JAARVERSLAG 2022

SLIM BEREIKBAAR

In de Brainport regio werken 21 gemeenten en provincie samen aan een duurzaam bereikbaar Zuidoost-Brabant.

Dit doen we door te investeren in slimme technologie, innovatieve en co-modale mobiliteitsoplossingen, nieuwe verbindingen en andere maatregelen die de doorstroming van fiets, OV en auto verbeteren. Het wordt daardoor makkelijker om van A naar B te reizen, binnen, van en naar onze regio. Samen maken we slim, duurzaam en gezond reizen leuk, betrouwbaar en toegankelijk voor iedereen. Hiermee houden we onze regio leefbaar en bereikbaar.

Nu én in 2030.

De Bereikbaarheidsagenda ZO Slim Bereikbaar is onderdeel van het mobiliteitsprogramma **SmartwayZ.NL**.

INHOUD

Inleiding 3

ZO Slim Bereikbaar 4

Regiobrede projecten/
Brainport Bereikbaar 6

Routegebonden projecten
en Bundelroutes 8

Financiering 19

Voortgangsrapportage 23

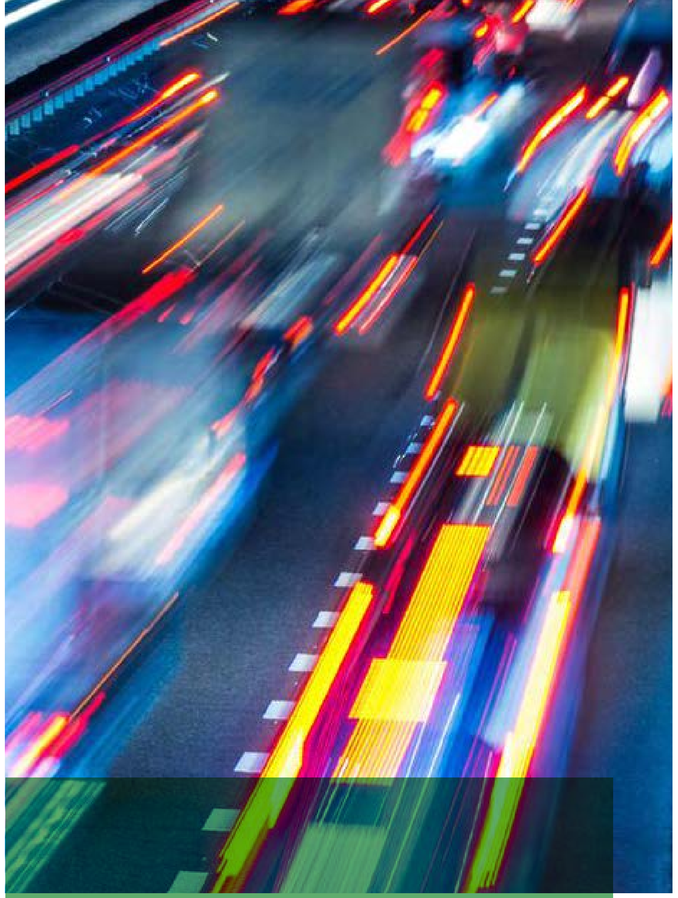
Inleiding

In dit jaarverslag van 2022 kijken wij voornamelijk terug op de resultaten van wat het jaar na corona ons heeft gebracht. Zoals we al eerder hebben aangegeven heeft corona een grote rol gespeeld in ons dagelijks bestaan en heeft dit zeker op mobiliteitsdomein directe gevolgen gehad.
Zo hebben het thuiswerken en hybride werken zich in ons dagelijks leven een stevige positie verworven. Veel werkgevers hebben deze manier van werken voor hun werknemers gestimuleerd en gesteund. Slimmer werken levert dan ook vaak slimme mobiliteit op.

Slimmere keuzes maken in mobiliteit is een tendens waar wij ook in deze regio hard aan werken en wat veel effort vraagt van ons allemaal. Deze bewustwording en gedragsverandering in mobiliteit blijven nodig, want de druk op ons wegennet blijft onverminderd hoog en de economie in de Brainportregio blijft groeien.
Zo blijven we ons inzetten op meer OV, meer fiets, maar ook slimme combinaties met de auto via bijvoorbeeld mobiliteitshubs.

In dit jaarverslag van 2022 kunt u lezen dat er inmiddels 97 projecten zijn gestart en 24 afgerond. Dat betekent dat nu ruim 68% van alle projecten uit de Bereikbaarheidsagenda zijn gestart. Ook treft u mooie resultaten aan van Brainport Bereikbaar met hun zichtbare resultaten op straat. Kortom: een jaarverslag waar we trots op mogen zijn, maar ook dit lopende jaar zullen wij de focus moeten houden op de doelstellingen van de Bereikbaarheidsagenda om zo koers te houden op de grote mobiliteitstransitie tezamen met andere programma's waar deze regio voor staat!

Veel leesplezier namens programmateam ZO Slim Bereikbaar/ Bereikbaarheidsagenda.



Uitgelicht

Dit jaarverslag van ZO Slim Bereikbaar, de Bereikbaarheidsagenda van Zuidoost-Brabant, geeft een beeld van wat het programma heeft bereikt en biedt een vooruitblik naar het jaar 2023 en verder. Zie voor meer informatie ook onze website www.zoslimbereikbaar.nl.

ZO Slim Bereikbaar

In de Brainport regio werken 21 gemeenten en provincie samen aan een duurzaam bereikbaar Zuidoost-Brabant. Dit doen we door te investeren in slimme technologie, innovatieve en co-modale mobiliteitsoplossingen, nieuwe verbindingen en andere maatregelen die de doorstroming van fiets, OV en auto verbeteren. Het wordt daardoor makkelijker om van A naar B te reizen, binnen de regio en naar onze regio. Samen maken we slim, duurzaam en gezond reizen leuk, betrouwbaar en toegankelijk voor iedereen. Hiermee houden we onze regio leefbaar en bereikbaar. Nu én in 2030.

Samenhang Bereikbaarheidsagenda en Bereikbaarheidsakkoord

ZO Slim Bereikbaar is de naam van de Bereikbaarheidsagenda voor Zuidoost-Brabant. Deze bestaat uit een maatregelenpakket met 142 grote en kleine projecten, zowel infrastructurele projecten (wegen, fietspaden, OV-verbindingen en overstap- en knooppunten) als maatregelen gericht op gedragsverandering en innovatieve technologie. Vanuit een integrale mobiliteitsbenadering op de belangrijkste regionale relaties wordt vooral ingezet op smart mobility en co-modaliteit. Onderdeel van deze Bereikbaarheidsagenda is het Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant. Het Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant heeft als doel het creëren van een toekomstbestendig mobiliteitssysteem voor de driehoek Eindhoven-Veghel-Asten. Het Bereikbaarheidsakkoord omvat de fysieke projecten in het oostelijk deel van de regio (routegebonden projecten) en smart mobility-maatregelen in de hele regio Zuidoost-Brabant (regiobrede projecten).

Samenwerking met SmartwayZ.NL

Het Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant is ook onderdeel van het programma SmartwayZ.NL. In de regio zien we de Bereikbaarheidsagenda ZO Slim Bereikbaar, inclusief het Bereikbaarheidsakkoord als één regiobrede agenda voor het “daily urban system” van Zuidoost-Brabant. Bovendien raken bijna alle deelopgaven van SmartwayZ.NL direct aan de Bereikbaarheidsagenda, zoals de deelopgaven A2 Randweg Eindhoven, A67 Eindhoven-Geldrop en A2 Weert-Eindhoven. Verder werken we intensief samen in de deelopgave smart mobility van SmartwayZ.NL, bijvoorbeeld rondom de werkgeversaanpak, mobiliteitshubs, Mobility Market, data en meer specifiek in het Maatregelenpakket de Run. De gebiedsgerichte aanpak vanuit de Krachtenbundeling wordt vanaf 2021 ingevuld door Brainport Bereikbaar, het programma dat de smart mobility maatregelen in onze regio uitvoert.

Brainport Bereikbaar

De samenwerking op het gebied van smart mobility is eind 2019 door de leden van de Stuurgroep BrabantStad Bereikbaar en de Programmaraad SmartwayZ.NL bekrachtigd door de ondertekening van de Intentieverklaring Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid-Nederland 2020-2023. De deelnemende partijen wilden hun

activiteiten op het gebied van smart mobility zoveel mogelijk gaan samenvoegen. Dit heeft in 2021 geleid tot de oprichting van Brainport Bereikbaar, het programma dat de uitvoerings-organisatie is voor de regiobrede projecten van ZO Slim Bereikbaar en de samenwerking met SmartwayZ.NL

Programmateam

ZO Slim Bereikbaar kent een regionaal program-mateam. Om effectief te werken zijn de 21 gemeenten in vier subregio's verdeeld:

- **Subregio Oost**: *Asten, Deurne, Eindhoven, Geldrop-Mierlo, Gemert-Bakel, Helmond, Laarbeek, Nuenen c.a., Someren, Son en Breugel*
- **Subregio Zuid**: *Bergeijk, Cranendonck, Heeze-Leende, Valkenswaard, Waalre (Weert en Nederweert; beide agendalid)*
- **Subregio De Kempen**: *Bergeijk, Bladel, Eersel, Reusel-De Mierden (Veldhoven en Oirschot, beide agendalid)*
- **Subregio BOVENS**: *Best, Oirschot, Veldhoven, Eindhoven, Nuenen c.a., Son en Breugel*

Het programmateam kent sinds 2022/2023 de volgende samenstelling:

- Asta van Droffelaar – Programmamanager
- Anne van Balkom - Programma-assistent
- Ardjan Noorland - Subregiocoördinator BOVENS
- Martin Wouters - Subregiocoördinator De Kempen
- Berry Verlijsdonk - Subregiocoördinator Zuid
- Joke Manders - Subregiocoördinator Oost
- Bart Voordeckers – Coördinator Eindhoven
- Erik van de Laak - Coördinator Helmond
- Jolanda Geurts - Financieel expert

Regiobrede projecten/ Brainport Bereikbaar

Regiobrede projecten zijn smart mobility projecten die ten goede komen aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van de hele regio, dus van alle 21 gemeenten. Het grootste deel van de regiobrede projecten op de Bereikbaarheidsagenda is ondergebracht in het uitvoeringsprogramma Brainport Bereikbaar. De overige regiobrede projecten blijven een rechtstreekse verantwoordelijkheid van het Programmateam Bereikbaarheidsagenda.

Brainport Bereikbaar projecten

Brainport Bereikbaar is in 2021 gestart als operationeel, meerjarig uitvoeringsprogramma met een looptijd tot en met 2023. De opgaven in de regio blijken groter te zijn dan voor de start van het programma werd ingeschat. Gedragsverandering kost veel tijd en komt langzaam op gang. Daarnaast zet de groei van de (auto)mobiliteit door. In de uitvoering kenden bovendien onder andere aanbestedingstrajecten een lange doorlooptijd. Dat maakt dat de programmadoelen langzamer worden bereikt dan gehoopt. Desondanks kan 2022 gezien worden als een succesvol jaar!

Hoewel de projecten van Brainport Bereikbaar in 2022 voornamelijk in het teken stonden van voorbereiden, werden in dit jaar ook de eerste projectresultaten zichtbaar.
Zo zijn de customer journeys opgeleverd, is er een gedragscampagne ontwikkeld, hebben we met de mobiliteit scan zicht gekregen op 8.900 medewerkers, zijn er ook meerdere mobiliteitsdeals gesloten, is de groene golf voor ambulance gereed, is de ISA-retrofit Helmond operationeel en heeft de opening van de bouw hub in Eindhoven plaatsgevonden.
Daarnaast zijn er diverse testcases/pilots geweest, zoals de testritten voor collectief besloten vervoer, testrit van Fabulos X, de testversie voor de liftzuil is gereed en daarmee klaar voor de aanbesteding en de grootschalige MaaS pilot bij ASML/ gemeente Eindhoven.

Om bovengenoemde zaken mogelijk te maken, hebben we in 2022 de programma-organisatie en

De projecten van Brainport Bereikbaar zijn in 2022 verder in voorbereiding en uitvoering gekomen. Alle projecten worden in 2023 voortgezet, met een aantal aanscherpingen. De projecten staan hieronder opgesomd.

- BB-1 Structurele gedragsverandering
- BB-2 Werkgeversaanpak (incl. Onderwijsaanpak)
- BB-3 Collectief (besloten) vervoer
- BB-4 Innovatieve vervoerconcepten (Fabulos, Deeltaxi 2.0, F'kes meerijden)
- BB-5 Mobility as a Service (MaaS opschaling)
- BB-6 Coöperatieve Intelligente Transport Systemen (C-ITS)
- BB-7 Smart Logistics
- BB-8 Slimmer fietsen
- BB-9 Regionale en lokale mobiliteits-hubs
- BB-10 Regionaal verkeersmanagement
- BB-11 Data

Meer informatie:
www.brainportbereikbaar.nl

projectteams versterkt. Ook hebben we de afstemming met de teams van SmartwayZ.NL geïntensiveerd. Tot slot hebben we gerichte acties uitgevoerd om gemeenten beter te betrekken bij de diverse projecten. De organisatie staat daarmee als een huis. Alles samen zorgt voor meer uitvoeringskracht en opschaling in 2023.

Overige regiobrede projecten

Frequentie treinen

Het onderzoek naar de mogelijkheden om de frequentie van de treinen op de spoorlijnen in de regio te verhogen is afgerond. Conclusie is dat de belangrijkste corridor voor het inzetten van extra sprinters de lijn Eindhoven-Deurne is. Op de lijn Eindhoven-Boxtel rijden al vier sprinters per uur, in de regionale uitwerking van Toekomstbeeld OV 2040 (TBOV 2040) zijn voor 2040 wel twee extra sprinters per uur opgenomen. Voor de lijn Eindhoven-Weert lijkt de vervoersvraag niet groot genoeg om voor 2040 extra sprinters toe te voegen (met name op de retourbeweging). Ondertussen is er in het kader van TBOV 2040 en de daaraan verbonden studie Toekomstvast Spoor Zuid-oost-Nederland meer onderzoek gedaan naar de mogelijkheden en onmogelijkheden om de sprinterfrequentie rond Eindhoven te verhogen. Conclusie is dat, na de realisatie van de Intercity Eindhoven-Düsseldorf in 2026, voor het rijden van extra treinen richting Helmond-Deurne-Venlo de infrastructuur niet toereikend is. De benodigde extra infrastructuur, o.a. een vrije kruising in Eindhoven-Tongelre en een keervoorziening in Helmond of Deurne, is niet gereed voor 2030.
Op basis van de uitkomsten van het uitgevoerde onderzoek lijkt het niet realistisch dat er voor het einde van de programmaperiode van de Bereik-baarheidsagenda Zuidoost-Brabant (2030) concrete investeringen vanuit dit project gedaan kunnen worden.

OV-knooppunt NS-Eindhoven

In de periode tot en met 2026 werkt Eindhoven via verschillende subprojecten aan de verbetering van het OV-knooppunt Eindhoven. In 2022 is wederom gewerkt aan de verdere verbetering van de kwaliteit, toegankelijkheid, veiligheid en capaciteit van het OV-knooppunt Eindhoven. Vanwege vertragingen loopt het subproject loop- fietsroute tunnels uit, het laatste deel van de bouwactiviteiten is gepland voor 2023. In 2022 is de aanbesteding voor Fietsenstalling Neckerspoel uitgevoerd, en liet helaas een onoverkomelijk tekort zien ten opzichte van de raming. Mede ingegeven door de nieuwe geplande ontwikkeling op Neckerspoel zal het project in deze vorm geen doorgang vinden. De MIRT partijen zoeken nu naar een tijdelijke(re) oplossing en zijn in overleg om de subsidies hiervoor te behouden.

Voortgangsrapportage

Over de voortgang van de regiobrede projecten vindt u meer informatie in de **voortgangsrapportage**.

Routegebonden projecten en Bundelroutes

In de hele regio is flink gewerkt aan routegebonden projecten.

Subregio De Kempen

Projecten die in 2022 gerealiseerd zijn in De Kempen:

1. Fietspad Heuvel en Broekhovenseweg Riethoven

Langs de Broekhovenseweg is een vier meter breed vrijliggend fietspad gerealiseerd. Dit fietspad maakt onderdeel uit van het project F67 – De Kempenroute. Daarnaast was de fietsverbinding onderdeel van de gebiedsimpulsmaatregelen van de N69. Een andere gebiedsimpulsmaatregel is de aanleg van een vrijliggend fietspad tussen de kernen Westerhoven en Riethoven langs de Heuvel. In 2022 is deze fietsverbinding opgeleverd. Daarnaast zijn aanvullende maatregelen getroffen op de weg in het kader van de nulplusmaatregelen van de N69.

2. Diepveldenweg Eersel - Bergeijk

Zie ook: N69: **Diepveldenweg Eersel - Bergeijk | Mobiliteitindekempen**

Medio april 2022 is de Diepveldenweg – N397 opengesteld voor verkeer. De Diepveldenweg is een nieuwe 60km/ uur weg in het gebied tussen Eersel en Bergeijk. De Diepvelden wordt met een rotonde ontsloten op de N397. Met de openstelling van deze weg worden de leefbaarheid en bereikbaarheid van Eersel en Bergeijk sterkt verbeterd. Voor Bergeijk is er een goede ontsluiting van onder andere bedrijventerrein de Waterlaat richting de N397 en A67. Daarnaast neemt door de aanleg van deze weg het sluipverkeer in het buitengebied van Bergeijk en in de kern Eersel sterk af. De weg is onderdeel van de nulplusmaatregelen uit het Gebiedsakkoord N69.

3. Steenovens-Knegselsedijk Eersel

Een van de projecten uit de Bereikbaarheidsagenda is het project 051 “Inprikker Steenovens-De Hoef”. Voor het borgen van een gezond economisch klimaat is het nodig dat de ontsluiting van de economische toplocaties optimaal is. Daarom is de inprikker vanaf bedrijventerrein Meerheide bij Eersel op de A67 aangepast. Het betreft de wijziging van de weginrichting van onder andere de Steenovens (voorrangsrichtingen en vrijliggende fietsverbinding), waarvan ook bestemmingsverkeer van het E3-strand en de Kempische dorpen gebruik maakt. Het verkeer vanuit het gebied tussen A67 en A58 wordt via deze inprikker sneller naar de rand (A67) geleid. Dit verbetert tevens de leefbaarheid in de Kempendorpen.

Subregio Oost

Ook in subregio Oost is hard gewerkt aan de routegebonden projecten:

1. Snelfietsroute Gemert – Eindhoven

Na behandeling en vaststelling van het Voorkeursalternatief van de Studie Bundelroutes door de raad van de gemeente Nuenen, is met prioriteit een vervolg gegeven aan het onderdeel Snelfietsroute Gemert – Eindhoven (projectfiche ZO Slim Bereikbaar 033). Er is een kerngroep geformeerd waarmee een projectmatige aanpak wordt doorlopen. De eerste overleggen die hebben plaatsgevonden waren erg constructief, met daarbij oog voor parallel trajecten/onderzoeken, zoals de Snelfietsroute Hilvarenbeek – Laarbeek (projectfiche 017).

Vooruitblik:
De insteek is om in 2023 met de betrokken wegbeheerders een bestuursovereenkomst te ondertekenen.

Aansluiting Gijzenrooiseweg/Eindhovenseweg vóór herinrichting

Aansluiting Gijzenrooiseweg/Eindhovenseweg na herinrichting, met dubbel voorsorteervak voor links afslaand verkeer.

2. Herinrichting Eindhovenseweg te Geldrop

De herinrichting Eindhovenseweg is in 2022 gerealiseerd en omvat het weggedeelte tussen de Gijzenrooiseweg en de gemeentegrens met Eindhoven. In het project komen de volgende projecten uit de regionale Bereikbaarheidsagenda samen:

- HOV Eindhoven – Geldrop, fase 1, deel Geldrop (projectfiche 013a);
- Inprikker Eindhoven – A67 Geldrop (projectfiche 018a).

De herinrichting van de Eindhovenseweg te Geldrop omvat de verlenging van de bestaande busstroken (in beide rijrichtingen) én de aanleg van extra voorsorteervakken bij de kruispunten Eindhovenseweg/Gijzenrooiseweg en Eindhovenseweg/Hooge Akker.
De gemeente Eindhoven is voornemens om fase 1, deel Eindhoven, van projectfiche 013a in 2023 te realiseren. Daarbij wordt de busbaan vanuit Geldrop direct gekoppeld aan de reeds aanwezige busbaan bij het kruispunt Geldropseweg/St. Petrus Canisiuslaan in Eindhoven.

Door de verlenging van de busbanen op de Eindhovenseweg in Geldrop en de Geldropseweg in Eindhoven ontstaat er een aaneengesloten separate rijstrook voor de buslijnen 24, 320 en 324, waarmee de belangrijkste verliestijden voor het openbaar vervoer zijn weggenomen. Op dit traject voldoen de genoemde buslijnen tezamen aan het reizigerscriterium voor een HOV-lijn.
Tegelijkertijd is deze autoverbinding tussen Geldrop en Eindhoven met ca 21.000 mvt/etmaal een drukke verkeersader waar verschillende regionale verkeersstromen samenkomen, te weten:

- Relatie A67 – Geldrop - Eindhoven;
- Relatie Helmond – Mierlo – Geldrop – Eindhoven.

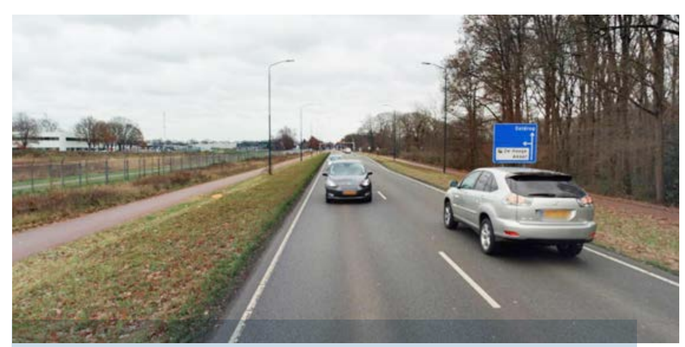
De hoeveelheid verkeer veroorzaakte binnen Geldrop structurele vertraging op kruispuntniveau. Deze was dusdanig groot dat vooral de buslijnen 24 en 320 niet in staat waren de aanwezige busbaan zonder vertraging te bereiken. Met de aanleg van extra voorsorteervakken bij de kruispunten met de Gijzenrooiseweg en Hooge Akker is de doorstroming van het autoverkeer aanzienlijk verbeterd en kan tevens het OV ongehinderd passeren.

Aansluiting Eindhovenseweg/Gijzenrooiseweg vóór herinrichting.

Aansluiting Eindhovenseweg/Gijzenrooiseweg na herinrichting, met dubbel voorsorteervak voor rechtdoorgaand verkeer.

Aansluiting Eindhovenseweg/Hooge Akker vóór herinrichting.

Aansluiting Eindhovenseweg/Hooge Akker na herinrichting, met dubbele opstelstrook voor rechtdoorgaand verkeer.



Eindhovenseweg vóór herinrichting.

Eindhovenseweg na herinrichting, met busbaan in beide rijrichtingen.

Subregio BOVENS

Binnen de subregio BOVENS (Best, Oirschot, Veldhoven, Eindhoven, Nuenen, Son en Breugel) is er in 2022 hard gewerkt aan het verbeteren van de fietsinfrastructuur. Zo werd het eerste gedeelte van de doorfietsroute Eindhoven-Helmond (030d) - tussen het station en de Berenkuil – opengesteld en werd het Dijkpad (017b) langs het Wilhelminakanaal in Best opgewaardeerd, als onderdeel van de F58. Daarnaast werden de procedures voor de doorfietsroute De Run – HTC-Campus afgerond (029a).

De bereikbaarheid van De Run blijft een opgave door de enorme groei van de bedrijvigheid. De werken aan de Kempenbaan Oost (083b) in Veldhoven die volop aan de gang zijn, zijn dan ook cruciaal om de bereikbaarheid van deze economische toplocatie te garanderen voor vandaag en morgen.

Om de doorstroming op de Bundelroutes te verbeteren werd de rechtsaffer van de Eindhovense Ring naar de John F. Kennedylaan verbreed (011b). De filevorming tussen de Eisenhowerlaan en de John F. Kennedylaan werd hierdoor verminderd.

Rechtsaffer vóór (2020)

Rechtsaffer na (2022)

De gemeente Best heeft het project 074 OV-knoop-punt NS-Best (transformatie stationsomgeving) opgestart. In 2023 zullen hier concrete stappen gezet kunnen worden in de stationsomgeving. Ook voor de HOV3 (078) tussen Woensel en Eindhoven Airport via Brainport Industries Campus (BIC) werd er naarstig doorgewerkt en zullen de eerste realisaties in 2023 zichtbaar worden.

ASML

Alle procedures m.b.t. de aanleg van door-fietsroute De RUN – HTC Campus zijn afgerond. De voorbereiding- en realisatie-fase kunnen nu eindelijk van start. Voor het Veldhovense deel is de aanleg onlangs gestart. Zie ook krantenartikel: **Eind dit jaar is de nieuwe fietsverbinding De Run-High Tech Campus klaar | Veldhoven | ed.nl**). Meer info over dit deel van de route is te vinden op: **Nieuwe fietsverbinding De Run - HTC - Gemeente Veldhoven**.

Voor het Eindhovense deel is in maart 2023 een informatiebijeenkomst gepland over het Definitief Ontwerp. In 2023 wordt er gewerkt aan het uitvoeringsontwerp en de aanbesteding. Naar verwachting zal in 2024 ook op dit deel de schop in de grond gaan. Meer info op: **Fietsroute De Run - HTCE | Gemeente Eindhoven** en op **Eindhoven wil snel aan de slag met aanleg snelfietsroute tussen High Tech Campus en De Run | Eindhoven | ed.nl**

HOV3

De reconstructie van de Luchthavenweg is gereed. Momenteel loopt de aanbesteding van de Marathonloop – Fokkerweg. In 2023 wordt gestart met de realisatie. De planning is om eind 2024 op te leveren. Voor meer info, zie: **HOV3 | Gemeente Eindhoven**

Bundelroutes

Het versterken van de bereikbaarheid van Zuidoost-Brabant wordt onder meer gerealiseerd door het doorgaande autoverkeer naar de zogenaamde ‘Robuuste Randen’ te brengen. Dit zijn de wegen N279-A67-A2-A58-A50. Omdat met name het gebied tussen Laarbeek, Helmond en Eindhoven ver van de robuuste randen ligt, rijdt daar veel verkeer over overbelaste en ongeschikte wegen. Dit zorgt voor files, vertraging en overlast voor de omgeving, vooral in het noordoostelijke deel van de regio. De Bundelroutes zijn bedoeld om deze stromen op te vangen. In combinatie met andere maatregelen van het programma ZO Slim Bereikbaar, zoals het stimuleren van het fiets- en openbaar vervoergebruik, kunnen de bundelroutes de overlast verminderen en de bereikbaarheid verbeteren.

De robuuste randen (rood) de bundelroutes (blauw) en de inprikkers (groen)

Deelprojecten

In 2018 is een verkennende studie bundelroutes uitgevoerd. Uit de studie blijkt dat bundelroutes cruciaal zijn voor de bereikbaarheid van de regio. Maar met de onderzochte maatregelen worden niet alle knelpunten voor de bundelroutes opgelost. Daarom hebben de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten en Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant besloten tot vijf vervolgprojecten. Intensieve regionale samenwerking is daarbij belangrijk. De deelprojecten worden weliswaar apart opgepakt maar er is onderlinge afstemming van de tussentijdse resultaten (inhoudelijk en proces). Hieronder vindt u kort de stand van zaken van de vijf deelprojecten.

Planstudie Beekse Brug / N615
(trekker: provincie Noord-Brabant)

In de zomer van 2021 is het voorkeurs-alternatief als resultaat van de planstudie opgeleverd voor het project N615/N272. In september is dit voorkeursalternatief voor het tracé N272 vastgesteld in de stuurgroep. Voor de N615 is door de gedeputeerde meer tijd gegeven om nader te onderzoeken wat de effecten zijn van de varianten B1 afkoppeling Bosscheweg en B2A verschuiven aansluiting Bosscheweg. In het najaar van 2022 is variant B1A met het nieuwe BBMA model doorgerekend. In februari 2023 zijn de resultaten van het onderzoek naar de variant B1A bekend geworden. Hierbij is de conclusie dat deze variant zorgt voor negatieve effecten in het centrumgebied van Beek en Donk, waardoor het onvoldoende interessant is om deze variant verder uit te werken. Deze resultaten worden verwerkt in een dossier.

Vooruitblik

Nadat de nieuwe gedeputeerde is geïnstalleerd zal zo snel mogelijk een

stuurgroep voor het vervolg van het oplossen van dit knelpunt worden georganiseerd.

Planstudie Gemert / N272

(trekker: provincie Noord-Brabant)

In de zomer van 2021 is het voorkeursalternatief als resultaat van de planstudie opgeleverd voor het project N615/N272. In september is dit voorkeurs-alternatief voor het tracé N272 vastgesteld in de stuurgroep. In het najaar van 2022 is het project N272 naar realisatie gegaan. Hierbij is de planning dat opnieuw naar het VKA wordt gekeken om het VKA+ vast te stellen in de zomer 2024, waarna direct de ruimtelijke procedure gestart kan worden. Nadat deze doorlopen is kan medio 2027/2028 de schop in de grond.

Vooruitblik

Het opstellen van het VKA+ is de volgende stap. Daarna wordt de ruimtelijke procedure opgestart.

(Geactualiseerde) Verkeersvisie Helmond

(trekker: gemeente Helmond)

De deelopgave in Helmond betreft de Verkeersvisie Helmond. Hierin is met name aandacht voor de hoofdwegenstructuur in Helmond (Kasteel Traverse, Europaweg, Deurneseweg). De visie is dan gericht op hoe om te gaan met (de groei van) het autoverkeer.

Vanuit de verkeersvisie Helmond en het MIRT onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainportregio Eindhoven en de herijking van het Centrumperspectief en de Visie bereikbaarheid en parkeren Centrum zijn een aantal besluiten genomen door de raad van Helmond, waaronder onderzoek naar:

- Zuidelijke Ontsluitingsroute Helmond (lange termijn 2040);
- Knip/knijp Oost-West as;
- Autoluw maken van (delen van) het centrum;
- Mobiliteitstransitie.

Vooruitblik

Voor de bundelroutes is afgesproken om te komen tot een pakket van maatregelen voor de kortere termijn tot 2030.

Type maatregelen voor deze periode:

- Bevorderen Leefbaarheid/ Milieu;
- Bevorderen Bereikbaarheid/ Doorstroming gemotoriseerd verkeer;
- Bevorderen Co-modaliteit.

Planstudie Nuenen

(trekker: gemeente Nuenen)

Op 4 november 2021 heeft de gemeente-raad van de gemeente Nuenen het voor-keursalternatief (VKA) vastgesteld.
Het totale VKA-pakket zet in op mobiliteits-transitie (fiets, OV, P+R en smart mobility), tempert de groei van het autoverkeer en helpt de bereikbaarheid van Nuenen en de regio te verbeteren.

Het VKA gaat nader uitgewerkt worden in een tiental deelprojecten. Dit gaat in het bijzonder om de reconstructie van de Smits van Oyenlaan, een geluidsscherm langs de A270, de aansluiting van de Geldropsedijk op de A270 en het Nuenense deel van de snelfietsroute Gemert-Eindhoven. Er worden een fasering en planning opgesteld voor de voorbereiding en realisatie, op grond waarvan de gemeenteraad besluiten kan nemen voor deelprojecten en vanaf 2023 gestart kan worden met de realisatie.

Vooruitblik

Het VKA is vertaald in tien projecten. Momenteel vindt nadere uitwerking plaats

in deelprojecten inclusief financiering. De realisatie gaat vanaf 2023 plaatsvinden.

Ontwerp en planstudie Ring Noordoost-J.F. Kennedylaan-Eisenhowerlaan (2030) Eindhoven

(trekker: gemeente Eindhoven)

In de tweede helft van 2020 is gestart met de ontwerpfase van maatregelen om de doorstroming op de bundelroute in Eindhoven te bevorderen. In deze fase zijn de maatregelen nader bekeken en gedetailleerder uitgewerkt. Uit de fase blijkt dat de maatregelen die in 2020 bedacht waren slimmer en in meer geclusterde vorm kunnen worden uitgevoerd dan in de definitiefase was voorzien. Dit is nader uitgewerkt, waardoor in juli 2021 een besluit genomen is over de realisatie van een dubbele rechtsaffer vanaf de ring noordoost richting de J.F. Kennedylaan. Daarnaast is nader onderzoek gedaan naar de uitwerking van maatregelen in relatie tot de groene golf. Gebleken is dat de bedachte maatregelen niet leiden tot een uitbreiding van de capaciteit en daarmee dus geen betere doorstroming opleveren. Deze maatregelen komen daarmee te vervallen. Zonder capaciteitsuitbreiding is het niet mogelijk om meer verkeer te verwerken op dit deel van de bundelroutes. In de praktijk betekent dit dat het op dit moment ook het niet mogelijk is de groentijden bij het doseerpunt Wolvendijk – N270 te verruimen.

De software van de huidige groene golf wordt opgewaardeerd naar de huidige stand van de techniek van de iVRI's (intelligente VerkeersRegelInstallaties), waardoor nauwkeuriger informeren van de weggebruikers mogelijk wordt en de informatie vanuit de voertuigen in de toekomst gebruikt kan gaan worden. De capaciteitsuitbreiding afslag Ring Noordoost – J.F. Kennedylaan is in 2022 gerealiseerd. Uit een uitgevoerde microsimulatie is gebleken dat de nu in de spits optredende congestie tussen de afslag en de Berenkuil volledig oplost. Dat staat gelijk aan een reistijdwinst in de spits van circa 100 seconden (ruim 1,5 minuut). Daarmee leidt deze maatregel tot significante verbetering van de doorstroming op de bundelroute binnen Eindhoven.

Vooruitblik

Aanpassingen zijn doorgevoerd en daarmee is het project afgerond.

Planstudie tweede aansluiting Ekkersrijt

(trekker: gemeente Son en Breugel)

Voor de tweede aansluiting Ekkersrijt zijn in de Voorverkenning drie scenario's ontwikkeld, zijnde tracévarianten. De combinatie van twee varianten wordt verder uitgewerkt na een verdiepende verkeersanalyse.
Ook vindt er een synchronisatie plaats met gebiedsontwikkelingen in Esp en met de Netwerkstrategie, die in het kader van het MIRT is uitgevoerd voor de lange termijn opgave op het hoofdwegennet en onderliggende wegennet. In het voorjaar 2021 is de voorverkenning afgerond. Bij besluitvorming in de stuurgroep is besloten om een tussenstap uit te voeren om nut en noodzaak van de tweede ontsluiting te onderzoeken. In het najaar 2021 is de tussenstap afgerond met een 'nadere verkeerskundige analyse' met als resultaat dat nut en noodzaak wordt aangetoond.
In december 2021 heeft de stuurgroep ingestemd met de conclusie van de tussenstap. Concreet heeft de stuurgroep ingestemd met de volgende twee beslispunten:

- Uit de studies blijkt dat de tweede

aansluiting Ekkersrijt zorgt voor zowel het ontlasten van de bestaande aansluitingen in de omgeving, als het verminderen én ontvlechten van (vracht)verkeer op het onderliggende wegennet, wat een positieve uitwerking heeft op leefbaarheid en verkeersveiligheid rondom de Tempellaan en de Eindhovenseweg. Hiermee is het nut van een tweede aansluiting aangetoond.

- Nut en noodzaak van de tweede aansluiting Ekkersrijt worden in verkeerskundig opzicht concreet op het moment dat de ontwikkeling van het bedrijventerrein Esp-noord (nu oranje) op groen komt te staan in de Programmering Bedrijventerreinen Stedelijk Gebied Eindhoven. Zodra er duidelijkheid is over de uitgifte van deze gronden, is het van belang te starten met de planuitwerking en realisatie van de tweede aansluiting Ekkersrijt alvorens bedrijven zich (kunnen) vestigen. De 8,8 ha uitbreiding Ekkersrijt – Oost is in de Programmering Bedrijventerreinen Stedelijk Gebied Eindhoven al aangemerkt als lichtgroen, waarbij de ontwikkeling van dit bedrijventerrein is voorzien vanaf 2024.

De volgende stap van verkenning kan gestart worden nadat Eindhoven een afweging heeft gemaakt over de gebiedsontwikkeling. Deze zal op zijn vroegst eind 2023 genomen worden.

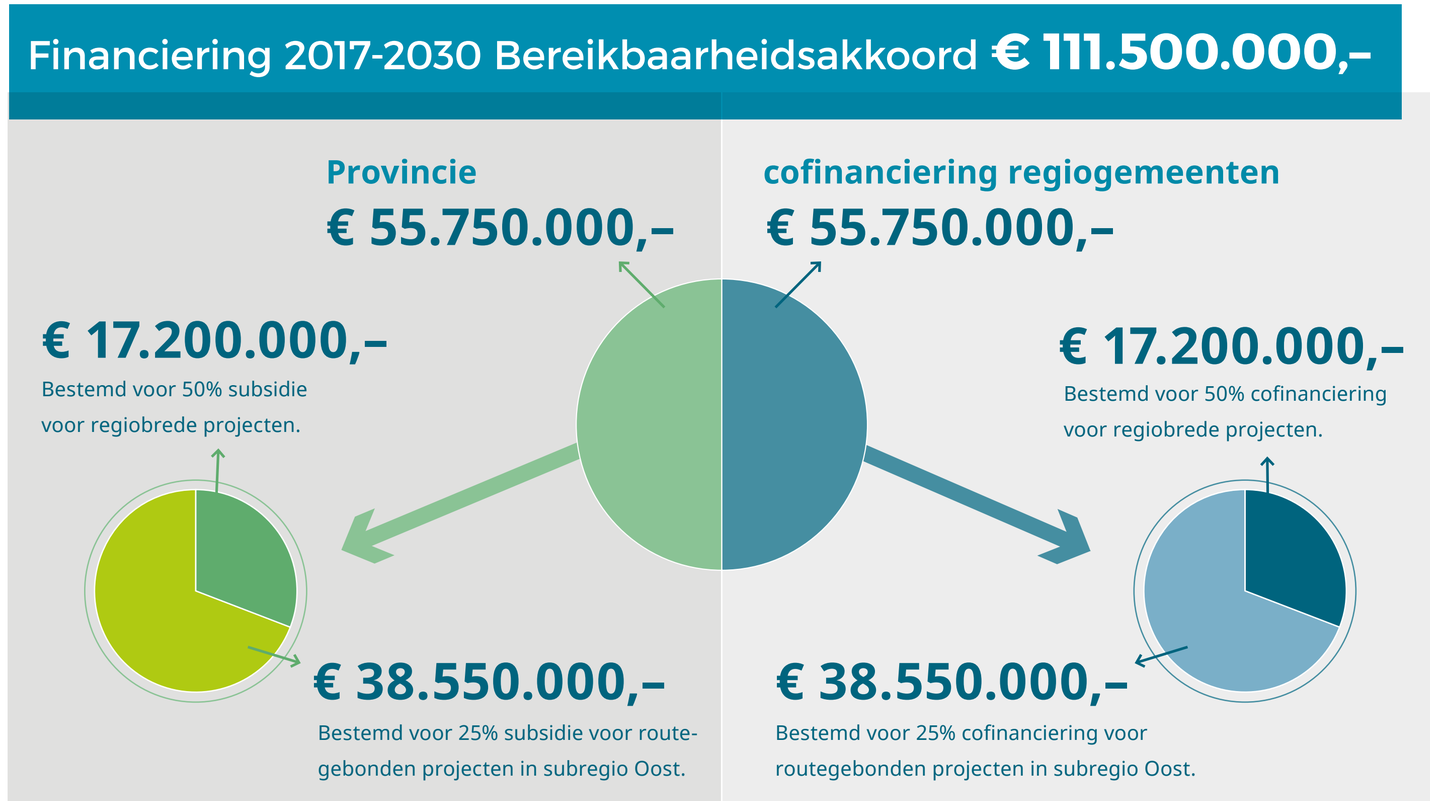
Vooruitblik
De gemeenten Son en Breugel en Eindhoven zijn in gesprek over het vervolgtraject.
De uit te voeren verkenning moet leiden tot de opstelling een Voorlopig Ontwerp voor het tracé van de tweede aansluiting Ekkersrijt met een aanzet tot een Vlekkenplan voor de overige bestemmingen in het plangebied. De verkenning zal pas worden gestart nadat uit de geactualiseerde Programmering Werklocaties SGE blijkt dat de planvorming van Esp-Noord kan worden gestart. Besluitvorming over deze actualisatie staat nu gepland voor eind 2023.

Voortgangsrapportage

Over de voortgang van de routegebonden projecten vindt u meer informatie in de **voortgangsrapportage**.

Financiering

De Provincie Noord-Brabant heeft de middelen (€ 55,75 miljoen) die destijds door de gemeenten in het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) zijn gespaard als cofinanciering voor de aanleg van de Noordoost-corridor gereserveerd voor de uitvoering van het Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant. Bij het aanbieden van dat Bereikbaarheidsakkoord in 2016 hebben de regio-gemeenten afgesproken dit bedrag te verdubbelen tot € 111,5 miljoen. De regiogemeenten hebben daarvoor in 2018 de Samenwerkingsovereenkomst Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant 2017-2030 gesloten. Daarin is afgesproken dat projecten in de Bereikbaarheidsagenda gesubsidieerd worden vanuit de gereserveerde € 55,75 miljoen.



Voor de regiobrede projecten is daarbinnen een bedrag van € 17,2 miljoen subsidie beschikbaar, waarbij die projecten 50% subsidie kunnen krijgen. De cofinanciering van eveneens 50% wordt door de 21 regiogemeenten gezamenlijk en naar rato van inwoneraantal opgebracht. Daarmee is € 34,4 miljoen beschikbaar voor de uitvoering van regiobrede projecten in de periode 2017-2030.

Voor de routegebonden projecten in de subregio Oost is € 38,55 miljoen als subsidie beschikbaar. Het maatregelenpakket van het Bereikbaarheids-akkoord is samengesteld als alternatief voor de Noordoost-corridor. Er geldt een subsidie-percentage van 25% in de subregio Oost.

Gemeenten leggen daar zelf minimaal 25% bij als cofinanciering. De overige 50% kan uit diverse financieringsbronnen gedekt worden, de betreffende gemeente is als aanvrager verantwoordelijk voor een dekkende project-begroting. Hiermee kan in de periode 2017-2030

voor een totaalbedrag van € 154,2 miljoen aan routegebonden projecten gerealiseerd worden in de subregio Oost. Voor de routegebonden projecten in de andere subregio's is geen subsidie beschikbaar.

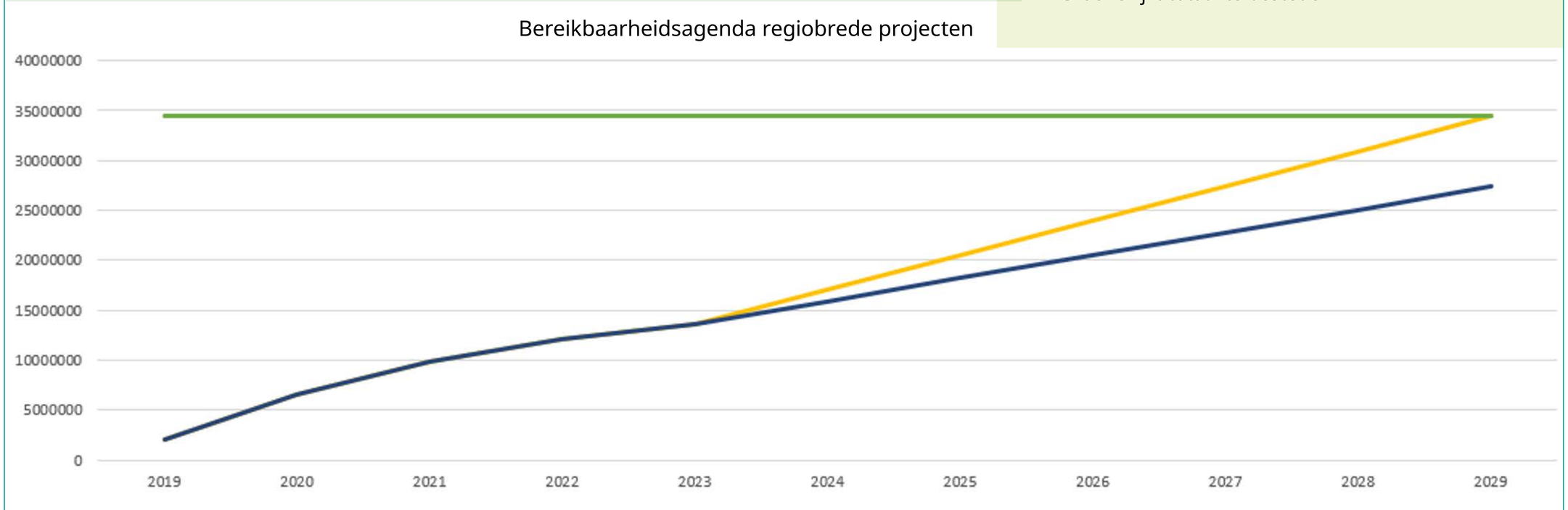
Onderstaande informatie geeft zicht op het verloop van de subsidieverstrekking van zowel de regiobrede als de routegebonden projecten.
De werkelijke uitgaven t/m 2022 met betrekking tot de subsidieprojecten worden in mei 2023 bekend. Deze worden opgenomen in de verantwoording aan de provincie, die separaat aan het PoHo (najaar 2023) ter info voorgelegd wordt.

Subsidies Regiobrede projecten

Voor regiobrede projecten (inclusief Brainport Bereikbaar) is t/m 2022 een totaalbedrag aan subsidies verstrekt van € 6.040.358. Daarmee is t/m 2022 voor € 12.080.716 aan projecten in uitvoering. Voor 2023 is in het PoHo Mobiliteit van 16 februari 2023 goedkeuring gegeven voor

Regio-brede projecten budget vanuit BA: € 17,2 miljoen
Regio-brede projecten cofinanciering: €17,2 miljoen
Totaal: 34,4 miljoen, Realisatie voor 2030 **nog beschikbaar vanaf 2023: € 20.813.184,00**

Legenda
Gele lijn: restant delen door aantal jaren nog te gaan
Blauwe lijn: op basis van BB 2024-2026
Groene lijn: totaal te besteden



een bedrag van € 753.049,50 aan subsidie, waarmee nog eens voor € 1.506.099 aan projecten wordt gerealiseerd. In totaal is er tot nu toe voor bijna € 13,5 miljoen aan projecten goedgekeurd. Het daadwerkelijk te investeren bedrag is nog hoger, doordat er voor sommige projecten middelen vanuit andere bronnen (SmartwayZ.NL, Provincie, Regio Deal Brainport Eindhoven) toegevoegd worden.

Per heden is nog ruim € 20,8 miljoen te besteden. In onderstaande grafiek zijn twee scenario's uitgewerkt voor toekomstige subsidieaanvragen. De blauwe lijn is gebaseerd op de plannen van Brainport Bereikbaar 2024-2026 (waarbij uitgegaan wordt van een bijdrage van SmartwayZ.NL) en in gelijk tempo doorgetrokken t/m 2029. De gele lijn geeft het gewenste verloop aan per jaar, zodanig dat alle middelen uiterlijk in 2030 besteed zijn.

Subsidies Routegebonden projecten

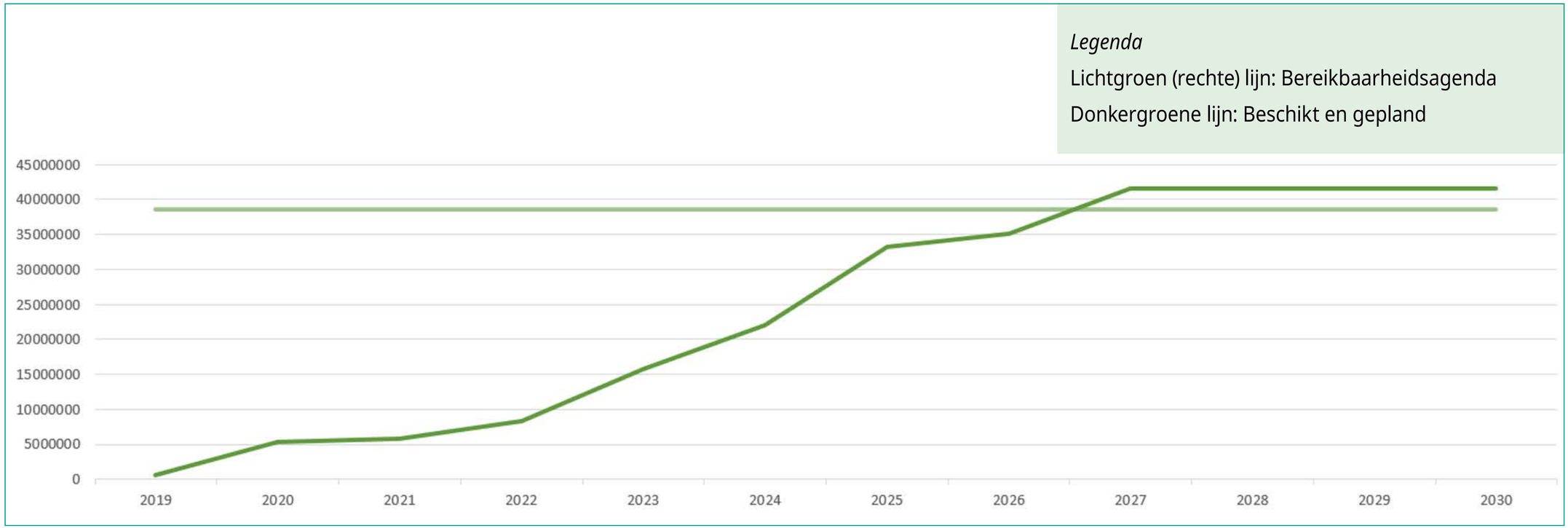
Tot en met 2022 is er in totaal € 8.396.759 aan subsidies verstrekt voor de realisatie van routegebonden projecten in de subregio Oost. Dat betekent dat er voor € 33.583.036 aan projecten in uitvoering zijn en inmiddels gedeeltelijk gerealiseerd.

In onderstaande grafiek is het verloop van de subsidieaanvragen weergegeven. Van de € 38,55 miljoen is t/m 2022 ruim € 8 miljoen aangevraagd. Na 2022 is de planning van de uitvoeringsprojecten weergegeven, waarbij naar verwachting in 2026 de gehele subsidie aangevraagd zal zijn. Deze planning is gebaseerd op de voortgangsrapportage.

Kosten Programmateam

De kosten voor het Programmateam van de Bereikbaarheidsagenda worden, zoals afgesproken in de Samenwerkingsovereenkomst, naar rato van inwoneraantal verdeeld over de 21 gemeenten van de regio. De kosten worden jaarlijks geïndexeerd conform de jaarlijks voor gemeenten afgesproken indexeringspercentages. Voor 2022 zijn de kosten begroot op € 562.021,98. De werkelijk gemaakte kosten in 2022 zijn € 497.625,23, waarmee het Programmateam binnen de begroting is gebleven. De lagere kosten worden veroorzaakt om reden van wisselingen en (tijdelijke) vacatures binnen het Programmateam. Aan de deelnemende gemeenten zijn de werkelijke kosten doorberekend.

Reeds beschikt			Gepland		
Totaal	8,4 miljoen	31 projecen	Totaal	41,4 miljoen	39 projecten
Totaal uitgegeven en gepland					41,4 miljoen
Realisatie					Volgt



Voortgangsrapportage

Jaarlijks worden de projecten uit de Bereikbaarheidsagenda gevolgd op de voortgang. Aan de projectleiders is gevraagd om aan te geven of er wijzigingen zijn in de projectomschrijving, doelstelling of organisatie van het project. Daarnaast is gevraagd de voortgang te melden op planning, financiën en risico's.

Het gaat hierbij steeds om de voortgang van het project ten opzichte van het projectfiche zoals vastgesteld door het PoHo Mobiliteit en opgenomen op de website **ZoSlimBereikbaar.nl**. De voortgangsrapportage vindt u via deze link. Aan de rapportage is ook een voortgang per project in een **projectenoverzicht** toegevoegd.

Bij de regiobrede projecten is het beeld als volgt:

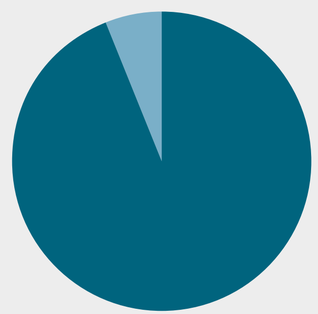
- 16 regiobrede projecten zijn gestart;
- 1 regiobreed project is tijdelijk stilgelegd.

Getalsmatige conclusies

In totaal zijn er van 134 projecten voortgangsrapportages aangeleverd. Na extra navraag is van 7 projecten alsnog informatie ontvangen. Er zijn 142 projecten op de agenda, daarvan zijn er 17 regiobreed en 125 routegebonden.

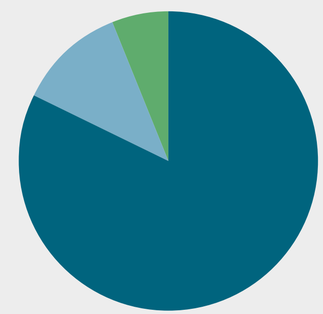
Regiobrede projecten (17)

gestart/niet gestart



16 projecten zijn gestart;
1 project is tijdelijk stilgelegd.

projectfase



14 projecten zijn in uitvoering;
2 projecten worden voorbereid voor uitvoering;
1 project is tijdelijk stilgelegd.

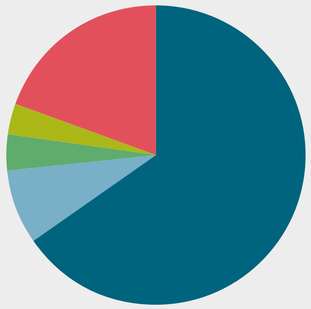
In totaal zijn er naar aanleiding van de eerste uitvraag 117 (van de 125) voortgangsrapportages ontvangen van de routegebonden projecten.
Na extra navraag is van 7 projecten alsnog informatie ontvangen. Van 1 project ontbreekt de voortgangsinformatie. Eind 2022 is de stand van zaken voor de routegebonden projecten als volgt:

- 81 projecten zijn gestart;
- 10 projecten zijn tijdelijk stilgelegd;
- 5 projecten zijn niet gestart conform planning;
- 4 projecten zijn niet gestart in afwijking van planning;
- 24 projecten zijn inmiddels afgerond (echter nog niet alle geëvalueerd).

Getalsmatige conclusies

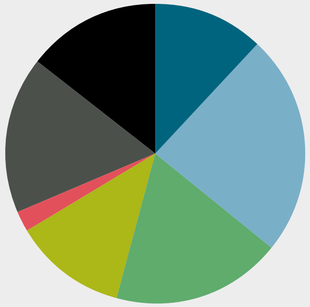
Routegebonden projecten (125 projecten)

gestart/niet gestart



- 81 projecten zijn gestart;
- 10 projecten zijn tijdelijk stilgelegd;
- 5 project zijn niet gestart conform planning;
- 4 projecten zijn niet gestart in afwijking van planning;
- 24 projecten zijn inmiddels afgerond (echter nog niet alle geëvalueerd).

projectfase



- 15 projecten verkeren in de verkenning/ vooronderzoek;
- 30 projecten verkeren in onderzoek/planstudie;
- 23 projecten worden voorbereid voor uitvoering;
- 15 projecten zijn in uitvoering;
- 3 projecten zijn uitgevoerd en moeten worden geëvalueerd;
- 21 projecten zijn afgesloten;
- 18 projecten hebben geen projectfase, bijvoorbeeld doordat een project (nog) niet is gestart, tijdelijk stilligt of de informatie ontbreekt.