

Aan: Gemeenten in Brainportregio

**Voorstel financiering Kortetermijnmaatregelen A2 Randweg Eindhoven
als eerste stap in mobiliteitstransitie**

Datum

19 juli 2022

Contactpersoon

[REDACTED]

Mailadres

[REDACTED]

Telefoonnummer

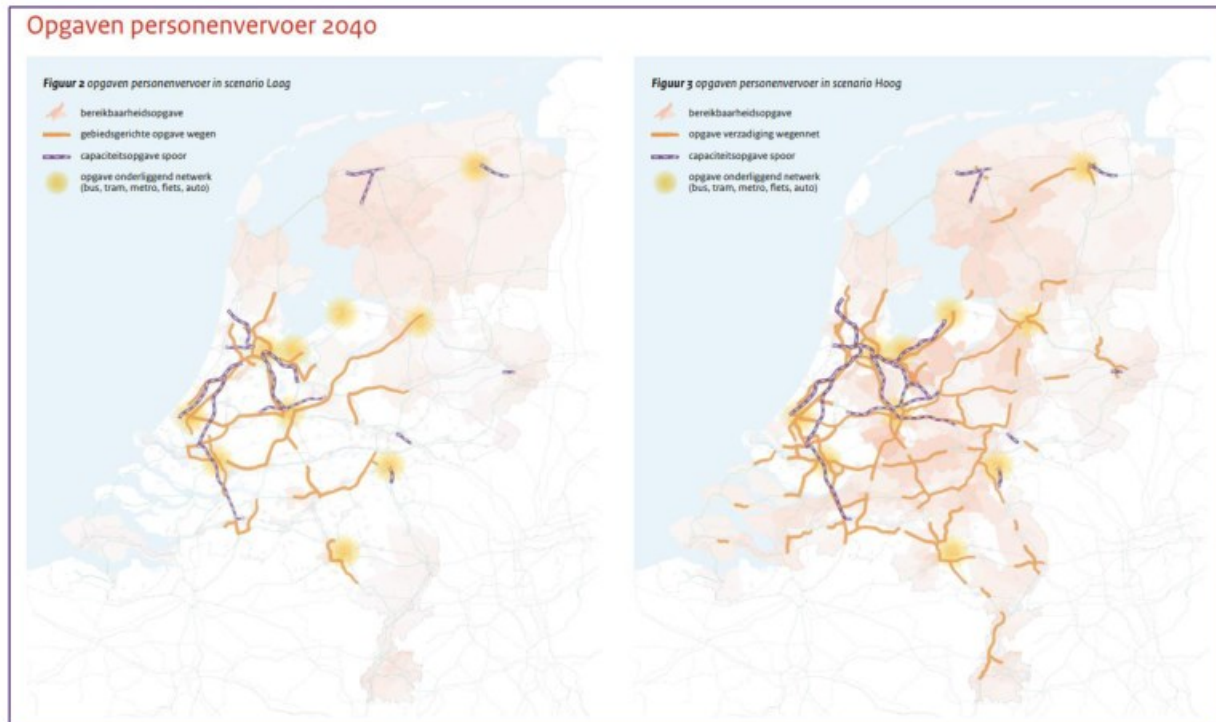
[REDACTED]

Alleiding

De bereikbaarheid in de Brainportregio staat al lange tijd onder druk. Vanuit verschillende (deel) opgaven is de afgelopen jaren onderzoek gedaan en naar oplossingen gezocht. In het najaar van 2015 is met 141 partners het bidbook 'Bereikbaarheid Zuid-Nederland' opgesteld, het huidige programma SmartwayZ.NL, waarin acht deelopgaven beschreven staan om de bereikbaarheid van Zuid-Nederland op slimme en robuuste wijze te verbeteren. Een van de deelopgaven betreft de afspraak met de 21 gemeenten van Metropoolregio Eindhoven (MRE) dat de regio voor 1 juli 2016 een Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant sluit over een door de regio gedragen maatregelenpakket. De samenwerkingsovereenkomst hiervoor is daardoor in najaar 2017 vastgesteld in 21 gemeenteraden, waarmee de bereikbaarheid en leefbaarheid in de Brainport regio wordt verbeterd en een stap wordt gezet in de mobiliteitstransitie. Een andere deelopgave is de Randweg A2, waarvoor eerst vanuit mobiliteit een onderzoek is gedaan, met vooral kortetermijnmaatregelen als resultaat, en in 2020 een integraal MIRT-onderzoek Verstedelijking en bereikbaarheid in de Brainportregio gericht op oplossingen voor de periode 2030-2040.

Bereikbaarheid is een urgent probleem

De verkeerscongestie op de A2 Randweg Eindhoven vormt een urgent probleem. Uit het onderzoek Randweg A2 (2019) blijkt dat al in 2025, vijf jaar eerder dan voorzien in het Nederlands Regionaal Model (NRM), de groei van het autoverkeer leidt tot structurele filevorming. Dit zet de bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio onder druk en leidt tot structurele economische verlieskosten (raming NMCA: € 75 miljoen per jaar). In dit onderzoek was nog geen rekening gehouden met de woondeal, waarbij is overeengekomen in de regio 62.000 woningen te bouwen en waarbij uitgegaan wordt van een groei van de werkgelegenheid met 72.000 fte. Daarom is bij het afronden van het onderzoek naast een kortetermijnpakket om de doorstroming op de Randweg A2 te bevorderen ook het MIRT onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid voor de termijn 2030-2040 gestart. Dit is in 2020 afgerond en bevestigde de enorme opgave op verstedelijking en mobiliteit in de regio. Ook de nieuwe Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 laat zien dat er in de Brainportregio een grote mobiliteitsopgave ligt voor zowel de hoofdstructuren (snelweg en spoor) als het onderliggende netwerk.



Oplossing voor de korte termijn: pakket kortetermijnmaatregelen

Daarom is in 2019 een pakket kortetermijnmaatregelen ontwikkeld, waarmee het 'kantelpunt', het moment waarop structurele filevorming ontstaat, weer te verschuiven van 2025 richting 2030-2035. De kracht van het pakket is mede gelegen in de samenhang tussen maatregelen die zich richten op de vraagzijde van de mobiliteit (zoals mijden, spreiden en duurzaam rijden in de werkgeversbenadering) en maatregelen die zijn gericht op de aanbodzijde (zoals fietsroutes en hubs en het met kleine inframaatregelen verbeteren van de doorstroming). De recente woondeal, waarbij er richting 2040 sprake is van een woningbouwopgave van circa 62.000 woningen en een toename van circa 72.000 werkplekken, maakt de urgentie nog groter.

Oplossing voor lange termijn: mobiliteitstransitie

Het MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport Eindhoven heeft geleid tot het brede besef dat mobiliteit anders en meer in samenhang met verstedelijking moet worden benaderd. Rijk en regio onderschrijven dat binnenstedelijke verdichting de agglomeratiekracht versterkt. Daarbij hoort een passend, veilig, slim, robuust, duurzaam en toekomstvast mobiliteitssysteem. Er wordt dan ook ingezet op een vergaande mobiliteitstransitie naar meer OV (Eindhoven Internationale Knoop, Brainportlijn en HOV4), fiets, slimme mobiliteit en parkeerbeleid, maar ook toekomstvaste en robuuste oplossingen op het wegennet. De afspraken uit het BO MIRT 2020 zijn uitgewerkt.

In de Programmaraad van 9 december jl. zijn de koepelnotitie en de onderliggende deelonderzoeken besproken en vastgesteld. Daarbij is geconstateerd dat het huiswerk is gedaan en dat het nu aan de

bestuurders is om een nadere afweging te maken. Deze afweging is mede afhankelijk van de beschikbare middelen die vrijkomen uit de € 7,5 miljard van het Mobiliteitsfonds.

De mobiliteitstransitie en verstedelijkingsopgave zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden: zonder mobiliteitstransitie legt de groei van het autoverkeer een te grote claim op de ruimte (infrastructuur en parkeren) en op de leefbaarheid van de steden (congestie, geluidsoverlast, luchtkwaliteit) en is er binnen de centra van Eindhoven, Helmond en Veldhoven ook geen plek om de gewenste verdichting te realiseren. Een transitie betekent een wezenlijk andere manier van denken en doen: niet langer redeneren vanuit weginfrastructuur en knelpunten, maar een volledig nieuwe kijk op mobiliteit en een directe koppeling met de verstedelijkingsopgave. Zo'n omslag in denken en handelen vergt tijd. De mobiliteitstransitie wordt dan ook stap voor stap gerealiseerd.

Pakket kortetermijnmaatregelen als eerste betekenisvolle stap

De betekenisvolle eerste stap van de beoogde mobiliteitstransitie vormt het pakket kortetermijnmaatregelen. Deze kortetermijnmaatregelen verschuiven daadwerkelijk het 'kantelpunt' op de Randweg A2 structureel richting 2030-2035. Daarmee 'kopen' we dus tijd. Bovendien hebben de voorgestelde maatregelen een 'no regret' karakter: ze passen bij de langere termijnmaatregelen (MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainportregio) en dragen bij aan het mogelijk maken van de verdichting in de stad. Deze noodzakelijke kortetermijnmaatregelen, waarvan de uitvoering is voorzien in de periode tot en met 2030, vormen directe oplossingen, die bijdragen aan het realiseren van meer structurele oplossingen op lange termijn. Het is van belang om de samenhang in het pakket te behouden, want juist de combinatie van 'aanbodzijde' (het met kleine (weg)inframaatregelen beter benutten van asfalt) en 'vraagzijde' (het vermijden van autoverkeer) leidt tot het beoogde effect.

De uitgevoerde ex-ante effectstudie (Antea, 2020) bevestigt dat het pakket voldoet aan de doelstelling om de groei van structurele filevorming te temperen: tot 2030 blijft de verkeershinder op de A2/A50 randweg Eindhoven met deze maatregelen op het bestaande niveau. Een overkoepelende effectenprognose (Antea, 2021) bekrachtigt het positieve totaaleffect van de maatregelen.

Dit maatregelenpakket, ter grootte van €185 miljoen, vormt onderdeel van het totaalvoorstel vanuit de Brainportregio richting BO-MIRT en/of BOL (Bestuurlijk Overleg Leefomgeving). De inzet daarbij is om de kosten als volgt te verdelen: rijk 25%, provincie 25% en regio 25%. Voor de resterende 25% van de benodigde middelen worden op dit moment de kansen op medefinanciering vanuit de bredere regio (die immers meeprofiteert van de effecten van de maatregelen) en het bedrijfsleven onderzocht. Qua uitvoering (in tijd en aanwending middelen) wordt prioriteit gegeven aan de onderdelen die het meest bijdragen aan de beoogde mobiliteitstransitie, namelijk de mobiliteitshubs met bijbehorende (snel)fietsroutes en OV-verbindingen en de werkgeversbenadering.

De kortetermijnmaatregelen samengevat:

- **Werkgeversbenadering** - Sinds 2019 is de werkgeversbenadering geïntensiveerd. Met de verschillende communities in de regio wordt gewerkt aan het komen tot een samenwerkingsagenda mobiliteit van de overheid met het bedrijfsleven. Daartoe is onder meer in De Kempen, A67 en Eindhoven Noordwest een mobiliteitsmakelaar ingezet. Daarbovenop wordt voortdurend met

webinars en communicatiecampagnes ingezet op het ook na de coronaperiode 'bestendigen' van het hybride werken.

- **Mobiliteitshubs** - De ontwikkeling van de zes mobiliteitshubs vergt een langere periode dan de scope waarop het kortetermijnpakket zich richt. Daarbij wordt rekening gehouden met de afspraken die met ASML zijn gemaakt over de ontwikkeling van (tijdelijke) mobiliteitshubs. De mobiliteitshubs zijn ook opgenomen in de propositie Brainportlijn Eindhoven (en de aanleg ervan is door RHDHV begroot op € 176 miljoen). Zij maken dus ook deel uit van de langere termijn. De voortgang varieert per locatie. Drie locaties (A58, A2 Best en De Kempen) zijn het verst gevorderd. De hubs omvatten ook de bijbehorende ingrepen, zoals communicatie richting gebruikers en bedrijven, de aansluiting op OV en fietspaden, etc. Het is dus meer dan alleen de hubs zelf. Qua planning en kosten zijn ook deze 'toebehoren' opgenomen.
- **(Snel)fietsroutes** - Elf regionale fietsroutes (zowel planontwikkelingstrajecten als versnelling van lopende trajecten) met een gezamenlijke lengte van ruim 100 kilometer worden uitgewerkt tot een ontwerp met bijbehorende kostenraming. Een deel van de route(s) is al van goede kwaliteit, andere delen worden opgewaardeerd tot snelfietsrouteniveau of nieuw aangelegd:
 - Snelfietsroute Oirschot - Best - Son en Breugel (gedeelte van F58 Tilburg - Eindhoven)
 - Snelfietsroute Boxtel - Best - Eindhoven (gedeelte van F2 vanaf 's-Hertogenbosch)
 - Pendelroute Best - Eindhoven
 - Doorfietsroute Veghel - Son - Eindhoven
 - Fietsroute Sint-Oedenrode - Ekkersrijt
 - Doorfietsroute Oirschot - Eindhoven (Groene Corridor)
 - Reusel - Eersel - Veldhoven - Eindhoven
 - Bergeijk - Veldhoven - Eindhoven
 - Eersel - Duynenwater
 - Best - Veldhoven - De Run (Slowlane)
 - Veldhoven - de Run - High Tech Campus (deels opgenomen in maatregelenpakket De Run)

De realisatie van deze routes is bij voldoende financiering mogelijk in de periode 2022-2025. De (snel)fietsroutes hebben effect: per dag gebruiken ruim 3.000 nieuwe dagelijkse fietsers deze routes. Dit kortetermijneffect zal op lange termijn worden versterkt, wanneer er naast woon-werk fietsgebruik ook vanaf de mobiliteitshubs naar de werklocatie kan worden gefietst.
- **Busbaan op vluchtstrook A50 (wegvak tussen Ekkersrijt en Eerde)** - De plannen zijn uitgewerkt en in het voorjaar 2021 afgerond, zodat de busbaan in 2022 kan worden gerealiseerd.
- **Kleine infrastructurele maatregelen A50** - Het optimaliseren (doorgetrokken strepen, verlengen van invoeg- en opstelstroken) van de aansluitingen 6/7 (Ekkersrijt), 8 (Son en Breugel), 10 (Eerde) en 11 (Veghel) verbetert de doorstroming op de A50 Eindhoven-Veghel en vice versa. Het totaaleffect van de maatregelen om de doorstroming op de aansluitingen van de A50 te verbeteren is ingeschat op een afname van 613 VVU op etmaalniveau. Uitgaande van 20% vrachtverkeer vertegenwoordigt dit een waarde van € 1,1 miljoen per jaar (€ 11 miljoen over 10 jaar).
- **Verlengen weefvakken A2 (tussen Batadorp en de Hogt)** - De kleine inframaatregelen leveren een totale gecumuleerde jaarlijkse vermindering van 1515 VVU op in de spitsen.
- **Optimalisatie aansluitingen N2** - Bij aansluiting 30 betreft de optimalisatie extra rijstroken VRI Meerhovendreef en wayfinding rond de rotonde, bij aansluiting 32 een weefvak tussen 31 en 32 in zuidelijke richting en een dubbelstrooks uitvoeger.

- **Bypasses knooppunt Leenderheide** - De combinatie van een extra rijstrook op de Leenderweg op plein en een bypass West-Zuid levert een reductie van 29 VVU. Een aandachtspunt voor wat betreft Leenderheide is dat deze maatregel nauwelijks meer effect lijkt te sorteren zodra de A67 is verbreed. Gezien de verwachte vertraging daarvan (mede door de stikstofproblematiek) blijft het uitvoeren van deze maatregel echter aan te bevelen. Bovendien is de 'winst' hier niet beperkt tot de spits. Zo geeft de studie van RHDHV aan dat de maatregel ook bijdraagt aan een betere doorstroming buiten de spits, vooral door het beperken van het aantal keren stoppen en optrekken van vrachtverkeer. Het totale effect van de genoemde kleine inframeatregelen (A50, A2, N2 en KNP Leenderheide) is een afname van 1.744 VVU bij € 8,9 miljoen aan kosten.

Kosten en verdeelsleutel

Hieronder zijn de kosten per deelproject vermeld. Van de ruim 100 kilometer aan fietsroutes, inclusief diverse kunstwerken, zijn inmiddels ook gedetailleerde ramingen beschikbaar.

Project	Maatregel	Kosten (€ x 1.000)
A2RW-001	Werkgeversbenadering	2.000
A2RW-002	Ontwikkeling mobiliteitshubs <i>Genoemd bedrag betreft de kosten tot 2025 voor zes al dan niet tijdelijke hubs. De rest van de opgave maakt onderdeel uit van het mobiliteitstransitiepakket. De totaalkosten van de mobiliteitshubs zijn in de haalbaarheidsstudie voor de Brainportlijn door RHDHV geraamd op € 176 miljoen.</i>	50.000
A2RW-003	(Snel)fietsroutes	118.000
A2RW-004	Kleine infrastructurele maatregelen A2, N2 en A50	900
A2RW-005	Busbaan op vluchtstrook A50	494
A2RW-007	Verlengen weefvakken A2 (tussen Batadorp en de Hogt)	5.000
A2RW-008	Optimalisatie aansluitingen N2	5.400
A2RW-009	Bypasses knooppunt Leenderheide	1.060
	Monitoring	200
	Projectmanagement	1.800
	Totaal	184.854

Om het pakket te kunnen uitvoeren is een substantiële regionale bijdrage nodig. In bestuurlijke gespreksrondes is gesproken over een verdeelsleutel van de investeringskosten over de verschillende partijen. Er is de brede overtuiging dat dit pakket de verkeersdruk op de hoofdwegen ontlast, waardoor op korte termijn grootschalige investeringen in het hoofdwegennet zijn te voorkomen. Ook ziet iedereen de positieve impact op het ov en de fiets die bijdraagt aan de gewenste mobiliteitstransitie.

Scenarioplanning

Bestuurders hebben aangegeven dat het pakket kortetermijnmaatregelen dient te worden benut om een betekenisvolle en zichtbare eerste stap te zetten in de mobiliteitstransitie. Qua fasering in de tijd krijgt dan het realiseren van de mobiliteitshubs prioriteit, inclusief de bijbehorende fietsroutes en OV-verbindingen. De kleine inframeatregelen schuiven in de tijd naar achteren, en passen in de uitvoeringsplanning RWS voor 2025 en 2026.

Voor vier mobiliteitshubs wordt nu de procedurefase voorbereid. In volgorde van realisatie betreft dit de volgende locaties en fietsroutes voor de periode tot 2024:

- 1) Mobiliteitshub A58, met als bijbehorende fietsroutes:
 - Doorfietsroute Oirschot - Eindhoven (Groene Corridor).
 - Best - Veldhoven - De Run (Slowlane).

- Snelfietsroute Oirschot - Best - Son en Breugel (gedeelte van F58 Tilburg - Eindhoven).
- 2) Mobiliteitshub A2 Noord, met als bijbehorende fietsroutes:
 - Snelfietsroute Boxtel - Best - Eindhoven (gedeelte van F2 vanaf 's-Hertogenbosch).
- 3) Mobiliteitshub locatie Eersel (A67 West), met als bijbehorende fietsroutes:
 - Reusel - Eersel - Veldhoven - Eindhoven.
 - Bergeijk - Veldhoven - Eindhoven.
 - Eersel - Duynenwater.
- 4) Mobiliteitshub A2 Zuid Maarheeze (uitbreiding P+R Maarheeze).

Daarna (in de jaren 2025-2026) volgen de hublocaties A50 en A67 Oost, die zich nu nog in de verkenningsfase bevinden.

Ov-corridors

De OV-corridors rond de hubs maken geen deel uit van dit KT-pakket, maar worden ontwikkeld door de provincie Noord-Brabant en de Brainportregio. De verschillende Brainportlijnen worden stapsgewijs opgebouwd, met stadsrandhubs en bestemmingshubs als logische knooppunten. Eisen aan en timing van maatregelen aan de infrastructuur (aansluiting op hubs, ontbrekende schakels en doorstroming) en de routekeuzes in de lijnvoering vragen een samenhangende uitwerking. Het opstarten van een dienstregeling per lijn vindt plaats in een groeipad van jaar tot jaar. De doorgroei naar de reizigers-potentie en bijpassende frequentie/vervoercapaciteit vragen nadere afspraken rond de exploitatie en private en publieke bijdragen daaraan. In samenhang met de mobiliteitshubs wordt gekeken naar:

- Afstemmen keuze lijnvoering met locatiekeuzes en ontwerp van de hubs.
- Uitwerken en afwegen ontbrekende infrastructurele verbinding gekoppeld aan lijnvoering i.r.t. hub A58 (busbaan tussen Dirk Noordhoflaan en HOV-3 richting Eindhoven Airport).
- Uitwerken oplossingsrichting voor doorstroming op toeleidende snelwegen en (met name) de N2 als noord-zuid verbinding (vluchtstrookgebruik, doelgroepenstrook, etc.) en deze als onderdeel van vervolg op de netwerkstrategie HWN-OWN ontwerpen.
- Opbouw van stappenplan ingroei exploitatie per lijn.
- In relatie tot de hub bij Eersel is de uitwerking van de HOV-4 als relevant.

Verzoek ministerie I&W tot verdere fasering en financiële verdeling

Het ministerie van I&W heeft verzocht om het maatregelenpakket tevens aan te bieden in behapbare delen, zowel vanuit financieel perspectief, als wat betreft capaciteit en urgentie. Hieronder is zo'n nadere verdeling opgenomen, waarbij wij nadrukkelijk opmerken dat - ook vanuit het ministerie - commitment op het pakket als geheel nodig is, om hiermee een eerste betekenisvolle stap in de mobiliteitstransitie te maken.

Doordat de realisatie van (een deel van) de maatregelen pas over enkele jaren is voorzien, kunnen de kosten fluctueren door prijsstijgingen in de komende jaren.

Tranche 1 (2022-2023)	€ x 1 mio	Tranche 2 (2024-2025)	€ x 1 mio	Tranche 3 (2026-2030)	€ x 1 mio
Deelproject A2RW-001 Werkgeversbenadering					
Subtotaal	0,7	Subtotaal	0,7	Subtotaal	0,6
Deelproject A2RW-002 Mobiliteitshubs					
▪ Hub A58	15,0	▪ Hub A58	0	▪ Hub A58	0
▪ Hub A2 Noord	15,0	▪ Hub A2 Noord	0	▪ Hub A2 Noord	0
▪ Hub locatie Eersel	1,0	▪ Hub locatie Eersel	4,0	▪ Hub locatie Eersel	0
▪ Hub A2 Zuid Maarheeze (uitbreiding P+R)	1,0	▪ Hub A2 Zuid Maarheeze (uitbreiding P+R)	4,0	▪ Hub A2 Zuid Maar- heeze (uitbreiding P+R)	0
▪ Hub A67 oost	0	▪ Hub A67 oost	1,0	▪ Hub A67 oost	4,0
▪ Hub A50	0	▪ Hub A50	1,0	▪ Hub A50	4,0
Subtotaal	32,0	Subtotaal	10,0	Subtotaal	8,0
Deelproject A2RW-003 (Snel)fietsroutes					
▪ Route Den Bosch-Boxtel- Best-Eindhoven, deel Boxtel-Eindhoven	8,0	▪ Route Den Bosch-Boxtel- Best-Eindhoven, deel Boxtel-Eindhoven	6,7	▪ Route Den Bosch-Box- tel-Best-Eindhoven, deel Boxtel-Eindhoven	0
▪ Pendelroute Best-Eindhov- en	0,6	▪ Pendelroute Best-Eindhov- en	0	▪ Pendelroute Best-Eindhov- en	0
▪ Route Best-Veldhoven-De Run (deel Veldhoven)	2,4	▪ Route Best-Veldhoven-De Run (deel Veldhoven)	0	▪ Route Best-Veldhoven- De Run (deel Veldhoven)	0
▪ Route Oirschot-Best-Son (deel Oirschot-Son)	5,8	▪ Route Oirschot-Best-Son (deel Oirschot-Son)	5,8	▪ Route Oirschot-Best-Son (deel Son-Nuenen en Oirschot-Hilvarenbeek)	4,3
▪ Route Kempen: Reusel- Eersel	1,0	▪ Route Kempen: Reusel- Eersel	11,0	▪ Route Kempen: Reusel- Eersel	
▪ Route Kempen: Eersel- Veldhoven	18,0	▪ Route Kempen: Eersel- Veldhoven	0	▪ Route Kempen: Eersel- Veldhoven	0
▪ Route Kempen: Bergeijk- Veldhoven	1,5	▪ Route Kempen: Bergeijk- Veldhoven	4,5	▪ Route Kempen: Bergeijk- Veldhoven	5,2
▪ Route Kempen: Eersel- Duynenwater	0	▪ Route Kempen: Eersel- Duynenwater	4,0	▪ Route Kempen: Eersel- Duynenwater	3,2
▪ Route Veghel-Son-Eindhov- en	0	▪ Route Veghel-Son-Eindhov- en	6,5	▪ Route Veghel-Son-Eindhov- en	6,0
▪ Route Veghel-Sint-Oe- denrode-Ekkersrijt	0	▪ Route Veghel-Sint-Oe- denrode-Ekkersrijt	3,0	▪ Route Veghel-Sint-Oe- denrode-Ekkersrijt	2,4
▪ Route Oirschot-Eindhov- en (Groene Corridor)	14,4	▪ Route Oirschot-Eindhov- en (Groene Corridor)	0	▪ Route Oirschot-Eindhov- en (Groene Corridor)	0
▪ Route Veldhoven-De Run-High Tech Campus (gefinancierd vanuit De Run)	1,8	▪ Route Veldhoven-De Run-High Tech Campus (gefinancierd vanuit De Run)	1,9	▪ Route Veldhoven-De Run-High Tech Campus (gefinancierd vanuit De Run)	0
Subtotaal	53,5	Subtotaal	43,4	Subtotaal	21,1
Deelproject A2RW-004 Kleine inframaatregelen A50					
Subtotaal	0	Subtotaal	0,4	Subtotaal	0,5
Deelproject A2RW-005 Busbaan op vluchtstrook A50					
Subtotaal	0,5	Subtotaal	0	Subtotaal	0
Deelproject A2RW-007 Verlengen weefvakken tussen Batadorp en de Hogt					
Subtotaal	0	Subtotaal	2,0	Subtotaal	3,0
Deelproject A2RW-008 Optimalisatie aansluitingen N2					
Subtotaal	0	Subtotaal	0	Subtotaal	5,4
Deelproject A2RW-009 Bypasses knooppunt Leenderheide					
Subtotaal	0	Subtotaal	1,1	Subtotaal	0
Monitoring					
Subtotaal	0,07	Subtotaal	0,07	Subtotaal	0,07
Projectmanagement					
Subtotaal	0,6	Subtotaal	0,6	Subtotaal	0,6
Totaal tranche 1	87,3	Totaal tranche 2	58,3	Totaal tranche 3	39,3

Kostenverdeling binnen de regio

Uit iedere gemeente maken inwoners of werkenden gebruik van de Randweg, fietsroutes en hubs, dus hebben in iedere gemeente inwoners profijt van maatregelen om de Randweg te ontlasten. De maatregelen in het kader van de mobiliteitstransitie worden genomen om, uitgaande van een groei van tienduizenden woningen en arbeidsplaatsen, de regio bereikbaar te houden. De totale kosten van

de opgaven van bijvoorbeeld Eindhoven Internationale Knoop, het totale fietsnetwerk, de Brainportlijn, het wegennet in de regio, zijn aanzienlijk en vragen bijdragen van alle betrokken overheden. Er wordt gewerkt met een adaptief ontwikkelpad, waarbij opgaven opgepakt worden wanneer dit noodzakelijk is en in praktische en financiële zin mogelijk. Het realiseren van het totaalpakket is nodig om zowel voor de inwoners van de betrokken gemeenten als degenen die er werken de regio bereikbaarheid te houden.

De kostenverdeling van dit én volgende maatregelen(pakketten) zijn geen harde wetenschap. Er is geen goed en fout, en geen enkele onderbouwing is spijkerhard. Voor de fietspaden is het redelijk vanzelfsprekend dat gemeenten waar een fietspad doorheen loopt bijdragen aan de realisatie. De provincie betaalt mee omdat het pakket een oplossing biedt voor de regionale bereikbaarheid door de aanleg van fietsroutes en hubs. Het Rijk draagt bij omdat met de maatregelen de verkeersdruk op het hoofdwegennet wordt verminderd en de bovenregionale bereikbaarheid van de Brainport Eindhoven wordt verbeterd. Voor de hubs geldt dat ze, in combinatie met de ontsluitende fiets en OV verbindingen, een dempend effect hebben op de verkeersdruk op de Randweg A2.

Uitgaande van de genoemde verdeelsleutel is de financieringsopgave van het kortetermijnpakket voor de regio € 46,25 miljoen. Dit bedrag is in lijn met het voorstel dat op 11 januari 2022 vanuit het Programmteam Bereikbaarheidsagenda is gedaan aan het Portefeuillehoudersoverleg Mobiliteit MRE. Dat kwam ook neer op een bijdrage van € 46,25 miljoen voor de regio. De verdeling van de kosten voor de regio worden nu dus nader ingevuld.

Het voorstel is om de kosten als volgt over de gemeenten te verdelen:

Gemeente	Inwoners (#)	Aandeel (%)	Bijdrage hubs	Hubs (€ x 1.000)	Fietsroutes (€ x 1.000)	Totaal (€ x 1.000)
Asten	16.940	2	0,17	172	0	172
Bergeijk	18.800	2	0,19	191	3.932	4.123
Best	30.360	4	0,31	309	4.520	4.829
Bladel	20.598	3	0,21	210	1.950	2.160
Cranendonck	20.770	3	0,21	211	0	211
Deurne	32.517	4	0,33	331	0	331
Eersel	19.694	3	0,20	200	5.750	5.950
Eindhoven	235.923	30	2,40	2.401	7.203	9.604
Geldrop-Mierlo	40.083	5	0,41	408	0	408
Gemert-Bakel	30.817	4	0,31	314	0	314
Heeze-Leende	16.365	2	0,17	167	0	167
Helmond	92.979	12	0,95	946	0	946
Laarbeek	22.806	3	0,23	232	0	232
Nuenen, Gerwen en Nederwetten	23.705	3	0,24	241	0	241
Oirschot	18.927	2	0,19	193	4.088	4.281
Reusel-De Mierden	13.198	2	0,13	134	650	784
Someren	19.614	2	0,20	200	0	200
Son en Breugel	17.605	2	0,18	179	5.442	5.621
Valkenswaard	31.217	4	0,32	318	0	318
Veldhoven	45.650	6	0,46	465	4.715	5.180
Waalre	17.604	2	0,18	179	0	179
Totaal	786.172	100	8	8.000	38.250	46.250

In de bijlage is een gedetailleerd overzicht opgenomen per fietsroute. Daar zijn de kosten per route, op basis van de globale kostenramingen, verdeeld naar de gemeenten waar de fietsroutes liggen. Daarbij is gekeken naar het aantal kilometers per grondgebied, de kunstwerken per grondgebied en de omvang van de gemeente. Uit dat overzicht blijkt ook dat de voorgestelde bijdrage voor een gemeente een gunstige deal vormt om de fietsroutes te realiseren: voor een beperkt deel van de totale kosten kan de gemeente de beoogde fietsroutes uitvoeren. De routes F58, F2, F67 en de Kempenroute zouden ook aanspraak kunnen maken op de bestaande bijdrageregeling van de Provincie Noord-Brabant. In dit voorstel is voor genoemde routes de bijdrage per gemeente gunstiger of vergelijkbaar met de kosten voor de gemeente als de fietsroute zou zijn gefinancierd volgens de bestaande provinciale bijdrageregeling, waarbij de provincie Noord-Brabant voor 50% bijdraagt aan het tracé en voor 80% aan de kunstwerken.

Voor de fietsroutes F58, F2 en Kempenroute wordt gewerkt aan een bestuursovereenkomst per route (dus niet per individuele gemeente), waarmee dan ook 100% van de middelen is gedekt. Deze bestuursovereenkomst kan gebruikt worden voor latere besluitvorming in de gemeenteraden. Als bijlage is het memo van de provincie Noord-Brabant 'Stand van zaken en marsroute snelfietsroutes 2022 e.v.' van 4 februari 2022 opgenomen. De bijdragen van rijk, provincie en derden worden op basis van deze bestuursovereenkomsten uitgekeerd, dus op basis van een sluitende projectbegroting.

De regionale bijdrage voor de hubs (incl. projectmanagement) sluit in dit overzicht op € 8 miljoen.

Bijlage: Indicatieve kostenoverzicht per fietsroute

1) Fietsroute Veghel-Son-Eindhoven Kosten: € 12,519 miljoen

Partij	Belang (%)	Bijdrage (€ x 1.000)	Toelichting
I&W/RWS	15	1.878	
Provincie Noord-Brabant	35	4.381	
Gemeente Son en Breugel	25	3.130	Kosten ongeveer evenredig verdeeld over grondgebied Son en Meierijstad.
Gemeente Best	0	0	
Gemeente Oirschot (nog geen partij in BAG)	0	0	
Gemeente Veldhoven	0	0	
Gemeente Waalre	0	0	
Gemeente Eindhoven	0	0	Sluit al aan op Slowlane.
Gemeente Meierijstad	25	3.130	Kosten ongeveer evenredig verdeeld over grondgebied Son en Meierijstad.
Provincie Limburg	0	0	
Bedrijfsleven / overige derden	0	0	
Totaal	100	12.519	

2) Fietsroute Sint Oedenrode-Ekkersrijt Kosten: € 5,4 miljoen

Partij	Belang (%)	Bijdrage (€ x 1.000)	Toelichting
I&W/RWS	15	810	
Provincie Noord-Brabant	35	1.890	
Gemeente Son en Breugel	25	1.350	Meer kosten op grondgebied Son dan op Meierijstad.
Gemeente Best	0	0	
Gemeente Oirschot (nog geen partij in BAG)	0	0	
Gemeente Veldhoven	0	0	
Gemeente Waalre	0	0	
Gemeente Eindhoven	0	0	
Gemeente Meierijstad	25	1.350	Meer kosten op grondgebied Son dan op Meierijstad.
Provincie Limburg	0	0	
Bedrijfsleven / overige derden	0	0	
Totaal	100	5.400	

3) Fietsroute Boxtel-Best-Eindhoven (F2)
Kosten: € 16,3 miljoen

Partij	Belang (%)	Bijdrage (€ x 1.000)	Toelichting
I&W/RWS	15	2.445	
Provincie Noord-Brabant	40	6.520	Kunstwerk 'Knooppunt F2/F58' heeft hogere meerwaarde voor 2 fietsroutes.
Gemeente Son en Breugel	0	0	
Gemeente Best	15	2.445	Minder km, maar dezelfde investeringskosten op eigen grondgebied.
Gemeente Oirschot (nog geen partij in BAG)	0	0	
Gemeente Veldhoven	0	0	
Gemeente Waalre	0	0	
Gemeente Eindhoven	30	4.890	Meer km, maar dezelfde investeringskosten op eigen grondgebied.
Gemeente Meierijstad	0	0	
Provincie Limburg	0	0	
Bedrijfsleven / overige derden	0	0	
Totaal	100	16.300	

4) Fietsroute Pendelroute Best-Eindhoven
Kosten: € 0,6 miljoen

Partij	Belang (%)	Bijdrage (€ x 1.000)	Toelichting
I&W/RWS	15	90	
Provincie Noord-Brabant	35	210	
Gemeente Son en Breugel	0	0	
Gemeente Best	25	150	Grootste deel grondgebied. Reeks € 100K gereserveerd.
Gemeente Oirschot (nog geen partij in BAG)	0	0	
Gemeente Veldhoven	0	0	
Gemeente Waalre	0	0	
Gemeente Eindhoven	25	150	
Gemeente Meierijstad	0	0	
Provincie Limburg	0	0	
Bedrijfsleven / overige derden	0	0	
Totaal	100	600	

5) Fietsroute Oirschot-Best-Son (F58)
Kosten: € 19,25 miljoen

Partij	Belang (%)	Bijdrage (€ x 1.000)	Toelichting
I&W/RWS	15	2.888	
Provincie Noord-Brabant	60	11.550	
Gemeente Son en Breugel	5	963	Kosten gerelateerd aan totaalbedrag.
Gemeente Best	10	1.925	Kosten gerelateerd aan totaalbedrag.
Gemeente Oirschot (nog geen partij in BAG)	10	1.925	
Gemeente Veldhoven	0	0	
Gemeente Waalre	0	0	
Gemeente Eindhoven	0	0	
Gemeente Meierijstad	0	0	
Provincie Limburg	0	0	
Bedrijfsleven / overige derden	0	0	
Totaal	100	19.250	

6) Fietsroute Hovenring-De Run
Kosten: € 2,4 miljoen

Partij	Belang (%)	Bijdrage (€ x 1.000)	Toelichting
I&W/RWS	20	480	
Provincie Noord-Brabant	35	840	Hoog kwaliteitsniveau op lokaal grondgebied meefinancieren.
Gemeente Son en Breugel	0	0	
Gemeente Best	0	0	
Gemeente Oirschot (nog geen partij in BAG)	0	0	
Gemeente Veldhoven	0	0	
Gemeente Waalre	0	0	
Gemeente Veldhoven	45	1.080	
Gemeente Meierijstad	0	0	
Provincie Limburg	0	0	
Bedrijfsleven / overige derden	0	0	
Totaal	100	2.400	

7) **Fietsroute Groene Corridor**
Kosten: € 14,42 miljoen

Partij	Belang (%)	Bijdrage (€ x 1.000)	Toelichting
I&W/RWS	15	2.163	
Provincie Noord-Brabant	55	7.932	Kunstwerken, € 4,9 mio al opgenomen in subsidie brug Antony Fokkerweg.
Gemeente Son en Breugel	0	0	
Gemeente Best	0	0	
Gemeente Oirschot (nog geen partij in BAG)	15	2.163	
Gemeente Veldhoven	0	0	
Gemeente Waalre	0	0	
Gemeente Eindhoven	15	2.163	
Gemeente Meierijstad	0	0	
Provincie Limburg	0	0	
Bedrijfsleven / overige derden	0	0	
Totaal	100	14.421	

8) **Fietsroute Reusel-Eersel-Veldhoven-Eindhoven**
Kosten: € 13 miljoen

Partij	Belang (%)	Bijdrage (€ x 1.000)	Toelichting
I&W/RWS	15	1.950	
Provincie Noord-Brabant	35	4.550	
Gemeente Reusel-de Mierden	5	650	Onderling te verdelen tussen gemeenten o.b.v. verwachte investering.
Gemeente Bladel	15	1.950	Onderling te verdelen tussen gemeenten o.b.v. verwachte investering.
Gemeente Eersel	15	1.950	Onderling te verdelen tussen gemeenten o.b.v. verwachte investering.
Gemeente Veldhoven	15	1.950	Onderling te verdelen tussen gemeenten o.b.v. verwachte investering.
Gemeente Waalre	0	0	
Gemeente Eindhoven	0	0	
Gemeente Meierijstad	0	0	
Provincie Limburg	0	0	
Bedrijfsleven / overige derden	0	0	
Totaal	100	13.000	

9) **Fietsroute Bergeijk-Veldhoven-Eindhoven**
Kosten: € 11,23 miljoen

Partij	Belang (%)	Bijdrage (€ x 1.000)	Toelichting
I&W/RWS	15	1.685	
Provincie Noord-Brabant	35	3.931	
Gemeente Bergeijk	35	3.931	Onderling verdeeld tussen twee gemeenten o.b.v. verwachte investering.
Gemeente Best	0	0	
Gemeente Oirschot (nog geen partij in BAG)	0	0	
Gemeente Veldhoven	15	1.685	Onderling verdeeld tussen twee gemeenten o.b.v. verwachte investering.
Gemeente Waalre	0	0	
Gemeente Eindhoven	0	0	Aansluiten op bestaande infrastructuur
Gemeente Meierijstad	0	0	
Provincie Limburg	0	0	
Bedrijfsleven / overige derden	0	0	
Totaal	100	11.234	

10) **Fietsroute Eersel-Duynenwater**
Kosten: € 7,6 miljoen

Partij	Belang (%)	Bijdrage (€ x 1.000)	Toelichting
I&W/RWS	15	1.140	Minder effect op lagere belasting Hoofdwegennet.
Provincie Noord-Brabant	35	2.660	
Gemeente Eersel	50	3.800	
Gemeente Oirschot (nog geen partij in BAG)	0	0	
Gemeente Veldhoven	0	0	
Gemeente Waalre	0	0	
Gemeente Eindhoven	0	0	
Gemeente Meierijstad	0	0	
Provincie Limburg	0	0	
Bedrijfsleven / overige derden	0	0	
Totaal	100	7.600	

11) **Fietsroute Veldhoven-De Run-High Tech Campus**
Deze route is volledig gefinancierd binnen het maatregelenpakket De Run