisseling van verkeer tussen de rijbanen van A2 en N2 onderzocht. Bij langdurige stremming van de A67 ten zuiden van Eindhoven wordt een deel van het verkeer over de N279 naar Veghel (aansluiting A50) geleid. De N279 wordt daarvoor niet verbreed en de snelheid wordt niet verhoogd, wel wordt met moderne verkeersregeltechnieken de doorstroming zoveel mogelijk bevorderd. Dit vraagt nauwe samenwerking tussen service providers en wegbeheerders.

ⁱ Deze voorstellen zijn in de eerste plaats een antwoord op het plan voor een verkeersruit aan de oostkant de Braiport-regio. Onze benadering biedt ook aanknopingspunten voor een uitwerking aan de westzijde. We gaan daar in dit document niet nader op in.

Uitgave van de Brabantse Milieufederatie en Platform Noordoostcorridor

18 februari 2015

Meer informatie?

Kijk op de website van het **Platform Noordoostcorridor** www.stuitderuit.nl

of neem contact op met de **Brabantse Milieufederatie** telefoon 013-5356225

www.brabantsemilieufederatie.nl