Startbeslissing

MIRT-verkenning A58 Eindhoven - Tilburg

Datum 16 mei 2013
Status Definitief

Colofon

Uitgegeven door	Ministerie van Infrastructuur en Milieu DG Bereikbaarheid
Datum	16 mei 2013
Status	Definitief
Versienummer	1.0
Kenmerk	IENM/BSK-2013/83593

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Mw. drs. M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Inhoud

1 INLEIDING 5

1.1 AANLEIDING 5
1.2 WAT VOORAF GING 5
1.3 REIKWIJDTE VAN DE VERKENNING 6
1.4 LEESWIJZER 7

2 BEOOGD RESULTAAT, DOELEN EN KADERS 9

2.1 BEOOGD RESULTAAT 9
2.2 DOELEN EN BEOORDELINGSKADER 10
2.3 WETTELIJK KADER 13

3 AANPAK, ORGANISATIE EN PARTICIPATIE 15

3.1 AANPAK EN PLANNING OP HOOFDLIJNEN 15
3.2 ORGANISATIE 17
3.3 PARTICIPATIE 17

BIJLAGE A BRONVERMELDING 19

BIJLAGE B OVERZICHTSKAART BEREIKBAARHEID HOOFDWEGENNET 2011 21

BIJLAGE C SCHETS VAN ONTWIKKELINGEN IN HET GEBIED 23

1 Inleiding

De A58 is een 160 kilometer lange autosnelweg die loopt vanuit Vlissingen tot de A2 ter hoogte van Eindhoven. Rijksweg A58 is één van de internationale hoofdverbindingen die de economische centra van Nederland met elkaar en met de grote economische centra van Europa verbindt. Binnen Brabant is de A58 (met de A2) een belangrijke schakel tussen de Brabantse stedelijke regio's. Ook is de A58 van belang voor de bereikbaarheid van de Brainport Eindhoven en Eindhoven Airport. Dit startdocument vormt de basis voor de startbeslissing voor de MIRT verkenning voor de A58 tussen Eindhoven en Tilburg.

1.1 Aanleiding

Uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) blijkt dat in het hoge economische groeiscenario (GE) in 2020 op de A58 tussen Eindhoven en Tilburg een knelpunt is te verwachten. De verkenning A58 Eindhoven - Tilburg moet objectieve beslisinformatie opleveren voor het vaststellen van een voorkeursalternatief om dit knelpunt aan te pakken.

Integrale aanpak A58
In 2012 is een financieel plan DBFM Plus voor de A58 opgesteld (PwC, 2012). Uitgangspunt in dit plan is dat het gehele Brabantse deel van de A58 in één contract in de markt landt. Hierbij gaat het om twee aanlegprojecten, namelijk voor het deeltraject St.-Annabosch – Galder (een lopende MIRT- procedure) en het deeltraject Eindhoven – Tilburg. Om de aanleg te kunnen versnellen zijn daarnaast innovaties op het Brabants deel van de A58 (oa. op het gebied van onderhoud) aan de orde. Dit startdocument heeft uitsluitend betrekking op de MIRT-procedure voor het deeltraject A58 Eindhoven – Tilburg.
Van belang voor de MIRT-procedure voor het deeltraject Eindhoven – Tilburg is de afstemming met de MIRT-procedure voor het deeltraject St.-Annabosch – Galder, de financieringsconstructie en de aanbestedingstrategie met het oog op voorfinanciering door de Provincie Noord-Brabant.

1.2 Wat vooraf ging

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, maart 2012) is vastgelegd dat het Rijk de investeringen uit het Infrastructuurfonds (2021-2028) prioriteert voor het versterken van de bereikbaarheidskwaliteit in stedelijke regio's rond mainports, brainports en greenports en hun achterlandverbindingen. In juni 2011 is de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) opgesteld. Deze analyse signaleert waar de infrastructuur in 2020 en in 2028 naar verwachting niet toereikend is om de bereikbaarheidsdoelen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte te realiseren. Uit de NMCA blijkt dat in het hoge economische groeiscenario (GE) in 2020 op de A58 tussen Eindhoven en Tilburg een knelpunt is te verwachten.

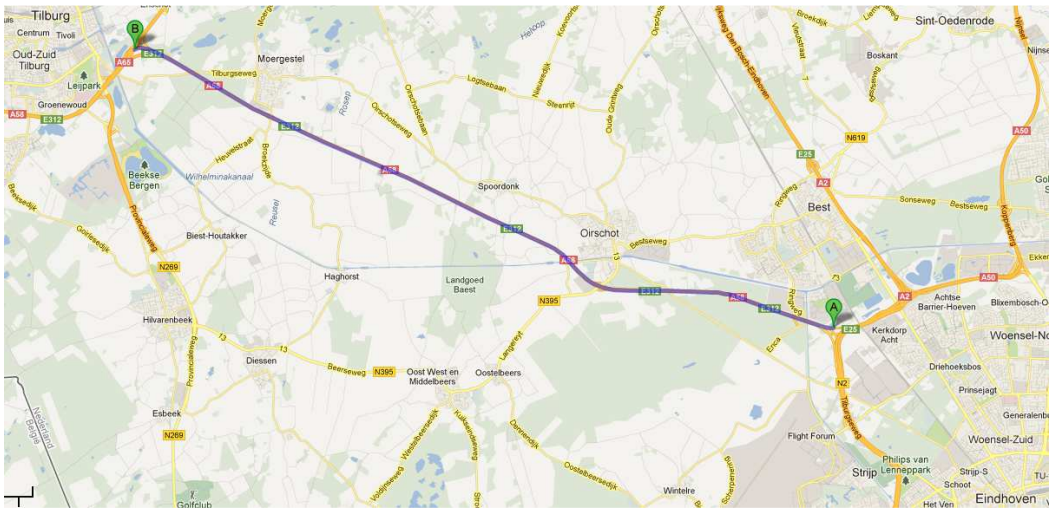
In het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010 is door alle betrokken partijen geconstateerd, dat het binnen de huidige kaders niet mogelijk is om tot een effectief pakket van quick-wins voor de A58 te komen. Dit gegeven samen met

de constatering dat er in het MIRT geen financiële ruimte is om eerder dan 2020 de financiering van grote investeringen voor de A58 op te nemen, was voor het Brabants bedrijfsleven verenigd in de Stichting Zuidnet A58 aanleiding om een integraal businessplan voor de hele A58 uit te werken. De eerste versie van dit businessplan (Stichting A58, 2011) heeft de basis gelegd voor de besluitvorming in de MIRT-overleggen vanaf het voorjaar 2011.

In het bestuurlijk overleg voor het MIRT najaar 2011 is afgesproken dat het Rijk in het MIRT in de periode 2021 – 2023 een voorlopig budget van €425 miljoen reserveert voor de aanpak van twee deeltrajecten van de A58: Eindhoven – Tilburg en St.-Annabosch – Galder. Mede naar aanleiding van het in opdracht van de Stuurgroep Zuidnet A58 opgestelde financieel plan DBFM Plus voor de A58 (PWC, 2012) heeft de Provincie Noord-Brabant op 21 september 2012 aangeven bereid te zijn tot voorfinanciering van de vervroegde ombouw van de beide hiervoor genoemde trajecten.
Na overleg met de regionale overheden zijn de bezuinigingen op het Infrafonds ingevuld. Voor de deeltrajecten Eindhoven – Tilburg en St.-Annabosch – Galder komt de rijksfinanciering twee jaar later beschikbaar (2023). In de brief van 13 februari 2013 met kenmerk (IENM/BSK-2013/23008) is aangegeven dat het overleg met de regionale overheden tot nadere afspraken heeft geleid. Voor de MIRT verkenning Tilburg – Eindhoven is afgesproken dat de startbeslissing zo snel mogelijk zal worden genomen. Hiermee is de basis gelegd voor een startbeslissing die de formele start van een MIRT verkenning voor het deeltraject A58 Eindhoven – Tilburg markeert.

1.3 Reikwijdte van de verkenning

De verkenning A58 Eindhoven – Tilburg heeft als afbakening het deel van de A58 van ongeveer 21 kilometer van knooppunt De Baars (Tilburg, aansluiting A65) tot en met knooppunt Batadorp (Eindhoven, aansluiting A2), zoals weergegeven in figuur 1. Het knooppunt Ekkersweijer (Eindhoven, aansluiting A50) en de aansluitingen worden betrokken voor zover dat noodzakelijk is voor het functioneren van de A58 tussen Eindhoven en Tilburg.



Figuur 1 De A58 knooppunt Batadorp (A) - knooppunt De Baars (B) (bron: Google)

1.4 Leeswijzer

Dit startdocument is als volgt opgebouwd. Na dit inleidende hoofdstuk volgt een omschrijving het beoogde resultaat, de doelen en kaders van deze verkenning (hoofdstuk 2). Hoofdstuk 3 beschrijft vervolgens de beoogde aanpak en organisatie van deze verkenning op hoofdlijnen. Hierbij wordt ook ingegaan op het trekkerschap, de rol en verantwoordelijkheden van de betrokken partijen, de participatieaanpak en de planning.

2 Beoogd resultaat, doelen en kaders

In dit hoofdstuk wordt allereerst ingegaan op het beoogde resultaat van de verkenning A58 Eindhoven – Tilburg en de oplossingsrichting (2.1). Vervolgens wordt ingegaan op de doelen en het beoordelingskader (2.2) en het wettelijk kader (2.3).

2.1 Beoogd resultaat

De verkenning heeft als beoogd resultaat een voorkeursalternatief voor de A58 Eindhoven – Tilburg. Hiervoor worden in de verkenning verschillende varianten voor het aanpakken van het knelpunt op de A58 tussen Eindhoven en Tilburg uitgewerkt en beoordeeld. Daarnaast moet de verkenning beslisinformatie opleveren over de mogelijkheden om de planuitwerking Eindhoven - Tilburg te vervlechten met een geïntegreerde aanbesteding voor de A58. Bij de verkenning wordt ook de financieringsconstructie betrokken en de innovaties die hierbij aan de orde kunnen zijn (zoals beschreven in het financiële plan DBFM Plus).

Oplossingsrichting
Het Rijk heeft in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) de ambitie opgenomen dat hoofdverbindingen buiten de Randstad, waarvan de A58 er één is, bestaan uit 2x3 rijstroken in 2040, tenzij wordt aangetoond dat 2x2 rijstroken op de lange termijn voldoende is. Op dit moment heeft de A58 grotendeels 2x2 rijstroken. In de verkenningen worden in lijn met deze ambitie uit de SVIR varianten uitgewerkt. Een voor de hand liggende oplossingsrichting voor het waarborgen van de doorstroming op dit deel van de A58 is een capaciteitsuitbreiding naar 2x3 rijstroken. Dit is tevens het uitgangspunt geweest voor het in het MIRT gereserveerde budget.
Naast de capaciteitsuitbreiding van de A58 tussen Eindhoven en Tilburg zullen de varianten die in de verkenning worden uitgewerkt onder andere variëren op de mate waarin de verschillende knooppunten worden aangepast. Een sectorale aanpak gericht op de weginfrastructuur volstaat, omdat er in dit gebied geen sprake is van multimodale problemen met een 'stapeling' van knelpunten. Er is sprake van een knelpunt dat zicht beperkt tot het hoofdwegennet (zie NMCA).

Landzijdige bereikbaarheid Eindhoven Airport
In de intentieovereenkomst naar aanleiding van het Aldersadvies hebben Rijk en regio afgesproken zich te zullen inzetten voor een aantal maatregelen uit het Aldersadvies, waaronder de verplaatsing of capaciteitsvergroting van de bestaande aansluiting op de A58 (Best). In de intentieovereenkomst is ook de realisatie van een tweede aansluiting op de A2/N2 nabij knooppunt Batadorp (aansluiting A58) opgenomen. Beide aansluitingen zijn van belang voor de bereikbaarheid van de luchthaven. Aansluiting Best valt binnen de reikwijdte van deze verkenning. De oplossing voor de A58 tussen Eindhoven en Tilburg wordt in de verkenning in samenhang bezien met de ontwikkeling van Eindhoven Airport en de tweede aansluiting op de A2/N2.
Daarnaast hebben in het BO MIRT van 15 november 2012 betrokken partijen van Rijk en regio ingestemd met de start van een MIRT-onderzoek Brainport Avenue 2020 – 2040. Dit MIRT-onderzoek is inmiddels gestart en dient

duidelijk te maken welke nieuwe (ruimtelijke) opgaven in het plangebied nodig zijn in het licht van de versterking van het internationaal vestigingsmilieu in de Brainport regio Eindhoven en daarmee van de internationale concurrentiepositie van Nederland na 2020 en de mogelijkheden en meerwaarde in beeld te brengen van verdere gebiedsontwikkeling van de Brainport Avenue.

2.2 Doelen en beoordelingskader

In de verkenning worden op basis van de voorkeursoplossing verschillende varianten uitgewerkt. Deze worden vervolgens 'gezeefd' om te komen tot een definitieve voorkeursoplossing. Het beoordelen van varianten vindt plaats aan de hand van een beoordelingskader dat volgt uit de opgave en doelstellingen van het project enerzijds en uit wet- en regelgeving anderzijds. Voor het beoordelen van de varianten in de verkenning hanteert het Rijk de onderstaande toetscriteria en doelstellingen.

Aspect	**Toetscriteria**	**Doelstelling Rijk**
Verkeer	Reistijd op de A58	Reistijd in spits voldoet in 2030 aan de streefwaarde (< 1,5 x reistijd in dal)
	Functioneren onderliggend wegennet	Minimaal geen verslechtering
Overige effecten	Verkeersveiligheid	Oplossing haalt minimaal 3 sterren conform de EuroRAP Road Potection Score en draagt bij voorkeur bij aan de landelijke doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid (minimaal geen verslechtering).
	Luchtkwaliteit	Oplossing is haalbaar binnen het (verlengde) NSL kader, zo nodig met maatregelen
	Geluid	Oplossing is haalbaar binnen Wet Geluidshinder (SWUNG), zo nodig met maatregelen.
	Natuur	Oplossing is haalbaar binnen Europese en Nederlandse beschermingsregimes (Flora en Faunawet, Natuurbeschermingswet)
Financiële kaders	Kosten voor aanleg, beheer en onderhoud	Oplossing past binnen het beschikbare budget
	Kosten ruimtelijke inpassing	Het Rijk betaalt alleen inpassingskosten die rechtstreeks voortvloeien uit wettelijke eisen
Maatschappelijke kosten en baten	KBA-saldo	Maatschappelijke baten zijn groter dan de maatschappelijke kosten

Het gedachtegoed van 'zinvol effecten bepalen' (Sneller & Beter) is het uitgangspunt voor de beoordeling van varianten in de verkenning. Hieronder worden de verschillende aspecten die in de verkenning aan de orde zullen komen nader toegelicht.

2.2.1 *Verkeer (probleemoplossend vermogen)*

Het Rijk beoordeelt het verkeerskundig functioneren van rijkswegen aan de hand van de reistijd. De streefwaarde voor reistijd is dat de gemiddelde reistijd op snelwegen tussen de steden in de spits maximaal anderhalf keer zo lang is als de reistijd buiten de spits[1]. Op basis van de effecten op de reistijd tussen Eindhoven en Tilburg (en vice versa) wordt het probleemoplossend vermogen van varianten beoordeeld.

Huidige reistijden op de A58 (2011 en 2012)

De Publieksrapportage Rijkswegennet 2012 (Rijkswaterstaat, 28 januari 2013) geeft een beeld van de actuele bereikbaarheid op het hoofdwegennet. Uit de Publieksrapportage blijkt dat het reistijdverlies in 2012 in de avondspits richting Tilburg en in de ochtend- en avondspits richting Eindhoven is toegenomen ten opzichte van 2011 (zie onderstaande tabellen). Op het traject Tilburg richting Eindhoven voldeed de reistijd in 2012 in de ochtendspits niet aan de streefwaarde. In de ochtend was er sprake van een vertraging van gemiddeld 5,9 minuten ten opzichte van de reistijd buiten de spits. In bijlage B is een kaart opgenomen met het landelijke beeld.

Tabel 1 Reistijdfactoren traject Eindhoven (Batadorp) richting Tilburg (De Baars)

	2012	2011	Verschil
Ochtendspits	1,0	1,1	- 0,1
Avondspits	1,3	1,2	+ 0,1

Tabel 2 Reistijdfactoren traject Tilburg (De Baars) richting Eindhoven (Batadorp)

	2012	2011	Verschil
Ochtendspits	1,6	1,4	+ 0,2
Avondspits	1,2	1,1	+ 0,1

Verwachte reistijden op de A58 (2020 en 2030)

In juni 2011 is de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) opgesteld. Deze analyse signaleert waar de infrastructuur in 2020 en in 2028 naar verwachting niet toereikend is om de bereikbaarheidsdoelen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte te realiseren[2]. Uit de berekeningen in het kader van de NMCA blijkt dat in het hoge groeiscenario de reistijdfactor op het traject Tilburg – Eindhoven in 2020 en 2030 boven de 1,5 ligt. Hiermee voldoet de reistijd in dit scenario niet aan de streefwaarde. In het lage groeiscenario, waarin vooral de groei van het vrachtverkeer stabiliseert, voldoet de reistijd wel aan de streefwaarde. Uit de NMCA blijkt verder dat de A58 Eindhoven - Tilburg in het hoge groeiscenario belangrijk is voor het goederenvervoer en gevoelig voor 'colonnevorming' door vrachtwagens.

[1] Gebaseerd op de essentiële onderdelen van beleid uit de PKB Nota Mobiliteit die met de vaststelling van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van kracht blijven.
[2] De capaciteit in 2020 na uitvoering van de planstudie- en realisatieprojecten uit het MIRT 2011 is het uitgangspunt geweest voor deze analyse.

In de verkenning worden varianten beoordeeld op de mate waarin deze bijdragen aan het aanpakken van het knelpunt dat in de NMCA naar voren is gekomen. Daarnaast zal worden onderzocht hoe groot de invloed van colonnevorming wordt op doorstroming en verkeersveiligheid.

Effecten op het onderliggende wegennet
Naast het probleemoplossend vermogen van varianten voor de A58 tussen Eindhoven en Tilburg (het studiegebied), worden in de verkenning ook de effecten van de varianten op het verkeerskundig functioneren van de rest van het netwerk in beeld gebracht. Maatregelen op de A58 tussen Eindhoven en Tilburg hebben effecten op de rest van het Rijkswegennet en het onderliggende wegennet (het invloedsgebied). Voor de beoordeling door het Rijk van de effecten op het onderliggend wegennet is het van belang dat oplossingen niet mogen leiden tot een verslechtering van het functioneren van het onderliggend wegennet. De verwachting is echter dat een capaciteits-uitbreiding op de A58 zal leiden tot een lagere verkeersdruk op het onderliggend wegennet en hiermee tot een beter functioneren van het onderliggend wegennet. Bij het in beeld brengen van de effecten wordt specifiek aandacht besteed aan de bijdrage van varianten aan de landzijdige bereikbaarheid van Eindhoven Airport.

2.2.2 Overige effecten (verkeersveiligheid, lucht, geluid en natuur)

Tijdens de verkenning worden de effecten van varianten op onder andere luchtkwaliteit, geluid en natuur in beeld gebracht. Uitgangspunt bij de beoordeling van deze effecten is het toetsen van de varianten aan de geldende wet- en regelgeving. Eventueel benodigde maatregelen die hiervoor nodig zijn worden (op basis van kengetallen) opgenomen in de kostenraming. Het uiteindelijke doel is om in deze fase 'aannemelijk te maken' dat met het voorkeursalternatief in milieutechnische zin kan worden voldaan aan de wettelijke vereisten.

De A58 grenst bij Moergestel aan het Natura 2000 gebied Kampina en Oisterwijkse vennen. Op enige afstand liggen de Loonse en Drunense duinen en Kempenland. Effecten van het realiseren van de voorkeursoplossing op deze gebieden zijn op voorhand niet uit te sluiten. In de verkenning zal daarom nader onderzoek naar potentiële effecten op deze gebieden plaatsvinden.

Voor de verkeersveiligheid is het kabinetsbeleid dat Rijkswegen in 2020 minimaal moeten voldoen aan 3 sterren conform de EuroRAP Road Potection Score. Daarnaast zijn in de SVIR landelijke doelen opgenomen op het gebied van verkeersveiligheid (verkeersdoden en –gewonden). Bij voorkeur dragen oplossingen op de A58 bij aan deze landelijke doelen (minimaal geen verslechtering).

2.2.3 Financiële kaders

In de verkenning zal onderzocht worden hoe met minimale middelen maximale waarde (probleemoplossend vermogen) kan worden gecreëerd. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar de investeringskosten, maar ook naar de kosten op het gebied van beheer en onderhoud ('Life Cycle Costing'-benadering). De kosten van oplossingsrichtingen moeten inpasbaar zijn binnen de financiële kaders en moeten bij voorkeur ruim daarbinnen vallen.

Het Rijk heeft in Infrastructuurfonds in de periode 2021 - 2023 een voorlopig budget van €425 miljoen gereserveerd voor de deeltrajecten Eindhoven – Tilburg én St.-Annabosch – Galder. Het richtbedrag voor het deeltraject Eindhoven – Tilburg is ruim €300 mln[3]. Een capaciteitsuitbreiding naar 2x3 rijstroken tussen Eindhoven en Tilburg is het uitgangspunt geweest voor de voorlopige reservering. Kostbare oplossingen, zoals het aanleggen van een tunnel onder het Wilhelminakanaal of een verdiepte ligging van de A58 zijn derhalve niet haalbaar binnen dit budget.

Zoals vastgelegd in de SVIR geldt dat bij hoofdinfrastructuur die volledig door het Rijk wordt bekostigd, het Rijk enkel die inpassingskosten betaalt die rechtstreeks voortvloeien uit wettelijke eisen. Bij het doorlopen van de verkenning worden de gevolgen van de varianten in beeld gebracht. Het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van overheden om te zorgen voor een goede ruimtelijke inpassing.

De Provincie Noord-Brabant is bereid de beide projecten voor te financieren, zodat realisatie wellicht voor 2020 mogelijk wordt. Dit is de reden dat een verkenning nu gestart kan worden. Een definitieve financieringsconstructie om dit mogelijk te maken wordt parallel aan deze verkenning verder uitgewerkt.

Besluitvorming over het taakstellend (realisatie)budget, het budget voor de extra kosten van beheer en onderhoud na de realisatie en de beoogde realisatietermijn vindt plaats bij de vaststelling van het voorkeursalternatief.

2.2.4 Maatschappelijke kosten en baten

Tijdens de verkenning wordt een kosten-batenanalyse opgesteld. De kosten-batenanalyse levert een integraal overzicht van de maatschappelijke kosten en baten van de belangrijkste varianten. Op basis hiervan wordt beoordeeld of deze oplossingen leiden tot een doelmatige investering met maatschappelijk rendement. De maatschappelijke baten moeten groter zijn dan de maatschappelijke kosten.

2.3 Wettelijk kader

Voor deze verkenning wordt uitgegaan van de herziene Tracéwet en de MIRT-procedure. De Tracéwet biedt twee procedures voor tracéwetplichtige activiteiten, waarbij in beide gevallen een verkenning plaatsvindt. De eerste procedure is verkort met als stappen de startbeslissing en het (ontwerp) tracébesluit als uitwerking van de startbeslissing. In de tweede procedure wordt de startbeslissing uitgewerkt in een structuurvisie, waar de voorkeursbeslissing deel uit maakt. In dat geval is het (ontwerp) tracébesluit de uitwerking van die voorkeursbeslissing.

Uitgangspunt voor deze verkenning is de eerste procedure. Na de verkenning volgt naar verwachting een project-m.e.r.-plichtig Tracébesluit. De project-m.e.r. wordt opgesteld in de planuitwerkingsfase. Zoals toegelicht in paragraaf 2.1 volstaat voor deze verkenning een sectorale aanpak gericht op de

[3] In de verkenning St.-Annabosch – Galder is uitgegaan van een richtbedrag van €114 mln. Hieruit volgt voor het deeltraject Eindhoven – Tilburg een richtbedrag van €425 – €114 = €311 mln.

weginfrastructuur. Integrale gebiedsontwikkeling maakt geen onderdeel uit van deze verkenning. Daarnaast is in de beoogde oplossingsrichting geen sprake van een verbreding van de A58 met meer dan twee rijstroken. Het opstellen van een Structuurvisie en plan-m.e.r. is dan ook niet nodig.

Vanwege de raakvlakken tussen deze verkenning, de MIRT-procedure voor het deeltraject St.-Annabosch – Galder, de innovaties op de gehele A58 en de voorfinancieringsconstructie volgt na afloop van de verkenning van circa twee jaar een bestuurlijk beslismoment. Dan wordt de definitieve bestuurlijke voorkeur voor de oplossing van de problematiek vastgelegd (het voorkeursalternatief) en wordt een 'go/no-go'-besluit genomen over het vervolg. De beoogde aanpak wordt verder toegelicht in hoofdstuk 3.

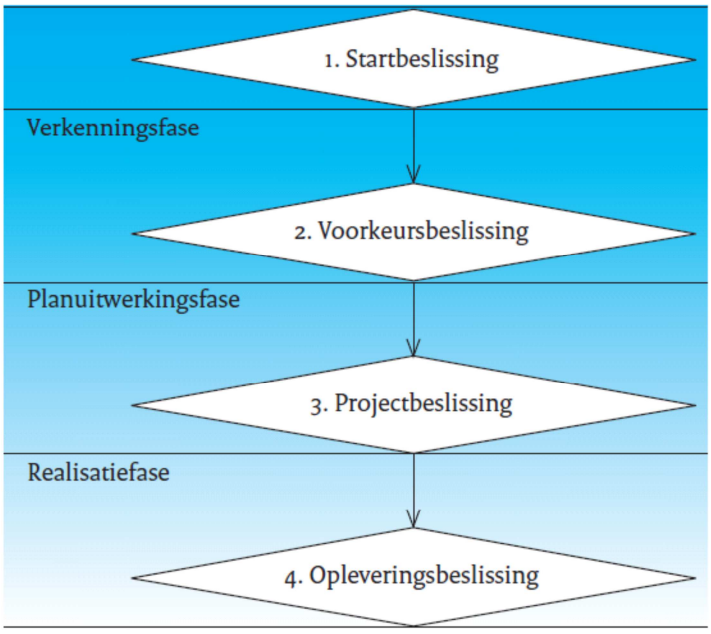
3 Aanpak, organisatie en participatie

Dit hoofdstuk geeft een globale beschrijving van de aanpak van de verkenningsfase. Vervolgens wordt ingegaan op de organisatie van de verkenning en de rol en verantwoordelijkheden van de in de verkenning participerende overheden. Tot slot wordt de wijze waarop overige maatschappelijke en private organisaties, burgers, bedrijven en medeoverheden worden betrokken toegelicht.

3.1 Aanpak en planning op hoofdlijnen

De procedure wordt zo efficiënt mogelijk doorlopen in lijn met de uitgangspunten vanuit het programma 'Sneller & Beter' naar aanleiding van het advies van de Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele projecten (Commissie Elverding). In de verkenning wordt in een aantal stappen toegewerkt naar een bestuurlijke voorkeur. De doorlooptijd van de Startbeslissing tot de voorkeursbeslissing bedraagt naar verwachting maximaal 2 jaar.

Met de voorkeursbeslissing wordt ook een 'go/no-go'-besluit genomen over het vervolg. Op basis van de uit te werken aanbestedingsstrategie kan ook een besluit genomen worden over het moment waarop marktpartijen bij de realisatie van het project betrokken worden. Dan is ook duidelijkheid over het vervolg van de Tracéwet- en aanbestedingsprocedure en of beide procedures in de tijd (deels) parallel kunnen worden uitgevoerd (vervlechting).
Bij een positief 'go/no-go'-besluit volgt na de verkenningsfase de planuitwerkingsfase waarin wordt toegewerkt naar een Projectbeslissing (MIRT 3). De Projectbeslissing valt samen met de tweede mijlpaal uit de verkorte Tracéwetprocedure: het Tracébesluit.



Figuur 2 Stappen binnen de MIRT procedure (bron: Spelregels van het MIRT)

3.1.1 Verkenningsfase

De verkenningsfase moet de beslisinformatie opleveren die benodigd is om een definitieve voorkeursbeslissing te nemen en te besluiten over de vervolgfase. Tijdens de verkenning worden de onderstaande stappen doorlopen.

Analytische fase: kansrijke varianten ontwikkelen
Tijdens de eerste fase van de verkenning wordt de oplossingrichting (zie paragraaf 2.1) in verschillende varianten uitwerkt. Bij het ontwikkelen van de varianten zal de kennis van omgevingspartijen en de markt zoveel mogelijk worden betrokken. Het instrument Value Engineering wordt toegepast om de varianten te optimaliseren. Doel van deze fase is om te komen tot 2 tot 5 kansrijke en varianten voor het oplossen van het knelpunt op de A58. Van deze varianten wordt een globaal ontwerp gemaakt en een kostenraming opgesteld.

Beoordelingsfase: beoordelen van varianten
In de fase worden de effecten van de kansrijke varianten in beeld gebracht. Het beoordelingskader beschreven in paragraaf 2.2 is hiervoor het uitgangspunt. In deze fase worden de verkeerskundige effecten van de varianten in beeld gebracht. Met het NRM-model worden prognoses gemaakt voor een hoog en een laag economisch groeiscenario, voor tenminste het zichtjaar 2030. Daarnaast worden studies uitgevoerd naar de effecten van de varianten op luchtkwaliteit, geluid, natuur en verkeersveiligheid. In een kosten-batenanalyse (KBA) worden de relevante welvaartseffecten van de varianten in beeld gebracht en zoveel mogelijk in geldwaarde uitgedrukt. De KBA wordt uitgevoerd conform het OEI basisformat voor wegenprojecten.

Besluitvorming: op weg naar een voorkeursalternatief
De laatste fase van de verkenning is gericht op het samenbrengen van de informatie uit de verkenning, ter voorbereiding van de vaststelling van een voorkeursbeslissing. In de verkorte procedure wordt formeel geen voorkeurs-beslissing genomen, omdat deze wettelijk gekoppeld is aan het maken van een rijksstructuurvisie. In de verkorte procedure spreken we daarom over het voorkeursalternatief. In deze fase wordt onder andere het eindrapport van de verkenning opgesteld en een (concept) bestuursovereenkomst.

De verkenning A58 Eindhoven – Tilburg maakt onderdeel uit van een groter project. Besluitvorming (‘go/no-go’-besluit) vindt plaats vanuit een integrale beschouwing van alle onderdelen van dit project. De andere onderdelen zijn:

- De lopende MIRT-procedure voor het deeltraject St.-Annabosch – Galder;
- De uitwerking van innovatieve maatregelen (o.a. op het gebied van onderhoud) met het oog op voorfinanciering door de Provincie Noord-Brabant;
- De verdere uitwerking van de financiële haalbaarheid en de aanbestedingsstrategie (onder andere op basis van innovatie maatregelen).

3.1.2 Doorkijk planuitwerking- en realisatiefase

De resultaten van de verkenning zullen, na vaststelling van het voorkeursalternatief, in de planuitwerkingsfase uitgewerkt worden tot een ontwerp tracébesluit (OTB). Naar verwachting kan het ontwerp-tracébesluit (OTB) binnen 1,5 jaar na het nemen van vaststelling van het

voorkeursalternatief genomen worden. Het definitieve tracébesluit (TB) binnen zes maanden daarna. Uitgangspunt voor de realisatie is dat het gehele Brabants deel van de A58 in één contract in de markt land. Na de verkenningsfase wordt besloten over het moment waarop marktpartijen bij de realisatie van het project betrokken worden en of de aanbestedingprocedure (deels) parallel aan de planuitwerkingsfase kan worden doorlopen.

3.2 Organisatie

De beslissingsbevoegdheid van het MIRT-project Eindhoven - Tilburg ligt bij het Rijk. De verkenning wordt uitgevoerd door het ministerie van Infrastructuur en Milieu in nauwe samenwerking met de regio. Het ministerie is bevoegd gezag en initiatiefnemer. De organisatie van de verkenning Eindhoven – Tilburg wordt met het oog op de integrale besluitvorming gecombineerd met de organisatie van de andere onderdelen voor de A58 (zie paragraaf 3.1.1). Om de integrale besluitvorming mogelijk te maken wordt een bestuurlijke regiegroep en een bestuurlijke adviesgroep ingesteld.

Regiegroep A58
In de regiegroep A58 zijn onder andere de initiatiefnemers Zuidnet A58 (voorfinancieringsplan) op bestuurlijk niveau vertegenwoordigd. Hiernaast bestaat de regiegroep uit vertegenwoordiging van het Rijk en de Provincie Noord-Brabant op bestuurlijk niveau.

Bestuurlijke adviesgroep A58
De Provincie Noord-Brabant is op bestuurlijk niveau voorzitter van de Bestuurlijke Adviesgroep A58. Hierin zijn de regionale bestuurders rondom de A58 vertegenwoordigd. Op deze wijze worden de bestuurders in regio betrokken bij deze verkenning en de integrale aanpak van de A58.

3.3 Participatie

Diverse actoren hebben (in meer of mindere mate) een belang bij deze MIRT-verkenning. Deze actoren worden in de verschillende fases van het proces op een passende manier betrokken, beginnend bij de verkenning. Doel is dat een gedragen beeld ontstaat van de oplossing voor het verbeteren van de bereikbaarheid op dit deel van de A58.

Zowel overheden, publieke en maatschappelijke organisaties, alsook direct belanghebbenden waaronder burgers en bedrijven in de directe omgeving van het traject zullen gedurende de verkenning en in de fases daarna, worden betrokken. Hierbij zal de nadruk liggen op het op een goede manier betrekken van de inbreng vanuit de omgeving bij het voorbereiden van het definitieve voorkeursalternatief.

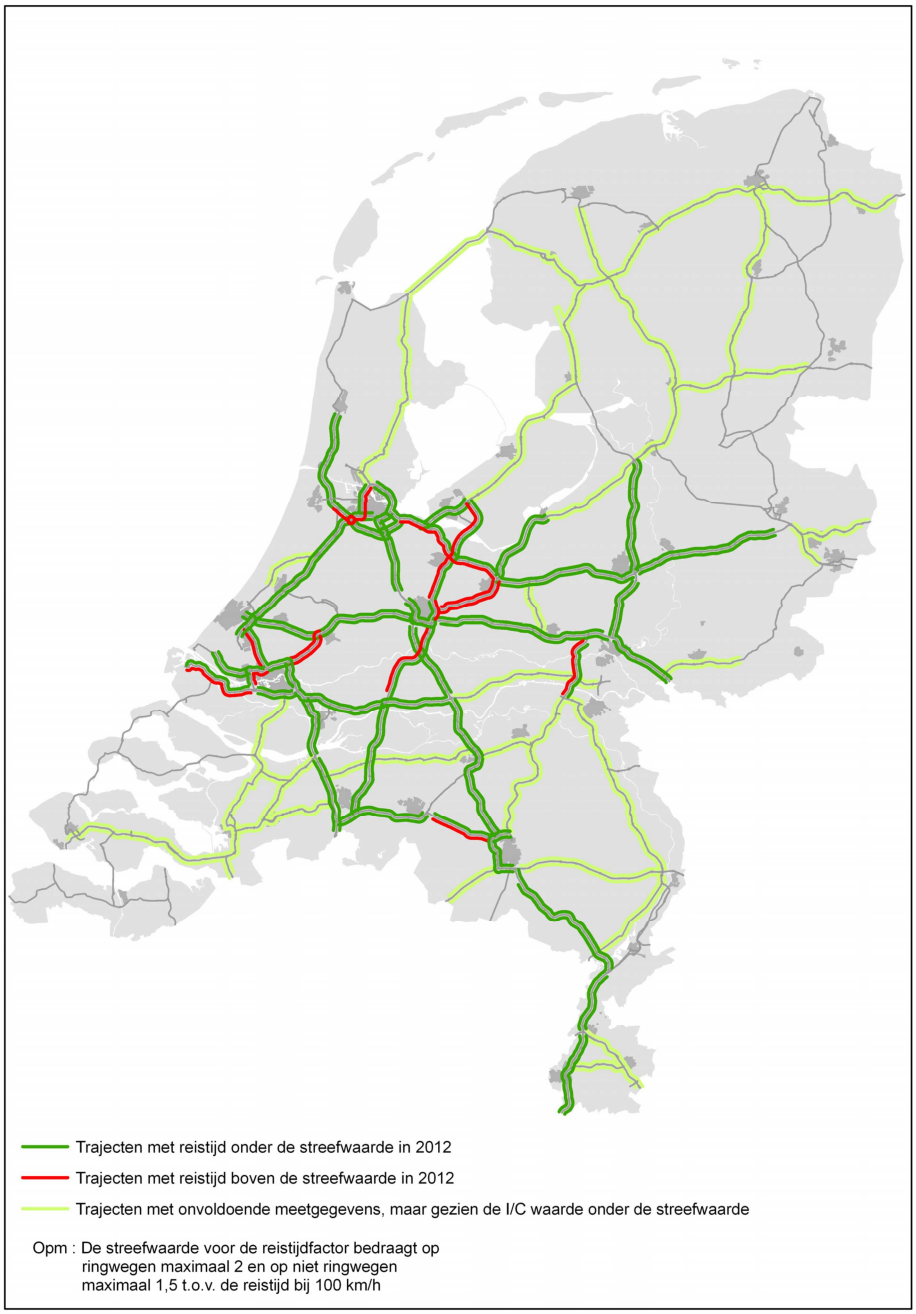
Tijdens de verkenningsfase zullen verschillende participatiemomenten worden georganiseerd in samenwerking met de Directie Participatie. De participatiemomenten worden gekoppeld aan mijlpalen en producten in de verkenning. Het betreft in ieder geval de volgende mijlpalen/producten:
- Inventarisatie van uit te werken varianten;
- Het zeven van de uitgewerkte varianten naar de keuze van één definitieve voorkeursvariant.

De participatieaanpak wordt verder uitgewerkt in een participatieplan.

Bijlage A Bronvermelding

- Brief van de minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer over de hoofdlijnen resultaten Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA), 29 juni 2010.
- Aldersadvies Eindoven over de ontwikkeling van Eindhoven Airport (juni 2010) en Kabinetsstandpunt (december 2010)
- Initiatiefdocument A58/N65, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 15 april 2010.
- A58/N65 Inhoudelijke analyse, Arcadis, 15 april 2010 (bijlage bij het Initiatiefdocument).
- Startbeslissing A58 St.-Annabosch – Galder, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 28 september 2010)
- Notitie A58 Eindhoven – Tilburg. Aanvulling op het Initiatiefdocument A58/N65, Projectgroep A58 Tilburg – Eindhoven, 2011.
- Bidbook Zuidnet A58, Stichting A58, mei 2011.
- A58 aansluiting Best. Studie naar het functioneren van de aansluiting, Goudappel Coffeng, 3 oktober 2011.
- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, maart 2012.
- Financieel plan DBFM Plus A58 Zuidnet, PWC, 25 juni 2012.
- Brief van de Provincie Noord-Brabant aan de minister van Infrastructuur en Milieu over de voorfinanciering van de projecten A58 St.-Annabosch – Galder en de A58 Eindhoven – Tilburg, 21 september 2012.
- Publieksrapportage Rijkswegennet 2012, 28 januari 2013

Bijlage B Overzichtskaart bereikbaarheid Rijkswegennet 2012



Figuur 3 Bereikbaarheid Rijkswegennet 2012 (bron: Publieksrapportage Rijkswegennet 2012, 28 januari 2013)

Bijlage C Schets van ontwikkelingen in het gebied

In 2010 is in lijn met de nieuwe aanpak voor infrastructuur-projecten (Sneller & Beter) een initiatiefdocument opgesteld voor de A58 en de N65 (Verkeer en Waterstaat, 2010). Hierin is het traject A58 Tilburg – Eindhoven aangeduid als één van de drie trajecten op de A58 waar in 2020 problemen kunnen ontstaan met de doorstroming van het verkeer. In mei 2011 is in een aanvulling op de Initiatiefdocument die problematiek en de gebiedsontwikkelingen op en rond de A58 tussen Eindhoven en Tilburg nader beschreven. In deze bijlage is deze informatie geactualiseerd aan de laatste ontwikkelingen. Dit vormt de context waarbinnen deze verkenning wordt uitgevoerd.

C.1 De functie van de A58

Nationale verkeersfunctie van de A58
De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) voorziet dat de mobiliteit richting 2040 blijft toenemen. In de economisch belangrijkste stedelijke regio's (waaronder de Randstad en Brabant) zal het personenvervoer- en goederenvervoer sterker toenemen dan in andere gebieden. Daarnaast is Brainport regio Eindhoven een belangrijk knooppunt in het netwerk van internationale verbindingen van stedelijke regio's. Om de concurrentiekracht van Nederland te versterken is een hoogwaardig netwerk van internationale verbindingen nodig net als een goede nationale bereikbaarheid van onze belangrijkste economische regio's.

De A58 Eindhoven - Tilburg maakt onderdeel uit van de internationale achterlandverbinding van de Mainport Rotterdam naar het Europese achterland. Ook verbindt de A58 voor een belangrijk deel de Brainport regio Eindhoven met de mainports en vormt daarmee één van de verbindingen die zorgt voor de bereikbaarheid van belangrijke economische regio's. Een verbetering van de doorstroming op de A58 zal een belangrijke bijdrage leveren aan het realiseren van de ambitie uit de SVIR dat in 2040 de internationale bereikbaarheid van stedelijke regio's optimaal is. Tevens draagt een verbetering van de doorstroming op de A58 bij aan goede verbindingen tussen de mainports, brainports en greenports en Europa en de rest van de wereld. Het Rijk wil dat hoofdverbindingen buiten de Randstad, waarvan de A58 er een is, bestaan uit 2x3 rijstroken, tenzij wordt aangetoond dat 2x2 rijstroken op de lange termijn voldoende is (ambitie voor 2040). Op dit moment heeft de A58 grotendeels 2x2 rijstroken.

Regionale verkeersfunctie van de A58
De A58 vormt de belangrijkste verkeersschakel voor de vervoersbewegingen binnen Brabant. De A58 Eindhoven - Tilburg vormt de enige, rechtstreekse wegverbinding tussen de vijfde en zesde stad van Nederland. De economische profielen van Tilburg en Eindhoven en Tilburg zijn grotendeels complementair, hetzelfde geldt voor een aantal voorzieningen en faciliteiten in beide steden. Dit heeft tot gevolg dat er intensief contact is tussen beide steden. In de ochtend- en avondspits is bijna de helft van het personenverkeer op de A58 tussen Eindhoven en Tilburg herkomst - bestemmingsverkeer voor beide regio's. Tot slot vervult de A58, zoals alle snelwegen in Nederland, een

belangrijke functie binnen de stadsregionale wegenstructuren van de aanliggende stedelijke agglomeraties.

C.2 Ruimtelijke en economische ontwikkelingen

Hieronder volgt een beschrijving van de belangrijkste ruimtelijke en economische ontwikkeling die relevant zijn voor de A58.

Mainport Rotterdam
Zoals gezegd maakt de A58 Tilburg - Eindhoven onderdeel uit van de verbinding van de Mainport Rotterdam naar het Europese achterland. De mobiliteitsgroei in het goederenvervoer is onder andere afhankelijk van de (internationale) economische ontwikkeling. In het lage groeiscenario (Regional Community) is tot 2030 sprake van stabilisatie. In het hoge groeiscenario (Global Economy) is er sprake van een sterke toename (50% tot 2030). Absoluut gezien neemt de binnenvaart het meest toe, maar ook het goederenvervoer over de weg zal verder toenemen in dit scenario. De meest in het oog springende ruimtelijke ontwikkeling is de aanleg van de Tweede Maasvlakte en de daaraan gekoppelde capaciteitsvergroting van de A15 Maasvlakte – Vaanplein.

Brainport Eindhoven
In februari 2011 is het Actieprogramma Brainport 2020 (PM bronverwijzing) aangeboden aan het kabinet. Onderdeel van dit actieprogramma vormt de ontwikkeling van de Brainport Avenue. De ontwikkeling van de Brainport Avenue is verdere uitwerking van de intentieovereenkomst voor de Brainport Innovation Campus en het bereikbaarheidsplan Landelijk Strijp/Eindhoven Airport, waarvoor in 2009 Eindhoven, Best, Oirschot, SRE en RWS Noord-Brabant een intentieovereenkomst hebben gesloten (PM bronverwijzing). Voor de verdere ontwikkeling van de Brainport Eindhoven is een goede bereikbaarheid van groot belang.

Ander onderdeel van het Actieprogramma Brainport 2020 is de gebiedsontwikkeling Brainport Oost. Dit betreft onder andere het project Noordoostcorridor, het voltooien van de ruit van hoofdwegen rondom Eindhoven, Helmond tot aan Veghel. Doelstellingen van het project zijn het robuuster maken van het hoofdwegennet en verbeteren van de bereikbaarheid van de economische clusters van de Brainport regio. Het Rijk, de provincie Noord-Brabant en het SRE hebben in 2010 een Afsprakenkader getekend, waar nu uitvoering aan wordt gegeven. In het MIRT 2012-2020 is een Rijksbijdrage van 259 miljoen opgenomen voor de infrastructurele ingrepen. Uiterlijk juli 2013 dient er een sluitende businesscase voor de gebiedsontwikkeling als totaal te zijn opgesteld.

Op 16 februari 2011 is het Actieprogramma Brainport 2020 aangeboden aan het kabinet. Als tweede economie van Nederland zet de Brainport regio nadrukkelijk in op groei. Niet alleen op groei van de economie (arbeidsplaatsen, Bruto Regionaal product), maar ook op die van de bevolking èn daarmee op de vraag naar mobiliteit.

Op diverse locaties in de regio Eindhoven vinden in relatie tot de Brainportambitie ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Daarbij kan o.a. gedacht worden aan de verdere ontwikkeling van de High Tech Campus Eindhoven, het

stationsdistrict inclusief TU/e Campus, de Brainport Avenue en Brainport Oost. De ontwikkeling van de Brainport Avenue en Eindhoven Airport hebben de grootste relatie met de verbeterde verkeersfunctie van de A58.
Brainport Avenue is globaal gelegen aan weerszijden van de Randweg Eindhoven. Ontwikkelingen in de (nabije) toekomst zijn vooral gelegen in het noordelijk deel van Brainport Avenue, oftewel in de "oksel" van de A2/A58. De volgende bedrijventerreinontwikkelingen maken onderdeel uit van de integrale (natuur, mobiliteit, werk) opgave in dit gebied:

- Brainport Innovation Campus, 65 ha nog uitgeefbaar (start omstreeks 2014). Een campus van internationale allure met als thema hoogwaardige mechatronica.
- Philips Health Care Campus. Bestaande tot campus te ontwikkelen bedrijventerrein (40 ha) met als thema Medical Technology.
- Westfields (op onderstaande kaart aangeduid als Strijpse Kampen, de voormalige naam van dit bedrijventerrein), 25 ha nog uitgeefbaar (uitgifte recent gestart). Gemengd bedrijventerrein.
- Park Forum, 62 ha nog uitgeefbaar (uitgifte reeds gestart), gemengd bedrijventerrein.
- Flight Forum, 5 ha nog uitgeefbaar, uitgifte enkele jaren geleden gestart.
- GDC, 68 ha nog uitgeefbaar

De verwachte versnelde groei van Eindhoven Airport van 2,1 miljoen reizigers in 2010 naar 5,5 miljoen reizigers in 2020 vereist een goede landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven. Hiervoor zijn plannen in ontwikkeling waaronder de realisatie van de aansluiting N2 Airport/Eindhoven Noord en een eventuele upgrading/verplaatsing van de aansluiting A58-Best. Opgave voor de verkenning is om deze ontwikkelingen integraal te bezien in relatie tot de capaciteitsvergroting op de A58. Op onderstaande kaart zijn al deze ontwikkelingen grafisch weergegeven.

Regio Midden-Brabant en Tilburg
Complementair aan Brainport region Eindhoven ontwikkelt de regio Midden-Brabant zich als regio met als economische speerpunten Leisure (o.a. Efteling), Logistiek (tri-modaliteit), Aerospace-Maintenance (o.m. Gate II in Gilze en Rijen) en Life Sciences / Care (o.a. Elisabethziekenhuis). In de Gebiedsagenda Brabant is de integrale gebiedsontwikkeling rondom de A58 één van de programma's dat ruimtelijke invulling geeft aan deze economische ontwikkeling. Direct gerelateerd aan de A58 Eindhoven - Tilburg gaat het om de integrale gebiedsontwikkeling van de hoogstedelijke zone A58 (kennisintensieve bedrijvigheid, wonen, kantoren, voorzieningen op het gebied van zorg, sport en detailhandel) 1.350 woningen, 35 ha. bedrijvigheid [PM nog actueel?]). De aansluiting Kempenbaan (ten westen van knooppunt De Baars, buiten het studiegebied de reikwijdte van deze verkenning) is een belangrijk entreepunt naar het centrum van Tilburg. In het najaar van 2012 wordt een regionale ruimtelijke visie ontwikkeld. Hierin vindt ondermeer een herijking plaats van ruimtelijke programma's die in de GebiedsAgendA Brabant staan opgenomen.

De A58 vormt samen met de A65 en de Tangentenstructuur aan de noordwest- en noordoostzijde van de stad Tilburg de buitenste wegenring van de stad. Deze buitenste ring heeft een belangrijke opvang- en verdeelfunctie voor niet alleen de stad maar ook de regio Midden-Brabant. De A58 en A65

maken aan de zuidzijde deze buitenring compleet. Het is mede vanwege deze regionale verdeelfunctie en de ontwikkeling van robuuste sturingsnetwerken dat vanuit de regio gepleit wordt voor een ontvlechting van verkeer op de A58 ten zuiden van Tilburg. De splitsing van de rijkswegen A58 en A65 (knoopunt De Baars) vormt daarin een aandachtspunt. Overigens valt de A58 ten westen van knooppunt De Baars buiten de scope van deze verkenning.

C.3 Groene en blauwe structuren

Rondom de A58 Eindhoven – Tilburg - Eindhoven liggen diverse natuurgebieden, beken en waterbergingsgebieden. In een aantal gevallen worden deze groene en blauwe structuren doorsneden door de A58, voor de beken gaat het dan om de Reusel, de Rosep en de Beerze. Meer naar het oosten doorkruist de A58 het noordelijkste deel van de Oirschotse Heide en de potentiële verbinding van landgoed de Wielewaal in Eindhoven, via de Oirschotse Heide naar het nationaal landschap Het Groene Woud en "Landelijk Strijp".
Daarnaast grenst het project bij Moergestel aan het Natura 2000 gebied Kampina en Oisterwijkse vennen. Op enige afstand liggen de Loonse en Drunense duinen en Kempenland. Effecten van voorgenomen activiteit op deze gebieden zijn op voorhand niet uit te sluiten. In de verkenning zal nader onderzoek naar potentiële effecten op deze gebieden plaatsvinden.

C.4 Verkeersveiligheid

Uit het rapport Veilig over Rijkswegen 2010 (Ministerie van Infrastructuur en milieu, 2012) blijkt dat de A58 is aan te merken als een relatief veilige weg. Voor het traject Eindhoven – Tilburg zijn uit analyses door Rijkswaterstaat geen 'black spots' volgens de landelijke norm naar voren gekomen. Het hoge aandeel vrachtverkeer op de rechterrijstrook (17%) maakt het voor personenauto's lastiger om in- en uit te voegen. Dit kan tot gevaarlijke situaties leiden. Verkeersveiligheid is een aandachtspunt bij de ontwikkeling van varianten in de verkenning. De ontwerpen zullen worden getoetst aan de geldende normen, wet- en regelgeving.

C.5 Bereikbaarheid op het onderliggend wegennet

Het afgelopen decennium zijn door diverse overheden studies uitgevoerd naar de bereikbaarheidskwaliteit op het wegennetwerk in de corridor rondom de A58 Eindhoven - Tilburg. Hieronder wordt bij de conclusies van een aantal studies stil gestaan.

Netwerkvisie corridor Tilburg – Eindhoven[4] (april 2005)
Voor de regio Tilburg – Eindhoven geldt dat het onderliggende wegennet niet als alternatief kan fungeren voor de A58. Dit blijkt ook uit de resultaten van de calamiteitenanalyses. De belangrijkste knelpunten doen zich voor in de ochtendspits tussen de Baars en Moergestel en tussen Oirschot en Batadorp. Er is sprake van sluipverkeer waardoor ook het verkeer en de omgeving van het onderliggend wegennet hinder ondervinden. Deze hinder betreft terugslag in de omgeving van de aansluitpunten, opstoppingen en leefbaarheidsproblemen in de woonkernen.

[4] RWS Noord-Brabant, provincie Noord-Brabant, SRE, gemeente Best, gemeente Eindhoven, gemeente Hilvarenbeek, gemeente Oirschot, gemeente Oisterwijk en gemeente Tilburg

Op termijn zal structurele capaciteitsvergroting vereist zijn omdat benutten dan geen soelaas meer biedt. Voor 2015 zijn daarom naast de hier voorgestelde benuttingsmaatregelen uit de netwerkvisie ook aanvullende (structurele) maatregelen nodig.

Kentekenonderzoek Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant[5] (oktober 2005)
Volgens dit kentekenonderzoek voor het noordwestelijk deel van de regio Zuidoost-Brabant is in de ochtendspits tot 40% van het verkeer op de parallelle routes van de A58 tussen Tilburg en Eindhoven aan te duiden als sluipverkeer. Tijdens de avondspits is tot 33% van dit verkeer als sluipverkeer aan te merken.

Kentekenonderzoek doorgaand verkeer Moergestel (gemeente Oisterwijk, 2007)
Van het verkeer in de kom van Moergestel is 35% aan te merken als A58 gerelateerd sluipverkeer.

Bereikbaarheidsplan Landelijk Strijp (februari 2010)
De conclusie uit deze studie is dat zonder opwaardering van de A58, zelfs met uitbreiding en aanpassing van het onderliggende wegennet en het inzetten op flankerende maatregelen, het onderliggend wegennet niet in staat is om de toename aan verkeer als gevolg van de ontwikkelingen in het gebied Landelijk Strijp en de groei van Eindhoven Airport te verwerken.

Verkenning Verkeersstructuur zuidoostkant Oirschot[6] (februari 2010)
Uit deze studie blijkt dat er zes knelpuntlocaties op het onderliggende wegennet zijn waar de belastinggraad hoger ligt dan 85% en in enkele gevallen zelfs hoger dan 100% (zie onderstaande figuur). Deze knelpuntlocaties liggen in de parallelle routes van de A58 en op de toevoerroutes naar de aansluitpunten op de A58.

1. Oirschot: rotonde Kempenweg – Bestseweg met aansluitende wegvakkken is overbelast en er zijn leefbaarheids- en veiligheidsproblemen op de Bestseweg
2. Op en afrit A58 Oirschot: kruispunten overbelast
3. Op en afrit A58 Best: kruispunten overbelast
4. Legerplaats Oirschot: kruispunt Eindhovensedijk – Erica overbelast
5. Best: ringweg met kruispunten op Heide overbelast
6. Best: rotonde Ringweg – Oirschotseweg overbelast.

[5] SRE, gemeente Best, Gemeente Oirschot, gemeente Eersel en gemeente Bladel
[6] RWS Noord-Brabant, provincie Noord-Brabant, gemeente Best, Eindhoven en Oirschot

De gemeenschappelijke conclusie van deze verkennende onderzoeken is dat deze knelpunten niet zijn op te lossen met uitsluitend lokale maatregelen. Er zijn ook structurele maatregelen op de A58 voor nodig.

C.6 Gerelateerde projecten

De volgende projecten en ontwikkelingen zijn gerelateerd aan de verkenning A58 Eindhoven – Tilburg:

- Verkenning A58 St.-Annabosch – Galder
- MIRT-onderzoek Brainport Avenue 2020 – 2040
- De uitbreiding en landzijdige ontsluiting van Eindhoven Airport
- Brainport Innovatie Campus
- Bereikbaarheidsplan Landelijk Strijp
- Verkennend onderzoek station Eindhoven Airport
- Vervolgproces N65
- Ringbaan Tilburg
- SVIR-pilot Brainport (Avenue) (in voorbereiding)
- Slowlane
- Woningbouw Meerhoven
- Flight Forum
- Park Forum
- Reconstructie van de Erica (weg die aansluit op zuidkant van aansluiting Best), in opdracht van gemeente Oirschot.
- Ontwikkeling A58 zone (Kempenbaan, Stappegoor (incl. nieuwe aansluiting), Bakertand, T58, Wijkevoort)
- Logistiek Agenda Brabant