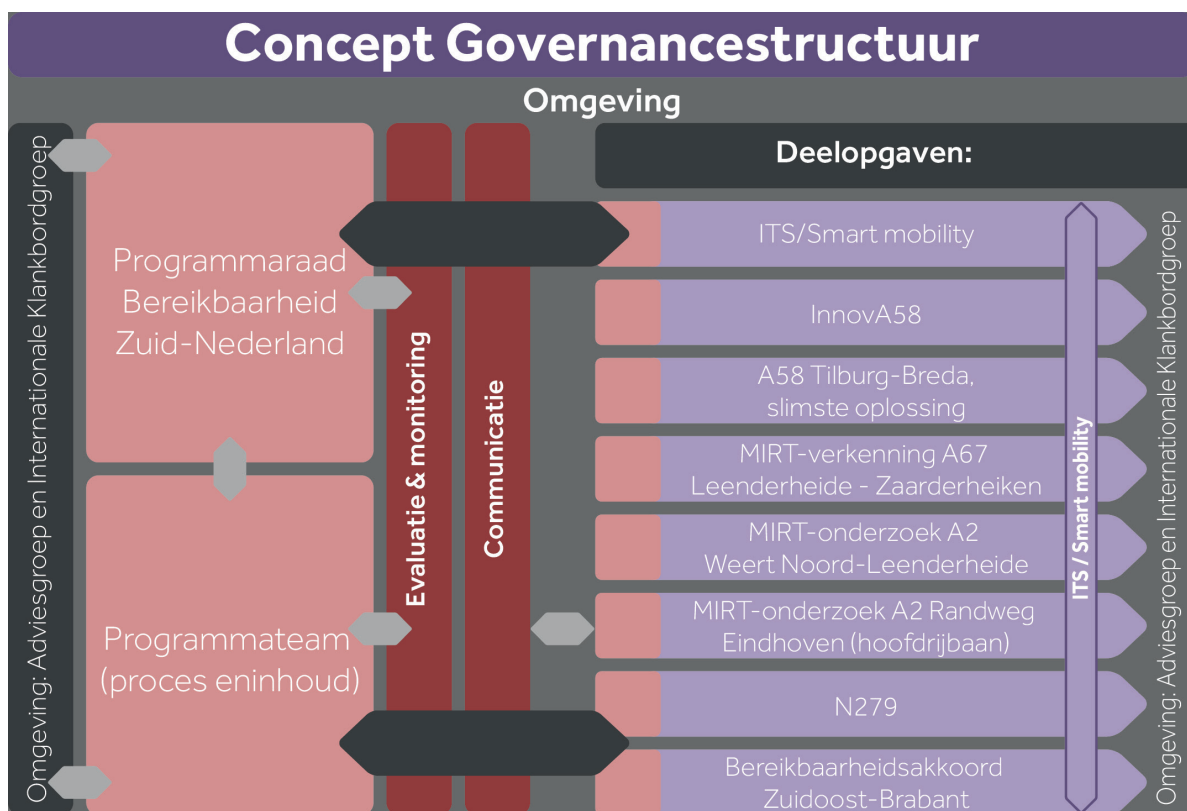


# Governance Bereikbaarheid Zuid-Nederland

samen slim robuust



Concept - Richtinggevend document

# Inhoud

---

Voorwoord	2
Bestuurlijke samenvatting	3
1    Introductie	8
2    Kaderstelling	12
3    Programmaraad	19
4    Programmateam	22
5    Governance van deelopgaven	26
6    De omgeving	29
7    Monitoring & evaluatie en communicatie	31
Bijlagen	35

# Voorwoord

---

Noord-Brabant en Limburg lopen voorop in de internationale connectiviteit. Niet alleen in fysieke verbindingen, maar ook in de internationale handel en export. Om die positie zo goed mogelijk uit te nutten is een excellent vestigingsklimaat met een efficiënte mobiliteit van het grootste belang.

Het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland gaat over een vlottere, veiligere, meer robuuste, maar vooral ook slimmere mobiliteit en is ook gericht op meer leefbaarheid in de steden en dorpen. We hebben een programma opgesteld met acht deelopgaven. Hoewel we er niet aan ontkomen om in sommige gevallen toch asfalt aan te leggen, benutten we eerst de mogelijkheden om het slimmer te doen. We weten ook dat dit kan, omdat we ervaring hebben met Beter Benutten, Compass4D, Freilot, Brabant In Car III en platooning van vrachtverkeer. Het resultaat van dit programma moet een substantiële verbetering opleveren van de bereikbaarheid voor inwoners en bedrijven.

Het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland vraagt om een specifieke organisatie en sturing, die adaptief is en meegroeit met de kansen die zich in de loop der tijd voordoen en die samenwerking tussen partijen mogelijk maakt. De eisen die we stellen zijn snel, flexibel en doelgericht. Wij streven naar een innovatieve organisatie van overheid, kennisinstellingen en bedrijven die gezamenlijk opdrachtgever zijn voor de wegbeheerders van dienst en voor het toepassen van innovaties en verkeersmanagement op de desbetreffende wegennetwerk. Deze samenwerking moet zich richten op de Brabantcorridor (Breda-Venlo), inclusief het knooppunt Eindhoven, de A2 (Den Bosch – Het Vonderen) en de N279 (Veghel – Helmond), de A50 Eindhoven – Veghel en Zuidoost-Brabant.

Wij zijn ons ervan bewust dat het van alle partijen lef vergt om bij te dragen, maar als we echt willen is dit het moment om gezamenlijk aan de slag te gaan.

# Bestuurlijke samenvatting

Voor u ligt het voorstel voor de governancestructuur van het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland. Dit programma met acht deelopgaven is tot stand gekomen na een intensieve samenwerking, met als resultaat een gedragen pakket aan maatregelen met een totaal budget van circa 1 miljard euro. Dit vormde de basis voor de afspraken die in het BO-MIRT 2015 zijn gemaakt en het besluit van de Tweede Kamer tijdens het AO-MIRT van 23 november 2015 (zie Tweede Kamerbrief in Bijlage 1). Samen, slim en robuust – zo kan onze werkwijze worden getypeerd. Wij stellen een governance voor die de kracht van dit programma tot zijn recht laat komen. Onderdelen hiervan zijn een programmaraad, een programmateam en een invloedrijke omgeving bestaande uit georganiseerde en niet-georganiseerde partijen. De governance is deels afwijkend van wat te doen gebruikelijk is. Deze vernieuwing leggen we hier expliciet aan u voor. Er zijn zes vernieuwende elementen:

**1 De gezamenlijke verantwoordelijkheid nemen voor de totale opgave** waarvoor het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland staat. Het programma is een breedgedragen plan, met forse ambities, kansen en ook onzekerheden. De leden van de programmaraad nemen gezamenlijk de verantwoordelijkheid voor de samenhang tussen en het succes (van de optelsom) van de acht deelopgaven. Deze deelopgaven hebben betrekking op de provincies Noord-Brabant en Limburg in hun (inter)nationale context. Zij komen tot stand door publieke en private<sup>1</sup> gelden en geven uitvoering aan de ambities en inzichten van de betrokken stakeholders, belangen- en maatschappelijke organisaties, bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheden.

**2 Social design voor allen, ook voor maatschappelijke en belangenorganisaties.** Social design betekent 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 community's. 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.

---

<sup>1</sup> Ten behoeve van Intelligente Transportsystemen

3 De **triple helix-samenwerking** als anker voor de uitvoering, zowel van de deelopgaven als van het totale programma. Dit is vooral aan de orde bij de deelopgave intelligente transportsystemen (ITS)/smart mobility. Hier zal de aansturing vanuit een triple helix-constructie plaatsvinden. Bij de andere deelopgaven zijn marktpartijen betrokken, zonder vertegenwoordiging in de aansturing. In de programmaraad zijn het bedrijfsleven en de kennisinstellingen eveneens vertegenwoordigd. Hiervoor worden bijvoorbeeld de CEO van een (inter)nationaal opererend bedrijf, alsmede de voorzitter van Stichting Brainport en de voorzitter van het college van bestuur van de Technische Universiteit Eindhoven (TU/e) uitgenodigd. Zij zijn ambassadeurs voor een vernieuwend en beter bereikbaar Zuid-Nederland. Ook de (onder)directeur van het Planbureau voor de Leefomgeving wordt uitgenodigd voor deelname aan de programmaraad. Door deze keuze zijn people, planet en profit vertegenwoordigd in de programmaraad.

4 Een **adaptief programma**, dat past bij een slim en robuust plan. Hiermee spreken we vertrouwen in gezamenlijkheid uit. Samen zijn we in staat om blijvend de goede keuzes te maken. Wij laten het 'vast' programmeren deels los en laten ruimte aan innovaties. Daarmee spelen we in op de veranderende omstandigheden en de nieuwe technologische mogelijkheden, wat gunstig is voor inwoners, reizigers en ondernemers. Hierdoor leggen we bijvoorbeeld alleen asfalt aan als andere slimme maatregelen onvoldoende soelaas bieden, maar dit mag geen rem op de voortgang vormen. In het programma zijn opgaven gedefinieerd die we met onze partners uitvoeren, waarbij we stap voor stap maatregelen nemen, kansen benutten en steeds kiezen voor de slimste oplossing. De deelopgaven beïnvloeden elkaar inhoudelijk, qua fasering in de tijd en financieel. Deze keuze getuigt van lef. We weten dat we, als we onze ambities willen verwezenlijken, echt anders moeten werken: adaptief.

5 **Intelligente transportsystemen (ITS) en smart mobility** als een zelfstandige deelopgave én een aan de andere zeven deelopgaven gerelateerde opgave. Juist in de ITS en smart mobility-deelopgave vindt vernieuwing plaats en zoeken we naar het stimuleren van kennisontwikkeling door combinaties van marktpartijen, overheden en kennisinstellingen. Het is na de ervaringen met de programma's Spookfiles, Beter Benutten Vervolg en ITS (inclusief een hybride testomgeving) een zelfstandige opgave om op de schaal van Zuid-Nederland een testomgeving te creëren. Deze slimme maatregelen hebben niet alleen betrekking op het hoofdwegennet, maar ook op het onderliggende net en op de bereikbaarheid van de steden. De uitdaging van ITS/smart mobility is om via een Living Lab opschaling mogelijk te maken naar andere delen van Nederland, Europa en de rest van de wereld. Daarvoor is een snelle en soepele organisatie nodig van partners, zoals overheden, kennisinstellingen en het bedrijfsleven. Ook vereist dit een infrastructuur die klaarstaat om de nieuwste toepassingen in de praktijk te laten werken. Het Living Lab moet daarom beschikken over voldoende

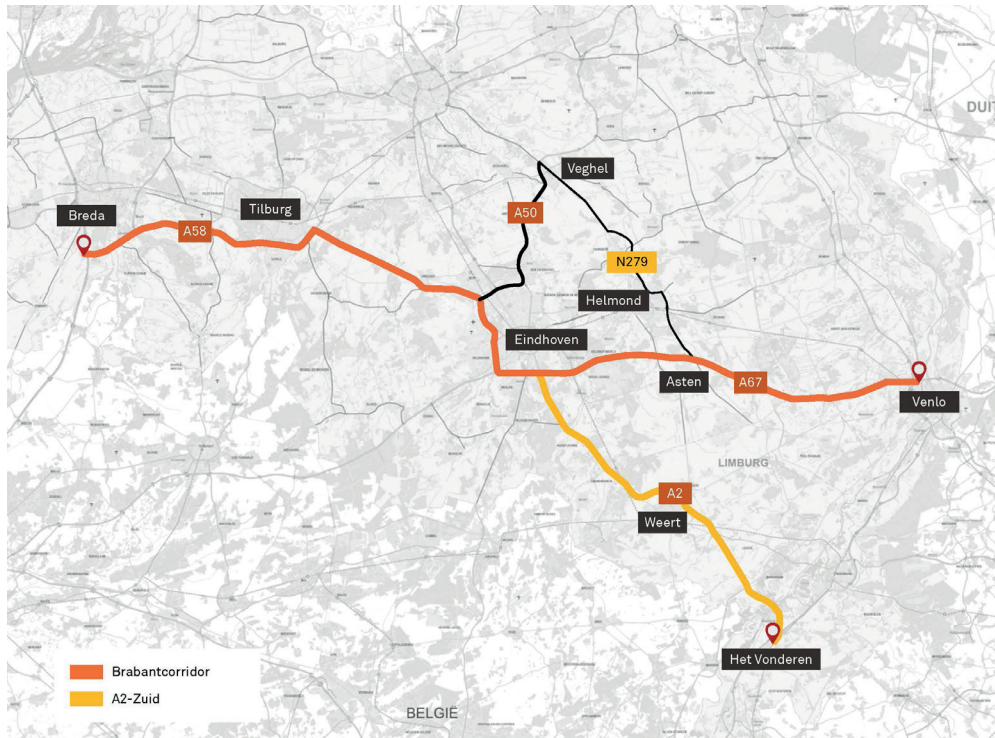
omvang en variatie. De inrichting van de andere zeven deelopgaven is afhankelijk van de toepassing en de effecten van ITS/smart mobility. Deze afhankelijkheid bestaat door standaarden en mogelijkheden aan te bieden aan de deelopgaven. En daarnaast worden lessen en ITS/smart mobility-toepassingen vertaald naar mogelijkheden voor andere deelopgaven.

6 Voor de totale opgave is **één programmabudget** voor het realiseren van de ambities voor het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland. Hierbij zijn op hoofdlijnen de budgetten voor de onderdelen vastgelegd. Budgetten tussen deelopgaven kunnen schuiven. Dit gebeurt na goedkeuring van de programmaraad. De vrijheidsgraden hiervoor zijn groter wanneer een project zich vroeger in de besluitvormingsketen bevindt.

De ambities zijn benoemd en de inhoud van het programma is bepaald. Een aantal onderdelen is afhankelijk van andere onderdelen binnen het programma, bijvoorbeeld de mogelijkheid van smart mobility toepassingen. De flexibiliteit in programma-inhoud en focus, financiën en planning biedt de gelegenheid om van kansen te profiteren.

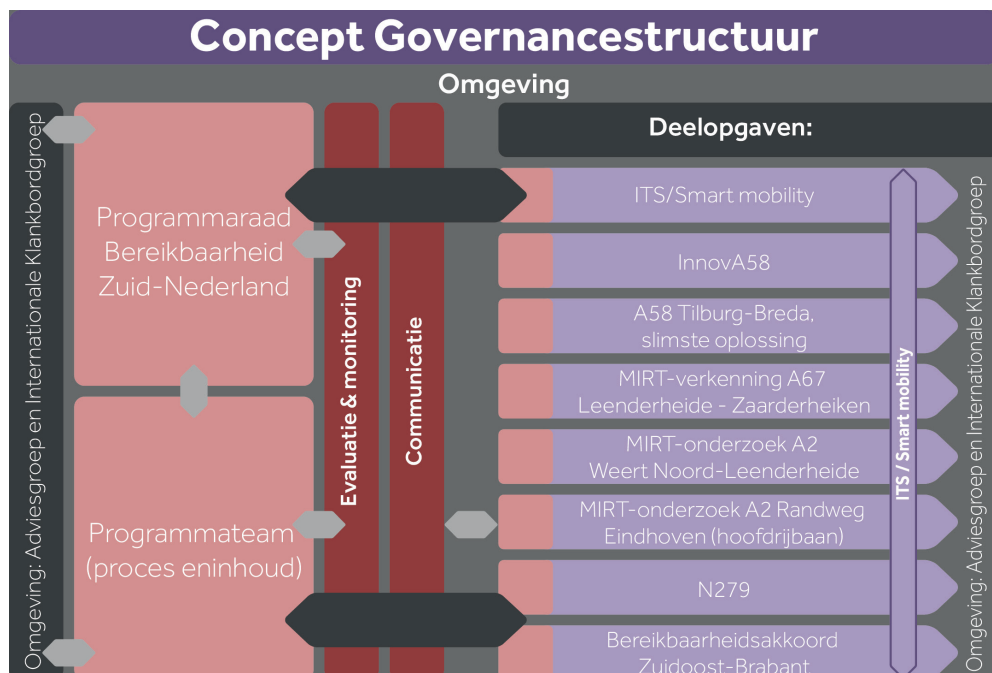
Het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland met de acht deelopgaven heeft betrekking op de volgende (delen van) wegen: A58, A67, A2 en wellicht de A50, N279 en het gebied tussen de N279, A67, A2 en A50 (zie figuur 1).

De deelopgaven verkeren in verschillende stadia van planfase. De deelopgave InnovA58 loopt voorop in de planfase en daarin is reeds een voorkeursbeslissing genomen. Scope en budget liggen hierdoor al vast. Verschuiving van financiële middelen is daarom bij deze opgave beperkt. Alleen de onderdelen die vanuit ITS-smart mobility komen zijn nog te beïnvloeden door de programmaraad. Het overige is dat niet. Bij de andere deelopgaven zijn de beïnvloedingsmogelijkheden van de programmaraad groter. In het algemeen geldt: hoe verder de deelopgave is, des te minder interventies er mogelijk zijn.



Figuur 1: Scope Programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland

De governancestructuur is het resultaat van een intensieve samenwerking van stakeholders, de regio en het Rijk. De unieke samenwerking continueren we in gezamenlijkheid met de partners, die elk een eigen verantwoordelijkheid hebben. Figuur 2 geeft de hoofdstructuur weer. Aan de linkerzijde de organisatie via programmaraad en programmteam, die beide een functie hebben voor het gehele pakket. Aan de rechterzijde de acht deelopgaven, zoals vastgelegd in de Tweede Kamerbrief.



Figuur 2: Governancestructuur met twee niveaus: programma (links) en deelopgaven (rechts)

De programmaraad is gezamenlijk verantwoordelijk voor sturing op de doelstellingen van het programma waarbij afstemming qua inhoud, planning en financiën tussen de deelopgaven plaatsvindt. In het BO-MIRT komen de besluiten als hamerstukken, ter herbevestiging, op de agenda. Het programmateam bereidt de besluiten voor, handelt ernaar, faciliteert, coördineert en signaleert ten aanzien van de samenhang van de deelopgaven. Het werken met de communicerende vaten van programma en deelopgaven vergt flexibiliteit en lenigheid, maar ook vertrouwen in de andere partners. De deelopgaven hebben elk een eigen organisatie, waarbij een sturend orgaan besluit over zaken die de deelopgave niet overstijgen. De bevoegde gezagen van de deelopgaven zijn vertegenwoordigd in de programmaraad. ITS/smart mobility is een deelopgave met een dubbele doelstelling: enerzijds opschalen van toepassingen en gebruikers op de totale schaal van Zuid-Nederland (zelfstandig), anderzijds fungeren als kenniscentrum voor de ontwikkeling van de slimme bouwstenen die nodig zijn voor de deelopgaven.

De hier voorgestelde governancestructuur moet zich de komende periode (binnen twee jaar) bewijzen. Levert dit het kader en de borging die we allen nodig hebben? We starten hiermee, maar mocht aanpassing nodig zijn, dan doen we dat.



# 1 Introductie

## 1.1 Context: afspraken met de Tweede Kamer

Tijdens het BO-MIRT 2015 hebben Noord-Brabant en Limburg met minister Schultz van Haegen afspraken gemaakt over een maatregelenpakket van de regio Zuid-Nederland om de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren. De Tweede Kamer heeft deze afspraak bekrachtigd (AO-MIRT d.d. 23 november 2015). Deze afspraken zijn in tabel 1 weergegeven. Het pakket is een reactie op de oproep van de Tweede Kamer om met gedragen plannen te komen die de bereikbaarheid van Zuid-Nederland verbeteren (motie Hoogland, 2 juli 2015).

Deelopgave	Totale kosten	Noord-Brabant	Limburg	Rijk	Markt	Gemeenten
ITS/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 – Zaarderheiken	208	55	3	140 10		
A2 Randweg Eindhoven (hoofdrijbaan 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

Het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland start op 1 juli 2016 en eindigt tien jaar later in 2026. Een groot deel van de deelopgaven zal dan uitgevoerd zijn. Het kan nodig zijn om in 2026 nieuwe afspraken te maken over de deelopgaven of een nieuw programma.

De afspraken over de inzet van middelen worden in de zomer van 2016 in een nog nader te bepalen juridisch document vastgelegd.

## 1.2 Vernieuwend: adaptief programmeren

De **adaptieve aanpak** is nieuw. We pakken dit samen, slim en robuust aan. Overheden, kennisinstellingen, bedrijven en belangen- en maatschappelijke organisaties gaan op een vernieuwende manier samenwerken om de gezamenlijke ambities waar te maken. Dat gebeurt door de inzet van innovatieve technieken, die we verder ontwikkelen en toepassen in Noord-Brabant en Limburg. Hiermee spreken we

vertrouwen in gezamenlijkheid uit. Samen zijn we in staat om blijvend de goede keuzes te maken. Wij laten het 'vast' programmeren los en geven ruimte aan innovaties. Daarmee spelen we in op veranderende omstandigheden en nieuwe technologische mogelijkheden. Dit is gunstig voor inwoners, reizigers en bedrijven. De deelopgaven beïnvloeden elkaar inhoudelijk, qua fasering in de tijd en financieel. In het programma zijn opgaven gedefinieerd die we met onze partners uitvoeren, waarbij we stap voor stap maatregelen nemen, kansen benutten en steeds kiezen voor de slimste oplossing. We weten dat we, als we onze ambities willen verwezenlijken, écht anders moeten werken: adaptief.

- Gezamenlijke verantwoordelijkheid nemen voor de totale opgave
- 1 programmabudget
- Adaptief programma
- Social design voor allen
- Triple helix+ samenwerking
- Intelligent Transport Systems / Smart Mobility als basis

### 1.3 Bereikbaarheid Zuid-Nederland: samen, slim en robuust

De doelen van het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland hebben we geoperationaliseerd in vlotter, veiliger, robuuster (een complete netwerkstructuur met voldoende alternatieve routes), innovatief en aangenamer. Hierdoor wordt de internationale economische positie van Zuid-Nederland en daarmee van heel Nederland versterkt, zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid. De slimste snelweg loopt binnenkort door Zuid-Nederland en is een onderdeel van de internationale Intelligent Road tussen Rotterdam en Wenen.

Deze slimste snelweg maakt deel uit van een slim wegennetwerk van snelwegen, provinciale wegen en stedelijke ontsluitingswegen. De slimme snelweg loopt van Breda via Eindhoven naar Venlo en naar Het Vonderen. We zijn sterk in slimme maatregelen en hierin worden we elke dag beter. Ons bedrijfsleven ziet kans om binnen- en buitenlandse markten te veroveren en de minister van Infrastructuur en Milieu is zich bewust van de mogelijkheden voor de uitrol van onze kennis in andere landsdelen. Het volgen van het doelbereik gebeurt via monitoring en evaluatie.

We zien in de A58/A67 van Breda tot Venlo een belangrijk onderdeel van de internationale Intelligent Road. We beginnen met ITS/smart mobility. Samen met de kennisinstellingen en bedrijven zijn we klaar om de innovatieve concepten op grotere schaal toe te passen. Dit opschalen is van belang om meer effect te bereiken. Naast de grootschalige uitrol van ITS-oplossingen hebben we nu ook ingrepen nodig voor bestaande problemen met de doorstroming van het verkeer, de robuustheid van het netwerk en veiligheid op een aantal wegen. We stellen daarom een totaalprogramma voor, bestaande uit slimme mobiliteitstechnieken én de aanleg van ontbrekende infrastructuur of een combinatie van beide.

We maken een compleet netwerk van slimme wegen: snelwegen, provinciale wegen en stedelijke ontsluitingswegen. We doen dit samen met overheden, kennisinstelling, marktpartijen en een nauw betrokken omgeving (inwoners en ondernemers). We maken gebruik van onze kennis op het gebied van spookfiles, het begeleiden van vrachtverkeer in en uit de steden (Compass4D en Freilot) en het verbeteren van de veiligheid op snelwegen (Brabant in Car III en platooning van vrachtverkeer). We beginnen direct met de verdere ontwikkeling en toepassing van ITS/smart mobility en met de uitbreidingen van wegen, waarvan we weten dat het moet of kan, zoals de A58 (InnovA58) en de A67 Leenderheide – Asten. Programmaonderdelen die later aan bod komen kunnen van nieuwe ITS/smart mobility-oplossingen profiteren. De markt blijft samen met de overheden ITS- en andere smart mobility-concepten (door)ontwikkelen in een innovatieve omgeving. Dat zorgt ervoor dat wij continu 'monitoren – evalueren – doorontwikkelen – adapteren', zodat de effectiviteit en efficiëntie van alle concepten en maatregelen optimaal blijft. Wat niet werkt stopt, wat wel werkt krijgt meer toepassingen. Op korte termijn (2016-2017) worden maatregelen uit het pakket Beter Benutten toegepast, zoals spitsmijden. Deze maatregelen maken geen deel uit van het programma, maar het programma bouwt hier wel op voort.

Naast de Brabantcorridor is ook de regio Eindhoven van belang. Om de regio bereikbaar en leefbaar te houden is gekozen voor een duidelijke strategie: een 'co-modaal' verkeerssysteem, waarbij de aansluiting tussen bijvoorbeeld trein en fiets uitmuntend is. Het wegverkeer leiden we naar de randen van het gebied om de dorpen te ontzien. Het (doorgaand) verkeer in de driehoek Eindhoven – Helmond – Veghel wordt dan afgewikkeld via de A67-A50-N279. Op die manier verloopt de doorstroming vlot en omgevingsvriendelijk. De regio moet hierop goed zijn aangehaakt. Ook stedelijke ontsluitingswegen binnen de driehoek Eindhoven – Helmond – Veghel moeten optimaal functioneren. Een intelligent netwerk met slimme verkeerslichten en routeadviezen gaat ons hierbij helpen. Het is noodzakelijk om ook de provinciale wegen en stedelijke ontsluitingswegen in Noord- en Midden-Limburg en Noord-Brabant ten zuiden van de A67 op te nemen in het intelligente verkeersnetwerk. Deze wegen kunnen bij calamiteiten op het hoofdwegennet dienen als alternatief.

De N279 is van grote betekenis voor de economie in de regio Eindhoven en de Peel-regio. Deze weg kan door ITS-maatregelen, gecombineerd met infrastructurele aanpassingen om de doorstroming te bevorderen, sterk verbeteren. In het gebied tussen Eindhoven en Helmond rijdt het auto- en vrachtverkeer bij voorkeur over de randen, de A67 en de N279. Deze wegen worden ingericht om grotere verkeersaantallen vlot en veilig te verwerken. Hierbij is er volop aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving van die wegen.

De ambities van de regio Zuidoost-Brabant vragen veel van het verkeers- en vervoerssysteem. Het systeem biedt diverse meekoppelkansen voor andere vervoerswijzen en door deze afstemming verbeteren ook (inter) nationale verbindingen. Binnen de bereikbaarheid van de regio Zuidoost-Brabant staat een slim en co-modaal systeem centraal, dat bijdraagt aan het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving. De reiziger kiest in dit systeem voor de vervoerswijze of de combinatie van vervoerswijzen die het best past bij zijn reis. Sterke netwerken vormen hiervoor de basis. Voor het openbaar vervoer is dat een spoor dat qua frequentie lijkt op een metro, een busnet van sterke assen en aantrekkelijke knooppunten die het combineren van modaliteiten makkelijk maken. Door op slimme locaties overstappunten te maken kan de reiziger een goede keuze maken voor de best passende manier van reizen. Voor de fiets maken we het regionaal fietspadennet compleet en voegen we de kwaliteit toe die de ontwikkeling van het fietsen op langere afstand nodig heeft. De slimme ITS passen we ook toe op alle modaliteiten die de ambities ondersteunen en een voorbeeld zijn voor andere regio's.

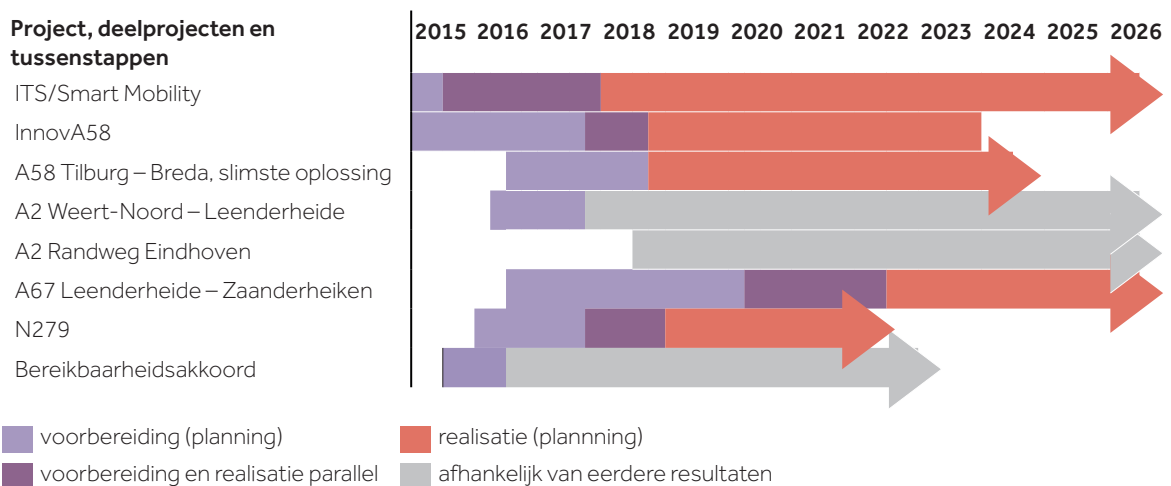
# 2 Kaderstelling

## 2.1 Kader en verantwoordelijkheid

We dragen als partners gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het voorbereiden en uitvoeren van het programma. Daarnaast hebben we een eigen verantwoordelijkheid voor de besluitvorming in de eigen organisatie. We zijn allemaal verantwoordelijk voor het betrekken van de omgeving bij het programma. De omgeving (maatschappelijke en belangenorganisaties, markt en kennisinstellingen) is tot op heden nauw betrokken geweest bij de totstandkoming van de afspraken tussen de Tweede Kamer en de regio. Dit heeft voor het proces een duidelijke meerwaarde gehad. De overheid werkt samen binnen de strategische taken op zowel programma- als deelopgavenniveau. Op deze twee niveaus is sprake van regievoering.

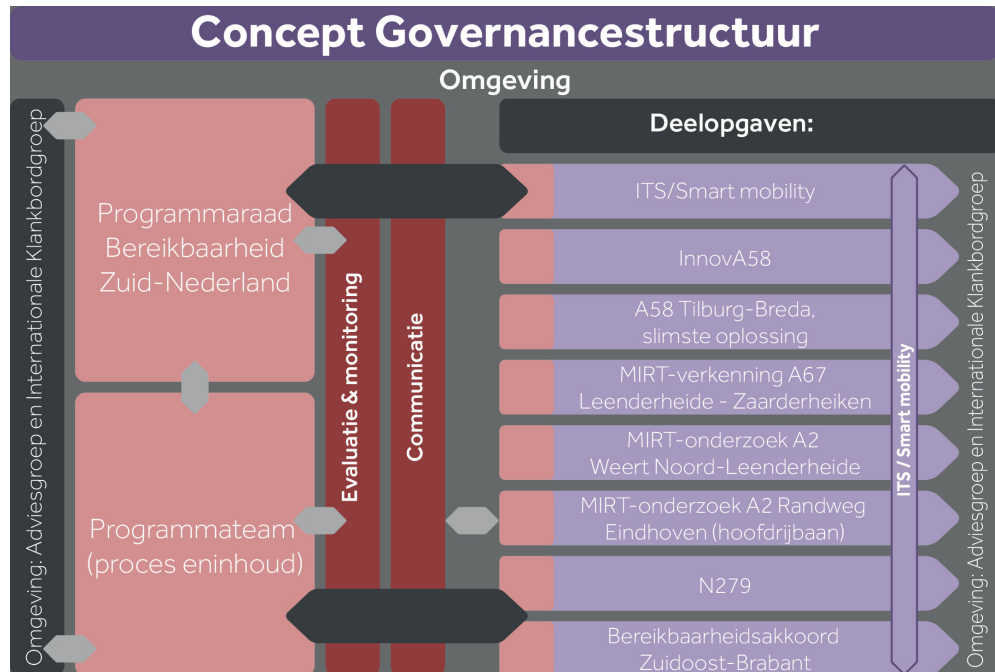
De komende jaren:

- moet er gezamenlijk uitvoering worden gegeven aan het door de partijen overeengekomen programma met de acht deelopgaven;
- moet er decentraal gebeuren wat er kan en centraal wat er moet gebeuren voor de uitvoering van het totale programma;
- moet het programma adaptief ingericht worden;
- moet er afstemming plaatsvinden tussen de deelopgaven;
- moeten opgaven op tijd gereed zijn (zie figuur 3 met de globale planning);
- moet de financiering van de opgaven binnen de bedragen (zijnde de bedragen genoemd in de afspraken in de Tweede Kamerbrief) plaatsvinden, of conform recentere afspraken;
- moet er besluitvorming over totale programma en deelopgaven plaatsvinden;
- moet er een efficiënte, effectieve en rechtmatige inrichting van werkprocessen (met een prominente rol voor evaluatie & monitoring en communicatie) gerealiseerd worden.



Figuur 3: Globale planning van de deelopgaven

In figuur 4 zijn het totale programma en de deelopgaven respectievelijk links en rechts opgenomen.



Figuur 4: Governancestructuur met twee niveaus: programma (links) en deelopgaven (rechts)

Dit programma kan betekenen dat bestaande kaders en procedures niet passen bij deze nieuwe governancestructuur. Daar waar dat het geval is, zullen we, indien mogelijk, de bestaande kaders en procedures aanpassen. De komende maanden wordt een afweegkader ontwikkeld.

Herprogrammeren en herprioriteren doet de programmaraad op basis van het nog op te stellen afweegkader waaruit nut en noodzaak van deze verschuiving/toevoeging wordt aangetoond. Een impressie: Wat als?

... de kosten van een deelopgave hoger uitvallen dan het geraamde bedrag.

Dan trekt de programmaraad na wat de reden van deze wijziging is en wat een reële raming van de meerkosten is. Hierna weegt de programmaraad af:

- 1 of een partij hierbij een groter belang heeft dan andere partijen. Als dit zo is, zal moeten worden nagegaan of het billijk is dat dit ten laste van de profiterende partij komt;
- 2 of de meerkosten door herprogrammering binnen het programma kunnen worden gevonden;
- 3 of er mogelijkheden zijn om het budget anderszins te vergroten. Hierover zullen de partijen die financieel bijdragen worden geïnformeerd (Tweede Kamer, Provinciale Staten en gemeenteraden).

... de doelen van een deelopgave zijn bereikt, maar de kosten lager uitvallen.

Dan vallen de gelden ten deel aan de financierende partijen van deze deelopgave. De gelden worden onder deze partijen naar evenredigheid van de bijdrage uitgekeerd.

... de voortgang van een deelopgave stagneert/trager verloopt dan gepland.

Dan onderzoekt de programmaraad wat de reden is van deze wijziging en bekijkt wat de mogelijkheden zijn voor een reële herziene planning.

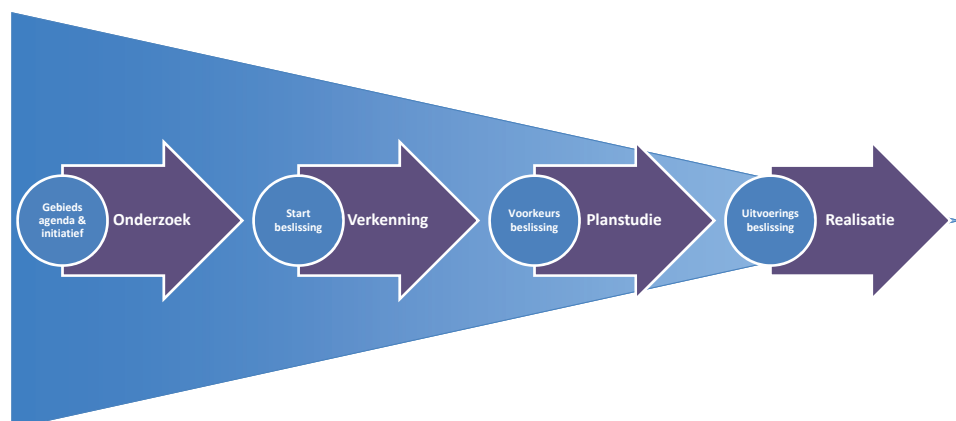
Hierna weegt de programmaraad af:

- 1 of dit gevolgen heeft voor één van de andere deelopgaven of voor het totale programma. Een gevolg kan bijvoorbeeld zijn: het niet kunnen starten met andere (onderdelen van) opgaven;
- 2 of dit financiële gevolgen heeft (zie hierboven).

## 2.2 Deelopgaven kennen eigen dynamiek

De deelopgaven, vermeld bij paragraaf 2.1, verschillen onderling sterk in de fase waarin zij verkeren. InnovA58 start bijna met de realisatie, terwijl het Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant op 1 juli 2016 beschikbaar komt. Bovendien zullen de ingrepen aan de N279 en de A67 van invloed zijn op de bereikbaarheid van Brainport-Eindhoven. Daarnaast is de economische ontwikkeling van Brainport-Eindhoven van invloed op de A2 Randweg Eindhoven, waarvoor nog een MIRT-onderzoek – de eerste fase in de MIRT-procedure – moet starten. Voor de A2 Weert Noord-Leenderheide start de voorbereiding van het oplossingsgerichte MIRT-onderzoek Kennisas A2 nog in 2016. Deze forse onderlinge verschillen tussen de opgaven betekenen dat de breedte en mate van concreetheid sterk variëren. Dit heeft gevolgen voor de sturing (zie figuur 5).

### Invloed programmaraad



Figuur 5: Invloed programmaraad

In de fase van MIRT-onderzoek en MIRT-verkenning zijn keuzes en besluitvorming door het bevoegd gezag vereist. Wanneer een opgave in de realisatiefase verkeert, spelen strategische keuzes in de regel geen rol meer. Per deelopgave volgen plannen van aanpak die inzicht geven in de focus, planning, financiering en de samenhang met de andere deelopgaven.

Het testen van de innovatiestroken vindt plaats in het Living Lab A58/A67 van 'vandaag', om ze 'morgen' toe te passen en te vernieuwen voor 'overmorgen'. Deze innovatiestroken bieden mogelijk ook een oplossing voor de A58 tussen Breda en Tilburg en voor problemen elders. Zij kunnen breder toepasbaar gemaakt worden in de andere projecten. Daarmee is het Living Lab A58/A67 een voorbeeld voor de Brabantcorridor en zelfs voor (inter)nationale mobiliteitsvraagstukken.

Er is als het ware sprake van een trechtering: bij de aanvang bestaan nog vele vrijheidsgraden, die verder in het proces beperkter worden. De sturing verschuift gedurende het deelopgaveproces van kaderstellende naar operationele sturing. Verschillen in de kostenindicaties hangen hiermee samen. De geraamde kosten zijn bij lopende opgaven waarover kaderstellende besluitvorming heeft plaatsgevonden nauwkeuriger dan bij opgaven die net starten. Voor bijvoorbeeld InnovA58 en de N279 zijn wel gedetailleerdere kostenramingen opgesteld. Er is voor bepaalde deelopgaven een globale kostenindicatie gemaakt en voor andere is er nog geen budget gereserveerd (MIRT-onderzoeken en Tilburg – Breda), omdat de oplossingen nog onbekend zijn.

Ook zijn de benodigde financiële middelen in sterke mate afhankelijk van de effectiviteit van bijvoorbeeld ITS/smart mobility. Vanzelfsprekend is inpassing van ITS/smart mobility in beginsel meer mogelijk bij opgaven die nog niet in de operationele fase verkeren. Wij beschouwen het als ongewenst en niet realistisch om lopende processen te vertragen in afwachting van het beschikbaar komen van innovatieve oplossingen.

Waarom is het programma meer dan de afzonderlijke onderdelen?

- Smart mobility is belangrijk in de deelopgaven. Dit speelt gezien de fasering van de deelopgaven al spoedig voor de innovatieopgave voor InnovA58. Innovatiescope van InnovA58 geldt namelijk voor hele traject Eindhoven tot en met Breda.
- De adaptiviteit van het programma houdt enerzijds in dat de verschillende deelopgaven elkaar inhoudelijk beïnvloeden. Anderzijds heeft het programma de mogelijkheid om deelopgaven in de tijd te faseren als ze daar aanleiding toe geven.
- De gebruiker/reiziger heeft baat bij een goede afstemming van lokale, provinciale en rijkswegen. Daarom werken we met verschillende partijen over de beheersgebieden heen aan een goed wegennet.



### 2.3 Financiën

Het budget voor het totale programma bedraagt circa 1 miljard euro. Deze gelden zijn afkomstig van verschillende partijen en zijn soms ook 'in kind' (in natura, in kennis en uren). Deze gelden zijn bedoeld voor de deelopgaven. De inzet van de programmaraadsleden is 'in kind'. Voor de financiering zijn de volgende afspraken gemaakt:

- voor het programma is een programmabudget afgesproken;
- op hoofdlijnen zijn de budgetten voor de onderdelen vastgelegd;
- de programmaraad kan (gezamenlijk) een voorstel doen om budgetten te schuiven tussen deelopgaven;
- dit doet de programmaraad op basis van de nog op te stellen afweegkader waaruit nut en noodzaak van deze verschuiving/toevoeging wordt aangetoond;
- de bevoegdheid voor het schuiven van financiële middelen binnen het programma ligt bij de financiers van het programma;
- vanaf de fase planuitwerking liggen de budgetten in principe vast;
- mee- en tegenvallers bij de realisatie komen ten bate of koste van de financiers van de deelopgaven.

### 2.4 Krachtenveld: een sturingsmodel met publieke en private actoren

We onderscheiden vier groepen actoren: de overheden die als bevoegd gezag en/of initiatiefnemer bij de opgaven zijn betrokken, de kennisinstellingen, de markt en de actoren uit de omgeving.

#### Overheden (bevoegd gezag en/of initiatiefnemer)

- Ministerie van Infrastructuur en Milieu als verantwoordelijke voor het rijkswegennet
- Rijkswaterstaat als verantwoordelijke voor beheer en de uitvoering van aanpassingen aan het rijkswegennet
- provincies voor de provinciale wegen en leefbaarheid
- Metropoolregio Eindhoven en gemeenten voor het overige onderliggende wegennet, HOV, knooppunten, fiets- en leefbaarheid, GGA's, RMO
- Waterschappen
- RDW

#### Kennis en onderzoek

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• hogescholen en universiteiten als leverancier van kennis en onderzoek</li> <li>• TNO (toegepast Onderzoek)</li> <li>• Connecting mobility</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• kennisinstututen als leverancier van kennis en onderzoek nodig voor initiatief</li> <li>• adviesbureaus namens andere initiatiefnemers</li> <li>• TNO</li> <li>• DITCM, AutomotiveNL</li> </ul> |
|---|--|

#### Markt (initiatiefnemer)

- bedrijfsleven (logistieke en smart bedrijven: NXP, TomTom, DITCM, AutomotiveNL, Development Company Greenport Venlo, Trade Port Noord Venlo, Eindhoven Airport, NS, Prorail, Secon, Keyport 2020 )

**Omgeving**

- burgers
- brancheorganisaties (ANWB, Bouwend Nederland, BOM, BZW, TLN, EVO, KvK, LWV, MCA, Midpoint, smart logistics centre Venlo, TOP, fietsersbond)
- specifieke groepen, zoals verenigingen en stichtingen
- NGO's: natuur- en milieuorganisaties (BMF, Brabants Landschap, Natuur en Milieufederatie Limburg, Stichting het Limburgs Landschap, Peelnetwerk)
- Waterschappen
- Brainport Development/Stichting Brainport

*Figuur 6: Rol van actoren*

## 2.5 Raakvlakken met andere programma's

Dit programma ten aanzien van de Bereikbaarheid van Zuid-Nederland staat niet op zichzelf, maar is een schakel in een scala aan programma's en initiatieven die gericht zijn op het verbeteren van de economische positie van het zuiden van het land en de inter-, nationale- en regionale bereikbaarheid. Dit impliceert dat ook buiten dit programma oplossingen kunnen worden aangedragen. Het is van groot belang om goed in te spelen, te anticiperen en aan te haken bij lopende zaken die dit programma kunnen verrijken. We zijn bij het realiseren van onze ambitie afhankelijk van experimenten en innovaties elders en men is elders (in andere landen) afhankelijk van datgene wat wij onze regio doen. Afstemming en coördinatie zijn permanent nodig om gemeenschappelijke standaarden op te stellen. Deze standaarden zijn nodig om echte sprongen voorwaarts te maken. Zij hebben betrekking op data-eigendom, aansprakelijkheid, veiligheid en privacy.

Het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland heeft raakvlakken met (niet uitputtend en in willekeurige volgorde):

- het MIRT-onderzoek Goederencorridor Zuid;
- de grensoverschrijdende railverbinding Eindhoven – Düsseldorf en Eindhoven – Aken - Keulen;
- het programma Beter Benutten Vervolg;
- het economische programma Brainport Zuidoost-Nederland;
- ITS-corridor Rotterdam – Wenen;
- Netwerkprogramma BrabantStad Bereikbaar (waaronder ITS-bureau Brabant);
- ontwikkelagenda Spoor Noord-Brabant;
- railagenda Limburg;
- logistieke programma's Limburg en Noord-Brabant.

De ontwikkelingen in het programma 'Beter Benutten Vervolg ITS' hebben een grote rol bij de verdere uitrol van ITS en smart mobility in het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland. De formele aansturing en financiering van Beter Benutten vallen buiten het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland en verlopen via de Stuurgroep Netwerkprogramma BrabantStad.

Naast deze beleidsinspanningen zijn ook autonome ontwikkelingen van belang voor (het succes van) dit programma. Te denken valt aan de economische ontwikkeling in Nederland en Europa, de ontwikkeling van logistiek, de export naar andere Europese landen, economisch en infrastructureel beleid in de buurlanden, de ontwikkeling van de beroepsbevolking en de werkgelegenheid in Brabant, Limburg en Nederland, de rol van milieufactoren en milieubeleid, het succes van smart mobility ten aanzien van bijvoorbeeld gedragsveranderingen en hun effecten op modal shift/split.

Ook factoren die te maken hebben met het beheer en onderhoud van het wegennet hebben effect op de realisatie van de deelopgaven. Veelal zal er parallelschakeling moeten plaatsvinden tussen onderhouds- en vervangingswerkzaamheden en de implementatie van nieuw asfalt, infrastructuur en/of nieuwe technieken op de A58, A67, A2, N279. Dit beïnvloedt in elk geval de planning van de desbetreffende deelopgaven (en daarmee mogelijk ook de andere deelopgaven).

# 3 Programmaraad



## 3.1 Rol in het programma

De filosofie van het programma is: decentraal doen wat decentraal kan. Samen zijn we in staat om blijvend de goede keuzes te maken. De programmaraad is verantwoordelijk voor het uitvoeren van de afspraken tussen Tweede Kamer en regio en geeft daarom sturing aan de doelstellingen van het totale programma, het adaptieve programma. Hiermee spelen we in op de veranderende omstandigheden en de nieuwe technologische mogelijkheden, wat gunstig is voor inwoners, reizigers en ondernemers. De deelopgaven kennen een eigen aansturing via bijvoorbeeld een stuurgroep en eigen teams om de opgaven uit te voeren. De deelopgaven zijn qua inhoud en fasering in de tijd van elkaar afhankelijk. Daarom stuurt de programmaraad aan op de samenhang, de voortgang en het doelbereik. Interventies van de programmaraad zijn uiteraard afhankelijk van de fase waarin de deelopgave verkeert. Bij de start van een deelopgave zijn kaderstellende interventies mogelijk en/of nodig, bij realisatie is de scope smaller en beperkt de besluitvorming zich tot louter operationele keuzes.

## 3.2 Rolverdeling, taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden

De programmaraad bestaat uit leden die een partij vertegenwoordigen die financieel bijdraagt aan het programma en leden die dat niet doen. De partijen die financieel bijdragen besluiten over het budget en leggen verantwoording af aan hun achterban en besluiten naar rato (in die stemverhouding) over de inzet van de gelden. De overige partijen denken mee over de gewenste inhoudelijke richting. Overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen vormen tezamen de programmaraad.

De vertegenwoordigers moeten ook als zodanig door de achterban worden (h)erkend. De programmaraad kent een voorzitter en een secretaris. De programmaraad:

- draagt de doelen en de strategie uit als ambassadeur in Zuid-Nederland, landelijk en internationaal;
- neemt verantwoordelijk voor het resultaat van het programma en stuurt op hoofdlijnen, prioriteert en schakelt wanneer versnelling en/of herprogrammering nodig is;
- handelt transparant en biedt openheid voor de omgeving;
- stuurt op de samenhang tussen de onderdelen van het programma;
- stimuleert innovaties en pilots;
- stuurt het programmateam aan;
- stelt het jaarlijkse voortgangsprogramma vast;
- stelt de (geactualiseerde) programmacommunicatiestrategie en de jaarlijkse communicatieaanpak vast;
- bestaat uit personen met gezag en autoriteit.

De programmaraad geeft op basis van de plannen van aanpak een go of no-go af en formuleert een voorgenomen besluit dat door het bevoegde gezag bekrachtigd moet worden. De deelopgaven dragen zelf de verantwoordelijkheid voor de reikwijdte van de alternatieven, de planning en de besteding van het projectbudget, mits dit binnen de afspraken is die zijn vastgelegd in het desbetreffende plan van aanpak.

- Ambassadeurs in Zuid-Nederland, landelijk en internationaal
- Verantwoordelijk voor het resultaat van het programma
- Stuurt op hoofdlijnen, prioriteert en schakelt wanneer versnelling en/of herprogrammering nodig is
- Stuurt op de samenhang tussen de onderdelen van het programma
- Stimuleert innovaties en pilots
- Bijdrage aan hele programma, niet louter één deelopgave

### 3.3 Organisatiestructuur

De programmaraad weerspiegelt de samenwerking van partners. Daarbij is het relevant een onderscheid te maken tussen partijen die financieel bijdragen en partijen die dat niet doen, en die daardoor een adviesrol hebben. Gedurende het proces kan het programma door nieuwe politieke koersen en andere inzichten onder druk komen te staan. Om die reden is borging van belang. De programmamanager van het programmateam is de secretaris van de programmaraad. De Tweede Kamer, Provinciale Staten en de gemeenteraden krijgen twee maal per jaar een voortgangsrapportage over de voortgang van het totale programma.

De programmaraad bestaat uit de volgende bestuurders van de volgende organisaties:

Bestuurlijke trekkers van de deelopgaven (people) met financiële bijdrage aan het programma:

- minister van Infrastructuur en Milieu (vertegenwoordigd door de directeur Wegen en Verkeersveiligheid);
- hoofdingenieurs-directeuren van Rijkswaterstaat Zuid-Nederland;
- gedeputeerde Mobiliteit en Samenwerking van de provincie Noord-Brabant (voorzitter);
- gedeputeerde Infra, Rail, Groen en Landbouw van de provincie Limburg.

Bestuurlijke trekkers van de deelopgaven (people) zonder financiële bijdrage aan het programma:

- wethouder Ruimtelijke Ordening van de gemeente Tilburg;
- lid Metropoolregio Eindhoven (Metropoolregio Eindhoven).

Bestuurlijke vertegenwoordiger Brainport:

- voorzitter van bestuur van de Stichting Brainport.

Bedrijfsleven (profit):

- CEO van een (inter)nationaal bedrijf.

Kennisinstellingen (planet en profit):

- voorzitter van het college van bestuur van de TU/e;
- (onder)directeur Planbureau voor Leefomgeving.

De programmaraad vergadert zo vaak als nodig, naar schatting vier keer per jaar. Wanneer met een besluit niet kan worden gewacht tot een bijeenkomst, is een schriftelijke procedure een alternatief.

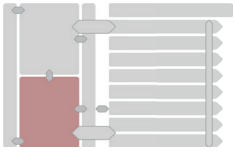
### 3.4 Relatie met omgeving

De programmaraad streeft naar een goede balans tussen enerzijds werk in de bestuurskamer en anderzijds raadpleging van 'de omgeving', zoals vertegenwoordigd in de Adviesgroep (links in figuur 1 op pagina 6). Op gezette tijden vinden er expertsessies, rondetafelgesprekken en gesprekken met (leden van) de programmaraad en de adviesgroep plaats. Het programmateam adviseert de programmaraad over vorm, timing en inhoud van deze interactie.

### 3.5 Financiering

Het budget voor het totale programma bedraagt circa 1 miljard euro. Deze gelden zijn afkomstig van verschillende partijen en zijn soms ook 'in kind' (in natura, in kennis en uren). Deze gelden zijn bedoeld voor de deelopgaven. De inzet van de programmaraadsleden is in kind.

# 4 Programmteam



## 4.1 Rol in het programma

Organisatie, coördinatie, ondersteuning, advisering – dat is de rol van het programmteam op programmaniveau. Dit team geeft het programma dagelijks sturing. Het programmteam ondersteunt en adviseert de programmaraad. Het programmteam voert de lijnen en keuzes van de programmaraad uit. Het programmteam regisseert het proces op het niveau van het programma (dus niet op het niveau van de deelopgaven) en benut daarbij de kennis en ervaring van de trekkers die aan de deelopgaven werken. Het team is ook verantwoordelijk voor de monitoring en evaluatie van het programma en voor de communicatie over het totale programma.

## 4.2 Taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden

Het programmteam:

- handelt open en transparant en biedt openheid voor de omgeving;
- zorgt voor samenhang van de deelopgaven en samenhang van ITS/smart mobility met de andere deelopgaven in het bijzonder;
- stimuleert innovaties en pilots;
- adviseert de programmaraad ten aanzien van afwijkingen van planning en budget, cross-overs van ITS/smart mobility (signaleren van toepassingsmogelijkheden voor andere deelopgaven);
- organiseert activiteiten gericht op voorzieningen, zoals ondersteunend ICT- en documentenbeheer, communicatie, monitoring en evaluatie, zoals:
  - communicatie met de programmaraad en richting de Tweede Kamer, Provinciale Staten en gemeenteraden;
  - communicatie over de deelopgaven en met het netwerk kennis en ervaringen verspreiden over adaptief programmeren buiten de regio;
  - op programmaniveau netwerkonderhoud en -ontwikkeling over en draagvlak voor het programma en adaptief programmeren .

In het programmteam zijn alle bij de programmaraad betrokken partijen vertegenwoordigd. Dit zijn dus medewerkers van de bevoegde gezagen en de initiatiefnemers. Dit kunnen publieke en private partijen zijn. Een effectief en efficiënt programma moet 'in control' zijn op inhoud en werkwijze en gelijktijdig kansen en innovaties herkennen, erkennen en kunnen implementeren. De programmamanager gaat erover en bepaalt wat er gebeurt en hoe het gebeurt. Dat is ook nodig om alles in goede banen te leiden en kwaliteit en efficiëntie te waarborgen.

De deelopgave ITS/smart mobility is verantwoordelijk voor het leveren van bouwstenen, zet de standaarden en coördineert de slimme maatregelen voor de andere deelopgaven. Deze deelopgave heeft een bijzondere rol:

- ITS/smart mobility is richtinggevend voor de plannen van aanpak van de overige zeven deelopgaven;
- slimme toepassingen binnen bijvoorbeeld de deelopgave InnovA58 bereiken via de betrokkenen van de deelopgave ITS/smart mobility de markt. Alleen zo maken we massa. Het is dan ook nodig om de coördinatie daarop te organiseren;
- de uitwisseling van kennis tussen de deelopgaven en inschakeling van specialisten op het gebied van ITS/smart mobility zit ook bij deelopgave ITS/smart mobility. Anders doen we dingen dubbel.

### 4.3 Organisatiestructuur en rolverdeling

Het programmateam is de werkorganisatie van de programmaraad. Het programmateam heeft een platte organisatie, met onder de programmamanager (en de plaatsvervangend programmamanager) een team van generalisten en specialisten en een vertegenwoordiging van de trekkers van de deelopgaven. Dit programmateam investeert in de ontwikkeling van het adaptief programmeren, faciliteert de programmaraad en bevordert de afstemming tussen de deelopgaven. Het programmateam draagt de waarden en doelen uit waar het adaptieve programma voor staat. Dit betekent het uitdragen van hetgeen 'ertoe doet', het beste in mensen naar boven halen en het maken van verbinding en keuzes waar nodig.

Het programmateam bestaat uit een vaste kern, de acht trekkers van de deelopgaven en een aantal specialisten die wanneer nodig kennis inbrengen. De **vaste kern** is verantwoordelijk voor de dagelijkse zaken, advies aan de programmaraad, besluiten van de programmaraad omzetten in acties, organisatie van het trekkersoverleg en uitwisseling van kennis tussen de deelopgaven en inschakeling van de specialisten. Daarnaast is er een **flexibele schil** met werknemers van marktpartijen en overheden. De leden van het programmateam zorgen voor afstemming met de eigen organisatie (directie).

Het programmateam gaat over de effecten van ITS/smart mobility op het totaalprogramma, ook wanneer partijen er bij de deelopgaven onderling niet uitkomen en er sprake is van escalatie. Dit is de reden waarom er een vertegenwoordiging van de deelopgave ITS/smart mobility in de kern van het programma zit.



De grootte van het programmteam bedraagt circa twintig personen. Dit is een vast kernteam van circa acht personen, de trekkers van de deelopgaven (acht personen) en een flexibele schil van circa vier personen. De organisatie en het takenpakket eisen een strakke aansturing en beheersing. Niet alleen om grip te houden op inhoud van en afstemming tussen de deelopgaven, maar ook om tijd en kosten te beheersen. Medewerkers blijven in dienst van de eigen organisatie. Over de invulling van het programmteam wordt voor 1 juli 2016 besloten door de betreffende partijen.

De kwaliteit van het team mag niet lijden onder de kosten. Dit betekent dat de kosten in principe gedeeld moeten worden. Voor zover mogelijk zullen deze kosten tegen elkaar wegvallen; alle partners dragen kandidaten voor, maar het kan nodig zijn om deskundigheid in te huren. Hiervoor is budget nodig. Ook is er procesbudget nodig. Dit bedraagt naar schatting 5 miljoen euro voor een periode van vijf jaar. Over de verdeling van deze kosten maakt de programmaraad medio 2016 afspraken. Het is gewenst om zowel voor het programma als de deelopgaven een flexpool te gebruiken om slimmer in te kopen.

#### **Kern**

- Programmamanager: provincie Noord-Brabant
- Plaatsvervangende programmamanager: Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- Programmasecretaris: provincie Limburg
- Programmaondersteuning: provincie Noord-Brabant
- ITS/Smart mobility: Ministerie van Infrastructuur en Milieu/Triple Helix
- Communicatie: provincie Noord-Brabant
- Omgevingsmanagement/Social design: Rijkswaterstaat
- Monitoring en evaluatie: gemeente Eindhoven

#### **Trekkers van de acht deelopgaven**

- ITS/smart mobility: provincie Noord-Brabant
- InnovA58: Rijkswaterstaat
- A58 Tilburg-Breda: gemeente Tilburg
- A2 Weert Noord: Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- A2 Randweg Eindhoven: Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- A67 Leenderheide – Zaarderheiken: Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- N279: provincie Noord-Brabant
- Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost: Metropoolregio Eindhoven

#### **Specialisten**

- Financiën en control: Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- Juridische zaken: Ministerie van Infrastructuur en Milieu/provincie Noord-Brabant
- Bedrijfsleven

#### **Politiek/bestuurlijke kennis**

- Rijk
- Provincie
- Gemeente

Figuur 7: Beoogde opzet programmteam

Het programmteam komt in de volle breedte circa zesmaal per jaar bijeen. Het kernteam heeft zijn bijeenkomsten met een frequentie van circa eenmaal in de twee weken. De directeuren van de overheidsorganisaties hebben geen specifieke verantwoordelijkheid voor dit programma. Uiteraard worden zij, waar nodig, in het proces van programmteam naar programmaraad betrokken. Dit verloopt via de leden van het programmteam.

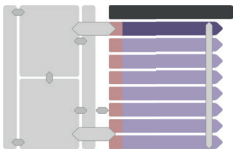
#### 4.4 Relatie met de omgeving

De vernieuwing van het proces zit voor een belangrijk deel in de wijze waarop er wordt samengewerkt. Alle architecten van dit programma hebben hun rol binnen het proces. Dat is de kracht gebleken en hierop bouwen we voort. Kennisinstellingen, bedrijven, maatschappelijke en belangenorganisaties werken samen met overheden aan de uitvoering van dit programma. Elke partner is een belangrijke schakel in deze keten en maakt ons gezamenlijk verantwoordelijk voor een betere bereikbaarheid.

Verschillende partners maken deel uit van het programmteam; voor zover zij dat niet doen vormen zij de omgeving. Deze omgeving functioneert als een 'community' en draagt bij aan het social design. Dit betekent niet louter reageren, maar ook aan de voorkant meedenken over een passende architectuur. We moeten hierbij een scherp onderscheid maken tussen de omgeving van het totale programma – hier bedoeld – en de omgeving voor de deelopgaven.

De externe communicatieopgave richt zich op het stevig neerzetten van waar het programma voor staat en gaat, hoe het werkt en wat het oplevert. De deelopgaven zijn de iconen in de regio en tonen de innovatieve facetten van het programma.

# 5 Governance van deelopgaven



## 5.1 Rolverdeling deelopgaven – totale programma

De acht deelopgaven kennen een **eigen governancestructuur**, die per deelopgave verschilt. Dit is gezien de verschillende fasen waarin de opgaven verkeren logisch. De MIRT-onderzoeken A2 Weert-Noord – Leenderheide en A2 Randweg Eindhoven stellen andere eisen aan de governancestructuur dan bijvoorbeeld de planuitwerking van delen van de N279. Hoe de governancestructuur van de deelopgaven eruit moet en gaat zien, blijft hier beperkt tot de hoofdzaken die voor het totale programma van belang zijn (zie werkplannen deelopgaven).

De ITS/smart mobility-opgave verdient specifieke aandacht. Deze opgave is gericht op het verder ontwikkelen van kennis en levert kennis aan de zeven andere opgaven. Dit gebeurt gevraagd en ongevraagd (door de andere opgaven). De ambitie bij ITS/smart mobility is erg hoog en wordt hier als één van de plekken in Nederland concreet ingevuld. De kern van de aanpak is: **learning by experience**. Brabant is al begonnen en wil voorop blijven lopen met nieuwe ontwikkelingen. Nieuw is de koppeling van ITS/smart mobility aan de infrastructuur en vice versa door een adaptieve agenda op te stellen. Pas nadat de mogelijkheden van ITS/smart mobility zijn verkend, komt uitbreiding van het asfalt in beeld. Om dit te kunnen realiseren is het ITS-bureau BrabantStad opgericht, aanvankelijk met de B5-steden, Rijkswaterstaat en de provincie Noord-Brabant. De doorgroei van dit ITS-bureau naar een triple helix-organisatie is opgenomen in de Verklaring van Wenen. Het ITS-bureau beoogt ook na 2017 het borgen en verder brengen van het Beter Benutten-gedachtegoed ten behoeve van Brabant brede ambities. Dit betekent concreet dat de kennis, kunde en ervaringen met ITS en smart mobility de komende jaren benut worden voor het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland, de A2-kennisas en de stedelijke bereikbaarheid. Het ITS-bureau zal als aanjager fungeren voor betrokken private partijen en start voorloopprojecten op, richt een grootschalige hybride testomgeving in, stimuleert dat data bij wegbeheerders op orde komt, innoveert en maakt afspraken met partners.

Ook in de deelopgaven zelf worden oplossingen gegenereerd (in afstemming met ITS/smart mobility). Zo heeft de MIRT-verkenning A67 als taak om te beginnen met de maximale inzet op ITS/smart mobility-oplossingen (aanvullend op wat er plaatsvindt vanuit de opgave ITS/smart mobility). Dit vergt nog een nadere uitwerking van de scope van de ITS/smart mobility. Daarom start deze opgave met een kwartiermakersfase.

Zo geven we ruimte aan de intensieve samenwerking van markt, kennis en overheden. De kwartiermakersfase heeft als doel om gedragen voorstellen te genereren over de governance van de opgave ITS/smart mobility, uitspraken te doen over de scope (in de breedte van smart mobility) en om de relatie tot de andere deelopgaven uit te werken. Ook werken we constructies voor publieke-private samenwerking uit en stellen we hiervoor spelregels op. Het resultaat wordt voorgelegd aan de programmaraad ter besluitvorming. De kwartiermakersfase is een samenwerking van triple-helix partners, waarbij de provincie Noord-Brabant als facilitator opereert.

#### Grootschalige leeromgeving voor innovaties:

- Intelligent transport systems/Smart Mobility
- Optimale Life Cycle Costs
- Duurzaamheid en energieneutraliteit
- Leefbaarheid: minder milieuhinder
- Innovatieve diensten langs de weg

Elke deelopgave beschikt over 'een trekker'. Deze trekker is de programmamanager of projectleider van de deelopgave en stuurt een team aan dat gericht is op de deelopgave. Voor het totale programma is het van belang dat de trekkers met elkaar afstemmen; dit kan direct tussen twee of meer deelopgaven plaatsvinden, maar het kan ook via het programmateam verlopen. Van belang is dat de programmamanager van het totale programma in beide gevallen op de hoogte wordt gehouden van de afstemming.

## 5.2 Taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden

De autonomie van de deelopgaven is groot wanneer de focus, planning en begroting van het totale programma niet verandert. Als dit wel het geval is, moeten programmaraad en programmateam daarbij betrokken zijn. Welke vrijheidsgraden er binnen de verschillende deelopgaven precies bestaan, moet nog worden uitgewerkt per projectfase. Dit betekent in de praktijk dat de trekker van een deelopgave zijn project uitlijnt en uitvoert met het door hem ingerichte team. Zodra er sprake is van veranderingen, afwijkingen ten opzichte van het plan van aanpak van de deelopgave, nieuwe keuzes die betekenis kunnen hebben op een van de andere deelopgaven of als er conflicten zijn, is interventie van de programmaraad nodig.

De deelopgaven zijn zelf verantwoordelijk voor de communicatie over hun deelopgave: wat behelst de deelopgave, hoe zien planning en voortgang eruit, waarover en op welke manier kan de omgeving nog meepraten over de deelopgave? Hoe zij dit organiseren, staat hen vrij. Wel is het belangrijk dat bij communicatie vanuit/over de deelopgaven altijd de context van de deelopgave in beeld is, namelijk het programma. Tegelijkertijd brengen de deelopgaven letterlijk in beeld hoe het programma werkt (innovatief, adaptief) en wat het programma oplevert (innovatieve ontwikkeling, doorstroming, verkeersveiligheid).

Deze wederkerigheid is meteen de kracht, die goed voor het voetlicht moet worden gebracht.

Van belang zijn:

- sturing en verantwoording op deelopgaveniveau;
- communicatie, monitoring en evaluatie binnen de deelopgaven;
- activiteiten gericht op de deelopgave, zoals:
  - collectieve werksessies en participatieve werkvormen;
  - inzet van community's en social design;
  - communicatie over de deelopgave, binnen de context van het programma;
  - benutten en verspreiden van kennis via pilots, masterclasses, benchmark, delen van ervaringen op alle schaalniveaus.

### 5.3 Organisatiestructuur

De trekkers zijn de volgende organisaties:

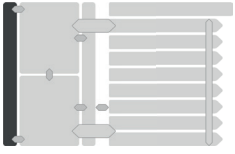
- 1 ITS/smart mobility: Triple Helix (tijdens kwartiermakersfase provincie Noord-Brabant);
- 2 InnovA58: Rijkswaterstaat Zuid-Nederland;
- 3 A58 Tilburg – Breda: gemeente Tilburg;
- 4 A2 Weert-Noord: Ministerie van Infrastructuur en Milieu;
- 5 A2 Randweg Eindhoven: Ministerie van Infrastructuur en Milieu;
- 6 A67 Leenderheide – Zaarderheiken: Ministerie van Infrastructuur en Milieu;
- 7 N279: provincie Noord-Brabant;
- 8 Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant: Metropoolregio Eindhoven.

### 5.4 Relatie met omgeving

Bij de relatie met de omgeving is het onderscheid tussen het programmaniveau en het deelopgaveniveau van groot belang. Elke deelopgave kent zijn eigen omgeving, met consultatie en/of inspraakmomenten. De omgeving wordt geconsulteerd ten aanzien van het totale programma en niet over de afzonderlijke opgaven daarbinnen. Dit kan overigens dezelfde partners en individuen uit de omgeving betreffen.

Er is brede steun voor de ITS/smart mobility-aanpak vanuit het bedrijfsleven. Dit geldt ook voor de werkgeversorganisaties BZW, EVO/TLN. De winst voor private partijen zit op snellere doorstroming, zowel de stad in als de stad uit. Daardoor is er minder brandstofverbruik en minder tijdverlies (conform proeven in Helmond). Ook is de toename van de veiligheid en het voorkomen van ongelukken voor zowel transporteurs als verzekeraars interessant.

# 6 De omgeving



## 6.1 Rolverdeling

Voor het succes van het programma zijn een gezamenlijk opgavenbesef en gezamenlijke ambities en doelen een voorwaarde. Dit vereist samenwerking, afstemming en gerichtheid op het totale programma. 'De omgeving' speelt hierin een belangrijke rol (denk aan belangenvertegenwoordigers, kennisinstellingen en marktpartijen). Immers, de klassieke manier van organiseren is te bevoogdend, komt niet tegemoet aan de wensen van inwoners en ondernemers en is te sterk naar de 'kolommen' georganiseerd. Hier is nadrukkelijk – in het verlengde van het bidbook – gekozen voor een forse bijdrage voor de omgeving, waarbij de omgeving – iemand of een partij – een aandeel levert in de gezamenlijke opgaven.

In de programmaraad participeren overheden, het bedrijfsleven (profit) en kennisinstellingen (people en planet). Partijen uit de omgeving maken dus deel uit van de programmaraad, maar staan ook buiten deze raad en leveren kennis, inzichten en meningen over het programma. Bij het programmateam is de omgeving ook een onderdeel van de flexibele schil. Onder de omgeving verstaan wij:

- een adviesgroep bestaande uit de partners die tot op heden bij het proces betrokken waren, aangevuld met specifieke expertise zoals juristen, data/informatica deskundigen, wetenschappers et cetera. Partners als DITCM, AutomotivNL en Connecting mobility maken deel uit van deze adviesgroep. Deze groep kent een wisselende samenstelling afgestemd op de vraag die op tafel ligt. De adviesgroep levert gevraagd en ongevraagd advies;
- een internationale klankbordgroep bestaande uit bestuurders en beleidsmedewerkers uit onder andere België, Duitsland en Oostenrijk en wetenschappers gericht op afstemming en kennisuitwisseling. Deze klankbordgroep heeft een plaats in het relatienetwerk, vergemakkelijkt internationale afstemming en levert advies op verzoek van de programmaraad of het programmateam. Dit is ook in verband met ITS van groot belang;
- de niet-georganiseerde omgeving, die bestaat uit organisaties en individuen die nog niet betrokken zijn geweest bij het huidige voorliggende programma en een bijdrage leveren in het mee-, tegen- en anders denken. Wij zien hun inbreng – gevraagd en ongevraagd – als verrijkend voor het proces.

Naast de omgeving van het programma is ook bij de deelopgaven de omgeving van belang. Hierbij zijn regionaal en lokaal maatwerk de kernwoorden. De omgeving richt zich vooral op het inbrengen van regionale en lokale belangen. Dit vergt inzicht in politiek-bestuurlijke belangen, standpunten en belangen van de omgevingspartijen en rolopvattingen van stakeholders. Een adequate aanpak vraagt om een nauw contact en een actieve dialoog. De rol is deels ingesloten in wettelijke procedures, maar wordt ook per opgave als maatwerk ingericht.

## 6.2 Taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden

De wijze waarop de omgeving kan worden betrokken varieert van enigszins van meedenken tot het nemen van medeverantwoordelijkheid door de omgeving.

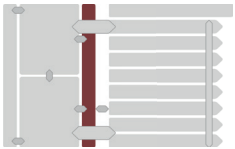
Het onderscheid tussen programma- en deelopgavenniveau blijft relevant voor de precieze invulling. Bij de programmaraad is meebeslissen en zelfbeheer voor de omgevingspartners niet aan de orde, maar ze hebben wel een rol als het gaat om de participatie van informeren tot en met coproduceren. Daarmee heeft de omgeving eenzelfde rol als de niet-financierende partners in de programmaraad. In het programmateam participeert de omgeving, afhankelijk van het issue dat aan de orde is. De partners worden gericht uitgenodigd om mee te werken aan de ambities en doelen van het programmateam, bijvoorbeeld bij het opzetten van een monitoringsysteem van het proces of het voorbereiden van een advies aan de programmaraad over herprogrammering tussen de deelopgaven. Bij de deelopgaven is meeslissen en soms zelfbeheer aan de orde. Dit is afhankelijk van de aard van de opgave.

## 6.3 Social design voor de niet-georganiseerde omgeving

De niet-georganiseerde omgeving nodigen we uit om deel te nemen aan community's. Voor het ontstaan van een community is meer nodig dan participatie alleen. Een community begint bij participatie van enthousiaste, maar niet per se aan elkaar gelieerde deelnemers. Deelnemers delen kenmerken die in samenhang zorgen voor een benoembare 'sociale identiteit'. Een groep deelnemers is bijvoorbeeld innovatiegericht en bediscussieert alles wat te maken heeft met ITS/smart mobility en de betekenis daarvan voor het totale programma, of een groep deelnemers is betrokken geraakt bij de deelopgave N279, namelijk de maatregelen bij Dierdonk (identiteit: 'wij, Dierdonkers').

De community krijgt betekenis wanneer kennis en invloed worden gedeeld. Iedere deelnemer kan voor zichzelf bepalen hoeveel tijd hij investeert en dus in welke mate zijn stem meeweegt in het debat. Zo ontstaat er tijdens het participeren een levendige community, die actief en gericht bijdraagt en zich verder ontwikkelt. Dit levert het programma kennis op over issues (kennis, waarden, meningen).

# 7 Monitoring & evaluatie en communicatie



## 7.1 Monitoring & evaluatie – procesevaluatie op programma-niveau

Uit de procesevaluatie moet blijken welke factoren de doelmatigheid en doeltreffendheid hebben beïnvloed. Een analyse van de risico's die gedurende het proces door verschillende actoren (programmaraad, programmteam en andere partijen) zijn genomen, maakt hier eveneens deel van uit. De evaluatie moet lessen en aanbevelingen opleveren die gebruikt kunnen worden bij het vervolg van dit programma. Onafhankelijkheid van de onderzoekers is hierbij van belang. De hier voorgestelde evaluatie gaat in op de vier onderzoeksvragen:

- Langs welke stappen heeft besluitvorming plaatsgevonden, welke partijen waren daarbij betrokken in de voorbereiding, wat was de rol van de omgeving?
- Kan dit proces als doelmatig en doeltreffend worden bestempeld?
- In hoeverre hebben de bevoegde gezagen invulling kunnen geven en daadwerkelijk ook gegeven aan hun kaderstellende en controlerende rol? (Was er beleidskeuze, was de informatie duidelijk en volledig?)
- Welke lessen kunnen eruit geleerd worden voor de toekomst?

## 7.2 Monitoring & evaluatie – innovaties in het programma

De verwachting is dat het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland een positieve bijdrage zal leveren aan de collectieve doelen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Echter, voor veel stakeholders is het niet duidelijk wat de invoering van de verschillende deelopgaven (waaronder smart mobility-diensten) voor gevolgen heeft voor het verkeer op straat en de economische kwaliteit van de regio en welke variabelen deze effecten beïnvloeden. Zeker als meerdere maatregelen tegelijkertijd worden ingevoerd, ontbreekt inzicht in het effect daarvan. Operationalisering van de doelen vindt in de eerste helft van 2016 plaats.

Monitoring en evaluatie is belangrijk bij programma's die innovaties omvatten. Dit om te bepalen of de innovatie kansrijk en effectief is én om te bepalen of aanpassingen in de innovatie of het bijsturen van het programma nodig zijn. Monitoring en evaluatie biedt dit inzicht en ondersteunt in het vooraf nemen van investeringsbeslissingen



en het achteraf afleggen van verantwoording over bestedingen. Ook helpt het bij het maken van inhoudelijke keuzes over waar welke (pakketten) maatregelen het beste kunnen worden ingezet. Ook hier is onafhankelijkheid van de onderzoekers een voorwaarde.

Het programma monitoring en evaluatie onderscheidt:

- inschatting van toekomstige effecten van mogelijke maatregelen (ex ante). Het vooraf inschatten van de effecten van maatregelen ondersteunt de (verdere) invulling van het programma. Dit start met het inzichtelijk maken van de set maatregelen en het formuleren van de beleidsdoelen. Onderdelen van het programma behoeven verdere invulling. Hiervoor dienen keuzes gemaakt te worden als: welke maatregel is op welke locatie het meest effectief? Welke maatregelen zijn kostenefficiënt? Zijn er combinaties van maatregelen die elkaar versterken en hoe groot is dan de synergie? Een inschatting vooraf van de effecten geeft antwoorden op dergelijke vragen en vormt daarmee een onderbouwing voor de keuzes in het programma (ex ante);
- monitoring tijdens de invoering van maatregelen (ex durante). Een adaptief programma laat ruimte voor innovaties, inspelen op veranderende omstandigheden en nieuwe technologieën. Een cruciaal onderdeel is dan ook het monitoren van het programma op zowel inhoud als proces. Nadat bepaald is welke maatregelen waarom, waar en wanneer worden ingevoerd, kan gestart worden met monitoring. Zowel de beoogde effecten als (verwachte of onverwachte) neveneffecten zijn belangrijk om mee te nemen in monitoring. Naast vaste toetsmomenten (bijvoorbeeld elke halfjaar) kunnen ook 'signposts' worden opgesteld. Dit is informatie die in de gaten gehouden moet worden en indien er een kritische grenswaarde wordt overschreden, kan er actie worden ondernomen of kan het programma worden bijgestuurd. Voorbeelden van acties zijn: het versnellen van de invoering van de maatregel op meerdere locaties (wanneer succesvol), het bijsturen van de maatregel (bijvoorbeeld bij neveneffecten), het inzetten van aanvullende en ondersteunende maatregelen et cetera;
- bepalen van effecten van ingevoerde maatregelen (ex post). Bij het bepalen van effecten van ingevoerde maatregelen achteraf (ex post) worden vragen beantwoord als: Zijn de effecten zoals verwacht? Waarom wel of niet? Wat zijn de kosten van de maatregel? Is het budget goed besteed? Is een maatregel effectief, kostenefficiënt en kansrijk om vaker in te zetten in de toekomst?

Voor monitoring en evaluatie (vooraf, tijdens en achteraf) geldt dat dit heel divers van aard kan zijn. Zo kunnen het doel (inzicht krijgen in de werking van een maatregel, het beantwoorden van beleidsvragen of het bepalen van de kosten-batenverhouding), de beschikbare tijd voor de evaluatie (van één dag tot verscheidene jaren), de geografische schaal (landelijk, regionaal of lokaal), de gewenste nauwkeurigheid (van globaal tot precies) en de gewenste hardheid (van indicaties tot statistisch onderbouwde resultaten)

verschillen. De verwachting is dat het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland maatregelen van zeer verschillende aard omvat en dat daarmee ook verschillende soorten monitoring en evaluaties (en bijbehorende aanpakken) nodig zijn. Passend bij de aard van dit adaptieve programma wordt ook voor monitoring en evaluatie gekozen voor slim en adaptief maatwerk (zie ook de uitgangspunten). In een plan van aanpak wordt verder uitgewerkt hoe monitoring en evaluatie zal worden ingezet.

### 7.3 Monitoring & evaluatie – van effecten op deelopgaveniveau

Uiteraard vindt er monitoring en evaluatie van de deelopgaven plaats. De wijze waarop dit gebeurt is in de plannen van aanpak van de deelopgaven uitgewerkt en blijft hier buiten beschouwing. Een gezamenlijke inkoop van expertise op dit gebied kan kostenbesparend zijn.

### 7.4 Communicatie over het programma

Communicatie speelt op verschillende plekken en niveaus, vanuit verschillende verantwoordelijkheden en met verschillende accenten een rol. Met communicatie willen we laten zien waar het programma voor staat en gaat, hoe het werkt en wat het oplevert. Van belang is dat deze communicatie gericht is op het benutten van kansen aan de voorkant.

De communicatieadviseurs in het programmateam vallen onder de verantwoordelijkheid van de programmaraad en zijn gericht op:

- het opstellen en afstemmen van de (periodiek te actualiseren) programmacommunicatiestrategie;
- het opstellen en afstemmen van de concrete uitwerking van de strategie in een communicatieaanpak per jaar;
- het uitvoeren van de communicatieaanpak per jaar;
- het mede vormgeven van de interactie met de Adviesgroep over vorm, timing en inhoud;
- het adviseren binnen het programmateam over en organiseren van de communicatie tussen de partners. Hierbij gaat het vooral om het bieden van tijdige en volledige voortgangsinformatie aan de hand waarvan de partners hun bijdrage kunnen leveren aan het programma;
- het periodiek afstemmen met de woordvoerders van betrokken bestuurders.

De communicatieadviseurs maken en actualiseren de programmabrede communicatie- en mediastrategie en voeren deze uit aan de hand van een jaarlijks op te stellen communicatieaanpak. Daarbij werken zij, middels een werkgroep, nauw samen met de communicatieadviseurs van dezelfde partijen, als die vertegenwoordigd zijn in het programmateam (financiers en trekkers deelopgaven). De communicatieadviseur die de communicatie over de deelopgave voor zijn rekening neemt, neemt ook deel aan de werkgroep communicatie. De werkgroep communicatie, onder voorzitterschap en secretariaat van de communicatieadviseurs van het programmateam, borgt de voortgang van en de samenhang in communicatie.

De opgave voor de programmabrede communicatie is zowel intern (tussen de partners) als extern (met de omgeving). De interne communicatieopgave richt zich op het bieden van tijdige en volledige voortgangsinformatie, waarmee de partners in staat worden gesteld hun bijdrage aan het programma te leveren. Ook gaat het hier om het faciliteren van functionele interactie tussen de partners.

### 7.5 Communicatie over de deelopgaven

De deelopgaven zijn de iconen in de regio en tonen de innovatieve facetten van het programma. De communicatie over de deelopgaven is maatwerk. In de plannen van aanpak van de deelopgaven wordt deze communicatie opgenomen.

# Bijlagen

---

Bijlage 1 Tweede Kamer brief

## Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**

IENM/BSK-2015/218826

**Bijlage(n)**

2

Datum  
Betreft      Bereikbaarheid Zuid-Nederland

Geachte voorzitter,

Het verbeteren van het vestigingsklimaat van de Brainport Zuidoost-Nederland en Greenport Venlo is een belangrijke opgave uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Zowel dit vestigingsklimaat als een goede bereikbaarheid zijn essentieel om deze regio internationaal te laten concurreren. Een goede bereikbaarheid van de internationale achterlandverbinding van de Mainport Rotterdam, via Brabant en Limburg, naar Duitsland als ook van de as van Utrecht via Eindhoven naar Limburg is hierin cruciaal. Hiervoor zijn in de afgelopen jaren al belangrijke stappen gezet door het optimaal benutten van de infrastructuur en verbeteren van de bereikbaarheid, zoals het verbreden van de Randweg Eindhoven en de A2 Den Bosch-Eindhoven en het waarborgen van de groeimogelijkheden van de luchthaven Eindhoven.

De bereikbaarheid van deze regio moet natuurlijk ook in de toekomst op peil blijven. In 2013 heb ik daarom een startbeslissing genomen voor de verkenning naar de verbreding van de A58. Daarnaast is in 2014 het MIRT-onderzoek Kennisas A2 gestart waarin bekeken wordt welke bereikbaarheidsopgaven op langere termijn op de as van Utrecht via Eindhoven naar knooppunt Het Vonderen en de as van Eindhoven naar Venlo aanwezig zijn.

Daarnaast bleek er na de regionale verkiezingen geen politieke meerderheid te bestaan voor de Ruit Eindhoven. De regio vond dit niet de gewenste oplossing om de bereikbaarheidsproblemen in de Brainport aan te pakken. In juli 2015 heeft uw Kamer via de motie Hoogland c.s. (d.d. 2 juli 2015; 34 000 A, nr. 74), met de constatering dat met het niet doorgaan van de Ruit de mobiliteitsproblemen in deze regio niet zijn opgelost, de provincie Noord-Brabant opgeroepen met gedragen plannen (zowel infrastructuur als Smart Mobility) te komen die de bereikbaarheid van Zuid-Nederland verbeteren. Daarbij heeft uw Kamer ook de regering verzocht om hierover constructief met de regio in gesprek te gaan en daarover terug te melden voor het Notaoverleg MIRT, voorzien voor 23 november 2015.

Met deze brief informeer ik u over de resultaten van het gesprek dat ik met de regio heb gevoerd over de plannen om de bereikbaarheid van Zuid-Nederland te verbeteren. De resultaten van de kwartiermakersfase van het MIRT-onderzoek

Kennisas A2 zijn in de plannen van de regio meegenomen. Op 5 november jl. heb ik daarover in het BO-MIRT met Brabant en Limburg afspraken gemaakt. Daarnaast informeer ik u over de resultaten van de Verkenning InnovA58, een onlosmakelijk deel van de bereikbaarheidsopgave van Zuid-Nederland.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2015/218826

Omdat er op 6 november 2015 in het kader van het begrotingsdebat een terugkoppeling plaatsvindt door de bestuurders van de provincie Limburg aan Provinciale Staten informeer ik u, in afwijking van de gebruikelijke procedure, nu al over de resultaten van dit onderdeel van het BO-MIRT Brabant en Limburg. De overige besluiten uit dit BO-MIRT zullen worden meegenomen in de reguliere brief die u ten behoeve van het Notaoverleg MIRT op 23 november a.s. spoedig zult ontvangen met daarin de resultaten van alle bestuurlijke overleggen met de regio's.

#### **Adaptieve agenda Bereikbaarheid Zuid-Nederland**

Op 2 november jl. heeft de regio haar plannen gepresenteerd met het bidbook "Bereikbaarheid Zuid-Nederland, samen slim robuust". Dit bidbook is als bijlage (bijlage 2) bij deze brief gevoegd. De regio heeft in de afgelopen maanden in een intensief proces met overheden, marktpartijen, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties gewerkt aan een maatregelenpakket om uitvoering te geven aan de oproep van de Tweede Kamer. Ik heb grote waardering voor de wijze waarop de regio dit proces heeft aangepakt en het feit dat in korte tijd tot een, door alle betrokken regionale partijen in Brabant en Limburg, gedragen maatregelenpakket is gekomen, dat voorziet voor maatregelen op korte, middellange en lange termijn.

De regio stelt een adaptieve agenda voor. 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.

Het uitgangspunt van deze plannen spreekt mij aan: samen, slim en robuust. De regio wil samen met alle partijen, overheden, markt en kennisinstellingen, innovatieve concepten op het gebied van Smart Mobility en ITS op grote schaal gaan toepassen, 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. Deze agenda past bij de ambitie van het Rijk en ik ben graag bereid daaraan mee te doen. Hierbij wordt natuurlijk voortgebouwd op de lessen uit Beter Benutten en Connecting Mobility en de aanpak sluit aan op de transitiepaden van de Routekaart "Beter geïnformeerd op weg". Het voorstel is een grootschalige publiek private samenwerking, welke de geambieerde koploperspositie van Nederland op Smart Mobility echt handen en voeten geeft. De inhoudelijke voorwaarden waaronder Rijk en regio investeren in Smart Mobility wordt gezamenlijk ingevuld op basis van onder andere de ITS-lessen van het programma Beter Benutten. Algemene voorwaarden worden in samenwerking tussen Rijk en regio nog nader uitgewerkt (te denken valt aan kosteneffectiviteit, opschaalbaarheid, innovatiekracht en cofinanciering) evenals de termijn waarop de financiële middelen worden ingezet. De voorgestelde adaptieve aanpak past bij deze innovatie, die moeilijk

voorspelbaar is. Deze agenda geeft inhoud aan mijn ambities op de Smart Corridor Rotterdam – Wenen, om hier de nieuwste toepassingen voor het eerst op grote schaal in de praktijk te brengen.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2015/218826

Regio Zuidoost-Brabant is potentieel een mooie locatie voor een Living Lab. Bedrijven en kennisinstellingen op het gebied van automotive (Innovatiecentrale, AutomotiveNL, DITCM, TU/e) samen met groot aandeel regionaal verkeer geeft de mogelijkheid om een geconcentreerde vloot te creëren en de bewoners van de 'slimste regio van Nederland' te betrekken.

### **Maatregelen**

Wat deze aanpak interessant maakt is dat het uiteindelijk doel is dat Smart Mobility en ITS een compleet coöperatief netwerk in Zuid-Nederland vormen. Deze grootschalige aanpak is vernieuwend en nodig om Smart Mobility en ITS uiteindelijk succesvol te kunnen inzetten. De aanpak wordt in stappen gedaan:

- We zijn natuurlijk al begonnen en lopende projecten zoals binnen Beter Benutten zullen worden afgerond en er wordt bekeken wat we hiervan kunnen leren.
- Vanuit het programma Beter Benutten en de ITS-Corridor gaan we van individuele projecten naar een netwerkbenadering. Hierbij gaat het om het slim maken van enkele hoofdwegen en belangrijke stedelijke wegen
- Daarna gaat het om opschaling hiervan naar alle belangrijke wegen in dit gebied en de stedelijke netwerken. Hiermee worden op grotere schaal toepassingen mogelijk zoals platooning van het vrachtverkeer, toeritdosering op snelwegen in relatie tot het stedelijk netwerk, individuele reisadviezen geven en integrale sturing op wegcapaciteit.

De focus zal daarbij komen te liggen op het centraal stellen van de gebruiker/bewoner, die het uiteindelijke succes van Smart Mobility gaat bepalen. Een en ander biedt een mooi perspectief, en zal natuurlijk nog concreet uitgewerkt moeten worden.

Het gebruik van Smart Mobility en ITS heeft kansen maar lost niet alle knelpunten op. Naast de grootschalige uitrol van ITS-toepassingen zijn daarom aanpassingen aan de infrastructuur nodig om de doorstroming te verbeteren en de verkeersveiligheid te vergroten. Daarom wordt in deze regio op een aantal wegen de capaciteit vergroot, in samenhang met innovatie en Smart Mobility.

- De verkenning InnovA58, waarvoor eerder al budget was gereserveerd, heeft geleid tot het vaststellen van het voorkeursalternatief voor twee trajecten op de A58: 2x3 verbreding Eindhoven-Tilburg en 2x3 verbreding St. Annabosch-Galder.
- Bij de aanbesteding van de A58 zal innovatie een belangrijke rol spelen. Het doel is om zoveel mogelijk innovaties in dit project mee te nemen. Het gaat dan om de innovaties op het gebied van:
  - een optimale Life Cycle Costs (LCC) in aanleg en onderhoud;
  - C-ITS en Smart Mobility, in samenhang met het gehele programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland;
  - minder milieuhinder en energie neutrale maatregelen;
  - nieuwe innovatieve diensten langs de weg.
- Om de kans van slagen van deze innovaties te vergroten wordt op korte termijn een "Living Lab" ingesteld, waarbij markt en overheid gaan samenwerken om de slagingskans van innovaties te vergroten.

- Het Rijk zal InnovA58 eerder programmeren. De eerder afgesproken voorfinanciering door de provincie Noord-Brabant is hierdoor niet meer nodig.
- In Zuid Nederland is er na uitvoering van de maatregelen uit het MIRT geen sprake meer van bereikbaarheidsknelpunten conform de definitie uit de SVIR. Toch is er in dit gebied wel het nodige aan de hand. Met name de bijzondere situatie op de A67, met een hoog percentage vrachtverkeer, vraagt aandacht vanuit het oogpunt van veiligheid en betrouwbaarheid. Daarnaast wil de regio het lokale autoverkeer via een op te waarderen N279 zo snel mogelijk over de A67 geleiden. Hieruit blijkt dat hoofd- en onderliggend wegennet onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Het starten van een verkenning voor de A67 acht ik daarom wenselijk.
- Het Rijk start daarom in 2016 een verkenning voor de A67 Leenderheide-Zaarderheiken. Het uitgangspunt van deze verkenning is: Smart Mobility waar mogelijk en capaciteitsvergroting waar nodig. Prioriteit voor de uitvoering ligt bij het traject Leenderheide-Asten.
- Met betrekking tot de in- en uitvoegers op de A67 en knooppunt Zaarderheiken wordt budget gereserveerd. Op basis van de resultaten van de verkenning wordt besloten of dit budget in het programma blijft voor deze specifieke maatregelen, dan wel dat deze middelen uit het programma worden gehaald.
- Het uitgangspunt van deze verkenning is: Smart Mobility waar mogelijk, capaciteitsvergroting waar nodig. Prioriteit ligt bij het traject Leenderheide-Asten. Het streven is om te starten met capaciteitsmaatregelen na afronding van de A58 Eindhoven-Tilburg
- Daarnaast start het Rijk twee MIRT onderzoeken, een op korte termijn voor het traject A2 Weert-Noord-Eindhoven, en een op langere termijn voor het traject A2 Batadorp-De Hogt.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2015/218826

De adaptieve agenda bevat een slimme fasering om de doorstroming te blijven garanderen. Het is immers niet wenselijk alle wegen in dit gebied gelijktijdig aan te pakken.

### **Governance structuur**

Bij het opstellen van een adaptieve agenda behoort een flexibele organisatiestructuur, waarbij voldoende oog is en blijft voor de samenhang tussen de verschillende onderdelen van het pakket. Daarom heb ik met de regio afgesproken om in 2016 een geschikte governancestructuur op te bouwen, gericht op de gebiedsopgave Zuid-Nederland en passend bij de afspraken die gemaakt zijn; een structuur die licht is, flexibel en efficiënt, en rekening houdt met verantwoordelijkheden van de verschillende partijen.

Afgesproken is dat de mobiliteitsontwikkeling wordt gemonitord, gericht op de effectiviteit van de maatregelen en mogelijk nieuw optredende knelpunten. Rijk en regio kijken naar innovaties voor de korte termijn. Op basis van deze monitoring kunnen Rijk en regio besluiten om de genomen maatregelen binnen het programma anders te prioriteren, te wijzigen of te schrappen (adaptieve aanpak). Deze aanpassingen zijn transparant richting Provinciale Staten, Tweede Kamer en gemeenteraden

In bijlage 1 is het besluit over de bereikbaarheid Zuid-Nederland verder uitgewerkt, inclusief de financiën.



**Vervolgproces**

Naast de hierboven genoemde afspraken met betrekking tot de adaptieve agenda, governance en financiering zal ik aan Rijkswaterstaat opdracht geven de geïntegreerde planuitwerking en aanbesteding voor InnovA58 te starten. In deze opdracht zal ik opnemen dat innovaties op de gebieden zoals hierboven beschreven, de maximale ruimte en slagingskans moeten krijgen. Deze aanbesteding is gericht op het starten van de werkzaamheden in 2020. Daarmee wordt de beoogde versnelling gerealiseerd. Voor de A67 zal ik in 2016 een startbeslissing nemen waarmee ik de verkenning naar deze weg zal starten. Deze weg zal in samenhang bekeken worden met de plannen van de regio voor de N279. Deze startbeslissing zal natuurlijk aan uw Kamer worden verstuurd.

Ik ga ervan uit dat met deze afspraken, in combinatie met de maatregelen waarover al eerder overeenstemming was (bv. Beter Benutten), de regio Zuid-Nederland een flinke impuls krijgt. Wij komen hiermee tot een werkwijze die ook in de toekomst slagvaardig met nieuwe uitdagingen om kan gaan.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2015/218826

## Bijlage 1: Besluiten Bereikbaarheid Zuid-Nederland

Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk  
IENM/BSK-2015/218826

### Aanpak:

- Rijk en regio zijn overeengekomen om gezamenlijk en daadkrachtig de uitvoering van het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland ter hand te nemen. Dit programma bestaat uit een én-én benadering: Smart Mobility staat voorop, ook is er aandacht voor de aanleg van ontbrekende infrastructuur. Daarbij wordt een adaptieve aanpak gevolgd.
- De mobiliteitsontwikkeling wordt gemonitord, gericht op de effectiviteit van de maatregelen en mogelijk nieuw optredende knelpunten. Rijk en regio kijken naar innovaties voor de korte termijn. Op basis van deze monitoring kunnen Rijk en regio besluiten om de genomen maatregelen binnen het programma anders te prioriteren, te wijzigen of te schrappen (adaptieve aanpak). Deze aanpassingen zijn transparant richting Provinciale Staten, Tweede Kamer en gemeenteraden.
- Bij het opstellen van een adaptief programma behoort een flexibele organisatiestructuur, waarbij voldoende oog is en blijft voor de samenhang tussen de verschillende onderdelen van het pakket. Rijk en regio komen in dat kader overeen om in het 1<sup>e</sup> kwartaal van 2016 een geschikte governancestructuur op te bouwen, gericht op de gebiedsgerichte opgave van Zuid Nederland, passend bij de in het BO-MIRT gemaakte afspraken; een structuur die licht is, flexibel en efficiënt, en rekening houdt met verantwoordelijkheden van de verschillende partijen. Een dergelijke structuur kan niet werken zonder de betrokkenheid van marktpartijen en kennisinstellingen, conform de in de Brainport beproefde 'triple-helix' aanpak.
- Rijk en regio maken begin 2016 ook nadere afspraken over de volgtijdelijkheid van de maatregelen, het is niet mogelijk en wenselijk alles gelijktijdig aan te pakken.
- Rijk en regio hebben afspraken gemaakt over de programmafinanciering. Bij uitvoering van de adaptieve agenda is het programmabudget leidend. Voor aanvullende investeringsbeslissingen is nieuwe besluitvorming nodig.

### Maatregelen

- Rijk, regio, kennisinstellingen en marktpartijen gaan innovatieve concepten op grote schaal toepassen ten aanzien van Smart Mobility en ITS op het hoofdwegennet (A58, A67, A2 en A50), het regionale wegennet en het stedelijke netwerk in Zuid-Nederland.

- Hierbij wordt voortgebouwd op de lessen uit Beter Benutten en Connecting Mobility. Dit geeft invulling aan het Memorandum of Understanding ITS-corridor Rotterdam-Wenen.
- Het traject A58 Tilburg-Breda is onderdeel van de aanpak Smart Mobility en ITS. Regio en bedrijfsleven komen, rond de zomer van 2016, gezamenlijk met een voorstel voor een Smart Mobility / ITS-aanpak. Dit voorstel past binnen het kader van het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland.
- Als resultaat van de verkenning InnovA58 stelt het Rijk het volgende voorkeursalternatief vast: 2x3 verbreding Eindhoven-Tilburg en 2x3 verbreding St. Annabosch-Galder.
- Bij de aanbesteding van de A58 zal innovatie een belangrijke rol spelen. Het doel is om zoveel mogelijk innovaties in dit project mee te nemen. Het gaat dan om de innovaties op het gebied van:
  - een optimale Life Cycle Costs (LCC) in aanleg en onderhoud;
  - C-ITS en Smart Mobility, in samenhang met het gehele programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland;
  - minder milieuhinder en energie neutrale maatregelen;
  - nieuwe innovatieve diensten langs de weg.
- Om de kans van slagen van deze innovaties te vergroten wordt op korte termijn een "Living Lab" ingesteld, waarbij markt en overheid gaan samenwerken om de slagingskansen van innovaties te vergroten.
- Het Rijk zal InnovA58 eerder programmeren. De eerder afgesproken voorfinanciering door de provincie Noord-Brabant is hierdoor niet meer nodig.
- Het Rijk zal in 2016 een Startbeslissing nemen voor de verkenning A67 Leenderheide-Zaarderheiken. Het uitgangspunt van deze verkenning is: Smart Mobility waar mogelijk en capaciteitsvergroting waar nodig. Prioriteit voor de uitvoering ligt bij het traject Leenderheide-Asten. Het streven is te starten met capaciteitsmaatregelen na afronding van de A58 Eindhoven-Tilburg (nu gepland 2022/24). Smart Mobility-maatregelen kunnen eerder worden uitgevoerd.
- Met betrekking tot de in- en uitvoegers op de A67 en knooppunt Zaarderheiken wordt budget gereserveerd. Op basis van de resultaten van de verkenning wordt besloten of dit budget in het programma blijft voor deze specifieke maatregelen, dan wel dat deze middelen uit het programma worden gehaald.
- De A2 Eindhoven-knooppunt Het Vonderen wordt meegenomen in de Smart mobility / ITS aanpak. Daarnaast zal het Rijk, als vervolg op het onderzoek Kennisas A2, een nader MIRT-onderzoek uitvoeren naar de mogelijke capaciteitsopgaven voor het traject A2 Weert Noord-Eindhoven. Hierbij wordt ook de mogelijkheid tot een volwaardige verbreding meegenomen.
- De regio start in 2016 een verkenning naar het ontwikkelen van een robuuste N279. Deze weg blijft 2x1, maar bestaande gelijkvloers kruisingen worden

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2015/218826

ongelijkvloers gemaakt. Deze verkenning wordt, waar nodig, in samenhang bekeken met de verkenning A67.

- De regionale partijen werken een Bereikbaarheidsakkoord uit voor Zuidoost-Brabant, voor de zomer van 2016, met aandacht voor alle modaliteiten.
- Het Rijk start, indien uit de monitoring blijkt dat dit nodig is, een MIRT-onderzoek naar de robuustheid van de Randweg Eindhoven op de langere termijn.

Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk  
IENM/BSK-2015/218826

Rijk en regio reserveren daarvoor onderstaande budgetten.

Maatregel	Totale kosten	Noord-Brabant	Limburg	Rijk	Markt	Gemeenten
ITS/Smart Mobility (extra, bovenop bestaande middelen): <ul style="list-style-type: none"> <li>• Netwerk:               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Brabantcorridor Breda – Venlo</li> <li>○ N279</li> <li>○ A2-zuid Eindhoven – Het Vonderen</li> <li>○ A50 Eindhoven – Veghel</li> <li>○ A67 Eersel – De Hogt</li> <li>○ A2 Den Bosch – Eindhoven</li> </ul> </li> <li>• Gebruiker centraal</li> <li>• Samenwerking, organisatie en service</li> <li>• Toepassingen</li> <li>• Kennis, techniek en standaarden</li> </ul>	99	25	4	30	40*	
InnovA58: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2X3 Annabosch-Galder en Tilburg–Eindhoven</li> <li>• Living Lab (innovatie)</li> <li>• Nader onderzoek / marktuitvraag voor 'de slimste oplossing A58 Breda / Tilburg' (uitgewerkt rond de zomer van 2016)</li> </ul>	400			390 ** 10		
A67 Leenderheide – Zaarderheiken: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Leenderheide – Geldrop</li> <li>• Geldrop – Asten</li> <li>• Aanpak in- en uitvoegers</li> <li>• Zaarderheiken</li> </ul>	208	55	3	140 10***		

Randweg A2 hoofdrijbaan Bata-dorp – De Hogt 1x3 (zuidelijke richting)	MIRT Onderzoek					<b>Ministerie van Infrastructuur en Milieu</b>
A2 Weert Noord – Leenderheide	Oplossingsgericht MIRT-onderzoek Kennisas A2					<b>Ons kenmerk</b> IENM/BSK-2015/218826
N279 toekomstbestendig uit-voeren	265	265				
Bereikbaarheidsakkoord	p.m	p.m.	p.m.			p.m
<b>Totaal</b>		345	<b>7</b>	400 + 180	<b>40</b>	<b>p.m.</b>

\* private investeringen in ITS-voorzieningen ter waarde van 40 miljoen euro (inschatting), zodat een omvangrijk aantal voertuigen met ITS wordt uitgerust.

\*\* voor InnovA58 was al eerder budget op de begroting gereserveerd.

\*\*\* Met betrekking tot de in- en uitvoegers op de A67 en knooppunt Zaarderheiken wordt budget gereserveerd. Op basis van de resultaten van de verkenning wordt besloten of dit budget in het programma blijft voor deze specifieke maatregelen, dan wel dat deze middelen uit het programma worden gehaald.

## Bijlage 2 Indicatieve proceskosten

	Indicatieve kosten per jaar (x 1.000 euro)
Programmateam (incl externe inhuur)	400
Organisatie en communicatiekosten	200
Extern onderzoek (met name evaluatie en moitoring)	400
TOTAAL	1.000

*Tabel Indicatieve proceskosten*

