Nut & noodzaak mobiliteitshub A67

OPLEGNOTITIE

Datum 12 - 09 - 2022

AANLEIDING & DOEL

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

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

Bereikbaarheid regio in het gedrang

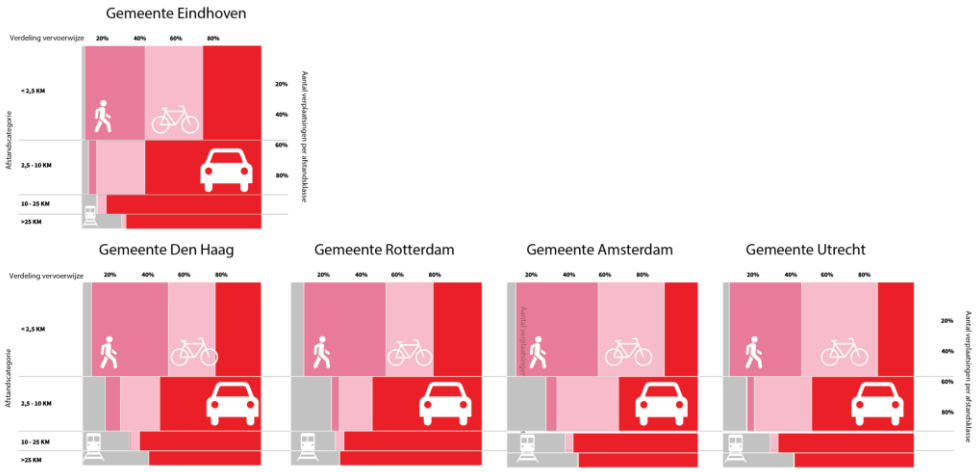
De ruimtelijke-economische structuur van de Brainportregio is geconcentreerd rond de Randweg (A2/N2) en de zijtakken van deze weg (A67, A58 en A50) en de N270. Langs deze (snel)wegen bevinden zich de economische toplocaties, zoals het bedrijventerrein de Run, BIC/Eindhoven Airport, High Tech Campus,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

Inzetten op mobiliteitstransitie

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

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

Station (radiale verbindingen) en veel minder op de (andere) economische toplocaties in de regio (tangentiële verbindingen).



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

Inzetten op regionale mobiliteitshubs

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

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

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

Belangrijkste doelgroep: forenzen

We richten ons als eerste op de grote groep automobilisten in de spitsuren, zowel in de ochtend als de avond; het woon-werkverkeer. Door hen minder gebruik te laten maken van de auto, zoveel mogelijk af te vangen aan de randen van het stedelijk gebied en gebruik te laten maken van andere vervoersopties (mobiliteitstransitie) neemt de robuustheid van het wegennet toe. Dat wil zeggen dat de kans kleiner wordt dat het wegennet bij (kleinschalige) incidenten volledig vastloopt.

Voor de Kempen kan een hub ook aantrekkelijk zijn voor werknemers van bedrijven in de De Kempen afkomstig vanuit Eindhoven die geen auto hebben. Vanaf de hub kan dan met fiets of deelmobiliteit de vervolgreis worden afgelegd. Een potentiële secundaire doelgroep betreft ook toeristen die het gebied komen bezoeken.

NUT & NOODZAAK HUB A67

De hubs worden gezien als een belangrijke schakel in de genoemde mobiliteitstransitie. Voor de A67 hub is nader onderzoek uitgevoerd naar nut en noodzaak. Daarin komen de volgende onderwerpen terug:

- Het toekomstige filebeeld op de A67
- Het gebruik van de A67 (en de bijdrage van inwoners uit de Kempengemeenten aan dit filebeeld)
- De meest logische plek voor een Hub aan de A67
- Een inschatting van het aantal overstappers dat gebruik zal maken van een mobiliteitshub.
- Het effect van een mobiliteitshub op het verwachte filebeeld.

In deze paragraaf worden kort de belangrijkste resultaten van het onderzoek toegelicht. Extra informatie is terug te vinden in de totale adviesmemo die als bijlage aan deze oplegnotitie is toegevoegd.

Filebeeld A67

De kans dat potentiële gebruikers de overstap maken bij een mobiliteitshub is groter als dit leidt tot tijdwinst, ten opzichte van de reis wanneer zij de overstap niet zouden maken. Het filebeeld op de A67 speelt een rol bij de keuze een overstap wel of niet te maken. Staat er op de A67 elke ochtend een file, waardoor de reistijd naar de economische toplocaties flink oploopt, dan is het gebruik van een mobiliteitshub en een overstap op bijvoorbeeld het OV ineens een realistisch alternatief omdat het qua reistijd kan concurreren met de auto.

Filebeeld 2030

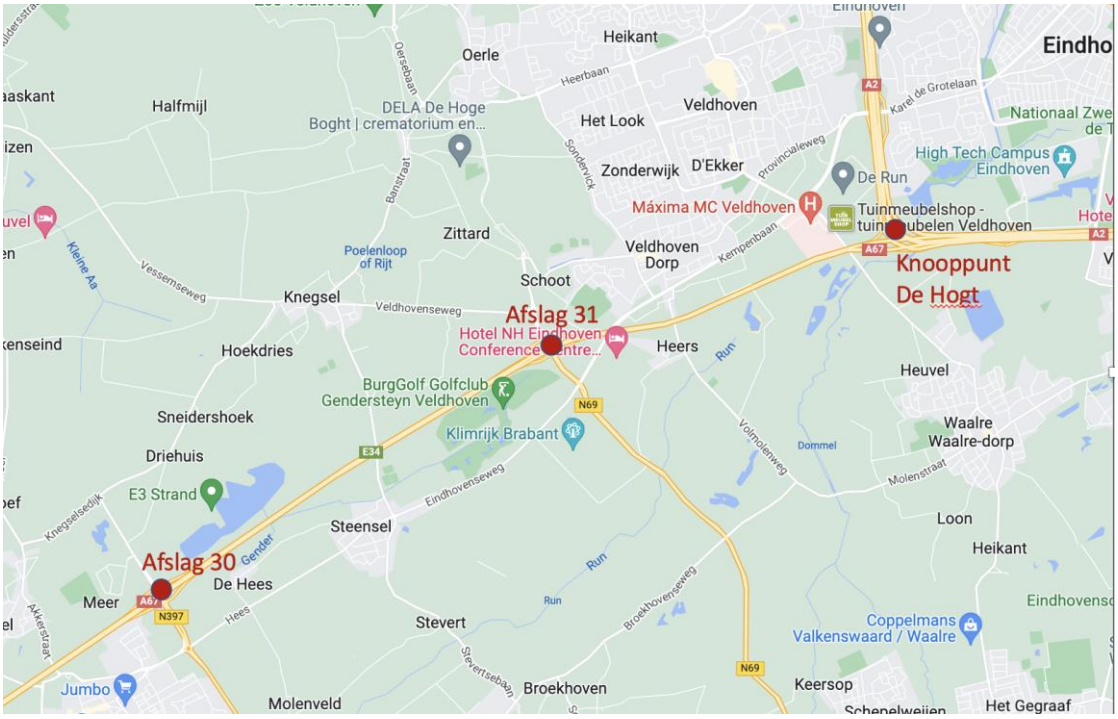
Als we naar het filebeeld in 2030 kijken dan vallen de volgende zaken op:

- In de ochtendspits kan er vanaf afrit 30 op de A67 in de richting van Eindhoven file worden verwacht.
- In de richting van de Kempen kan in de ochtendspits tussen Knooppunt de Hogt en afrit 31 file worden verwacht.
- In de avondspits valt op dat in beide richtingen van de A67 (tussen Knooppunt de Hogt en afrit 30) file kan worden verwacht. Met name ter hoogte van afrit 30 neemt op de A67 de vertraging toe.

Filebeeld 2040

Als we naar het filebeeld van 2040 kijken dan vallen de volgende zaken op:

- In de ochtendspits zien we op de A67 in de richting van Eindhoven met name een flinke toename van de file tussen afrit 30 en afrit 31. De file zorgt bij afrit 30 tot terugslag op de op- en afritten.
- In de richting van de Kempen zien we in de ochtendspits ook met name tussen afrit 31 en afrit 30 een toename van de file.
- In de avondspits zien we op de A67 in de richting van Eindhoven met name file ontstaan ter hoogte van afrit 30 en 31. Tussen de afritten zien we lichte vertraging.
- In de richting van de Kempen zien we op de A67 enige filevorming tussen Knooppunt de Hogt en afrit 31 en tussen afrit 31 en afrit 30. Deze file is echter een stuk minder dan de file die in de ochtendspits wordt verwacht.



Gebruik inwoners Kempengemeenten A67

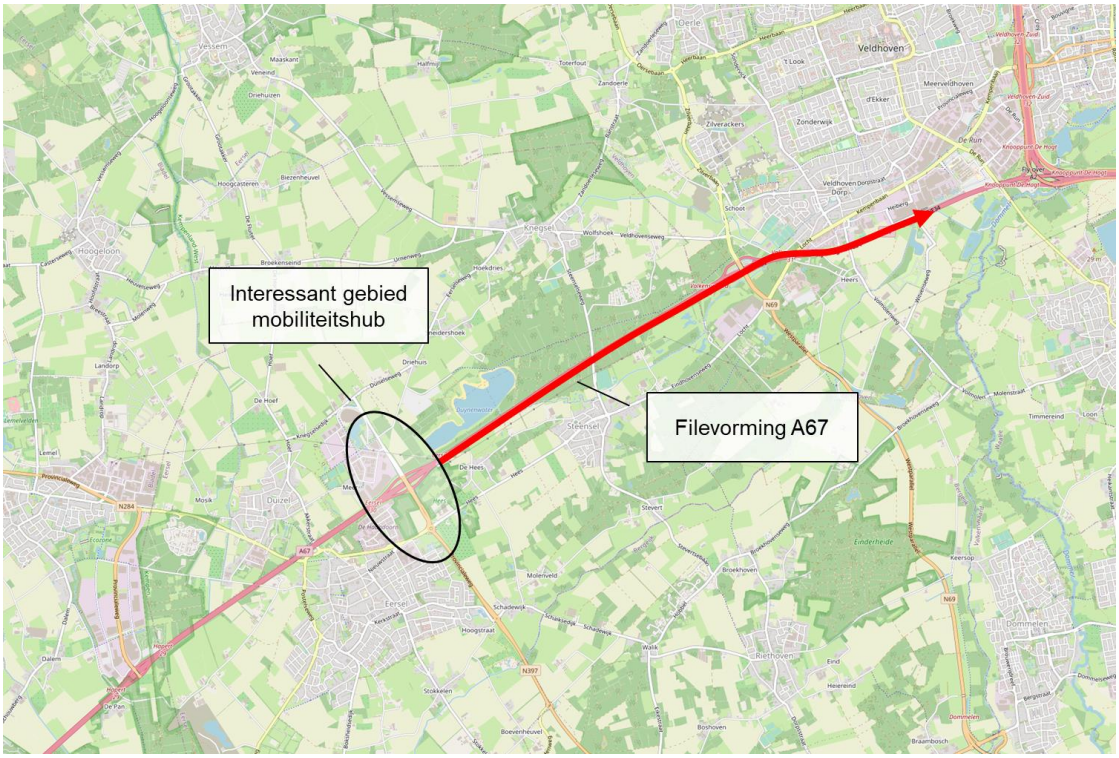
Een groot aantal gebruikers van de A67 is afkomstig uit de Kempengemeenten. Daarmee hebben ze ook een belangrijk aandeel in de file op de A67. Uit het regionaal verkeersmodel Zuidoost-Brabant blijkt dat in 2040 zo'n 60% van het totale verkeer dat in de ochtendspits over de A67 rijdt afkomstig is uit de Kempengemeenten. Zij zullen daardoor dus ook relatief veel overlast ondervinden van de files op de A67. Een mobiliteitshub kan voor een deel van deze mensen (namelijk reizigers die naar een van de economische toplocaties rijden) een oplossing bieden.



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

EERSEL ALS BESTE LOCATIE

De verkeersmodellen laten zien dat -vanuit het westen gezien- Eersel de ideale ligging heeft voor de realisatie van een mobiliteitshub op de A67. Een mobiliteitshub nabij Eersel is vanuit zo goed als alle woonkernen uit de Kempengemeenten goed bereikbaar en bevindt zich voor deze reizigers in de richting van Eindhoven op de route. Een mobiliteitshub nabij bijvoorbeeld Hapert is niet interessant voor de kernen die voorbij Hapert liggen. Reizigers zijn namelijk niet snel geneigd om eerst 'de verkeerde kant' op te reizen. De file op de A67 in de ochtend- en avondspits ter hoogte van afrit 30, een mobiliteitshub net voor deze file is ideaal. Reizigers kunnen doorrijden tot de file en vanaf het moment dat ze in de file terecht zouden komen kunnen ze overstappen op bijvoorbeeld de bus of fiets. Een hub ter hoogte van Veldhoven is om die reden niet aan te raden. Reizigers staan dan al een tijdje in de file en zullen niet snel geneigd zijn om dan alsnog over te stappen op een hub. Gevoelsmatig is er al tijd in de file verloren gegaan en een overstap kost dan nog eens extra tijd.



Afbeelding 3: gunstige ligging Eersel voor mobiliteitshub

Daarbij komt dat Eersel aanhaakt op de toekomstplannen voor het (H)OV in de regio. Omdat we een hub willen koppelen aan (H)OV is dit een extra reden om juist naar Eersel te kijken.

Effect van een hub
Als er daadwerkelijk wordt gekozen voor de realisatie van een mobiliteitshub nabij Eersel, heeft dit ook effect op het filebeeld op de A67. Uit het onderzoek blijkt dat de file op de A67 afneemt, waardoor er ook geen stilstaand verkeer meer wordt verwacht op de toe- en afritten bij afrit 30 Dit heeft ook effect op de doorstroming op het onderliggend wegennet, waar minder snel vertraging ontstaat (wegen als de N397 en Steenovens).

Realistisch overstappotentieel
Uit selected link analyses (model waarmee de herkomst en bestemming van reizigers op de A67 kan worden achterhaald) blijkt dat een mobiliteitshub vooral interessant is voor reizigers uit de

Kempengemeenten (vanaf afrit 29 en afrit 30) die in de richting van Eindhoven rijden of vanuit België en een bestemming hebben bij één van de economische toplocaties in de regio (denk aan ASML, Philips Healthcare, Eindhoven centrum en High Tech Campus). Voor reizigers die van Eindhoven richting de Kempengemeenten reizen is een mobiliteitshub ter hoogte van Eersel vooralsnog niet interessant, omdat de hub vanuit deze reis 'na de file' komt en deze reizigers dan eerst al op de N2/A2 en A67 in de file hebben gestaan en dan op het moment dat ze weer 'door kunnen rijden' alsnog een overstap moeten maken. Dat is geen logisch moment voor een overstap. Wel kunnen werknemers die afkomstig zijn uit Eindhoven met het OV naar de hub en van daaruit doorreizen met de fiets of via deelmobiliteit. Met werkgevers in De Kempen kunnen mogelijk ook (aanvullende) afspraken worden gemaakt.

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

In onderliggende notitie is te lezen dat:
Het overstappotentieel voor een mobiliteitshub in Eersel komt bij benadering in de ochtendspits op 70 – 200 overstappers (dit betreft voornamelijk forenzen). Op etmaalniveau kan dit bij benadering oplopen naar 370 – 1.100 overstappers (dit betreft forenzen en bezoekers). De Run/ASML, Eindhoven centrum en locaties buiten Eindhoven blijken de belangrijkste bestemmingen van de potentiële doelgroepen. Dit aantal potentiële overstappers kan verder toenemen als t.z.t. specifieke afspraken worden gemaakt met grote werkgevers uit de regio (zoals ASML) waardoor werknemers extra worden gestimuleerd gebruik te maken van een mobiliteitshub (daar is in deze berekening geen rekening mee gehouden).

Wel kunnen we berekenen dat afspraken met ASML over (verplicht) gebruik van de hub voor medewerkers vanuit het westen die over de A67 komen een hub potentieel geeft van ruim 2700 plekken. Mochten ook de medewerkers van ASML hier gaan parkeren die via de N69 komen dan loopt dit op naar ca. 3600.

WONINGBEHOEFTE DE KEMPEN

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

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

Effect woningbehoefte op filebeeld

Aangezien de voornemens om de woningvoorraad uit te breiden nog niet vast staan, maken deze gegevens geen onderdeel uit van het verkeersmodel. Om toch een inschatting te maken van het effect van deze extra woningen op het verkeersaandeel op de A67, is op basis van beschikbare data en expert judgement een berekening gemaakt.

Als de woningvoorraad in de Kempen met 4.500 tot maximaal 6.000 groeit, levert dit in de spits grofweg 500 tot maximaal 650 extra mensen op die via de A67 richting Eindhoven rijden. Ongetwijfeld zullen er mensen zijn die met meerderen in één auto rijzen, dus de maximaal 650 mensen staat niet helemaal gelijk aan het aantal auto's dat dit oplevert. Op het filebeeld zullen deze aantallen weinig effect hebben, maar een deel van deze mensen behoren wel tot de groep potentiële overstappers waar een hub interessant voor zou kunnen zijn.

CONCLUSIE & AANBEVELINGEN

De realisatie van een mobiliteitshub bij Eersel heeft effect op zowel het filebeeld van de A67, als de op- en afritten van de A67, aansluiting op de Hogt en daardoor ook op de doorstroming in de Kempengemeenten. Het zal ook een positieve bijdrage leveren aan de bereikbaarheidsproblemen van bewoners uit de Kempengemeenten. Wij adviseren dan ook de haalbaarheid van een mobiliteitshub ter hoogte van afrit 30 in Eersel verder te onderzoeken.