

Aanvullingennota RVVP

AANVULLINGEN EN WIJZIGINGEN TEN
OPZICHTE VAN VOORONTWERP RVVP

Aanvullingennota RVVP

aanvullingen en wijzigingen ten opzichte van Voorontwerp RVVP

in opdracht van	Dagelijks Bestuur SRE
Opgesteld door	Ruimte Economie Zorg Keizer Karel V Singel 8 Postbus 985 5600 AZ Eindhoven 040 2594594
Auteur	Joep Lax (XTNT) / Berry de Jong (SRE)
Versienummer	2
Datum	23 mei 2005
Status	Eindversie

Inhoudsopgave

1. Doel en plaats van de aanvullingennota	4
2. Het RVVP: de procedure	6
2.1. RVVP en SMB	6
2.2. Nota Mobiliteit en RVVP	6
2.3. MJUP, subsidieverordening en RVVP	7
3. RVVP: inhoudelijke aanvullingen	8
3.1. Bereikbaarheidsprofielen, netwerken en prioritering projecten	8
3.2. Milieu en leefbaarheid als doelstelling	10
3.3. Plaats en rol van BBZoB en OV Netwerk Brabantstad in het RVVP	10
3.4. Goederenvervoer over water: regionale taken	11
3.5. Monitoring en evaluatie	12
3.6. Problemen, bereikbaarheidsprofielen en netwerken	12
4. Het Meerjaren-uitvoeringsprogramma (MJUP 2005-2009)	14
4.1. Brainport en RVVP-projecten	14
4.2. BLV-projecten	15
4.3. Samenwerking en studie	15

1. Doel en plaats van de aanvullingennota

In januari 2005 is het Voorontwerp RVVP gereedgekomen. De Aanvullingennota bevat de aanvullingen en wijzigingen hierop.

Het RVVP bestaat uit het Voorontwerp RVVP en deze Aanvullingennota. Daarnaast is het Meerjarenuitvoeringsprogramma 2005-2009 een direct uitvloeisel van dit RVVP.

Het Voorontwerp RVVP is op 13 januari 2005 vrijgegeven voor inspraak door het Dagelijks Bestuur van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven. Tegelijkertijd is zowel aan burgers en organisaties als aan de gemeenteraden van de aan het SRE deelnemende gemeenten een reactie gevraagd. De inspraakperiode eindigt formeel op 27 april 2005.

Van onze belangrijkste partners, de 21 deelnemende gemeenten, Rijkswaterstaat en de provincie Noord-Brabant is een reactie ontvangen. Maar ook andere organisaties hebben gereageerd. De reacties zijn, met de reactie van het Dagelijks Bestuur van het SRE daarop, vastgelegd in de Reactienota. In voorliggende Aanvullingennota is vastgelegd op welke punten dit leidt tot wijzigingen van het Voorontwerp RVVP.

Ook is in de inspraakperiode gediscussieerd met bestuurders en ambtenaren over het Meerjaren-Uitvoeringsprogramma (MJUP) en is het RVVP besproken in de adviescommissie.

De Aanvullingennota geeft aan wat in het RVVP verandert ten opzichte van het Voorontwerp dat in januari is vrijgegeven. Gedeeltelijk krijgt dit zijn beslag in de procedure rondom de vaststelling en uitvoering van het RVVP (hoofdstuk 2), deels in het RVVP zelf (hoofdstuk 3) en deels betreft dit de projecten die opgenomen worden in het MJUP, zie hoofdstuk 4.

De Aanvullingennota en het Voorontwerp RVVP vormen samen de twee delen van het Ontwerp RVVP. Na vaststelling door de RegioRaad, voorzien op 23 juni, worden de rapportages tot één rapport samengevoegd.

Het Meerjarenuitvoeringsprogramma 2005-2009 wordt eveneens ter vaststelling aangeboden aan de RegioRaad op 23 juni 2005. Na uitwerking van de subsidieverordening (voorzien in de herfst van 2005) kan dit dan gaan dienen als financieel kader voor de bestedingen in het regionaal Mobiliteitsfonds en de toekenning van subsidie aan projecten.

2. Het RVVP: de procedure

2.1. RVVP en SMB

SMB: directe werking van EU-regelgeving

Per 21 juni 2004 is de EU-richtlijn over Strategische Milieubeoordeling (SMB) in werking getreden. De richtlijn geeft aan dat voor alle kaderstellende plannen een milieubeoordeling dient plaats te vinden. Kaderstellende plannen zijn plannen die het mogelijk maken dat MER-plichtige activiteiten (zoals de aanleg van woningbouwlocaties, bedrijventerreinen en infrastructuur) worden uitgevoerd, en deze min of meer vastleggen. In dit voorbeeld worden vaak streekplannen genoemd maar ook wordt gerefereerd aan de plannen uit de Planwet Verkeer en Vervoer, zoals een RVVP.

SMB en procedure RVVP

Een SMB bevat ondermeer een selectie van verschillende alternatieven en beschrijving van de milieu-effecten daarvan. Als de SMB eenmaal is ingeburgerd, wordt deze tegelijk met het RVVP zelf uitgevoerd. De milieu-effecten kunnen dan optimaal invloed uitoefenen op de keuze van het voorkeursalternatief of van het beleid. In het RVVP voor de regio Eindhoven is dit niet gebeurd, onder andere vanwege het feit dat de SMB-regelgeving nog in ontwikkeling is en tijdens het planvormingsproces twijfel bestond over verplichting, vorm en meerwaarde.

Het opstellen van een SMB kost minimaal 3 en naar verwachting 6 maanden. Omdat het SMB ter visie moet worden gelegd (3 maanden) en dient te worden vastgesteld (2 maanden), leidt dit tot een vertraging van 8 tot 11 maanden. Er is voor gekozen om –mede vanwege de behoefte aan een financieel kader – door te gaan met de planvorming.

SMB achteraf en bijstelling RVVP

Intussen is het steeds aannemelijker geworden dat het RVVP 'SMB-plichtig' is. Het duidelijk en expliciet meewegen van milieubelangen, levert ook voordeel op in de sfeer van integraliteit in de planvorming en meer en beter draagvlak. Meerdere insprekers benadrukken de kans die daarmee het opstellen van een SMB biedt. Ook het instrument Verkeersmilieukaart kan – in samenhang met het nieuwe verkeersmodel op efficiënte wijze de milieueffecten inzichtelijk maken en daarmee leiden tot een beter voorkeursalternatief.

In de tussentijd is doorgewerkt aan het RVVP, waarin een financieel kader is opgenomen. Voorgesteld wordt dit RVVP vast te stellen en als uitgangspunt te hanteren voor de komende jaren. Tegelijk wordt, direct na vaststelling van het RVVP een SMB-procedure opgestart, die naar verwachting in het voorjaar van 2006 kan uitmonden in een adviesnota. Indien blijkt dat daarin andere uitgangspunten voor het RVVP en investeringsprogramma gaan gelden, zal een eerste bijstelling van dit RVVP tegelijk met het SMB in procedure worden gebracht. Het RVVP zoals dat nu voor ligt heeft daarmee een voorlopig karakter voor de jaren 2005 en 2006.

2.2. Nota Mobiliteit en RVVP

Deel 3 (het rijksstandpunt, de reactie op de inspraak) van de Nota Mobiliteit wordt naar verwachting voor de zomer van 2005 naar de Kamer gestuurd. In dit deel 3 is behalve het definitieve rijksbeleid, een aantal 'essentiële beleidsonderdelen voor doorvertaling naar regionaal beleid' aangegeven. Feitelijk moet een RVVP daarop inspelen, hetgeen ook in de Planwet verkeer en vervoer is vastgelegd. De doorvertaling van beleidsonderdelen in het voorontwerp RVVP is gebaseerd op het concept van de Nota Mobiliteit, zoals dat in de herfst van 2004 ter visie is gelegd. Wijziging van de onderdelen in deel 3 is waarschijnlijk, zodat bijstelling in het kader van het SMB ook de kans biedt tot een eventuele actualisatie van het RVVP.

2.3. MJUP, subsidieverordening en RVVP

Naast het RVVP wordt het eerste MJUP2005-2009 ter vaststelling aangeboden. Het MJUP bevat een beschrijving van de projecten die de Regio wil subsidiëren en de jaren waarin dat gaat plaatsvinden. Deze beschrijving is een eerste aanzet: de nieuwe taken en rollen van regio en gemeentes. Dit laat zich nog niet direct vertalen in een kant-en-klaar actieprogramma. Met name in de sfeer van regionale projecten is de overgang van rijksfinanciering naar gedeeltelijk regionale financiering groot.

Met een eerste inventarisatieslag is een overzicht gemaakt van de projecten die in de categorieën A t/m F moeten worden gesubsidieerd. In hoofdstuk 4 is aangegeven welke inhoudelijke wijzigingen zijn opgenomen. Het betreft voornamelijk toevoegingen in de categorie Brainport/RVVP-projecten.

Een groot aantal van de 21 gemeentes kon nu al aangeven welke lokale BLV-projecten men de komende jaren wenst te realiseren met regionale subsidie. Dit geeft aan dat van onderuitputting van deze categorie geen sprake is: in totaal is een veelvoud hiervan in ontwerp of uitvoering. De inventarisatie van deze projecten kan nog niet worden gezien als definitief. Immers, er gaat een verantwoording achteraf gelden, en projecten hoeven daarom slechts indicatief te worden aangemeld. Een duidelijke subsidieverordening levert de regels hiervoor. Voor de verordening zal worden aangesloten bij de bestaande verordening GDU-projecten.

(De volgende alinea wordt opgenomen in paragraaf 9.3 van het Voorontwerp RVVP)

Het regionale criterium als toets voor de BLV-projecten blijkt in de praktijk te weinig ruimte te geven voor realisering van de doelstellingen. Dit criterium is daarom als volgt veranderd:

'Projecten dienen ten goede te komen aan regionale doelstellingen. Daarvoor moet kunnen worden aangetoond dat het project een substantiële bijdrage biedt aan het verbeteren van leefbaarheid, verkeersveiligheid en/of bereikbaarheid voor auto, OV of langzaam verkeer. Dit moet worden aangetoond, zoals beschreven is bij de definitie van de categorieën projecten, die voor subsidie in aanmerking komen.'

Als gevolg van het uitvoeren van SMB of door het wijzigen van de essentiële beleidsonderdelen in de Nota Mobiliteit kan ook de financiering van projecten wijzigen. In theorie is het mogelijk dat andere projecten moeten worden uitgevoerd of andere prioriteiten gaan gelden. Dan kan ook de verdeling binnen de categorieën en zelfs tussen de categorieën wijzigen. De projecten, die voor 2005 en 2006 op de rol staan, vallen niet binnen categorieën die ter discussie zouden kunnen staan, zoals de grote auto-infrastructurele werken. Wel zal voor het begin van 2007 duidelijkheid hierover worden geboden.

3. RVVP: inhoudelijke aanvullingen

In het RVVP zelf is een aantal onderdelen gewijzigd en aangevuld. Deels als gevolg van voortschrijdend inzicht/nadere uitwerking en deels als gevolg van de inspraak. Het betreft:

- een betere relatie tussen bereikbaarheidsprofielen, netwerken en projectprioritering en keuzes voor financiering;
- milieu, leefbaarheid en duurzaamheid als uitgangspunt;
- nadere aanduiding van de rol van het project BBZOB en uitwerking daarvan;
- de relatie goederenverkeer, vervoer over water en regionale taken en verantwoordelijkheden;
- monitoring en evaluatie;
- Netwerken, probleemkaarten en kaart bereikbaarheidsprofielen.

3.1. Bereikbaarheidsprofielen, netwerken en prioritering projecten

Er is behoefte aan meer inzicht in de relatie tussen bereikbaarheidsprofielen enerzijds en netwerken, projecten en prioritering anderzijds. Ook omdat in het PVVP van de provincie dezelfde principes worden gebruikt is aansluiting en overeenstemming gewenst. Netwerken en bereikbaarheidsprofielen worden daarom gecontroleerd, de consultatienota van het PVVP geeft hiertoe de mogelijkheid. Dit leidt echter niet tot automatische aanpassing van het RVVP: er is bewust gekozen voor een eigen, voor de regio geschikte uitwerking van de bereikbaarheidsprofielen.

(De onderstaande tekst zal worden geïntegreerd met de tekst in paragraaf 4.2, Voorontwerp RVVP)

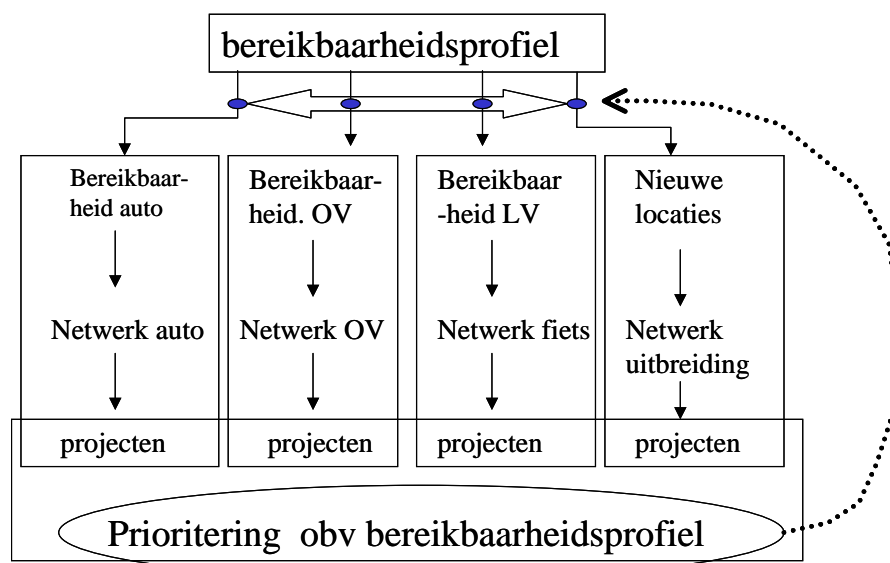
Het RVVP geeft met de kaart en beschrijving van de bereikbaarheidsprofielen een aanduiding van de gewenste bereikbaarheid per locatie. Door middel van de netwerken auto, OV, fiets en vrachtverkeer moet deze bereikbaarheid worden verbeterd en gegarandeerd. Vervolgens is een keuze gemaakt voor een aantal projecten.

In een blanco situatie worden de netwerken opgesteld op basis van de gewenste bereikbaarheid. De 'gaten in de netwerken' geven dan aan waar welke projecten moeten worden uitgevoerd. De kwaliteit van de bereikbaarheid geeft een prioriteit per project. Echter in Zuidoost-Brabant is op de verschillende modaliteiten al gestudeerd en dit heeft geresulteerd in:

- het netwerk hoofdwegen voor de auto in de studie Beter Bereikbaar Zuidoost Brabant;
- het OV-netwerk Brabantstad voor het regionaal openbaar vervoer en de exploitatie daarvan in Orion-II;
- het regionaal netwerk fiets, met als prioriteiten de Sternetroutes;
- de te ontwikkelen regionale locaties, die mede afhankelijk zijn van de hiervoor gedefinieerde netwerken en de bereikbaarheid.

Uit deze netwerkstudies zijn de projecten afgeleid, die als uitgangspunt hebben gediend voor de opsomming en de investeringskeuzes in het RVVP. In feite is daarmee de omgekeerde weg bewandeld: er is geen groslijst aan projecten gegenereerd waarin via bereikbaarheidsprofielen prioriteiten worden gegeven, maar er heeft een afweging tussen categorieën van vastgestelde projecten plaatsgevonden. De bereikbaarheidsprofielen hebben daarmee geen rol gehad in de prioritering.

In het onderstaande schema is dit grafisch uitgebeeld.



In het RVVP worden de bereikbaarheidsprofielen gebruikt voor twee doelen:

1. koppeling mobiliteitsbeleid en ruimtelijk-economisch beleid. De bereikbaarheidsprofielen geven een bepaalde classificatie aan de bereikbaarheid per locatie en leggen daarmee tevens de ruimtelijke kwaliteiten van locaties vast. Zo geven ze aan waar grootschalige regionale bedrijventerreinen liggen en waar recreatieve functies de overhand hebben. Dit dient - mede omdat dat afgestemd is met het RSP- dan ook als toetsingskader voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen
2. toetsingskader voor projecten. De projecten die uit de verschillende netwerkstudies afkomstig zijn, kunnen met behulp van de bereikbaarheidsprofielen worden getoetst en geprioriteerd. Met name de prioriteitsstelling is afhankelijk van de rol die het project binnen verbetering van de bereikbaarheid kan vervullen.

Projecten worden dan beoordeeld op:

1. Bijdrage realisatie bereikbaarheidsprofiel;
2. Efficiëntie (kosten versus baten);
3. Urgentie en realiseringskansen;
4. Regionale verantwoordelijkheid.

Aan paragraaf 5.2 wordt vervolgens nog het volgende toegevoegd:

De prioritering van investeringen en projecten is hoofdzakelijk ingegeven door het proces van definiëren van de bovenstaande strategische keuzes. Dit is niet zozeer een afweging op basis van objectieve criteria, die bijvoorbeeld voortkomen uit gebruik, bereikbaarheidseffecten of milieueffecten. Deze zijn impliciet natuurlijk wel meegenomen. Bij het formuleren van de keuzes is veel meer gelet op draagvlak, common sense en het overnemen van afwegingen die in de verschillende aspectstudies (BBZoB, OV-netwerk) al zijn gemaakt. De strategische keuzes leiden daarmee tot een verdeling in aandachtsvelden en categorieën, die in feite het resultaat is van een maatschappelijke/politieke discussie. Dat betekent dat het vastleggen van deze prioriteiten een van de belangrijkste beleidsbeslissingen is uit het RVVP.

3.2. Milieu en leefbaarheid als doelstelling

In het voorontwerp RVVP is acceptabele leefbaarheid als doelstelling opgenomen, waarbij voldoen aan de wettelijke normen uitgangspunt is. Milieu en leefbaarheid zijn neven doelstellingen bij de definitie en uitvoering van projecten. De aanpak van milieuknelpunten is een reden om extra te investeren in bepaalde projecten. De regio beschikt inmiddels over een Regionale Meerjarensie Milieu, waarin een aantal expliciete doelstellingen voor verkeer en vervoer zijn opgenomen. Deze doelstellingen nemen wij op in het RVVP en dat betekent dat ook wordt ingezet op maatregelen om de doelstellingen te halen.

Concreet wordt hoofdstuk 3.5 en hoofdstuk 6 aangevuld met de volgende doelstellingen van het RVVP:

Bij het opstellen van regionale verkeers- en vervoersplannen tellen milieuaspecten als volwaardig onderdeel van het afwegingskader mee.

De doelstellingen laten zich in hoofdstuk 7 in de volgende ambities vertalen ten aanzien van de te realiseren netwerken:

- De bestaande knelpunten ten aanzien van luchtkwaliteit worden aangepakt. Ruimtelijke ontwikkelingen leiden niet tot nieuwe overschrijdingen van de knelpunten;
- De risico's ten gevolge van vervoer gevaarlijke stoffen in de regio zijn bekend, inzichtelijk en aanvaardbaar;
- De geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer in de regio is inzichtelijk en aanvaardbaar.

3.3. Plaats en rol van BBZoB en OV Netwerk Brabantstad in het RVVP

Het programma Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant is onvoldoende belicht in het RVVP. Met name de functie als voorbeeld voor samenwerking tussen partners komt onvoldoende uit de verf. Dat BBZoB tevens het, uitgangspunt vormt in het RVVP voor de aanpak van het regionale hoofdwegennet en de verbetering van de bereikbaarheid van deur tot deur is slechts terloops vermeld. Ook wordt onvermeld gelaten dat binnen BBZoB specifiek wordt gezocht naar ICT-toepassingen.

BBZoB zal daarom worden opgenomen als onderdeel van het RVVP: de Beleidsuitgangspunten en de kaarten met prioriteiten en maatregelen (inmiddels beschikbaar) worden opgenomen in het hoofdstuk hoofdwegennet Auto.

Voor wat betreft het openbaar vervoer geldt in feite hetzelfde: OV-netwerk Brabantstad dient als basis, maar is niet beschreven in het RVVP. In OV-netwerk Brabantstad is onderscheid gemaakt naar drie HOV-assen en een 6-tal doorstroommassen voor het streekvervoer. Het RVVP gaat uit van sobere maar doelmatige uitvoering van infrastructurele maatregelen die doorstroming verbeteren en betrouwbaarheid garanderen. Daarbij is het in ORION-II vastgelegde exploitatiemodel (synthesevariant) en het bijbehorende netwerk uitgangspunt voor de middellange termijn. Het predikaat 'HOV' wordt momenteel te veel geassocieerd met het uitvoeringsniveau van de Phileas. HOV staat voor een frequent vervoersaanbod over vrijliggende busbanen. De consequentie is wel dat het uitvoeringsniveau van doorstroomas en HOV-as steeds verder naar elkaar toekruipen. Vandaar dat in het MJUP ook wordt gesproken over 5 nieuwe stedelijke HOV-trajecten en 2 doorstroommassen (Valkenswaard en Kempen),

Het kaartbeeld OV-netwerk Brabantstad en de vertaling in maatregelen worden daarom opgenomen in het RVVP. Ook wordt een alinea toegevoegd over het gewenste uitvoeringsniveau van HOV-assen en doorstroommassen, dat neerkomt op eenzelfde kwaliteit.

3.4. Goederenvervoer over water: regionale taken

Momenteel loopt er een discussie over de verbetering van de Zuid-Willemsvaart en de vraag in hoeverre de verantwoordelijkheid voor het beheer van deze rijkswaarwegen ook een regionale zorg is. De studie BERZOB heeft een gezamenlijke aanpak opgeleverd: verbetering van de vaarwegen (een taak voor het Rijk), facilitering van de overslag van weg naar water (regio, gemeenten en provincie) en stimuleren van het verladen over water (verladers en vervoerders). In het RVVP blijkt onvoldoende dat de regio een belang hecht aan faciliteren van vervoer over water, en dat de bijdrage aan verbetering een afspiegeling moet zijn van het belang van deze modaliteit binnen de totale problematiek en doelstellingen: het aantal hectare via water ontsloten bedrijventerrein is in Zuidoost-Brabant relatief gering.

De volgende tekst wordt opgenomen in hoofdstuk 7 (netwerken):

Een verschuiving naar goederenvervoer over water draagt mede bij aan bereikbaarheidsdoelstellingen en milieudoelstellingen en wordt daarom door de regio gefaciliteerd en ondersteund.

Daarvoor zullen volgens de BERZOB-studie:

- de overslagfaciliteiten moeten worden verbeterd (regionale taak);
- de bevaarbaarheid van de Zuid-Willemsvaart en Wilhelminakanaal moeten verbeteren (rijkstaak);
- verladers meer via het water moeten vervoeren (taak verladers en vervoerders).

Voor de verbetering van de bevaarbaarheid is binnen de regio de vernieuwing van drie sluizen nodig. Het Rijk komt vanwege de enorme investering hierin geld tekort. De regio heeft voor de verbetering van de overslagmogelijkheden geld gereserveerd, voor het mogelijk maken van een regionaal overslagpunt in de omgeving Son of Ekkersrijt en het verbeteren van faciliteiten en bestaande overslagcentra.

Tegelijk constateert de Regio dat deze overslagmogelijkheden momenteel niet de zwakste schakel in de keten vormen: dat is eerder de bevaarbaarheid. De facilitering van overslagcentra wordt momenteel eerder door plantechische mogelijkheden gehinderd dan door infrastructurele knelpunten in landzijdige bereikbaarheid. De gereserveerde bijdragen kunnen daarom effectiever worden ingezet in de verbetering van de bevaarbaarheid.

Het relatieve belang van vervoer over water tegenover de grote hoeveelheid problemen van vervoer over land en tegenover de andere netwerken rechtvaardigen echter niet een substantiële verhoging van deze bijdrage.

De volgende tekst wordt eveneens toegevoegd aan het kopje Goederenvervoer in hoofdstuk 7

Goederenvervoer via het spoor vindt momenteel plaats via de Brabantroute: de route Rotterdam – Tilburg – Eindhoven-Venlo. Vanaf 2007 wordt de Betuwelijn in gebruik genomen. De regio streeft naar een verplaatsing van alle niet regiogebonden goederenverkeer naar Betuweroute (oost-west) en Verbinding Rotterdam-Amtwerpen (Noord-zuid-verkeer). Voor een succesvolle uitvoering daarvan is de completering van de spoorruit om Brabant noodzakelijk: ook een noord-zuidverbinding aan de oostzijde (bijvoorbeeld de zuidtak van de Betuweroute) en een zuidelijke tak in de vorm van IJzeren Rijn of Montzenroute zijn noodzakelijke schakels. De onderhandelingen met België en leefbaarheids- en milieuafwegingen zullen bepalen welke van deze twee routes de voorkeur geniet.

3.5. Monitoring en evaluatie

De paragraaf Monitoring en evaluatie is in het voorontwerp nog niet uitgewerkt.

Monitoring en evaluatie zullen plaatsvinden op twee niveaus:

1. projectmonitoring: de voortgang van projecten en uitvoering, die leidt tot bijstelling van het MJUP;
2. mobiliteitsmonitoring: ontwikkelingen in mobiliteit, problemen, die leiden tot bijstelling van het RVVP.

Ad 1: projectmonitoring

De regio wordt beheerder van het Regionaal Mobiliteitsfonds en verricht via de jaarlijkse voortgangsrapportages en verklaringen een bijstelling van de projecten. Concreet vinden de volgende acties plaats:

- Beoordeling aanvragen projectsubsidies en verlenen daarvan (jaarlijks);
- Inventarisatie van nieuwe projecten BLV-categorie (jaarlijks);
- Inventarisatie van voortgang lopende projecten en verwerken in RIJP (jaarlijks);
- Bijstelling MJUP (tweejaarlijks);
- Bespreken voorstel voor nieuwe projecten ambtelijk en bestuurlijk (tweejaarlijks);
- Effectbeoordeling projecten na uitvoering (ad hoc per project) en bespreking.

Ad 2: beleids- en mobiliteitsmonitoring

Het gaat hier om de monitoring van de ontwikkeling van de mobiliteit en de daarmee gepaard gaande ontwikkeling van de problemen. Dit betreft de volgende zaken:

- Voorzieningenniveau, afwikkeling, Intensiteiten en capaciteiten op het hoofdwegennet;
- Openbaar vervoersnet, passagiers, doorstroming, betrouwbaarheid en voorzieningenniveau;
- Langzaam verkeer: netwerk, kwaliteit en voorzieningen, in tweede instantie: gebruik;
- Verkeersveiligheid: ongevallenbeeld en ontwikkeling;
- Leefbaarheid en milieu: knelpunten geluidhinder, luchtverontreiniging, externe veiligheid en barrièrewerking.

Voor de opzet van deze monitoring wordt getracht om aan te sluiten bij het provinciaal monitoringsplan. Als studieproject is daarom de opzet van een monitor- en rapportagesysteem opgenomen in het MJUP.

3.6. Problemen, bereikbaarheidsprofielen en netwerken

De kaartbeelden in het voorontwerp hebben een illustratieve functie. In het RVVP moeten dit richtinggevende figuren worden: de kaarten beschrijven de geconstateerde problemen, de te realiseren regionale netwerken en de bereikbaarheidsprofielen als toetsingskader. Deze figuren worden daarom groter (A3-formaat) afgedrukt en worden gewijzigd op onderstaande punten.

Onderliggende kaartbeelden:

- Kom Helenaveen;
- Vliedensedreef en Binderendreef in Deurne, aansluiting PW 450 op het Ei van Ommel;
- Zuidelijke omleiding en verbinding Deurne – Liessel – A67;

Kaart bereikbaarheidsprofielen en kaart Brainport:

- Opname van de brainportlocaties Groot Schooten, Bedrijvenpark Brandevoort en Suytkade;
- Diesdonk is geen nationaal bedrijventerrein.

Kaarten kwalitatieve problemen:

- Leefbaarheidsproblemen in de kommen van Bergeijk, Luyksgestel en Westerhoven;
- Doorstromingsproblemen op de gehele ringweg Best;
- Barrièrewerking spoor in Deurne;
- De leefbaarheidsproblemen in Vlierden zijn sterk verminderd door de omleiding;
- Leefbaarheidsproblemen op Postelsedijk in Reusel en bereikbaarheidsprobleem weg Reusel –Eersel;
- Veiligheidsproblemen op de T-aansluitingen Kanaaldijk – Lage Akkerweg en Kanaaldijk –Brugstraat in Someren;
- Leefbaarheidsproblemen in de kommen Someren-Eind en Someren-Heide.

Kaarten regionaal fietsroutenetwerk en sternet fiets:

- Toevoegen aan sternet: binnenring Eindhoven, fietsverbinding onder spoor naar TUe;
- Toevoegen aan sternet verbinding Eindhoven station – Woensel -Ekkersrijt via Churchillaan;
- Toevoegen aan Sternet: verbinding Bilderdijklaan – High Tech-campus- Waalre;
- Wijzigen sternet: verbinding langs Beatrixkanaal aan noordzijde ipv zuidzijde en verbinding langs Boschdijk ipv door Woensel;
- Toevoegen aan regionaal net: fietsverbinding Liessel –bedrijventerrein BZOB – Helmond/Brouwhuis;
- Verbinding Neerkant – Helenaveen en Griendstveen – Helenaveen;
- Enkele wijzigingen in Helmond (materiaal wordt nog aangeleverd);
- Fietsroute Gemert- Helmond toevoegen aan regionaal net;
- Aansluiting Nuenen-west aan regionaal fietsroutenet;
- Route Loovebaan in plaats van Lieropsedijk in Someren;
- Route via nieuwe aan te leggen brug 'kwart voor twaalf' en Teunis Spekbaan in plaats van Gezandebaan (Someren).

Kaartbeeld recreatieve routes wordt toegevoegd.

Kaarten spoornetwerk, OV-netwerk Brabantstad (lange termijnvisie) en ORION-II (midellange termijn exploitatievisie) worden toegevoegd.

4. Het Meerjaren-uitvoeringsprogramma (MJUP 2005-2009)

4.1. Brainport en RVVP-projecten

In het MJUP is een overzicht gegeven van verschillende typen projecten. Met de tabel in het voorontwerp als basis zijn de daar benoemde projecten geïnventariseerd en zijn mogelijke financiële consequenties in de tijd gezet.

Voor zowel de brainport- als de RVVP-projecten is een belangrijke rol weggelegd voor de regio als subsidiegever en initiator van projecten. Het verschil is dat in de categorie Brainport nadrukkelijk naar samenwerking met het rijk wordt gezocht. Omdat er voor de financieringsbehoefte vanuit het RMF geen verschil is, zijn in het MJUP beide categorieën samengevoegd.

De tabel in hoofdstuk 5 in het voorontwerp zal daarom ook worden aangepast met de onderstaande projecten, de bijdragen uit het RMF zijn naar verhouding aangepast, zie hiervoor het MJUP.

De inventarisatieronde heeft met name opgeleverd dat een aantal locaties, zoals in het RSP zijn gekozen een bijdrage in de sfeer van ontsluiting behoeft. Deze zijn dan ook toegevoegd in het MJUP. Als concrete locaties waarvoor het RVVP bijdrages wil leveren zijn genoemd:

1. Best-noord/Dijkstraten,
2. Veldhoven-west/Habraken (westelijke ontsluitingsroute Veldhoven, noordelijk deel 2008, west na 2010),
3. Strijpse Kampen (verbetering ontsluitingsroute naar aansluiting A58 en A2),
4. Lungendonk (ontsluiting richting A67 en traverse),
5. Luchen (mogelijk al in 2009),
6. Gulbergen/Nuenen Eeneind (ontsluiting A270),
7. Cranendonk DIC, randweg Zuid en Randweg Oost,
8. Ekkersrijt verbindingsweg (2007).

De ontsluiting van KBP/aansluiting A67 is gehandhaafd, maar de aansluiting BeA2 is naar een later tijdstip verschoven.

Voor HOV zijn de aanvankelijke claims teruggebracht naar een lager bedrag: de concrete uitvoering van projecten is nog niet ver genoeg gevorderd.

Specifiek zijn de volgende projecten opgenomen als essentieel voor de verbetering van de regionale bereikbaarheid en het bereiken van de regionale milieudoelstellingen:

- Overbruggingsplan BOSE (maatregelen die vooruitlopend op de aanleg van nieuwe infrastructuur op korte termijn kunnen worden genomen);
- Beheer en onderhoud korte termijn RW 69, de eerste fase van RW 69, volgens het al overeengekomen uitvoeringsconvenant;
- De aanpak van de stationslocaties Helmond centrum, Brandevoort en Maarheeze;

Daarnaast is vooral vanuit de gemeentes een beter inzicht ontstaan in de projecten die behoren tot het regionaal hoofdnet fiets en daarbinnen tot het Sernet. Voor de Sernet-projecten worden claims gehonoreerd voor aanleg en verbetering, voor de hoofdnet-projecten alleen claims voor realisatie van ontbrekende schakels. De constatering dat al een belangrijke slag is geslagen in het verleden blijft overeind: het grootste deel van het regionale netwerk is reeds in aanleg aanwezig. De regio laat zich in haar beleid ook leiden door de netwerkgedachte: de kracht is een compleet netwerk en niet de aanwezigheid van één verbinding. Vanuit die gedachte wordt de financiële impuls gericht op het realiseren van zoveel mogelijk ontbrekende schakels. In de praktijk wordt dit geëffectueerd door aan de bijdrage per schakel een maximum te stellen van € 250.000,- (sternetschakels) of € 125.000 (overig regionaal net). Dit bedrag komt overeen met respectievelijk 50% en 25% van de maximale kosten van het merendeel van de gerealiseerde schakels in het verleden.

4.2. BLV-projecten

De categorie lokale projecten op het terrein van bereikbaarheid Leefbaarheid en verkeersveiligheid (BLV-projecten) is geïnteriseerd. Een groot deel van de 21 gemeentes kon projecten opvoeren. Specifiek is 25% van het budget per gemeente gereserveerd voor niet infrastructurele (mensgerichte) verkeersveiligheidsprojecten. Uit de inventarisatie blijkt dat de invulling en besteding van de regionale subsidie geen probleem hoeft op te leveren, maar dat de gewenste bijdragepercentages (25%) vanuit de budgetten niet worden gehaald. Zo is er veel nodig voor reconstructies, grote infrastructurele projecten. De bijdrage vanuit het RMF zal onvoldoende zijn om uitvoering van al deze projecten te stimuleren.

4.3. Samenwerking en studie

In de categorie Samenwerking en in de categorie Studie is een aantal projecten gedefinieerd en zijn financiële claims benoemd. Deze zijn een uitwerking van de reeds eerder aangegeven categorieën.

Een aantal ontwikkelingen in de toekomst geeft aanleiding om hiervoor mogelijke studieprojecten te definiëren. Naast de afronding van Bose en de uitvoering van RW69 zijn dit:

- Strategische Milieubeoordeling;
- Studie monitoringssysteem verkeer en vervoer regio;
- Studie sluipverkeer Kempen (deels in uitvoering);
- Studie samenhang en integratie infrastructuur regionaal en recreatief fietsroutenet;
- Presentatienota RVVP.