

## Participatiemiddagen werkgevers en maatschappelijke partijen

*Datum: 13 / 14 januari.*

Op de middag van 13 en 14 januari zijn twee participatiemiddagen georganiseerd voor werkgevers en maatschappelijke partijen met een belang bij de MIRT Verkenning A58 Tilburg Breda. Vanuit het projectteam zijn presentaties gegeven over het proces en de inhoud van het project. Daarna zijn in een open gesprek vragen en aandachtspunten opgehaald bij de betrokken partijen. De volgende organisaties waren hierbij aanwezig:

- Brandweer Midden-west-brabant
- TLN
- Platform BV Breda
- VNO-NCW Brabant Zeeland
- ZLTO Alphen Chaam
- Dennenheuvel Vastgoed BV
- Diamant groep
- Schenker Logistics NL
- McDonalds Tilburg
- Evofenedex
- ZLTO Gilze en Rijen, ZLTO Breda
- BMN: Brabant Mobiliteitsnetwerk
- Retailer Shell Molenheide
- Regio West-brabant
- VVN veilig verkeer Nederland
- ANWB

De volgende organisaties waren ook uitgenodigd maar konden helaas niet aanwezig zijn:

- Staatsbosbeheer
- Brabants Landschap
- Rhenus contract logistics Tilburg
- Koninklijke Saan BV
- Montea
- Midpoint Brabant Smart Logistics
- Ibis hotel Tilburg
- Bedrijven overleg regio Tilburg
- Burgerking Gilze Rijen
- La Place Gilze en Rijen
- Subway Gilze en Rijen
- Dinalog
- Brabants Landschap
- BUas hogeschool
- Fietsersbond
- Raakeind (Tankstation Esso)
- Rewin
- TWM Gronden

In de bijeenkomsten zijn verschillende inhoudelijke aandachtspunten naar voren gekomen die gebruikt kunnen worden in de probleemanalyse en uitwerking van oplossingsrichtingen voor de A58.

### *Toekomstvastheid*

Evofenedex vraagt aandacht voor een toekomstvaste oplossing. Ga voor een oplossing die ook in 2030 voldoende marge/capaciteit heeft. Wij maken in de Verkenning daarom onder andere een doorkijk naar 2040. Toekomstvastheid zit daarnaast in het beoordelingskader om oplossingen af te wegen.



#### *Onderliggend weggenet/N282*

Aanwezigen vragen aandacht voor de effecten op parallel lopende wegen/het onderliggend weggenet (N282). De N282 wordt ook gebruikt als sluiproute voor niet-lokaal verkeer als de A58 druk is. Dit wordt meegenomen in de modelstudie waarin de effecten verkeerskundig worden berekend.

#### *Herkomsten-bestemmingen weggebruikers*

Er wordt gevraagd hoe de herkomst-bestemmingen van weggebruikers worden gemeten. In deze Verkenning wordt hiervoor gebruik gemaakt van een verkeersmodel en een enquête. Er wordt geen gebruik gemaakt van 'geofences' of kentekenonderzoek.

Shell Molenheide en BMN vragen aandacht voor recreatief verkeer in de probleemanalyse. Kijkend naar de verbinding richting Zeeland en daarom mogelijk veel campers etc. Uit de eerste beelden van de probleemanalyse blijkt inderdaad dat het buiten de spits inderdaad ook druk is. Niet alleen recreatief maar ook vrachtverkeer en doorgaand.

Regio West-Brabant vraagt of er nog een duidelijk verschil is per richting van de intensiteiten. Het eerste beeld is dat richting 2030 er niet een duidelijk verschil in intensiteit is per richting. Beide zijn druk.

#### *Stikstof*

VNO-NCW vraagt of, in de ADC toets, de doorstroming een 'dwingende reden' kan zijn voor het project. Een goede onderbouwing is hiervoor noodzakelijk. VNO-NVW vraagt tevens of compensatie van stikstof (in ADC toets) bij een wegverbreding in de planuitwerking haalbaar is. In deze fase van het project is dit nog onzeker. ZLTO: Maak de stikstofdepositie ook meetbaar. Waait het helemaal naar de natuurgebieden of slaat het direct naast de snelweg neer? Deze effecten zijn meegenomen in de modellen die voor deze studie gebruikt worden.

#### *Wegcapaciteit*

Shell/molenheide geeft aan dat er gewoon te weinig asfalt is voor de hoeveelheid verkeer (o.a. voor verkeersveiligheid).

#### *Hoofd-parallel structuur*

Is een 4x2 (hoofdbaan-parallelbaan structuur) een mogelijke oplossing? (Zoals in Den Bosch) Dergelijke varianten kunnen als sub-varianten meegenomen worden in het onderzoek, waarbij wel rekening gehouden moet worden met het beschikbare budget voor dit project. Evofenedex geeft aan dat een traditionele verdeling hoofd/parallel baan juist geen goede oplossing is als dit niet dynamisch in te richten is.

#### *Vrachtwagenheffing België*

Suggestie is om in de probleemanalyse ook te kijken naar het effect van de Belgische tolheffing voor vrachtverkeer in Nederland. Antea geeft aan dat dit effect marginaal is. Daarnaast komt er in Nederland ook een vrachtwagenheffing.

### *Vrachtwagen parkeren*

Vrachtwagenparkeren valt op dit moment buiten de scope van verkenning A58 Tilburg-Breda, maar wordt o.a. in de studie MIRT goederencorridor onderzocht. Gemeente Tilburg is hier zelf ook mee bezig op bedrijventerreinen langs de A58. Door de aanwezigen, waaronder de vertegenwoordiger van Shell Molenheide, wordt specifiek aandacht gevraagd voor problematiek met capaciteit vrachtwagenparkeren op verzorgingsplaatsen. Er is te weinig plek en bestaande voorzieningen staan vol. Dit probleem kan toenemen als de capaciteit van de weg straks toeneemt en er meer vrachtverkeer verwacht wordt. Ook Evofenedex geeft aan dat wildparkeren van vrachtwagen als een probleem wordt ervaren. Suggestie is om dit issue mee te nemen als meekoppelkans. Ook vanuit verkeersveiligheid (risico op parkeren op vluchtstrook). Parkeren voor vrachtwagens kan ook een deeloplossing zijn om zoekverkeer te beperken.

### *Verkeersveiligheid*

Veilig Verkeer Nederland constateert duidelijke locaties waar veel ongevallen gebeuren. Bijvoorbeeld bij verzorgingsplaatsen en in/uitvoegers. Dit sluit aan bij het landelijke beeld dat bij in/uitvoegers meer ongevallen plaatsvinden.

### *Openbaar vervoer*

Vitaal Katsbogten geeft aan dat de OV verbindingen vanuit Tilburg naar bedrijventerreinen niet goed zijn. Vanuit de bedrijfsvereniging is een goede busverbinding vanuit de stad naar het bedrijventerrein van belang. Ideeën voor een oplossingen zijn een bushalte op de rijksweg en de industrieterreinen loop/fiets vriendelijker maken om OV gebruik aantrekkelijk te maken. Kijk bij OV ook naar directere busverbindingen tussen woon-en-werk locaties. Nu is vaak een overstap nodig op stations. Het OV tussen Tilburg en Breda is op dit moment erg druk vanwege de studenten. Een verbetering van het OV is zinvol. De sprinter rijdt maar 2x per uur ipv 4x per uur zoals eerst. In de toekomstscenario's (met PHS) wordt verwacht dat er voldoende capaciteit in de trein beschikbaar is omdat de frequentie verhoogd wordt. Echter, de trein is vooral een goede oplossing voor centrum-centrum reizigers en lost daarmee niet alle problemen op de A58 op.

### *Energie*

ZLTO vraagt aandacht voor meekoppelkansen o.a. voor energiemaatregelen (zonnevelden).

### *Innovatie*

De aanwezigen doen verschillende suggesties voor innovatieve oplossingen: Kijk naar kansen voor elektrisch rijden, bijvoorbeeld opladen middels inductie in de weg. Kijk naar mogelijkheden vanuit ITS (automatisering verkeer).

### *Natuur en recreatie*

Wandelned vraagt aandacht voor meekoppelkansen voor natuur, omgeving en recreatie.

### **Vervolg**

De aanwezigen en genodigde belangenpartijen worden ook in het vervolg van deze verkenning betrokken. In de loop van het voorjaar van 2020 volgt een volgende bijeenkomst, waarbij verder wordt ingegaan op de uitwerking van de oplossingsrichtingen.