METROPOOL
REGIO
EINDHOVEN

Brainport Duurzaam Slim Verbonden

Mobiel door slimme keuzes!

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord 3
Begrippenlijst 5

Samen 7
Slim 8
Co-modaal 11

Deel 1: Bereikbaarheidsagenda 15
Deel 2: Governance, organisatie en financieringsstrategie 25
Deel 3: Aanbod Bereikbaarheidsakkoord 27

Bijlage:
Intentieovereenkomst gemeenten Zuidoost-Brabant 42

VOORWOORD

Voordat ik van huis ga, kijk ik op een App die adviseert op welke verschillende manieren ik efficiënt naar mijn werk kan reizen. Meestal neem ik een e-bike en rijd via de snelfietsroute door het groene buitengebied. Of ik carpool samen met collega's. Als het regent neem ik het HOV, het hoogwaardig openbaar vervoer. Dat is het mooie van de Brainportregio. Alles ligt hier dicht bij elkaar, goed bereikbaar, een hightech regio in het groen.

Zo beleven wij mobiliteit in de nabije toekomst. Een regio waar fiets, openbaar vervoer en auto elkaar uitstekend aanvullen. Met 'Living labs' en 'proeftuinen' waar gebruikers, bedrijven, kennisinstellingen en overheden, samenwerken aan de slimme mobiliteit van nu en de toekomst. Een Zuidoost-Brabant dat over de weg, het spoor en door de lucht uitstekend verbonden is met de rest van de wereld. Een regio van innovatie en toptechnologie die hierdoor nog beter kan werken aan zijn internationale status als economische wereldspeler met een hoge kwaliteit van leven.

Dit wenkend toekomstbeeld staat centraal in de Bereikbaarheidsagenda Metropoolregio Eindhoven, "Brainport Duurzaam Slim Verbonden, Mobiel door slimme keuzes!". Hierin presenteren de 21 gemeenten uit de Metropoolregio Eindhoven, samen met de gemeente Veghel, een breed pakket van maatregelen en plannen om de bereikbaarheid van de regio te verbeteren, nu en in de toekomst.
Voor het Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant zijn hieruit maatregelen afgeleid om knelpunten en opgaven in de driehoek Eindhoven-Veghel-Asten met voorrang aan te pakken. Samen met maatregelen uit het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland moet dit pakket Zuidoost-Brabant verlossen van de knelpunten rond mobiliteit en leefbaarheid. En het versterkt onze ambities voor een innovatieve economie, een leefbare en gezonde omgeving, een samenbindende maatschappij en intensieve regionale samenwerking.

De Metropoolregio Eindhoven is een economische topregio: hoog technologisch, innovatief en duurzaam. De regio draagt blijvend bij aan welvaart en welzijn voor zijn inwoners. Dit stelt ook eisen aan de bereikbaarheid van de regio. Om een excellente regio te zijn, is een goede bereikbaarheid voor personen- en goederenvervoer een randvoorwaarde. De bereikbaarheid in de regio kan nog verder verbeterd worden door verbetering van de mobiliteitsnetwerken en door die netwerken samen slimmer te gebruiken. De negatieve effecten van mobiliteit zoals geluidsoverlast, luchtverontreiniging, energieverbruik, ongevallen, ruimtebeslag en files willen we daarmee verkleinen.
Om dit te bereiken, zetten we in op een co-modaal vervoersnetwerk. Dat is een slim en innovatief netwerk waarin de keuzemogelijkheden van de gebruiker centraal staan, mogelijkheden om te kunnen kiezen uit verschillende vervoerswijzen in het regionale netwerk (fiets, openbaar vervoer, auto). Om dit te realiseren hebben we goede overstappunten (knooppunten) nodig op strategische plaatsen in de regio.

Samenwerken zit in de genen van de Metropoolregio Eindhoven. Dat bewijzen ook deze Bereikbaarheidsagenda en het Bereikbaarheidsakkoord. De 21 regiogemeenten hebben samen met de gemeente Veghel en verschillende maatschappelijke belanghebbenden en het bedrijfsleven de handen ineen geslagen en intensief gewerkt aan het opstellen van de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant. Deze agenda voor de komende 15 jaar is de

basis voor een gezamenlijke aanpak om de regionale mobiliteit slim en toekomstvast te maken. Daarbij zetten wij in op smart mobility en co-modaliteit. Een schaalsprong voor fiets- en openbaar vervoervoorzieningen wordt hiermee mogelijk en het regionale autoverkeer wordt geleid naar de robuuste randen van het hoofdwegennet. Dit doen we op een manier die past bij de strategie die is vastgelegd in het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland, samen slim en robuust. Zuidoost-Brabant is een gebied met een grote samenhang. We bekijken dus de gehele regio op benodigde samenhangende maatregelpakketten voor de komende 15 jaar. We concentreren ons op de belangrijkste regionale verkeersrelaties in de dagelijkse mobiliteit. De Bereikbaarheidsagenda is daarmee de start voor een adaptieve uitwerking en intergemeentelijke programmering in de komende jaren die we graag samen met de provincie, het Rijk en maatschappelijke partners willen gaan oppakken.

Elk van onze partners draagt op zijn eigen manier bij aan de uitvoering van deze agenda en het akkoord. Ook kennisinstellingen en het bedrijfsleven doen mee, onder andere door samen met de overheid experimenten voor slimme vormen van mobiliteit op te zetten. Want dat past bij het DNA van Zuidoost-Brabant.

De inwoners, werknemers, bezoekers, het bedrijfsleven en de vervoerders profiteren straks van de betere bereikbaarheid van de regio. Daarom is het een grote uitdaging om van dit akkoord een succes te maken.

Metropoolregio Eindhoven,
Werkplaats Mobiliteit en Innovatie

Roël Hoppezak
(voorzitter)

Wim van der Linden

Peet van de Loo

Erik de Vries

Jannie Visscher

Mart Wijnen

BEGRIPPENLIJST

Adaptieve programmering: Op basis van nieuwe ontwikkelingen en inzichten kunnen de maatregelen en de programmering daarvan bijgestuurd worden.

Co-modaliteit: Voor verplaatsingen kan worden gekozen uit verschillende vervoermiddelen of een soepele combinatie daarvan. Informatie en aanbod stimuleren een keuze die leidt tot een optimum tussen de belangen van de individuele reiziger, die van de overige reizigers en de omgeving. Resultaat: een optimale presentatie van het mobiliteitssysteem

Connectiviteit: Door goede en slimme verbindingen zorgen voor een uitstekende (inter) nationale bereikbaarheid van de economische toplocaties van onze regio én vanuit onze regio van de voor ons meest relevante locaties in de omliggende stedelijke regio's. Dit krijgt o.a. vorm door verbeteringen in frequentie, snelheid en comfort in het interregionale spoornetwerk met de omliggende stedelijke regio's en het verkorten van de reistijd vanuit onze regio naar de HST-knopen, Düsseldorf, Aken en Brussel (hoge snelheidstrein).

Daily urban system: Het stedelijk systeem waarin inwoners zich dagelijks bewegen door de regio om te wonen, werken en te recreëren.

C-ITS Afkorting voor Coöperatief Intelligent Transport Systeem ofwel Intelligent co-operatief mobiliteitsysteem. Er wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheden van vervoermiddelen om met elkaar en met verkeersinstallaties en verkeers-centrales te communiceren.

Inprikkers: Directe verbinding voor autoverkeer tussen verblijfsgebieden en de 'robuuste randen', waarop een vlotte doorstroming mede bepalend is voor de aantrek-kelijkheid van die 'robuuste randen'

Robuuste randen: Veelal auto(snel)wegen die een grote hoeveelheid voertuigen kunnen afhande-len (N279, A67, A2, A58, A50).

Schaalsprong fiets en (H)OV: Het maken van een grote stap voorwaarts in de kwaliteit van voorzieningen om fiets en (H)OV tot een aantrekkelijker vervoerswijze te maken: vlot, veilig, betrouwbaar en aangenaam.

Smart mobility: Slimme maatregelen die voor een efficiënte mobiliteit voor de individuele reiziger, de totale mobiliteitsvraag én de omgeving. De techniek (ICT, Big Data, hightechoplossingen) maakt vervoermiddelen en de weg slimmer en zorgt ervoor dat verkeersstromen goed op elkaar zijn afgestemd. Reizigers worden gestimuleerd om de best passende keuze te maken van tijdstip van reizen, vervoermiddel en route.

Smart society: Een snel veranderende samenleving waarin werkelijkheid en virtuele wereld sa-mengaan. Digitale techniek staat ten dienste van de mens voor economische groei, innovaties, goede bereikbaarheid en een betere werk- en leefomgeving.

Social design: Betrokken inwoners en organisaties werken actief mee aan het ontwerp en de realisatie van een programma of project. Ze zijn bereid tot verkennen van vernieuwende oplossingsrichtingen, tot experimenteren en het delen van informatie en zo deel uit te maken van een proeftuin voor nieuwe mobiliteits-ontwikkelingen.

Samen

Slim

Co-modaal

METROPOOL
REGIO
EINDHOVEN

SAMEN

De Metropoolregio Eindhoven heeft veel ervaring met de intensieve samenwerking in de 'triple helix' tussen bedrijfsleven, kennis- en onderwijsinstellingen en overheid. Deze samenwerking heeft geleid tot een innovatief ondernemersklimaat. De korte lijnen tussen deze partijen en het elkaar wat gunnen, resulteren in het relatieve gemak waarmee je in onze regio dingen organiseert en voor elkaar krijgt. Deze manier van samenwerken, een levendige uitwisseling tussen bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid op alle niveaus, is typisch voor Zuidoost-Brabant en is een belangrijke voorwaarde voor succes gebleken.

Ook op het gebied van mobiliteit wordt deze manier van samenwerken toegepast. Tijdens het proces om te komen tot de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant zijn de stakeholders[1] breed betrokken. In een korte tijd en op een interactieve manier hebben alle partijen actief bijgedragen aan de ontwikkeling van de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant. Hierdoor is een compleet gedragen agenda ontstaan.

De regio gaat ook op deze manier werken aan de uitvoering. De bereikbaarheid wordt intergemeentelijk aangepakt op basis van de belangrijkste bereikbaarheidsrelaties in de regio. Dit betekent dat de gemeenten over hun grenzen heen kijken en gezamenlijk projecten oppakken en uitvoeren, ook weer in brede samenwerking met de stakeholders.

Met de provincie en met stakeholders uit de regio willen we afspraken maken over een meerjarige strategie en aanpak om onze ambities te verwezenlijken. Dit betekent dat we in nauwe afstemming met elkaar de projecten faseren, financieren en uitvoeren. Daarbij worden de nieuwste ontwikkelingen meegenomen. Werkgevers, inwoners, marktpartijen en andere maatschappelijke partners kunnen belangrijke praktische en innovatieve bijdragen leveren. Voor toekomstige bereikbaarheid gaan we uit van een creatieve regionale samenleving. Kernwoorden hierbij zijn: samenwerking, slim, co-modaal en connectiviteit. De effecten van de getroffen maatregelen worden in kaart gebracht en mee genomen in de maatregelen die daar op volgen.

We willen een uitstekende (inter)nationale bereikbaarheid van onze economische toplocaties, toegankelijkheid van de hele regio en een aantrekkelijke omgeving. Daarbij willen we de Europese regio zijn voor het ontwikkelen, testen, implementeren en vermarkten van nieuwe mobiliteitsconcepten en –diensten. Door slimme mobiliteit willen we bijdragen aan andere ambities, bijvoorbeeld op het gebied van gezondheid en ruimtelijke kwaliteit. Mobiel door samen slimme keuzes te maken!

[1] De volgende stakeholders hebben actief geparticipeerd in het ontwikkelen van de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant: ANWB, Fietsersbond, Brabantse Milieufederatie, BZW, regio bedrijven uit het Brabants Mobiliteitsnetwerk, Brainport partners, TUe en overige deelnemers aan de werksessies.

SLIM

Het verbeteren van de mobiliteit gaan de samenwerkingspartners 'slim' aanpakken. Hierbij bestaat slim uit een aantal aspecten:

SMART SOCIETY

De samenleving verandert snel, de werkelijkheid en virtual reality raken steeds meer vervlochten, Dit geldt ook voor mobiliteit. De (digitale) techniek staat ten dienste van de mens en niet andersom. Het gemak van de mens staat centraal. Zonder een slimme infrastructuur zijn economische groei, innovatie en een beter leefklimaat bijna onmogelijk. Mensen maken het verschil.

Smart mobility biedt oplossingen op het terrein van duurzame mobiliteit en logistiek (duurzame bevoorrading). De gebruiker is sensor in zijn omgeving. Gebruikers laten digitale sporen na die na analyse leiden tot verbeterde oplossingen op het gebied van doorstroming, veiligheid en duurzaamheid (Big Data). Deze gebruikersprofielen bieden de mogelijkheid om gevraagd of ongevraagd mobiliteit oplossingen 'op maat' te leveren. Iedereen produceert tegenwoordig enorm veel data als individu, of als bedrijf of organisatie. Voertuigen produceren ook data. We spreken van 'datastreams'. Het is mogelijk om deze real time beschikbaar te maken om alternatieve reisadviezen aan te bieden.

Een smart society heeft behoefte aan nieuwsgierige betrokken inwoners en partners die bereid zijn om te experimenteren en informatie te delen. Inwoners veranderen samen hun leefomgeving. De regio Zuidoost-Brabant is uitermate geschikt om te fungeren als 'living lab'. De hightech omgeving brengt hoog opgeleide mensen voort die hieraan willen meewerken.

Een regio waar het prettig wonen, werken, studeren en leven is, draagt bij aan het welzijn van mensen. Autonome ontwikkelingen zoals de toename van het aantal elektrische auto's met 5 tot 10 procent per jaar; de introductie van meer (auto) deelsystemen, de introductie van waterstof voor logistiek vervoer etc. zorgen voor een sterke reductie van uitstoot van CO2-N0x en geluid. Deze ontwikkelingen vragen om het monitoren van effecten en het blijven aanpassen van de te nemen maatregelen op basis van nieuwe inzichten.

INTERNATIONALE KOPLOPER OP HET GEBIED VAN SMART MOBILITY

De High Tech Automotive Campus Helmond is de smeltkroes in Nederland voor tal van innovaties op het gebied van Smart Mobility. Bedrijven vragen om 'één loket' van de overheid dat als 'landingsplaats', 'versneller' en 'lanceerplaats' functioneert om bedrijvigheid te stimuleren. Het Brabants ITS bureau BrabantStad is een belangrijke schakel in het proces om dit verder mee vorm te geven.

Om koploper te blijven, is het belangrijk om slimme allianties aan te gaan met steden, regio's en internationale partners. Zo kunnen we leren van hun experimenten, deze door ontwikkelen en nieuwe ontwikkelingen in gang zetten. Bedrijven worden uitgedaagd een oplossing te bedenken voor maatschappelijke problemen (bijvoorbeeld leefkwaliteit en doorstroming van de Kennedylaan en N279 verbeteren). De partners zijn gelijkwaardig en investeren even veel in de ontwikkelingen. De EU biedt kansen voor extra financiering van nieuwe ontwikkelingen.

Werkgevers worden aangesproken op hun verantwoordelijkheid om ook een bijdrage te leveren aan de bereikbaarheid van de regio). De werkgever heeft financiële mogelijkheden om bijvoorbeeld 'fietsen naar het werk' of 'met OV naar het werk', of 'samen rijden naar het werk' te stimuleren. Clusters van bedrijven kunnen dit samen oppakken. Het Brabants Mobiliteitsnetwerk heeft hierbij een belangrijke sleutelrol.

WAT GAAN WE DOEN?

- Inwoners betrekken bij nieuwe ontwikkelingen (Social design).
- Verbeteren van de kwaliteit van leven door toepassing van slimme toepassingen op het gebied van verkeer en vervoer.
- Uitrol digitale infrastructuur om nieuwe ontwikkelingen direct toe te passen.
- Data-analyse toepassen om werkelijke knelpunten in kaart te brengen en die tot meer verantwoorde mobiliteit oplossingen te laten leiden.
- Bedrijven aanspreken op verder verantwoord werkgeverschap en een bijdrage laten leveren aan oplossingen op het gebied van verkeer en vervoer.
- Bedrijven, overheden en kennisinstellingen uitdagen tot pilots die bijdragen aan de kwaliteit van de regio.
- Landingsplaats voor bedrijven inrichten en zo ontwikkelingen versnellen.
- Opschaling van geslaagde ontwikkelingen faciliteren ten behoeve van de economische ontwikkeling van de regio.
- Slimme allianties met andere steden, regio's en internationale partners aangaan.
- Positioneren van de High Tech Automotive Campus als smeltkroes voor nieuwe ontwikkelingen op het gebied van Smart Mobility.

Rijkswaterstaat
Fontys Hogescholen
AutomotiveNL
N270 / LIVING LAB
Driven
Connected

CO-MODAAL

Waar we naar toe willen, is dat de reiziger centraal staat. Iedereen kan zich vrij door de regio bewegen op basis van de eigen wensen en dagelijkse keuze. Co-modaliteit noemen we dat. Dit heeft betrekking op zowel woon-werk verkeer als recreatief verkeer. Het vervoer wordt verbeterd door het aanbieden van een diversiteit aan vervoerwijzen die aansluiten bij de wensen van de gebruiker.

MOBILITEIT EFFICIËNTER ORGANISEREN

Op basis van een eigen profiel (hoe duurzaam wil iemand reizen, waar wil iemand naar toe, op welke manier en op welk moment) ontvangt iedereen een persoonlijk reisaanbod. Dit kan bestaan uit een mix aan vervoerwijzen. Iemand legt bijvoorbeeld het eerste deel van de reis af door met iemand een auto te delen en het laatste deel van de reis met het openbaar vervoer of een deelfiets. Of een deel met het openbaar vervoer en het laatste stuk met een deelauto. De organisatie en betaling wordt centraal via een digitaal platform verzorgd zodat meermaals betalen geen obstakel vormt. Bedrijven kunnen vervoermiddelen organiseren en delen via digitale platforms.

De maatschappij ontwikkelt zich in de richting van ‘een deeleconomie’. Steeds meer mensen zijn bereid diensten en producten te delen. Delen kan op individueel niveau, maar ook in de vorm van bijvoorbeeld coöperaties waarbij de gezamenlijke inkoop en beheer georganiseerd wordt en digitale platforms de schakel vormen tussen vraag en aanbod. Mensen beseffen dat de kosten voor een auto die gemiddeld 20 uur per dag stil staat erg hoog zijn. Daarnaast kost filerijden veel tijd. Het zou fijn zijn wanneer mobiliteit efficiënter en op een andere manier georganiseerd kan worden. Bedrijven beseffen dat het koppelen van vervoerstromen en delen van transportmiddelen tot meer efficiëntie, minder kilometers, minder investeringen en verdere kostenbesparingen leidt.

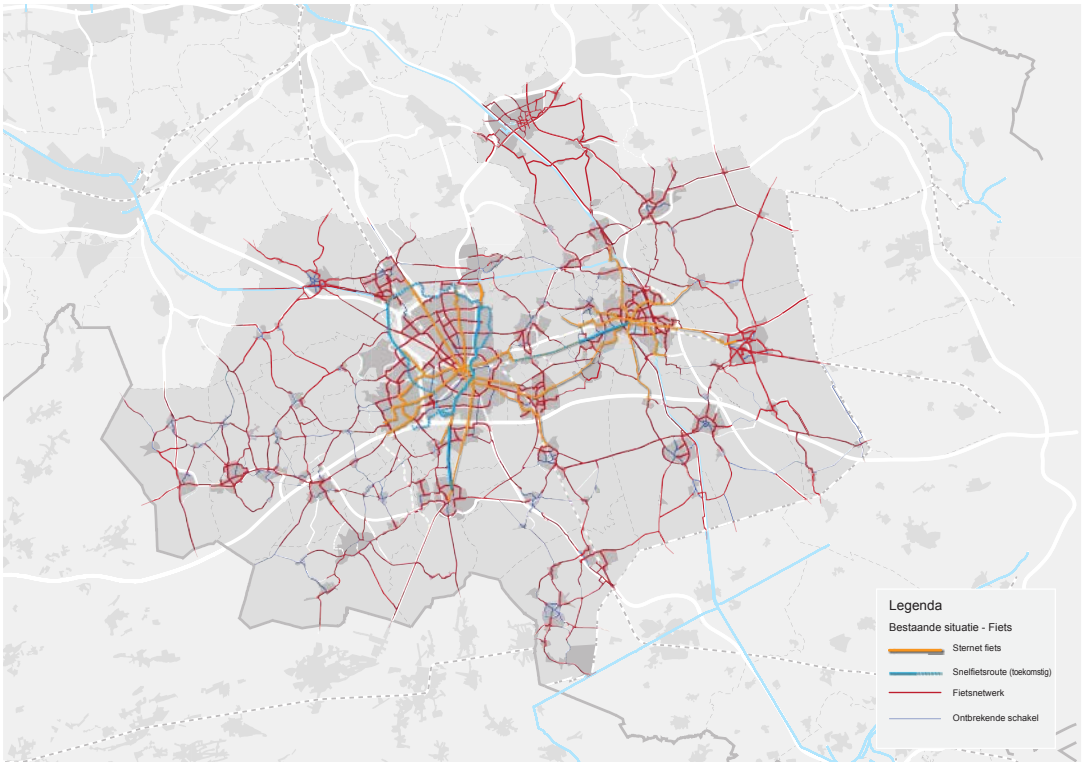
Co-modale oplossingen leveren een belangrijke bijdrage aan de duurzame en economische ontwikkeling van de regio.

NAADLOOS OVERSTAPPEN

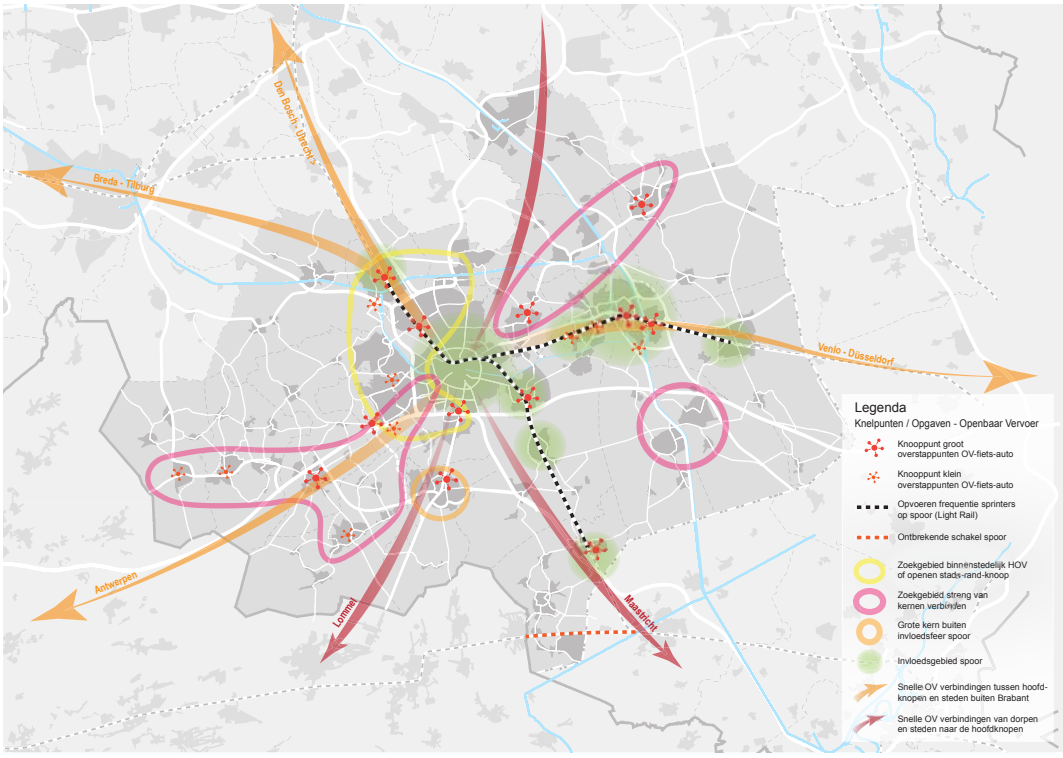
Naadloos overstappen van het ene vervoermiddel naar het andere vervoermiddel is een belangrijke voorwaarde tot succes. Knooppunten waar vervoermiddelen bij elkaar komen, dragen bij aan het succes. Trein- en busstations en P+R-plaatsen bieden plek om een verscheidenheid aan vervoermiddelen bijeen te brengen en de naadloze overstap te borgen. Denk hierbij aan deel(taxi), deelauto, deel e-bikes en vormen van openbaar vervoer. Onderhoud en beheer zijn op deze knooppunten goed te organiseren.

Om de ambities voor fiets, (H)OV en auto aan te duiden voor de komende 15 jaar zijn ambitiekaarten gemaakt gedurende diverse werksessies. Deze kaarten zijn indicatief. En bedoeld om een eerste indruk te geven.

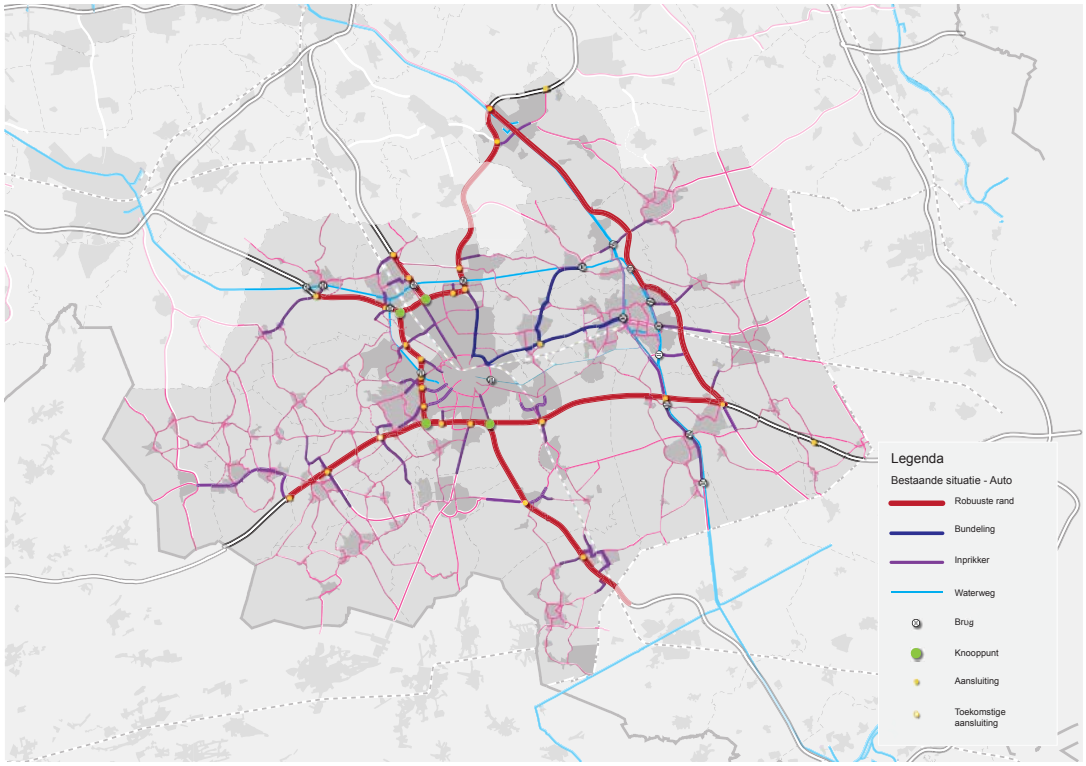
MAN



Afbeelding 1. Fietsnetwerk en –ambities



Afbeelding 2: Opgaven en kansen Openbaar Vervoer



Afbeelding 3. Filosofie auto-ontsluiting

Deel 1:

Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant

METROPOOL
REGIO
EINDHOVEN

DEEL 1: BEREIKBAARHEIDSAGENDA ZUIDOOST-BRABANT

De deelopgaven in het Programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland (2016) zijn er onder meer op gericht om in Zuidoost-Brabant een robuuste, goed functionerende driehoek in het hoofdwegennet te creëren, bestaand uit de A2, A67, N279 en A50. De Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant neemt dit als uitgangspunt en concentreert zich op het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid in het 'daily urban system' van de regio. De Bereikbaarheidsagenda voegt een robuust element aan de hoofdstructuur toe met de prioriteit voor hogere frequentie van Sprinters op het spoor en verbetering van de kwaliteit van de knooppunten.

De Bereikbaarheidsagenda zorgt voor de afstemming tussen de betreffende deelopgaven van het Programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland, zodat de hoofdstructuur de gewenste robuustheid krijgt. In de Bereikbaarheidsagenda zijn maatregelen opgenomen die de bundeling van autoverkeer in de regio combineren met deze robuuste infrastructuurstructuur, met co-modale knooppunten en met smart mobility maatregelen. De regio vraagt bij de afstemming van de deelopgaven en het 'daily urban system' aandacht voor uitwerking van:

- De toekomstbestendige uitvoering van de N279 en de aansluiting daarvan op de A67 bij Asten, inclusief de uitvoering van de regionale aansluitingen op de N279.
- De functie van de A67 tussen de nieuwe aansluiting van de N69 in het westen en Deurne in het oosten voor het daily urban system van de regio.
- De functie van de A2-zuid voor het daily urban system tussen Weert Noord – Leenderheide.
- De samenhang tussen het functioneren van de A58 en het regionale netwerk.

De Bereikbaarheidsagenda bouwt voort op initiatieven die de afgelopen jaren in verschillende delen van het gebied al gestart zijn. Voorbeelden daarvan zijn de visie en de uitwerking van Brainport City (Platform Brainport Bereikbaarheid), de gebiedsgerichte aanpak van de N69, het recente initiatief in de Kempen voor een intergemeentelijke co-modale verbetering van en rond de N284, de slow lane en fietsinitiatieven in Eindhoven. Ook bouwen we verder op provinciale programma's, zoals Brabants mobiliteitsnetwerk, Fiets in de Versnelling, de Ontwikkelagenda Spoor, HOV en Knooppunten en een groeiend aantal business initiatieven voor mobiliteitsdiensten.

DE HUIDIGE SITUATIE EN DE OPGAVEN

De huidige situatie in de regio Zuidoost-Brabant kan als volgt worden samengevat: In het stedelijk netwer ervaren gebruikers tijdens de spitsuren drukte en congestie in het woon-werkverkeer en in de bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen. Dat veroorzaakt hinder in de bereikbaarheid én de leefbaarheid. Net als in andere stedelijke netwerken betekent dit dat oplossingen moeten worden gezocht in:

- het verbeteren van het inzicht in het functioneren van het zogenaamde 'daily urban system' in de regio (data);
- het op orde brengen van de netwerken (auto, fiets, OV) en hun knooppunten (uitwisselen, uitstappen);
- het slim(mer) organiseren van het dagelijkse gebruik. Dat gebruik bestaat uit vele individuele dagelijkse keuzes. Deze keuzes worden beïnvloed door sociale en economische afspraken, zoals werk- en openingstijden.

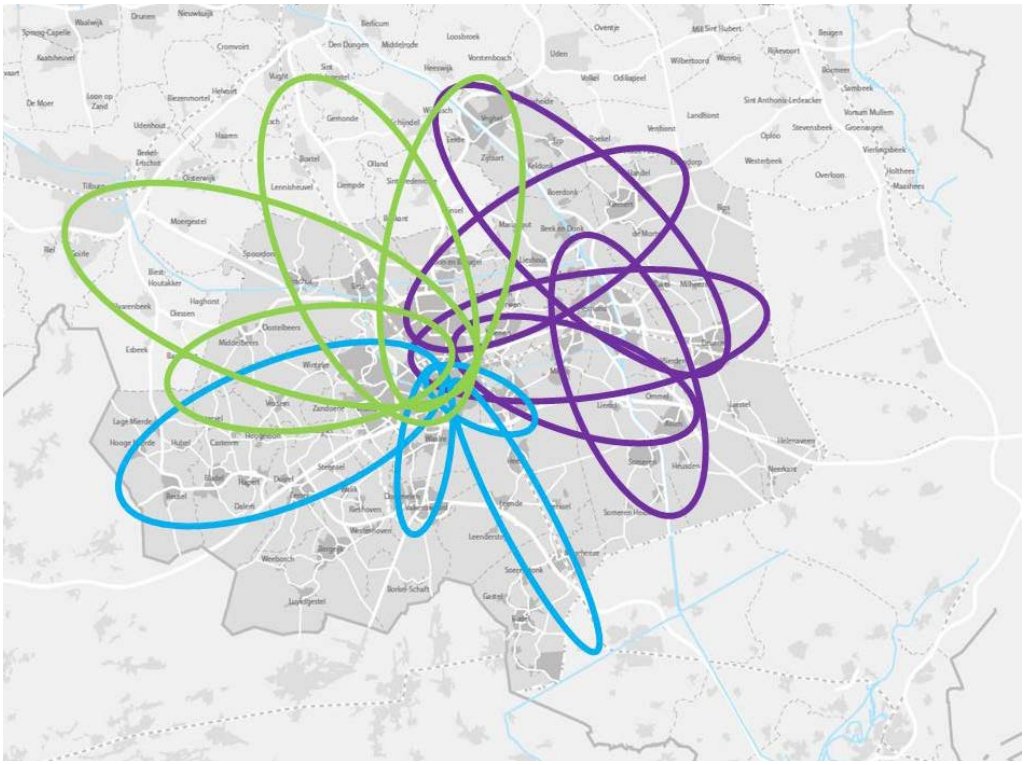
Ook de verbetering van informatie over reismogelijkheden en de toegankelijkheid daarvan zorgt dat reizigers slimmere keuzes kunnen maken.

DEELGEBIEDEN EN BELANGRIJKE RELATIES VOOR DE SOCIAALECONOMISCHE BEREIKBAARHEID

In de Bereikbaarheidsagenda worden de belangrijkste principes voor het verbeteren van de bereikbaarheid voor de gehele metropoolregio uitgewerkt. Bij het benoemen van oplossingen en bepalen van onze prioriteiten hebben we ons de volgende vragen gesteld:

- Wat is op regionaal niveau van belang voor de externe en interne bereikbaarheid van de belangrijke economische centra en voorzieningen?
- Wat is op regionaal niveau van belang voor het functioneren van het daily urban system?
- Wat zijn de belangrijkste leefbaarheidsprioriteiten?

Er zijn een aantal belangrijke verkeersrelaties in het gebied onderscheiden, die voor het sociaal-economisch functioneren van het gebied belangrijk zijn. Binnen deze verkeersrelaties vindt een groot deel van de dagelijkse verplaatsingen plaats. De volgende relaties zijn te onderscheiden:



Afbeelding 4: subregionale relaties

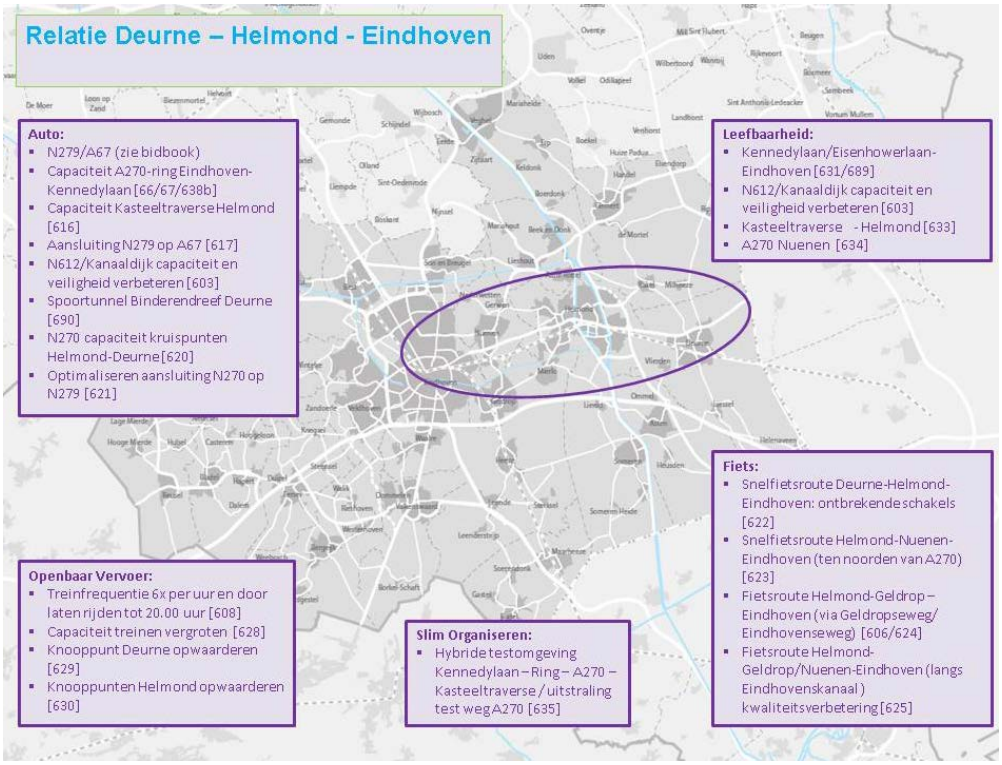
MIX VAN MAATREGELEN

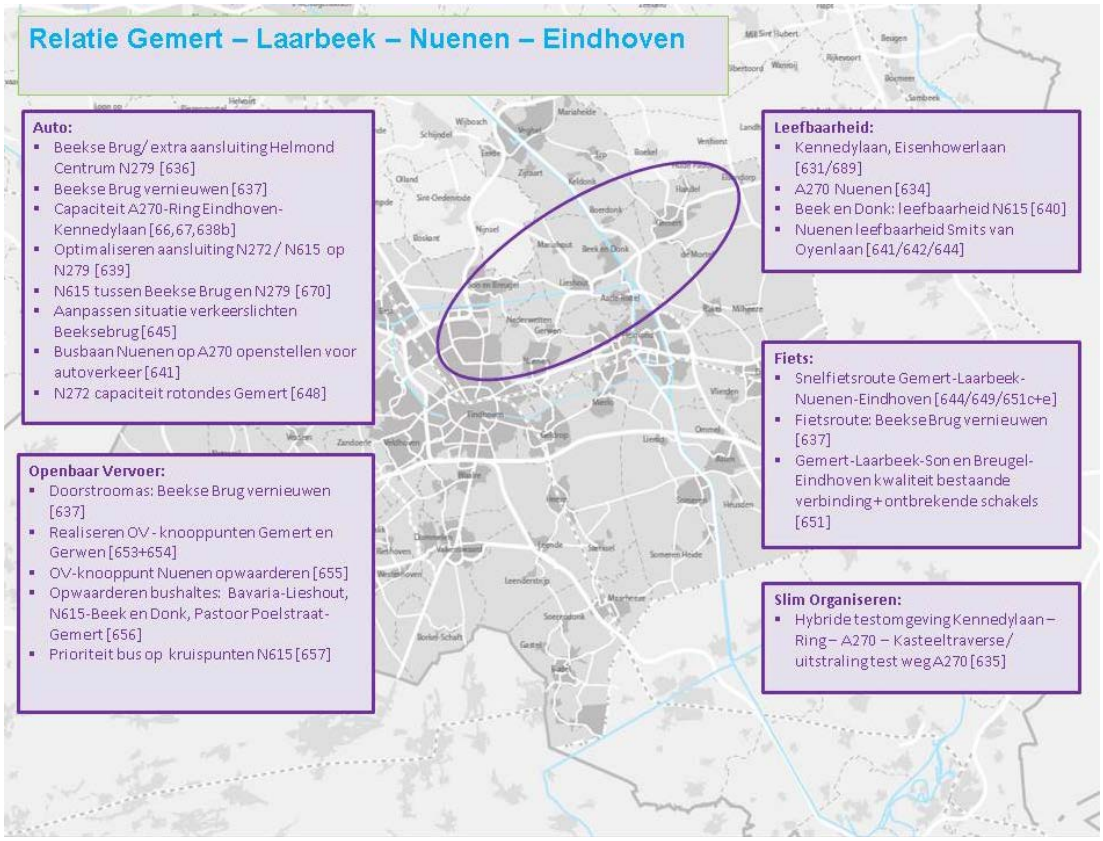
De Bereikbaarheidsagenda ordent de maatregelen in onderlinge co-modale samenhang per belangrijke relatie.

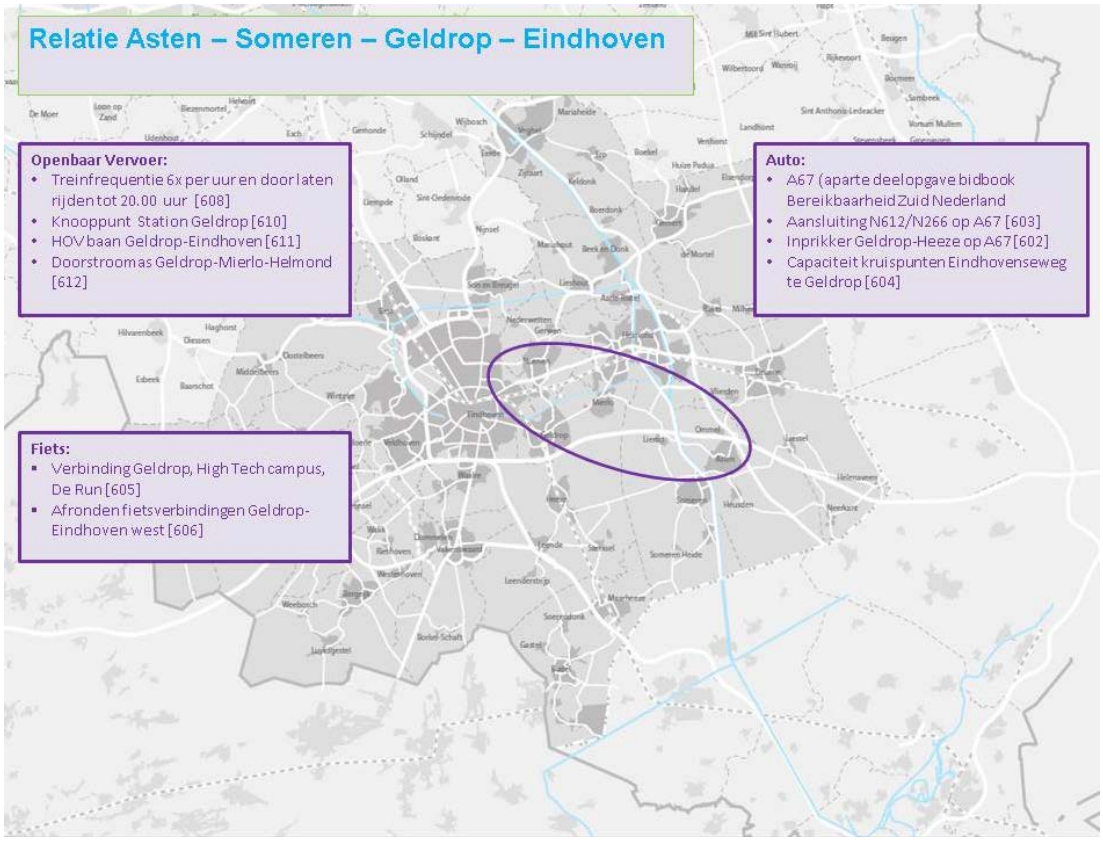
Voor elke subregionale relatie geldt dat er sprake is van een samenhangende mix van maatregelen. We zetten in op Smart mobility en co-modale fysieke maatregelen (fiets, OV, auto en knooppunten). De maatregelen gaan we uitwerken en gefaseerd uitvoeren via een adaptief programma dat we intergemeentelijk, samen met de provincie, maatschappelijke partners en marktpartijen uitwerken en gefaseerd gaan uitvoeren.
We willen niet vastzitten aan maatregelen die in de toekomst niet meer de slimste keuze zijn. Daarom programmeren we adaptief. Inhoudelijke en financieel maken we keuzes binnen de subregio. . We maken ook keuzes in de fasering van het subregionale programma met aandacht voor monitoring en evaluatie; leren van de werkwijze en anticiperen op nieuwe ontwikkelingen en inzichten.

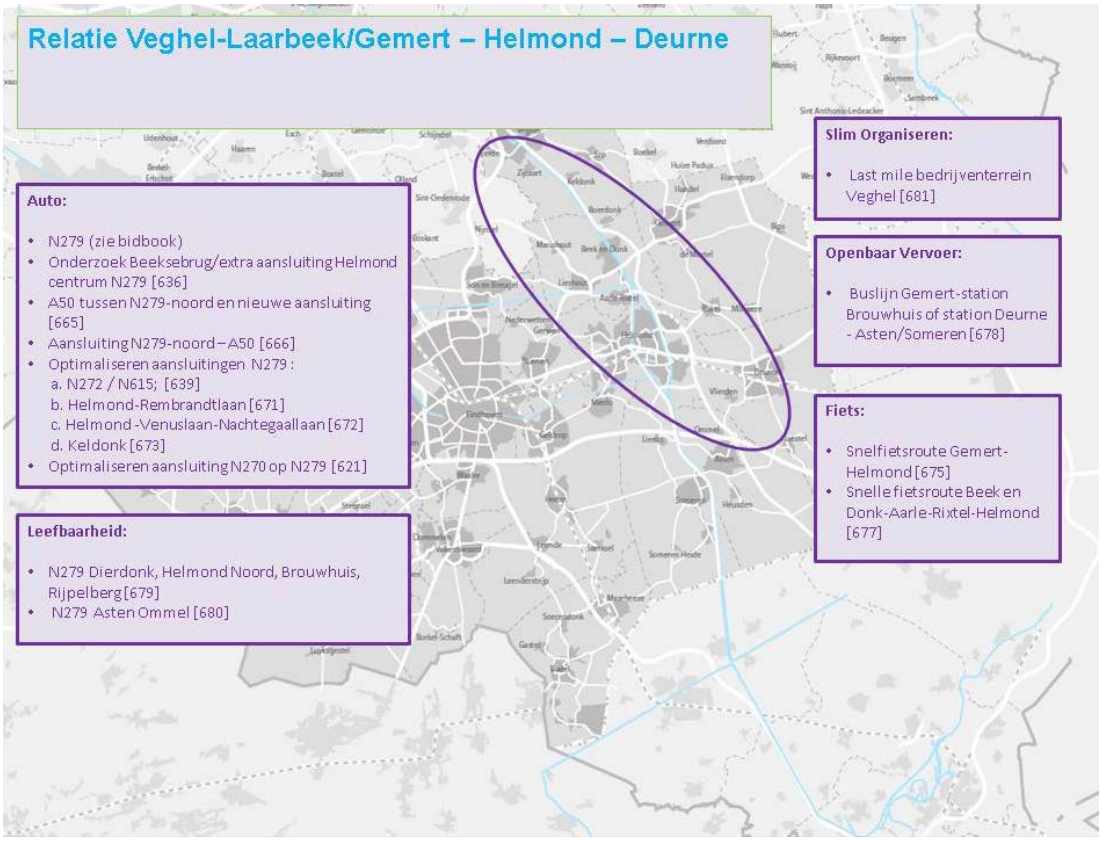
Na intensief overleg hebben de gemeenten en stakeholders per relatie een co-modaal maatregelenpakket samengesteld. De maatregelenpakketten zijn uitgangspunt voor oplossingsrichtingen op basis van beschikbare kennis bij deskundigen. Nadere programmering en uitwerking van de maatregelen en van de financiering is nog nodig. Het kan zijn dat een andere oplossing ook het gewenste effect geeft en makkelijker te realiseren is.
De pakketten zijn daarmee indicatief en flexibel en kunnen worden bijgesteld aan de hand van nieuwe inzichten. Voor sommige maatregelen geldt dat ze onderdeel zijn van één of meer varianten van een integrale aanpak in een relatie. Dit geldt bijvoorbeeld voor het traject Eisenhouwerlaan – Ring Noordoost – J.F. Kennedylaan, voor de omgeving Nuenen en voor de omgeving van de Beekse brug in Laarbeek.

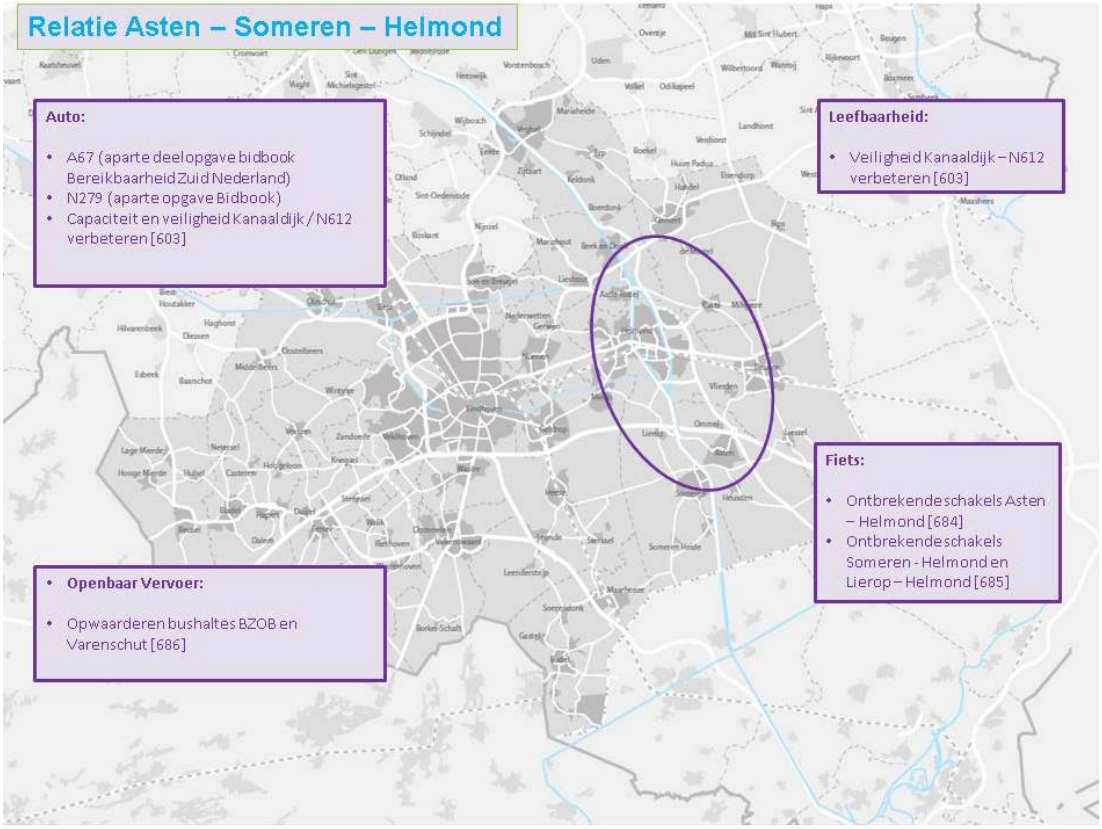
Alle relaties zijn op onderstaande kaartjes in beeld gebracht. Hierin is de mix aan maatregelen opgenomen. Er is meer uitgebreide achtergrondinformatie beschikbaar waarin de motivatie en onderbouwing terug te vinden zijn voor de gekozen maatregelen. In de relatiekaartjes staan ook nummers van de maatregelen om eenvoudiger in de groslijst te kunnen zoeken. Deze achtergrondinformatie is terug te vinden in het document “Subregionale relaties en maatregelenpakketten Bereikbaarheidsagenda”. Op de website van www.metropoolregioeindhoven .nl/bereikbaarheidsagenda zijn deze digitaal beschikbaar.

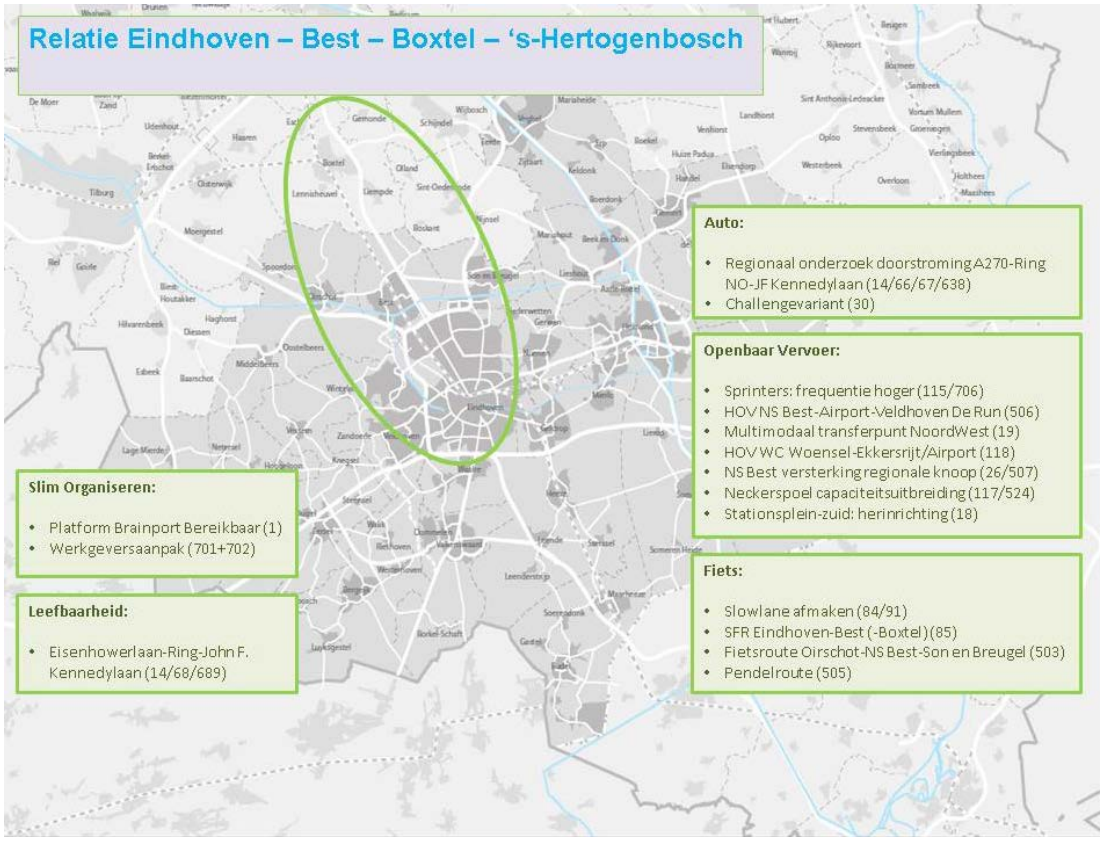


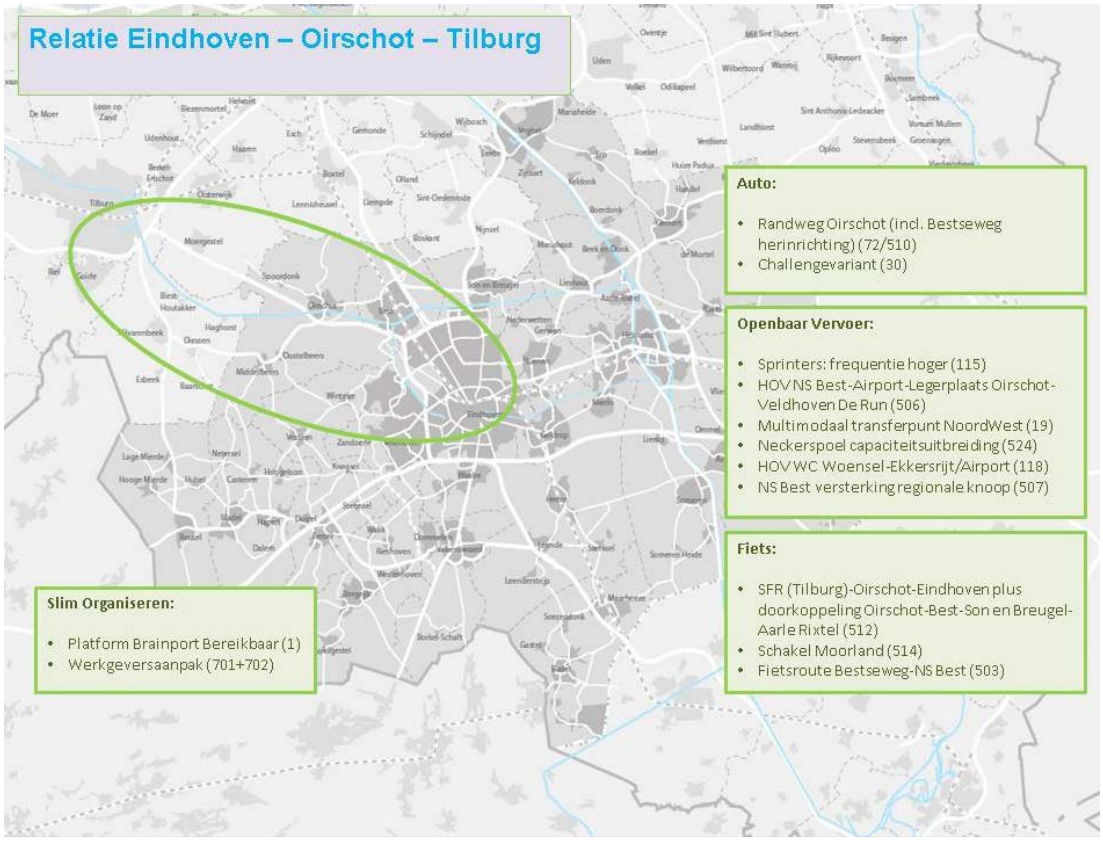

Relatie Gemert – Laarbeek – Nuenen – Eindhoven
Auto:
Beekse Brug/ extra aansluiting Helmond Centrum N279 [636]
Beekse Brug vernieuwen [637]
Capaciteit A270-Ring Eindhoven-Kennedylaan [66,67,638b]
Optimaliseren aansluiting N272 / N615 op N279 [639]
N615 tussen Beekse Brug en N279 [670]
Aanpassen situatie verkeerslichten Beeksebrug [645]
Busbaan Nuenen op A270 openstellen voor autoverkeer [641]
N272 capaciteit rotondes Gemert [648]
Leefbaarheid:
Kennedylaan, Eisenhowerlaan [631/689]
A270 Nuenen [634]
Beek en Donk: leefbaarheid N615 [640]
Nuenen leefbaarheid Smits van Oyenlaan [641/642/644]
Fiets:
Snelfietsroute Gemert-Laarbeek-Nuenen-Eindhoven [644/649/651c+e]
Fietsroute: Beekse Brug vernieuwen [637]
Gemert-Laarbeek-Son en Breugel-Eindhoven kwaliteit bestaande verbinding + ontbrekende schakels [651]
Openbaar Vervoer:
Doorstroomas: Beekse Brug vernieuwen [637]
Realiseren OV - knooppunten Gemert en Gerwen [653+654]
OV-knooppunt Nuenen opwaarderen [655]
Opwaarderen bushaltes: Bavaria-Lieshout, N615-Beek en Donk, Pastoor Poelstraat-Gemert [656]
Prioriteit bus op kruispunten N615 [657]
Slim Organiseren:
Hybride testomgeving Kennedylaan – Ring – A270 – Kasteeltraverse/ uitstralingtest weg A270 [635]

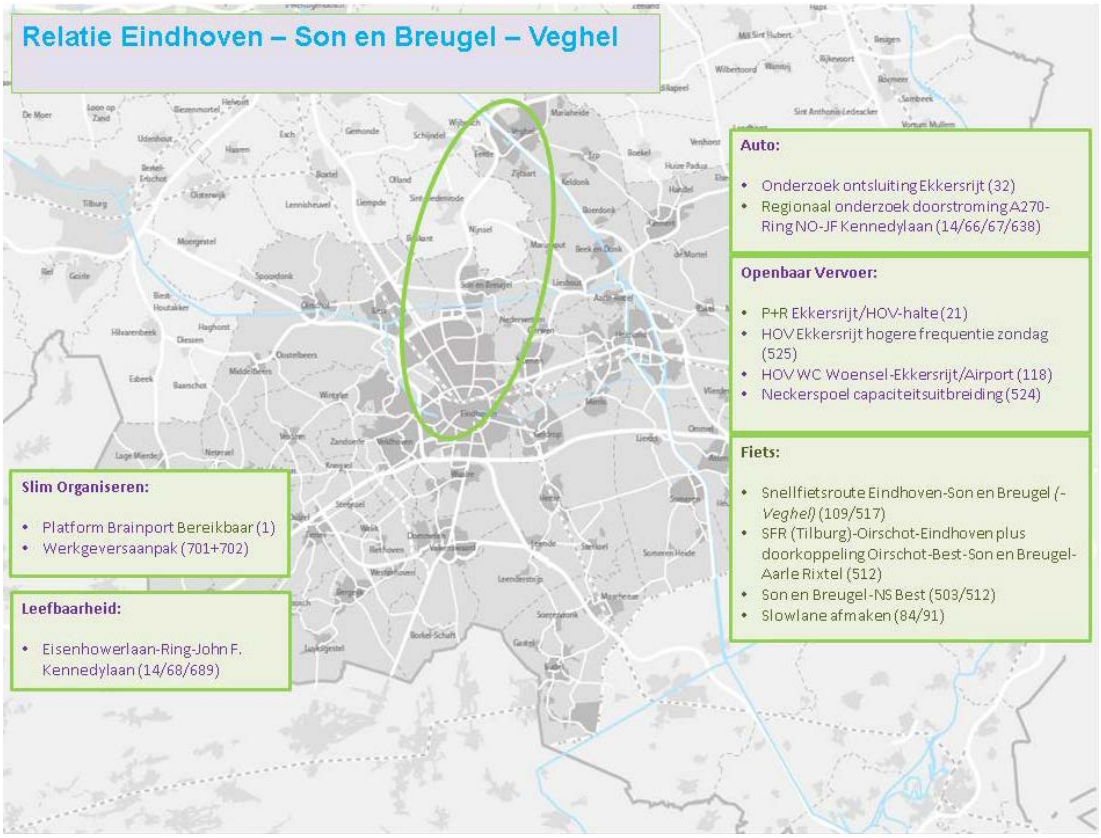

Relatie Asten – Someren – Geldrop – Eindhoven
Openbaar Vervoer:
Treinfrequentie 6x per uur en doorlaten rijden tot 20.00 uur [608]
Knooppunt Station Geldrop [610]
HOV baan Geldrop-Eindhoven [611]
Doorstroomas Geldrop-Mierlo-Helmond [612]
Auto:
A67 (aparte deelopgave bidbook Bereikbaarheid Zuid Nederland
Aansluiting N612/N266 op A67 [603]
Inprikker Geldrop-Heeze op A67 [602]
Capaciteit kruispunten Eindhovenseweg te Geldrop [604]
Fiets:
Verbinding Geldrop, High Tech campus, De Run [605]
Afronden fietsverbindingen Geldrop-Eindhoven west [606]

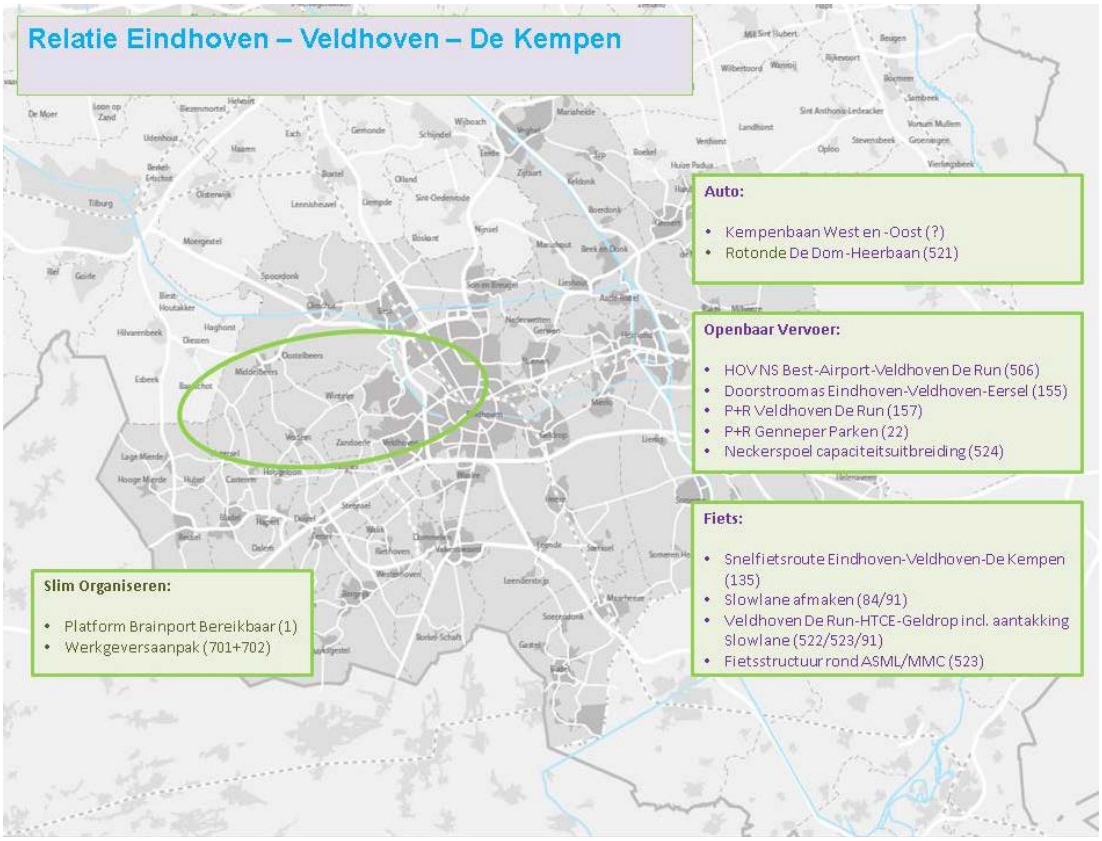

Relatie Veghel-Laarbeek/Gemert – Helmond – Deurne
Auto:
• N279 (zie bidbook)
• Onderzoek Beeksebrug/extra aansluiting Helmond centrum N279 [636]
• A50 tussen N279-noord en nieuwe aansluiting [665]
• Aansluiting N279-noord – A50 [666]
• Optimaliseren aansluitingen N279 :
a. N272 / N615; [639]
b. Helmond-Rembrandtlaan [671]
c. Helmond -Venuslaan-Nachtegaallaan [672]
d. Keldonk [673]
• Optimaliseren aansluiting N270 op N279 [621]
Leefbaarheid:
• N279 Dierdonk, Helmond Noord, Brouwhuis, Rijpelberg [679]
• N279 Asten Ommel [680]
Slim Organiseren:
• Last mile bedrijventerrein Veghel [681]
Openbaar Vervoer:
• Buslijn Gemert-station Brouwhuis of station Deurne - Asten/Someren [678]
Fiets:
• Snelfietsroute Gemert-Helmond [675]
• Snelle fietsroute Beek en Donk-Aarle-Rixtel-Helmond [677]

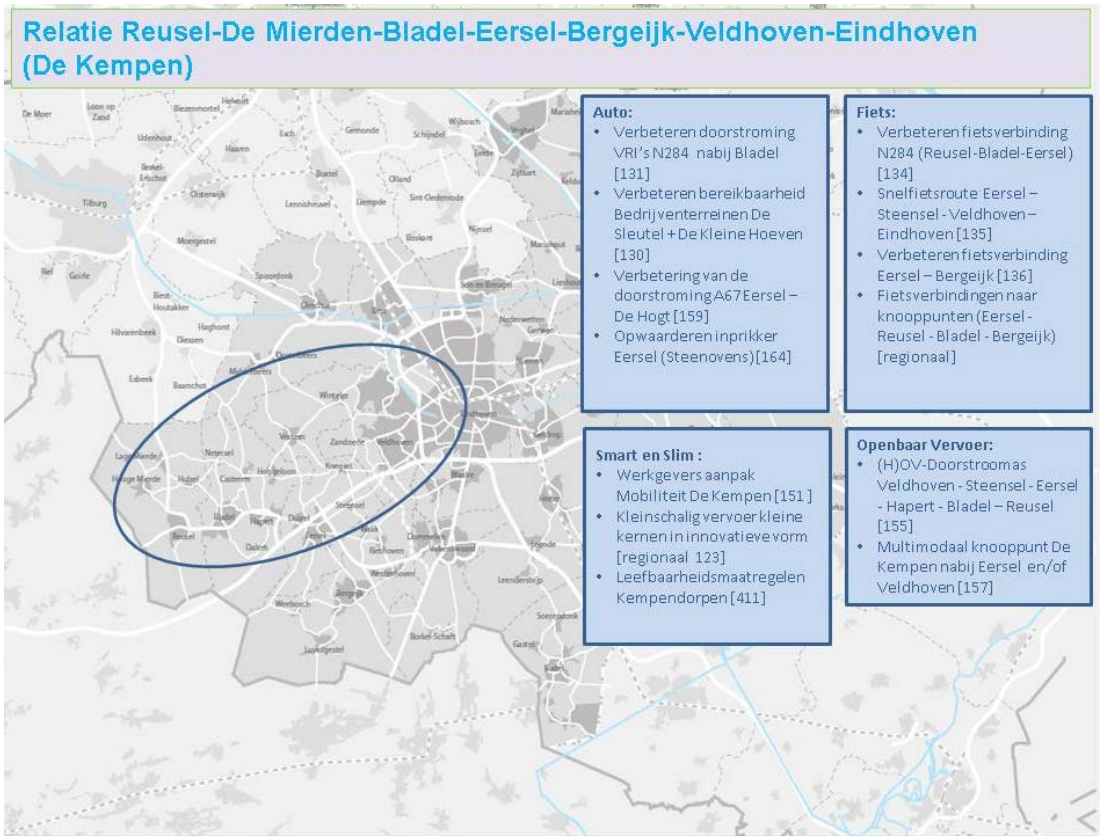

Relatie Asten – Someren – Helmond
Auto:
• A67 (aparte deelopgave bidbook Bereikbaarheid Zuid Nederland)
• N279 (aparte opgave Bidbook)
• Capaciteit en veiligheid Kanaaldijk / N612 verbeteren [603]
Leefbaarheid:
• Veiligheid Kanaaldijk – N612 verbeteren [603]
Fiets:
• Ontbrekende schakels Asten – Helmond [684]
• Ontbrekende schakels Someren - Helmond en Lierop – Helmond [685]
• Openbaar Vervoer:
• Opwaarderen bushaltes BZOB en Varenschut [686]

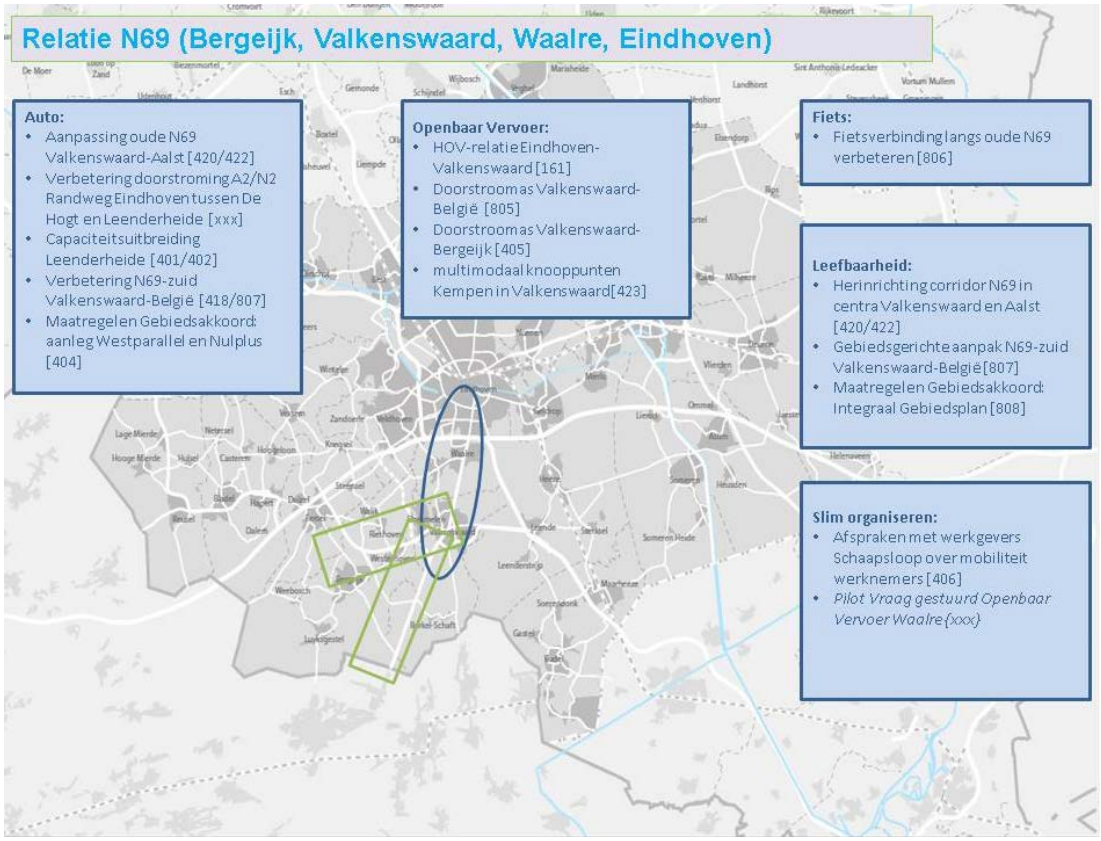

Relatie Eindhoven – Best – Boxtel – 's-Hertogenbosch
Auto:
• Regionaal onderzoek doorstroming A270-Ring NO-JF Kennedylaan (14/66/67/638)
• Challengevariant (30)
Openbaar Vervoer:
• Sprinters: frequentie hoger (115/706)
• HOV NS Best-Airport-Veldhoven De Run (506)
• Multimodaal transferpunt NoordWest (19)
• HOV WC Woensel-Ekkersrijt/Airport (118)
• NS Best versterking regionale knoop (26/507)
• Neckerspoel capaciteitsuitbreiding (117/524)
• Stationsplein-zuid: herinrichting (18)
Fiets:
• Slowlane afmaken (84/91)
• SFR Eindhoven-Best (-Boxtel) (85)
• Fietsroute Oirschot-NS Best-Son en Breugel (503)
• Pendelroute (505)
Slim Organiseren:
• Platform Brainport Bereikbaar (1)
• Werkgeversaanpak (701+702)
Leefbaarheid:
• Eisenhowerlaan-Ring-John F. Kennedylaan (14/68/689)

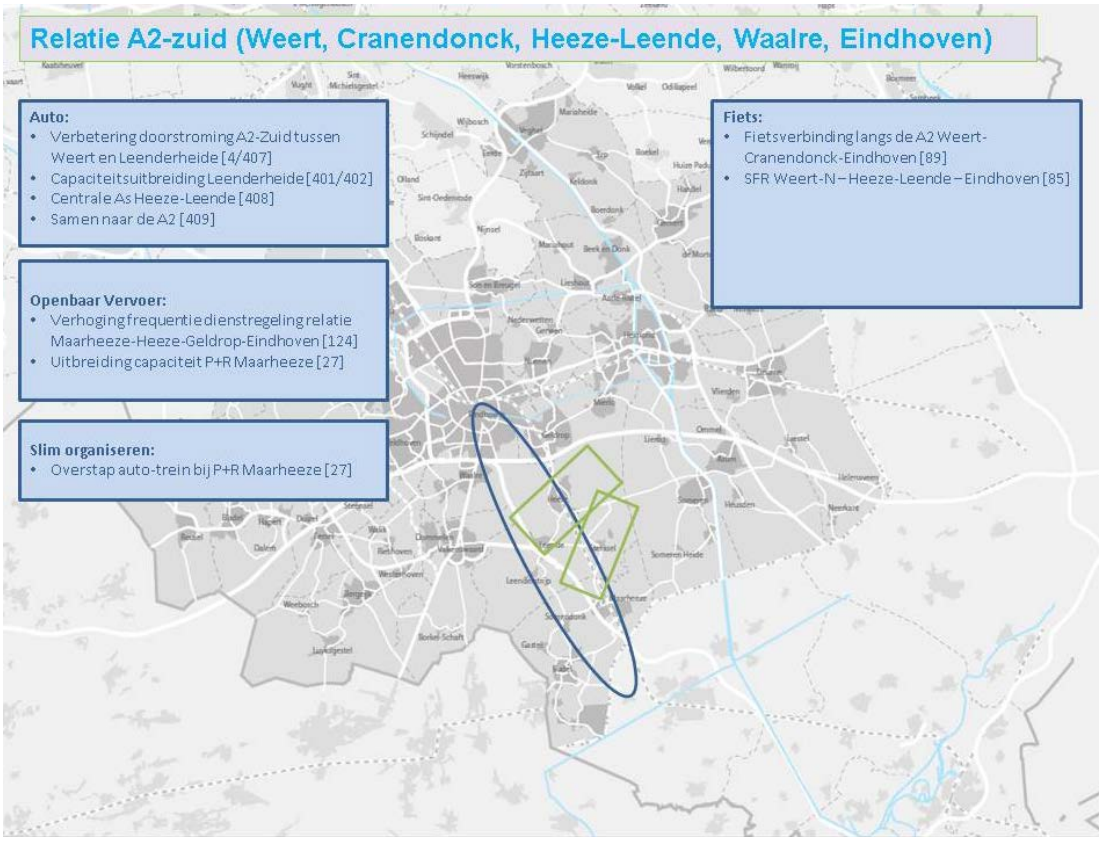

Relatie Eindhoven – Oirschot – Tilburg
Auto:
• Randweg Oirschot (incl. Bestseweg herinrichting) (72/510)
• Challengevariant (30)
Openbaar Vervoer:
• Sprinters: frequentie hoger (115)
• HOV NS Best-Airport-Legerplaats Oirschot-Veldhoven De Run (506)
• Multimodaal transferpunt NoordWest (19)
• Neckerspoel capaciteitsuitbreiding (524)
• HOV WC Woensel-Ekkersrijt/Airport (118)
• NS Best versterking regionale knoop (507)
Fiets:
• SFR (Tilburg)-Oirschot-Eindhoven plus doorkoppeling Oirschot-Best-Son en Breugel-Aarle Rixtel (512)
• Schakel Moorland (514)
• Fietsroute Bestseweg-NS Best (503)
Slim Organiseren:
• Platform Brainport Bereikbaar (1)
• Werkgeversaanpak (701+702)

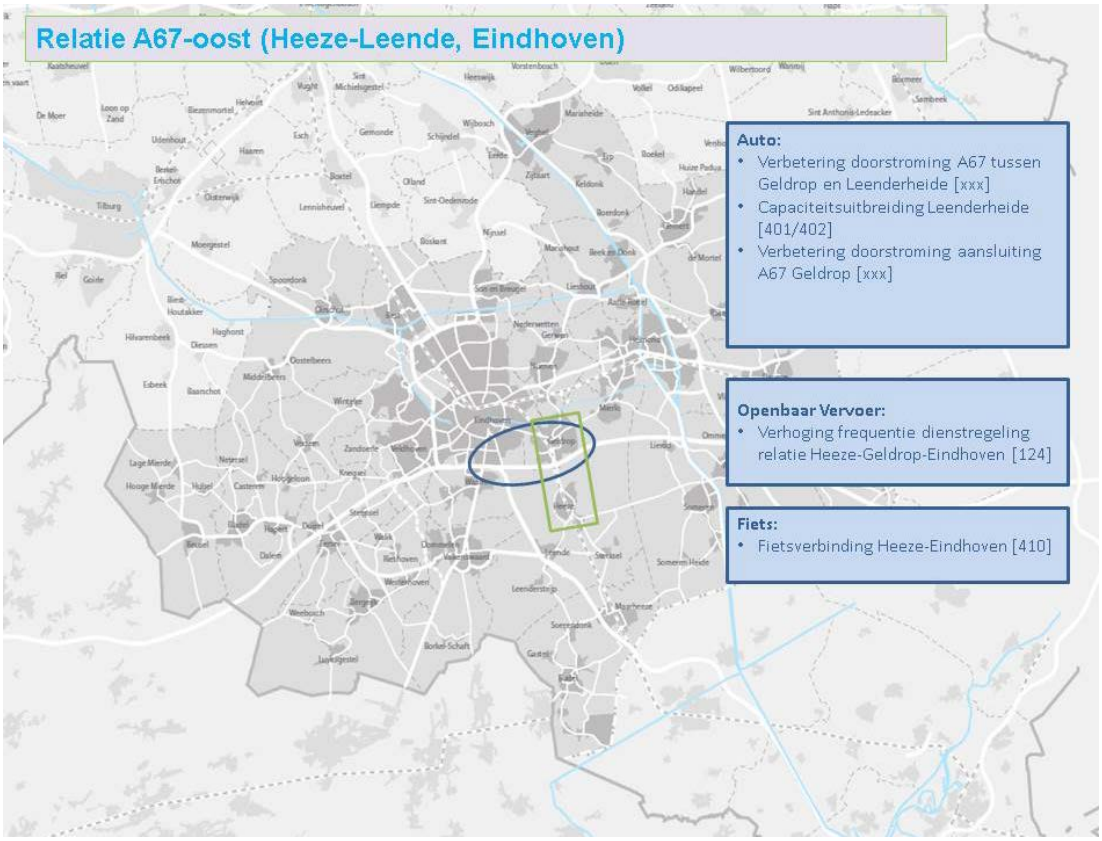

Relatie Eindhoven – Son en Breugel – Veghel
Auto:
Onderzoek ontsluiting Ekkersrijt (32)
Regionaal onderzoek doorstroming A270-Ring NO-JF Kennedylaan (14/66/67/638)
Openbaar Vervoer:
P+R Ekkersrijt/HOV-halte (21)
HOV Ekkersrijt hogere frequentie zondag (525)
HOV WC Woensel-Ekkersrijt/Airport (118)
Neckerspoel capaciteitsuitbreiding (524)
Fiets:
Snellfietsroute Eindhoven-Son en Breugel (-Veghel) (109/517)
SFR (Tilburg)-Oirschot-Eindhoven plus doorkoppeling Oirschot-Best-Son en Breugel-Aarle Rixtel (512)
Son en Breugel-NS Best (503/512)
Slowlane afmaken (84/91)
Slim Organiseren:
Platform Brainport Bereikbaar (1)
Werkgeversaanpak (701+702)
Leefbaarheid:
Eisenhowerlaan-Ring-John F. Kennedylaan (14/68/689)


Relatie Eindhoven – Veldhoven – De Kempen
Auto:
Kempenbaan West en -Oost (?)
Rotonde De Dom-Heerbaan (521)
Openbaar Vervoer:
HOV NS Best-Airport-Veldhoven De Run (506)
Doorstroomas Eindhoven-Veldhoven-Eersel (155)
P+R Veldhoven De Run (157)
P+R Genneper Parken (22)
Neckerspoel capaciteitsuitbreiding (524)
Fiets:
Snelfietsroute Eindhoven-Veldhoven-De Kempen (135)
Slowlane afmaken (84/91)
Veldhoven De Run-HTCE-Geldrop incl. aantakking Slowlane (522/523/91)
Fietsstructuur rond ASML/MMC (523)
Slim Organiseren:
Platform Brainport Bereikbaar (1)
Werkgeversaanpak (701+702)


Relatie Reusel-De Mierden-Bladel-Eersel-Bergeijk-Veldhoven-Eindhoven (De Kempen)
Auto:
• Verbeteren doorstroming VRI's N284 nabij Bladel [131]
• Verbeteren bereikbaarheid Bedrijventerreinen De Sleutel + De Kleine Hoeven [130]
• Verbetering van de doorstroming A67 Eersel – De Hogt [159]
• Opwaarderen inprikker Eersel (Steenovens) [164]
Fiets:
• Verbeteren fietsverbinding N284 (Reusel-Bladel-Eersel) [134]
• Snelfietsroute Eersel – Steensel - Veldhoven – Eindhoven [135]
• Verbeteren fietsverbinding Eersel – Bergeijk [136]
• Fietsverbindingen naar knooppunten (Eersel - Reusel - Bladel - Bergeijk) [regionaal]
Smart en Slim :
• Werkgevers aanpak Mobiliteit De Kempen [151]
• Kleinschalig vervoer kleine kernen in innovatieve vorm [regionaal 123]
• Leefbaarheidsmaatregelen Kempendorpen [411]
Openbaar Vervoer:
• (H)OV-Doorstroomas Veldhoven - Steensel - Eersel - Hapert - Bladel – Reusel [155]
• Multimodaal knooppunt De Kempen nabij Eersel en/of Veldhoven [157]


Relatie N69 (Bergeijk, Valkenswaard, Waalre, Eindhoven)
Auto:
• Aanpassing oude N69 Valkenswaard-Aalst [420/422]
• Verbetering doorstroming A2/N2 Randweg Eindhoven tussen De Hogt en Leenderheide [xxx]
• Capaciteitsuitbreiding Leenderheide [401/402]
• Verbetering N69-zuid Valkenswaard-België [418/807]
• Maatregelen Gebiedsakkoord: aanleg Westparallel en Nulplus [404]
Openbaar Vervoer:
• HOV-relatie Eindhoven-Valkenswaard [161]
• Doorstroomas Valkenswaard-België [805]
• Doorstroomas Valkenswaard-Bergeijk [405]
• multimodaal knooppunten Kempen in Valkenswaard [423]
Fiets:
• Fietsverbinding langs oude N69 verbeteren [806]
Leefbaarheid:
• Herinrichting corridor N69 in centra Valkenswaard en Aalst [420/422]
• Gebiedsgerichte aanpak N69-zuid Valkenswaard-België [807]
• Maatregelen Gebiedsakkoord: Integraal Gebiedsplan [808]
Slim organiseren:
• Afspraken met werkgevers Schaapsloop over mobiliteit werknemers [406]
• *Pilot Vraag gestuurd Openbaar Vervoer Waalre (xxx)*


Relatie A2-zuid (Weert, Cranendonck, Heeze-Leende, Waalre, Eindhoven)
Auto:
• Verbetering doorstroming A2-Zuid tussen Weert en Leenderheide [4/407]
• Capaciteitsuitbreiding Leenderheide [401/402]
• Centrale As Heeze-Leende [408]
• Samen naar de A2 [409]
Openbaar Vervoer:
• Verhoging frequentie dienstregeling relatie Maarheeze-Heeze-Geldrop-Eindhoven [124]
• Uitbreiding capaciteit P+R Maarheeze [27]
Slim organiseren:
• Overstap auto-trein bij P+R Maarheeze [27]
Fiets:
• Fietsverbinding langs de A2 Weert-Cranendonck-Eindhoven [89]
• SFR Weert-N – Heeze-Leende – Eindhoven [85]


Relatie A67-oost (Heeze-Leende, Eindhoven)
Auto:
• Verbetering doorstroming A67 tussen Geldrop en Leenderheide [xxx]
• Capaciteitsuitbreiding Leenderheide [401/402]
• Verbetering doorstroming aansluiting A67 Geldrop [xxx]
Openbaar Vervoer:
• Verhoging frequentie dienstregeling relatie Heeze-Geldrop-Eindhoven [124]
Fiets:
• Fietsverbinding Heeze-Eindhoven [410]

Deel 2:

Governance, organisatie en financieringsstrategie

METROPOOL
REGIO
EINDHOVEN

DEEL 2: GOVERNANCE, ORGANISATIE EN FINANCIERINGSSTRATEGIE

De regiogemeenten hebben met de maatschappelijke partners een bijzonder en intensief proces doorlopen om tot een gedragen visie en maatregelenpakket te komen. Dat maatregelenpakket willen wij in samenhang en adaptief gaan uitvoeren. De ontwikkelingen rond mobiliteitsvraagstukken gaan snel. Daarom willen wij de flexibiliteit behouden om de slimste oplossing in te zetten op het juiste moment.

De regiogemeenten zijn bereid stevig in dit maatregelenpakket te investeren. De gebiedsgerichte aanpak maakt het mogelijk het programma te realiseren. De keuze voor een gebiedsgerichte co-modale aanpak, samen met partners, heeft gevolgen voor de governance en de organisatie in de regio. Er is een goede samenwerking tussen de gemeenten nodig met een kleine regionale programmaorganisatie die aanjaagt en coördineert. Ook is nauwe samenwerking met de provincie (als wegbeheerder) nodig. Met deze werkwijze wordt in Zuidoost-Brabant al ervaring opgedaan in het programma Grenscorridor N69 en in de gebiedsgerichte aanpak die door de Kempengemeenten is gestart.

Voor het daadwerkelijk uitvoeren van de vernieuwende Smart Mobility initiatieven, voorgesteld door (private) partijen, is een effectievere governance nodig. De Bereikbaarheidsagenda stelt daartoe het inrichten van een Smart Mobility landingsplaats voor. Hier dagen business initiatieven, overheid en gebruikers(groepen) elkaar uit. Initiatieven worden hierdoor aan concrete locaties en gebruikersgroepen in het gebied gekoppeld.

Samen willen de partners (de gemeenten in de Metropoolregio Eindhoven, de provincie Noord-Brabant, en alle andere partijen die verantwoordelijkheid willen nemen) de nieuwe governance samen uitwerken. Dan weten we wat we van elkaar mogen verwachten en komen we samen tot een effectieve aanpak van de adaptieve programmering.
Het Aanbod Bereikbaarheidsakkoord (Deel 1 van het maatregelenpakket) is gelijk aan deelopgave 8 van het Programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland. Afstemming met de andere deelopgaven vindt plaats via de bestuurlijke vertegenwoordiger van de regio in de provinciale programmaraad. De adaptieve gebiedsgerichte programmering en de daarbij passende financieringsstrategie (inclusief de methodiek van regionale cofinanciering) werken we in 2016 gezamenlijk uit. De afspraken die we hierover willen maken, zijn verwoord in ons aanbod Bereikbaarheidsakkoord (deel 3).

Tot slot is het relevant om aan te geven dat de regio Zuidoost-Brabant tegenwoordig een GGA (GebiedsGerichte Aanpak verkeer en vervoer) is. Met het jaarlijks opstellen van een RUP (Regionaal UitvoeringsProgramma) biedt dit de mogelijkheid tot subsidiëring van mobiliteitsprojecten door de provincie.

Deel 3:

Aanbod Bereikbaarheidsakkoord

METROPOOL
REGIO
EINDHOVEN

DEEL 3: AANBOD BEREIKBAARHEIDS-AKKOORD

Het aanbod van de gemeenten van de Metropoolregio Eindhoven en de gemeente Veghel aan de Provincie Noord-Brabant kan als volgt worden samengevat.

REGIONALE OVEREENSTEMMING BEREIKBAARHEIDSAGENDA 2016 – 2030

De afspraken naar aanleiding van het Bidbook Bereikbaarheid Zuid-Nederland van november 2015 zijn vastgelegd in een brief aan de Tweede Kamer d.d. 5 november 2015 en hebben geleid tot het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland. Dit programma bestaat uit 8 deelopgaven. Eén van de opgaven is het sluiten van een Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant. De regio Zuidoost-Brabant kiest er voor om haar voorstel voor dit Bereikbaarheidsakkoord te baseren op een breed gedragen regionale mobiliteit strategie voor het realiseren van de economische en leefbaarheid ambities in de gehele regio. Hiervoor is de vorm van een Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant 2016 - 2030 gekozen.

BEREIKBAARHEIDSAGENDA

De Bereikbaarheidsagenda 2016 – 2030 is samengesteld door de gemeenten van Zuidoost-Brabant, verenigd in de Metropoolregio Eindhoven, samen met de gemeente Veghel en een groot aantal stakeholders. De agenda is opgesteld in lijn met het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland conform het uitgangspunt: inzet op smart mobility en co-modaliteit, het autoverkeer bundelen en begeleiden naar de robuuste randen. Deze Bereikbaarheidsagenda bevat de lange termijn ambitie voor de bereikbaarheid en leefbaarheid in het ‘daily urban system’ van de regio. De Bereikbaarheidsagenda kan als basis dienen voor een gebiedsdeal tussen regio en provincie. Smart mobility staat centraal, en daarmee ook de gebruiker. De regio, neemt passend binnen het kader van het ITS bureau BrabantStad, aanvullende initiatieven om de dagelijkse mobiliteit slim te organiseren en met private initiatieven te faciliteren/ De veranderende vraag naar mobiliteit staat hierbij voorop.

De Bereikbaarheidsagenda kiest ook voor een intergemeentelijke, co-modale aanpak van belangrijke regionale mobiliteitsrelaties. Dit is uitgewerkt in maatregelenpakketten waarmee in de komende jaren de belangrijke regionale relaties per fiets, OV en auto en via belangrijke knooppunten kunnen worden verbeterd. Dit leidt tot een schaalsprong voor fiets en OV in het regionale netwerk. En het vergroot de keuzemogelijkheden voor de gebruiker in de dagelijkse mobiliteit. De co-modale samenhang (tussen smart, fiets, OV, knooppunten en auto) is daarbij een duidelijke ‘plus’ voor de meerjarenaanpak. Hiermee heeft de regio de basis gelegd voor een intergemeentelijke programma-samenwerking, zowel onderling als ook met de provincie.

INHOUDELIJKE DRAAGVLAK ALS UITGANGSPUNT

a. Er is regionale overeenstemming tussen gemeentebesturen en stakeholders over deze ambitie en aanpak.
b. Aan de gemeenteraden wordt om bekrachtiging gevraagd van de aanpak en van het samenhangende maatregelenpakket dat uit de agenda is af te leiden. Dit maatregelenpakket is het uitgangspunt voor het gebiedsgericht adaptief programmeren en uitvoeren van verbeteringen in de interne bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio.
c. De regio stelt aan de provincie voor deze Bereikbaarheidsagenda als uitgangspunt te nemen voor een nog op te stellen gebiedsdeal voor de periode 2016-2030. De komende periode wordt dit gezamenlijk verder uitgewerkt.
d. Het uit de Bereikbaarheidsagenda af te leiden Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant is een integraal onderdeel van de uitwerking van het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland

BEREIKBAARHEIDSAKKOORD

Uit de Bereikbaarheidsagenda is afgeleid wat de belangrijke knelpunten en opgaven zijn die met voorrang dienen te worden opgepakt. Hiervoor is met de principes ‘smart’ en ‘co-modaal’ een samenhangend maatregelenpakket samengesteld (Deel 1 maatregelenpakket Bereikbaarheidsakkoord). Hiermee krijgt in het oostelijk deel van de regio de schaalsprong fiets vorm, worden verbeteringen in het OV netwerk aangebracht en kunnen belangrijke verbeteringen in het autonetwerk worden gerealiseerd, in samenhang met andere maatregelen uit het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland[2]. Met de smart mobility landingsplaats als onderdeel van het ITS bureau Brabantstad worden innovaties versneld die het slim op reis gaan en veranderende mobiliteitsvraag bevorderen.

e. De Bereikbaarheidsagenda met daaruit afgeleid Deel1 Maatregelenpakket wordt door de regio als uitgangspunt genomen voor het Bereikbaarheidsakkoord en voor het adaptief, intergemeentelijk programmeren, faseren, uitwerken en cofinancieren van projecten.
f. De regio nodigt de provincie uit om over het uitwerken en cofinancieren van het Deel1 Maatregelenpakket nadere afspraken te maken. Er wordt door de regio ook samenwerking gezocht met het Rijk en andere stakeholders. Voor het einde van dit jaar wordt samen met de provincie als wegbeheerder en andere stakeholders voor het Deel 1 Maatregelenpakket (driehoek Veghel – Asten – Eindhoven) een op dit Bereikbaarheidsakkoord gebaseerd uitvoeringsprogramma voor de periode 2017-2020 opgesteld.

GOVERNANCE EN ORGANISATIE VAN ADAPTIEF PROGRAMMEREN

Met de subregionale maatregelenpakketten uit de Bereikbaarheidsagenda 2016-2030 wordt als volgt omgegaan.

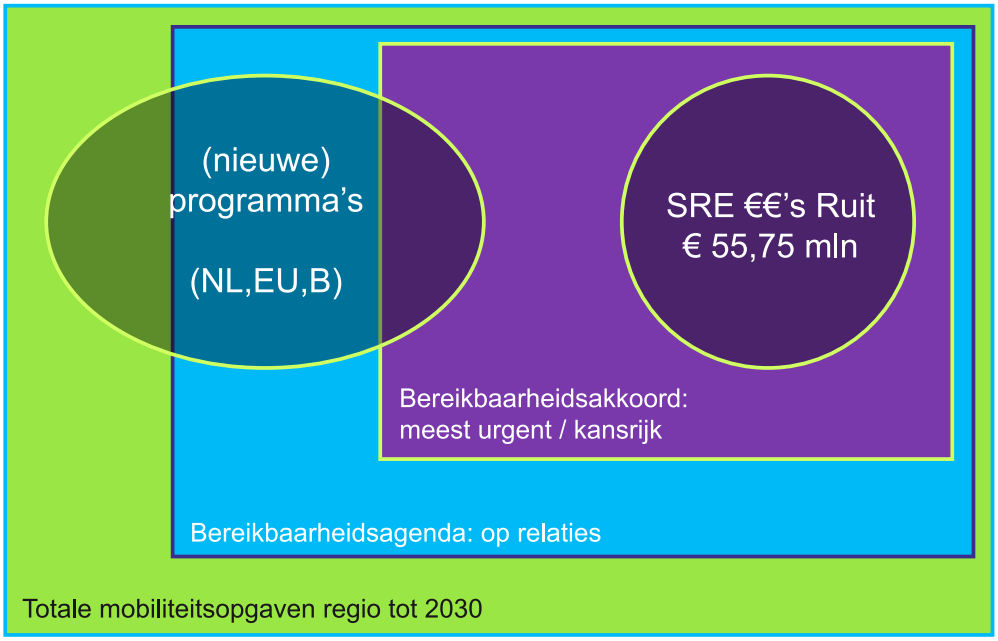
De regio gaat subregionale pakketten samen met de provincie (als wegbeheerder) intergemeentelijk adaptief programmeren op basis van gebiedsgericht programma’s. De uitwerking en uitvoering hiervan gebeurt gefaseerd. Voor provinciale cofinanciering van projecten in zo’n gebiedsgericht programma kan een beroep worden gedaan op provinciale programma’s voor smart mobility (ITS bureau), fiets (Fiets in de Versnelling), openbaar vervoer (OV Ontwikkelagenda), auto (in voorbereiding) en wegbeheer en -onderhoud. Hiervoor wordt door provincie en regio een werkwijze uitgewerkt die een jaarlijkse bestuurlijke actualisering van de (adaptieve) programmering mogelijk maakt. Voor de provincie is dit onderdeel van een jaarlijkse Brabantbrede afweging, programmering en cofinanciering.

[2] De deelopgaven in het programma Bereikbaarheid Zuid Nederland waarmee een directe samenhang bestaat zijn ITS Smart Mobility, A67, N279 en de A2-Zuid, die gericht zijn op het versterken van de robuuste randen waarbinnen in het daily urban system de co-modaliteit wordt verbeterd.

AFSPRAKEN GOVERNANCE EN ORGANISATIE

g. Regio en provincie stellen op korte termijn een ambtelijke werkgroep samen die op basis van het Bereikbaarheidsakkoord de governance[3] en organisatie uitwerkt die voor de gebiedsgerichte adaptieve programmering nodig is. Uitgangspunt is om dit administratief eenvoudig te houden.
h. De regio stelt in juli 2016 een bestuurlijke kwartiermaker aan die de regionale en intergemeentelijke cofinancieringsstrategie nader uitwerkt. Zo wordt in de regio een start gemaakt met het delen en opbouwen van kennis terzake.
i. De samenhang tussen de Bereikbaarheidsagenda van de regio en andere deelopgaven uit het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland vraagt om een nadere inhoudelijke en procesmatige afstemming.
De bestuurlijke vertegenwoordiger van de regio in de programmaraad Bereikbaarheid Zuid-Nederland is verantwoordelijk voor de juiste uitwerking van deze samenhang.

Positionering bereikbaarheidsagenda en bereikbaarheidsakkoord



FINANCIERINGSSTRATEGIE

De geschatte omvang van het maatregelenpakket (Deel 1)is € 340 miljoen. De financiering daarvan wordt als volgt vormgegeven:

j. Ten tijde van het voormalig Ruit-project hebben de gemeenten uit de regio Zuidoost-Brabant gespaard voor de cofinanciering vanuit de regio. Het tot op heden gespaarde bedrag bedraagt € 55,75 miljoen.[4] Deze middelen zijn gereserveerd voor de uitvoering van het Bereikbaarheidsakkoord.
k. De regio en de direct betrokken gemeenten[5] willen als aanvulling hierop voor (co)financiering van dit pakket in de periode 2016 – 2030 met gemeentelijke bijdragen van in totaal € 55,75 miljoen, dit bedrag verdubbelen tot een bedrag van € 111,5 miljoen.
l. Op basis van de gezamenlijke programmering bepalen de betrokken gemeenten waarvoor de (sub)regionale (co)financiering wordt ingezet. Adaptiviteit in programmering, fasering en uitvoering richt zich op doelmatigheid van de maatregelen en efficiency in de financieringsstrategie.

[3] De governance betreft de werkwijze en sturing bij het intergemeentelijk programmeren van de samenhangende maatregelen, van de wijze van samenwerking daarin met de provincie (als wegbeheerder en co-financier), van directe betrokkenheid van andere stakeholders. Maar ook het zo licht en efficiënt mogelijk administreren van de voorbereiding en de uitvoering. De organisatie betreft o.a. de intergemeentelijke ambtelijke samenwerking, het regionaal delen en opbouwen van kennis, de rol van Metropoolregio Eindhoven ondersteuning, e.d.
[4] Deze middelen zijn in beheer bij de provincie en zijn als bestuurlijke verplichting opgenomen in het Bestedingsplan Regionale Maatregelen Mobiliteit (voormalig BDU).
[5] De volgende gemeenten zijn direct betrokken bij het Deel1maatregelenpakket: Eindhoven, Helmond, Gemert-Bakel, Laarbeek, Deurne, Asten, Someren, Nuenen, Geldrop-Mierlo, Son en Breugel, Best, Veldhoven)

ANDERE FINANCIERINGSVORMEN:

- Op basis van gezamenlijke programmering (intergemeentelijk en met de provincie) kan bij meerdere maatregelen in verschillende tranches een beroep worden gedaan op cofinanciering uit provinciale programma's. Bijvoorbeeld voor fiets-, OV-, auto- en smart mobility maatregelen. Hierbij maakt de provincie steeds een Brabantbrede afweging, op basis van jaarlijkse actualisatie.
- De regio spant zich - bij voorkeur samen met de provincie - in om voor een aantal maatregelen (multimodaal transferpunt NoordWest, Binderendreef, Beekse brug) cofinanciering van het Rijk te verkrijgen op basis van daarvoor geschikte programma's. Waar mogelijk gebeurt dit in samenwerking met andere partners en stakeholders
- De regio spant zich samen met de provincie in voor het met NS en Prorail realiseren van verhoogde sprinterfrequentie op het spoor en de daarbij passende maatregelen voor verbetering van de stations/knooppunten.
- Regio en provincie bekijken gezamenlijk welke maatregelen uit het Bereikbaarheidsakkoord kansrijk zijn voor een EU-aanvraag en bereiden indien van toepassing gezamenlijk een aanvraag voor.
- Regio en provincie spannen zich gezamenlijk in voor het stimuleren van investeringen door marktpartijen en overige stakeholders, bijvoorbeeld voor de ontwikkeling van smart mobility diensten.

Voor enkele grote specifieke opgaven start de regio, in samenwerking met andere partners, eerst onderzoeken naar passende oplossingen. Deze onderzoeken worden gezamenlijk gefinancierd door de regio en de betrokken partner(s):

- Verbeteren van de doorstroming van Ring Eindhoven (inclusief aansluitingen N270, Eisenhowerlaan en J.F. Kennedylaan),
- Nieuwe aansluiting Helmond-Noord/Laarbeek op N279 (quick scan)
- Onderzoek van de mogelijkheden voor het verbeteren van de ontsluiting van Ekkersrijt

MAATREGELENPAKKET BEREIKBAARHEIDSAKKOORD

OVERZICHT VAN MAATREGELENPAKKET BEREIKBAARHEIDSAKKOORD ZUIDOOST-BRABANT

De basis van de Bereikbaarheidsagenda is de inzet op SMART en SLIM in een multimodaal netwerk. Smart Mobility initiatieven zullen betrekking hebben op alle modaliteiten in alle subregionale relaties in de Metropoolregio Eindhoven. Hierbij is gekeken welke combinatie van maatregelen bijdraagt aan het realiseren van opgaven en het oplossen van knelpunten.

1. DEEL 1 PROGRAMMERING MAATREGELENPAKKET

Deel 1 van het programma heeft betrekking op de belangrijkste relaties in het oostelijk deel van de regio. Voor het daily urban system in het oostelijke deel van de regio, zijn de twee steden in het gebied (Eindhoven en Helmond) de spil waar het om draait. Daarnaast zijn de verbindingen naar buiten richting Veghel/Den Bosch, Venray/Venlo, Boxmeer/Nijmegen van groot belang voor de regio.

Als we kijken naar het daily urban system in het oostelijk deel van de regio, dan valt op dat de wegen in de oost-west richting in de spits vol zitten, waardoor de doorstroming slecht is. Ook in de noord-zuid richting zijn er problemen met de doorstroming, zeker rondom Helmond en Veghel. De wegen in de regio die het autoverkeer faciliteren, lopen op verschillende plekken door woonkernen heen, waardoor er veel problemen zijn met leef-baarheid en de kwaliteit van de leefomgeving in die woonkernen.

2. OVERZICHT MAATREGELPAKKET BEREIKBAARHEIDSAKKOORD ZUIDOOST-BRABANT

Daarom zetten we in op een co-modaal verkeersnetwerk. Om dit netwerk te kunnen realiseren, is een schaal-sprong nodig voor fiets en (Hoogwaardig) Openbaar Vervoer (HOV), waarbij nieuwe verbindingen, ontbrekende schakels en het uitbreiden en realiseren van knooppunten gerealiseerd moeten worden. Voor de auto zijn de belangrijkste opgaven om in te zetten op robuuste wegen aan de randen van het gebied, met goede aansluitingen ('inprikkers') en bundeling van het autoverkeer op prioritaire routes. De grootste knelpunten zitten op de A270-Ring Noordoost-J.F. Kennedylaan, de inprikkers N615, N612 en in Geldrop.Overzicht van deel 1 programmeren maatregelenpakket Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant

2.1 REGIONALE MAATREGELEN

Om de reiziger in de regio de keuzemogelijkheid te bieden tussen de verschillende vervoersmodaliteiten, moet er een goed informatienetwerk zijn, waarin tijdig de informatie beschikbaar is over de reismogelijkheden en de reistijd die hiermee gepaard gaat. Hierbij wordt uitgegaan van een multimodaal vervoerssysteem, waarin de verschillende netwerken goed functioneren, ook op het voor- en natransport (de "first en last mile"). Daarnaast is ook het gedrag van de reiziger van groot belang. Hierin spelen ook de werkgevers een grote rol.

2.1.1 LANDINGSPLAATS BRAINPORT BEREIKBAAR (1/705[6])

De landingsplaats Brainport Bereikbaar moet ervoor zorgen dat er een “living lab” voor smart mobility in onze regio ontstaat. Dankzij de landingsplaats kunnen initiatiefnemers elkaar en de gebruikers ontmoeten en zo komen er initiatieven van de grond. Daarnaast draagt het ertoe bij dat de juiste voorwaarden gecreëerd worden door overheden en bedrijven, zodat initiatieven ook echt uitgerold kunnen worden. Bij de landingsplaats gaat niet het om praten over Smart Mobility, maar het daadwerkelijk doen. De landingsplaats wordt onderdeel van het ITS-bureau BrabantStad met een goede afstemming met Brabants Mobiliteitsnetwerk (BMN), zodat ook hier de krachten gebundeld worden en effectief resultaat wordt behaald.

2.1.2 WERKGEVERSAANPAK (701/702)

De verkeersproblemen in de regio zijn het grootst tijdens de spitsuren. Alle werknemers zijn tegelijk op weg van hun woning naar hun werk. Het bedrijfsleven heeft in economisch opzicht last van de verkeersproblemen. En de e overheid kampt met de opgave om de bereikbaarheid en leefbaarheid te verbeteren. Om een goede oplossing voor de problemen de vinden, moeten werkgevers, dit zijn zowel de overheid en het bedrijfsleven, de handen ineen slaan om gedragsverandering bij hun werknemers te realiseren. Zij kunnen hun medewerkers stimuleren om andere vervoerswijzen te kiezen dan de auto of om de spits te mijden. Bij de werkgeversaanpak is goede afstemming met het Brabants Mobiliteitsnetwerk noodzakelijk.

2.1.3 SLIMME UITVOERING (9)

Als regio hebben we een goede leefomgevingskwaliteit hoog in het vaandel staan. In de uitvoering van de projecten wordt daarom bekeken hoe een maatregel het beste ingepast kan worden in zijn omgeving, maar ook klaar is voor de toekomst. Hierbij kan gedacht worden aan Smart Roads om de overstap naar zelfrijdende auto’s te kunnen maken. Ook kan Slim asfalt worden toegepast , waardoor een interactieve, duurzame en slimme weg ontstaat die stroom uit het wegdek haalt en verkeersinformatie op adequate en relevante manier aanbiedt. Door een weg ‘natuurinclusief’ te bouwen, wordt gekeken naar de mogelijke meerwaarde voor de natuur, waardoor bijvoorbeeld versnippering tegengegaan wordt. Per project zal bekeken worden welke doelen behaald moeten worden. Deze worden meegenomen in de aanbesteding en hierop worden ingediende voorstellen beoordeeld.

2.1.4 INNOVATIEVE VERVOERSCONCEPTEN (707)

Er zijn ontwikkelingen rondom innovatieve vervoersconcepten. Denk hierbij aan verschillende deelsystemen, voor bijvoorbeeld auto en fiets. De markt is hier volop mee bezig en het is ook aan de markt om dit door te ontwikkelen. Vanuit deze regio worden deze initiatieven omarmd en gestimuleerd.

2.1.5 DATA-UITWISSELING (10/704)

Er wordt op verschillende plaatsen en op verschillende manieren gegevens (data) verzameld over reizigers en drukte op de weg. Om een multimodaal netwerk goed te kunnen laten functioneren, is het van belang dat deze gegevens samengebracht worden en beschikbaar zijn voor wegbeheerders en reizigers. Hierdoor kan de reiziger zijn of haar optimale manier van reizen bepalen en wordt het multimodale netwerk effectief gebruikt.

2.1.6 UITROLLEN C-ITS SYSTEEM (703)

In het Bidbook bereikbaarheid Zuid Nederland, is afgesproken dat er een C-ITS systeem uitgerold wordt op het hoofdwegennet en het regionaal wegennet. Hierdoor ontstaat een compleet netwerk van met elkaar communicerende slimme wegen. Het uitrollen van het C-ITS systeem op het regionaal wegennet is voor de regio van groot belang, omdat hiermee de basis wordt gelegd voor uitwisseling van gegevens over het autowegennet.

[6] Bij de maatregelen staan nummers van de maatregelen om eenvoudiger in de groslijst te kunnen zoeken. Deze achtergrondinformatie is terug te vinden in het document “Subregionale relaties en maatregelenpakketten Bereikbaarheidsagenda”. Op de website van www.metropoolregioeindhoven .nl/bereikbaarheidsagenda is dit digitaal beschikbaar.

2.1.7 HYBRIDE TESTOMGEVING (635)

De A58-A2-A50-Kennedylaan-Ring-A270-Kasteeltraverse-N279 worden ingezet als hybride testomgeving. Hier worden twee verschillende systemen getest waarmee de voertuigen onderling met elkaar, maar ook met het systeem kunnen communiceren.

2.1.8. SLOWLANE EINDHOVEN AFRONDEN (84/91)

De snelfietsroute die de campussen (Slowlane) in en rond Eindhoven met elkaar verbindt, moet afgerond worden, zodat andere snelfietsroutes in de regio hierop kunnen aanhaken. Hiermee wordt goed voor- en natransport ('last mile') naar deze multifunctionele en intensief bezochte locaties goed georganiseerd . De Slowlane is daarmee een duurzaam en volwaardig alternatief voor de 'Fastlane' Randweg Eindhoven.

2.1.9. VERHOGING FREQUENTIE SPRINTERS (115/706/117)

De treinverbindingen in de regio vormen de ruggengraat van het openbaar vervoerssysteem. Deze verbindingen moeten zo optimaal mogelijk ingezet worden en zo goed mogelijk functioneren. Hierbij zou het goed zijn om een metro-achtig systeem in de regio te hebben tijdens de spitsuren. Op die manier kan een groot aantal reizigers met de trein gemakkelijk vanuit van huis naar het werk of school worden gebracht. Hierbij is het natuurlijk wel van belang dat ook de capaciteit van de treinstellen voldoende is. Als mensen iedere ochtend op elkaar gepakt in de trein moeten reizen, zullen zij eerder besluiten over te stappen op een ander voertuig dat hen comfortabeler van A naar B kan brengen.

2.1.10 AANPAK BUSSTATION NECKERSPOEL EN STATION EINDHOVEN CENTRAAL STATION

Het busstation Neckerspoel is samen met het NS-station Eindhoven het belangrijkste vervoerknooppunt in de regio. Een knooppunt op (inter)nationaal niveau met aansluitingen op de landelijke en grensoverschrijdende spoorverbindingen en een knooppunt op stads- en regionaal niveau inclusief het hoogwaardig busnetwerk (HOV). Spoor en HOV vormen samen de basis voor het openbaar vervoer. In aansluiting op de verbetering en uitbreiding van de transfercapaciteit op het spoorstation is een upgrading van busstation Neckerspoel noodzakelijk, een algehele verbetering van de verblijfs- en voetgangerskwaliteit (looproutes) in de directe omgeving en het optimaliseren van het fietsparkeren. Daarom wordt een integraal onderzoek opgestart naar de capaciteitsvergroting en kwaliteitsverbetering van Neckerspoel en het station.

2.1.11 FIETSDEELSYSTEEM HELMOND

Op de Automotivecampus Helmond en bedrijventerrein BZOB in Helmond ontbreekt goed voor- en natransport (last mile) rondom het openbaar vervoer. Door de aanleg van fietsdeelsystemen (bijv. Hopperpoint) wil de gemeente Helmond deze barrière slechten en het OV-gebruik bevorderen.

2.1.12 AUTOVERKEER OP A270-EISENHOWERLAAN-RING NOORDOOST-J.F. KENNEDYLAAN(14/66/67/638B/68/689)

De aanpak van deze verkeersroute is van groot belang voor verschillende relaties in de totale regio. Omdat het een drukke autoverkeersroute is waarop regionaal autoverkeer wordt gebundeld, staat de kwaliteit van de leefomgeving rondom deze route onder druk. Er is inmiddels een eerste verkenning gedaan naar mogelijkheden om op (delen) van de route de verkeersdoorstroming en leefomgevingskwaliteit te verbeteren. Dit moet echter nog nader onderzocht en uitgewerkt worden.

2.2 RELATIE DEURNE-HELMOND-NUENEN-EINDHOVEN

In deze relatie staat de N270/A270 centraal. Deze weg loopt door Helmond, langs Nuenen en gaat uiteindelijk over in de ring om Eindhoven en de Kennedylaan. De vele auto's die deze weg rijden, zorgen voor leefbaarheids-

problemen in de vorm van geluidsoverlast en fijnstof problematiek. Door het regionale autoverkeer zo veel mogelijk langs de randen te leiden, N279 en A67 en alternatieve vervoersmodaliteiten te stimuleren, wordt de overlast in het bewoonde gebied zoveel mogelijk beperkt. De A270 blijft echter altijd een belangrijke autofunctie hebben voor het verkeer tussen Eindhoven en Helmond; dit verkeer moet in belangrijke mate gefaciliteerd blijven worden.

Op deze relatie spelen alle verkeersmodaliteiten een rol. Er zijn echter grote kansen voor trein en fiets. Ook hiervoor geldt dat de netwerken optimaal moeten functioneren en voldoende capaciteit nodig hebben. Het gebruik van de hoofdwegen (N279 en A67) moet gestimuleerd worden. De aansluiting op de N279 vanuit Deurne en Helmond moet optimaal georganiseerd worden. Deze maatregelen samen zorgen voor stabilisering of vermindering van het autoverkeer op deze route .

2.2.1 FIETS (75/76/622/623/606/624/625)

Op de snelfietsroutes tussen Deurne-Helmond-Eindhoven en Helmond-Geldrop-Eindhoven moeten de ontbrekende schakels opgepakt worden zodat logische en toegankelijke snelfietsroutes ontstaan die aantrekkelijk zijn in gebruik.

2.2.2 OPENBAAR VERVOER (115/706/690)

Voor het openbaar vervoer geldt dat het verhogen van de sprintersfrequentie en de capaciteit een belangrijke maatregel is op deze vervoersrelatie. De P+R bij de stations moeten uitgebreid worden om te kunnen voldoen aan de vraag naar parkeerruimte voor de auto. Ook de capaciteit van de fietsenstalling moet vergroot worden, naast het aanbieden van voldoende deelfietsen zoals OV-fietsen. Ook het vergroten van het comfort op de stations is op een aantal locaties noodzakelijk: denk aan uitbreiden overkappingen/wachtruimtes, OV-chiplaadpunt, dynamische reis informatie etc.

2.2.3 AUTO (621/633/616)

De automobilisten moeten verleid worden om de N279 en A67 te gebruiken. Dit betekent dat de kruising N270 met de N279 zo ingericht moet worden dat de logische en meest directe voorkeursrichting naar de N279 leidt. De leefomgevingskwaliteit en de capaciteit van de Kasteeltraverse moet verbeteren. Onderzocht moet worden hoe dit het beste aangepakt kan worden.

Ook het knooppunt rond Binderendreef, wat de aansluiting ('inprikker') is naar de N270, moet aangepakt worden zodat het verkeer naar de robuuste rand geleid kan worden.

2.3 RELATIE GEMERT-BEEK EN DONK-LIESHOUT-NUENEN-EINDHOVEN

In deze verkeersrelatie staat de N272 en N615 centraal. Deze autowegen lopen langs de kernen van Gemert, Beek en Donk, Gerwen en door de kern Nuenen. Door de vele auto's die hier rijden, staat de leefbaarheid in deze woonkernen onder druk. Dit komt onder andere door fijnstof, daarnaast heeft de weg ook een barrièrewerking, zeker in Nuenen.

De autoverbinding willen we conserveren, door in te zetten op multimodaliteit in dit systeem. Met het conserveren wordt bedoeld dat alleen de voertuigen die op deze verbinding moeten zijn, daar blijven rijden en andere voertuigen de robuuste wegen aan de randen nemen. Daarnaast wordt ingezet op het stimuleren van andere vervoersmiddelen.

2.3.1 FIETS (82/649)

Door de Snelfietsroute Gemert-Lieshout-Nuenen-Eindhoven te verbeteren en ontbrekende schakels aan te leggen, wordt het aantrekkelijker om binnen deze verkeersrelatie te fietsen over langere afstanden. Hiervoor moet bijvoorbeeld het fietspad Berg en Parkstraat Nuenen, kruising Europalaan, fietsverbinding in Eindhoven en bewegwijzering en de kruisigingen Wolvendijk en Eisenhouderlaan worden verbeterd.

2.3.2 OPENBAAR VERVOER (23/653/654/655656//126/657)

Door het HOV-netwerk door te trekken naar Gerwen en vanaf dat punt de doorstroom-as te intensiveren, wordt het aantrekkelijker om met de bus te reizen, zeker als de bus een voorkeursbehandeling krijgt bij bijvoorbeeld bij stoplichten en kruisingen. Daarnaast worden er op deze verkeersrelatie nieuwe knooppunten gerealiseerd en opgewaardeerd, het gaat hierbij om het knooppunt busstation Nuenen, P+R Gerwen en knooppunt Gemert. Bij de knooppunten moet uiteraard voldoende parkeercapaciteit zijn voor zowel de auto als de fiets. Bushalte Bavaria Lieshout, N615 Beek en Donk en Pastoor Poelstraat in Gemert worden veelvuldig gebruikt door mensen uit de regio om op de doorstroom as Gemert-Eindhoven te kunnen stappen. De mogelijkheid om hier de fiets goed te kunnen stallen is hier onder de maat en zal opgewaardeerd moeten worden. Ook het vergroten van het comfort van deze knooppunten is een belangrijk onderdeel door voldoende wachtruimte, oplaadpunt OV chipkaart etc. te bieden.

2.3.3 AUTO (645/637/670/671/639)

Om het autoverkeer zo veel mogelijk op de robuuste rand N279 te kunnen krijgen, moeten de aansluitingen van de N272 en de N615 op de juiste wijze ingericht worden, zodat het verkeer verleidt wordt om de N279 te gebruiken. Daarnaast zou het goed zijn om over deze kruising een aparte busbaan te creëren, zodat de bus kan passeren met voorkeursbehandeling.
De kruisingen rondom de Beekse Brug vormen in deze relatie een knooppunt. Op dit knooppunt komt het noord-zuid verkeer tussen Veghel-Gemert-Helmond en het oost-west verkeer tussen Gemert-Lieshout-Eindhoven samen. Daarom wordt onderzocht of deze verkeersstromen gesplitst kunnen worden, bijvoorbeeld door het realiseren van een extra aansluiting van het Centrum Helmond op de N279. Daarnaast wordt ook de situatie rondom de brug bekeken. Wellicht dat het mogelijk is om het rechtdoor gaande verkeer en links afslaande verkeer richting Bosscheweg te splitsen. Van belang is om te weten hoe de verkeersstromen gaan lopen na de aanpassingen en wat voor (neven)effecten deze hebben op de omgeving.
In en rondom Nuenen zijn verschillende maatregelen denkbaar die een bijdrage kunnen leveren aan het oplossen van de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek. De maatregelen worden in samenhang bekeken om zo tot een optimale combinatie (totaalopgave Nuenen) te komen.
Als mogelijke maatregelen zijn o.a. genoemd het openstellen van de aansluiting van de busbaan op de A270 voor de auto, aanpak van geluidoverlast en oversteekbaarheid op de Smit van Oyenlaan, een fietstunnel bij de Beekstraat en een nieuwe verbinding randweg aan de oostelijke rand van Nuenen.

2.4 RELATIE ASTEN-SOMEREN-GELDROP EINDHOVEN

In deze verkeersrelatie is de A67 van groot belang. De A67 is een goede verbinding naar Eindhoven, waar veel werkgelegenheid is. Maar doordat de A67 op dit moment niet goed functioneert, heeft het omringende gebied erg veel last van sluipverkeer dat een snellere weg door het gebied (veelal richting Eindhoven) zoekt. De A67 is reeds op genomen als maatregel in het Bidbook Bereikbaarheid Zuid Nederland. Hiervoor wordt een verkenning uitgevoerd die de beste oplossing moet vinden voor de problemen op deze weg.
Naast de A67 zijn er verbeterpunten rondom Geldrop voor openbaar vervoer en fietsverbindingen.

2.4.1 FIETS

De snelfietsroute Geldrop-Eindhoven-De Run (via HTC) kan gerealiseerd worden door bestaande paden een kwaliteitsimpuls te geven. Hierdoor wordt het aantrekkelijk om te fietsen binnen deze vervoersrelatie.

2.4.2 OPENBAAR VERVOER

Binnen deze vervoersrelatie zijn twee verschillende (H)OV relaties te benoemen die beide een ander doelgroep/ richting bedienen; enerzijds het station Geldrop vanuit het centrum van Geldrop naar het station Eindhoven en de HOV-as langs enkele belangrijke werklocaties (bijvoorbeeld Daf) en scholen via de zuidzijde van het centrum naar het station. Ook voor deze lijn geldt weer dat het verhogen van de sprinterfrequentie en capaciteit een belangrijke maatregel is. Daarnaast zou de HOV- lijn Eindhoven-Geldrop aangepakt moeten worden, zodat de bus om de files heen kan rijden. Vrije infrastructuur is gewenst op de Eindhovenseweg (wegvak gemeente-grens-Gijzenrooiseweg), Gijzenrooiseweg (wegvak Eindhovenseweg-Emopad) en Laan der vier Heemskinderen. Mogelijk ook vrije infra op de Geldropseweg in Eindhoven, het deel tussen de gemeentegrens en de Hugo van de Goeslaan (rondweg Eindhoven). Bij het station Geldrop zijn uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen van 72 naar 127 parkeerplaatsen en het aanbrengen van dynamische reizigersinfo en een kwaliteitsverbetering van de stationsomgeving noodzakelijk. Dit kan gerealiseerd worden door een integrale herinrichting van het stations-plein. Dit werkt meteen ook ter verbetering van de sociale veiligheid en vermindering van fietsendiefstal.

2.4.3 AUTO (89-604)

De A67 vormt de robuuste weg aan de rand in deze verkeersrelatie. Daarom moet de aansluiting van Geldrop-Heeze op de A67 en de Gijzenrooiseweg/ Geldropseweg geoptimaliseerd worden. Hierbij wordt gedacht aan de aanleg van een bypass bij de noordelijke turborotonde voor het verkeer vanuit Heeze richting Leenderheide in verband met filevorming in de ochtendspits vanuit Heeze en betreft het toevoegen van voorsorteervakken op de Eindhovenseweg, bij de kruispunten met de Gijzenrooiseweg en Daf.

2.5 RELATIE VEGHEL-GEMERT-BEEK EN DONK-HELMOND-DEURNE

De aanpak van de autoroute N279 is een provinciaal project dat ook onder het Bidbook valt. Als aanvulling hierop ziet de regio nog een aantal mogelijke maatregelen die co-modaliteit en leefbaarheid verbeteren.

2.5.1 FIETS

Op dit moment is er nog geen goede fietsverbinding tussen Gemert en Helmond. Ondanks het ontbreken daarvan fietsen er nu al veel mensen op en neer tussen Gemert en Helmond. Dit kan echter nog verder gestimuleerd worden door de aanleg van een snelle en directe fietsroute, die vooral een goede verbinding moet leggen met de scholen en werklocaties.

2.5.2 AUTO

De (auto)maatregelen die getroffen worden in dit gebied moeten bijdragen aan het verbeteren van de leefbaarheid in deze verkeersrelatie (denk hierbij aan Dierdonk, Helmond Noord, Brouwhuis, Rijpelberg en Ommel Asten).

2.6 RELATIE ASTEN-SOMEREN-HELMOND

De maatregelen op deze relatie binnen Deel 1 hebben te maken met de veiligheid en capaciteit N612 Hier speelt veiligheid en leefbaarheid een rol, gecombineerd met capaciteit. Er moet onderzocht worden of het aanleggen van parallelbanen een oplossing biedt of wellicht andere maatregelen getroffen kunnen worden.

2.7 OVERIGE MAATREGELEN

2.7.1 SNELFIETSROUTE BEST-EINDHOVEN

De snelfietsroute Best-Eindhoven is onderdeel van de snelfietsroute 's-Hertogenbosch-Boxtel-Best-Eindhoven. Deze route heeft veel aantrekkingskracht op nieuwe fietsers, zo blijkt uit de provinciale fietspotentiescan. Bij de maatregelen gaat het hierbij om de aanleg en kwaliteitsverbetering van de fietsroute. De GGA-regio Agrifood Capital is samen met de gemeenten Best en Eindhoven en de provincie Noord-Brabant intussen gestart met een verkenning naar mogelijke tracés.

2.7.2 HOV3 EINDHOVEN-WC WOENSEL-EKKERSRIJT EN AIRPORT

De derde HOV-verbinding van Eindhoven loopt vanaf Winkelcentrum Woensel naar Ekkersrijt en via het Multimodaal Transfer Punt (MTP) NoordWest naar Eindhoven Airport. HOV en MTP versterken elkaar en vormen de basis voor het verbeteren van de multimodale ontsluiting van Eindhoven Noordwest met daarbinnen een groeiend Eindhoven Airport, de Brainport Industries Campus, bedrijventerrein GDC/De Schakel en Brainport Park. Met HOV3 worden verbindingen in het stedelijk gebied mogelijk en verbeteren de reismogelijkheden per openbaar vervoer. (zie ook 2.7.5).

2.7.3 PAKKET MAATREGELEN ROND HELMOND (FIETS)

Het pakket fietsmaatregelen rond Helmond waaronder de last miles van en naar stations en het centrum, maar ook aanleg/optimalisering van (snelle) fietspaden richting Aarle-Rixtel en Lierop/Someren.

2.7.4 GENERIEK WAARONDER SMART (FIETS)

Het generieke pakket voor de fiets bestaat uit maatregelen om het fietsgebruik verder te stimuleren.
Het gaat hierbij om:

- Verbeteren doorstroming voor fietsers bv bij verkeerslichten.
- Marketing en communicatie.
- Living Lab: faciliteren van innovaties op het gebied van de fiets en e-bike, fietsenstallingen en fietspaden.
- Monitoring: het onderzoeken van fietsverplaatsingen, verplaatsingsgedrag en fietsbeleving.
- Fietsparkeren en anti-diefstalconcepten.

2.7.5 MULTIMODAAL TRANSFERPUNT NOORDWEST

Voor een betere en meer directe bereikbaarheid van Eindhoven Airport met het openbaar vervoer wordt stapsgewijs een nieuw Multimodaal Transfer Punt (MTP) ontwikkeld gekoppeld aan de realisering van een nieuwe HOV(3)-verbinding tussen Eindhoven Airport en WC Woensel. HOV en MTP versterken elkaar en vormen de basis voor het verbeteren van de multimodale ontsluiting van Eindhoven Noordwest met daarbinnen een groeiend Eindhoven Airport, de Brainport Industries Campus, bedrijventerrein GDC/De Schakel en Brainport Park. Met HOV3 worden tangentiale verbindingen in het stedelijk gebied mogelijk en verbeteren de reismogelijkheden per openbaar vervoer. (zie ook 2.7.2)

2.7.6 ONTSLUITING BEDRIJVENTERREIN EKKERSRIJT

Het bedrijventerrein Ekkersrijt wordt slechts via één route ontsloten met de snelweg. Het is wenselijk dat hier meer mogelijkheden voor gecreëerd worden. Daarom wordt samen met RWS een verkennend onderzoek gedaan naar de verbetering van de ontsluiting van Ekkersrijt. In deze verkenning wordt een brede co-modale benadering gekozen, conform de filosofie van de Bereikbaarheidsagenda: Smart/fiets/OV/auto.

Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant: ***Knelpunten en opgaven***	**Smart en Slim**		**Fiets**		**(H)OV**		**Auto**	
Belangrijke knelpunten	Versnippering van data en initiatieven; Moeizaam landen en opschalen van private initiatieven		Tekort capaciteit stallingen bij knooppunten (H)OV; Ontbrekende schakels in belangrijke verbindingen; Onvoldoende kwaliteit netwerk		Capaciteit en frequentie sprinters te laag; Capaciteit busstation Neckerspoel		Doorstroming A270-Ring-JFKennedyln.; Ontsluiting Ekkersrijt Inprikker N615/aansluiting N279; Sluipverkeer door Helmond, Nuenen, Eindhoven, Geldrop; Leefbaarheid in kernen	
Belangrijke opgaven	Gedeelde verantwoordelijkheid van werkgevers		Schaalsprong in kwaliteit van verbindingen en voorzieningen		Creëren netwerk knooppunten i.c.m. verbetering kwaliteit op de knopen Schaalsprong (H)OV-netwerk		Robuuste randen Bundeling op prioritaire routes	
Bereikbaar-heidsagenda ZO-Brabant: ***geprioriteerde maatregelen***	**Smart en Slim**	**Kosten** (financierings-bronnen)	**Fiets**	**Kosten** (financierings-bronnen)	**(H)OV**	**Kosten** (financierings-bronnen)	**Auto**	**Kosten** (financierings-bronnen)
Prioritaire maatregelen (nr. uit projectoverzicht)	1/705: Platform Brainport Bereikbaar als onderdeel van provinciale aanpak (ITS Bureau)	€ 5 mio	622: SFR Deurne-Helmond-Eindhoven (ontbrekende delen)	€ 10 mio	608/628: Verhoging frequentie sprinters*;	€2 mio	A270/Eisenhowerln./Ring-JF-Kennedyln. - 66/67/638B: regionaal onderzoek verbeteren route - 68/14: leefbaarheid Kennedyln./ Eisenhowerln. korte termijn	€ 63 mio (indicatief) Gezamenlijk onderzoek € 2,1 mio
	701/702: Regio-brede werkgevers-aanpak (incl. spitsmijden) als onderdeel van BMN	€ 1 mio	624/625-SFR Helmond – Geldrop – Eindhoven: 2 routes (Eindhovens Kanaal en Geldropseweg)	€ 7 mio	117: Capaciteits-vergroting Neckerspoel	€ 20 mio Integraal onderzoek (nadere afspraken PNB-regio)	645, 637, 670: Capaciteit N615 tussen N279 en Oranjelaan 636 Onderzoek noordelijke aansluiting Helmond - N279	€ 6,9 mio indicatief € 18,4 mio
	Smartroads (slasfalt, belijning, verlichting en Kenniscentrum en pilots	€10 mio	605 SFR Geldrop Eindhoven-de Run (via HTC)	€8,8 mio	Fiets parkeren Neckerspoel	€ 1 mio.	621-671-639-672 Verbetering aansluitingen op N279 (inprikkers): N272/ 615+N270	€ 23 mio
	9. Innovatief 'bouwen' (energiezuinig, licht, natuur-vriendelijk)	10% per project binnen budget in aanbesteding meenemen	85: SFR Best-Eindhoven	€6,9 mio	Fietsdeel-systeem Helmond	€0,07 mio	633- 616: Kasteeltraverse Helmond - Leefbaarheid - Capaciteit	€ 2,4 mio € 3,3 mio
	707: Innovatieve vervoers-concepten smart: bv deelsystemen	€ 1 mio	675 SFR Gemert-Helmond (geen prioriteit FidV)	€5.2 mio	Korte termijn aanpak station Eindhoven	€ 2.2 mio	603: N612 Helmond-A67	€17.8 mio
	10/704: Co-modale netwerk-systemen met integrale beschik-baarheid data Tracking en Monitoring Eindhoven	€4 mio €0,2 mio	649: SFR Gemert-Lieshout-Nuenen-Eindhoven;	€5,4 mio			602-604: Geldrop aansluiting A67 en Gijzenrooiseweg/ Geldropseweg	€1.3 mio

	703: C-ITS op HWN en regionaal wegennet	ITS-bureau BrabantStad	84 Slowlanes Eindhoven afronden	€ 8,1 mio	118: HOV 3 Eindhoven-WC Woensel- Ekkersrijt en –Airport via Multimodaal Transferpunt NoordWest	€20 mio	641,642, 644: Onderzoek verkeerscirculatie Nuenen incl leefbaarheid	€ 7,7 mio
	635 –Hybride testomgeving A58-A2-A50-KennedyIn-Ring-A270-Kasteel-traverse	ITS Bureau BrabantStad	677/684: 685 Pakket maatregelen rond Helmond	€ 7,8 mio	10/629/630/653/654/655/656: opwaarderen tot multimodaal knooppunt OV incl fietsenstalling: Deurne, Helmond, Nuenen, Gerwen, Gemert, Geldrop	€ 7,7 mio	679-680: Leefbaarheid rond N279	€ 14,8 mio
					19: Multimodal Transferpunt NoordWest	€ 20 mio (BrainportCity)		
			718: Generiek, waaronder smart	€ 8 mio	HOV EHV-Nuenen doortrekken naar Gerwen; (niet in OVOA)	€ 12,5 mio	Verkenning ontsluiting Ekkersrijt	€ 8 mio indicatief
					657: Doorstroom -as Gerwen-Gemert	€ 0,5 mio	690: Binderendreef Deurne	€ 13,2 mio
					611: HOV Eindhoven Geldrop	€ 4.9 mio		

De nummers in de tabel corresponderen met de groslijst aan subregionale maatregelenpakketten. Deze uitgebreide achtergrondinformatie is digitaal beschikbaar op www.metropoolregioeindhoven.nl/bereikbaarheidsagenda.

Samenvattende waarnemingen over de regionale / gemeentelijke cofinanciering bij onderstaand overzicht:

- Smart is een vertrekpunt en onvoorwaardelijk onderdeel van ‘het bod’.
- Het geselecteerde pakket is begroot op € 341,5 mio.
- Voor enkele grote projecten is een indicatieve raming opgenomen, afgesproken wordt om gezamenlijk onderzoek te doen als eerste stap.
- Het pakket brengt een forse co-financieringsopgave voor regio/gemeenten met zich mee.
- De verdeling Smart / fiets / OV / auto is percentueel ongeveer 10 / 18 / 22 / 50, waarbij is aangenomen dat in budget fysieke maatregelen 10% smart zal zijn.

In bovenstaande tabel zijn een aantal maatregelen(pakketten) niet opgenomen. Voor deze maatregelen geldt dat elders reeds afspraken zijn overeengekomen. Sommige hiervan zijn al in voorbereiding of waarvan gaat de uitvoering op korte termijn starten. Het gaat dan om:

- Gebiedsarrangement N69, met plus maatregelenpakket
- Challenge variant
- Verbetering N395
- Bidbook afspraken A67, A2 zuid, A58, N279, Smart Mobility – waarin ook naar korte termijn maatregelen wordt gekeken.
- N270 Deurne- Helmond: Programma Provinciale Wegen 2021-2025. Planstudie herijken in 2019.

IN DE ONDERSTAANDE TABEL IS EEN OVERZICHT VAN DE FINANCIERINGSOPGAVE OPGENOMEN:

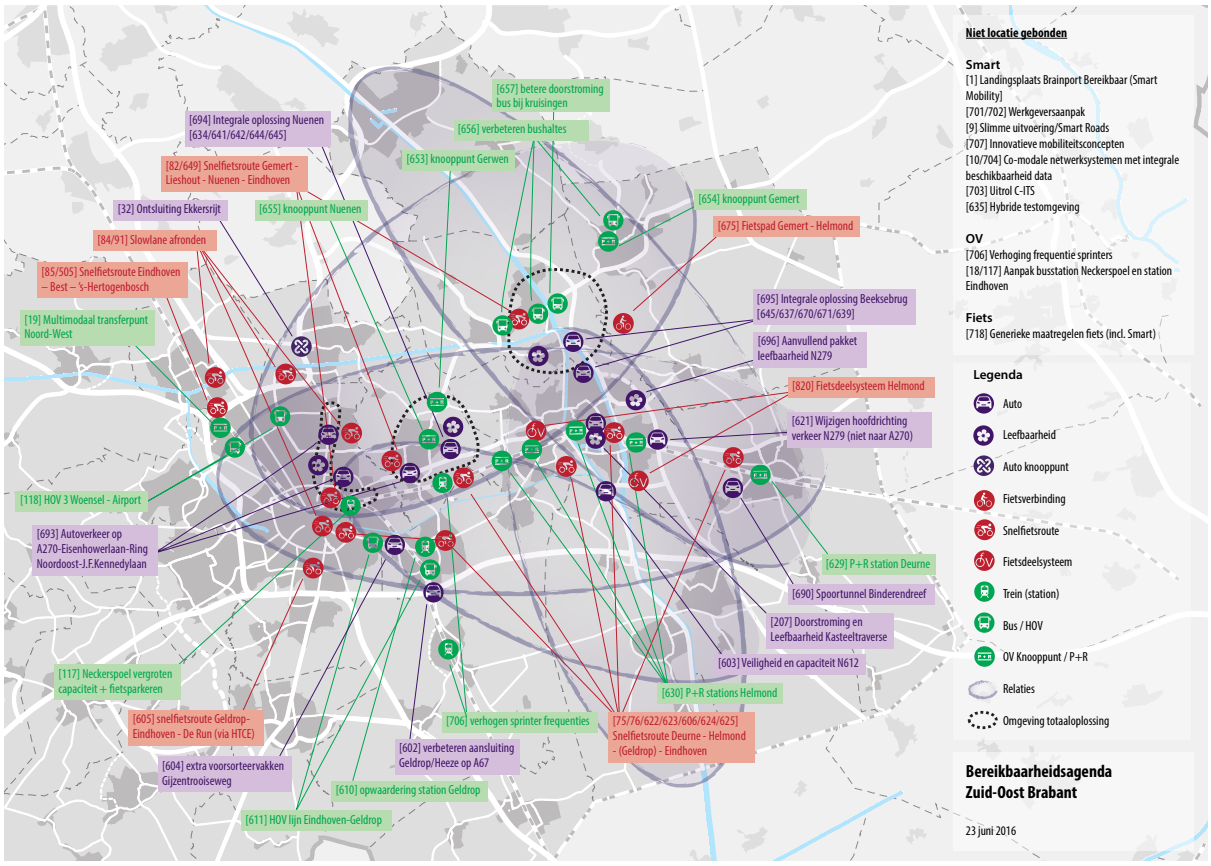
Omschrijving	Totale omvang in mio
Smart/ITS Bureau	€ 21,6
Fiets	€ 67,2
OV	€ 70,87*
Auto	€ 75,58**
Leefbaarheid	€ 24,9***
Indicatie Grote projecten Ring/N270/JFK en Helmond Noord/Beekse brug	€ 81,4
TOTAAL	€ 341,47

* Exclusief kosten voor maatregelen aan Neckerspoel (geschat €20 mio), voortkomend uit het onderzoek.

** Exclusief maatregelen voortkomend uit de onderzoeken naar Ring-Kennedylaan en Helmond-Noord/Beekse brug, waarvoor resp. € 63 en € 18,4 mio indicatief is geraamd.

*** Leefbaarheid maatregelen zijn auto gerelateerd.

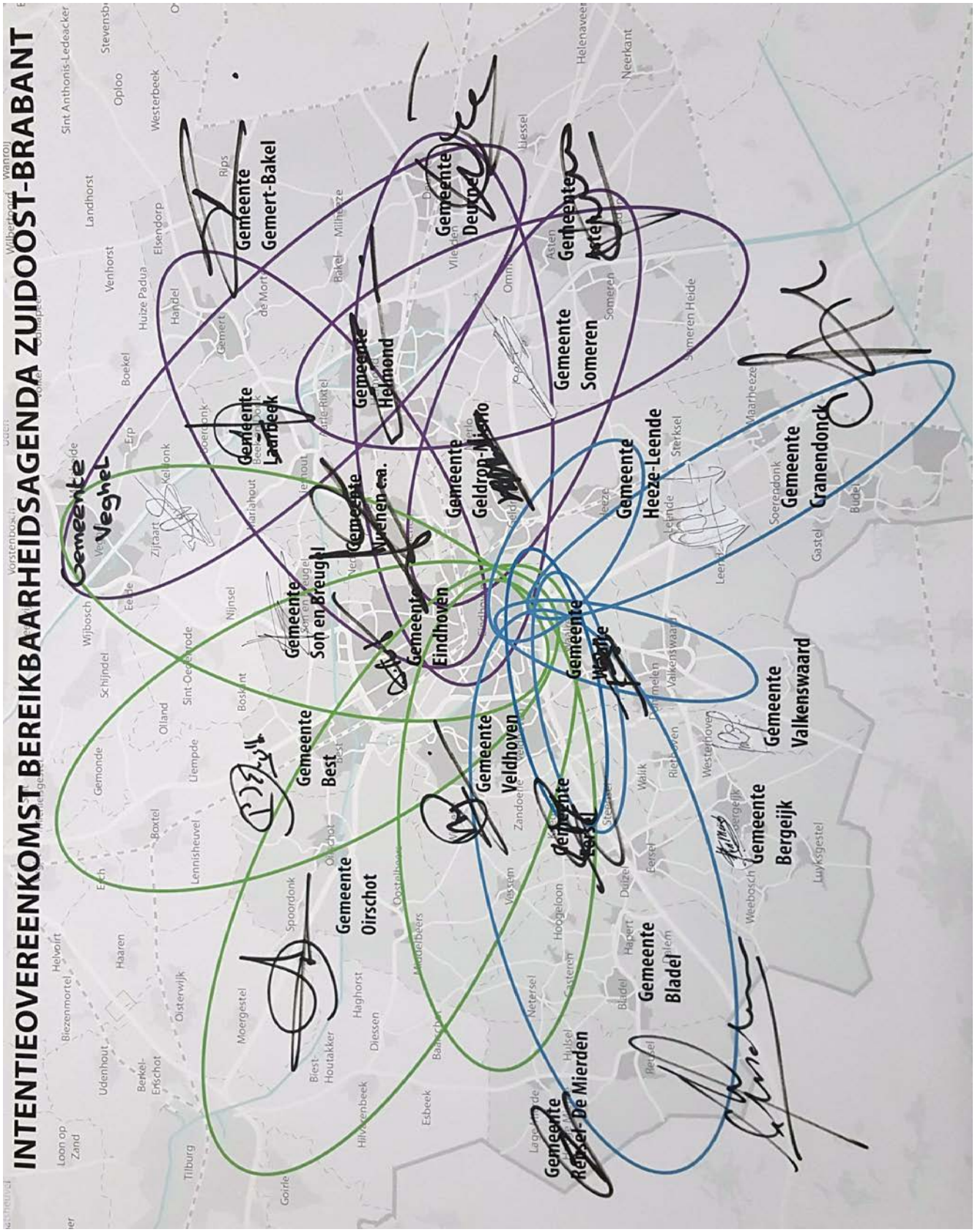
ONDERSTAANDE KAART IS EEN EENVOUDIGE WEERGAVE VAN DE GENOEMDE MAATREGELEN UIT HET AANBOD BEREIKBAARHEIDSAKKOORD.



Afbeelding 5: Maatregelenkaart Aanbod Bereikbaarheidsakkoord

Bijlage

METROPOOL
REGIO
EINDHOVEN


INTENTIEOVEREENKOMST BEREIKBAARHEIDSAGENDA ZUIDOOST-BRABANT
Gemeente Veghel
Gemeente Gemert-Bakel
Gemeente Laarbeek
Gemeente Helmond
Gemeente Deurne
Gemeente Asten
Gemeente Someren
Gemeente Son en Breugel
Gemeente Nuenen c.a.
Gemeente Eindhoven
Gemeente Geldrop-Mierlo
Gemeente Heeze-Leende
Gemeente Cranendonck
Gemeente Best
Gemeente Oirschot
Gemeente Veldhoven
Gemeente Waalre
Gemeente Valkenswaard
Gemeente Bergeijk
Gemeente Bladel
Gemeente Reusel-De Mierden

Phileas

METROPOOLREGIO EINDHOVEN

“Een excellente regio waar het goed leven is”

Colofon:

Eindhoven, 15 juli 2016

Samenstelling en redactie:
Metropoolregio Eindhoven
Werkplaats Mobiliteit en Innovatie
Kernteam Bereikbaarheid Zuidoost-Brabant

Vormgeving:
Metropoolregio Eindhoven
Studio, gemeente Eindhoven
Bronvermelding foto’s: Berry de Jong, Christ Clijssen

Informatie:
bereikbaar@metropoolregioeindhoven.nl
www.metropoolregioeindhoven.nl/bereikbaarheidsagenda

METROPOOL
REGIO
EINDHOVEN