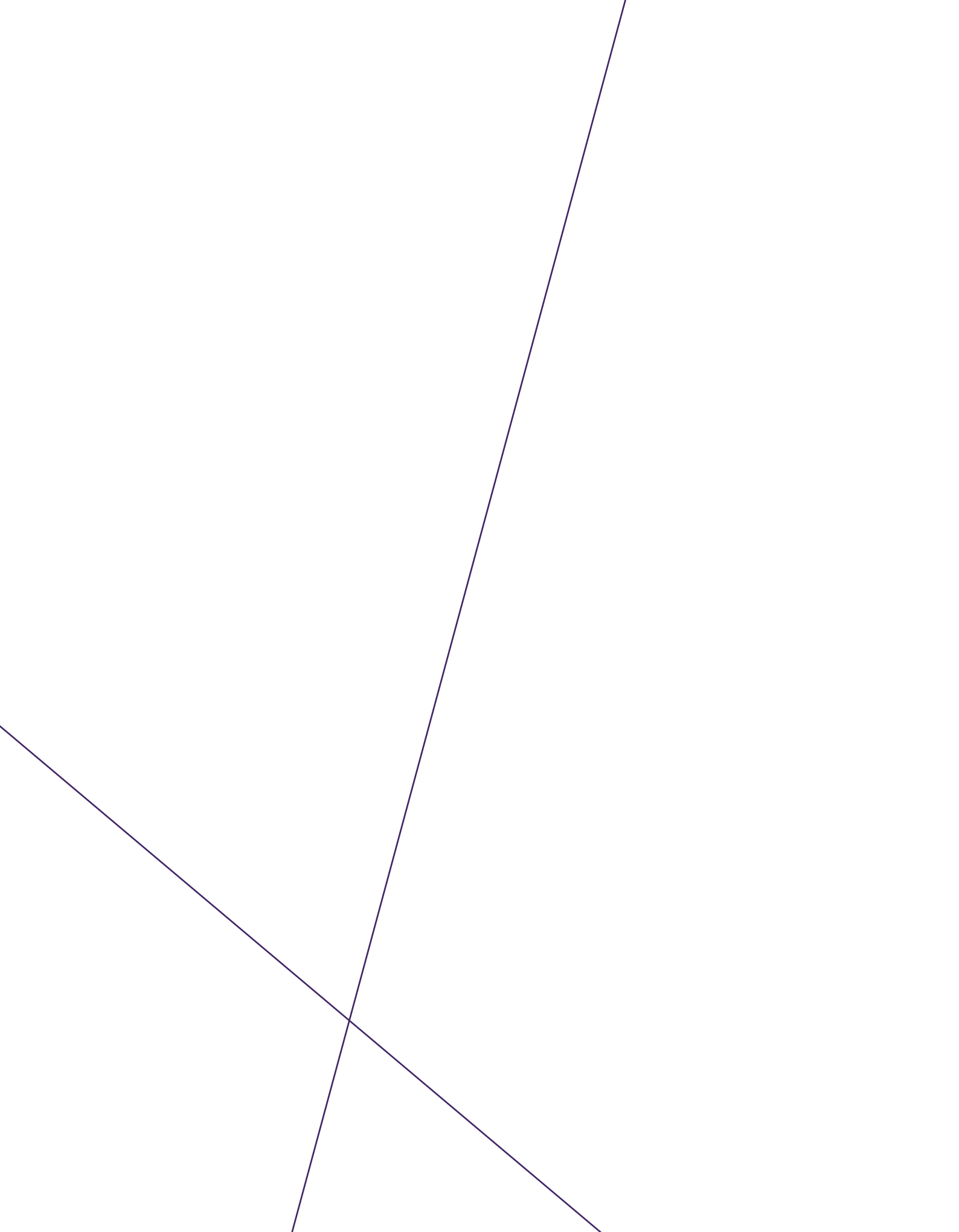
Meerjarig Multimodaal Mobiliteitspakket Metropoolregio Eindhoven 2025



METROPOOL
REGIO
EINDHOVEN



Inhoudsopgave

1. Inleiding
- 1.1. Aanleiding
- 1.2. Doelstelling
- 1.3. Aanpak

2. Regionale ontwikkelingen en opgaven
- 2.1. Regionale ontwikkelingen
- 2.2. Regionale opgaven

3. Regionale strategie
- 3.1. Vetrekpunt
- 3.2. Faciliteren verstedelijkingsopgave
- 3.3. Brede Welvaart als overkoepelend doel
- 3.4. Eén integraal regionaal mobiliteitssysteem
- 3.5. Mobiliteitstransitie
- 3.6. Afweegkader maatregelen

4. Mobiliteitspakket
- 4.1. Introductie
- 4.2. Meierijcorridor / A50-corridor
- 4.3. Laarbeekcorridor / N615/N272-corridor
- 4.4. Den Bosch-Astencorridor / N279-corridor
- 4.5. Maasduinencorridor / N270-corridor
- 4.6. Peelcorridor / A67 Oostcorridor
- 4.7. A2-Zuidcorridor / Limburgcorridor
- 4.8. Hasseltcorridor / N69 corridor
- 4.9. Kempencorridor / A67 Westcorridor
- 4.10. Hart van Brabantcorridor / A58 corridor
- 4.11. Hollandcorridor / A2 Noordcorridor
- 4.12. Eindhoven
- 4.13. Helmond
- 4.14. Brainportregio algemeen
- 4.15. Interregionale maatregelen

5. Opvolging MMMP
- 5.1. Monitoren en evalueren
- 5.2. Afspraken, afstemming en uitvoering
- 5.3. Interactie met parallelle studies

1 Inleiding

1.1. Aanleiding

De stedelijke regio's in Noord-Brabant zijn volop in ontwikkeling. Naar verwachting groeit de bevolking van de provincie richting drie miljoen inwoners in 2050, met een parallelle economische groei. Dit leidt tot een grote woningbouw- en verstedelijkingsopgave, die de mobiliteitsvraag vergroot en verplaatsingspatronen verandert. Het huidige mobiliteitssysteem is onvoldoende in staat om aan deze nieuwe vraag te voldoen.

Eén van deze vier regio's is Zuidoost-Brabant, ofwel de Brainportregio. De Brainportregio is een van Europa's meest innovatieve regio's en ontwikkelt snel. Deze ontwikkeling wordt voornamelijk gedreven door bedrijven uit de HTSM-sector (high tech systemen en materialen), waaronder ASML en Philips. De actualisatie van het MIRT-onderzoek Brainportregio beschrijft dat deze economisch gedreven ontwikkeling maakt dat tot 2040 79.000 extra banen nodig zijn. Tot 2050 loopt dit op tot 115.000. De aantrekkingskracht die hieruit volgt leidt tot een sterke bevolkingsgroei en een vraagt de bouw van 100.000 extra woningen tot 2040. Dit leidt tot meer inwoners en meer reisbewegingen. Zonder passende mobiliteitsoplossingen ontstaan knelpunten in bereikbaarheid en leefbaarheid. De huidige wet- en regelgeving biedt zowel ruimtelijk als met betrekking tot het klimaat maar beperkte mogelijkheden om het autonetwerk aan te pakken. Alternatieven, zoals openbaar vervoer en fiets zijn, indien de juiste middelen beschikbaar zijn, nog wel opschaalbaar.

Om de groei van de Brainportregio te ondersteunen zijn de Brainportdeal (2022) en Beethovendeal (2024) gesloten: omvangrijke (financiële) afspraken tussen het Rijk en de regio. Via de Beethovendeal investeren Rijk en regio fors in de infrastructuur in de Brainportregio. Zo wordt er o.a. geïnvesteerd in station Eindhoven Centraal, worden wegen aangepast ten behoeve van HOV in de regio en worden verschillende campussen snel en gemakkelijk met elkaar en de centrale stations verbonden.

Binnen het Ontwikkelperspectief Stedelijk Brabant (NOVEX) is afgesproken om per regio een meerjarig multimodaal mobiliteitspakket (MMMP) op te stellen. Deze pakketten moeten de groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen, en de daarbijkomende reisbewegingen, faciliteren om zo de regio's bereikbaar en leefbaar te houden: zo ook de Brainportregio. Dit MMMP geeft handvatten en een programmering om de komende jaren, gezamenlijk met de 21 gemeenten in de regio, te werken aan de bereikbaarheidsuitdagingen van de regio.

1.2. Doelstelling

We streven naar een robuust, duurzaam en samenhangend mobiliteitssysteem, dat de groei van reisbewegingen in de Brainportregio op een slimme manier in goede banen leidt. Belangrijk uitgangspunt hierbij is dat we ervoor zorgen dat nieuwe woningen, bedrijven en voorzieningen goed bereikbaar zijn. Dit doen we samen. De 21 gemeenten in Zuidoost-Brabant vormen namelijk één Brainport-ecosysteem én de verschillende gemeenten in de regio dragen samen, met hun eigen kwaliteiten, bij aan de kracht van dit ecosysteem. Profileren met lokale kwaliteiten en het bundelen van krachten versterkt het totale ecosysteem. Daarom wordt dit mobiliteitspakket opgesteld voor heel Zuidoost-Brabant, zodat we optimaal kunnen profiteren van bereikbaarheidsverbeteringen. Het mobiliteitspakket dient niet alleen om de bereikbaarheid in de regio te versterken, maar moet ook bijdragen aan bredere maatschappelijke doelen zoals leefbaarheid en duurzaamheid.

1.3. Aanpak

In het proces om te komen tot het MMMP is voortgebouwd op al beschikbare documenten, zoals de eerder genoemde beleidsstukken. Waar nodig is aanvullende informatie opgevraagd bij gerelateerde partijen. Onze aanpak om te komen tot een gedragen MMMP bestaat uit twee delen: het 'wat' (de documenten) en het 'hoe' (het proces).

1.3.1. Wat is het MMMP?

Het Meerjarig Multimodaal Mobiliteitspakket 2040 (MMMP) is de uitwerking van 1) de lange termijn Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant en 2) de regionale mobiliteitsvisie Zuidoost-Brabant. Het MMMP is een meerjarig en samenhangend pakket aan concrete mobiliteitsmaatregelen, opgesteld op basis van eerder vastgestelde studies en strategieën. Het biedt een totaal pakket aan (infrastructurele) maatregelen en flankerend beleid, op regionale schaal voor de Metropool Regio Eindhoven

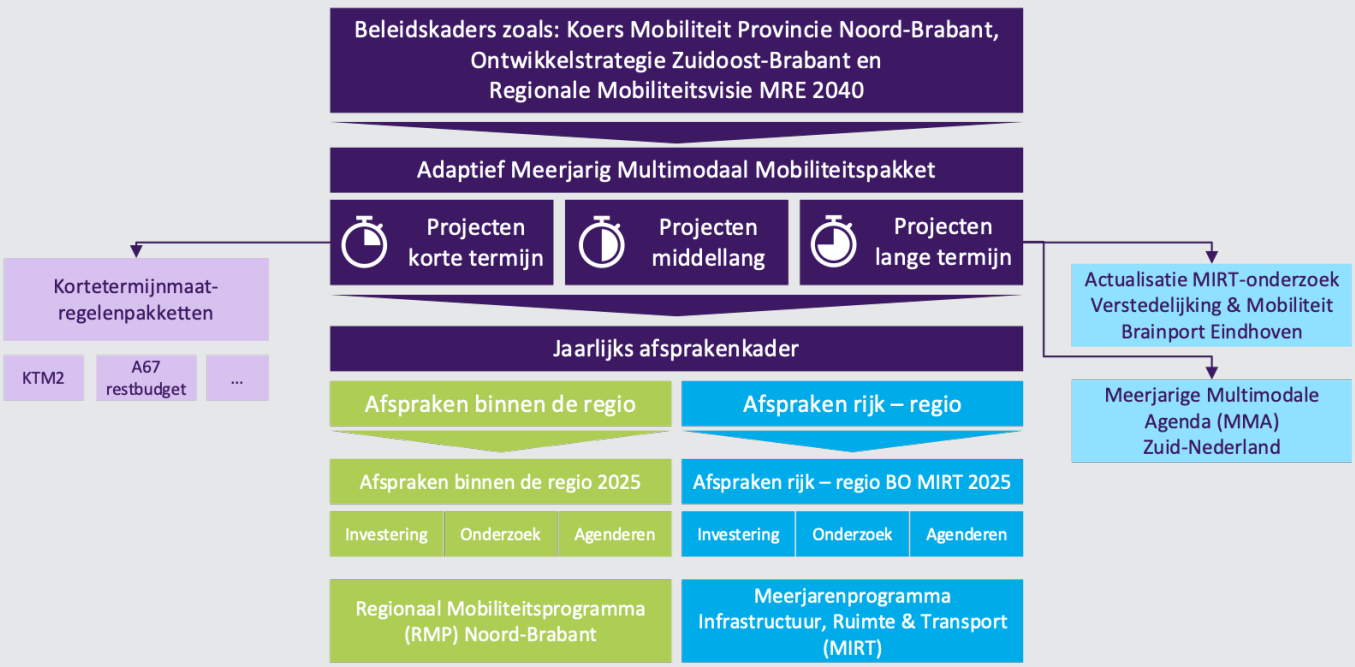
Het MMMP biedt een concretisering van de Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant en regionale mobiliteitsvisie Zuidoost-Brabant via een samenhangend, meerjarig en adaptief pakket aan mobiliteitsmaatregelen, faciliterend aan de regionale ontwikkelingen en structuur. Het MMMP sluit aan op bestaand beleid en onderzoeken.

(MRE). Figuur 1 geeft de positie van het MMMP weer. Als uitwerking van de regionale mobiliteitsvisie worden in het MMMP samen met de provincie de regionale mobiliteitsmaatregelen en -opgaven voor de periode tot en met 2040 geprogrammeerd voor de korte (tot 2030), middellange (2030-2035), en lange (vanaf 2035) termijn. Deze maatregelen zijn opgesteld op basis van een breed draagvlak waarbij we investeren in fietsverbindingen, openbaar vervoer, hubs en gedragsmaatregelen maar ook in het autonetwerk.

Het MMMP vormt hiermee de gezamenlijke basis van de 21 gemeenten in de Brainportregio en de provincie Noord-Brabant. Het MMMP dient als basis om jaarlijks afspraken te maken over de realisatie van de ambities met elkaar via de Regionale MobiliteitsProgramma's, maar ook met het Rijk via de Bestuurlijke Overleggen MIRT en Leefomgeving. Het is belangrijk om te realiseren dat het MMMP geen optelsom is van alle maatregelen voor de 21 gemeenten, maar dat het juist die maatregelen bevat die bijdragen aan de regionale strategie: het faciliteren van de verstedelijkingsopgave en bevorderen van Brede Welvaart door het versterken van het regionale mobiliteitssysteem en de mobiliteitstransitie.

1.3.2. Hoe komen we tot het MMMP?

Voor het opstellen van het MMMP is er verder gebouwd op reeds beschikbare informatie, maar daarmee ligt er nog geen gedragen MMMP. Om tot een gedragen MMMP te komen, is er veel tijd geïnvesteerd in het proces.



Figuur 1: Positie MMMP in relatie tot beleidskaders en uitvoeringspakketten.



Figuur 2: processtappen om te komen tot het MMMP.

Alle betrokken partijen zijn transparant meegenomen en geïnformeerd over criteria, afwegingen en keuzes die gemaakt zijn. Dit was extra belangrijk, vooral omdat er in de Brainportregio veel parallelle processen lopen die raken aan het MMMP, zoals de actualisatie van het MIRT-onderzoek, het opstellen van de Multimodale Agenda Zuid-Nederland (MMA), het invullen van het restbudget A67 en het opstellen van het KTM2.

Figuur 2 geeft de zes stappen weer die zijn genomen om te komen tot het MMMP. Allereerst is het plan van aanpak (inclusief planning) opgesteld. Daarna is de opbouw (doelstellingen en inhoud) van het MMMP vastgesteld. Om het MMMP goed te laten vallen in de Brainportcontext zijn in stap 3 en 4 de regionale ontwikkelingen en strategieën in kaart gebracht. In stap 5 is dit meegenomen om te komen tot een longlist aan (mobiliteits)maatregelen. Om deze maatregelen te prioriteren, is er een afweegkader opgesteld, met als doel het objectief vergelijken van maatregelen. In paragraaf 3.6 wordt het afweegkader in meer detail besproken. Met behulp van het afweegkader is het multimodaal mobiliteitspakket vastgesteld. De laatste stap (6) wijst op de uitvoering van het MMMP, via uitvoeringsafspraken, door gemeenten.

Het MMMP is adaptief. Na vaststelling start een doorlopend proces van prioriteren, programmeren, realiseren en monitoren. Dit kan betekenen dat er op basis van ontwikkelingen besloten wordt projecten toe te voegen aan het MMMP, of juist om een opgenomen project niet te realiseren. Daarbij kan het afweegkader gebruikt worden. Ook hier is het belangrijk dat de juiste partijen op tijd betrokken worden, én dat er een gedegen proces plaatsvindt. Dit wordt nader uitgewerkt in hoofdstuk 5.



2 Regionale ontwikkelingen en opgaven

De omvang van de Nederlandse bevolking neemt de komende decennia verder toe, gedreven door een combinatie van de stijgende levensverwachting en de aanhoudende migratie. Deze groei verdeelt zich niet gelijkmatig over het land, maar is het sterkst zichtbaar in economisch krachtige regio's met veel werkgelegenheid en voorzieningen. De verwachting voor de provincie Noord-Brabant is dat er in de komende dertig jaar een stad ter grootte van Eindhoven bijkomt (300.000 extra inwoners). Vooral in de snelgroeiende Brainportregio is die druk voelbaar. Waar Nederland zich als geheel voorbereidt op een toenemende ruimtedruk, vraagt de combinatie van economische bloei, bevolkingsgroei en technologische ontwikkeling in deze regio om extra aandacht. In dit hoofdstuk zoomen we in op de ontwikkelingen en opgaven in de Brainportregio.

2.1. Regionale ontwikkelingen

2.1.1. Woningbouw

Allereerst staat de Brainportregio voor een grote woningbouwopgave: 100.000 extra woningen tot 2040. Dit zijn flinke aantallen die een grote impact gaan hebben op de ruimte, bereikbaarheid en leefbaarheid in de regio. De aantallen komen voort uit economische groei, zo worden er veel extra arbeidsplaatsen verwacht en deze nieuwe werknemers zoeken ook een plek om te wonen.

Uit de Woondeal en Beethovendeal zijn deze aantallen vertaald naar doelstellingen voor 2030. Dit komt neer op 62.000 woningen die gerealiseerd moeten worden voor 2033. Figuur 3 geeft een indicatie van de geplande woningbouwlocaties (aantal t.o.v. doelstelling 2040). Hierin wordt duidelijk dat vooral in de grote gemeenten, Eindhoven, Veldhoven en Helmond, een flinke verstedelijkingsopgave ligt. Deze opgave knelt met de bereikbaarheid en leefbaarheid van deze steden en daarmee ook de regio. Hier ligt dan ook de grote uitdaging. Ook in kleinere kernen is een relatief grote woningbouwopgave, die invloed heeft op de doorstroming en bereikbaarheid in deze gebieden.

2.1.2. Economische ontwikkelingen

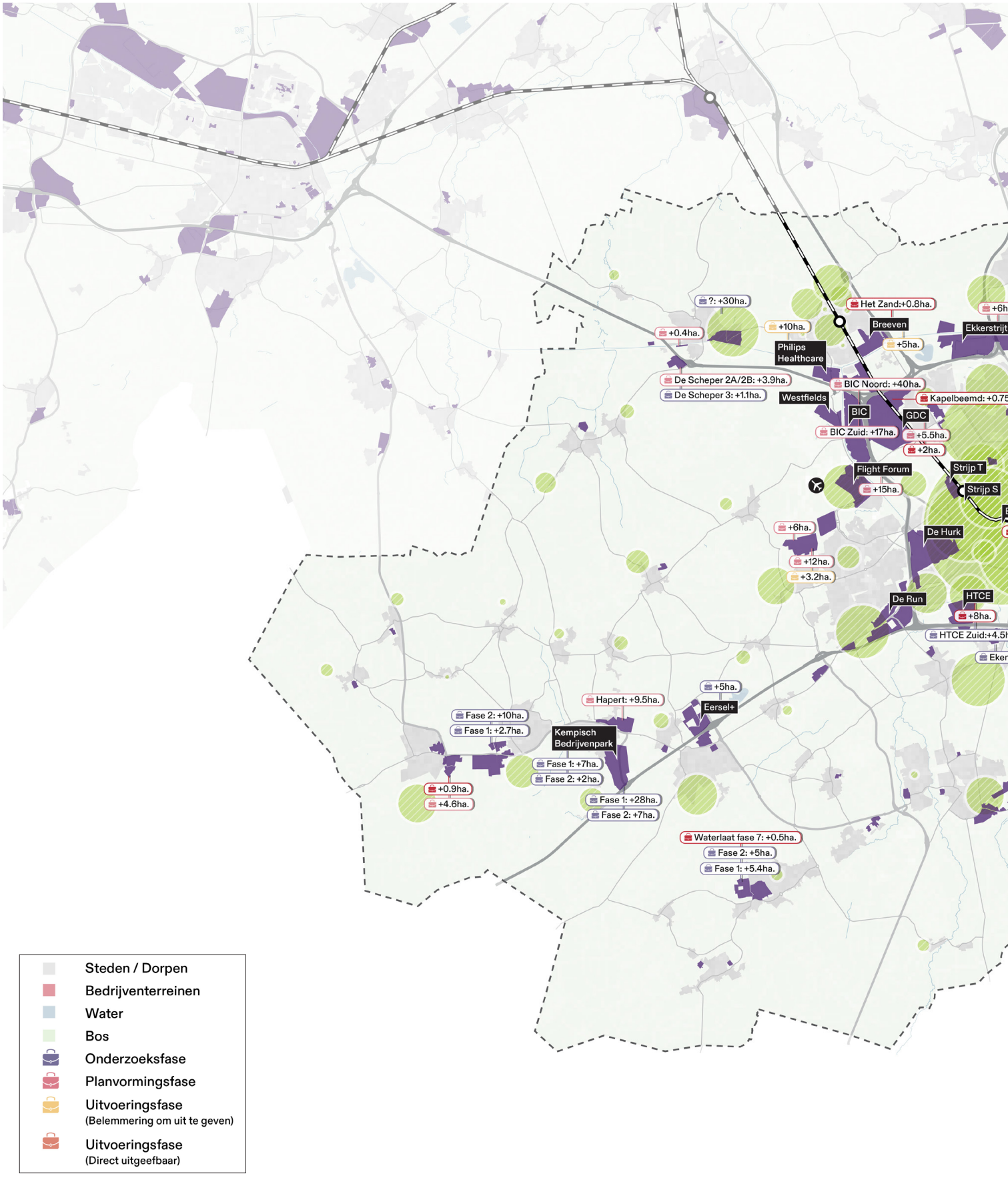
De Brainportregio behoort tot de economisch sterkste regio's van Nederland en staat internationaal bekend als een toonaangevende technologisch ecosysteem, waar kennisinstellingen, hightechbedrijven en overheden nauw samenwerken. De afgelopen jaren kende de regio een sterke economische groei, mede gedreven door de wereldwijde vraag naar chiptechnologie en slimme productieprocessen. Deze sterke economie trekt werknemers aan, waardoor de regio groeit. In het MIRT-onderzoek wordt daarom rekening gehouden met 115.000 arbeidsplaatsen in 2050. Hier komen de woningbouwambities en mobiliteitsopgaven uit voort.

De Beethovendeal onderstreept het nationale belang van de Brainport. Via gerichte investeringen in wonen, werken, voorzieningen en infrastructuur wordt gewerkt aan het versterken van de economische slagkracht van de regio én het behoud van leefkwaliteit. De regio wil hier ook op inspelen. In het verstedelijkingsakkoord Stedelijk Gebied Eindhoven (SGE) is het inzetten op het behouden en versterken van een aantal economische toplocaties, door het borgen van voldoende ruimte op werklocaties (om toekomstige bedrijfshuisvesting te kunnen faciliteren), als pijler opgenomen.

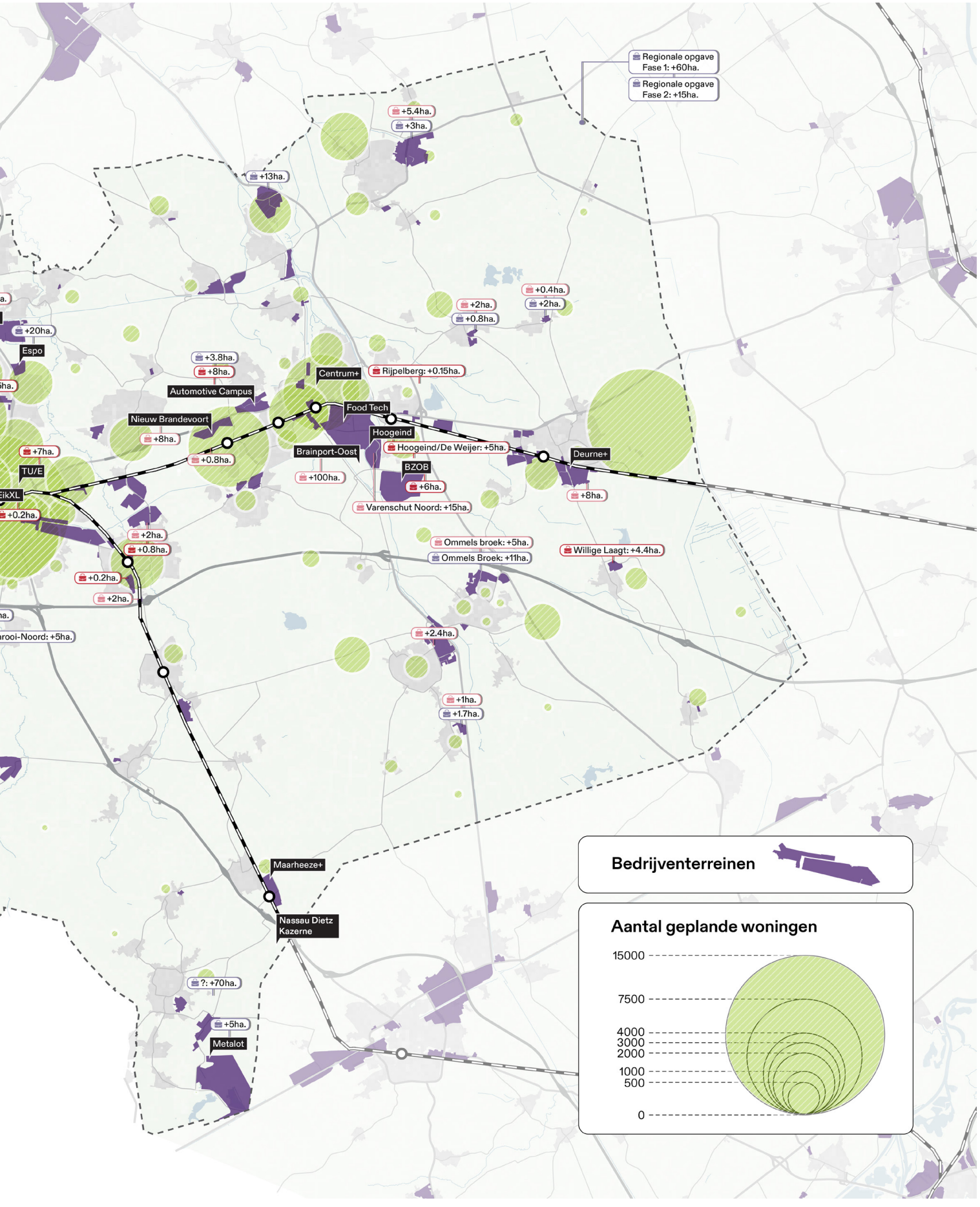
2.1.3. Ontwikkelingen mobiliteit

De ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de regio hebben effect op mobiliteit. Dit maakt de mobiliteitstransitie noodzakelijk. Mobiliteit is geen doel op zich, maar een middel om bereikbaarheid te garanderen. Die bereikbaarheid is essentieel voor woningbouw, werkgelegenheid, voorzieningen en economische activiteiten.

De vraag is of we die bereikbaarheid in de toekomst nog steeds kunnen bieden als het aantal inwoners groeit? Zijn alle modaliteiten voor iedereen beschikbaar en betaalbaar? Hoe zorgen we ervoor dat goederen op tijd op de juiste bestemming aankomen? Een betrouwbaar en duurzaam mobiliteitssysteem is nodig om de regio leefbaar en bereikbaar te houden.



Figuur 3: Actuele plannen voor realisatie bedrijventerreinen en woningen


Regionale opgave Fase 1: +60ha.
Regionale opgave Fase 2: +15ha.
+5.4ha.
+3ha.
+13ha.
+0.4ha.
+2ha.
+2ha.
+0.8ha.
+20ha.
Espo
+3.8ha.
+8ha.
Automotive Campus
Centrum+
Rijpelberg: +0.15ha.
Food Tech
Nieuw Brandevoort
+8ha.
+0.8ha.
Hoogeind
Hoogeind/De Weijer: +5ha.
Brainport-Oost
+100ha.
BZOB
+6ha.
Deurne+
+8ha.
+7ha.
TU/E
+0.2ha.
Varenschut Noord: +15ha.
+2ha.
+0.8ha.
Ommels broek: +5ha.
Ommels Broek: +11ha.
Willige Laagt: +4.4ha.
+0.2ha.
+2ha.
+2.4ha.
+1ha.
+1.7ha.
Maarheeze+
Nassau Dietz Kazerne
?: +70ha.
+5ha.
Metalot
Bedrijventerreinen
Aantal geplande woningen
15000
7500
4000
3000
2000
1000
500
0

Leefbaarheid kan daarbij dienen als hefboom: door autogebruik in steden te beperken ontstaat ruimte voor andere gebruiksfuncties (zoals groen en speelpleinen). Hierdoor worden steden leefbaarder. In steden zien we al langzaam verandering ontstaan. Zo ontstaat er een groeiend verschil tussen verplaatsingsgedrag binnen en buiten steden: stedelingen kiezen vaker voor OV en fiets, terwijl in landelijk gebied de auto favoriet, en vaak ook noodzakelijk, is. Toch wordt ook daar ingezet op alternatieven zoals fiets en OV en het terugdringen van autobezit.

Dit MMMP is niet het begin van de ontwikkeling op mobiliteitsgebied in de regio. Zo zijn er al verschillende afspraken gemaakt, onder andere in 1) het verstedelijkingsakkoord Stedelijk Gebied Eindhoven, 2) de Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant en 3) de Brainportdeal en Beethovendeal. Deze afspraken bevatten al verschillende projecten, waaronder:

1. **Multimodale Knoop Eindhoven XL (ookwel Knoop XL)**
   Knoop XL wordt een verblijfsgebied, waarin wonen, werken en ontmoeten samenkomen. In de komende 20 jaar zullen woningen gebouwd worden om 15.000 mensen te huisvesten. Dit rondom Eindhoven Centraal: een knooppunt met goede trein- en busverbindingen.
2. **HOV 4 (Hoogwaardig Openbaar Vervoer)**
   Er wordt een HOV-netwerk aangelegd. De HOV rijdt vaker en sneller (waar mogelijk op aparte rijstrook). Een onderdeel hiervan is de HOV4: een nieuwe verbinding van Eindhoven Centrum naar Veldhoven De Run.
3. **KTM1 en KTM2 (Kortetermijnmaatregelenpakketten)**
   Het KTM1 komt voort uit de Brainportdeal van 2022 en betreft voornamelijk projecten op en rondom de Randweg Eindhoven A2/N2. Het KTM2 is onderdeel van de afspraken uit de Beethovendeal (2024) en bouwt voort op het KTM1. De maatregelen uit het KTM2 dragen bij aan 1) het faciliteren van de verstedelijkingsopgave, 2) het bijdragen aan en versnellen van de mobiliteitstransitie en 3) het bijdragen aan een afname van de (groei van) van het aantal autoritten in de regio (met name op het hoofdwegennet en de Bundelroutes).
4. **Verkenning verbreding A2/N2, Brainportlijn en Noordwestelijke ontsluiting (uit Brainportdeal)**
5. **Projecten gericht op subregionale knopen en bundelen van woon-werkverkeer**

Alle afspraken hebben een grote overeenkomst: Juist op (H)OV en fiets wordt ingezet als mobiliteitsdragers van de Brainportregio, waarbij auto-infrastructuur aanvullend is op dit netwerk, in lijn met de Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant.

2.2. Regionale opgaven

De regionale ontwikkelingen in paragraaf 2.1. brengen regionale opgaven met zich mee: de verwachte groei in woningen en arbeidsplaatsen zet het mobiliteitssysteem onder druk. Hoewel er al afspraken zijn gemaakt over mobiliteit, zoals beschreven in 2.1.3., moeten deze nog worden uitgevoerd. Ondertussen ontwikkelt de regio op een snel tempo verder.

De Brainportregio functioneert als één Daily Urban System: een netwerk waarin mensen zich dagelijks verplaatsen voor werk, onderwijs, voorzieningen en sociale contacten. Zo kan iemand wonen in Deurne, werken in Eindhoven en boodschappen doen in Helmond. Binnen dit systeem is er een duidelijk verschil tussen het goed bereikbare stedelijk gebied en de suburbane kernen. De suburbane kernen liggen over het algemeen 10 tot 20 kilometer van stedelijke centra. Door lage dichtheden, goede auto-ontsluiting en beperkte alternatieven, is autogebruik hier noodzakelijk en dominant.
De groei van de regio is ook buiten de Brainport merkbaar. Doordat de woningbouw binnen de regio de snelle groei van werkgelegenheid niet kan volgen, vestigen forenzen zich in steden als Venlo, Weert, Tilburg en ’s-Hertogenbosch. Ook het aantal Belgische forenzen neemt naar verwachting toe. De autoreisbewegingen van deze forenzen draagt ook bij aan de regionale mobiliteitsopgave. De totale groei aan inwoners en banen vergroot de afstanden die mensen afleggen, waardoor het Daily Urban System verder uitdijt.

Het huidige mobiliteitssysteem (wegen, OV en fietspaden) kan deze groei niet aan. Treinen en bussen raken overvol en het hoofdwegennet slibt dicht. Dit schaadt bereikbaarheid en leefbaarheid. Vooral de verbinding tussen landelijk- en stedelijk gebied staat onder druk, met negatieve gevolgen voor groepen die afhankelijk zijn van goed vervoer. Om de bereikbaarheid van de hele regio te verbeteren, is inzet op de doorstroming in steden en het ontsluiten van urbane kernen noodzakelijk. Hier ligt de regionale opgave van de Brainportregio.

Er is dus een toenemende vraag naar mobiliteit door de groei van de regio. Om de regio bereikbaar te houden, en het mobiliteitssysteem draaiende, wordt er ingezet op de mobiliteitstransitie: het stimuleren van gebruik van openbaar vervoer, fietsen en deelvervoer.



3 Regionale strategie

3.1. Vetrekpunt

Dit MMMP hangt nauw samen met de Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant en de Regionale Mobiliteitsvisie MRE 2040. De Ontwikkelstrategie bevat richtinggevende keuzes voor de koers van de Brainport op het gebied van wonen, werken en mobiliteit. De Regionale Mobiliteitsvisie sluit aan op de Ontwikkelstrategie, en geeft verdere invulling en verdieping aan het aspect mobiliteit. Daarbij biedt het de richting waar we als regio naartoe willen, en hoe we dat doen, gebruikmakend van leidende principes. Het MMMP biedt een concretisering van de Regionale Mobiliteitsvisie MRE 2040 via een samenhangend, meerjarig en adaptief pakket aan mobiliteitsmaatregelen, faciliterend aan de regionale ontwikkelingen en structuur. Hiervoor sluit het MMMP aan op bestaand beleid en onderzoeken. Deze concretisering vraagt allereerst om het verduidelijken en specifiëren van de strategie, zodat het mobiliteitspakket hier écht op aansluit. Hiervoor zijn de principes en richtinggevende keuzes naar vier thema's gestructureerd:

1. Faciliteren van verstedelijkingsopgave (Waarom?)
2. Brede Welvaart als overkoepelend doel (Waarom?)
3. Eén integraal regionaal mobiliteitssysteem (Hoe?)
4. Mobiliteitstransitie (Hoe?)

Deze thema's worden verder toegelicht en uitgewerkt in paragraaf 3.2. tot en met 3.5. Daarna volgt in paragraaf 3.6 het afweegkader waarmee maatregelen worden beoordeeld op basis van de vier thema's.

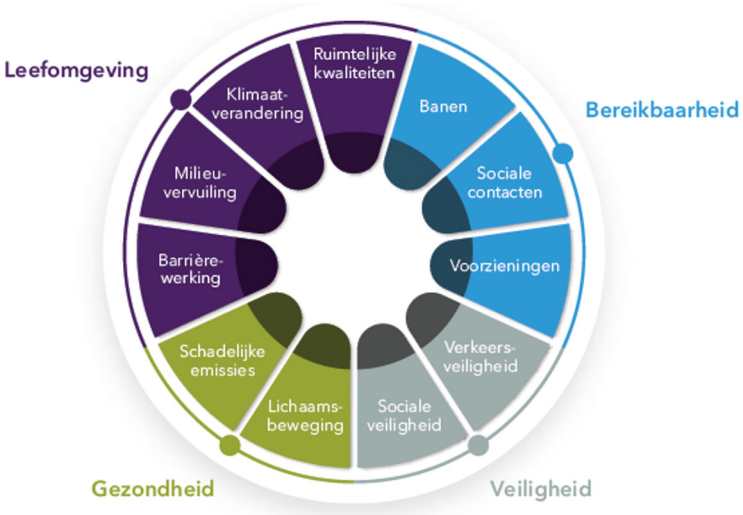
3.2. Faciliteren verstedelijkingsopgave

De Brainportregio ontwikkelt razendsnel. Zoals al beschreven in paragraaf 2.1. worden er tot 2040 100.000 woningen gerealiseerd en 72.000 arbeidsplaatsen. Hoewel de verstedelijking geconcentreerd plaatsvindt (Eindhoven Internationale Knoop XL, rond HOV4 en BIC, en in Helmond en de subregionale knopen zoals beschreven in de Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant) heeft de hele regio te maken met de effecten als het gaat om mobiliteit. De regio vormt immers één Daily Urban System. Tegelijkertijd biedt juist het concentreren van de verstedelijking op specifieke locaties kansen om reisgedrag te beïnvloeden, doordat reizigers binnen en naar die gebieden makkelijker gebruik kunnen maken van duurzame en ruimte-efficiënte modaliteiten zoals fiets en (H)OV. Daarom prioriteren we maatregelen in het MMMP naar hun bijdrage aan de verstedelijkingsopgave.

3.3. Brede Welvaart als overkoepelend doel

De Brainportregio staat de komende jaren voor de opgave om de verwachte sterke groei van arbeidsplaatsen en inwoners op een zorgvuldige en toekomstbestendige manier te accommoderen. Met als doel een regio waarin mensen graag wonen, verblijven en werken, waar iedereen de kans krijgt om mee te doen en zich te ontwikkelen, én waarin een brede groep inwoners kan bijdragen aan de sociaaleconomische ontwikkeling van de regio.

Brede Welvaart vormt hierbij een centraal uitgangspunt. Dit omvat niet alleen materiële welvaart, maar ook immateriële aspecten die bijdragen aan de kwaliteit van leven, zoals gezondheid, veiligheid, sociale cohesie en een duurzame leefomgeving (Figuur 4). Brede Welvaart is als leidend perspectief benoemd in het MRE Samenwerkingsakkoord 2023-2026, en dient als richting voor regionale beleidsontwikkeling en samenwerking. Daarom wordt dit ook in dit MMMP opgenomen.



Figuur 4: Vier dimensies van Brede Welvaart in relatie tot mobiliteit

Brede Welvaart is een overkoepelend doel, en dus niet alleen van toepassing op mobiliteit, maar ook op andere domeinen zoals wonen, werken en energie. Desalniettemin geeft de strategie voor mobiliteit invulling aan Brede Welvaart. We stimuleren modaliteiten, met name fiets en OV, die voor iedereen bijdragen aan bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving. Brede Welvaart stimuleert ons om in het MMMP een brede scope te houden, en niet enkel te focussen op die locaties waar de grootste aantallen mensen er baat bij hebben. Zo nemen we in het MMMP onder andere expliciet mobiliteitsmaatregelen op die bijdragen aan de leefbaarheid in het landelijk gebied.

3.4. Eén integraal regionaal mobiliteitssysteem

De Brainportregio kenmerkt zich door het feit dat het één Daily Urban System vormt waarin bewoners, bedrijven en instellingen intensieve relaties onderhouden in het hele gebied. Tegelijkertijd zijn er grote verschillen in de regio en verschillen de (lokale) mobiliteitsmogelijkheden, zoals beschreven in paragraaf 2.2. Dat vraagt aandacht voor de specifieke eigenschappen van gebieden in de regio en keuzevrijheid van inwoners in hun mobiliteitsgedrag. Het vraagt om een mobiliteitssysteem dat álle bewoners, bezoekers en andere gebruikers in staat stelt relaties in de héle regio te onderhouden. Ook de verbindingen met de omliggende regio's zijn van belang. Het gezamenlijk belang is dus om te werken aan een mobiliteitssysteem dat op plekken passend is en iedereen op alle plekken brengt, waarbij de behoeften en belangen van logistiek verkeer ook worden meegenomen.

De kern van de regionale mobiliteitsstrategie wordt gevormd door de **corridoraanpak**. In deze aanpak onderscheiden we 10 corridors die de dorpen in de Brainportregio verbinden met de centrale stedelijke locaties Eindhoven en Helmond (Figuur 5). Dit zijn de verbindingen waar de meeste verplaatsingen worden gemaakt. Daarmee vormen de corridors de kern van het regionale mobiliteitssysteem. Het hoge reizigersvolume biedt kansen om (snel)fietspaden en (H)OV van hoge kwaliteit aan te bieden, waardoor het hoofdwegennet ontlast wordt. Daardoor ontstaat ruimte op het hoofdwegennet voor de verplaatsingen waarvoor de auto noodzakelijk is.

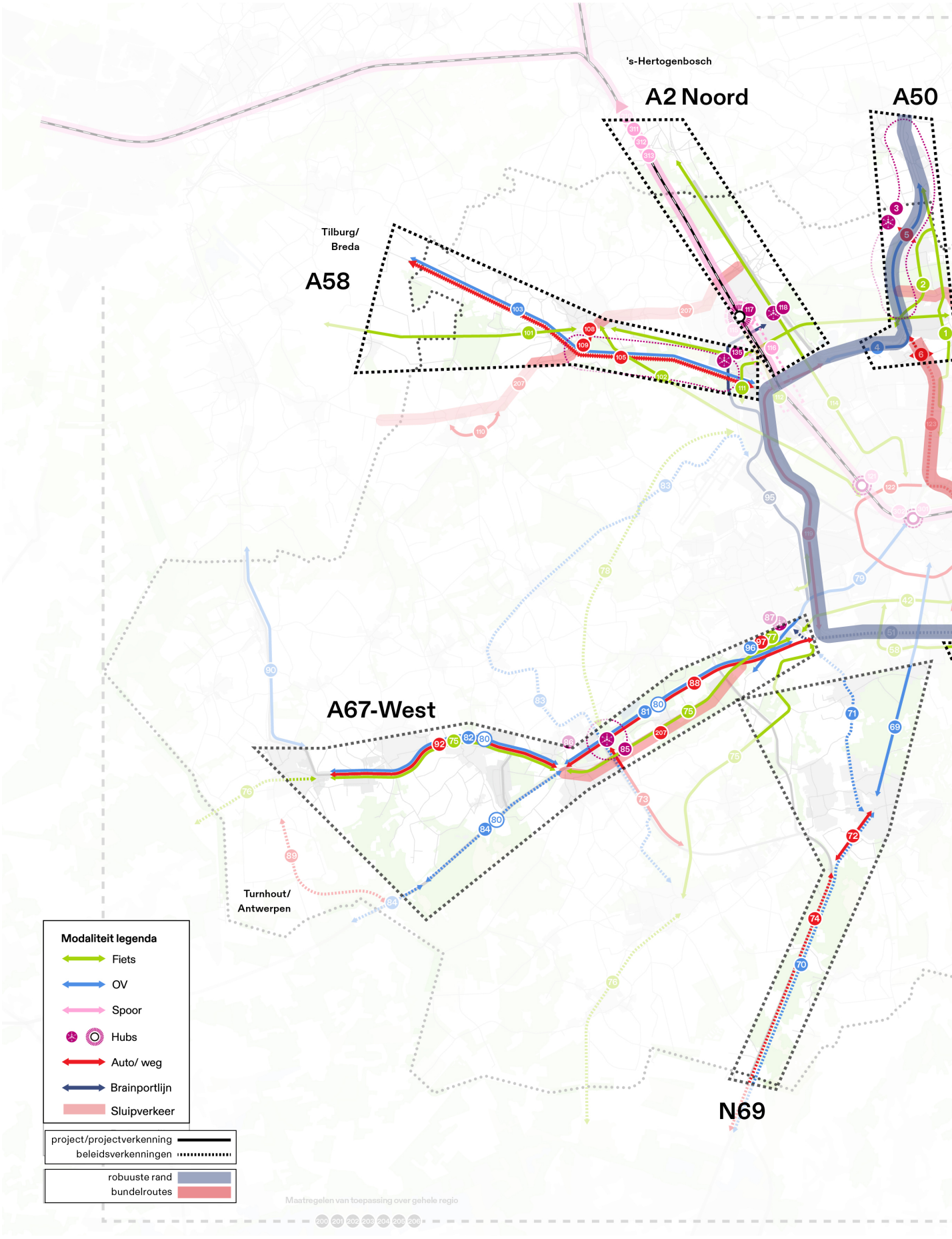
De corridoraanpak gaat echter niet alleen over het versterken van de corridors zelf. Om een corridor daadwerkelijk te laten functioneren als corridor moeten woon- en werklocaties goed zijn aangesloten op de corridor. Dat gaat over stedelijk gebied, zoals Eindhoven en Helmond, waar veel werkgelegenheid is, maar ook over locaties die verder van de corridors af liggen, zoals in het landelijk gebied, waar ook een groot deel van de inwoners woont en recreert. Door deze gebieden goed aan te sluiten wordt gestimuleerd dat reizigers ook daadwerkelijk gebruik maken van fietsroutes en (H)OV-verbindingen op de corridor. Hierom nemen we in het MMMP ook expliciet maatregelen op die de corridors voeden. Tegelijkertijd worden ook maatregelen opgenomen om sluipverkeer, als gevolg van files op de corridor, te voorkomen.

Met de corridoraanpak geven we ook invulling aan Brede Welvaart. Via deze aanpak organiseren we voldoende reizigerspotentieel om stevig in te zetten op duurzame mobiliteit. Zo kunnen we daadwerkelijk (H)OV aanbieden waar iedereen gebruik van kan maken. Hiermee verbeteren we de leefbaarheid, bereikbaarheid, gezondheid en veiligheid in de regio.

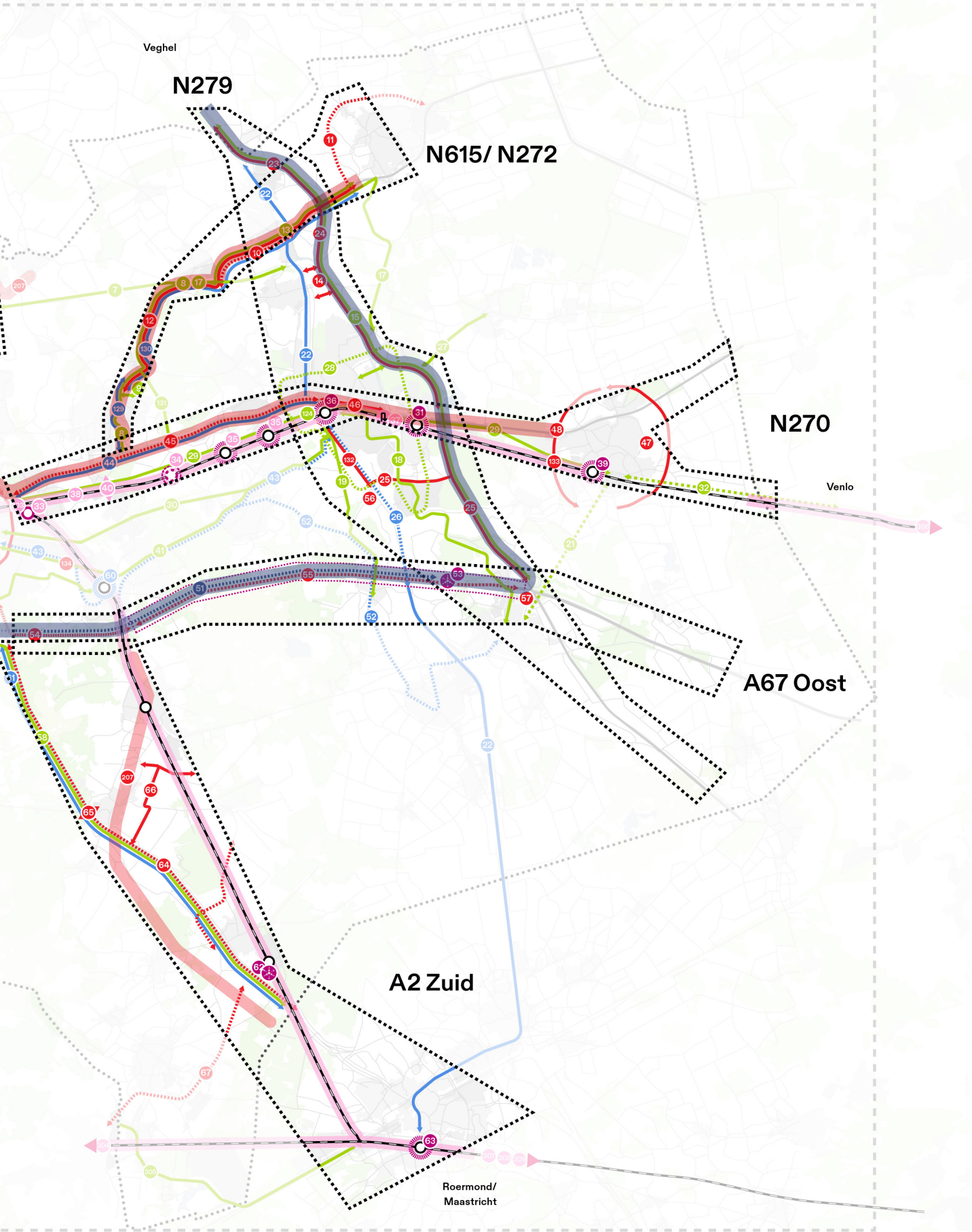
Mobiliteit stopt niet bij de geografische grens van Zuidoost-Brabant. Een economisch sterke regio als Brainport is verbonden met aangrenzende regio's, zowel binnen als buiten Nederland. Een groot deel van de onderscheiden corridors is daarmee niet alleen belangrijk voor verkeer binnen de regio, maar ook voor de verbinding met aangrenzende regio's. Dit betekent dat maatregelen in het MMMP niet gebonden zijn aan de geografische grens van de Brainportregio, maar deze kunnen overschrijden. Daarbij staat voorop dat de maatregelen de regionale structuur versterken.

Hoe het mobiliteitssysteem is opgebouwd gaat niet alleen over de daadwerkelijke corridors. Het gaat ook over de keuze voor specifieke modaliteiten. Dit wordt nader toegelicht in sectie 3.5 over het volgende criterium, bijdrage aan de mobiliteitstransitie.

Een corridor is een vervoersas die meerdere modaliteiten (weg, spoor, fiets, OV) bundelt en steden, dorpen en economische kerngebieden verbindt. In de Brainportregio vormen corridors de ruggengraat van de bereikbaarheid: sommige zijn interregionaal (zoals de A2), andere hebben vooral een regionale (zoals de N270 en N279). Een corridor omvat naast de hoofdverbinding ook ondersteunende infrastructuur zoals fietsroutes, hubs en lokale aansluitingen, waardoor overstappen mogelijk wordt en duurzame alternatieven voor de auto worden gestimuleerd.



Figuur 5: Corridorkaart


Veghel
N279
N615/ N272
N270
Venlo
A67 Oost
A2 Zuid
Roermond/
Maastricht

3.5. Mobiliteitstransitie

De bereikbaarheid van de Brainport regio staat onder druk, en zal de komende jaren verder toenemen als gevolg van de verwachte economische groei (resulterend in extra woningen en arbeidsplaatsen). Dit betekent een toename van het aantal files en overvolle treinen en bussen, zoals beschreven in paragraaf 2.2. Dit vraagt om een transitie naar duurzame modaliteiten om de bereikbaarheid van de regio op peil te houden. Door in te zetten op duurzame modaliteiten om naar en binnen steden te reizen behouden we ruimte op het wegennet voor auto-afhankelijke relaties binnen de regio. De focus ligt daarbij in eerste instantie op het beperken van de groei van het autoverkeer door duurzame en aantrekkelijke alternatieven te bieden voor de auto.

In het prioriteren van mobiliteitsmaatregelen maken we gebruik van het STOMP-principe, waarbij de focus ligt op fietsen (trappen) en OV.

Stappen

Lopen staat vooraan in het STOMP-principe. Tegelijkertijd richt het MMMP zich op regionale reizen, oftewel, afstanden waarvoor lopen ontoereikend is. Dat betekent niet dat lopen niet relevant is voor deze reizen. Juist voor de first- en last-mile van reizen, bijvoorbeeld van huis naar een hub, of van een hub naar een werklocatie, is lopen een geschikte modaliteit. Hierom zetten we in op een goede ontsluiting van woon- en werklocaties via OV.

Trappen

De fiets is de hoofdmodaliteit voor korte verplaatsingen: Tot 7,5 km voor de gewone fiets, en tot 15 km voor de elektrische fiets. De fiets dient voornamelijk voor verplaatsingen binnen stedelijke gebieden, en van dorpen nabij stedelijke gebieden naar de steden. In aanvulling daarop leent fietsen zich goed als modaliteit om vanuit het landelijk gebied hubs op een corridor te bereiken. Daarmee is fietsen niet alleen relevant voor het stedelijk gebied, maar voor de hele regio.

Ten opzichte van andere modaliteiten is juist de fiets heel relevant voor Brede Welvaart. De fiets draagt niet alleen bij aan bereikbaarheid, maar ook aan gezondheid (geen uitstoot en fietsers bewegen), leefbaarheid (geen uitstoot en weinig geluidsoverlast) en veiligheid.

Openbaar vervoer

Openbaar vervoer is naast de fiets een drager van het regionale mobiliteitssysteem. Daarbij zetten we OV voornamelijk in als verbinding vanuit de regio naar de steden, in lijn met de corridoraanpak. OV is een breed begrip, en bevat kleinschalig Flex-OV, reguliere buslijnen, hoogwaardige buslijnen (‘HOV’) en treinen (sprinter en intercity).

Mobiliteitsdiensten

Als schakel tussen de verschillende modaliteiten en als overstappunt tussen corridors en de aangrenzende regio zetten we hubs in door de hele regio, bijvoorbeeld:

- Als overstap van fiets en auto naar OV op corridor richting centra.
- Als koppeling tussen OV op de corridor en deelvervoer om een bestemming in het landelijk gebied te bereiken.
- Brainporthubs, als overstappunt voor forenzen en bezoekers van het hoofdwegennet op HOV-lijnen naar economische toplocaties.

In aanvulling op de hubs en het OV-netwerk zetten we in op een regionaal systeem voor deelmobiliteit.

Privéauto

Hoewel de regio inzet op een mobiliteitstransitie betekent dat niet dat de auto niet belangrijk is. De auto blijft een belangrijke rol spelen als onderdeel van het regionale multimodale mobiliteitssysteem, met name in het landelijk gebied. Daarom zijn in het MMMP ook automaatregelen opgenomen, ter bevordering van de doorstroming en/of verhoging van de leefbaarheid en verkeersveiligheid. In het stedelijk gebied ligt de nadruk niet op het faciliteren van de auto, hier ligt immers de focus op (H)OV en fiets. Via hubs creëren we goede overstappunten van de auto op andere modaliteiten. Waar nodig zetten we sturend parkeerbeleid in om zo autogebruik te beperken, en het gebruik van hubs in combinatie met fiets of (H)OV te versterken. Middels robuuste randen en inprikkers worden auto’s geleid langs bebouwde gebieden en hebben ze op specifieke locaties in het netwerk toegang tot de steden.

Dat betekent niet dat we de auto overal faciliteren. De mogelijkheden om de auto meer ruimte te geven zijn immers beperkt: op ruimtelijk en financieel vlak, en op het vlak van brede welvaart. Vooral in binnensteden is het bevorderlijk om de auto te ontmoedigen.

Tabel 1: Afweegkader maatregelen MMMP.

Thema	Criterium	Indicator	Toelichting	Score 1	Score 2	Score 3	Score 4
Blok A: Waarom							
Faciliteren verstedelijking	Wonen	Maatregel draagt direct of indirect bij aan realisatie nieuw woongebied (denk aan ontsluiting van gebied, noodzakelijk onderdeel van gebiedsgerichte aanpak, mitigeren verkeerstoename)	Het gaat hierbij om het aantal nieuwbouwwoningen die ontsloten worden. Daarmee component bereikbaarheid uit Brede Welvaart.	Maatregel draagt niet bij aan woningbouw	Draagt indirect bij aan de realisatie. Bijv. mitigeert verkeerstoename op ontsluitingen van nieuwe woongebied.	Randvoorwaardelijk voor realisatie kleinschalige woningbouw (tot 1000 woningen)	Randvoorwaardelijk voor realisatie van een grootschalige locatie (>1000 woningen)
	Werken	Maatregel draagt direct of indirect bij aan realisatie van nieuwe arbeidsplaatsen (bijv. ontsluiting van gebied, noodzakelijk onderdeel van gebiedsgerichte aanpak, mitigeren verkeerstoename)	Aantal nieuwe arbeidsplaatsen die worden ontsloten door de maatregel. Daarmee component bereikbaarheid uit Brede Welvaart.	Draagt niet bij aan realisatie arbeidsplaatsen	Draagt indirect bij aan de ontsluiting van arbeidsplaatsen. Bijv. mitigeert verkeerstoename van extra arbeidsplaatsen	Randvoorwaardelijk voor realisatie van tot 1000 extra arbeidsplaatsen	Randvoorwaardelijk voor realisatie van >1000 extra arbeidsplaatsen
Bevorderen Brede Welvaart	Bereikbaarheid, veiligheid, gezondheid en kwaliteit van de leefomgeving voor iedereen	In welke mate draagt maatregel bij aan het voor iedereen bevorderen van bereikbaarheid, veiligheid, gezondheid en kwaliteit van de leefomgeving, naast het stimuleren van de mobiliteitstransitie (ander criterium)	Mobiliteitstransitie (STOMP) draagt ook bij aan brede welvaart, maar is opgenomen als apart criterium. Op deze manier ontstaat ruimte om ook maatregelen die niet specifiek aan de mobiliteitstransitie bijdragen maar wel aan Brede Welvaart hiervoor te belonen, bijvoorbeeld verkeersveiligheidsmaatregelen of maatregelen die de barrièrewerking van infra verkleinen. Een modal shift is geen onderdeel van dit criterium.	Maatregel draagt niet bij	Maatregel draagt in beperkte mate bij aan 1 dimensie van Brede Welvaart	Maatregel draagt in sterke mate bij aan 1 dimensie van Brede Welvaart of in beperkte mate aan 2 of meer dimensies	Maatregel draagt in sterke mate bij aan 2 of meer dimensies van Brede Welvaart
Thema	**Criterium**	**Indicator**	**Toelichting**	**Score 1**	**Score 2**	**Score 3**	**Score 4**
Blok B: Hoe							
Mobiliteits-transitie	Bijdrage aan mobiliteitstransitie (STOMP)	In welke mate stimuleert de maatregel het gebruik van duurzame modaliteiten?	Dit is gelinkt aan Brede Welvaart. Bijvoorbeeld: Actieve mobiliteit draagt bij aan gezondheid, minder auto verbetert kwaliteit leefomgeving en veiligheid	Maatregel leidt tot meer (prive)autogebruik	Gebruik van de privéauto verandert niet	Maatregel leidt tot shift naar OV en/of deelmobiliteit	Maatregel leidt tot shift naar actieve mobiliteit (stappen en trappen) of voorkomen van verplaatsing
Integraal regionaal mobiliteitssysteem	Versterken van de regionale structuur	Versterkt maatregel de regionale structuur?	Het MMMP is een regionaal pakket. Daarom maken we expliciet of een maatregel bijdraagt aan de regionale structuur.	Maatregel binnen 1 gemeente / versterkt regionale structuur niet	Maatregel versterkt aansluiting van gebied tussen corridors op corridor	Maatregel versterkt 1 corridor	Maatregel versterkt (inter)nationale structuur en/of meerdere corridors en de verbinding daartussen
	Samenhangend pakket aan maatregelen	In welke mate versterkt maatregel een andere maatregel?		Maatregel staat los van andere maatregelen	Maatregel versterkt 1 andere maatregel, maar is geen voorwaarde	Maatregel versterkt meerdere andere maatregel, maar is geen voorwaarde	Maatregel is voorwaardelijk voor succes andere maatregel(en)
	Potentieel reizigersbereik van de maatregel	Inschatting grootte van de doelgroep		Minder dan 1000 reizigers	1000 - 2500 reizigers	2501 - 5000 reizigers	Meer dan 5000 reizigers

3.6. Afweegkader maatregelen

Om tot een gedragen maatregelenpakket te komen, wordt gebruik gemaakt van een afweegkader. Het doel van het afweegkader is om een maatregelenpakket samen te stellen dat invulling geeft aan de regionale strategie zoals beschreven in voorgaande paragrafen. Het afweegkader is een hulpmiddel en ondersteunt het gesprek binnen de Brainportregio over het wel of niet opnemen van maatregelen in dit MMMP. Het afweegkader helpt daarin door maatregelen objectief met elkaar te vergelijken, op basis van eenduidige, heldere en vooraf vastgestelde criteria. Daarmee fungeert het kader nadrukkelijk niet als algoritme waaruit het definitieve pakket volgt.

In het afweegkader worden de maatregelen beoordeeld binnen de vier thema's zoals eerder in dit hoofdstuk geïdentificeerd. Per thema zijn er verschillende criteria vastgesteld, in combinatie met indicatoren en score-opties. Hierdoor kunnen de verschillende maatregelen via een constante systematiek beoordeeld worden. Naast de criteria binnen de vier thema's worden de kosten van de maatregelen globaal meegenomen.

In het afweegkader zijn bewust criteria met betrekking tot uitvoerbaarheid, zoals uitvoeringscapaciteit en stikstof, niet opgenomen. Immers, het MMMP is nadrukkelijk meerjarig, en juist criteria met betrekking tot de uitvoerbaarheid zijn aan verandering onderhevig. Iets wat nu een belemmering is hoeft dat in 2030 niet meer te zijn. Uitvoerbaarheid is daarom met name relevant voor uitvoeringspakketten (zoals KTM's) die voortvloeien uit het MMMP. Het afweegkader wordt weergegeven in Tabel 1.

4. Mobiliteitspakket

4.1. Introductie

Het mobiliteitspakket geeft invulling aan de strategie via concrete maatregelen, zoals beschreven in het vorige hoofdstuk. Om tot dit pakket te komen is het afweegkader, beschreven in paragraaf 3.6. toegepast. De maatregelen dragen bij aan het faciliteren van de verstedelijking en het bevorderen van Brede Welvaart in de hele Brainportregio. Daarnaast versterken we met deze maatregelen het regionale mobiliteitssysteem en stimuleren we de mobiliteitstransitie.

Het mobiliteitspakket bestaat in totaal uit 139 maatregelen. Dit zijn regionale maatregelen die de verstedelijkingsopgave faciliteren en/of bijdragen aan een toename van de Brede Welvaart. Dit zijn maatregelen voor fietsers, zoals snelfietsroutes, OV-maatregelen zoals Bus op Vluchtstrook, spoormaatregelen, hubs en maatregelen voor wegverkeer. Daarnaast zijn enkele regiobrede beleids- en gedragsmaatregelen opgenomen om de mobiliteitstransitie te versterken. Tabel 2 geeft een globaal overzicht van het mobiliteitspakket. Figuur 6 (volgende pagina) geeft alle maatregelen op de kaart weer.

Het pakket is samengesteld, en de maatregelen zijn afgewogen, met de kennis van nu. Daarom is het pakket adaptief, zodat het regelmatig tegen het licht gehouden kan worden om te voldoen aan de meest actuele standaard. Dit proces wordt beschreven in hoofdstuk 5.

	Aantal maatregelen	Type maatregel
Fiets	36	Snelfietsroutes; missing links fietsnetwerk
OV	24	Busverbindingen en bus op vluchtstrook
Spoor	14	Spoorinfrastructuur, extra sprinters/IC's en internationale treinen
Hubs	22	Brainporthubs, regionale hubs en deelmobiliteit Stations
Auto	40	Snelwegverbredingen, randwegen en ontsluitingen
Beleid gedrag	6	Parkeerbeleid, verkeersveiligheid en gedragsmaatregelen
Totaal	**139**	

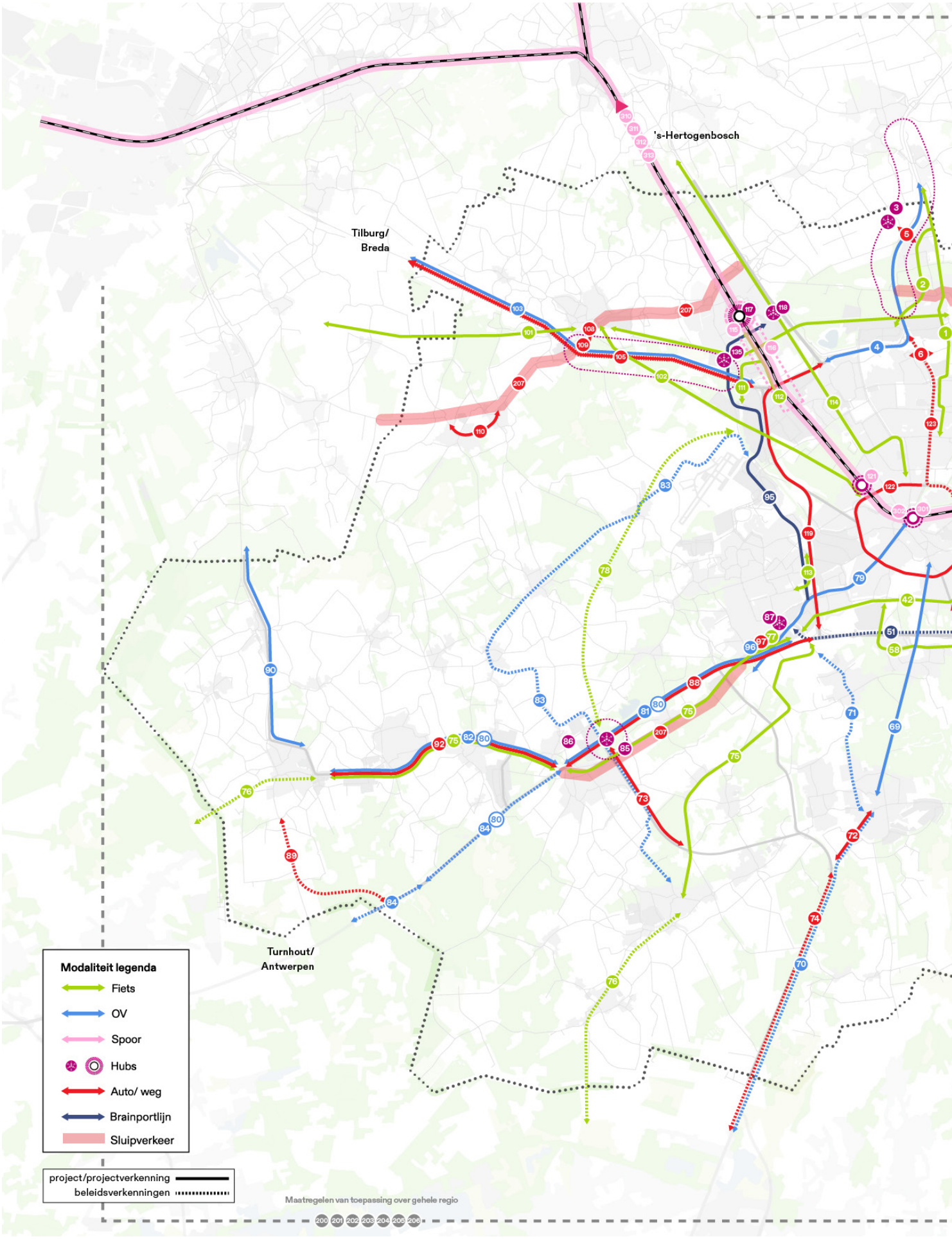
figuur 6: Overzicht maatregelen in MMMP.



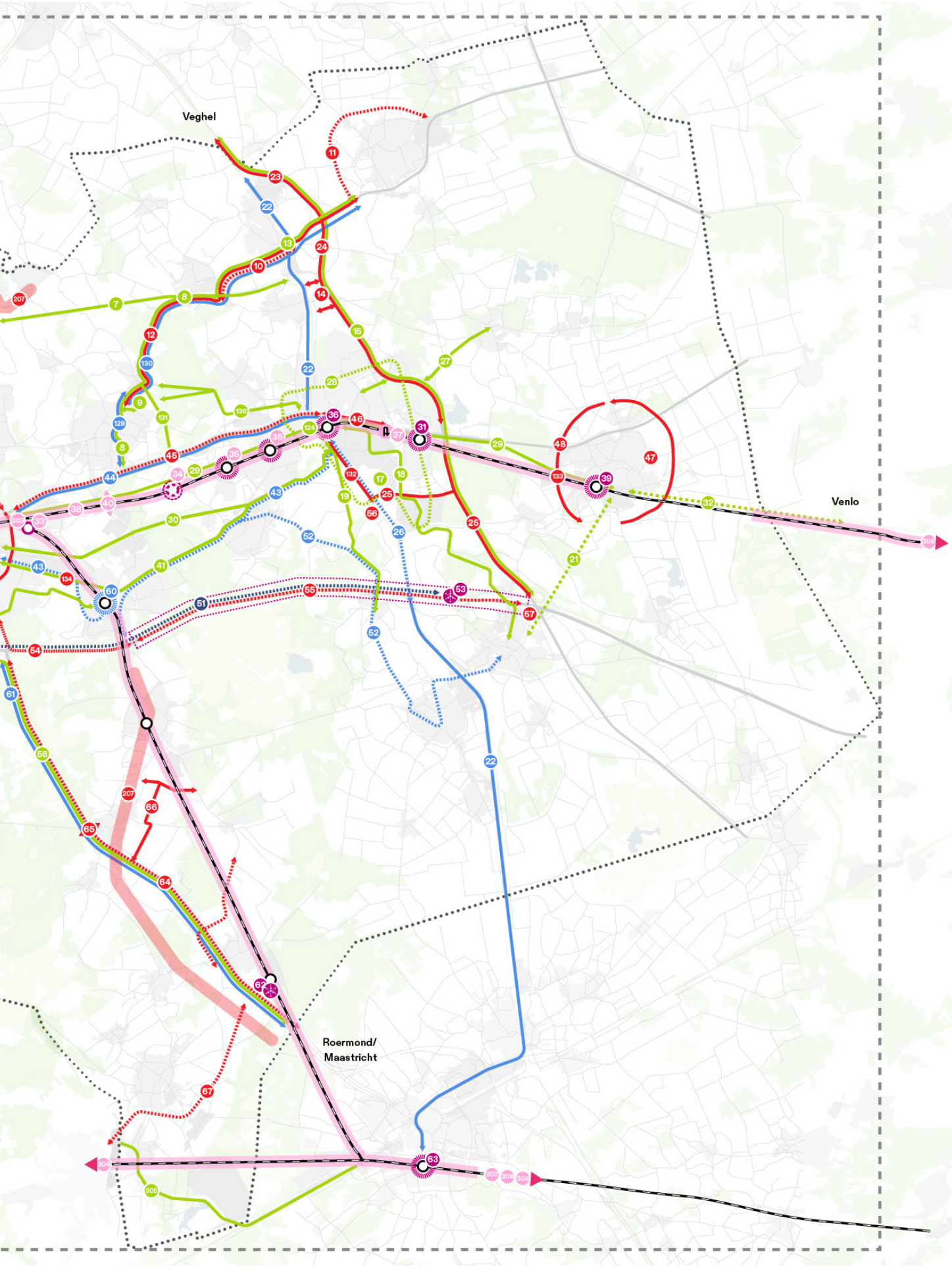
In het vervolg van dit hoofdstuk lichten we het mobiliteitspakket verder toe. Dit doen we aan de hand van de corridors, zoals geïntroduceerd in paragraaf 3.4. Per corridor programmeren we een set aan maatregelen, waarbij we rekening houden met afhankelijkheden tussen maatregelen. Zo is de Vrije spoorkruising Tongelre (303) en het keerspoor randvoorwaardelijk om de treinfrequentie richting zowel Deurne als Weert te verhogen, en is het voor een brainporthub noodzakelijk dat deze ontsloten is met OV, zodat autoreizigers daadwerkelijk op een duurzame modaliteit kunnen overstappen voor het vervolg van hun reis.

Hierbij laten we zien welke maatregelen we realiseren op korte (2025-2030), middellange (2030-2035) en lange termijn (2035-2040 e.v.). Dat betekent overigens niet dat we nu nog niets doen aan maatregelen voor de (middel) lange termijn: Aan maatregelen zoals aanpassingen aan de spoor- en weginfra gaat een lange periode van voorbereiding vooraf. Om deze maatregelen op (middel)lange termijn al te realiseren is het dikwijls noodzakelijk voorbereidingen op korte termijn te starten.

Aan alle maatregelen in het MMMP is een nummer toegekend, dit staat vermeld als (XX) wanneer een maatregel wordt genoemd in de tekst. Hiermee is een maatregel terug te vinden op de maatregelenkaart (Figuur 3) en in de maatregelenlijst (Bijlage A). Maatregelen met betrekking tot een corridor, of de reis naar die corridor, zijn genummerd als 0-199 (hoewel het daadwerkelijke aantal lager is dan 199). Algemene maatregelen voor de gehele Brainportregio, zoals parkeerbeleid, zijn genummerd als 200-299 en interregionale/internationale maatregelen als 300-399. In de maatregelenlijst zijn alle maatregelen vermeld, ook de maatregelen die niet expliciet in de tekst of op de kaart staan.



Figuur 7: Maatregelenkaart


Veghel
Venlo
Roermond/
Maastricht

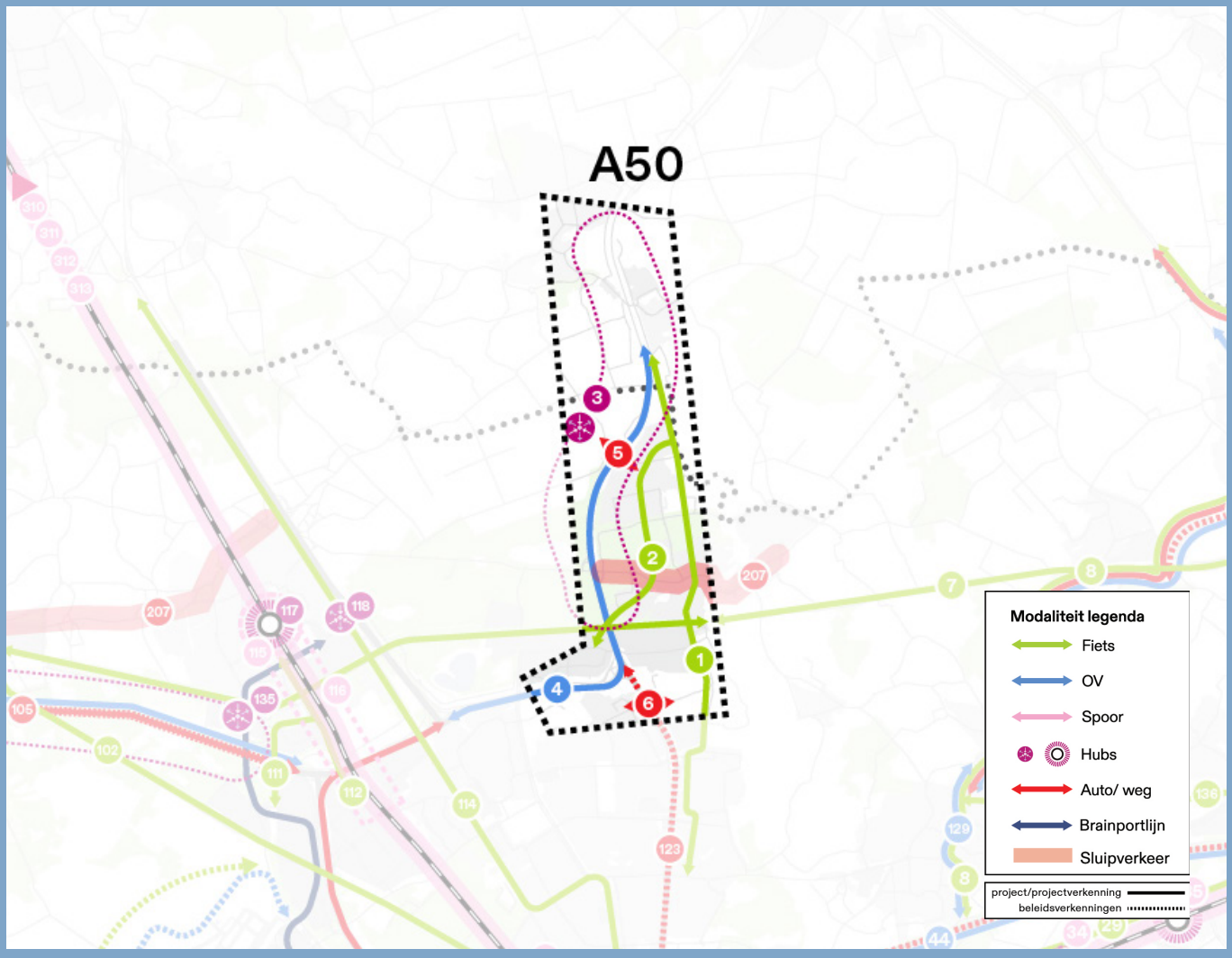
4.2. A50-corridor

De A50-corridor verbindt Eindhoven met Meierijstad, Uden en Nijmegen. De kern van deze corridor wordt gevormd door de A50 die niet alleen gebruikt wordt door autoverkeer, maar ook door bussen tussen de Brainportregio en de Meierij.

Op korte termijn wordt deze corridor versterkt met de aanleg van snelfietsroute F50 Veghel-Sint Oedenrode-Ekkersrijt/Eindhoven (1, 2) en is er het plan om een Brainporthub te realiseren langs de A50 (3) om autoreizigers te verleiden al voor de file over te stappen op fiets of OV. In aanvulling op de Brainporthub wordt de vluchtstrook langs de A50 geschikt gemaakt voor het gebruik voor bussen (4), zoals de huidige Bravodirectlijn tussen Oss, Uden en Eindhoven maar ook nieuwe lijnen als onderdeel van de BRT Meierij die momenteel wordt verkend. De Meierij heeft de intentie om met hiermee een frequente snelle busverbinding op te zetten tussen De Run en Eindhoven en de Meierij, waarbij deze BRT ook bij de Brainporthub A50 kan halteren.

Verder is het de intentie om een onderzoek te starten naar het toevoegen van een extra aansluiting op de A50 ten noorden van Son en Breugel (5) en een extra aansluiting op de J.F. Kennedylaan nabij knooppunt Ekkersweijer voor de bedrijventerreinen Ekkersrijt en de Esp (6). De uitkomst van deze onderzoeken geeft vervolgens input aan de besluitvorming over de doorontwikkeling van deze corridor op (middel)lange termijn.

Het pakket is samengesteld, en de maatregelen zijn afgewogen, met de kennis van nu. Daarom is het pakket adaptief, zodat het regelmatig tegen het licht gehouden kan worden om te voldoen aan de meest actuele standaard. Dit proces wordt beschreven in hoofdstuk 5.



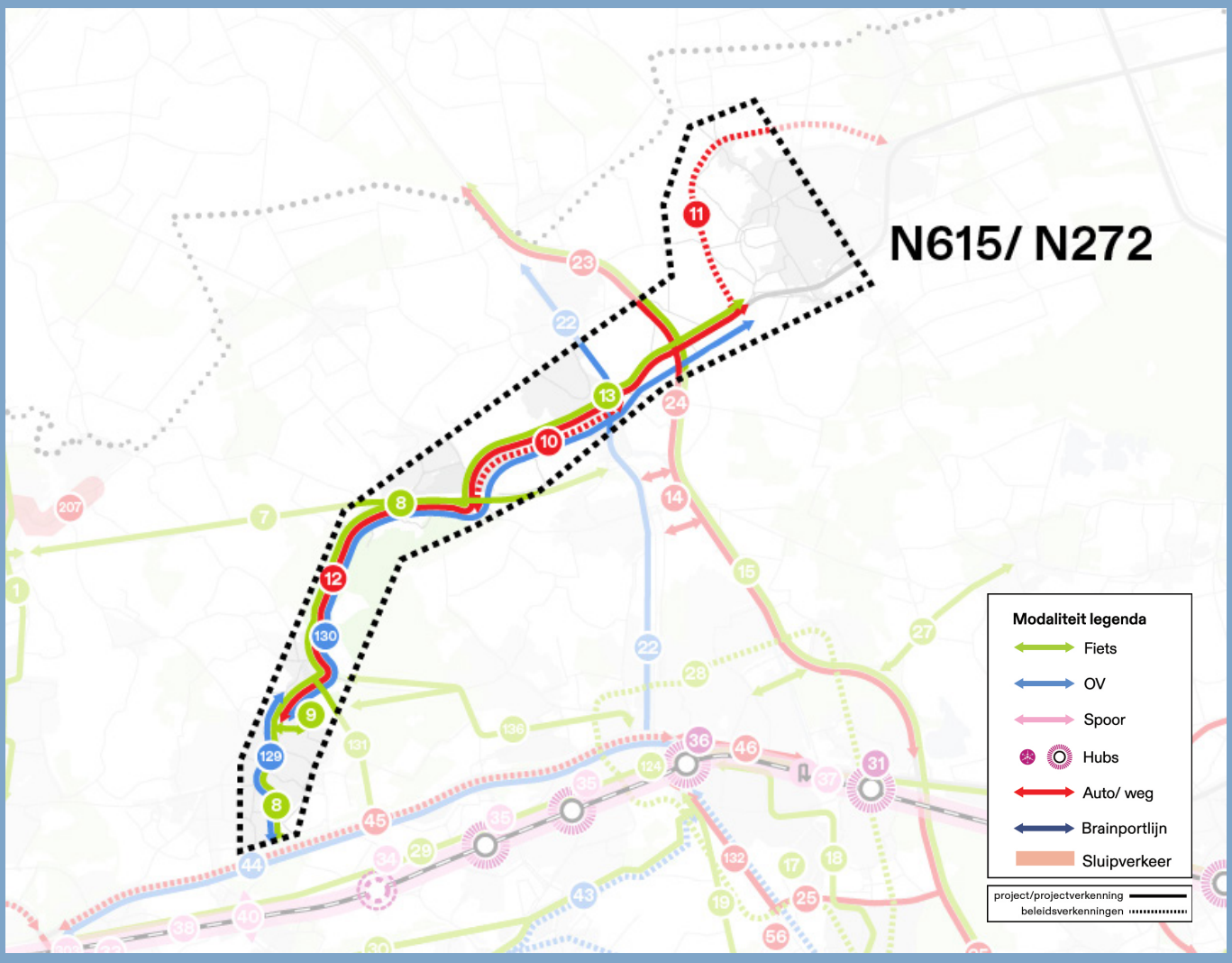
4.3. N615/N272-corridor

Via de N615/N272-corridor zijn Laarbeek en Gemert verbonden met Eindhoven. De corridor sluit aan op de bundelroute N270-corridor richting Eindhoven en de N279, als onderdeel van de robuuste rand, richting Helmond en 's Hertogenbosch. Deze corridor dient als ontsluiting van het gebied langs de corridor. Langeafstandsverkeer vanuit het (noord)oosten naar Eindhoven vice versa wordt geleid via de robuuste rand.

Het grootste knelpunt op de N615/N272-corridor is de Beekse Brug, enerzijds doordat de brug regelmatig geopend wordt, anderzijds door de hoeveelheid verkeer in combinatie met de verkeersstructuur. Daarnaast worden vanwege de woningbouwopgave de komende jaren ook langs deze corridor woningen gerealiseerd. Dit leidt tot extra autoverkeer door de kernen met negatieve effecten op de leefbaarheid. Deze twee opgaven definiëren de maatregelen die op deze corridor worden geïnitieerd.

Op korte termijn wordt de verkeersituatie geoptimaliseerd ter bevordering van de doorstroming van OV en fietsers ter plaatse van de Beekse Brug om zo het knelpunt te verminderen (13). Daarnaast worden diverse fietsverbindingen gerealiseerd zoals de F58 (7) en snelfietsroute Gemert-Eindhoven (8), en worden maatregelen verkend ter bevordering van de doorstroming van OV. Daarmee worden diverse alternatieven geboden voor de auto.

Voor de middellange termijn wordt de verkeersstructuur rond de N615/N272 (12) en Helmond-Noord onderzocht. Dit gaat onder meer over het onderzoeken van randwegen langs Laarbeek (10) en Gemert (11) en het onderzoeken van een nieuwe noordoostelijke wegenstructuur in Helmond (14). Dit dient met name om de Beekse Brug en de N279 te ontlasten, en daarnaast de realisatie van woningen te faciliteren voor dorpen langs deze corridor en de leefbaarheid te verbeteren door verkeer buiten de kernen om te leiden.

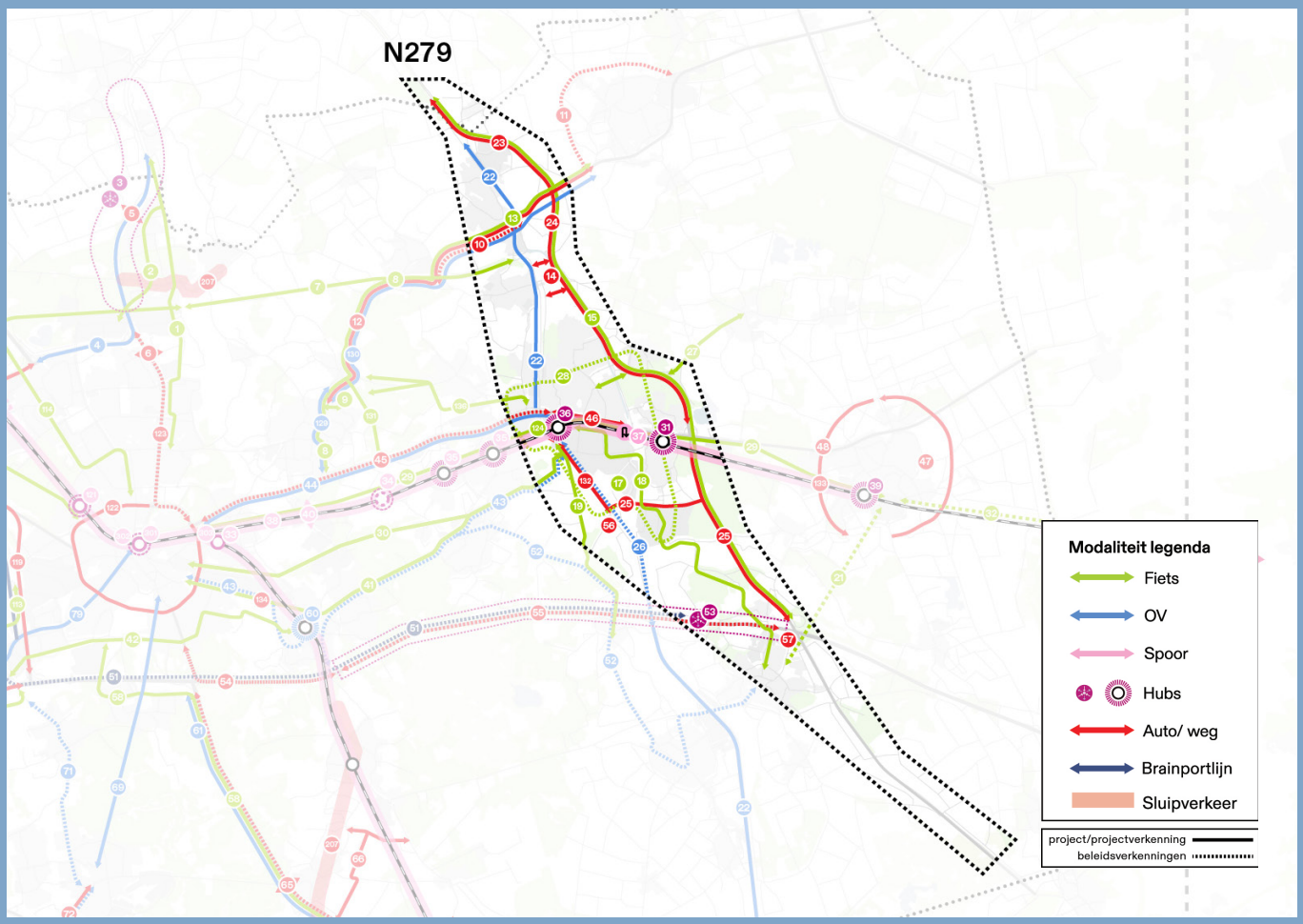


4.4. N279-corridor

De N279-corridor vormt de verbinding tussen 's-Hertogenbosch, Veghel, Helmond, Asten en Midden-Limburg. Deze corridor biedt, in tegenstelling tot andere corridors binnen de Brainport-regio geen directe aansluiting op Eindhoven, maar fungeert als robuuste rand. Via de N279 wordt wegverkeer vanuit de regio ten oosten van Helmond naar bestemmingen ten westen van Helmond naar de A67 geleid. Daarmee wordt afgevangen dat dit wegverkeer dwars door de steden Eindhoven en Helmond en het gebied daartussen moet rijden. In aanvulling hierop geleidt de N279-corridor reizigers naar de regionale hub bij Helmond Brouwhuis, vanwaar reizigers hun reis richting Helmond (centrum), Eindhoven of Venlo kunnen voortzetten met de trein.

Op korte termijn ligt de nadruk op de aanleg van snelfietsroutes die kernen langs de N279 verbinden met elkaar en met name Helmond om zo een duurzaam en concurrerend alternatief te bieden voor de auto (15 - 18, 27). Daarnaast versnelt dit ketenreizen voor de combinatie fiets en trein. Verder worden plannen uitgewerkt voor de realisatie van een regionale hub gerealiseerd bij station Helmond Brouwhuis (31). Dankzij de ligging nabij zowel de N279 als de N270 is deze locatie uitstekend als overstappunt van auto en fiets naar de trein. Daarbij fungeert deze hub als stadsrandhub voor Helmond.

Verder wordt onderzocht hoe de doorstroming op de N279 en leefbaarheid rond deze verbinding kan worden verbeterd (24). Hiervoor loopt momenteel de planstudie. Daarnaast wordt de Oostelijke Randweg (25) onderzocht als ontsluiting van Helmond richting de A67. Deze aanpassing moet het verkeer richting Eindhoven beter verdelen over de A67 en de N270. Voor beide onderzoeken leidt dit tot realisatie op (middel) lange termijn. Voor de middellange termijn is er de ambitie het regionale openbaar vervoer te versterken, onder meer via een HOV-lijn Oss/'s-Hertogenbosch–Weert (22, 26). Dit werken we verder uit in bovenregionale samenwerking met de regio's Meierijstad en Weert. Ook is er het plan voor een snelfietsroute Asten–Deurne (21) en vindt onderzoek plaats naar de noordoostelijke wegenstructuur (14) in Helmond ter ontlasting van de Beekse Brug (13) en het centrale deel van de N279.



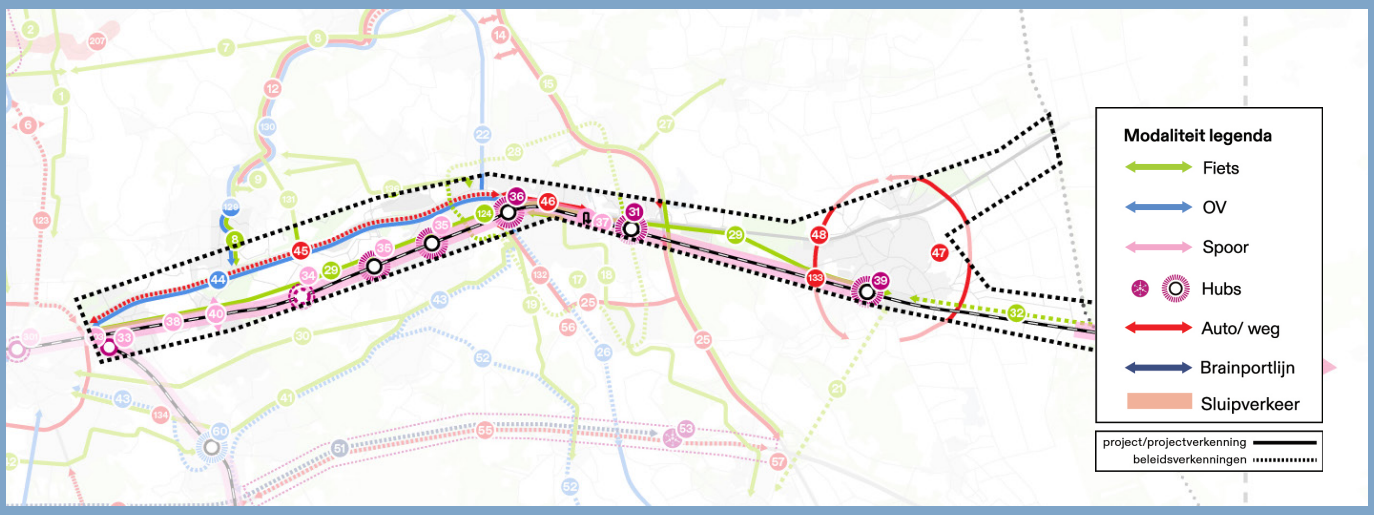
4.5. N270-corridor

De N270-corridor vormt de verbinding tussen Eindhoven, Helmond, en Deurne en bestaat uit zowel een spoor-, fiets en wegverbinding. Na Deurne splitst de route zich: het spoor loopt door naar Venlo, terwijl de N270 afbuigt richting Venray en de Maasduinen. Binnen deze corridor vervult het spoor een centrale rol als snelle en betrouwbare verbinding tussen de kernen en de centra van Eindhoven en Helmond, evenals als verbinding naar Venlo. De ontwikkeling van het spoor staat dan ook centraal in de mobiliteitsaanpak op deze as, aangevuld met maatregelen die deze spoorverbinding versterken. In aanvulling daarop worden diverse fietsmaatregelen genomen. Het versterken van spoor en fiets op deze corridor is noodzakelijk met oog op de realisatie van meer dan 10.000 woningen in Helmond, waarvan een groot deel rond station Helmond landt, en zo'n 9.000 woningen in Deurne.

Op de korte termijn ligt de nadruk op stations en fietsroutes, en het voorbereiden van aanpassingen aan de spoorinfrastructuur die voorwaardelijk zijn voor het verhogen van de treinfrequentie, zoals de voorbereidingswerkzaamheden voor het realiseren van de vrije kruising bij Tongelre en het keerspoor bij Helmond/Deurne (303). Zoals al eerder beschreven, is de regionale hub bij station Brouwhuis een belangrijke schakel in het netwerk (31). Deze hub is goed bereikbaar via zowel de N270 als de N279 en biedt een directe treinverbinding naar Eindhoven. Daarmee vervult de hub een dubbele rol: als overstappunt binnen de regio én als stadsrandhub voor Helmond. Daarnaast worden de stations Helmond Centrum (36) en Deurne (39) op korte termijn aangepakt, onder meer met verbeterde voorzieningen voor fiets, deelmobiliteit, parkeren, comfortabele wachtruimtes en andere reizigersdiensten.
Naast het spoor worden investeringen gedaan in de fietsinfrastructuur en HOV. Diverse snelfietsroutes langs deze corridor zijn al deels gerealiseerd en worden de komende periode afgerond (29, 30, 135). Hetzelfde geldt voor HOV-oost tussen Eindhoven en Geldrop (43). Verder is er de intentie om de HOV-verbinding tussen Eindhoven, de High Tech Automotive Campus en Helmond via de N270 te versterken (44) zolang het treinverkeer nog niet opgeschaald is om zo voldoende capaciteit te bieden op piekmomenten. Het spoor blijft echter leidend in de mobiliteitsstrategie voor deze corridor.

Op de middellange termijn volgen verdere verbeteringen aan het spoorsysteem. De vrije kruising in Tongelre (303) wordt gerealiseerd om de capaciteit richting Deurne en Weert te vergroten. Ook komt er een keervoorziening in Helmond Brouwhuis en/of Deurne (37), een randvoorwaarde voor het verhogen van het aantal sprinterdiensten. Er wordt ook onderzocht of er een ongelijkvloerse kruising gerealiseerd kan worden waar de Collse Hoefdijk het spoor kruist (40).

Aanvullend worden er maatregelen genomen voor fiets en weg. Zo is er het plan om de Kasteeltraverse in Helmond af te waarderen (46) ten behoeve van woningbouw en de intentie om de snelfietsroute van Eindhoven naar Deurne door te trekken naar Venlo (32). Ook is er de ambitie een randweg rond Deurne te realiseren. Dit wordt momenteel nader onderzocht (47, 48). Eveneens worden plannen uitgewerkt om de doorstroming op de N270/A270 tussen Helmond en Eindhoven te verbeteren en tegelijkertijd de negatieve effecten op de leefbaarheid, zoals geluidsoverlast, te beperken (45). Zoals beschreven in de actualisatie van het MIRT-onderzoek dient daarbij de N270/A270 voornamelijk als ontsluiting van de gebieden en woningbouwontwikkelingen direct langs deze as. Dit is in lijn met het eerdere geïntroduceerde principe van bundelroutes. De A67 dient als doorgaande route (robuuste rand) voor het interregionale verkeer.



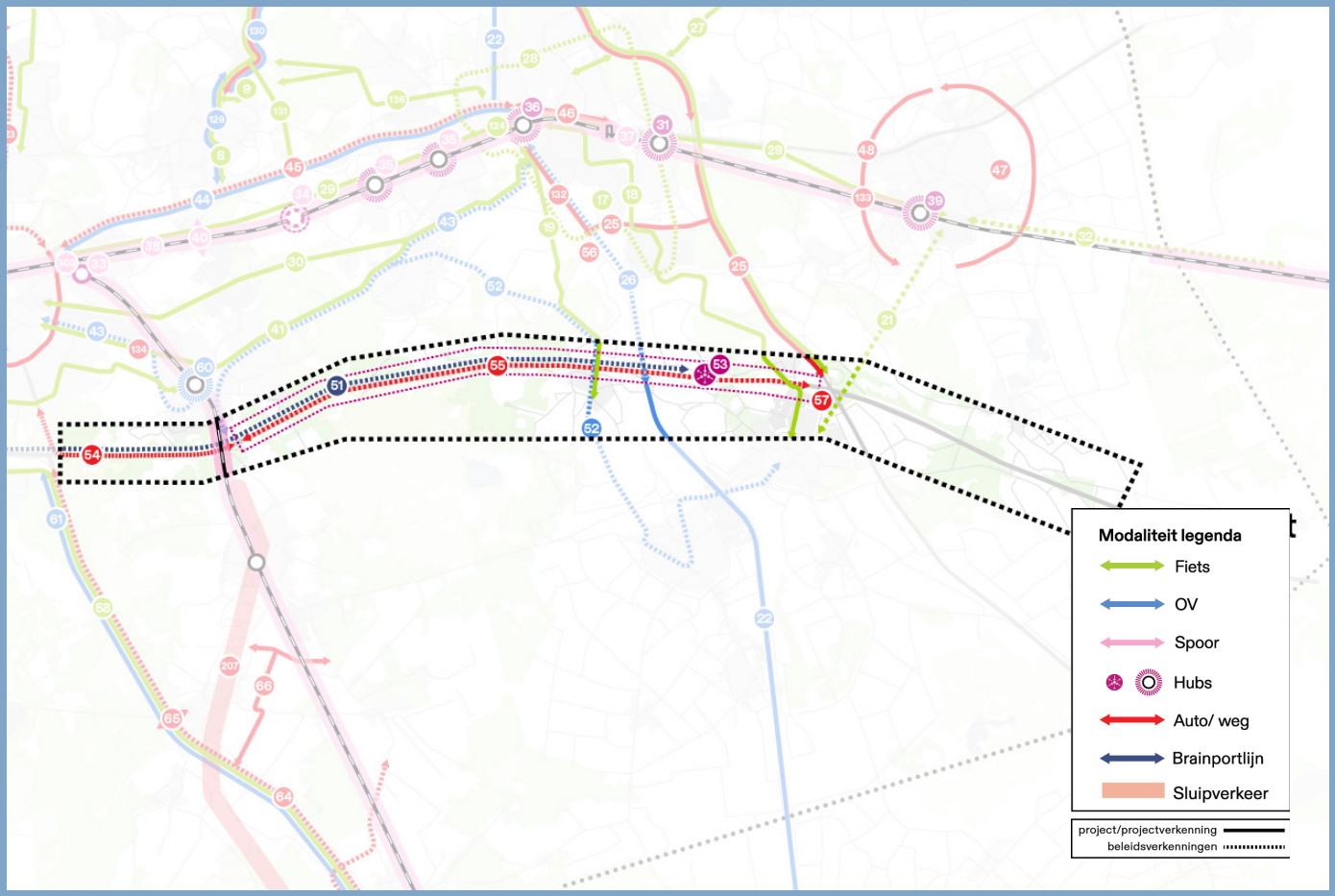
4.6. A67 Oostcorridor

De A67-Oostcorridor vormt de verbinding tussen Eindhoven, Geldrop, Someren en Asten. Op hoger schaalniveau is dit onderdeel van de verbinding Antwerpen-Eindhoven-Venlo-Ruhrgebied. Juist voor die langeafstandsverbindingen fungeert deze corridor als robuuste rand.
Op korte termijn wordt er een snelfietsroute tussen De Run, HTCE, Eindhoven en Geldrop gerealiseerd (42), en een fietsroute tussen Helmond, Geldrop en Eindhoven (41). Daarnaast is het de ambitie de Brainporthub A67-Oost te realiseren (53) en de brainportlijn hiernaartoe door te trekken zodat er een goede HOV-verbinding beschikbaar is vanaf de hub (51). Hiertoe zal worden onderzocht welke infrastructurele maatregelen nodig zijn. Verder bestaat de wens de OV-verbinding tussen Asten en Eindhoven te versterken (52). Door middel van deze busverbindingen en fietspaden wordt de druk op deze internationale corridor rond Eindhoven verlaagd. TTot slot wordt er gezorgd voor een goede aansluiting van de truckparking bij Asten voor internationaal vrachtverkeer, onder andere door het ombouwen van de rotonde Floralaan en het verbeteren van de aansluitingen op het knooppunt A67-N279 (57).

Voor de middellange termijn is er het plan de A67 tussen Leenderheide en Asten te verbreden (54, 55). Daarnaast wordt onderzocht hoe het nieuwe regionale bedrijventerrein ten zuiden van Helmond aangesloten kan worden op het regionale fiets-, OV en wegennetwerk (56), waaronder de Oostelijke Randweg (25) en snelfietsroute Someren-Helmond (19).

Specifiek voor deze corridor wordt de financiering van maatregelen vanuit het restbudget van de verbreding van de A67 onderzocht.

Dit MMMP bevat diverse snelwegverbredingen. Waar dit traditioneel gezien meestal een extra strook voor alle weggebruikers betekende, is dat bij de snelwegverbredingen die in dit MMMP worden genoemd niet het geval. Een verbreding kan ook een extra strook inhouden voor bussen, waaronder de brainportlijnen, collectief vervoer en/of specifieke doelgroepen.



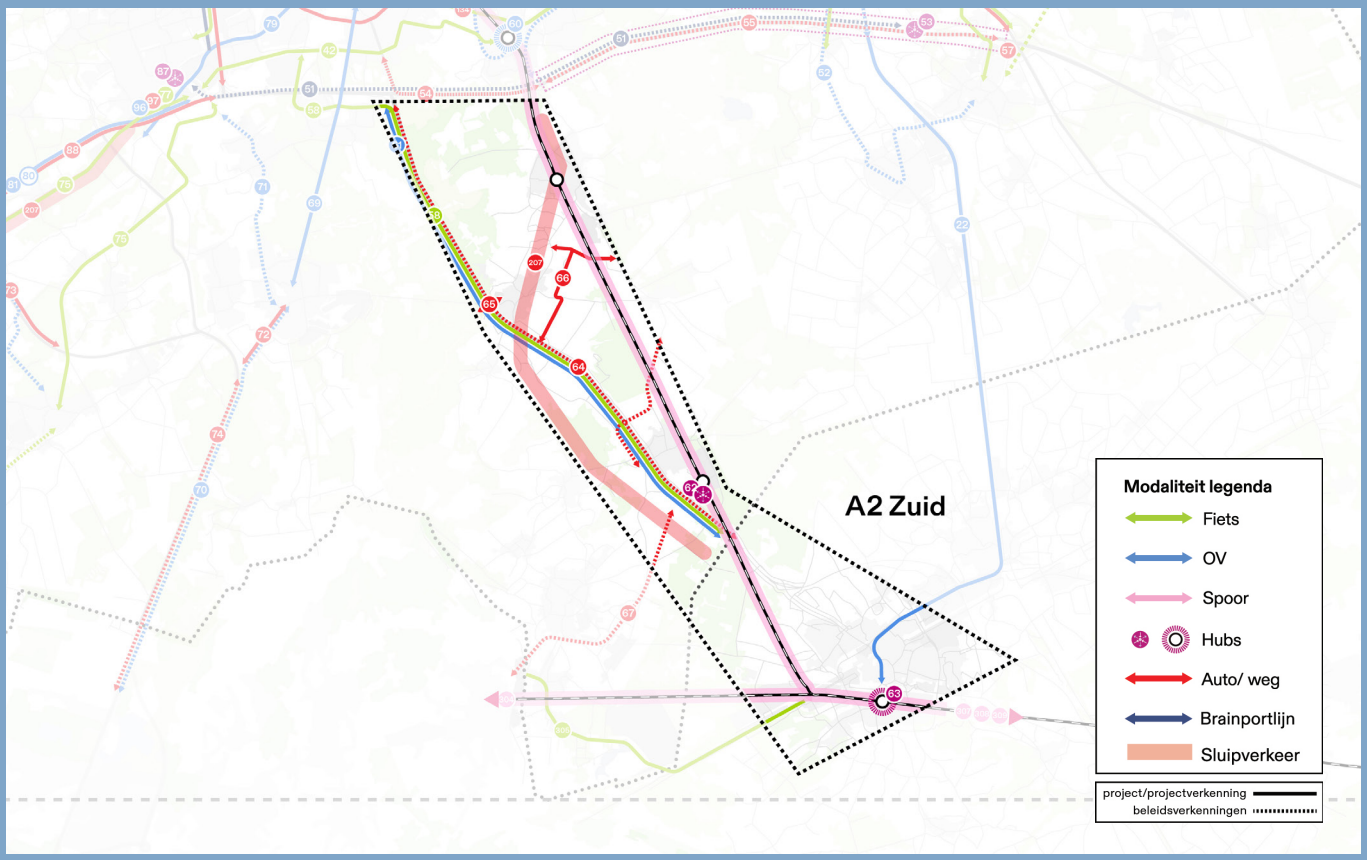
4.7. A2-Zuidcorridor

De A2-Zuidcorridor vormt een belangrijk onderdeel van de verbinding tussen Amsterdam, Utrecht, Eindhoven, Maastricht, Luik en verder richting België. Binnen de Brainportregio verbindt deze corridor onder meer Eindhoven, Leende, Maarheeze en – net buiten de regio – Weert.

Op korte termijn worden maatregelen getroffen om de A2 te ontlasten door middel van OV en de fiets. Zo wordt de bestaande, intensief gebruikte hub bij station Maarheeze uitgebreid tot een volwaardige Brainporthub (62). Daarnaast wordt het gebruik van de vluchtstrook door bussen tussen Nederweert en Eindhoven mogelijk gemaakt (61), met als doel de reistijd te verkorten voor reizigers tussen Weert, Maarheeze en werklocaties zoals De Run. Deze busverbinding biedt immers een sneller alternatief dan de huidige combinatie van trein (Weert–Eindhoven) en aansluitende busdiensten. Ook is het de wens om station Weert als OV-knooppunt op te waarderen (63) zodat het gebruiksgemak verbetert, en reizigers nog meeer gestimuleerd worden gebruik te maken van (H)OV en trein. Verder is het de ambitie te starten met de realisatie van de snelfietsroute F2 (58).

Naast de maatregelen op de hoofdcorridor wordt gewerkt aan een betere verbinding met het omliggende gebied. Zo worden aanpassingen aan de aansluitingen 34 (Valkenswaard) en 35 (Leende) op de A2 (65) verkend om autoverkeer door de kernen van Heeze, Leende en Sterksel terug te dringen. Dat komt ten goede aan de leefbaarheid en verkeersveiligheid in deze dorpen. Daarnaast wordt er onderzoek gedaan naar de realisatie van de Centrale As (66).

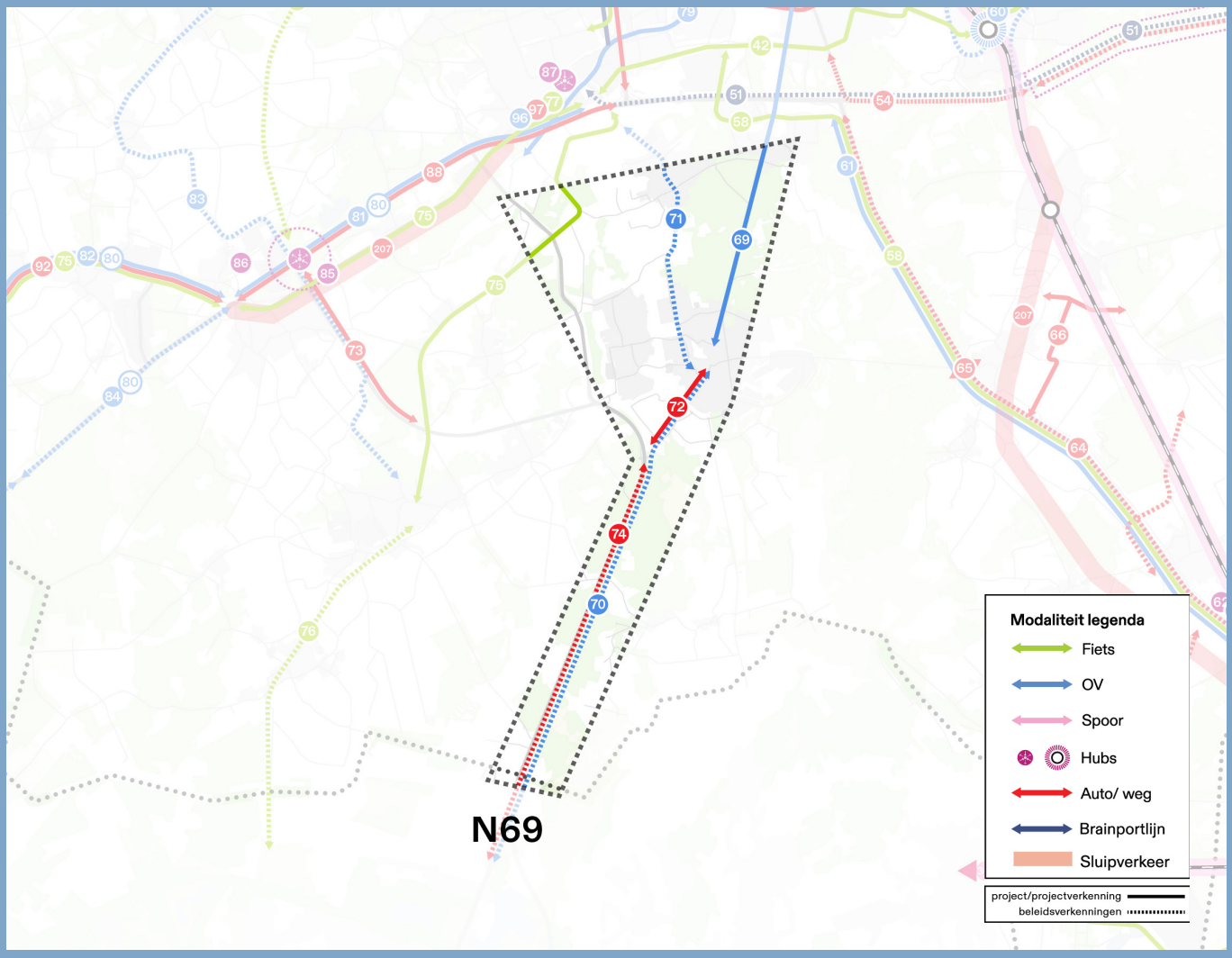
Op de middellange termijn is een opwaardering van station Geldrop tot hoogwaardige subregionale knoop gewenst (60), mede in het licht van de geplande woningbouw van meer dan 2.500 woningen tot 2040. Daarnaast wordt ingezet op het versterken van de verbinding tussen het zuidelijk deel van de Brainportregio en België. Hiervoor worden diverse maatregelen onderzocht, waaronder de aanleg van een fietsroute (305) en het reactiveren van de spoorlijn Weert–Hamont (304). Ook wordt een alternatieve route voor vrachtverkeer onderzocht tussen de A2, Weert, Budel en Hamont (67), buiten de dorpskernen om, met als doel de leefbaarheid te verbeteren. En een verbinding tussen bedrijventerrein Poort 43 en de A2 (Samen mee naar de A2) om (vracht)verkeer door de kernen Heeze, Leende, Sterksel en Maarheeze te verminderen.



4.8. N69 corridor

De N69 corridor loopt vanaf Eindhoven via Valkenswaard richting Pelt en Hasselt (België). Waar er voor fietsers, OV en lokaal verkeer directe routes bestaan vanuit Eindhoven en Veldhoven (waaronder De Run), wordt (boven)regionaal wegverkeer om de kernen heen geleid via de Westparallel (de nieuwe N69) en de A67 West. Daarmee sluit deze corridor aan op de A67 Westcorridor.

De directe verbindingen tussen kernen in deze corridor en Eindhoven en Veldhoven bieden kansen voor het opwaarderen van OV. Op de korte termijn wordt daarom ingezet op het versterken van OV tussen Valkenswaard en Eindhoven via een HOV-lijn (69), en wordt de potentie van shuttlevervoer tussen Valkenswaard, Waalre en De Run (71) onderzocht als vermindering van woon-werkverkeer met de auto. Daarnaast worden maatregelen ingezet om doorgaand verkeer door Valkenswaard te verminderen en via de N69 om de kern heen te leiden (72). Op deze manier wordt het gebruik van OV gestimuleerd en wordt de leefbaarheid verder verbeterd. Op de langere termijn wordt het versterken van de verbinding met België onderzocht. Dit onderzoek zal focussen op zowel kansen voor OV (70), als het verbeteren van de weginfrastructuur (74).



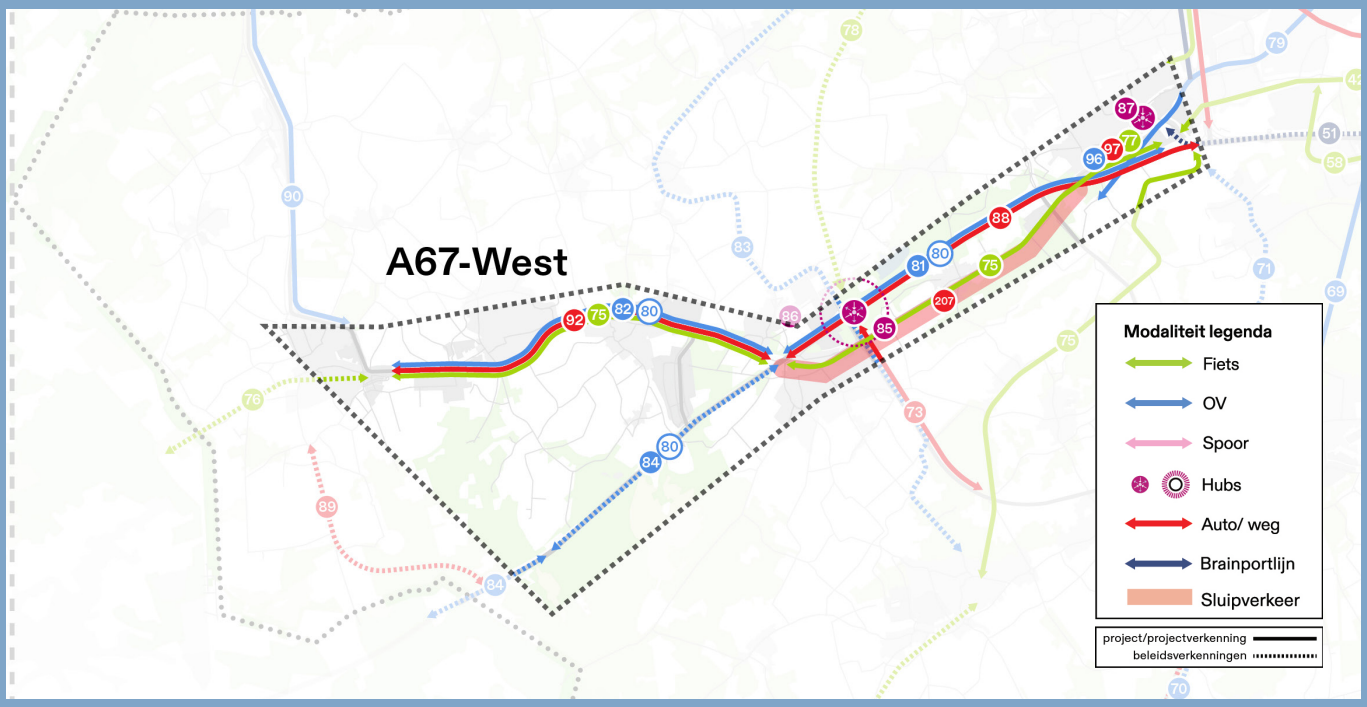
4.9. A67-West corridor

De N69 corridor loopt vanaf Eindhoven via Valkenswaard richting Pelt en Hasselt (België). Waar er voor fietsers, OV en lokaal verkeer directe routes bestaan vanuit Eindhoven en Veldhoven (waaronder De Run), wordt (boven)regionaal wegverkeer om de kernen heen geleid via de Westparallel (de nieuwe N69) en de A67 West. Daarmee sluit deze corridor aan op de A67 Westcorridor.

De A67-West corridor verbindt Eindhoven met de Kempen en vanuit daar verder naar Turnhout en Antwerpen. Hiermee verbindt de corridor de kleinere kernen in de Kempen met grotere steden. Voor deze corridor ligt de focus in eerste instantie op duurzame modaliteiten fiets en OV om zo een volwaardig alternatief voor de auto te bieden. Op middellange termijn worden, naast fiets- en OV-maatregelen, ook maatregelen onderzocht ten behoeve van wegverkeer.
Op de korte termijn wordt de snelfietsroute F67 verder gerealiseerd (75) en aangesloten op de slowlane (77), en wordt een onderzoek gestart naar een directe fietsroute van de dorpen in de Kempen naar BIC Noord en Eindhoven Airport (78). Het OV wordt uitgebreid met de aanleg van HOV4 (79) van Eindhoven Centraal naar Veldhoven MMC en er het doortrekken naar De Kempen (80) wordt onderzocht. In aanloop hiernaartoe wordt het mogelijk gemaakt voor bussen om de vluchtstrook van de A67 te gebruiken (81), en worden maatregelen genomen ter bevordering van de doorstroming van bussen over de N284 (82) als onderdeel van de algehele reconstructie van deze weg (92). Naast deze maatregelen worden twee belangrijke mobiliteitshubs gerealiseerd: de Brainporthub A67 West (85) en de regionale hub bij Veldhoven MMC (87). Deze hubs fungeren als overstappunten tussen verschillende modaliteiten en dragen bij aan een efficiënte ketenreis vanuit de Kempen naar werklocaties in Eindhoven en station Eindhoven Centraal. Zo ontstaat er een totaal systeem van OV via verbindingen en een netwerk aan hubs.

Verder worden maatregelen verkend om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren en sluipverkeer te beperken in het gebied tussen de A58 en A67 (93). Voor andere onderzoeken is er de intentie om op korte termijn te starten, hierbij gaat het onder meer om het realiseren van een directe aansluiting voor Reusel op de A67 (89) en een nieuwe busverbinding tussen diverse Kempendorpen in het gebied tussen de A67 en A58 en BIC Noord/Eindhoven Airport (83) .

Op de middellange termijn wordt de focus verbreed. Zo wordt de autoinfrastructuur verbeterd, onder meer op de N397 (73) als route naar de corridor, en op de A67 tussen Eersel en De Hogt ter bevordering van de doorstroming (88). Dit is cruciaal voor de bereikbaarheid van De Run, Veldhoven-West, de Kempen en Valkenswaard/Waalre. Ook voor deze corridor wordt het verbeteren van de verbinding met België onderzocht. Daarbij wordt gedacht aan een OV-verbinding met Turnhout en Antwerpen (84) en het doortrekken van de F67 naar België (76).

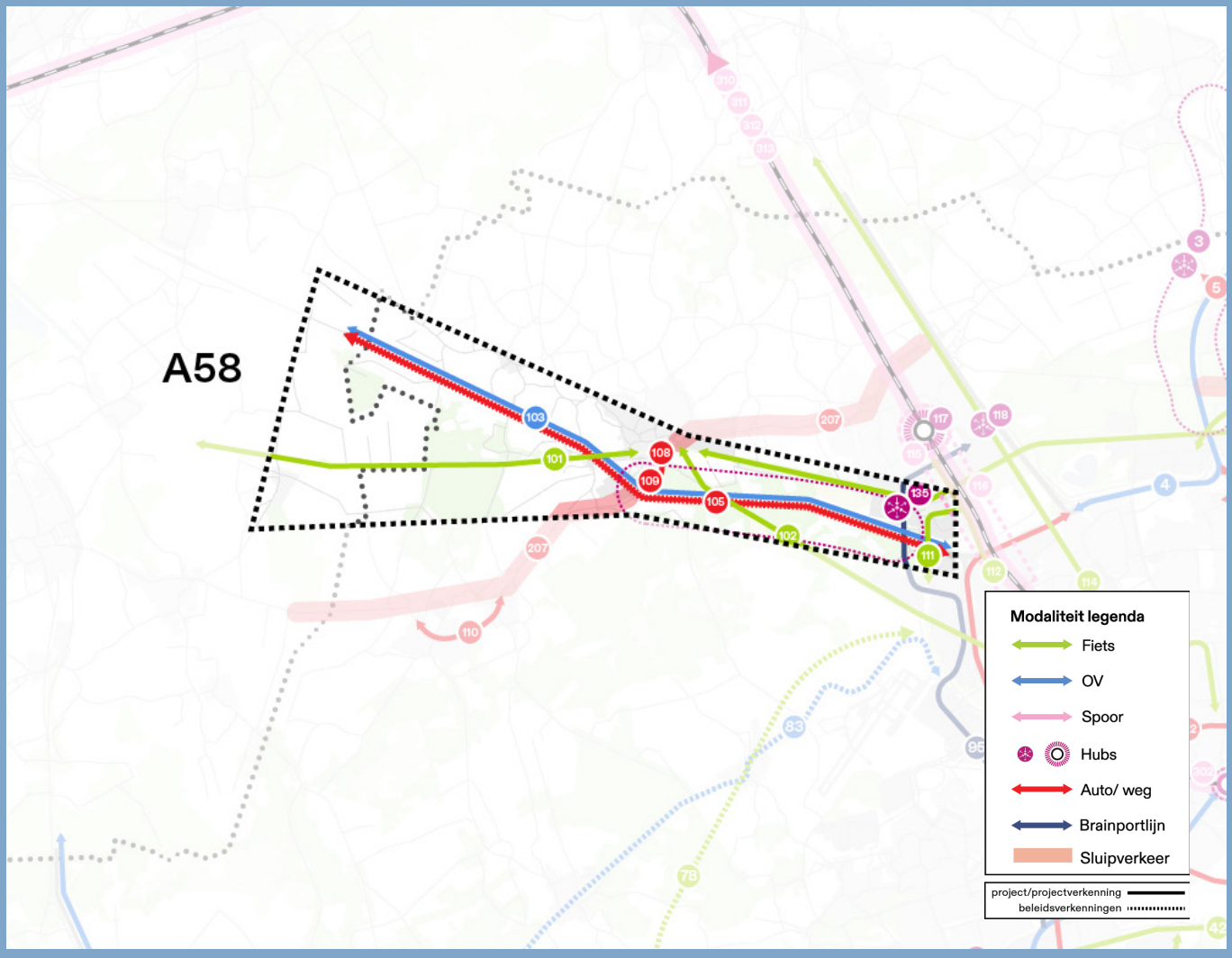


4.10. A58 corridor

De A58 corridor legt de verbinding vanaf Eindhoven richting Tilburg en daarmee naar het hart van Brabant. De A58 ontsluit de dorpen die tussen Eindhoven en Tilburg liggen, zoals Oirschot, en, verder van de A58 af, kleine kernen zoals Oostelbeers en Middelbeers. Met name voor de kleine kernen in het gebied tussen de A58 en A67 is leefbaarheid een belangrijk thema, onder meer vanwege sluipverkeer als gevolg van files op de A58 en A67. Tegelijkertijd is de auto de belangrijkste modaliteit voor bewoners en bezoekers van deze kleine kernen. Vanwege het aantal reizigers is hier immers maar beperkt OV beschikbaar, en de fietsafstand naar Eindhoven is aan de lange kant.

Voor de korte termijn wordt voor het gebied tussen de A58 en A67 maatregelen verkend om het sluipverkeer te beperken en de verkeersveiligheid te verhogen (93). Daarbij wordt specifiek gekeken naar de N395 (110). In deze verkenning wordt onderzocht hoe de bereikbaarheid van kernen met fiets en OV kan worden verbeterd, onder andere door flexibele vormen van OV zoals Bravo Flex (202) om zo toch OV in dit gebied aan te kunnen bieden. Daarnaast wordt de eerste fase van de zuidoostelijke randweg van Oirschot gerealiseerd (108) en, daaraan gekoppeld, de Groene Corridor (102) als directe fietsroute tussen Oirschot en de westzijde van Eindhoven (BIC). Richting het westen wordt het deeltracé Hilvarenbeek-Oirschot van de F58 gerealiseerd (101).

Op middellange termijn is er het plan om de A58 te verbreden (105), onder meer om het mogelijk te maken voor bussen om de vluchtstrook te gebruiken (103). Daarop volgend wordt kan de Brainporthub A58 gerealiseerd worden (104) om het autoverkeer richting o.a. BIC noord en De Run af te vangen.

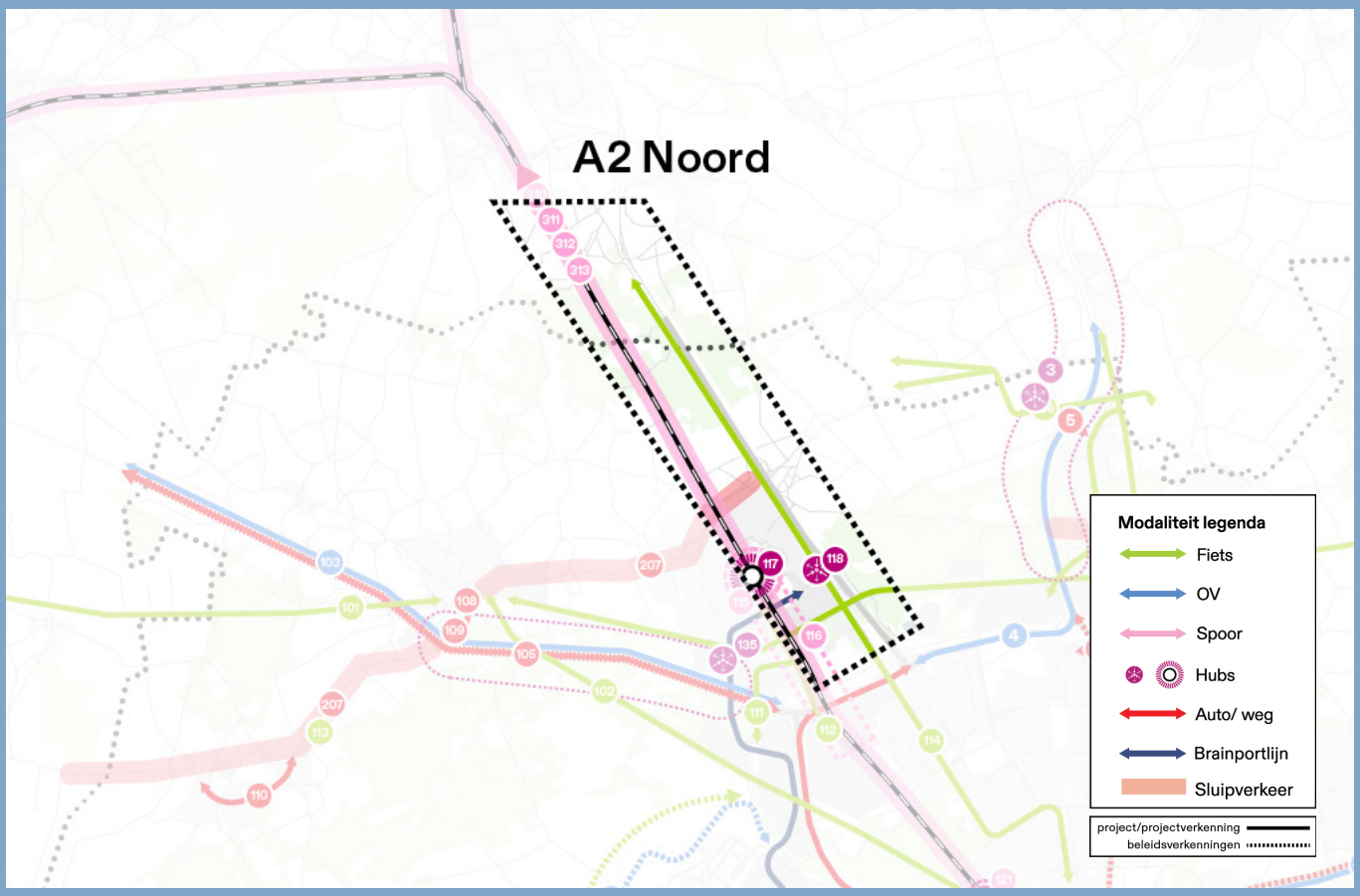


4.11. A2-Noord corridor

De A2-Noordcorridor vormt een essentiële verbinding tussen de Brainportregio en Midden-Nederland. Deze corridor bestaat uit zowel de A2/N2 als de spoorverbindingen richting 's-Hertogenbosch en Utrecht, en vervult daarmee een sterke interregionale functie. Momenteel vindt de integrale MIRT-verkenning plaats naar de A2/N2-Brainportlijn en Noordwestelijke ontsluiting Brainport Eindhoven. De resultaten van deze verkenning zullen richting geven aan maatregelen op deze corridor, die vervolgens op (middel) lange termijn gerealiseerd worden.

Op de korte termijn ligt de focus vooral op het versterken van fietsverbindingen en het realiseren van mobiliteitshubs. Zo wordt gewerkt aan meerdere snelfietsroutes, waaronder de verbinding tussen Best en Eindhoven: de pendelroute (112), de snelfietsroute F2 tussen 's-Hertogenbosch, Boxtel en Eindhoven (114), en een directe fietsverbinding tussen Brainport Industries Campus (BIC) en station Best (111). Via deze fietsroutes wordt de fiets een goed alternatief voor de auto, en vormt de fiets een onderdeel van een ketenreis tussen BIC en treinstations elders in het land. Parallel aan de fietsroutes wordt de Brainporthub bij Best (118) gerealiseerd. Deze hub moet een belangrijke rol gaan spelen als overstappunt tussen auto, fiets en openbaar vervoer in de noordwestelijke zone van de regio. Het is belangrijk dat bij het in gebruik nemen van deze hub (H)OV direct beschikbaar is. Verder wordt en een regionale hub bij Philips Medical (135) onderzocht.

Op middellange termijn wordt opvolging gegeven aan de eerder genoemde MIRT-verkenning. Dit betekent onder meer dat het kerntracé van de Brainportlijn (95) gerealiseerd wordt en de verbreding van de A2/N2 start. Daarnaast wordt, in lijn met de resultaten van de actualisatie van het MIRT-onderzoek, een verkenning opgestart naar de functie van station Best als regionale knoop (117) en IC-stop (115), in relatie tot gebiedsontwikkelingen rond de knoop en de koppeling aan de Brainportlijn. Dit leidt vervolgens tot realisatie op lange termijn.



4.12. Eindhoven-Best-Veldhoven

Het gebied rond Eindhoven, Best en Veldhoven vormt het economische hart van de Brainportregio. Dit hangt samen met de goede bereikbaarheid, het merendeel van de corridors is gericht op dit gebied. De ontwikkelingen in dit gebied gaan hard, met name gedreven door het HTSM-cluster en ondersteunende bedrijvigheid. De actualisatie van het MIRT-onderzoek geeft weer dat in de afgelopen 25 jaar het aantal banen in deze regio met zo'n 83.000 toenam. Voor de komende 15 jaar worden er nog eens zo'n 75.000 extra banen verwacht, met name aan de westzijde van Eindhoven, waaronder op BIC Noord, en in Veldhoven rond De Run. Dit gaat gepaard met de realisatie van meer dan 40.000 woningen. Waar dit gebied oorspronkelijk goed bereikbaar was met de auto staat het wegennet inmiddels onder druk, die nog verder toeneemt door de groei van het aantal banen en woningen. Voor dit gebied wordt dan ook stevig ingezet op de mobiliteitstransitie om zo de ruimtevraag door auto's te beperken en de druk op het wegennet te verminderen.

Dit vertaalt zich met name in enkele grootschalige HOV-maatregelen, waaronder op korte termijn de aanleg van HOV4 (79) tussen Eindhoven Centraal, De Run en de regionale hub Veldhoven MMC (87), en de aanleg van het kerntracé van de Brainportlijn (95) tussen station Best, BIC Noord, De Run en Veldhoven MMC. Daarbij wordt onderzocht hoe de Brainportlijn kan worden doorgetrokken naar bestemmingen in de regio, waaronder diverse Brainporthubs waarmee autogebruikers al voor de file worden verleid over te stappen op HOV. Daarnaast worden binnen dit gebied diverse (snel)fietsroutes gerealiseerd (111, 112, 113) en worden de F67 en bestaande Slowlane op elkaar aangesloten nabij de regionale hub Veldhoven MMC (77).

In aanvulling op deze concrete maatregelen is het de ambitie het OV in Veldhoven uit te breiden (96) en te onderzoeken of station Best een intercitystation kan worden. Daarnaast deze maatregelen lopen er diverse onderzoeken naar de ontsluiting en verkeersstructuur van dit gebied, waaronder:

- MIRT-verkenning A2/N2: Het doorgeleiden van nationaal verkeer via de robuuste rand en het organiseren van de interactie met regionaal verkeer via de N2 (119).
- Regionale verkenning naar de noordwestelijke ontsluiting, met name mitigerend aan de ontwikkelingen rond BIC Noord (120).
- Onderzoek naar de ontsluiting van De Run, waaronder ook aanpassingen aan de Kempenbaan (97).
- Verbeterplan Ring Eindhoven met als doel ruimte te creëren in de binnenstad door het wegnemen van de auto (122)
- Noordelijke ontsluiting Eindhoven, specifiek gericht op de verbinding N270-Kennedylaan (123)



4.13. Helmond

In Helmond is er, net als in het gebied Eindhoven-Best-Veldhoven, sprake van een forse woningbouwopgave. In de komende 15 jaar worden er zo'n 10.000 woningen gerealiseerd rond station Helmond Centrum, en nog zo'n 5.000 in de overige wijken van Helmond. Om dit mogelijk te maken is er onder meer het plan om de Kasteeltraverse af te waarderen (46), en met de Oostelijke Randweg (25) op korte termijn een nieuwe ontsluiting te creëren richting de robuuste rand: De N279 en A67.
De achterliggende ambitie hierbij is het verhogen van de leefbaarheid, en verminderen van ruimtevraag van de auto.

Het enkel afwaarderen van de Kasteeltraverse en realiseren van de oostelijke randweg is echter onvoldoende: Een mobiliteitstransitie is benodigd om autoverkeer door Helmond te beperken. Hierom wordt een groot deel van de woningen nabij de treinstations van Helmond gerealiseerd om zo te stimuleren met de trein en (H)OV te reizen in plaats van met de auto. Om dit verder te stimuleren wordt als onderdeel van het integraal handelingsperspectief verkend hoe station Helmond Centrum (36), evenals de andere stations van Helmond (35) kan worden opgewaardeerd. Wat betreft station Helmond Brouwhuis is het plan dit te ontwikkelen tot regionale hub én als stadsrandhub voor Helmond (31). Deze hub is gelegen nabij de N270 en N279 en biedt daarmee een efficiënte overstap van de auto op de trein, OV of deelmobiliteit. Om het spoorproduct nog verder te verbeteren is er het plan de frequentie van sprinters tussen Eindhoven en Helmond en/of Deurne te verhogen (38), hoewel dit om grote infrastructurele maatregelen vraagt. Dit, en andere maatregelen met betrekking tot de corridor Eindhoven-Helmond-Deurne, wordt beschreven in sectie 4.5. Met betrekking tot het centrum is het verder de intentie spoordoorsnijdingen voor auto en fiets (124) te beperken om zo barrières weg te nemen en de leefbaarheid in het stationsgebied te vergroten.

Mobiliteitsmaatregelen in Helmond gaan echter verder dan het gebied rond het spoor. Met betrekking tot fiets is er de intentie een slowlane (28) te realiseren waarmee, naar het voorbeeld van Eindhoven, bedrijfs- en woonlocaties verbonden worden. Daarnaast is er het plan om ten zuiden van Helmond een nieuw regionaal bedrijventerrein te realiseren, waarvoor onderzocht wordt hoe dit goed kan worden ontsloten op het wegennet, maar juist ook op het fiets- en OV-netwerk (56).



4.14. Brainportregio algemeen

Naast specifieke maatregelen op corridors bevat dit MMMP maatregelen die op een groot deel van, of zelfs de hele Brainportregio van toepassing zijn. Dit zijn maatregelen die eveneens bijdragen aan de regionale strategie: Ze faciliteren de verstedelijkingsopgave, dragen bij aan Brede Welvaart, versterken het mobiliteitssysteem en stimuleren de mobiliteitstransitie. Daarbij versterken deze generieke maatregelen de specifieke maatregelen op corridors, waardoor deze nog meer effect hebben. Hieronder lichten we deze generieke maatregelen kort toe.

4.14.1. Parkeerbeleid

Door middel van parkeerbeleid (200) kan er actief gestuurd worden op het gebruik van duurzame modaliteiten. Daarmee verbetert de kwaliteit van de leefomgeving, en is er minder ruimte nodig voor parkeervoorzieningen en blijft er meer ruimte beschikbaar voor andere doeleinden. Dit is relevant voor de gehele Brainportregio. Omdat opgaven gerelateerd aan parkeren vergelijkbaar zijn tussen gemeenten kiezen we ervoor hier als regio samen in op te trekken. Daarbij blijven gemeenten zelf verantwoordelijk voor beleid binnen de eigen gemeenten, maar wordt er actief samengewerkt.

4.14.2. Regionaal verkeersveiligheidsbeleid

De schaalsprong in de Brainportregio leidt tot een veel groter aantal reizigers. Dit betekent dat het drukker wordt op wegen en fietspaden, en juist ook de plekken waar die kruisen. Middels de inzet op de mobiliteitstransitie wordt de groei van auto's weliswaar beperkt, maar neemt het aantal fietsers toe. Fietsen heeft veel positieve karakteristieken ten opzichte van autogebruik: Het is beter voor gezondheid, geeft minder geluidsoverlast en emissies, en vraagt minder ruimte. Tegelijkertijd zijn fietsers kwetsbaarder dan autobestuurders. Middels regionaal verkeersveiligheidsbeleid (201) wordt extra aandacht geschonken aan verkeersveiligheid. Dit gaat niet alleen over infra, maar juist ook over gedrag in hoe verkeersdeelnemers met elkaar omgaan. Daarmee raakt dit aan maatregel (205) met betrekking tot gedragsverandering.

4.14.3. Programmeren regionaal OV-wensbeeld & kleinschalig OV en doelgroepenvervoer

In aanloop naar de nieuwe OV-concessie voor Zuidoost-Brabant wordt er een regionale strategie publieke mobiliteit uitgewerkt (206). Hiermee laten we zien waar we als regio naartoe willen betreffende OV. Dit MMMP geeft input voor dit wensbeeld.

4.14.4. Ontwikkelplan hubs en gedeelde mobiliteit

Binnen de Brainportregio maken we onderscheid tussen 6 typen hubs:

1. Wijk- en buurthub
2. Dorpshub
3. Regionale hub
4. Brainporthub
5. Stadsrandhub
6. (inter)nationale knoop

In het ontwikkelplan hubs (203) worden deze hubs nader uitgewerkt, waaronder de locaties waar deze zouden moeten komen. Een uitzondering hierop vormen de Brainporthubs. Deze zijn niet alleen op de Brainportregio zelf gericht, maar dienen ook als overstappunt voor autoreizigers van buiten de Brainportregio op hoogwaardig OV naar Eindhoven. De regionale hubs zijn, vanwege hun grotere belang voor de regio, individueel opgenomen in dit MMMP.

Het ontwikkelplan gaat niet enkel over de hubs zelf, maar ook over het aanbod mobiliteitsdiensten op deze hubs zoals (deel) fietsen en samenrijden. Daarnaast wordt is het de ambitie het aanbod kleinschalig OV via Bravo Flex uit te breiden ter versterking van het OV-netwerk (202), en te verkennen hoe Bravo Flex en doelgroepenvervoer elkaar kunnen aanvullen (202). Tot slot is ook het realiseren van fietsenstallingen met een regionaal karakter bij de hubs onderdeel van dit ontwikkelplan.

4.14.5. Versterken en verbeteren hoofdfietsnetwerk

Er wordt onderzoek gedaan naar welke knelpunten er bestaan binnen het hoofdfietsnetwerk, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, en de aanpak van deze knelpunten wordt geprogrammeerd (204). Het gaat hierbij met name om knelpunten in het bestaande netwerk, en korte nieuwe verbindingen ter versterking daarvan. Kortom, maatregelen waarmee relatief eenvoudig het hoofdfietsnetwerk versterkt kan worden.

4.14.6. Programmeren gedragsverandering

Dit betreft een samenhangende aanpak gericht op zowel inwoners (en forenzen) als werkgevers betreffende gedragsmaatregelen (205). Deze aanpak is met name gekoppeld aan al bestaande duurzame verbindingen, en maatregelen die oplevering naderen. Het uitwerken en uitvoeren van dit programma wordt belegd bij Brainport Bereikbaar. Jaarlijks wordt een plan gemaakt waar de gedragsaanpak zich het komende jaar op zal richten. Voorbeelden van maatregelen uit dit programma betreffen:

- Promotie anders reizen (stimuleren gebruik van duurzame mobiliteit)
- Doelgroepenaanpak inclusief werkgeversaanpak voor bestaande en nieuwe bedrijven, toegespitst op specifieke gebieden zoals BIC, Run, Ekkersrijt etc., en/of gekoppeld aan ontwikkelingen zoals realisatie Brainporthub. De doelgroepenaanpak is echter niet alleen gekoppeld aan werkgevers, maar ook aan evenementenlocaties en gemeenten.
- Fietspromotie gekoppeld aan openstelling snelfietsroutes.

4.14.7. Aanpak sluipverkeer

Dit betreft een pakket tegengaan sluipverkeer als gevolg van overbelaste hoofdwegen (207). De focus ligt hierbij in eerste instantie op de specifieke corridors A2 (Eindhoven-Weert) en A67) Eersel-België en de verbinding tussen de A2 Noord en A58 en de verbinding A50-Son-Deelregio Oost. Waar nodig kan dit pakket uitgebreid worden naar andere corridors wanneer vereist. De exacte maatregelen die volgen uit dit pakket worden per corridor gedefinieerd.

4.15. Interregionale maatregelen

Dit MMMP focust met name op maatregelen waarmee het mobiliteitssysteem in de Brainportregio versterkt wordt. Tegelijkertijd is dat geen op zichzelf staand systeem, de Brainportregio vormt een belangrijke schakel in het (inter)nationale wegen- en spoornetwerk, als onderdeel van de verbinding tussen de Randstad en het zuiden, en de verbinding tussen de havens van Rotterdam, Vlissingen en Antwerpen, het Ruhrgebied en verder. Daarbij grenst de Brainportregio niet alleen aan andere Nederlandse regio's, maar ook aan Vlaanderen en Belgisch-Limburg. Waar een landsgrens enerzijds een duidelijke afgesproken grens is, houdt mobiliteit niet op bij die grens. Bovendien is juist voor de hightechsector in de Brainportregio een goede internationale bereikbaarheid van wezenlijk belang. Hierom worden in het MMMP niet alleen regionale maatregelen opgenomen, maar ook interregionale. Dit zijn maatregelen die verschillende regio's met elkaar verbinden, juist ook landgrensoverschrijdend.

De basis voor interregionale maatregelen ligt in het versterken van de Multimodale Knoop Eindhoven XL (301), waaronder ook de Spoorse Opgave Knoop XL. Deze wordt momenteel nader onderzocht via een MIRT-verkenning. Deze maatregel heeft meerdere componenten:

- Het herinrichten van het stationsgebied en de toegang voor voetgangers en fietsers tot het station en busstation (301).
- Het verhogen van de perroncapaciteit en capaciteit om treinen op te stellen (302).
- Het realiseren van een ongelijkvloerse spoorkruising bij Tongelre en het keerspoor (303), zodat treinen vanuit het oosten en zuiden elkaar niet meer gelijkvloers kruisen. Dit is randvoorwaardelijk voor het verhogen van de frequentie richting zowel Helmond als Weert.

Wanneer de multimodale knoop XL gerealiseerd is geeft dit ruimte om de frequentie op bestaande lijnen te verhogen, zoals de sprinters richting Helmond (38) en Boxtel (312) en intercity-'s naar Tilburg en Breda (311), en om nieuwe (inter)nationale verbindingen vanuit Eindhoven te realiseren. Zo wordt er ingezet op intercityverbindingen van Eindhoven naar Düsseldorf (306), Aken (307), Brussel (308) en Luik (309), maar ook op een directe intercityverbinding tussen Eindhoven en Nijmegen (313).

Het verbinden van de Brainportregio gaat echter verder dan bovenstaande maatregelen, waarin steden op ruimere afstand van de Brainportregio met Eindhoven verbonden worden. Een interregionale reis gaat immers net zo goed over een reis met de fiets naar de Brainportregio vanuit een knoop net over de grens, zoals Hamont, Arendonk of Lommel in België. Om inzicht te verkrijgen in het volume grensoverschrijdende mobiliteit wordt een onderzoek (314) geïnitieerd samen met Belgische partners. De hieruit voortvloeiende data kan vervolgens worden gebruikt om te bepalen welke maatregelen deze interregionale reizen verbeteren.

Vooruitlopend op dit onderzoek zijn in dit MMMP al diverse verbindingen opgenomen ter bevordering van het grensoverschrijdende verkeer van en naar België. Daarbij gaat het onder meer over het reactiveren van de spoorlijn Weert-Hamont (304) voor personenvervoer, als nieuwe treinverbinding tussen de Brainportregio en België. Op dezelfde as wordt daarnaast een snelfietsroute (305) gerealiseerd. Verder wordt vanuit de Kempen de F67 doorgetrokken naar zowel Arendonk/Turnhout als Lommel (76), en wordt de potentie onderzocht van het doortrekken van de HOV Eindhoven-Valkenswaard (70) naar België en het verbeteren van het zuidelijke deel van de N69 (74).

5. Opvolging MMMP

Dit MMMP is het resultaat van samenwerking tussen de Metropoolregio Eindhoven, de 21 gemeenten in de Brainportregio en de Provincie Noord-Brabant. Dit MMMP is opgesteld op basis van de opgaven die in het voorjaar van 2025 bekend waren. De vaststelling van de (mobiliteits) maatregelen in dit pakket is dan ook het vertrekpunt voor een adaptieve aanpak. In de toekomst kunnen immers nieuwe uitdagingen, of nieuwe inzichten ontstaan die invloed hebben op de prioritering van maatregelen of een belang voor nieuwe (nog niet opgenomen) maatregelen oproepen. Het is dus belangrijk om voldoende flexibel te zijn in de uitvoering van het MMMP om tijdig te kunnen inspelen op veranderingen (bijvoorbeeld door veranderingen in werkgelegenheid, woningbouw of het mobiliteitsdomein). Naast de veranderende context bevat het MMMP een aantal onderzoeken, die ook kunnen leiden tot nieuwe maatregelen.

5.1. Monitoren en evalueren

Het monitoren en evalueren tijdens de uitvoering van het MMMP is van belang om ontwikkelingen tijdig te signaleren en daarop in te spelen. Om de monitoring en evaluatie goed vorm te geven, zijn de volgende afspraken gemaakt:

1. De coördinatie van monitoring en evaluatie wordt bij de Metropoolregio Eindhoven belegd als de regiehouder. De regiehouder bewaakt de voortgang, bereidt toekomstige besluitvorming voor en stimuleert samenhang en samenwerking tussen de verschillende stakeholders in de uitvoering van het MMMP.
2. Monitoring vindt plaats via dashboards en jaarlijkse voortgangsrapportages om inzicht te krijgen in de doelen. Zo kan eenvoudiger bijgestuurd worden als doelen niet worden behaald.

Naast bovenstaande afspraken kunnen aanvullende rollen en activiteiten de uitvoering van het mobiliteitspakket vereenvoudigen of versnellen. Het is waardevol om dit tijdens de monitoring en evaluatie cyclus mee te nemen. Denk bijvoorbeeld aan:

1. Periodieke check op win-wins: zijn er bij de uitvoering van maatregelen meekoppelkansen te realiseren (die oorspronkelijk niet in het pakket waren opgenomen) waardoor meerwaarde of versnelling kan ontstaan?
2. Stimulatie kennisuitwisseling: kan er tijdens de voorbereiding en realisatie van maatregelen kennisuitwisseling plaatsvinden tussen uitvoerende partijen zodat zij van elkaar kunnen leren en een snellere realisatie mogelijk is?
3. Toetsen op innovatie: sluit de invulling van maatregelen zoals oorspronkelijk bedacht nog aan bij de huidige stand van de techniek, behoeften en de context?

Een check op bovenstaande rollen en activiteiten wordt daarom meegenomen in de jaarlijkse voortgangsrapportages, zo wordt dit ingebouwd in de cyclus van monitoring en evaluatie.

Voor de monitoring en evaluatie kan het meerwaarde bieden om periodiek af te stemmen met partners, zoals SmartwayZ.NL, en aan te sluiten bij de Brainportmonitor, om zo een efficiënter proces binnen de regio te bevorderen.

5.2. Afspraken, afstemming en uitvoering

Om tot een goede uitvoering van het MMMP te komen is het belangrijk om een aantal afspraken te maken over hoe en wanneer er wordt afgestemd, én op welke wijze het MMMP tot uitvoering komt. Hiervoor spreken we, als 21 gemeenten in de Brainportregio en provincie Noord-Brabant het volgende af:

1. We updaten het MMMP elke vijf jaar, zodat het MMMP actueel en relevant blijft. Hierin vormen de resultaten van de monitoring en evaluatie, uitgevoerd door de Metropoolregio Eindhoven, de basis. Door het MMMP eens in de drie jaar te updaten is er genoeg tijd om maatregelen tot uitvoering te brengen, maar wordt de boot niet gemist in het geval van nieuwe ontwikkelingen in de regio.
2. Besluitvorming rond het MMMP vindt plaats in het Portefeuillehoudersoverleg Mobiliteit. Dit is de plek waar voortgang besproken wordt en wordt besloten tot bijsturing waar nodig.
3. Voor de uitvoering van uitvoeringspakketten volgend uit het MMMP is het mogelijk besluiten in kleiner verband te nemen met betrokken partijen. Rapportage over de uitvoering vindt, tenzij anders besloten, plaats via de reguliere rapportage (monitoring en evaluatie) van het MMMP.

Het MMMP landt in verschillende uitvoeringsafspraken. Allereerst geeft het MMMP input voor jaarlijkse afspraken die worden gemaakt:

- Binnen de Brainportregio via het Regionale Mobiliteitsprogramma.
- Gezamenlijk door Rijk en regio via het BO MIRT en BO Leefomgeving.

Hiernaast geeft het MMMP input voor twee specifieke uitvoeringspakketten: 1) Kortetermijnmaatregelenpakket 2 (KTM2) en 2) het restbudget A67. Naast deze twee bestaande uitvoeringspakketten, kunnen er ook in de toekomst nieuwe uitvoeringspakketten worden opgesteld. Besluitvorming hierover vindt in de basis plaats via het Portefeuillehoudersoverleg Mobiliteit, wanneer nodig gevolgd door overleg met het Rijk.

5.3. Interactie met parallelle studies

Parallel aan het opstellen van dit MMMP liepen er diverse parallelle trajecten waarin mobiliteitsmaatregelen voor de Brainportregio werden gedefinieerd, waaronder de actualisatie van het MIRT-onderzoek, de Multimodale agenda Zuid-Nederland en de MIRT-verkenning A2/N2, Brainportlijn en Noordwestelijke ontsluiting. De uitkomst van deze trajecten kan betekenen dat er maatregelen aan dit MMMP moeten worden toegevoegd, of dat gekozen wordt om maatregelen die in dit MMMP staan niet uit te voeren. De wijzigingen die voortkomen uit de studies worden in de nieuwe update van het MMMP meegenomen. Tussentijds wordt dit ook vermeld in de (jaarlijkse) voortgangsrapportage.

Verder beschrijft het MMMP een heel aantal OV-verbindingen, die in de basis worden geëxploiteerd via de OV-concessie Zuidoost-Brabant waarvan de Provincie Noord-Brabant de concessieverlener is. Momenteel lopen de voorbereidingen voor de nieuwe concessie die start in 2029. In aanloop naar deze concessie inventariseert de Provincie Noord-Brabant behoeften van de gemeenten in de Brainportregio, en doet zij een vervoerswaardeonderzoek om te bepalen welke lijnen worden opgenomen in de concessie. Dit bepaalt uiteindelijk welke OV-maatregelen uit dit MMMP daadwerkelijk gerealiseerd kunnen worden.

Bijlage A

Onderstaande tabel geeft een overzicht van alle maatregelen uit dit MMMP.
Hierbij is onder meer aangegeven wat de status is van een project:

- Beleidsverkenning (stap van doel naar concreet project of interventie)
- Projectverkenning (stap naar concreet gezamenlijk project met zicht op financiering, soort startbeslissing)
- Project (nut en noodzaak plus scope helder, zicht op financiering)

Nr	Titel	Type maatregel	Corridor	Termijn van realisatie	Modaliteit	Onderdeel bereikbaarheids agenda	Kosten
1	Snelfietsroute F50 Veghel-Eindhoven	Project	A50	2025-2030	Fiets	Ja, 038	€€
2	Fietsroute Veghel-Sint-Oedenrode-Ekkersrijt	Project	A50	2025-2030	Fiets	Nee	€€
3	Brainporthub A50	Projectverkenning	A50	2025-2030	Hubs	Nee	€€€
4	Bus op Vluchtstrook A50	Project	A50 en A2	2025-2030	OV	Nee	€
5	Aansluiting A50 Son en Breugel Noord	Beleidsverkenning	A50	2025-2030	Weg	Nee	€€€€
6	Tweede aansluiting Ekkersrijt/1e ontsluiting Esp (uit Bereikbaarheidsagenda)	Projectverkenning	A50	2025-2030	Weg	Ja, 011k	€€
7	Snelfietsroute F58 Tilburg-Laarbeek (tussen Son en Laarbeek)	Project	A58	2025-2030	Fiets	Ja, 017	€€
8	Snelfietsroute Gemert-Eindhoven	Project	N615/N272	2025-2030	Fiets	Ja, 033	€€
9	Papenvoortse dijk (fietsroute)	Project	N615/N272	2025-2030	Fiets	Nee	€
129	HOV Nuenen-Gerwen (onderdeel VKA Bundelroutes Nuenen)	Projectverkenning	N615/N272	2025-2030	OV	Ja, 043	€
130	OV-doorstroomas N615 Gemert-Gerwen	Projectverkenning	N615/N272	2025-2030	OV	Ja, 027	€
10	Randweg Laarbeek (Beek en Donk/ Aarle-Rixtel)	Beleidsverkenning	N615/N272	2030-2035	Weg	Ja, 011g	€€€
11	Randweg Gemert	Beleidsverkenning	N615/N272	2030-2035	Weg	Ja, 011m	€€€
12	Verbeteren verbinding Gemert-Laarbeek-Nuenen	Projectverkenning	N615/N272	2035-2040	Weg	Ja, 011g; 011m	€€€
131	Leefbaarheid Smits van Oyenlaan Nuenen	Projectverkenning	N615/N272	2025-2030	Weg	Ja, 011F	€€
13	Beekse brug	Project	N279 en N615/N272	2025-2030	Fiets + OV	Ja, 011c	€€
14	Noordoostelijke ontsluiting Helmond	Projectverkenning	N279 en N615/N272	2031-2035	Weg	011g	€€€
15	Snelfietsroute F279	Project	N279	2025-2030	Fiets	Nee	€€
16	Snelfietsroute Gemert-Veghel/ Boekel-Uden	Project	N279	2025-2030	Fiets	Nee	€€
17	Snelfietsroute Gemert-Helmond	Project	N279	2025-2030	Fiets	Ja, 032	€€
18	Fietsroute Asten-Helmond	Project	N279	2025-2030	Fiets	Ja, 016	€€
19	Fietsroute Someren-Helmond	Project	N279	2025-2030	Fiets	Ja, 023	€
21	Hoofdfietsroute Asten/Deurne	Projectverkenning	N279	2030-2035	Fiets	Nee	€
22	HOV Oss/Den Bosch - Weert	Beleidsverkenning	N279	2030-2035	OV	Ja, 14 (deel van tracé)	€€€
23	N279 werkspoor 3	Project	N279	2025-2030	Weg	Ja, 020	€€
24	N279 incl omleiding Dierdonk	Project	N279	2030-2035	Weg	Nee	€€€€
25	Herinrichting oostelijke randweg Helmond	Projectverkenning	N279	2025-2030	Weg	Nee	€€€€
132	Inprikker Kanaaldijk Zuidwest	Beleidsverkenning	N279	2025-2030	Weg	Ja, 10a	€€
26	Busverbinding Asten-Helmond	Beleidsverkenning	N279	2030-2035	OV	Nee	€
27	Fietsverbinding Helmond - Bakel	Project	N270 en N279	2025-2030	Fiets	Nee	€€
28	Onderzoek naar slowlane oost	Beleidsverkenning	N270 en N279	2030-2035	Fiets	Nee	€
136	Snelfietsroute Snelfietsroute Helmond-Nuenen	Project	N270	2025-2030	Fiets	Ja, 036	€€
29	Snelfietsroute Deurne-Eindhoven	Project	N270	2025-2030	Fiets	Ja, 030	€€
30	Fietsroute Eindhovens Kanaal Helmond-Eindhoven	Project	N270	2025-2030	Fiets	Ja, 035	€€
31	Regionale hub station Brouwhuis	Projectverkenning	N270 en N279	2025-2030	Hubs	Ja, 024d	€€
32	Snelfietsroute Venlo-Deurne (aansluiten op snelfietsroute Eindhoven-Deurne)	Beleidsverkenning	N270	2035-2040	Fiets	Nee	€€
33	Nieuw treinstation Eindhoven Tongelre	Projectverkenning	N270	2030-2040	Hubs	Nee	€€€
34	Onderzoek treinstation Eeneind/Gulbergen (Eindhoven zoo)	Beleidsverkenning	N270	2035-2040	Hubs	Nee	€
35	Ontwikkeling station Brandevoort en 't Hout	Projectverkenning	N270	2030-2035	Hubs	Ja, 024a, 024b	€

Nr	Titel	Type maatregel	Corridor	Termijn van realisatie	Modaliteit	Onderdeel bereikbaarheids agenda	Kosten
36	Ontwikkeling Helmond Centrum	Projectverkenning	N270	2025-2030	Hubs	Ja, 024c	€
37	Keervoorziening in Helmond Brouwhuis en/of Deurne (onderdeel spoorse opgave Knoop XL)	Projectverkenning	N270	2030-2035	Spoor	Nee	€€€
38	Verhogen frequentie sprinters tussen Eindhoven en Helmond en/of Deurne	Projectverkenning	N270	2035-2040	Spoor	Nee	€€
39	Versterken station Deurne als infrastructurele knoop	Projectverkenning	N270	2025-2030	Hubs	Ja, 037	€€
40	Ongelijkvloerse spoorkruising Eindhoven-Helmond bij Collse Hoefdijk	Projectverkenning	N270	2035-2040	Fiets + OV + Spoor + Weg	Nee	€€
41	Fietsroute Helmond-Geldrop-Eindhoven	Project	N270, A67 Oost	2025-2030	Fiets	Ja, 034	€€
42	Snelfietsroute De Run-HTCE-Eindhoven-Geldrop	Project	A67 Oost	2025-2030	Fiets	Ja, 029	€€
43	HOV-Oost (Geldrop-Mierlo-Helmond)	Project	N270, A67 Oost	2025-2030	OV	13; 15	€€€€
44	HOV Eindhoven - Helmond, frequentieverhoging (Ehv Deurne)	Projectverkenning	N270	2025-2030	OV	Nee	€€
45	Doorstroming A270 Helmond - Eindhoven (Bundelroutes) en leefbaarheidsmaatregelen Nuenen	Beleidsverkenning	N270	2025-2035	Weg	Ja, 011j	€
46	Afwaarderen N270 Helmond / Herinrichten Kasteeltraverse	Projectverkenning	N270	2030-2035	Weg	11d; 11e	€€€€
133	Spoorkruising Binderendreef Deurne	Project	N270	2025-2030	Weg	Ja, 12	€€€€
47	Randweg Deurne (fase 1). Opwaarderen westelijke ontsluiting	Project	N270	2030-2035	Weg	Nee	€€
48	Randweg Deurne (fase 2). Alternatieve ontsluiting om de kern	Projectverkenning	N270	2030-2040	Weg	Nee	€€€€
51	Brainportlijn Brainporthub A67 Oost - HTC - ASML	Beleidsverkenning	A67 Oost	2025-2030	OV	Nee	€€€
52	Busverbinding Asten-Eindhoven.	Beleidsverkenning	A67 Oost	2030-2035	OV	Nee	€
53	Brainporthub A67-Oost	Projectverkenning	A67 Oost	2025-2030	Hubs	Nee	€€€
54	Verbreding A67 Leenderheide-Geldrop (robuuste rand)	Projectverkenning	A67 Oost	2030-2035	Weg	Nee	€€€€
55	Verbreden A67 Geldrop - Asten (robuuste rand)	Beleidsverkenning	A67 Oost	2030-2035	Weg	Nee	€€€€
134	Inprikker Eindhoven-A67 Geldrop	Projectverkenning	A67 Oost	2035-2040	Weg	Ja, 018b	€
56	Ontsluiting nieuw regionaal bedrijventerrein Oost	Projectverkenning	A67 Oost	2030-2035	Weg	Nee	€€
57	Turborotonde en bypass Asten	Project	A67 Oost en N279	2025-2030	Weg	Nee	€
58	Doorfietsroute F2 Weert - Eindhoven	Projectverkenning	A2 Zuid	2025-2030	Fiets	Ja, 064	€€€
59	Ophoging sprinterfrequentie Eindhoven-Weert	Projectverkenning	A2 Zuid	2031-2035	Spoor	Nee	€€€
60	Verbeteren multimodale hub Station Geldrop	Beleidsverkenning	A67 Oost en A2 Zuid	2030-2035	Hubs	Ja, 019	€€
61	Bus op Vluchtstrook A2 Zuid tussen Nederweert en Leenderheide	Project	A2 Zuid	2025-2030	OV	*Nee*	€€
62	Brainporthub A2 Zuid (Maarheeze) / Regionale knoop station Maarheeze	Projectverkenning	A2 Zuid	2025-2030	Hubs	Ja, 065	€€€
63	Regionale knoop station Weert	Projectverkenning	A2 Zuid	2025-2030	Hubs	Nee	€€
64	Verbreding A2-Zuid Weert-Eindhoven	Beleidsverkenning	A2 Zuid	2036-2040	Weg	Nee	€€€€
65	Aansluitingen A2-Zuid (afrit 34/35 Valkenswaard/Leende)	Projectverkenning	A2 Zuid	2025-2030	Weg	Nee	€€
66	Centrale As	Projectverkenning	A2 Zuid	2025-2030	Weg	Ja, 058	€€€
67	N564 Weert-Budel (grensoverschrijdend vrachtvervoer)	Beleidsverkenning	A2 Zuid	2031-2035	Weg	Nee	€€€
68	Verbinding bedrijventerrein Poort 43 - A2 (Samen mee naar de A2)	Beleidsverkenning	A2 Zuid	2025-2030	Weg	Ja, 066	€
69	HOV Eindhoven-Valkenswaard	Projectverkenning	N69	2025-2030	OV	Nee	€€
70	OV Valkenswaard-België	Beleidsverkenning	N69	2031-2035	OV	Ja, 060b	€
71	Collectief (Shuttle-) Vervoer Valkenswaard-Veldhoven MMC	Beleidsverkenning	N69	2025-2030	OV	Nee	€
72	Valkenswaardse Poort	Projectverkenning	N69	2025-2030	Weg	o.a. 061b	€€
73	Verbeteren N397	Beleidsverkenning	N69 en A67 west	2030-2035	Weg	Ja, 062	€€€

Nr	Titel	Type maatregel	Corridor	Termijn van realisatie	Modaliteit	Onderdeel bereikbaarheids agenda	Kosten
74	Opwaardering N69-Zuid	Beleidsverkenning	N69	2031-2035	Weg	Ja, 060a	€€
75	Snelfietsroute F67 De Kempen tranche 3	Projectverkenning	A67 West	2025-2030	Fiets	Ja, 054	€€
76	Snelfietsroute F67 De Kempen tranche 4	Beleidsverkenning	A67 West	2030-2035	Fiets	Nee	€€
77	Aantakking Slowlane op de F67: Ongelijkvloerse kruising langzaam verkeer Veldhoven (De Run 4200/4500/hoofdingang MMC)	Beleidsverkenning	A67 West	2025-2030	Fiets	Nee	€€
78	Hoofdfietsroute Eersel - BIC/Airport Direct	Beleidsverkenning	A67 West	2025-2030	Fiets	Nee	€€
79	Aanleg HOV4	Project	A67 West	2025-2030	OV	Nee	€€€
80	Doortrekken HOV4 naar de Kempen	Project	A67 West	2025-2030	OV	Ja, 048	€€
81	Bus op Vluchtstrook A67-west noordelijke rijbaan (ri. Eersel)	Project	A67 West	2025-2030	OV	Nee	€
82	HOV De Kempen deel D - Extra OV bereikbaarheid N284	Project	A67 West	2025-2030	OV	Nee	€€
83	OV-ontsluiting nieuwe woningen De Kempen-BIC	Beleidsverkenning	A67 West	2025-2030	OV	Nee	€€€€
84	OV De Kempen-België (Turnhout/Antwerpen)	Beleidsverkenning	A67 West	2030-2035	OV	Nee	€
85	Brainporthub A67 West	Projectverkenning	A67 West	2025-2030	Hubs	Ja, 052	€€€
86	Subregionale knoop Eersel	Project	A67 West	2030-2035	Hubs	Nee	€€€
87	Regionale hub Veldhoven MMC	Project	A67 West	2025-2030	Hubs	Ja, 052	€€
88	Doorstroming A67 Eersel - de Hogt	Projectverkenning	A67 West	2031-2035	Weg	Ja, 056	€€€€
89	Onderzoek aansluiting auto A67-west-E34 nabij Reusel	Beleidsverkenning	A67 West	2025-2030	Weg	Nee	€€€
90	OV De Kempen-Tilburg	Project	n.v.t.	2025-2030	OV	Nee	€€
92	Verbeteren N284	Project	A67 West	2025-2030	Fiets + weg	Nee	€€€
93	Gebiedsaanpak verkeersveiligheid kernen in gebied tussen A58 en A67 (verkeersontsluiting irt sluipverkeer)	Projectverkenning	n.v.t.	2025-2030	Weg	Nee	€€€
95	Kerntracé brainportlijn	Project	A2, A58, A67 West	2030-2040	OV	Ja, 080	€€€€
96	OV-maatregelen Veldhoven	Beleidsverkenning	Ontwikkelas ZW Veldhoven	2025-2040	OV	Nee	€€
97	Ontsluiting de Run (OWN) / Kempenbaan	Beleidsverkenning	Ontwikkelas ZW Veldhoven en A67	2025-2040	Weg	Deels, 083	€€€
100	Ontsluiting BIC integrale ontsluiting noordwest	Beleidsverkenning	A2 en A58	2031-2035	Weg	Nee	€€€
101	Snelfietsroute F58 Tilburg-Laarbeek (tussen Hilvarenbeek - Oirschot)	Project	A58	2025-2030	Fiets	Nee	€
102	Doorfietsroute Oirschot-Eindhoven (Groene Corridor)	Project	A58	2025-2030	Fiets	Nee	€€
103	Bus op vluchtstrook A58	Projectverkenning	A58	2030-2035	OV	Nee	€
104	Brainporthub A58 (Oirschot)	Projectverkenning	A58	2025-2030	Hubs	Nee	€€€
105	Verbreding A58	Projectverkenning	A58	2030-2035	Weg	Nee	€€€€
108	Zuidoostelijke randweg Oirschot fase 1	Project	A58	2026-2027	Weg	Ja, 068a	€
109	Zuidoostelijke randweg Oirschot fase 2	Projectverkenning	A58	2030-2035	Weg	Ja, 068b	€€
110	Duurzame langetermijnoplossing N395	Projectverkenning	A58	2027	Weg	Nee	€€
111	Fietsverbinding BIC - station Best	Projectverkenning	A2 Noord	2025-2030	Fiets	Nee	€
112	Pendelroute Best-Eindhoven	Project	A2 Noord	2025-2030	Fiets	Ja, 072	€
113	Vrijliggend fietspad Best-Veldhoven-Eindhoven	Project	A2	2025-2030	Fiets	Nee	€
114	Snelfietsroute F2 ‘s-Hertogenbosch-Boxtel-Eindhoven	Projectverkenning	A2 Noord	2025-2030	Fiets	Ja, 070	€€
115	Onderzoek m.b.t. spoorse opgave noord i.c.m. OV-knoop station Best en Acht/BIC	Projectverkenning	A2 Noord	2030-2040	Hubs	Ja, 074	€

Nr	Titel	Type maatregel	Corridor	Termijn van realisatie	Modaliteit	Onderdeel bereikbaarheids agenda	Kosten
116	Onderzoek naar functie station Best i.c.m. nieuw treinstation Eindhoven Acht/BIC	Beleidsverkenning	A2 Noord	2030-2040	Hubs	Ja, 074	€€€
117	Regionale hub station Best	Projectverkenning	A2 Noord en A58	2025-2030 en 2030-2040	Hubs	Ja, 074	€€€
118	Brainporthub A2 Noord: Best	Projectverkenning	A2 Noord	2025-2030	Hubs	Nee	€€€
135	Regionale hub Philips Medical	Projectverkenning	A2 Noord	2025-2030	Hubs	Nee	€€€
119	Verbreding A2/N2	Projectverkenning	A2	2030-2035	Weg	Nee	€€€€
120	Regionale verkenning noord-westelijke ontsluiting OWN	Beleidsverkenning	A2 (noord) en A58	2028 en verder	Weg	Nee	€€€
121	Opwaardering station Strijp-S	Project	Eindhoven	2025-2030	Hubs	Nee	€€
122	Verbeterplan Ring Eindhoven	Projectverkenning	Eindhoven	2025-2030	OV + Weg	Nee	€€€€
123	Robuuste noordelijke ontsluiting Eindhoven	Beleidsverkenning	Eindhoven	2030-2035	Weg	11b	€€€€
124	Spoorse doorsnijdingen Auto en Fiets	Projectverkenning	Helmond	2030-2035	Fiets	Nee	€€
200	Parkeerbeleid	Beleidsverkenning	MRE	2025-2030	Beleid	Nee	€
201	Regionaal verkeersveiligheidsbeleid	Project	MRE	Doorlopend	Beleid	Nee	€€€
202	Kleinschalig OV en doelgroepenvervoer	Projectverkenning	MRE	2025-2030	OV	Nee	€€€
203	Uitwerken en uitvoeren ontwikkelplan hubs en gedeelde mobiliteit	Projectverkenning	MRE	2025-2030	Hubs	Nee	€
204	Versterken en verbeteren hoofdfietsnetwerk	Projectverkenning	MRE	2025-2030	Fiets	Deels, 042, 061i	€€
205	Programmeren gedragsverandering	Project	MRE	2025-2030	Gedrag	Nee	€
206	Programmeren regionaal OV-wensbeeld	Beleidsverkenning	MRE	2025-2030	Beleid	Nee	€€€€
207	Pakket tegengaan sluipverkeer HWN	Projectverkenning	MRE	2025-2030	Weg, beleid		€€€
301	Multimodale Knoop Eindhoven XL	Projectverkenning	Interregionaal + Eindhoven	2031-2035	Hubs	Nee	€€€€
302	Station Eindhoven incl. perroncapaciteit (onderdeel spoorse opgave Knoop XL)	Projectverkenning	Interregionaal	2031-2035	Spoor	Nee	€€€€
303	Vrije kruising Tongelre (onderdeel spoorse opgave Knoop XL)	Projectverkenning	Interregionaal	2031-2035	Spoor	Nee	€€€€
304	Spoorlijn Weert - Hamont - Antwerpen	Beleidsverkenning	Interregionaal	2025-2030	Spoor	Nee	€€€
305	Snelfietsroute Mol-Hamont-Weert	Projectverkenning	Interregionaal	2030-2035	Fiets	Nee	€€
306	IC Eindhoven-Düsseldorf	Beleidsverkenning	Interregionaal	2030-2040	Spoor	Nee	€
307	IC Eindhoven-Aken	Beleidsverkenning	Interregionaal	2031-2035	Spoor	Nee	€
308	IC Eindhoven-Brussel	Beleidsverkenning	Interregionaal	2030-2040	Spoor	Nee	€
309	IC Eindhoven-Luik	Beleidsverkenning	Interregionaal	2030-2040	Spoor	Nee	€
310	Volledige vork Liempde t.b.v. treinen 's Hertogenbosch-Eindhoven	Projectverkenning	Interregionaal	2025-2030	Spoor	Nee	€
311	Verhoging frequentie IC Eindhoven-Tilburg-Breda naar 6x/uur	Beleidsverkenning	Interregionaal	2030-2040	Spoor	Nee	€
312	Verhoging frequentie sprinter Eindhoven-Boxtel naar 6x/uur	Beleidsverkenning	Interregionaal	2030-2040	Spoor	Nee	€
313	Trein Eindhoven-'s Hertogenbosch-Nijmegen	Beleidsverkenning	Interregionaal	2030-2040	Spoor	Nee	€
314	Onderzoek grensoverschrijdende mobiliteit	Beleidsverkenning	Interregionaal	2025-2030	Beleid	Nee	€



Colofon

Postadres
Postbus 985, 5600 AZ Eindhoven
Bezoekadres
Raiffeisenstraat 18, 5611 CH
Eindhoven

040 - 2 594 594
info@metropoolregioeindhoven.nl
www.metropoolregioeindhoven.nl

Fotografie: Berry de Jong

Versie 5 september 2025