

Nut en noodzaak A67 hub

6 september 2022 - Eersel

13/09/22q

Rob de Vree, Projectleider regionale Mobiliteitshubs

Florence Bongers, Projectleider hub A67 West

Inhoud

1. Context
2. Kaders en aanpak
3. Nut en noodzaak
4. Samenvatting/conclusies

Context

Ontwikkelingen

Opgaven

Regionale Mobiliteitshubs

Ontwikkelingen in de Brainport

Context

- Gemiddelde jaarlijkse groei van 2% in de afgelopen 10 jaar (NL: 1%)
- (Forse) toename aantal verplaatsingen (mobiliteit)
- Ruimtelijk-economische structuur geconcentreerd rond Randweg A2/N2 en langs de toegangswegen
- Bereikbaarheid economische werk locaties met OV is relatief slecht (en voor veel mensen geen optie: Verplaatsingstijdfactor >> 1,5).
- De auto blijft een belangrijk vervoersmiddel, maar de weginfrastructuur kan dat niet aan (groeierende congestie op A2/N2 en op de toegangswegen)

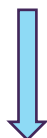
DE OPGAVEN

“Als we niets doen, dan loopt Zuid-Nederland helemaal vast.”

A series of parallel blue lines of varying lengths, creating a dynamic, geometric pattern in the bottom right corner of the slide.

Opgaven

- Alleen al in het stedelijk gebied: 62000 nieuwe woningen
- Opvang groei aantal arbeidsplaatsen van 72000
- Mobiliteit anders (slimmer) organiseren, in steden en dorpen en op weg er naar toe, o.a. om economische toplocaties bereikbaar te houden (Mobiliteitstransitie)



- Regionale mobiliteitshubs als belangrijke schakels in het toekomstig mobiliteitssysteem
- Met directe OV verbindingen naar de toplocaties

Regionale Mobiliteitshubs

Een Regionale Mobiliteitshub is een herkenbare, aangename overstaplocatie aan de rand van de stad of stedelijk gebied. Het zijn comfortabele en multifunctionele overstaplocaties. De Regionale Mobiliteitshubs hebben als focus de reizigers (forensen en bezoekers) naar de economische toplocaties in Zuidoost-Brabant.

+

Lokale kansen bij de ontwikkeling van hubs, zoals een verbeterde bereikbaarheid voor bedrijven en bewoners door vervoersmogelijkheden die een hub biedt, leefbaarheidseffecten (minder sluipverkeer, minder uitstoot) en een stimulans voor deelmobiliteit en MaaS.

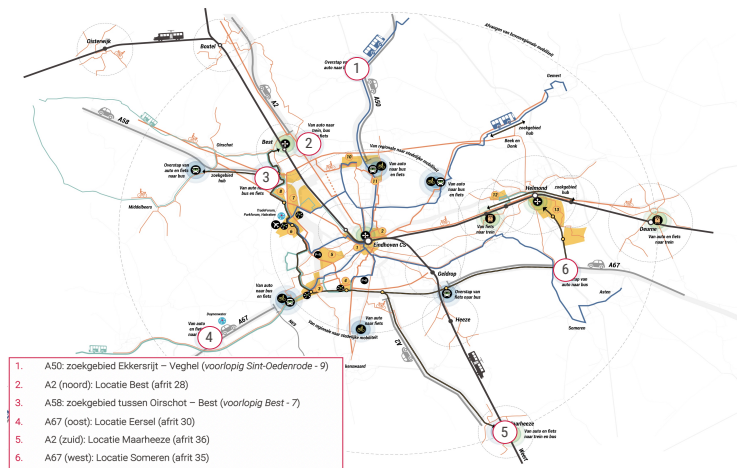


2. kaders en aanpak

Kaders

SAMENWERKINGSOVEREENKOMST

bevordering bereikbaarheid
De Run Veldhoven
(2019-2025)



Vastgesteld in november 2020
Adaptief en flexibel
hubs vanuit alle windrichtingen
Houvast voor zoekgebieden



Synchroniseren

- Aanpak
- Planning
- Aantallen

KT (< 2020; MLT: 2021-2025 en LT: na 2025)

TF nov 2020: versnellen naar
permanente hubs (2023)

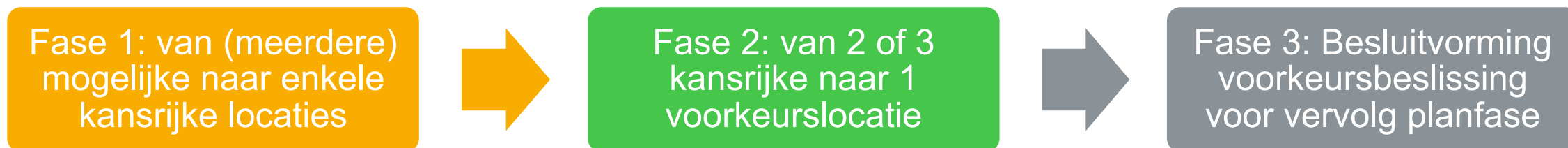


Drie fases: Planstudie – Planfase - Realisatie

Opdracht Planstudie

De studie heeft tot doel om te komen tot een voorkeursbeslissing voor een locatie en vervolg van de planfase van een regionale hub langs de A67.

Na deze voorkeursbeslissing volgt de planfase en uiteindelijk realisatie.



A67: nut en noodzaak aan de voorkant toegevoegd aan fase 1 (fase 1a)



Fase 1



Fase 1a

- Verkeerskundige analyse (BBMA, actualisatie en relevante ontwikkelingen)
- Gebruikers
- Effecten
- Overstappotentie (omvang)

Resultaat: inzicht in nut en noodzaak

Fase 1b

- Analyse mogelijke plekken voor een hub
- Onderbouwing meest logische plek(ken) voor een Hub.

Resultaat: een of enkele kansrijke locaties voor verdiepend onderzoek

Fase 2



A. Verkeerskundig

- Capaciteitsanalyse hoofd- en onderliggend wegennet
- Analyse doorstroming bij kruispunten/VRI's (coconanalyse) – bij verschillende omvang van een hub
- Bespreken uitkomsten en mogelijke oplossingsrichtingen
- Schetsontwerp voor eventuele aanpassingen en inschatting kosten

B. Aansluiting op (toekomstig) OV en fietsinfra

- Kan er vanuit de Hub makkelijk worden gefietst of zijn (kleine) aanvullende maatregelen nodig? – SO + kostenraming
- Sluit de Hub goed aan op OV of zijn aanvullende maatregelen nodig? – SO + kostenraming

Fase 2

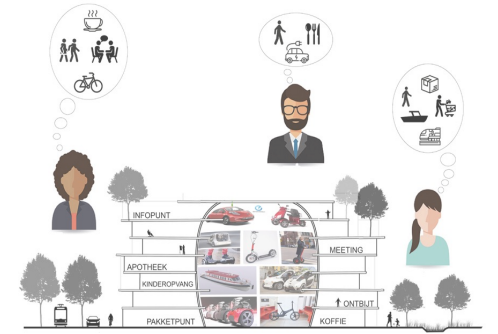
C. Ontwerp, inpassing en functionaliteit

- Uitgangspunten/voorwaarden
- Ruimtelijk, parkeerplekken, sociale veiligheid
- Koppel kansen

Resultierend in een (functioneel) PvE

D. Financiële haalbaarheid (o.b.v. A, B en C)

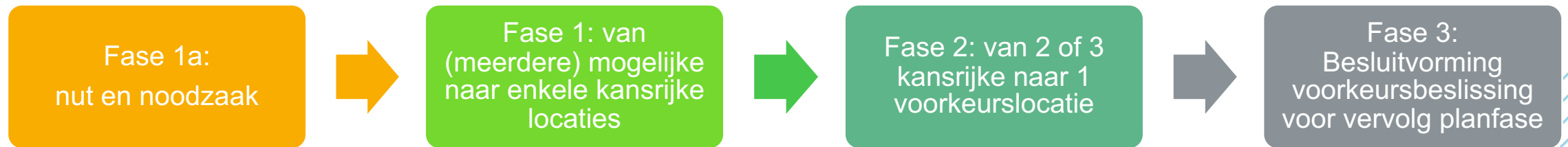
- Kosten
- Inkomsten (scenario's)
- (maatschappelijke) baten.
- Financiering



Fase 3



A+B+C+D = uitwerking voorkeurslocatie (integraal)



- Plus Planfase
- Plus Realisatie

Organisatie en besluitvorming

- Uitwerking namens de regio
- Ondergebracht bij de deelopgave KTA A2/N2
- Verantwoording formeel aan:
 - a) Poho MRE; en
 - b) Programmaraad Smartwayz (finale besluitvorming voorkeurslocatie inclusief uitwerking governance en financiën ~ BO Mirt).
- Voortdurend in afstemming met stakeholders/belanghebbenden lokaal.
 - Projectgroep:
 - Projectleider (Florence Bongers)
 - Gemeente Eersel
 - Gemeente Veldhoven
 - Provincie Noord-Brabant
 - RWS
 - ASML

13/09/22

Nut en noodzaak

Verkeersontwikkelingen 2030 en 2040

Gebruikers A67

locatie van een Hub

Potentieel van een hub (omvang)

Verkeersontwikkeling 2030

- Ochtend: Vanaf afrit 30 langzaam rijden



Verkeersontwikkeling 2030

- Avond: in beide richtingen vertragingen tussen knooppunt de Hogt en afrit 31 en afrit 31 en afrit 30.



Verkeersontwikkeling 2040

- Ochtend: verdere vertragingen tussen afslag 30 en De Hogt en Randweg A2/N2;
- Terugslageffecten op OVN en vastlopen bij De RUN



Verkeersontwikkeling 2040

- Avond: In het verwachte filebeeld van 2040 zien we in de avondspits met name vertraging ontstaan ter hoogte van afrit 30 en 31.



Gebruik A67



Aandeel verkeer uit de Kempengemeenten op de A67 in de ochtendspits (2040, etmaal)

Locatie van een hub A67 West

- Net voor de filevorming
- Bereikbaar vanuit alle windrichtingen
- Beste 'dekking' voor gebruik A67 hub, ook vanuit de eigen Kempen gemeenten
- Aansluiting op toekomstig (H)OV

Effecten

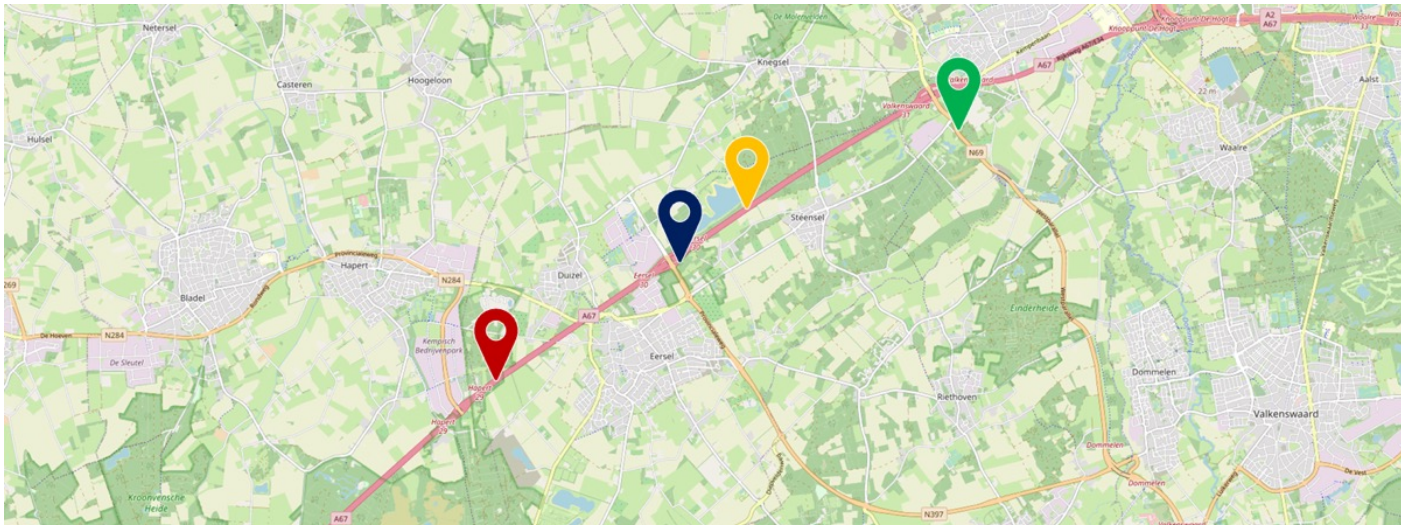
Minder voertuigen op de A67
 Afname file richting Eindhoven
 Geen/minder terugslageffecten



Potentieel van de Hub



Selected link analyses (herkomst – bestemmingen)



- | | |
|--|--|
|  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 |

- ochtendspits (07.00-09.00 uur) en per etmaal

Potentieel

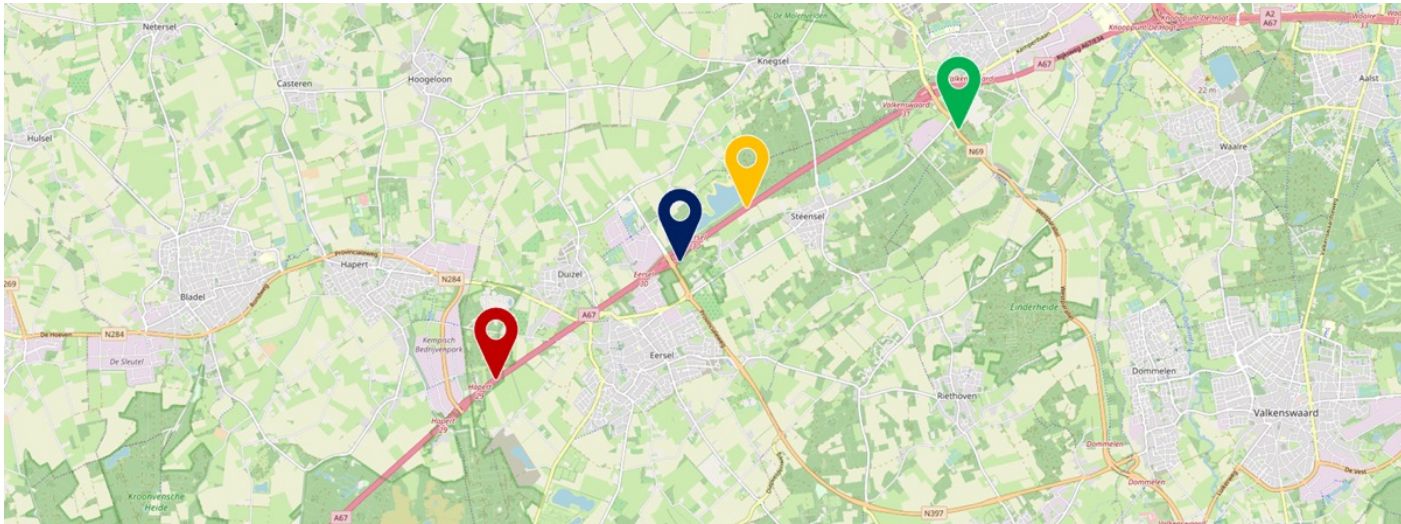
- 5300 ochtendspits en 30700 per etmaal,
- alleen personenverkeer

Belangrijkste bestemmingen:

- De Run
- Eindhoven centrum
- High Tech campus

WAARVAN AFKOMSTIG UIT	OCHTENDSPITS	ETMAAL
Afrit 29 Hapert	1.200 (23%)	7.000 (23%)
België	2.300 (34%)	12.700 (41%)
Eersel	1.150 (22%)	6.700 (22%)
Duizel	100 (2%)	1.300 (4%)
Bergeijk	350 (7%)	2.400 (8%)
Luyksgestel (en België)	200 (4%)	600 (2%)

Selected link analyses (herkomst – bestemmingen)



- | | |
|---|---|
|  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 |

- ochtendspits (07.00-09.00 uur) en per etmaal

Potentieel

a. Op basis van ervaringscijfers (gebruik P&R voorzieningen)

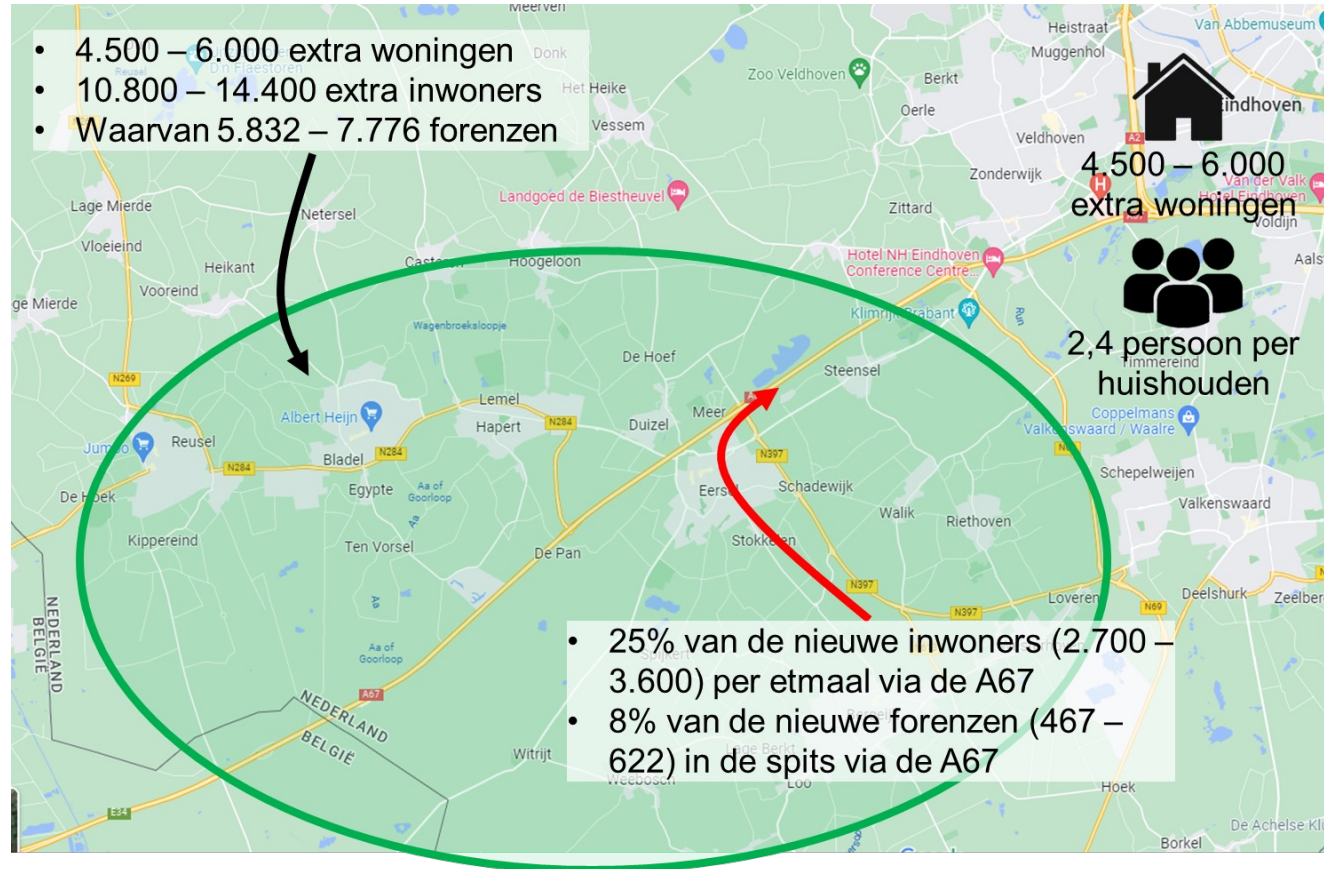
- Rekening houdend met bestemmingen en kansrijkheid van overstap ('doorrijders' naar buiten de regio)
- 5-15% afvang = **370—1100 overstappers per etmaal**
- Extrapoleren van groei ASML geeft een plus.

b. Afspraken met werkgevers

- Afspraken met ASML over gebruik door medewerkers vanuit A67) en eventueel vanuit N69 geeft een potentieel van >3500 plekken.
- Als we alleen naar medewerkers vanuit A67 zone kijken is dat ca 2700.

Woningbouw De Kempen

Mogelijke woningbouwopgave Eersel/De Kempen



Per etmaal 2.700 – 3.600.
In de spits 467 – 622

Conclusies

Nut en Noodzaak

Conclusies - 1

- Het filebeeld 2030 laat zien dat in de richting van Eindhoven in de ochtendspits veel vertraging plaatsvindt tussen afritten 30 en 31. In de avondspits is aan beide zijden van de A67 enige vertraging zichtbaar.
- In 2040 is dit verergert en ontstaan er mogelijk ook terugslageffecten
- Een mobiliteitshub is een van de maatregelen voor een betere bereikbaarheid.
- Bewoners uit de Kempen hebben een belangrijk aandeel in de intensiteiten op de A67. Een mobiliteitshub kan voor hen een belangrijk middel zijn om op de plek van bestemming te komen.
- Extra groei van de woningvoorraad geeft extra forensen die via de A67 richting Eindhoven rijden. Voor een deel van deze mensen is de hub een alternatief.
- De belangrijkste bestemmingen zijn De Run/ASML en Eindhoven centrum

Conclusies - 2

- Een hub is daarmee voornamelijk interessant voor automobilisten komend vanuit de Kempen of verder (België) met als bestemming één van de economische toplocaties in de regio Eindhoven.
- De beste plek voor een hub aan de A67 is Eersel (voor de file, gebruik inwoners De Kempen, aansluiting op toekomstig OV)
- De realisatie van een hub geeft minder file en minder terugslageffecten en daarmee betere doorstroming én een alternatief.
- Automobilisten die via de N69 richting Eindhoven rijden hebben als belangrijkste bestemmingen De Run/ASML en Eindhoven Centrum. Voor deze doelgroep is een 'vrijwillig' gebruik van een mobiliteitshub bij Eersel niet logisch.

Conclusies - 3

- Automobilisten uit de richting van Eindhoven met een bestemming in de Kempen hebben al files gehad (inclusief A2/N2) voordat ze bij de hub aankomen. Als ze vanaf afslag 30 kunnen doorrijden zullen ze niet snel gebruik maken van de hub.
- De hub is –zonder afspraken met werkgevers- aantrekkelijk voor een groep mensen van 370-1100 gebruikers per dag (5-15%).
- Mocht ASML haar medewerkers in de toekomst stimuleren/verplichten om gebruik te maken van parkeerfaciliteiten op afstand (zoals een mobiliteitshub nabij Eersel), dan kan het aantal potentiële overstappers flink toenemen naar 2700 (alleen A67) -3.650 (plus N69) overstappers per etmaal.

Vragen?