



Onderzoek A2 Het Vonderen - Leenderheide

Bestuurlijke notitie

Omdat we ons verplaatsen

Provincie Limburg, Provincie Noord-Brabant, Samenwerkingsverband
Regio Eindhoven, Keyport 2020, gemeente Echt-Susteren, gemeente
Maasgouw, gemeente Leudal, gemeente Weert, gemeente Nederweert,
gemeente Cranendonck, gemeente Valkenswaard, gemeente Heeze-
Leende, gemeente Eindhoven, LWV, BZW, MKB, EVO, TLN en LLTB

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Inleiding

Brainport2020 Zuidoost Nederland: Een van de meest innovatieve regio's ter wereld

Zuidoost-Nederland is een van de meest innovatieve regio's ter wereld¹. De regio is een broedplaats voor innovatie en de thuisbasis voor bedrijven, kennis- en researchinstellingen van wereldklasse. Samen bedenken en maken zij de technologie van morgen die bijdraagt aan een veilige, groene en zorgzame samenleving en aan de duurzame economische ontwikkeling van Nederland. Het gebied is verantwoordelijk voor 35 procent van de Nederlandse export, 45 procent van de private investeringen in R&D en 55 procent van alle patentaanvragen. De regio Zuidoost-Nederland vormt daarmee een belangrijke steunpilaar onder de Nederlandse kenniseconomie. De economische strategie voor de regio is erop gericht om noodzakelijke investeringen te plegen over de vier domeinen People, Technology, Business en Basics. Binnen het domein Basics zijn toegankelijkheid en bereikbaarheid belangrijke randvoorwaarden voor de verdere economische ontwikkeling van de regio en daarmee de BV Nederland.

A2 levensader voor Zuidoost-Nederland

De A2 is de levensader tussen de zes triple helix regio's binnen Zuidoost-Nederland. De triple helix is een organisatievorm waarin industrie, kennisinstellingen

¹ Bron: <http://www.brainport.nl>

en overheid intensief samenwerken en gezamenlijk projecten starten. Hoogwaardige verbindingen naar klantenregio's, toeleveranciers en internationale vestigingen zijn een noodzakelijke voorwaarde voor een topregio als Zuidoost-Nederland. Onderzoekers moeten bovendien snel kunnen reizen tussen de Europese kennishubs. Door de economische groei binnen Zuidoost-Nederland is sprake van een snel groeiende mobiliteitsvraag tussen de zes triple helix regio's. Tegelijkertijd vormt de A2 tussen Leenderheide en het Vonderen onderdeel van de kennis A2 en voor het snelgroeiende (internationale) vrachtverkeer is dit onderdeel van de A2 een belangrijke hoofdtransportas.

Figuur 1 - Ligging A2 in de zes triple helix regio's



Brainport2020 Zuidoost-Nederland erkend als speerpunt in gezamenlijke gebiedsagenda Brabant en Limburg

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) zijn in Brabant de Brainportregio Eindhoven en West-Brabant benoemd als stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren, waar sprake is van nationale opgaven en belangen. In het verlengde van deze nationale opgaven en belangen wordt in de Update Gebiedsagenda Brabant (november 2013) uit oogpunt van het versterken van het international vestigingsklimaat prioriteit gegeven aan het versterken van de verdere ontwikkeling van de kennis Amsterdam - Eindhoven - Aachen/Luik en de logistieke assen door Brabant. Ook in de Update Gebiedsagenda Limburg worden de gebiedsontwikkelingen en daaraan gekoppelde infrastructurele ontwikkelingen geconcentreerd rond de ontwikkelas A2.

Groeiende congestie op de A2 bedreigt economische ontwikkeling

In Limburg en Brabant wordt hard getrokken aan het vergroten van de concurrentiekracht door versterking van de ruimtelijk-economische structuur en het verbeteren van de bereikbaarheid, waarbij de gebruiker voorop staat en het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving met behoud van unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden. Door de ruimtelijk-economische ontwikkeling in de

regio treedt in toenemende mate congestie op de A2 tussen Het Vonderen en Leenderheide op. Door deze congestie wordt de concurrentiekracht verzwakt, de bereikbaarheid bedreigd en door toenemend sluipverkeer de omgeving van de A2 belast, wat ten koste gaat van de leefbaarheid.

Brede regionale consensus: congestie bedreigt economische ontwikkeling, regionale vitaliteit en leefbaarheid

De kwaliteit van de verkeersafwikkeling wordt in de huidige situatie al niet gegarandeerd en dit dreigt in de toekomst verder te verergeren. De regionale partijen² zitten samen op één lijn: de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de A2 tussen Leenderheide en Het Vonderen moet duurzaam worden gegarandeerd. Ook is er ondersteuning vanuit België in het kader van het grensoverschrijdend wensbeeld. Hierin wordt de wens geuit om grensoverschrijdende mobiliteitsnetwerken te realiseren die economische vitaliteit, leefbaarheid en natuur ondersteunen. Als op afzienbare termijn niets aan de filevorming op de A2 gebeurt, zal dat gevolgen hebben voor de leefbaarheid, de bereikbaarheid en het economische vestigingsklimaat in de regio. Bereikbaarheid is namelijk een van de belangrijkste randvoorwaarden voor economische ontwikkeling.

2 Provincie Limburg, Provincie Noord-Brabant, Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, Keyport 2020, de betrokken gemeenten (Echt-Susteren, Maasgouw, Leudal, Weert, Nederweert, Cranendonck, Valkenswaard, Heeze-Leende en Eindhoven) en het bedrijfsleven (LWV, BZW, MKB, EVO, TLN en LLTB).

NMCA signaleert problematiek niet

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft een verkenning uitgevoerd naar de toekomstige capaciteitsknelpunten op het hoofdwegenet: de Nationale markt- en Capaciteits Analyse (NMCA). De afwikkelingsproblemen op de A2 tussen Leenderheide en het Vonderen worden hierin niet gesignaleerd.

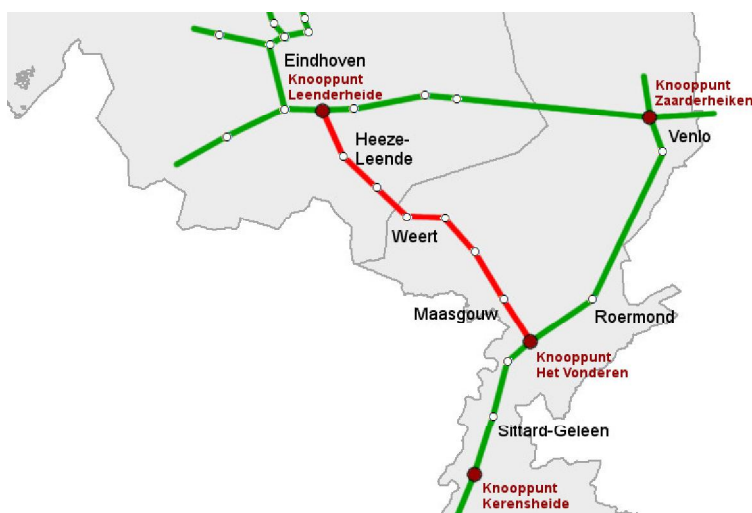
Als gevolg hiervan onderkent het Ministerie van Infrastructuur en Milieu de problematiek op de A2 niet en stelt dus ook geen nader onderzoek in het vooruitzicht. Volgens de regio is dit het gevolg van het globale, verkennende karakter van de door het Ministerie uitgevoerde NMCA-analyse. Op grond van deze analyse zou de reistijd op de A2 zelfs in 2020 nog voldoen aan de streefwaarden volgens de NoMo-norm die in de Nota Mobiliteit wordt gehanteerd, terwijl dit feitelijk nu al niet meer het geval is.

Erkenning van de problematiek en samenwerken aan innovatie

De regio wil het Rijk uitnodigen om haar eerdere conclusie ten aanzien van de problematiek op het onderhavige gedeelte van de A2 te herzien en samen met de regio oplossingsrichtingen te gaan verkennen.

De regio nodigt het Rijk uit om samen met het bedrijfsleven te werken aan innovatieve oplossingen om de problemen op de A2 aan te pakken. Juist omdat innovatie, technologie en de automotive-sector sterk in Brainport2020 Zuidoost-Nederland zijn vertegenwoordigd willen wij graag de nieuwe bereikbaarheidsaanpak toepassen zoals deze voor MIRT-projecten wordt voorgestaan. Samen met het Rijk willen wij oplossingen in de volle breedte bezien en op basis van de vijf i's (innoveren, informeren, instandhouden, inrichten en investeren) verder oppakken.

Figuur 2 - Ligging traject A2 Het Vonderen - Leenderheide



Actuele verkeerssituatie: nu al op en over de norm?

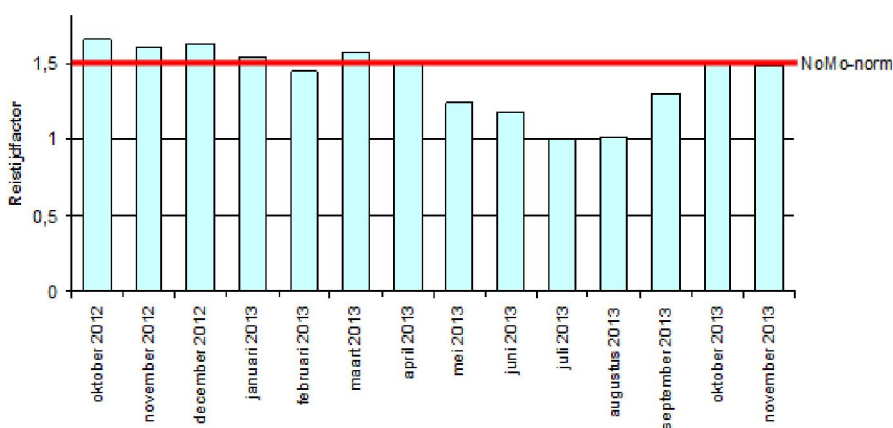
In de huidige situatie is vrijwel dagelijks sprake van filevorming op de A2. Voor een aantal weken in september en oktober 2013 is het dagelijkse filebeeld in kaart gebracht op basis van de informatie van verkeersinformatiesites. Deze actuele gegevens over de verkeersafwikkeling laten zien dat de files in de ochtendspits in noordelijke richting tussen Weert en Leende staan. Tussen Leende en knooppunt Leenderheide rijdt het verkeer redelijk vlot door omdat het verkeer ter hoogte van Leenderheide verdeeld wordt over de A2, N2, A67 en richting het centrum van Eindhoven.

De filevorming op de A2 vertaalt zich in hoge reistijdfactoren. De reistijdfactoren moet binnen de zogenoemde NoMo-norm blijven die in de Nota Mobiliteit wordt gehanteerd. De NoMo-norm stelt:

“Op snelwegen tussen steden kan de reistijd in de spits maximaal anderhalf keer langer duren dan buiten de spits”. Metingen van Rijkswaterstaat tussen Het Vonderen en Leenderheide laten zien dat de gemiddelde reistijdfactor per maand in het afgelopen jaar regelmatig 1,5 of meer bedraagt¹. Onderstaande grafiek laat zien dat de Nomo-norm in de praktijk al regelmatig wordt overschreden. Dat de reistijdfactor in oktober en november 2013 lager ligt dan in 2012 kan verklaard worden door de landelijke trend, waarin de file-zwaarte mede als gevolg van de economische crisis sinds 2008 afneemt. De verwachting is dat de filedruk na 2013 weer zal toenemen².

1 Bron: Reistijdfactoren per maand voor het traject Leenderheide - Het Vonderen in beide richtingen tussen hm 170.5 - 219.5, RWS-WVL
2 Bron: Mobiliteitsbalans 2012, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

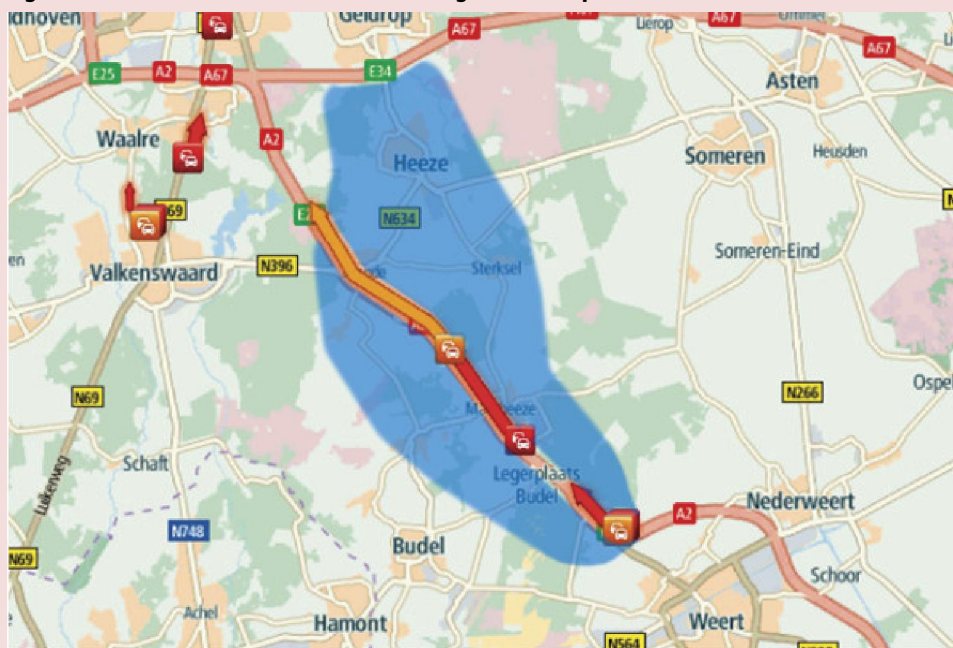
Figuur 3
Gemeten reistijdfactoren
tussen Het Vonderen
en Leenderheide
in de ochtendspits
(gemiddelde van alle
voertuigen tussen 7.00 en
9.00 uur)



De vertraging die wordt ondervonden op de A2 leidt er toe dat verkeer sluiproutes kiest. Dit leidt tot een toename van hinder en onveiligheid op de wegen door de gemeenten Cranendonck en Heeze-Leende. In 2011 is een onderzoek uitgevoerd naar het

sluipverkeer in de regio. Hieruit blijkt dat dagelijks honderden automobilisten door het gebied rijden om de snelwegen te mijden. Vooral de kernen Maarheeze, Sterksel, Leende en Heeze hebben last van dit sluipverkeer.

Figuur 4 - Actuele verkeersinformatie en wegen met sluipverkeer





Onderzoek Rijk: het resultaat van de NMCA

NMCA: twee ruimtelijk-economische scenario's

In 2011 (met een update in 2013) heeft het Rijk verkennend onderzoek naar de capaciteitsproblemen op het Rijkswegennet uitgevoerd in het kader van de Nationale Markt- en Capaciteitanalyse (NMCA). Het Rijk hanteert verschillende ruimtelijk-economische scenario's om de bandbreedte van de verwachte mobiliteitsontwikkeling te beschrijven. In de NMCA is met twee scenario's gewerkt: Global Economy (GE) en Regional Communities (RC). GE beschrijft de bovenkant van de mobiliteitsgroei; het scenario RC beschrijft de onderkant. Beide scenario's zijn met het Landelijk Model Systeem (LMS) en het NRM doorgerekend en toegevoegd op het wegennet. In beide scenario's groeit het autoverkeer de komende jaren, ondanks een tijdelijke stagnatie als gevolg van de economische crisis. Wel neemt de omvang van de groei in algemene zin duidelijk af.

Problemen op de A2 zouden binnen de NoMo-norm blijven

Er zijn dus toenemende congestieproblemen op de A2 tussen Het Vonderen en Leenderheide te verwachten. Ook het sluipverkeer op het lokale wegennet neemt

daardoor toe. De NMCA kijkt naar de te verwachten ontwikkeling van de reistijd. Deze moet binnen de eerder genoemde NoMo-norm blijven die in de Nota Mobiliteit wordt gehanteerd. In de NMCA is het weggedeelte van de A2 tussen Leenderheide en Het Vonderen als basis genomen. De reistijdfactor in de ochtendspits in 2030GE-scenario is volgens het NRM tussen Het Vonderen en Leenderheide ongeveer 1,2. De reistijd in de spits op dit weggedeelte blijft volgens de NMCA binnen de norm van maximaal 1,5 keer de reistijd buiten de spits. Om deze reden acht het Rijk een verdere aanpak van dit gedeelte van de A2 niet noodzakelijk.

Resultaten NMCA voor regio niet herkenbaar

Het feit dat op grond van deze analyse de reistijd op de A2 zelfs in 2020 en 2030 nog zou voldoen aan de streefwaarden volgens de NoMo-norm roept vraagtekens in de regio op wanneer dit wordt afgezet tegen de huidige situatie. De reistijdfactor is volgens de NMCA lager dan de factoren die nu op dit traject al worden gemeten. De conclusie is dus niet herkenbaar vanuit de huidige praktijk en valt onder andere te verklaren door:

1) De NMCA heeft een verkennend karakter

De NMCA is een landelijke methode met een verkennend karakter. Dit verkennende karakter brengt met zich mee dat de methode bedoeld is om op nationaal niveau richting te geven aan de omvang van de noodzakelijke investeringen. Op meer gedetailleerd regionaal niveau moet vanwege het verkennende karakter voorzichtig met de resultaten omgesprongen worden, zeker als er harde beleidsuitspraken aan worden gekoppeld.

2) Veel structuurveranderingen sinds basisjaar 2004

Een nadere analyse van de NMCA leert dat de verkeersintensiteiten en reistijden zijn gebaseerd op het regionale NRM-model. Het NRM is gebaseerd op de verkeerssituatie in 2004. Van daaruit wordt een prognose gemaakt van de situatie in 2020 en 2030 bij verschillende economische scenario's. Sinds 2004 hebben in de regio veel veranderingen plaatsgevonden in het autosnelwegennet. Voorbeelden hiervan zijn de A50, de A73 en de Randweg Eindhoven. Dit heeft geleid tot patroonveranderingen in de verkeersstromen waardoor het basisjaar 2004 feitelijk niet goed bruikbaar is in deze regio om verkeersprognoses op te baseren. Om die reden worden de huidige en toekomstige afwikkelingsproblemen op de A2

tussen Leenderheide en het Vonderen door deze methodiek niet goed beschreven. De gehanteerde NMCA-systematiek is daarom ook onvoldoende verfijnd voor dit specifieke traject om een definitief oordeel op te baseren ten aanzien van de toekomstige capaciteitsknelpunten.

In de huidige situatie wordt al regelmatig niet voldaan aan de NoMo-norm op het traject Het Vonderen - Leenderheide (zie figuur 3). Dit is ondanks het feit dat in het onderhavige NoMo-traject (van knooppunt Leenderheide naar knooppunt Het Vonderen) de vertraging over een grote lengte wordt uitgesmeerd. De NoMo-norm stelt echter: "Op snelwegen tussen steden kan de reistijd in de spits maximaal anderhalf keer langer duren dan buiten de spits". Bij een strikte toepassing van deze NoMo-norm zou de reistijd moeten worden gemeten tussen de steden Weert en Eindhoven. Omdat de congestie zich juist op dit gedeelte bevindt, is sprake van een nog grotere overschrijding.

Door bovenstaande bevindingen is het gerechtvaardigd om een verdieping uit te voeren naar de feitelijke verkeerssituatie.



Verdiepende analyse

Verdieping met een dynamische verkeerssimulatie

Met een meer gedetailleerd onderzoek is beoordeeld of er wel sprake is van bereikbaarheidsproblemen op de A2 tussen Leenderheide en Het Vonderen. Voor dit onderzoek is gebruik gemaakt van het meer gedetailleerde regionale SRE-model. Dit model heeft een meer recent basisjaar (2010) waarin de belangrijke autosnelwegprojecten in de regio zijn opgenomen. Vanuit deze basis is een betere voorspelling te maken van de toekomstige verkeersstromen. De huidige en toekomstige situatie is in detail geanalyseerd met behulp van een dynamisch simulatiemodel. Een dergelijk model brengt op basis van individuele voertuigen in beeld wat de gevolgen van onder meer verkeersdruk en invoegbewegingen zijn op filevorming en reistijden.

In huidige situatie wordt NoMo-norm in de ochtendspits al niet gehaald!

De dynamische simulatie laat zien dat in de huidige situatie de NoMo-norm op de A2 tussen Leenderheide en Het Vonderen in de ochtendspits niet wordt gehaald. De norm wordt in de ochtendperiode gedurende 80 minuten overschreden. De extra reistijd bedraagt in noordelijke richting maximaal circa 30

minuten. Daarmee ligt de reistijd in de ochtendspits meer dan 100% hoger dan de reistijd zonder vertraging. De gemiddelde snelheid over het gehele traject is dan gedaald tot 50 km/h. In de avondspits wordt de NoMo-norm wel gehaald en is er geen sprake van een knelpunt volgens de NoMo-norm.

Congestie groeit, reistijden worden langer in 2020

De dynamische simulatie van de toekomstige situatie (2020) laat zien dat de reistijden verder toenemen in 2020. De extra reistijd op de A2 bedraagt op het drukste moment maximaal 40 minuten. De snelheid daalt op het drukste moment tot circa 45 km/h. Het filebeeld in 2030 is op basis van regionaal SRE-model nagenoeg gelijk aan 2020. De intensiteiten kunnen namelijk slechts beperkt toenemen, omdat de A2 in de spitsperiode aan zijn maximale capaciteit zit. Er kan gewoonweg niet meer verkeer op de weg, waardoor het verkeer andere routes of een ander vertrektijdstip zal gaan nemen. De NoMo-norm wordt in 2020 en in 2030 in de ochtendspits in noordelijke richting dus zeker niet gehaald. Figuur 5 geeft een indruk van het filebeeld op de A2 in de ochtendspits in 2020/ 2030 volgens het regionale SRE-model.

NoMo-norm steeds langere periode en steeds meer overschreden

De free-flow reistijd tussen Leenderheide en het Vonderen bedraagt 30 minuten. De NoMo-norm voor dit traject bedraagt derhalve $1,5 \times 30 = 45$ minuten. Figuur 6 laat zien dat de Nomo-norm in de huidige situatie (2012) al wordt overschreden (maximaal 60 minuten extra reistijd). Deze overschrijding duurt circa 80 minuten (van 7.45 tot 9.05 uur).

Op basis van de NRM-prognoses voor 2020 en 2030 blijft de extra reistijd maximaal 60 minuten. In de grafiek is ervoor gekozen om het hoge GE-scenario te laten zien. De intensiteit in de ochtendspits ligt in het RC-scenario namelijk ruim 10% lager dan het GE-scenario. Volgens het RC-scenario zou dus sprake zijn van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Deze bevinding wordt door de regio niet als realistisch gezien.

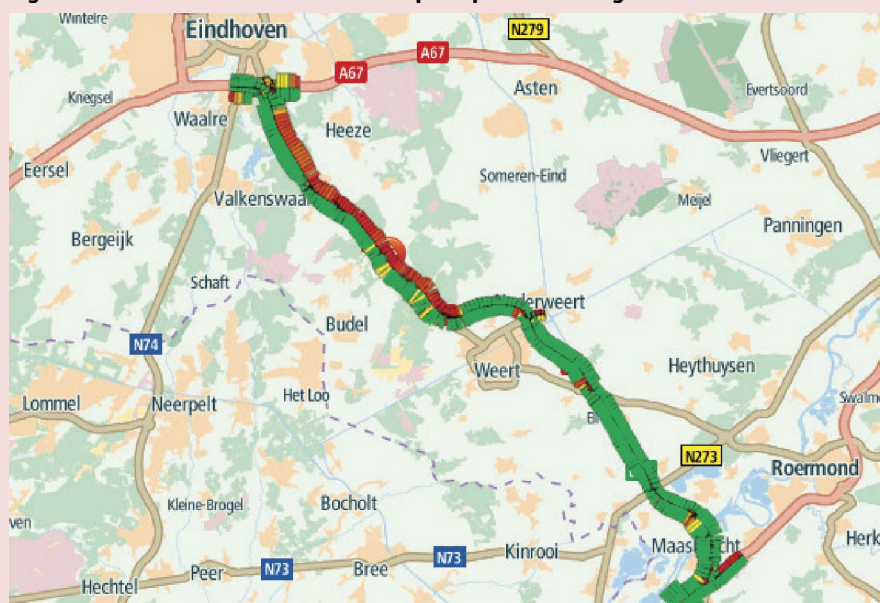
Wanneer wordt uitgegaan van de betrouwbaardere prognoses uit het SRE-model blijkt in de toekomst wel degelijk een toename van de reistijd over een groter deel van ochtendperiode plaats te vinden. Ook is de

mate van overschrijding met 70 minuten beduidend hoger. De overschrijding duurt op basis van deze prognoses circa 120 minuten. De filedruk neemt vooral tussen Weert-Noord en Leenderheide toe. Doordat de capaciteit van de snelweg ontoereikend is, leidt dit tot een verslechtering van economie en veiligheid in de regio.

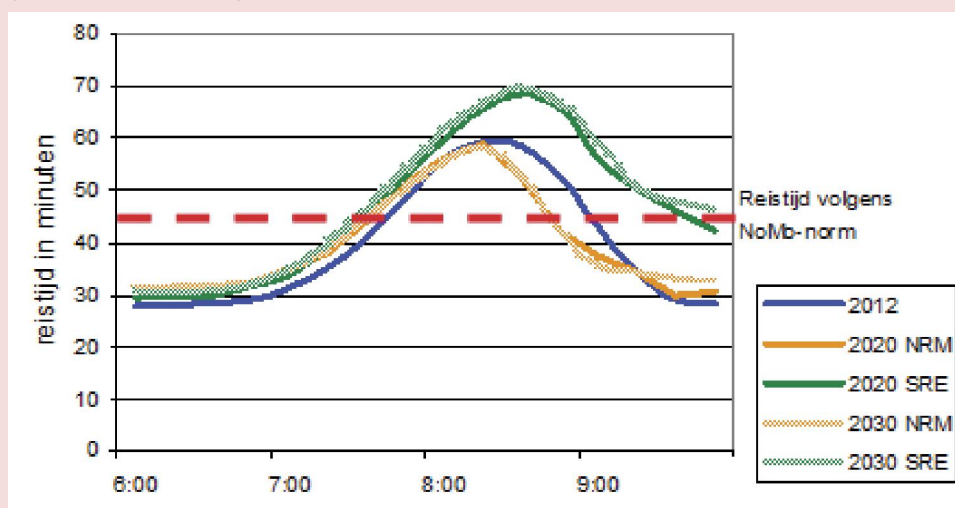
Noordoostcorridor en Grenscorridor N69 hebben geen invloed op deze conclusie

Op dit moment zijn twee grote provinciale infrastructuurprojecten in studie. Beide studies laten zien dat zowel de Noordoostcorridor als de N69 geen merkbare gevolgen hebben voor de A2 tussen Het Vonderen en Leenderheide. De nieuwe verbinding N69 zorgt ervoor dat er minder verkeer over de A2 rijdt. De verkeerswerende maatregelen bij Valkenswaard en Waalre zorgen er echter voor dat regionaal verkeer naar de A2 wordt verplaatst. Daardoor is er per saldo geen effect.

Figuur 5 - Filebeeld 2030 in de ochtendspits op basis van regionaal SRE-model



Figuur 6 - Reistijden volgens dynamische simulatie tussen Het Vonderen en Leenderheide





Conclusie en vervolg

Wij concluderen op basis van de verdiepende analyse dat:

- op het gedeelte van de A2 tussen Vonderen en Leenderheide de NoMo-norm voor de ochtendspits in noordelijke richting in de huidige situatie al niet wordt gehaald.
- deze situatie richting 2020/2030 verder verslechtert; zowel de periode in de ochtendspits die niet aan de norm voldoet wordt langer (van 80 naar 120 minuten), als de mate van overschrijding van de norm neemt toe (van 60 naar 70 minuten).
- de NMCA ten onrechte concludeert dat onderhavig deel van de A2 wel aan de NoMo-norm voldoet.

De regio vraagt aan het Rijk om het probleem op de A2 tussen het Vonderen en Leenderheide te erkennen gelet op het belang van de BV Nederland en samen met de regio mogelijke oplossingen te gaan onderzoeken. Binnen de regio is tussen de

provincies, gemeenten, stadsregio en het bedrijfsleven brede consensus over de noodzaak van een goed functionerende A2 als levensader van Brainport Zuidoost Nederland. Vitaliteit, bereikbaarheid en leefbaarheid staan door de ontwikkeling van de congestie op de A2 onder druk; niet pas in 2020 maar nu al.

De regionale partijen willen daarom gezamenlijk werken aan een innovatieve aanpak van de problemen op de A2. Overheden en bedrijfsleven willen samen afspraken maken om de problemen op de A2 op te lossen volgens de bereikbaarheidsaanpak met de 5 i's (innoveren, informeren, instandhouden, inrichten en investeren).

Deventer

Snipperlingsdijk 4

7417 BJ Deventer

T +31 (0)570 666 222

F +31 (0)570 666 888

Postbus 161

7400 AD Deventer

www.goudappel.nl

goudappel@goudappel.nl

Goudappel Coffeng BV is gevestigd in Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden