

Memo

versie 04 (vastgesteld Programmaraad SmartwayZ.NL)
datum 11 maart 2020
aan H.J. Bergveld Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

van S. Zondervan Antea Group
kopie R. Delbressine Rijkswaterstaat
L. Runia Antea Group

project Verkenning A58 Tilburg-Breda
projectnr. 0456733.100
betreft Beoordelingskader fase 1

1 Notitie beoordelingskader MIRT-verkenning A58

Toelichting verkenning

In de MIRT verkenning A58 Tilburg - Breda gaan we in een aantal stappen van allerlei oplossingsrichtingen naar een voorkeursalternatief. In dit proces is op 2 momenten sprake van een beoordeling en/of afweging:

- 1) in de analysefase: tot stand komen van maatregelen / alternatieven. In de Startbeslissing is hiertoe de aanzet gegeven. In fase 1 wordt deze samen met partners en de regio aangescherpt en waar nodig aangepast (van een longlist met alle mogelijke oplossingsrichtingen tot een shortlist en het selecteren van kansrijke maatregelen / alternatieven. dit noemen we 'zeef 1';
- 2) in de beoordelingsfase: uitwerken van de kansrijke alternatieven uit zeef 1 en het onderzoeken en beoordelen van de effecten. Vervolgens tegen elkaar afwegen van de alternatieven door de alternatieven te vergelijken op effecten, kosten, draagvlak etc. Op basis van een afweging van de alternatieven komen we tot een advies voor een voorkeursalternatief (VKA). Dit noemen we 'zeef 2'. Deze notitie bevat de uitgangspunten voor zeef 1.

Toelichting project

Op dit moment kent de A58 structurele dagelijkse files. Door de verbreding van de A58 tussen knooppunt St. Annabosch en Galder en tussen Eindhoven en Tilburg, neemt de vervoersstroom verder toe. Dit zal zijn weerslag hebben op de A58 tussen Tilburg – Breda. Tussen 2014 en 2030 is op basis van het NRM (2017) een groei voorspeld van 25%.

De scope conform startbeslissing betreft de A58 Tilburg - Breda, hm 35.0 t/m 56,8 (v.v). De knooppunten St. Annabosch en De Baars maken onderdeel uit van de aanliggende A58 studies en maken geen onderdeel uit van het plangebied van de verkenning Tilburg - Breda.



Projectdoel

In de startbeslissing is geen specifiek projectdoel opgenomen, anders dan in het beoordelingskader in de algemene termen “doorstroming, veiligheid, robuustheid, economische verlieskosten, betrouwbaarheid, samenhang in het netwerk en innovatie (Smart Mobility)”. Daarnaast wordt verwezen naar doelen van SmartWayZ.NL (doorstroming verbeteren, innovaties stimuleren, goede procesvoering).

Voor het project is bij aanvang van fase 1 het projectdoel door het ministerie van IenW nader bepaald voor 4 doelen. De MIRT-verkenning A58 Tilburg-Breda kent de volgende vier projectdoelstellingen:

1. verbeteren van de doorstroming van het verkeer op de A58 tussen km 35.0 en 56.8. Hierbij wordt gestreefd naar:
 - een reistijd in de spits van maximaal 1,5 maal de ongehinderde reistijd op het traject in de toekomstige situaties in 2030 en 2040
 - een I/C-waarde van maximaal 0,8 op het traject in de spitsen
 - een significante afname van verlieskosten door files
 - een betere en veiligere doorstroming specifiek voor vrachtverkeer
 - het beter samengaan van vrachtverkeer en personenverkeer
2. verbeteren van de verkeersveiligheid op de A58 tussen km 35.0 en 56.8.
 - Hierbij wordt gestreefd naar 0 verkeersdoden in 2030 en 2040.
3. vergroten van de betrouwbaarheid van het netwerk en de reistijd.
4. bieden van ruimte aan innovaties op gebied van duurzaamheid en mobiliteit.

Doel van de MIRT verkenning:

Een voorkeursalternatief, vastgesteld door de minister, bestuurlijk bekrachtigd en zodanig uitgewerkt dat de onderdelen hiervan in de planfase kunnen worden opgepakt.

2 Fase 1

De hoofdopdracht is het opleveren van producten voor de bijbehorende bestuurlijke besluitvorming over de voorkeursbeslissing A58 Tilburg-Breda inclusief de daarbij behorende procesmatige werkzaamheden conform de Spelregels van het MIRT (2016) en de RWS handreiking 'MIRT en m.e.r., verkenning en planuitwerking (2017)'. De opdracht is opgedeeld in verschillende fasen (analysefase en beoordelings- en besluitvormingsfase), met bestuurlijke beslismomenten na iedere fase en zal uiterlijk najaar 2021 zijn afgerond met een voorkeursbeslissing en de daarbij behorende documenten.

Het doel van fase 1 is om door middel van zeef 1 de redelijkerwijs te beschouwen alternatieven te selecteren, dit zijn de kansrijke alternatieven waarmee voldoende doelbereik wordt verwacht en de haalbaarheid als positief wordt ingeschat. De kern voor zeef 1 is het beantwoorden van 3 vragen per oplossingsrichting:

- 1) Heeft de oplossing voldoende doelbereik?
- 2) Is er sprake van no go's, onoverkomelijke belemmeringen en/of zwaarwegende effecten, die kunnen leiden tot onvergunbaarheid of onacceptabele oplossingen?
- 3) Is de oplossing realiseerbaar en maakbaar binnen het beschikbaar gestelde budget?

2.1 Alternatieven/pakketten

In startbeslissing zijn reeds pakketten benoemd, naast de referentie (0-alternatief). We voorzien in fase 1 in de volgende wijze van uitwerking van de alternatieven:

- 1) **Weg van de toekomst:** Bij dit 'alternatief' wordt beschreven welke eisen aan het ontwerp van de weg worden gesteld om deze (te zijner tijd) geschikt te maken voor zelfrijdende auto's. We confronteren de uitkomsten daarvan met de bestaande situatie. Daaruit wordt duidelijk wat minimaal nodig is om de bestaande A58 geschikt te maken voor zelfrijdende auto's en of een dergelijke weg op zichzelf invulling geeft aan de projectdoelstelling. Vervolgens gaan we na of de ontwerpvereisten voor zelfrijdende auto's invloed heeft op de uitwerking van de overige alternatieven. Tevens gebruiken we dit alternatief om aanvullende Smart Mobility maatregelen (aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen) in beeld te brengen en vertalen we deze maatregelen naar de andere alternatieven. Dat leidt er toe dat ook de alternatieven 2x3, 2x4 en Innovatiestrook 'futureproof' worden.
- 2) **Verbredingsalternatieven (2x3 en 2x4):** in fase 1 werken we deze schematisch uit en koppelen hieraan overige maatregelen (weg van de toekomst en maatregelen uit de longlist).
- 3) **Innovatiestrook:** voortbouwend op het verkennend onderzoek (Antea Group 2017) kijken we specifieker naar de mogelijkheden en eventuele knelpunten voor de innovatiestrook. Ook hierbij maken we een functioneel ontwerp waarbij maximaal uitgegaan wordt van inpassing in de beschikbare ruimte van de huidige weg (beheersgrens). Door met de innovatiestrook de ondergrens op te zoeken, wordt het verschil met een reguliere 2x3 duidelijk t.b.v. besluitvorming (incl kosten, effecten (waaronder verkeersveiligheid)). Verschillende gebruiksvariaties op de innovatiestrook kunnen in een iteratief proces worden uitgedacht.

In Zeef 1 worden de alternatieven verder vorm gegeven. Overige maatregelen worden beoordeeld en indien relevant verder betrokken in de studie. Alle inbreng wordt opgenomen in een **groslijst**. De maatregelen uit de groslijst worden overgenomen in de longlist. Indien er (aanvullend op eerder genoemde alternatieven) maatregelen/pakketten naar voren komen die als zelfstandig alternatief kansrijk zijn kunnen die als zodanig in zeef 1 betrokken worden.

Op de lijst met deze oplossingsrichtingen en maatregelen wordt een eerste 'kwalitatieve' en 'impliciete' filtering toegepast om te komen tot een realistische lijst met mogelijk kansrijke alternatieven (de longlist die beoordeeld gaat worden). In deze eerste filtering wordt de 'zin' en 'onzin' van elkaar gescheiden. Maatregelen worden vervolgens gebundeld in **factsheets** (in factsheets zijn maatregelen die het zelfde beogen gebundeld). De eerste filtering vindt plaats op basis van een kwalitatieve beoordeling van de effecten, haalbaarheid, scope en doelbereik. Uit de maatregelen worden de uiteindelijke pakketten

samengesteld die nader worden beoordeeld (zie beoordelingskader hierna). In deze fase maken we tevens onderscheid in:

- **Meenemen in maatregelpakket;** de maatregel is geschikt om in één of meer alternatieven mee te nemen.
- Meenemen als **korte termijn maatregel;** de maatregel kan no-regret op korte termijn worden uitgevoerd en hoeft niet te wachten op een Tracébesluit
- **Meekoppelkans.** Dit zijn maatregelen die een relatie met de A58 of de Rijksdoelstellingen hebben, maar geen (grote) impact hebben op de doelstelling. Degene die primair verantwoordelijk is voor de meekoppelkansen qua uitvoering en financiering wordt in een later stadium bepaald.
- **Regiowens.** Dit zijn wensen vanuit de regio. Deze maatregelen hebben geen directe relatie met de A58, maar hebben betrekking op het verbeteren van het onderliggend wegennet of wel een kwaliteitsimpuls voor de omgeving. De financiering en uitvoering ligt primair bij andere overheden/partijen.
- **Niet kansrijk.** Uit het onderzoek in de factsheets kan ook blijken dat een maatregel niet kansrijk is. Dit geldt bijvoorbeeld voor maatregelen die een negatief effect hebben op verkeersveiligheid en/of doorstroming.

Van overige maatregelen in de maatregelpakketten (Smart Mobility, OV, fiets, etc) wordt na de longlist per alternatief een bijpassend pakket samengesteld waarvan een totaaleffect wordt ingeschat. Dit gebeurt op basis van expert judgement.

2.2 Beoordelingskader

In de startbeslissing is voor de uiteindelijke alternatieven/pakketten na zeef 1 het onderstaande beoordelingskader opgenomen.

Beoordelingskader	
Doelbereik	Doorstroming
	Veiligheid
	Robuustheid
	Economische verlieskosten
	Betrouwbaarheid
	Samenhang in het netwerk
	Innovatie (Smart mobility)
Externe effecten	Lucht
	Geluid
	Natuur & Landschap
	Water & Bodem
	Archeologie & Cultuurhistorie
	Gezondheid
	Externe Veiligheid
Haalbaarheid	Klimaatadaptatie
	Doorkruisbaarheid gebied
	Kosten
	Baten-Kosten
	Uitvoeringshinder
Risico's	
Draagvlak	

Dit kader is vervolgens bij de start van fase 1 gezamenlijk met het projectteam uitgewerkt. De uiteindelijke maatregelpakketten (samenstellingen van de (start)alternatieven met overige maatregelen worden in zeef 1 beoordeeld op basis van het navolgende kader.

	Aspect	Criterium	Voorstel beoordeling	Wanneer kansrijk?
Doelbereik	Doorstroming	Effect op I/C-verhouding (OWN en HWN), vermindering files, reistijd	Kwalitatief op basis van kwantitatieve gegevens (NRM/RDW-lusgegevens/Inweva/Localize/ NoMo)	Maatregel(pakket) verbetert de doorstroming.
	Veiligheid	Effect op verkeersveiligheid (OWN en HWN)	Kwalitatief op basis van kwantitatieve gegevens (BRON/InCar Vrachwagens, Viastat)	Maatregel(pakket) verbetert de verkeersveiligheid.
	Betrouwbaarheid	Effect op betrouwbaarheid reistijd	Kwalitatief op basis van kwantitatieve gegevens (zie bronnen bij doorstroming)	Maatregel(pakket) verbetert de betrouwbaarheid.
	Robuustheid	Effect op robuustheid (HWN)	Kwalitatief op basis van kwantitatieve gegevens (zie bronnen bij doorstroming). Expert judgement doorkijk na 2030	Maatregel(pakket) verbetert de robuustheid van het hoofdwegenet.
	Economische verlieskosten	Effect op voertuigverliesuren	Kwalitatief, op basis van kwantitatieve gegevens (zie bronnen bij doorstroming)	Maatregel(pakket) vermindert de economische verlieskosten.
	Samenhang in het netwerk	Effect op netwerk (OWN en HWN)	Kwalitatief op basis van kwantitatieve gegevens, inzicht in gebruik per wegtype (gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen), waaronder (sluip)verkeer via N282, N631, N632, N629 en Gilzeweg/Bavelseweg.	Maatregel(pakket) verbetert de samenhang (verkeer op het juiste wegtype).
	Innovatie en Smart mobility	Kansen voor innovatie en inzet op andere modaliteiten om de A58 te ontlasten.	Kwalitatief op basis van confrontatie ambities stakeholders en analyse i.r.t. ontwerp, verkeer (gebruikers).	Maatregel(pakket) biedt kansen voor innovaties en het stimuleren van co-modaliteit.
	Duurzaamheid	Klimaatmitigatie; CO2 en materiaalgebruik	Mate van materiaal- en energiegebruik en CO2 in aanleg en gebruiksfase.	Maatregelpakket leidt niet tot onevenredig toename van CO2 of materiaalgebruik en geeft invulling aan de uitkomsten van omgevingswijzer en ambitieweb.

	Aspect	Criterium	Voorstel beoordeling	Wanneer niet kansrijk?
Externe effecten	Lucht	Effect op luchtkwaliteit	Kwalitatief op basis van bestaande informatiebronnen	Showstoppers vanuit wet- en regelgeving (niet op te lossen normoverschrijding).
	Geluid	Effect op geluidbelasting	Kwalitatief op basis van kwantitatieve gegevens	Showstoppers vanuit wet- en regelgeving (niet op te lossen normoverschrijding).
	Natuur & Landschap	Effect op landschap- en natuurwaarden (inclusief verbindingzones)	Kwalitatief op basis van bestaande informatiebronnen.	Showstoppers vanuit wet- en regelgeving (niet op te lossen normoverschrijding, aanzienlijke impact op NNB of ruimtelijke kwaliteit, of niet kunnen voldoen aan ADC criteria voor Natura 2000.
	Water & Bodem	Effect op water en bodem	Kwalitatief op basis van bestaande informatiebronnen	Showstoppers vanuit wet- en regelgeving (niet op te lossen normoverschrijding).
	Archeologie & Cultuurhistorie	Effect op archeologische en cultuurhistorische waarden	Kwalitatief op basis van bestaande informatiebronnen	Showstoppers vanuit wet- en regelgeving (niet op te lossen normoverschrijding). Bijv. ten aanzien van monumenten).
	Externe Veiligheid	Effect op het plaatsgebonden risico en groepsrisico	Kwalitatief op basis van bestaande informatiebronnen	Showstoppers vanuit wet- en regelgeving (niet op te lossen normoverschrijding).
	Klimaat-adaptatie	Effect op klimaat-gerelateerde risico's	Kwalitatief op basis van bestaande informatiebronnen	Belangrijke effecten in beeld (geen wettelijke showstoppers)
	Doorkruisbaarheid gebied	Effect op doorkruisbaarheid van (recreatieve) onderliggende verbindingen	Kwalitatief op basis van functioneel ontwerp	Belangrijke effecten in beeld (geen wettelijke showstoppers).
	Ruimtegebruik	Effecten op het fysiek ruimtegebruik (wonen/ werken/ recreëren/ landbouw)	Kwalitatief op basis van ruimtebeslag	Belangrijke effecten in beeld (geen wettelijke showstoppers)

	Aspect	Criterium	Voorstel beoordeling	Resultaat
Haalbaarheid	Kosten	Inschatting investeringskosten en exploitatiekosten van de alternatieven	Kwalitatief op basis van kentallen.	Inzicht in realiseerbaarheid binnen taakstellend budget (€ 70 mln)
	Baten-Kosten	Verhouding tussen baten en kosten	Vergelijking ingeschatte kosten en mate van doelbereik	Ranking alternatieven op basis van kosten en baten
	Uitvoerings-hinder	Effect op uitvoeringshinder tijdens de realisatiefase	Kwalitatief, expert judgement	Belangrijke effecten en evt. showstoppers
	Risico's	Risico's in maakbaarheid en realiseerbaarheid	Kwalitatief, expert judgement	Belangrijkste risico's in beeld
	Draagvlak	Mate van draagvlak bij belanghebbenden / gebruikersacceptatie	Kwalitatief op basis van participatie	Indicatie mate van draagvlak

Toelichting beoordelingskader

- Scores worden in fase 1 op basis van expert judgement bepaald, waarbij relevante verschillen tussen alternatieven inzichtelijk worden gemaakt.
- Beoordeling gebeurt op een vijfpuntschaal (- -, -, 0, +, + +).

	Doelbereik	Externe effecten	Haalbaarheid*
++	Grote mate van doelbereik	Groot positief effect	Ruim binnen taakstellend budget/ goed haalbaar/ minimaal risicoprofiel/ zeer wenselijk
+	Enig doelbereik	Positief effect	Binnen taakstellend budget/ haalbaar/ laag risicoprofiel/ acceptabel
0	Geen doelbereik	Geen of marginaal effect	Nabij taakstellend budget/ haalbaar/ regulier risicoprofiel/ enige acceptatie
-	(deel)aspect niet in lijn met doelbereik	Negatief effect (al dan niet met maatregelen oplosbaar)	Net buiten taakstellend budget/ zeer complex / hoog risicoprofiel/ weerstand
--	Averechts op doelbereik (showstopper)	Groot, niet vergunbaar negatief effect (showstopper)	Ruimte overschrijding taakstellend budget/ onhaalbaar/ extreem risicoprofiel/ geen acceptatie (showstopper)

** bij het aspect kosten/baten wordt een afwijkende beoordeling (ranking, genummerd naar aantal alternatieven) toegepast.*

Het is mogelijk dat na zeef 1 alternatieven reeds afvallen voor verdere beoordeling in zeef 2, bijvoorbeeld bij onvoldoende doelbereik, kosten ver boven het beschikbare budget of andere showstoppers.

Een rode beoordeling betekent dat een alternatief niet kansrijk is en dus niet wordt geselecteerd in zeef. Daarnaast kan een door een stapeling van negatieve effecten (oranje beoordeling) of doordat andere alternatieven op alle aspecten altijd beter scoren een alternatief onderbouwd afvallen.

3 Fase 2

3.1 Alternatieven/pakketten

Uit fase 1 blijken de in fase 2 te onderzoeken alternatieven/pakketten.

3.2 Beoordelingskader

Voor fase 2 wordt, op basis van het kader uit zeef 1, een specifiekere beoordelingskader opgesteld. Het beoordelingskader wordt onderdeel van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.