

- Nut & noodzaak
- Mobiliteitshub A67 Eersel

Concept | Utrecht 15 september 2022



Inhoudsopgave

1. INLEIDING	4
1.1 WAT WILLEN WE BEREIKEN MET DE REGIONALE MOBILITEITSHUB A67?	5
1.2 HOE KOMEN WE TOT EEN GOED WERKENDE HUB?	6
1.3 WAT STAAT ER IN DIT ONDERZOEK?	7
1.4 LEESWIJZER	7
2. FILEBEELD	8
2.1 FILEBEELD 2030	8
2.2 FILEBEELD 2040	9
2.3 AANDEEL DE KEMPEN	10
2.4 WAT IS DE BESTE PLEK VOOR EEN HUB AAN DE A67?	11
2.5 VOORLOPIG EFFECT MOBILITEITSHUB OP FILEBEELD	12
3. DOELGROEPEN ONDERZOEK	13
3.1 RANDVOORWAARDEN (DOELGROEPOVERSTIJGEND)	13
3.2 DOELGROEP PRIMAIR: FORENZEN	14
3.3 DOELGROEP SECUNDAIR: BEZOEKERS EINDHOVEN CENTRUM	15
4. OVERSTAPPOTENTIE	16
4.1 OMVANG DOELGROEP	16
4.2 OVERSTAPPOTENTIE	20
4.3 INVLOED GROEI ASML OP OVERSTAPPOTENTIE	22
5. CONCLUSIES	26
5.1 BELANGRIJKSTE CONCLUSIES	26
5.2 AANBEVELINGEN	27

BEGRIPPENLIJST

BEGRIP	TOELICHTING
Last-mile verplaatsing	Dit is de rit van een station of hub naar de eindbestemming.
Parkeerdruk	Bezettingsgraad van het aantal beschikbare parkeerplaatsen
Filebeeld	De verwachte file op een weg.
Afwikkelings-capaciteit	De mate waarin de capaciteit van een weg voldoende is om het verkeer door te laten stromen.
Na transport	Zie "Last-mile"
Selected-Centroid analyse	Een analyse waarmee zichtbaar wordt welk aandeel bewoners uit bepaalde plekken (in dit geval de Kempengemeenten) onderdeel uitmaken van het verkeer op een bepaald wegdeel.
Reistijdverlies	Hoeveel langer mensen moeten reizen in vergelijking met een situatie zonder files of andere vormen van vertraging.
Overstappotentie	De verwachte hoeveelheid gebruikers van een mobiliteitshub
Selected-link analyse	Een analyse waarmee herkomstgebieden en bestemmingen van verkeer op een bepaald wegdeel zichtbaar worden.
Modaliteiten / vervoerswijze	Alle verschillende denkbare vervoersmogelijkheden (auto, fiets, OV, deelscooter etc.)

1. Inleiding

AANLEIDING & DOEL

De Brainport regio kent al jaren een economische groei die boven het landelijk gemiddelde ligt. De afgelopen tien jaar groeide de regionale economie met ruim 2% per jaar, ten opzichte van een landelijk gemiddelde groei van 1% per jaar. Dit economisch succes heeft er voor gezorgd dat steeds meer mensen in de regio zijn komen wonen en werken. Ook in de komende jaren zal de Brainportregio blijven groeien. Er moet ruimte geboden worden aan een groei van naar verwachting 72.000 arbeidsplaatsen in de regio (samenwerkingsagenda Hart van Brainport Eindhoven, maart 2021). Dit gaat samen met een forse woningbouwopgave van alleen al 62.000 nieuwe woningen in het stedelijk gebied. De opgave voor De Kempen komt hier nog bovenop.

Door de sterke groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen kent de Brainportregio ook een grote mobiliteitsgroei. De auto speelt een belangrijke rol in de mobiliteit van de Brainportregio, mede door de voor veel werknemers mindere bereikbaarheid met het OV en onbenutte kansen van het fietsgebruik. De Randweg Eindhoven (A2/N2) vormt de belangrijkste verkeersader voor zowel het regionale als het doorgaande verkeer. Deze verkeersader loopt tegen zijn grenzen aan, dat zien we aan de filedruk op dit moment en de voorspelde filedruk in 2030 en 2040. Hierdoor staat de bereikbaarheid van de regio en in het bijzonder de economische toplocaties onder druk. Parkeren wordt door het grote ruimtebeslag ook steeds lastiger.

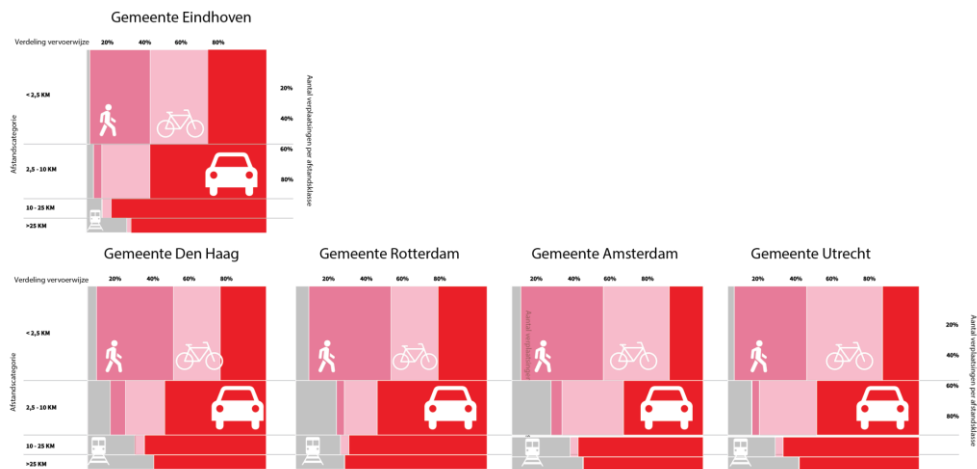
Bereikbaarheid regio in het gedrang

De ruimtelijke-economische structuur van de Brainportregio is geconcentreerd rond de Randweg (A2/N2) en de zijtakken van deze weg (A67, A58 en A50) en de N270. Langs deze (snel)wegen bevinden zich de economische toplocaties, zoals het bedrijventerrein de Run, BIC/Eindhoven Airport, High Tech Campus, Philips Healthcare Campus, Ekkersrijt en Automotive Campus.

Inzetten op mobiliteitstransitie

In het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport van de Rijksoverheid) is afgesproken dat woon-, werklocaties en voorzieningen zoveel mogelijk binnenstedelijk in Eindhoven, Helmond en Veldhoven worden gerealiseerd. Gekoppeld daaraan is de principekeuze gemaakt voor een mobiliteitstransitie: een verschuiving van autogebruik naar meer gebruik van OV, fiets, lopen en slimme mobiliteit en deelmobiliteit. Zonder deze mobiliteitstransitie legt de mobiliteitsgroei een te grote claim op de ruimte (infrastructuur en parkeren) en op de leefbaarheid van de steden (congestie, geluidsoverlast, luchtkwaliteit). De transitie moet resulteren in een mental shift (een nieuwe kijk op reizen en op het mobiliteitssysteem) en in een modal shift (van auto naar ruimte efficiëntere en duurzamere alternatieven OV, fiets, lopen en delen en naar slimme combinaties van reizen). De reizigers vormen de spil in dit slimme mobiliteitssysteem.

De modal shift, de verdeling van het gebruik van verschillende vervoerswijze is anders dan in andere grote steden in Nederland. Voor veel mensen die werkzaam zijn in de Brainport is en blijft de auto van belang, omdat een (volledige) reis via het OV in combinatie met fiets of vormen van deelmobiliteit geen alternatief is (te lang en/of vaak overstappen). Het OV is ook nog te veel gericht op Eindhoven Centraal Station (radiale verbindingen) en veel minder op de (andere) economische toplocaties in de regio (tangentiële verbindingen).



Afbeelding 1: inzetten op mobiliteitstransitie van groot belang voor bereikbaarheid. Modal shift Eindhoven in verhouding tot andere grote Nederlandse steden

Inzetten op regionale mobiliteitshubs

Eén van de onderdelen om de bereikbaarheid van de regio te verbeteren en mobiliteitstransitie voor elkaar te krijgen is de ontwikkeling van regionale mobiliteitshubs. Dit zijn hubs die dicht bij de snelweg liggen, zodat een snelle overstap mogelijk is van de auto op een andere modaliteit (OV, fiets). De regionale mobiliteitshubs liggen bij voorkeur voor de files, zodat ze een positieve bijdrage leveren aan het verminderen van de knelpunten op hoofdwegen en het reistijdverlies van de reiziger wordt beperkt.

Een goedwerkende mobiliteitshub gaat samen met een sterk (H)OV-netwerk van (uiteindelijk) Brainportlijnen die een verbinding maakt tussen de woongebieden, de mobiliteitshub en de werklocaties. In het landelijk gebied kan niet overal een concurrerend OV-alternatief geboden worden. Door het aanbieden van aantrekkelijke overstappunten (de hubs) worden ketenreizen van auto plus OV of fiets aantrekkelijker. Daarnaast zijn ook kleinschalige oplossingen in vervoer denkbaar, inclusief een netwerk van hubs.

De regionale mobiliteitshubs leveren niet zo alleen een positieve bijdrage aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de economische toplocaties, maar dragen ook bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid van het omringende landelijke gebied. Door een goed onderliggend netwerk van kleinschaligere hubs (dorp- of wijkhub) en kleinschalig/flexibel vervoer, krijgen inwoners van het landelijk gebied toch toegang tot snelle en frequente buslijnen naar de stad en naar de belangrijke werklocaties. En is er altijd de mogelijkheid dat forenzen gebruik maken van eigen vervoer (fiets en auto) om bij de mobiliteitshub de overstap te maken op de bus.

1.1

WAT WILLEN WE BEREIKEN MET DE REGIONALE MOBILITEITSHUB A67?

De regionale mobiliteitshub A67 is onderdeel van het Ontwikkelplan Regionale Mobiliteitshubs. In dit ontwikkelplan zijn zes mobiliteitshubs aan de rand van het stedelijke gebied van Eindhoven voorzien. De regionale hubs liggen nabij de snelweg en maken een overstap van auto naar een alternatieve vervoerwijze voor de 'last-mile' mogelijk. Doelen van de regionale hubs, en specifiek van de regionale mobiliteitshub A67, zijn:

DOELEN VAN EEN MOBILITEITSHUB

- Het verbeteren van de bereikbaarheid van bewoners uit de Kempengemeenten richting Eindhoven.
- Het verminderen van autobewegingen en daarmee filevorming op de A67 tussen Eersel en Eindhoven.
- Het verleiden van reizigers (forenzen en bezoekers) die met de auto op weg zijn naar de economische toplocaties in en rond Eindhoven om over te stappen op een andere (duurzame) vervoerswijze voor de 'last-mile' van hun reis.
- Het bieden van een oplossing voor de ervaren parkeerdruk op enkele economische toplocaties.
- Het werken aan een gezonde, duurzame en aangename leefomgeving.

1.2

HOE KOMEN WE TOT EEN GOED WERKENDE HUB?

Om bovenstaande doelen te bereiken is alleen het realiseren van een overstaplocatie (mobiliteitshub) onvoldoende. Het daadwerkelijk verleiden van reizigers om niet met de auto door te rijden naar de eindbestemming (gewoontegedrag), maar aan de rand van de stad over te stappen op een alternatieve vervoerswijze, vraagt om grotere inspanningen. Om te komen tot een goed werkende hub hanteren wij de volgende uitgangspunten als de basis voor ons onderzoek:

UITGANGSPUNTEN

Er moet gewerkt worden aan een (verkeers)situatie waarbij het overstappen op een regionale mobiliteitshub aantrekkelijker is dan doorrijden met de auto naar de eindbestemming. Dit vraagt om:

- Een mobiliteitshub die optimaal aansluit bij de randvoorwaarden, eisen en wensen die de doelgroep(en) heeft/hebben met betrekking tot de overstap en de overstaplocatie.
- Een mobiliteitshub waarvan de capaciteit aansluit bij de omvang van de doelgroep(en) of hier op een flexibele manier bij kan aansluiten.
- Voldoende 'push-factoren' op de plaats van bestemming om het onaantrekkelijk te maken om toch met de auto door te rijden (nadere toelichting push-factoren volgt in volgende paragraaf).

1.3 ● WAT STAAT ER IN DIT ONDERZOEK?

Voor de regionale mobiliteitshub hebben wij ons verdiept in de doelgroepen (zie hoofdstuk 3) die potentieel gebruik gaan maken van de hub. Focus binnen ons onderzoek lag op:

- Inzichtelijk maken van het filebeeld op de A67 om:
 - een beeld te hebben welke bijdrage bewoners uit de Kempengemeenten in 2040 leveren aan de files op de A67.
 - een beeld te hebben van wat het effect van een mobiliteitshub op het filebeeld kan hebben.
- Inzichtelijk maken randvoorwaarden, eisen en wensen van verschillende doelgroepen om:
 - een goede keuze te kunnen maken voor een geschikte locatie voor de mobiliteitshub A67.
 - een goed beeld te krijgen van de inrichting van de hublocatie, wijze van natransport en te bieden voorzieningen op en rond de mobiliteitshub.
- Onderbouwde inschatting maken van de omvang van de doelgroep, de herkomsten en bestemmingen van de doelgroep en de overstappotentie om:
 - een goed beeld te krijgen van de benodigde parkeercapaciteit.
 - een goed beeld te krijgen van benodigd natransport (routes, vervoerwijze, frequentie).

PUSH-FACTOREN GEEN ONDERDEEL VAN DIT ONDERZOEK

Zoals bovenstaand aangegeven staat of valt het succes van een mobiliteitshub met voldoende 'push-factoren' op de plaats van bestemming. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het creëren van een situatie waarbij er onvoldoende parkeercapaciteit bij de bestemming is, parkeren op plaats van de bestemming substantieel duurder is dan parkeren op de hub of wanneer de reistijd met de auto naar de eindbestemming substantieel langer is dan de reistijd wanneer iemand op de hub parkeert en overstapt op een alternatieve vervoerwijze. Ook kunnen werkgevers hier een rol spelen door bijvoorbeeld een deel van de werknemers te verplichten om gebruik te maken van de mobiliteitshub.

Het realiseren van dergelijke 'push-factoren' is geen onderdeel van dit onderzoek maar zal door de gemeente Eindhoven in samenwerking met Brainport Bereikbaar en regionale partners uitgewerkt moeten worden.

1.4 ● LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 maken we het filebeeld voor 2030 en 2040 inzichtelijk: waar kunnen we in de toekomst file verwachten en welk effect heeft dat op de nut & noodzaak van een mobiliteitshub ter hoogte van Eersel? In hoofdstuk 3 beschrijven we de potentiële doelgroepen die gebruik gaan maken van de regionale mobiliteitshub A67. We beschrijven hun kenmerken, randvoorwaarden en de (dis)satisfiers die een rol spelen bij het wel/niet willen overstappen van de auto naar een alternatieve vervoerswijze. In hoofdstuk 4 maken we inzichtelijk wat de omvang van de verschillende doelgroepen is en welke overstappotentie wij zien voor de regionale mobiliteitshub A67. In hoofdstuk 5 beschrijven we de belangrijkste conclusies uit het onderzoek naar de nut & noodzaak van de regionale mobiliteitshub A67.

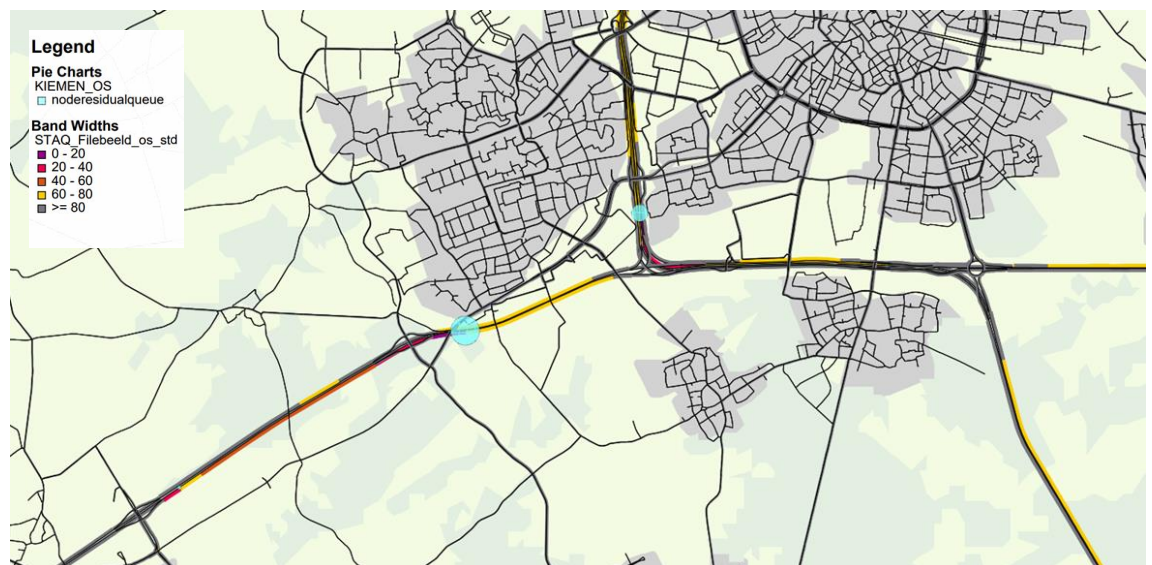
2. Filebeeld

De kans dat potentiële gebruikers de overstap maken bij een mobiliteitshub is groter als deze leidt tot tijdswinst, ten op zichten van de reis wanneer zij de overstap niet zouden maken. Het filebeeld op de A67 speelt een belangrijke rol bij de bereikbaarheid van de regio, maar dus ook in de nut & noodzaak van een mobiliteitshub. Staat er op de A67 elke ochtend file waardoor de reistijd naar de economische toplocaties flink kan oplopen, dan is het gebruik van een mobiliteitshub en een overstap op bijvoorbeeld het OV ineens een realistisch alternatief omdat het qua reistijd kan concurreren met de auto. In dit hoofdstuk geven we inzicht in het verwachte filebeeld op de A67 in 2030 en 2040. Het filebeeld 2030 en 2040 is tot stand gekomen op basis van de cijfers uit het Regionaal verkeersmodel Zuidoost-Brabant (BBMA 2018).

2.1 FILEBEELD 2030

Ochtendspits

Als we naar het filebeeld van 2030 kijken, dan zien we dat met name op de A67 vanaf afrit 30 in de richting van Eindhoven file kan worden verwacht. Tussen afrit 30 en afrit 31 wordt 40 – 60% van de maximum snelheid (100 km/h uur) gehaald. Ter hoogte van afrit 31 wordt slechts 0 – 20% van de maximumsnelheid gehaald. In de richting van de Kempen is met name tussen Knooppunt de Hogt en afrit 31 vertraging zichtbaar.



Avondspits

In de avondspits valt op dat in beide richtingen van de A67 vertragingen ontstaan tussen knooppunt de Hogt en afrit 31 en afrit 31 en afrit 30. Met name ter hoogte van afrit 31 neemt de vertraging verder toe, waarbij in de richting van Eindhoven slechts 0 – 20% van de maximum snelheid wordt gereden.



2.2 FILEBEELD 2040

Ochtendspits

In het filebeeld van 2040 zien we een flinke toename in de vertragingen op de A67 tussen afrit 30 en Knooppunt de Hogt ten opzichte van het filebeeld in 2030. Ook in de richting van Eindhoven naar de Kempen zien we in 2040 flinke vertragingen op de A67. Tussen de afritten wordt 40 – 60% van de maximum snelheid bereikt. Ter hoogte van de afritten wordt slechts 20 – 40% en soms in 0 – 20% van de maximum snelheid bereikt. Ook zien we voor het eerst bij afrit 30 vanaf de snelweg terugslag ontstaan op het onderliggend wegennet. Bij de Run zien we in 2040 dat het vastloopt. In de ochtendspits worden op de wegen behorende tot de Run 0 – 20% van de maximum snelheid bereikt. Ook op de N2/A2 en de A58 zien we een toename van de vertraging. Los van het verkeer dat naar de economische toplocaties rijdt heeft ook het verkeer dat doorrijdt naar de A2 noord of de A50 last van vertragingen op de N2/A2.



Avondspits

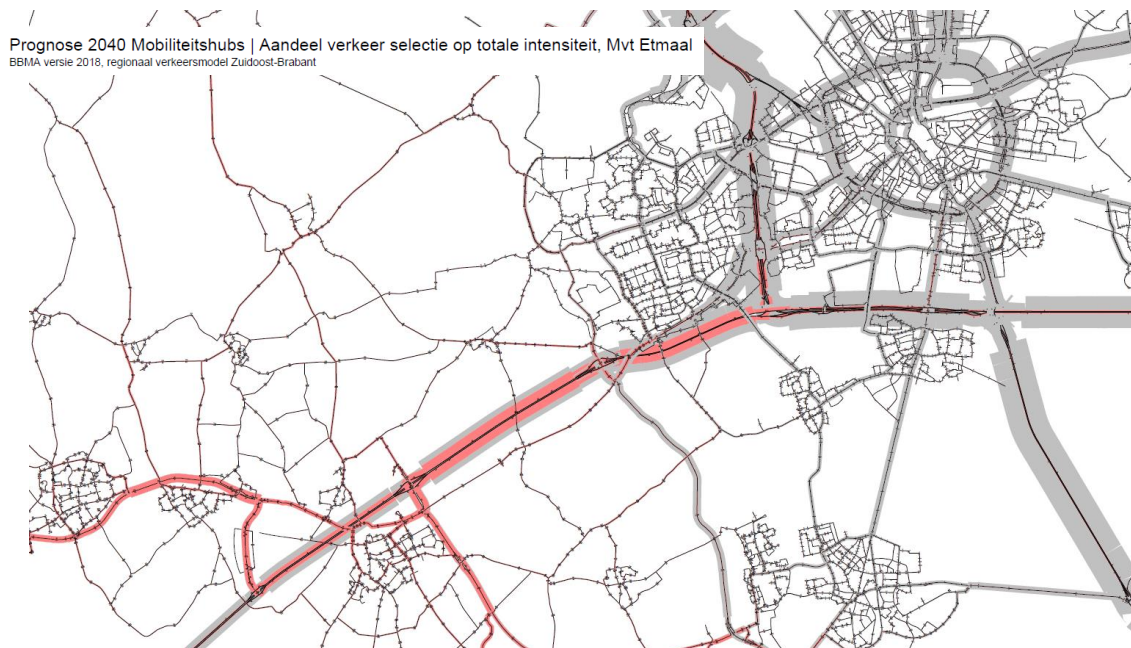
In het verwachte filebeeld van 2040 zien we in de avondspits met name vertraging ontstaan ter hoogte van afrit 30 en 31. Ook op de delen tussen de afritten zien we vertraging, maar daar wordt nog wel 60 – 80% van de maximum snelheid gehaald.



2.3

AANDEEL DE KEMPEN

Om te bepalen welk aandeel de Kempengemeenten hebben in het filebeeld op de A67 is door adviesbureau Goudappel Coffeng een selected cendroid analyse uitgevoerd. Hiervoor zijn gegevens uit het regionaal verkeersmodel Zuidoost-Brabant gebruikt. De selected cendroid analyse geeft de totale intensiteit op de A67 weer (grijs) en het verkeer dat uit de Kempengemeenten afkomstig is (rood).



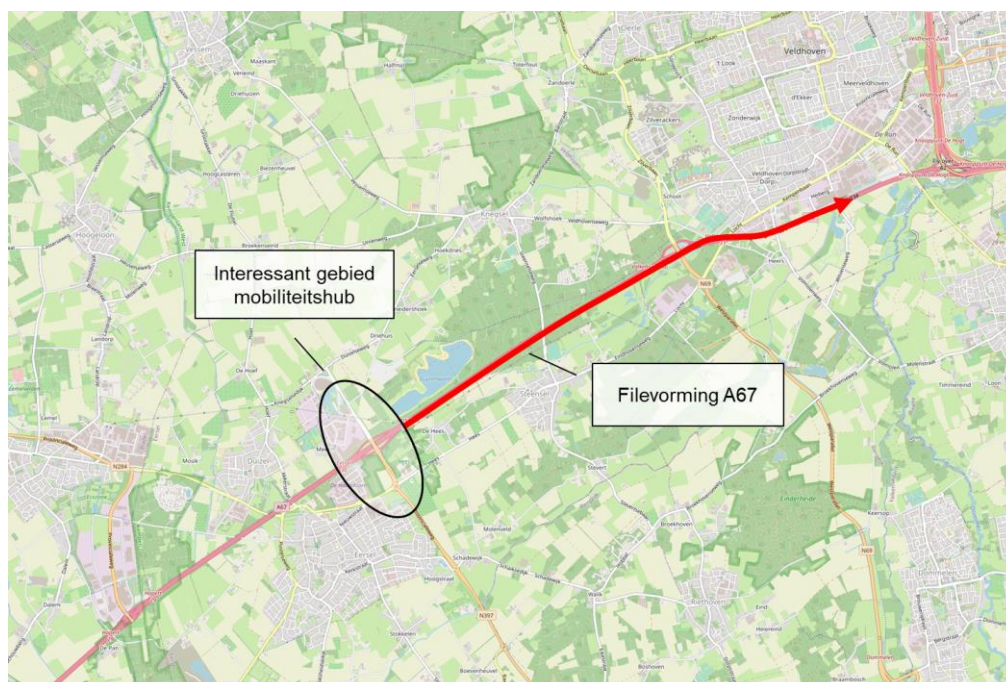
Afbeelding 2: aandeel verkeer uit de Kempengemeenten op de A67 in de ochtendspits (in procenten)

Over het gehele etmaal gekeken is te zien dat vanaf afrit 29 Hapert het verkeer vanuit de Kempen op de A67 komt. De piek ligt echter tussen afrit 30 Eersel en knooppunt de Hogt met een aandeel van ongeveer 60%. Ook van Eindhoven af heeft een flink aandeel verkeer de Kempen gemeenten als bestemming. Dat laat zien dat de Kempen gemeenten een flink aandeel hebben op de file op de A67.

2.4

WAT IS DE BESTE PLEK VOOR EEN HUB AAN DE A67?

Vanuit het westen gezien heeft Eersel de ideale ligging voor de realisatie van een mobiliteitshub. Een mobiliteitshub nabij Eersel is vanuit zo goed als alle woonkerken uit de Kempengemeenten goed bereikbaar en bevindt zich voor reizigers in de richting van Eindhoven op de route. Een mobiliteitshub nabij Hapert zou een enorme uitdaging met zich meebrengen voor het stimuleren van gebruikers uit bijvoorbeeld Eersel. Reizigers zijn namelijk niet snel geneigd om eerst 'de verkeerde kant' op te reizen. Daarnaast begint de file op de A67 in de ochtend- en avondspits ter hoogte van afrit 30. Een mobiliteitshub net voor deze file is ideaal. Reizigers kunnen doorrijden tot de file en vanaf het moment dat ze in de file terecht zouden komen kunnen ze overstappen op bijvoorbeeld de bus. Een hub ter hoogte van Veldhoven is om die reden niet aan te raden. Reizigers staan dan al een tijdje in de file en zullen niet snel geneigd zijn om ter hoogte van Veldhoven dan alsnog over te stappen op een hub.



2.5 VOORLOPIG EFFECT MOBILITEITSHUB OP FILEBEELD

Om het effect van de mobiliteitshub op het filebeeld A67 inzichtelijk te maken is de mobiliteitshub toegevoegd aan het verkeersmodel van het planjaar 2040. De exacte locatie van de hub nabij de aansluiting Eersel is voor deze modelstudie niet relevant. In een mogelijk vervolgonderzoek wordt ingezoomd op het effect van de mobiliteitshub op de afwikkeling van de wegvakken en kruispunten op het onderliggend wegennet. Uit de voorlopige resultaten blijkt dat een mobiliteitshub bij Eersel zorgt voor circa 300 tot 1.000 minder voertuigen op de A67, minder sluipverkeer, minder terugslag op het onderliggend wegennet en een goed alternatief voor bewoners uit de Kempengemeenten.

3. Doelgroepen onderzoek

Elke doelgroep heeft zijn/haar eigen eisen/wensen. Alhoewel de belangrijkste eisen/wensen in basis per doelgroep redelijk met elkaar overeenkomen zijn er toch belangrijke nuanceverschillen. We maken hierbij onderscheid in dissatisfiers en satisfiers:

- **Dissatisfiers:** wat is er voor de doelgroep absoluut nodig om überhaupt na te denken over het overstappen van de auto naar een alternatieve vervoerswijze voor de last-mile (need-to-have)?
- **Satisfiers:** wat kan de doelgroep over de streep trekken in de afweging om over te stappen en kan leiden tot extra gebruik (nice-to-have)?

3.1 RANDVOORWAARDEN (DOELGROEPOVERSTIJGEND)

Los van de doelgroepspecifieke (dis)satisfiers geldt een aantal randvoorwaarden voor alle doelgroepen. Voldoet de mobiliteitshub niet aan deze randvoorwaarden, dan zal bijna niemand van de hub gebruik gaan maken. We onderscheiden de volgende randvoorwaarden:

- **Veiligheid**
De regionale mobiliteitshub moet veilig zijn (in de breedste zin van het woord). Gebruikers moeten allereerst veilig bij de hub kunnen komen (en veilig weer verder reizen), ze moeten hun auto veilig kunnen parkeren en deze veilig kunnen achterlaten. Daarnaast moet de sociale veiligheid op orde zijn: gebruikers moeten zich op het gemak voelen, de locatie moet goed verlicht zijn en op een levendige locatie liggen.
- **Betrouwbaarheid**
Daarnaast is betrouwbaarheid een belangrijke voorwaarde. Wanneer automobilisten gebruik willen maken van de mobiliteitshub moeten ze zeker zijn van een parkeerplek, de aansluitende openbaar vervoer verbinding moet betrouwbaar zijn en ook hier moet voldoende (zit)plek zijn.

Dan zijn er ook nog enkele belangrijke algemene randvoorwaarden die van invloed zijn op het gebruik van een mobiliteitshub bij de A67 ter hoogte van Eersel:

- **Reistijdverlies door file**
Het filebeeld op de A67 van groot belang voor het wel of niet gebruik van een mobiliteitshub ter hoogte van Eersel. Volgens het filebeeld van 2030 en 2040 wordt er met name tijdens de ochtendspits vertraging verwacht voor verkeer dat zich richting Eindhoven begeeft. Mede door dit filebeeld is het de verwachting dat een goed georganiseerde mobiliteitshub kan concurreren met het huidige verkeersgedrag, namelijk 'doorrijden met de auto'. Is er geen sprake van file en kan in automobilist vanuit de Kempen zonder (of beperkte) vertraging naar een economische toplocatie rijden, dan levert een overstap op een mobiliteitshub in verhouding te veel reistijdverlies op en is de kans dat een automobilist uit de Kempen overstapt op de mobiliteitshub klein.
- **Gebrek aan parkeergelegenheid bij bestemming**
Ook een gebrek aan parkeercapaciteit op de eindbestemming van de potentiële doelgroep is een randvoorwaarde voor een goed gebruikte mobiliteitshub ter hoogte van Eersel. Als belangrijke

werkgevers zoals ASML onvoldoende parkeergelegenheid kunnen bieden en werknemers daardoor op afstand moeten parkeren, is de overstap op een mobiliteitshub een realistisch alternatief.

3.2 DOELGROEP PRIMAIR: FORENZEN

FORENZEN

De primaire doelgroep die we behandelen is de groep 'forenzen'. Specifiek voor de regionale mobiliteitshub A67: **"forenzen komende vanaf de A67 uit westelijke richting die een bestemming hebben op één van de economische toplocaties in de regio Eindhoven"**. Het gaat hier voornamelijk om forenzen richting Eindhoven centrum (binnenring), Run-ASML, HTC, Eindhoven-noord, Westfields, Philips Healthcare en BIC. Maar ook: **"forenzen komende vanaf de A67 uit de richting Eindhoven die een bestemming hebben in de Kempen"**. Forenzen zullen met name doordeweeks en gedurende kantooruren gebruik gaan maken van de hub. Andere forenzen stromen op bijvoorbeeld A2 of A50 maken expliciet geen onderdeel uit van deze studie omdat daar aparte onderzoeken naar lopen.

RANDVOORWAARDEN	DISSATISFIERS	SATISFIERS
Verkeersveiligheid	Hoogfrequente openbaar vervoer verbinding	Laadvoorziening auto
Sociale veiligheid	Directe openbaar vervoer verbinding	Overdekte (en/of verwarmde) wachtruimte
Zekerheid van een parkeerplek	Weinig tot geen tijdverlies (lieft zelfs tijdwinst) ten opzichte van doorrijden met de auto	Kluisjes
Zekerheid van een zitplek in het openbaar vervoer / zekerheid van beschikbaarheid deelfiets/-scooter	Korte reistijd tussen afrit snelweg en mobiliteitshub en vice versa	WIFI
Betrouwbaar natransport	Goede vindbaarheid mobiliteitshub én natransport	Comfortabele looproutes
	Mobiliteitshub moet (fors) goedkoper zijn dan doorrijden met de auto	Werkplekken
	Betalingsgemak (één ticket voor parkeren en natransport)	Luxe uitstraling mobiliteitshub

3.3

DOELGROEP SECUNDAIR: BEZOEKERS EINDHOVEN CENTRUM¹

BEZOEKERS EINDHOVEN CENTRUM

De secundaire doelgroep die we behandelen is de groep 'bezoekers Eindhoven centrum: **“incidentele centrumbezoekers komende vanaf de A67 uit westelijke richting met de bestemming Eindhoven centrum”**. Het gaat hier dus om reizigers die de binnenstad willen bezoeken voor familie-/vriendenbezoek, om te winkelen, een (sport)evenement te bezoeken en toeristen. Deze doelgroep zal verspreid over de week gebruik willen maken van de hub, met een te verwachten piek in de avonduren en weekenden.

RANDVOORWAARDEN	DISSATISFIERS	SATISFIERS
Verkeersveiligheid	Directe openbaar vervoer verbinding	Laadvoorziening auto
Sociale veiligheid	Weinig tot geen tijdverlies (lieft zelfs tijdwinst) ten opzichte van doorrijden met de auto	Overdekte (en/of verwarmde) wachtruimte
Zekerheid van een parkeerplek	Korte reistijd tussen afrit snelweg en mobiliteitshub	Kluisjes
Zekerheid van een zitplek in het openbaar vervoer / zekerheid van beschikbaarheid deelfiets/-scooter	Goede vindbaarheid mobiliteitshub én natransport	WIFI
Betrouwbaar natransport	Mobiliteitshub moet goedkoper zijn dan doorrijden met de auto	Comfortabele looproutes
	Hub moet piekbelasting aankunnen	Ruimte in openbaar vervoer voor bijvoorbeeld bagage / grote groepen mensen
	Betalingsgemak (één ticket voor parkeren en natransport)	Luxe uitstraling mobiliteitshub

¹ Tijdens piekmomenten in de zomer- of herfstvakantie zou de mobiliteitshub ook gebruikt kunnen worden voor reizigers naar Eindhoven airport. Deze doelgroep nemen we voor dit onderzoek echter niet mee.

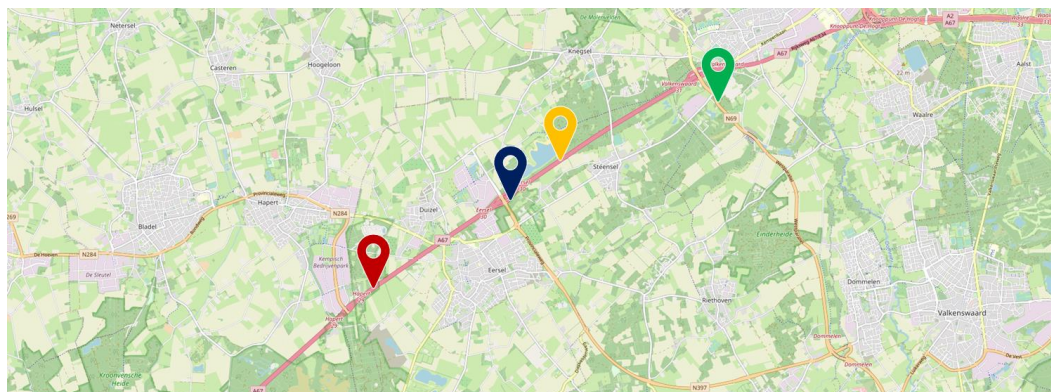
4. Overstappotentie

Om een beeld te krijgen van de omvang van de doelgroep en de overstappotentie (en daarmee de benodigde capaciteit van de regionale mobiliteitshub A67) zijn twee zaken van belang:

- Potentie van de doelgroep op basis van het aantal reizigers dat over de A67 rijdt en een bestemming heeft op één van de economische toplocaties in de regio Eindhoven. Hiervoor hebben we een herkomst-bestemmingsanalyse uitgevoerd met het Regionaal verkeersmodel Zuidoost-Brabant (BBMA 2018), prognosesituatie 2040.
- Potentie van de doelgroep op basis van concrete afspraken die gemaakt worden met werkgevers op de economische toplocaties. Wanneer werkgevers een bepaald aantal parkeerplaatsen 'afkopen' hebben we zekerheid over het aantal te realiseren parkeerplaatsen en het benodigde natransport. Hiervoor worden op regionaal niveau gesprekken gevoerd met onder andere ASML voor het realiseren van 10.000-15.000 parkeerplekken rond Eindhoven.

4.1 OMVANG DOELGROEP

Omdat we te maken hebben met verschillende doelgroepen hebben we in herkomst-bestemmingsonderzoek onderscheid gemaakt in de ochtendspitsperiode van 7-9 uur (met name forenzen) en etmaal (forenzen, maar ook bezoekers centrum). Ook hebben we op vier verschillende locaties een selected link analyse uitgevoerd, omdat het verkeer op deze locaties een belangrijke link kunnen hebben met de economische toplocaties en gelegen zijn nabij afrit 30 Eersel. We hebben alleen gekeken naar het personenautoverkeer.



- | | |
|--|--|
| 1. Op A67 direct na afrit 29 Hapert richting Eindhoven | 3. Op A67 van Eindhoven richting de Kempen |
| 2. Op afrit 30 Eersel richting Eindhoven | 4. Op de N69 vóór kruising met de Locht richting Eindhoven |

Belangrijkste herkomsten selected link analyse 1 en 2

TOTAAL	OCHTENDSPITS	ETMAAL	TOELICHTING
Totaal ter hoogte van afrit 30 Eersel	5.300 (100%)	30.700 (100%)	
WAARVAN AFKOMSTIG UIT	OCHTENDSPITS	ETMAAL	TOELICHTING
Afrit 29 Hapert	1.200 (23%)	7.000 (23%)	Relatief korte reisafstand met de auto. Met een goede rechtstreekse OV-verbinding naar economische toplocaties waarbij de file op de A67 kan worden gemeden is de kans op overstappen gemiddeld.
België	2.300 (43%)	12.700 (41%)	Relatief lange reisafstand met de auto. Kans op overstappen groter.
Eersel	1.150 (22%)	6.700 (22%)	Korte reisafstand met de auto. Kans op overstappen klein. Mogelijk overstap met de fiets kansrijk waarbij de auto niet meer gebruikt wordt.
Duizel	100 (2%)	1.300 (4%)	Korte reisafstand met de auto. Kans op overstappen klein. Mogelijk overstap met de fiets kansrijk waarbij de auto niet meer gebruikt wordt.
Bergeijk	350 (7%)	2.400 (8%)	Relatief korte reisafstand met de auto. Kans op overstappen klein.
Luyksgestel (en België)	200 (3%)	600 (2%)	Relatief lange reisafstand met de auto. Kans op overstappen groter.

Belangrijkste bestemmingen selected link analyse 1 en 2

TOTAAL	OCHTENDSPITS	ETMAAL	TOELICHTING
Totaal ter hoogte van afrit Eersel	5.300 (100%)	30.700 (100%)	
RIJDEND NAAR	OCHTENDSPITS	ETMAAL	TOELICHTING
Philips Healthcare	40 (<1%)	70 (<1%)	Kansrijk voor overstappen op OV
BIC	70 (1%)	115 (<1%)	Kansrijk voor overstappen op OV
Flight Forum / Airport	50 (<1%)	155 (<1%)	Kansrijk voor overstappen op OV

De Run	550 (10%)	2.450 (8%)	Kansrijk voor overstappen op OV of elektrische fiets / scooter.
High Tech Campus	165 (3%)	480 (2%)	Kansrijk voor overstappen op OV
Science Park	60 (1%)	220 (<1%)	Kansrijk voor overstappen op OV
ESP	20 (<1%)	70 (<1%)	Kansrijk voor overstappen op OV
Centrum (ring)	400 (8%)	3.900 (13%)	Kansrijk voor overstappen op OV
Waarvan naar TUE	15 (<1%)	80 (<1%)	Zie centrum
Waarvan naar Binnenstad	70 (1%)	400 (1%)	Zie centrum
Buiten Eindhoven	2.100 (40%)	13.900 (45%)	Valt buiten scope Regionale Mobiliteitshubs

Belangrijkste herkomsten selected link analyse 3

TOTAAL	OCHTENDSPITS	ETMAAL	TOELICHTING
Totaal ter hoogte van afrit 30 Eersel richting de Kempen	3.750 (100%)	28.700 (100%)	
WAARVAN AFKOMSTIG UIT	OCHTENDSPITS	ETMAAL	TOELICHTING
Eindhoven	1.300 (35%)	8.500 (30%)	Automobilisten hebben op de A67 al in de file gestaan, parkeergelegenheid in de Kempen waarschijnlijk goed, dus kans op overstappen klein
A2 Noord	350 (9%)	1.750 (6%)	Automobilisten hebben op de A2/N2 en A67 al in de file gestaan, parkeergelegenheid in de Kempen waarschijnlijk goed, dus kans op overstappen klein
A2 Zuid	100 (3%)	1.300 (5%)	Automobilisten hebben op de A67 al in de file gestaan, parkeergelegenheid in de Kempen waarschijnlijk goed, dus kans op overstappen klein
A50	450 (12%)	3.500 (12%)	Automobilisten hebben op de A2/N2 en A67 al in de file gestaan, parkeergelegenheid in de Kempen waarschijnlijk goed, dus kans op overstappen klein
A67	400 (11%)	4.800 (17%)	Automobilisten hebben op de A2/N2 en A67 al in de file gestaan,

			parkeergelegenheid in de Kempen waarschijnlijk goed, dus kans op overstappen klein
Veldhoven	750 (20%)	5.500 (19%)	Kans om over te stappen op de fiets vanuit Veldhoven zelf kansrijker dan automobilisten over te laten stappen op hub.
Overig	400 (10%)	3.350 (11%)	

Belangrijkste bestemmingen selected link analyse 3

TOTAAL	OCHTENDSPITS	ETMAAL	TOELICHTING
Totaal ter hoogte van afrit 30 Eersel richting de Kempen	3.750 (100%)	28.700 (100%)	
RIJDEND NAAR	OCHTENDSPITS	ETMAAL	TOELICHTING
Reusel, Bladel, Hapert	1.200 (32%)	6.800 (24%)	Kansrijk voor overstappen op elektrische fiets, scooter of OV
Eersel	800 (21%)	5.700 (20%)	Kansrijk voor overstappen op (elektrische) fiets of scooter
Bergeijk	300 (8%)	3.000 (10%)	Kansrijk voor overstappen op OV
België	1.000 (27%)	10.000 (35%)	Niet kansrijk om over te stappen
Overig	450 (12%)	3.200 (11%)	

Belangrijkste herkomsten selected link analyse 4

TOTAAL	OCHTENDSPITS	ETMAAL	TOELICHTING
Totaal N69 richting Eindhoven	2.350 (100%)	8.500 (100%)	
WAARVAN AFKOMSTIG UIT	OCHTENDSPITS	ETMAAL	TOELICHTING
België	1.350 (57%)	4.600 (54%)	Relatief lange reisafstand met de auto. Maar kans op overstappen relatief klein omdat automobilisten gevoelsmatig om moeten rijden.
Dommelen, Valkenswaard	700 (30%)	3.000 (35%)	Relatief korte reisafstand met de auto. En automobilisten moeten eerst de verkeerde kant op rijden om gebruik te kunnen maken van een hub. Kans op overstappen klein.

Bergeijk,
Westerhoven

300 (13%)

900 (11%)

Relatief korte reisafstand. **Kans op overstappen klein.**

Belangrijkste bestemmingen selected link analyse 4

TOTAAL	OCHTENDSPITS	ETMAAL	TOELICHTING
Totaal N69 richting Eindhoven	2.350 (100%)	8.500 (100%)	
RIJDEND NAAR	OCHTENDSPITS	ETMAAL	TOELICHTING
Philips Healthcare	15 (1%)	30 (<1%)	Kansrijk voor overstappen op OV
BIC	65 (3%)	113 (1%)	Kansrijk voor overstappen op OV
Flight Forum / Airport	200 (9%)	400 (5%)	Kansrijk voor overstappen op OV
De Run	400 (17%)	1.200 (14%)	Automobilisten rijden via de N69 direct naar de Run. Overstappen dus niet kansrijk.
High Tech Campus	20 (1%)	100 (1%)	Kansrijk voor overstappen op OV
Science Park	30 (1%)	100 (1%)	Kansrijk voor overstappen op OV
ESP	5 (<1%)	0 (<1%)	Kansrijk voor overstappen op OV
Centrum (ring)	50 (2%)	500 (6%)	Kansrijk voor overstappen op OV
Waarvan naar TUe	0 (<1%)	50 (1%)	Zie centrum
Waarvan naar Binnenstad	10 (<1%)	130 (2%)	Zie centrum
Buiten Eindhoven	600 (26%)	2.850 (34%)	Valt buiten scope Regionale Mobiliteitshubs
Overig	955 (40%)	3.027 (36%)	

4.2

OVERSTAPPOTENTIE

Zoals in hoofdstuk 1 beschreven zijn verschillende factoren bepalend voor het wel/niet overstappen op en alternatieve vervoerswijze. Daarbij zien we in de modelstudie dat er ook verschillende reizigers zijn waarvoor overstappen een extra belemmering is (bijvoorbeeld omdat hun reisafstand relatief kort is waardoor overstappen geen meerwaarde heeft of omdat ze een eindbestemming hebben die met de auto makkelijker bereikbaar is dan wanneer ze moeten overstappen).

Realistisch overstappotentieel van 5% – 15%

Om een realistische inschatting te kunnen doen van het aantal potentiële overstappers bij een mobiliteitshub in Eersel gaan we uit van een overstappotentieel van 5% - 15% van het aantal autogebruikers dat over de A67 rijdt. Dit percentage is gebaseerd op de ruime ervaringen en onderzoeken naar bestaande P+R-locaties (Hoofddorp, Almere-Haven, Muiden, Groningen, Deventer, Apeldoorn).



In onderstaande kaders wordt de overstappotentie per selected link locatie toegelicht.

OVERSTAPPOTENTIE SELECTED LINK 1 EN 2: TER HOOGTE VAN AFRIT 30 EERSEL

Op basis van een overstappotentie van 5 – 15% voorzien wij bij benadering in de ochtendspits tussen de 70 – 200 overstappers. Op etmaalniveau kan dit bij benadering oplopen naar 370 – 1100 overstappers. Dit aantal overstappers kan oplopen op basis van aanvullende afspraken met specifieke werkgevers. Belangrijkste overstapbewegingen die wij nu voorzien zijn:

- De Run → goede OV verbinding nodig en aanbod scooters en elektrische fietsen.
- Eindhoven Centrum → goede OV verbinding nodig

OVERSTAPPOTENTIE SELECTED LINK 3: OP A67 VANUIT EINDHOVEN RICHTING DE KEMPEN

Het laten overstappen van automobilisten uit de richting van Eindhoven met een bestemming in de Kempen lijkt niet realistisch. De kans is groot dat automobilisten op de A2/N2 of A67 al in de file hebben gestaan en moeten op het moment dat ze de file uitrijden worden gestimuleerd om over te stappen. De kans dat automobilisten deze overstap maken lijkt nihil.

Alleen voor automobilisten uit Veldhoven (750 in de spits, 5.500 per etmaal) kan het interessant zijn om vanuit Veldhoven met de fiets naar bijvoorbeeld Eersel te reizen in plaats van met de auto.

OVERSTAPPOTENTIE SELECTED LINK 4: OP N69 RICHTING EINDHOVEN

De kans dat automobilisten vanuit de N69 overstappen op een mobiliteitshub nabij afrit 30 is klein. Voor veel automobilisten die in de ochtendspits over de N69 rijden geldt dat zij 'om' moeten rijden als zij gebruik willen maken van de mobiliteitshub. In combinatie met de overstap zelf levert dat zoveel tijdverlies op dat de kans groter is dat automobilisten direct doorrijden naar hun eindbestemming. Daarnaast zijn de belangrijkste bestemmingen van automobilisten die over de N69 rijden de Run en Flight Forum. Om bij deze bestemmingen te komen wordt helemaal geen gebruik gemaakt van de A67. In het traject dat in aanloop naar dit onderzoek door gemeente Eersel is doorlopen is voor de realisatie van een mobiliteitshub de locatie nabij Koningshof in Veldhoven ter sprake gekomen. Koningshof is qua ligging een goede locatie om extra parkeercapaciteit te realiseren voor werknemers komend vanaf de N69 met een eindbestemming bij de Run. Zij kunnen vanuit daar met een deelfiets of deelscooter naar de eindbestemming reizen.

Totale overstappotentie

Een mobiliteitshub is met name voor reizigers vanaf afrit 29 en afrit 30 in de richting van Eindhoven interessant. Het overstappotentieel voor een mobiliteitshub in Eersel komt daarmee bij benadering in de ochtendspits op **70 – 200 overstappers**. Op etmaalniveau is dit **370 – 1.100 overstappers**. Deze aantallen zijn bepaalde door de overstappers van selected link 1 en 2 bij elkaar op te tellen. De Run/ASML, Eindhoven centrum en locaties buiten Eindhoven blijken de belangrijkste bestemmingen van de potentiële doelgroepen.

4.3

INVLOED GROEI ASML OP OVERSTAPPOTENTIE

ASML SPEELT BELANGRIJKE ROL

ASML speelt een belangrijke rol in het potentiële gebruik van een mobiliteitshub nabij Eersel. Het aantal medewerkers groeit sterk door en de verkeer en parkeercapaciteit bij de Run in Veldhoven is nu al zo goed als volledig benut. In deze paragraaf wordt nader ingezoomd op de verwachte groei van ASML en het mogelijke effect op het potentieel aantal overstappers dat gebruik kan maken van een mobiliteitshub in Eersel. Let op: er zijn slechts beperkt cijfers beschikbaar, waardoor zowel de groei van ASML als het potentieel aantal overstappers op een mobiliteitshub niet hard gemaakt kunnen worden. Je leest een globale inschatting van het effect van enkele scenario's die kunnen optreden.

ASML geeft aan tot 2030 het aantal medewerkers te willen verdubbelen. In de presentatie 'how to keep up with ASML growth: a view to 2030' ligt ASML de verwachte groei nader toe. Hieruit blijkt dat vanaf eind 2021 tot 2030 een groei wordt verwacht van 18.000 medewerkers. Dat betekent dat er vanaf 2030 zo'n 35.000 medewerkers bij ASML werken (in Veldhoven en Eindhoven). Deze medewerkers moeten allemaal bij ASML zien te komen. Andere ontwikkelingen in de regio leveren gezamenlijk ook 70.000 extra werknemers op. Deze combinatie zorgt voor een flinke toename in het aantal reizigers. ASML geeft aan dat er geen ruimte beschikbaar is om extra parkeercapaciteit te realiseren bij de uitbreiding van ASML, dus dat parkeren op afstand moet worden georganiseerd. Mocht ASML toch kans zien om de parkeercapaciteit uit te breiden dan heeft dat weinig meerwaarde omdat de wegen naar ASML nu in de ochtendspits al vast staan. Een toename van het verkeer op met name de A2/N2 zal de congestie laten toenemen.

Gegevens verkeersmodel 2040

Om een realistische inschatting te doen van het aantal potentiële overstappers dat gebruik gaat maken van een hub bij Eersel, is gebruik gemaakt van het verkeersmodel 2040. In dit verkeersmodel is een groot deel van de groei van ASML meegenomen (zie onderstaande tabel). In het verkeersmodel is ten opzichten van het basisjaar 2019 uitgegaan van een groei van zo'n 11.000 werknemers, wat neer komt op een totaal aantal medewerkers van zo'n 20.000 in 2030 en 23.000 in 2040. Er zit dus een gat van zo'n 12.000 medewerkers tussen het verkeersmodel en de presentatie van ASML zelf.

Locatie	Banen_basisjaar 2019	Extra Banen_2030	Totaal 2030	Extra Banen_2040	Totaal 2040
ASML Run 6000/maingate	10.814	912	11.726	0	11.726
ASML Run 6000/P3	0	4.912	4.912	3.000	7.912
ASML Run 1000	261	2.750	3.011	0	3.011
Totaal	11.075	8.574	19.649	3.000	22.649

Onderzoek BUAS naar herkomst-bestemmingen werknemers

BUAS heeft onlangs onderzoek gedaan naar de herkomsten en bestemmingen van automobilisten in de regio Eindhoven in relatie tot het gebruik de potentie van openbaar vervoer. Doel van het onderzoek van de BUAS is om inzichtelijk te maken vanuit welke herkomsten en naar welke bestemmingen het openbaar vervoer concurrerend kan zijn met de auto. In de door de BUAS opgestelde tabel is ook aandacht besteed aan de herkomsten van het totaal aantal automobilisten dat van en naar de economische toplocaties in Eindhoven rijdt. Uit deze tabel blijkt dat van het totaal aantal automobilisten dat dagelijks naar ASML rijdt, ongeveer 2% via de A67 vanuit richting Eersel komt. In de rapportage van

BUAS wordt alleen uitspraken gedaan over werknemers uit Nederland. Werknemers die vanuit België over de A67 naar ASML rijden zijn dus geen onderdeel van die 2%.

Extra potentiële overstappers mobiliteitshub A67 ter hoogte van Eersel

Uitgaande van dit percentage kunnen we grofweg zeggen dat 2% van de verwachte groei (2% van 12.000 medewerkers) die geen onderdeel uitmaakt van het verkeersmodel 2040 via de A67 (vanuit richting Eersel) naar ASML rijdt. Dat zijn in totaal 240 werknemers. Dat aantal komt redelijk overeen met het onderzoek dat Smartwayz in samenwerking met BMN en BUAS heeft uitgevoerd naar de herkomsten van medewerkers van ASML. Berekenen we dit percentage door naar een realistisch overstappotentieel van 5-15%, dan komen we bij benadering uit op 12 – 36 extra overstappers per etmaal. Dit aantal zal in werkelijkheid waarschijnlijk hoger zijn omdat medewerkers uit België hier nog aan moeten worden toegevoegd.

Enkele belangrijke aandachtspunten:

- We niet weten hoe de medewerkers van ASML in de toekomst reizen. We kunnen dus niet zeggen dat alle medewerkers van ASML met een herkomst uit de richting A67 Eersel (die niet in het verkeersmodel 2040 zitten) allemaal met de auto reizen, waar we in deze berekening wel vanuit gaan.
- Medewerkers uit België zijn in deze berekening niet meegenomen. Het aantal potentiële overstappers zal dus waarschijnlijk wat hoger liggen.

Overstappotentieel met aangepast mobiliteitsbeleid ASML

Wanneer bedrijven als ASML besluiten om hun mobiliteitsbeleid aan te passen en medewerkers verplichten om gebruik te maken van parkeercapaciteit op afstand (bijvoorbeeld een mobiliteitshub in Eersel), dan loopt het aantal potentiële overstappers flink op. Als alle medewerkers van ASML (komend via de A67) in 2040 overstappen via een mobiliteitshub in Eersel dan kan het aantal overstappers vanuit alleen ASML bij benadering oplopen tot ruim 2.700 per dag. Als ook de medewerkers van ASML die via de N69 rijden overstappen op een mobiliteitshub in Eersel, dan kan het aantal overstappers bij benadering oplopen tot 3.650 per dag. Dat zou dan ook betekenen dat alle medewerkers die nu bij ASML parkeren in de toekomst op de hub in Eersel moeten parkeren.

INVLOED WONINGBEHOEFTE DE KEMPEN 2040 OP FILEBEELD

De ambitie van de regio is om stevig te groeien in aantallen inwoners, werknemers en bezoekers. De Brainport regio kent al jaren een economische groei die boven het landelijk gemiddelde ligt. Over de afgelopen tien jaar groeide de regionale economie met gemiddeld ruim 2% per jaar ten opzichte van een landelijk gemiddelde groei van 1% per jaar. Dit economisch succes heeft er voor gezorgd dat steeds meer mensen in de regio zijn komen wonen en werken en ook in de komende jaren zal de Brainportregio flink groeien. Er moet ruimte geboden worden aan een groei van naar verwachting 72.000 arbeidsplaatsen in de regio (samenwerkingsagenda Hart van Brainport Eindhoven, maart 2021). Deze sterke groei heeft effect op het de woningbehoefte in de regio en zo ook de Kempengemeenten.

Recent onderzoek door Compaan voor de gemeente Eersel laat zien dat de woningbehoefte tot 2040 2.060 woningen betreft. Om het woningaanbod goed aan te laten sluiten op de woningbehoefte zijn de Kempengemeenten voornemens om in de periode tot 2030 de woningvoorraad uit te breiden met tussen de 4.500 en 6.000 extra woningen. Deze extra verwachte woningvoorraad heeft uiteraard ook effect op het aantal inwoners in de Kempengemeenten en daarmee ook effect op het aantal reizigers dat via de A67 richting Eindhoven rijdt.

BEREKENING EFFECT EXTRA WONINGEN OP VERKEER A67

Uitgangspunten

Om het effect van de extra woningen in de Kempengemeenten op de verkeerstoename op de A67 te berekenen is er een aantal belangrijke uitgangspunten waar we in de berekening vanuit gaan:

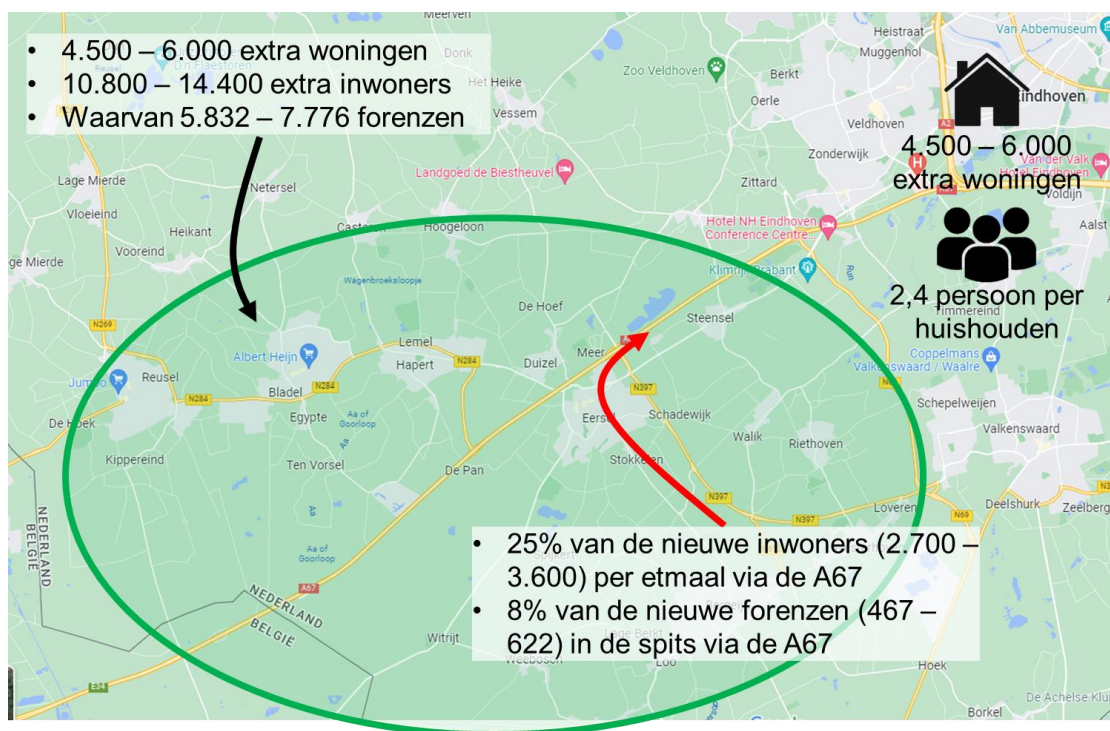
- Volgens het CBS heeft een huis in Eersel (grootste woonkern de Kempen) gemiddeld **2,4 inwoners**. In onze berekening gaan we dus uit van 2,4 inwoners per extra woning.
- Volgens de ontwikkelstrategie de Kempen telt de Kempen in 2020 in totaal **71.000 inwoners**.
- Van deze 71.000 inwoners hebben **38.000 inwoners (54%)** een baan en behoren daarmee tot de actieve beroepsbevolking. We noemen deze actieve beroepsbevolking in de berekening 'forenzen'.

Aantal extra inwoners de Kempen op basis van extra woningvoorraad

- Uitgaande van 2,4 inwoners per woning worden tot 2030 in de Kempen ($2,4 * 4.500 - 6.000$) **10.800 – 14.400 extra inwoners** verwacht.
- Ervan uitgaande dat het percentage inwoners met een baan gelijk blijft aan het huidige percentage (54%), worden tot 2030 in de Kempen ($0,54 * 10.800 - 14.400$) **5.832 – 7.776 extra forenzen** verwacht.

Effect extra woningen op verkeersdruk A67

- De selected link analyse van het verkeer op de A67 laat zien dat er per etmaal 18.000 inwoners uit de Kempen via de A67 richting Eindhoven rijden.
- De selected link analyse van het verkeer op de A67 laat zien dat in de spits 3.000 'forenzen' uit de Kempen via de A67 richting Eindhoven rijden.
- Bovenstaande bullets laten zien dat in de huidige situatie grofweg **25% van de inwoners** uit de Kempen (18.000 van de in totaal 71.000 inwoners) **pet etmaal** via de A67 richting Eindhoven rijdt.
- Van de forenzen uit de Kempen rijdt in de huidige situatie grofweg **zo'n 8% in de spitsperiode** (3.000 van de 38.000 forenzen) via de A67 richting Eindhoven.
- Op basis van bovenstaande cijfers kunnen we aannemen dat per etmaal van de nieuwe bewoners zo'n **2.700 – 3.600 (25% van 10.800 – 14.400)** via de A67 richting Eindhoven rijden.
- In de spits gaan zo'n **467 – 622 van de nieuwe 'forenzen' (8% van 5.832 – 7.776)** via de A67 richting Eindhoven.



Conclusie

Als de woningvoorraad in de Kempen met 4.500 tot maximaal 6.000 groeit, levert dit in de spits grofweg 500 tot maximaal 650 extra mensen op die via de A67 richting Eindhoven rijden. Op het filebeeld zullen deze aantallen weinig effect hebben. Daarnaast behoren een deel van deze mensen tot de groep potentiële overstappers waar een hub interessant voor zou kunnen zijn.

5. Conclusies

In dit hoofdstuk komen de belangrijkste conclusies terug die getrokken kunnen worden uit het onderzoek naar de nut & noodzaak van een mobiliteitshub aan de A67 ter hoogte van Eersel.

5.1 BELANGRIJKSTE CONCLUSIES

- Het verwachte filebeeld van de A67 laat zien dat in 2030 met name in de richting van Eindhoven in de ochtendspits veel vertraging wordt ter hoogte van en tussen afritten 30 en 31. In de avondspits is aan beide zijden van de A67 enige vertraging zichtbaar.
- Het verwachte filebeeld van 2040 laat zien dat in de ochtendspits aan beide zijden van de A67 flinke vertragingen worden verwacht. Bij afrit 30 leidt de vertraging op het hoofdwegennet naar verwachting ook tot vertraging op het onderliggend wegennet.
- Bewoners uit de Kempengemeente hebben een belangrijk aandeel in de intensiteiten op de A67. Dit wil zeggen dat ze dus ook in belangrijke mate gebruikmaken van de A67. Een mobiliteitshub kan voor een deel van de inwoners een belangrijk middel zijn om de bereikbaarheid te vergroten.
- De beste locatie voor een hub aan de A67 is Eersel. Dit heeft te maken met het huidige filebeeld (de files starten bij afrit 30) in combinatie met de bereikbaarheid van een hub voor de relevante doelgroep (bewoners uit de Kempengemeenten en verder).
- Mede gelet op het verwachte filebeeld op de A67 is een mobiliteitshub ter hoogte van Eersel is voornamelijk interessant voor automobilisten komend vanuit de Kempen of verder (België) met als bestemming één van de economische toplocaties in de regio Eindhoven. Door gebruik te maken van een mobiliteitshub kunnen zij de file omzeilen.
- De belangrijkste bestemmingen van de potentiële doelgroepen zijn De Run/ASML, Eindhoven centrum en bestemmingen buiten de regio.
- Een mobiliteitshub nabij Eersel heeft volgens modelberekeningen invloed op het filebeeld op de A67. De realisatie van een hub kan ertoe leiden dat de file op de A67 niet verder terugslaat dan afrit 30 en dat ook het verkeer op de op- en afritten gemakkelijker doorstroomt.
- Belangrijke andere randvoorwaarden voor een mobiliteitshub zijn veiligheid en betrouwbaarheid. Als een mobiliteitshub wordt gerealiseerd op een locatie waar een gevoel van onveiligheid leeft, waar onvoldoende parkeerplekken zijn of waar een onbetrouwbaar OV-netwerk ligt, is de kans dat de mobiliteitshub wordt gebruikt nihil.
- Belangrijke afbreukrisico's (dissatisfiers) voor het gebruik van een mobiliteitshub zijn o.a. reistijdverlies, kosten, frequent openbaar vervoer en (betaal)gemak. Kan een mobiliteitshub onvoldoende inspelen op deze afbreukrisico's dan zullen potentiële gebruikers minder snel geneigd zijn om van de mobiliteitshub gebruik te maken.
- Ook automobilisten die via de N69 richting Eindhoven rijden hebben als belangrijkste bestemmingen De Run/ASML en Eindhoven Centrum. Zij maken daarbij geen gebruik van de A67 en zullen dus ook geen hinder ervaren van het te verwachten filebeeld op de A67. Wel zullen zij hinder ervaren van files op het onderliggend wegennet, met name op de ontsluitingswegen van de Run. Voor deze doelgroep is het gebruik van een mobiliteitshub bij Eersel niet logisch, omdat zij bij gebruik van de hub eerst de verkeerde kant op moeten rijden. De verwachting is dat weinig automobilisten dit zullen doen.
- Automobilisten uit de richting van Eindhoven met een bestemming in de Kempen hebben maar zeer beperkt voordeel van een mobiliteitshub nabij afrit 30. Uitgaande van het verwachte filebeeld in 2040 krijgt deze stroom automobilisten op de A2/N2 en daarna op de A67 te maken met flinke

vertragingen. Zij zouden nadat ze de files zijn gepasseerd de overstap moeten maken op een mobiliteitshub, hoewel ze naar verwachting vanaf afrit 30 gemakkelijk naar hun eindbestemming door kunnen rijden. De kans dat iemand op dat moment nog overstapt op een andere modaliteit is zeer klein.

- Voor het deel van het verkeer op de A67 dat doorrijdt naar bestemmingen buiten de regio Eindhoven is een hub uiteraard ook geen alternatief.
- Als alle medewerkers van ASML (komend via de A67) in 2040 overstappen via een mobiliteitshub in Eersel dan kan het aantal overstappers vanuit alleen ASML bij benadering oplopen tot ruim 2.700 per dag. Als ook de medewerkers van ASML die via de N69 rijden overstappen op een mobiliteitshub in Eersel, dan kan het aantal overstappers bij benadering oplopen tot 3.650 per dag. Ervaringen met de huidige parkeerfaciliteiten bij het E3-strand laten tot dusver echter zien dat dit puur een theoretisch getal is als medewerkers niet worden verplicht op afstand te parkeren.
- Een mobiliteitshub aan de A67 ter hoogte van Eersel draagt gedeeltelijk bij aan de doelstellingen van het ontwikkelplan regionale mobiliteitshubs zoals genoemd in hoofdstuk 1.
- Als de woningvoorraad in de Kempen met 4.500 tot maximaal 6.000 groeit, levert dit in de spits grofweg 500 tot maximaal 650 extra mensen op die via de A67 richting Eindhoven rijden. Op het filebeeld zullen deze aantallen weinig effect hebben, maar een deel van deze mensen behoren wel tot de groep potentiële overstappers waar een hub interessant voor zou kunnen zijn.

5.2

AANBEVELINGEN

Op basis van bovenstaande uitkomsten zien we een mobiliteitshub met een gefaseerde bouw als kansrijke maatregel om de bereikbaarheid van met name bewoners uit de Kempengemeente en België met als bestemming één van de economische toplocaties in (de omgeving van) Eindhoven te vergroten en het fileleed op de A67 te verzachten. Een mobiliteitshub zal niet alle bereikbaarheidsknelpunten in de regio oplossen, maar is wel een maatregel om een positieve bijdrage te leveren aan de bereikbaarheid. De beste locatie voor een hub aan de A67 is gezien de fileontwikkeling, het gebruik van de A67 en de aansluiting op het (toekomstige) OV, Eersel. In vervolgonderzoek moeten kansrijke locaties voor een mobiliteitshub worden geïdentificeerd, verdiepend verkeerskundig onderzoek en een inpassingsstudie worden uitgevoerd en een businesscase worden uitgewerkt.

Bijlage 1 Aandeel Kempen filevorming A67

Ochtendspits richting Eindhoven

WEGVAK	INTENSITEIT	AANDEEL KEMPEN
Voor afrit 29 Hapert	203 mvt	14%
Tussen afrit 29 Hapert en 30 Eersel	1.565 mvt	34%
Tussen afrit 30 Eersel en 31 Koningshof	3.626 mvt	59%
Tussen afrit 31 Koningshof en knooppunt de Hogt	3.669 mvt	56%
A2 richting Noord	1.151 mvt	16%
A2 richting Oost	819 mvt	18%

Ochtendspits richting de Kempen

WEGVAK	INTENSITEIT	AANDEEL KEMPEN
Voor afrit 29 Hapert	324 mvt	12%
Tussen afrit 29 Hapert en 30 Eersel	1.947 mvt	52%
Tussen afrit 30 Eersel en 31 Koningshof	3.681 mvt	72%
Tussen afrit 31 Koningshof en knooppunt de Hogt	3.257 mvt	58%
A2 richting Noord	665 mvt	16%
A2 richting Oost	1.073 mvt	16%

Avondspits richting Eindhoven

WEGVAK	TOTALE INTENSITEIT	AANDEEL KEMPEN
Voor afrit 29 Hapert	418 mvt	14%
Tussen afrit 29 Hapert en 30 Eersel	1.566 mvt	38%
Tussen afrit 30 Eersel en 31 Koningshof	3.617 mvt	62%
Tussen afrit 31 Koningshof en knooppunt de Hogt	3.260 mvt	54%
A2 richting Noord	677 mvt	11%
A2 richting Oost	1.459 mvt	8%

Avondspits richting de Kempen

WEGVAK	TOTALE INTENSITEIT	AANDEEL KEMPEN
Voor afrit 29 Hapert	552 mvt	17%
Tussen afrit 29 Hapert en 30 Eersel	1.963 mvt	42%
Tussen afrit 30 Eersel en 31 Koningshof	3.948 mvt	64%
Tussen afrit 31 Koningshof en knooppunt de Hogt	3.819 mvt	54%
A2 richting Noord	1.187 mvt	17%
A2 richting Oost	1.130 mvt	1%

Etmaal richting Eindhoven

WEGVAK	TOTALE INTENSITEIT	AANDEEL KEMPEN
Voor afrit 29 Hapert	2.733 mvt	12%
Tussen afrit 29 Hapert en 30 Eersel	10.128 mvt	32%
Tussen afrit 30 Eersel en 31 Koningshof	21.992 mvt	52%
Tussen afrit 31 Koningshof en knooppunt de Hogt	20.426 mvt	44%
A2 richting Noord	6.315 mvt	10%
A2 richting Oost	3.482 mvt	16%

Etmaal richting de Kempen

WEGVAK	TOTALE INTENSITEIT	AANDEEL KEMPEN
Voor afrit 29 Hapert	3.569 mvt	16%
Tussen afrit 29 Hapert en 30 Eersel	11.720 mvt	37%
Tussen afrit 30 Eersel en 31 Koningshof	24.091 mvt	56%
Tussen afrit 31 Koningshof en knooppunt de Hogt	21.831 mvt	45%
A2 richting Noord	6.557 mvt	13%
A2 richting Oost	4.295 mvt	4%

Bijlage 2 Effect mobiliteitshub op filebeeld A67

Filebeeld ochtendspits zonder mobiliteitshub



Filebeeld ochtendspits na realisatie mobiliteitshub



Filebeeld avondspits zonder mobiliteitshub



Filebeeld avondspits na realisatie mobiliteitshub



COLOFON

© XTNT EXPERTS IN TRAFFIC AND TRANSPORT | Utrecht 2022

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, scan, fotokopie of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van XTNT.

Titel	Nut en noodzaak mobiliteitshub A67
<i>Samengesteld door</i>	Matthijs van Orsouw Bats Nuismer
<i>Projectnaam</i>	Mobiliteitshub A67 Eersel
<i>Projectnummer</i>	284-229
<i>Datum</i>	15 september 2022
<i>Bestandsnaam</i>	Concept nut en noodzaak mobiliteitshub A67 Eersel
<i>Contactadres voor deze publicatie</i>	XTNT Experts in Traffic and Transport Daalseplein 101 Postbus 51 3500 AB UTRECHT

Verkeer en vervoer is ons vak. De boel in beweging zetten onze passie.

Beweging zorgt voor vooruitgang, verbinding en ontmoeting. Maar hoe vind je de juiste oplossingen in een wereld van steeds complexere mobiliteit? Dat vereist een bijzondere manier van kijken. De kracht van XTNT is een frisse, open blik. We zitten dicht op de mensen om te snappen wat ze nodig hebben en zoomen uit om de verbinding te zien. Pas dan kan je de puzzel leggen en vind je de passende aanpak.

We zijn een mensenbedrijf met een goede thuishaven voor onze medewerkers. Vanuit die veilige basis durven we net wat meer: een gekke gedachte of scherpe reflectie. Het ontdekken van nieuwe mogelijkheden is wat ons uniek maakt. Dat doen we met onze opdrachtgevers, partners, elkaar en de samenleving. Want complexe problemen los je niet alleen op, dat doe je samen.

We helpen de boel in beweging te zetten. Met onze partners verkennen we nieuwe wegen, we ondersteunen onze opdrachtgevers zodat zij hun initiatieven succesvol van de grond krijgen en we stimuleren reizigers om andere keuzes te maken om op hun bestemming te komen. We bouwen mee aan een meer verbonden wereld waarin iedereen zich vrij kan bewegen.