METROPOOL
REGIO
EINDHOVEN

Betreft: *Gestelde vragen*
Project: *Regionale bekostigingssystematiek*

Notitie

Aan: *AB MRE tbv overleg d.d. 3 juli/5 juli*
Van: *MRE*

Datum: 4 juli 2023

Er zijn de voorbije periode vanuit verschillende gemeenten en/of deelregio's vragen gesteld in aanloop naar besluitvorming over de regionale bekostigingssystematiek. Voorliggende notitie 'gestelde vragen' geeft een integraal overzicht van deze vragen en de antwoorden daarop. Dit als achtergrond bij de besluitvorming. De notitie is geen onderdeel van het besluit.

1. **Op welk moment zijn de projecten uit de Brainportdeal bestuurlijk vastgesteld?**

    a. Op de Regionale Omgevingsdagen maken de provincie Noord-Brabant en gemeenten afspraken over ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit in de regio. De Metropoolregio Eindhoven (MRE) en de Provincie Noord-Brabant hebben op de Omgevingsdag op 21 december 2022 het Regionaal Mobiliteits Programma (RMP) 2023 bestuurlijk vastgesteld. De projecten van de Brainportdeal zijn hierin als integraal onderdeel opgenomen (RMP-2023.pdf (metropoolregioeindhoven.nl) – pagina 8 en 9).

2. **Als een gemeente niet wil meebetalen, kan zij daartoe gedwongen worden?**

    a. Een gemeenteraad heeft het budgetrecht. De gemeenteraad dient bedragen vast te stellen en/of middelen ter beschikking te stellen. Zolang dit niet is gebeurd zijn er geen bindende financiële afspraken gemaakt. Een gemeente kan dus niet zonder meer door collega-gemeenten, de regio, de provincie of het Rijk worden gedwongen tot het betalen van een bijdrage.

3. **Als een gemeente niet meebetaalt aan de maatregelen, heeft dat op financieel gebied consequenties voor de gemeente?**

    a. De gehele regio heeft baat bij verbeteringen in het (boven)regionale mobiliteitssyteem. Daarmee is mobiliteit een regionale opgave die vraagt om een regionale aanpak. Dit is één van de grondgedachten van de Metropoolregio Eindhoven (MRE). De schaalsprong van de regio en de gewenste mobiliteitstransitie vragen om een forse investering. Om de benodigde maatregelen gefinancierd te krijgen, zal de MRE intensief moet samenwerken met het Rijk, de provincie Noord-Brabant en het bedrijfsleven. Ervaring leert dat een krachtige regionale samenwerking, de kans op een bijdrage van partners aanzienlijk vergroot. Dit vraagt dat de MRE zich opstelt als betrouwbare samenwerkingspartner met een eenduidig geluid, een gezamenlijke strategie en een regionale bekostigingssystematiek. Zo wordt het geheel veel meer dan de som der delen.

b. De regio is met het Rijk en de provincie Noord-Brabant een pakket van maatregelen overeengekomen om de bereikbaarheid te verbeteren. De bijdrage van het Rijk en de provincie is onder voorbehoud van de bijdrage van de regio. Het is aan de regio (regiogemeenten én bedrijven) om de afgesproken bijdrage op te brengen.
c. Er is geen instrument ontwikkeld en/of vastgesteld om een niet-participerende gemeente vooraf of achteraf te dwingen om mee te betalen aan de maatregelen.
d. In lijn met het bovenstaande kan het niet zo zijn dat het niet bijdrage van een gemeente automatisch leidt tot het extra belasten van de andere gemeenten. In een dergelijke situatie zullen de overige regiogemeenten bezien hoe zij omgaan met de ontstane situatie en hier nadere afspraken over maken.
e. Als er onvoldoende dekking beschikbaar is, zouden de samenwerkende partners kunnen besluiten om geen bijdrage te leveren aan gemeente specifieke projecten (zoals een fietspad) van een niet-participerende gemeente. De niet-participerende gemeente wordt daarmee alleen verantwoordelijk voor de bekostiging van die projecten.
f. In de op stellen Samenwerkingsovereenkomst wordt nader vastgelegd hoe te handelen wanneer een gemeente niet besluit mee te betalen.

4. Als een gemeente niet meebetaalt aan één van de maatregelen, heeft dat op financieel gebied consequenties voor de gemeente?

a. Zie antwoord op vraag 3 hierboven.
b. Voorts volgt de regio de lijn dat er geen selectieve deelname mogelijk is. Het gaat tenslotte om een samenhangend pakket aan (boven)regionale maatregelen. Als een gemeente naar eigen inzicht gaat 'cherry picken' in het maatregelenpakket, heeft dat consequenties voor de overige partners. Dit legt de bijl aan de wortel van het principe van regionale samenwerking en de regionale bekostigingssystematiek.

5. Waarom wijken bedragen van sommige gemeenten aan regionale fietspaden uit de Korte Termijn Maatregelen A2/N2 (KTM-pakket) af van de oorspronkelijke raming?

Investering per gemeente, prijspeil 2022, excl. BTW

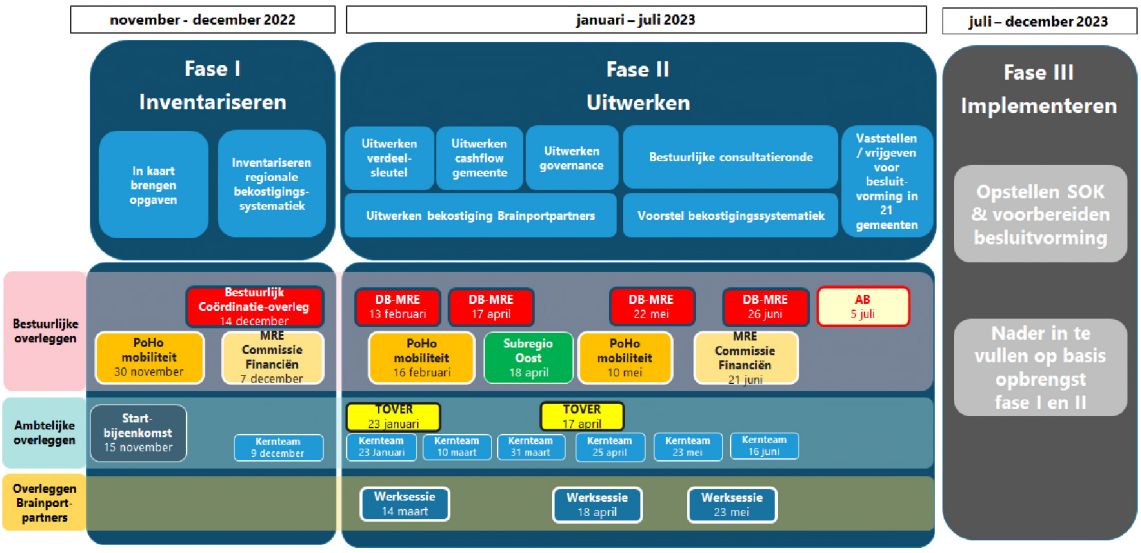
Gemeente	Totale investering (mln €)	Korte termijn maatregelenpakket mobiliteitstransitie - hubs (mln €)	Korte termijn maatregelenpakket mobiliteitstransitie - fietspaden (mln €)	Gebiedsontwikkeling Fellenoord (mln €)	HOV 4 / De Run / High Tech Campus Eindhoven (mln €)	Multimodale Knoop/station Eindhoven Centraal (mln €)
Bergeijk	4,2	0,2	3,2	-	-	0,8
Deurne	1,6	0,3	-	-	-	1,4
Valkenswaard	1,6	0,3	-	-	-	1,3
Bladel	2,6	0,2	1,6	-	-	0,9
Eersel	5,7	0,2	4,8	-	-	0,8
Asten	0,9	0,1	-	-	-	0,7
Someren	1,0	0,2	-	-	-	0,8
Nuenen	1,2	0,2	-	-	-	1,0
Best	5,3	0,3	3,7	-	-	1,3
Reusel-De Mierden	1,2	0,1	0,5	-	-	0,6
Geldrop-Mierlo	2,0	0,3	-	-	-	1,7
Helmond	4,7	0,8	-	-	-	3,9
Eindhoven	97,3	2,0	6,0	16,0	28,9	44,5
Cranendonck	1,0	0,2	-	-	-	0,9
Waalre	0,9	0,1	-	-	-	0,7
Son en Breugel	5,4	0,1	4,5	-	-	0,7
Heeze-Leende	0,8	0,1	-	-	-	0,7
Gemert-Bakel	1,6	0,3	-	-	-	1,3
Oirschot	4,3	0,2	3,4	-	-	0,8
Veldhoven	13,4	0,4	3,9	-	7,2	1,9
Laarbeek	1,1	0,2	-	-	-	1,0
Totaal	**157,8**	**6,6**	**31,6**	**16,0**	**36,1**	**67,5**

Onderdeel van het maatregelenpakket zijn regionale fietspaden (4e kolom in tabel).
De gemeentelijke bijdrage is gebaseerd op een raming die destijds is gemaakt als onderlegger bij de besluitvorming over het KTM-pakket mobiliteitstransitie. De definitieve bijdrage aan een project wordt bepaald op basis van een uitgewerkt projectplan (uitwerking niveau Voorlopig Ontwerp met een bijbehorende raming). De afgelopen maanden is een aantal fietspaden uitgewerkt. Dit kan betekenen dat een bijdrage afwijkt van de oorspronkelijk geraamde bijdrage of dat een andere dekkingsbron gevonden is waardoor de gemeentelijke bijdrage wijzigt. Dit geldt bijvoorbeeld voor fietsroute F67 Bladel – Eersel – Bergeijk – Veldhoven. In de op stellen

Samenwerkingsovereenkomst wordt nader uitgewerkt hoe om te gaan met wijzigingen ten opzichte van de oorspronkelijk geraamde bijdrage.

6. **Een aantal gemeenten heeft het gevoel dat het proces een adhoc-karakter heeft, stukken laat worden aangeleverd en dat er weinig tot geen effectief overleg is met de regiogemeenten. Het gevoel bestaat dat zaken wordt doorgedrukt, dat we mogen tekenen bij het kruisje en dat we vooral tempo moeten maken.**

    a. Wat zich hier wreekt is dat er in de MRE geen eenduidig bestuurlijk platform meer was voor deze opgaven na opheffing van de Stadsregio Eindhoven en het vervallen van de vervoersautoriteit. Dat heeft tot een aantal onvolkomenheden geleid. Inmiddels is besloten om dit via de MRE weer op orde te brengen en op sterkte te komen. In dit kader is MRE momenteel bezig met het instellen van het programmabureau Mobiliteit. Tegelijkertijd is nog steeds merkbaar dat de schaduw van het verleden zich over alles wat nu speelt blijft werpen.
    b. Het MIRT-onderzoek heeft zich aanvankelijk vooral op de westkant van de regio gefocust, waar het zwaartepunt van de verstedelijking, groei en knelpunten lag. Vanaf vorig jaar is (terecht) geconstateerd dat de oostkant van de regio ook van belang is. Inmiddels trekt de gehele regio het inhoudelijke been bij. Ook dit is dus een erfenis uit het verleden, die nu wordt gecorrigeerd.
    c. De governance binnen de MRE is voor betrokkenen niet altijd even helder. Zo zijn de PoHo's in de basis niet besluitvormend. Dat loopt via AB naar de gemeenten. In die zin heeft het PoHo ook geen formele besluitvormingsbevoegdheid. Verder is gekozen om de bekostiging door het DB te laten voorbereiden. Het PoHo Mobiliteit is hier wel in meegenomen.
    d. Overigens gaat de discussie niet zozeer over de bekostigingssystematiek als zo danig maar veel meer over de totstandkoming van het eerste maatregelenpakket (het MIRT-pakket van november 2022).
    e. In de bovenstaande context zijn betrokkenen de voorbije maanden zo goed mogelijk meegenomen (zie onderstaand processchema). Ook is opgehaalde input steeds verwerkt en het voorstel zoveel als op dit moment mogelijk daarop aangepast (met name ook vooruitkijken naar toekomstige maatregelpakketten).



7. **Hoe wordt geborgd dat de bestuurlijke coördinatie door de gehele regio gedragen wordt?**

   a. De bestuurlijke coördinatie van de bekostigingssystematiek wordt het komende half jaar uitgewerkt in een Samenwerkingsovereenkomst (SOK). Daarin wordt de governance en bestuurlijke coördinatie geborgd.
   b. Verder verdient het aanbeveling om de bestuurlijke coördinatie en besluitvorming binnen de MRE goed uit te leggen aan alle betrokkenen. Waar nodig kan dit wellicht worden aangescherpt. Zie ook punt 1c.

8. **Voor de regionale brede projecten zijn nog geen scope omschrijving van de projecten bekend. Wat wordt wel/niet bekostigd vanuit de gevraagde regionale bijdrage? Dit is voornamelijk van toepassing bij de multimodale knoop/treinstation Eindhoven centraal. Wat zit in de scope van de projecten.**

   a. Voor alle projecten kan een nadere scope-omschrijving worden gegeven. Daarbij kunnen de rapportages worden gedeeld waarop de raming en de afspraken tussen Rijk en regio zijn gebaseerd.
   b. Dat geldt dus ook voor de multimodale knoop/treinstation Eindhoven centraal. Overigens heeft dit project en de benodigde investering betrekking op de Multimodale Knoop Eindhoven (dat wil zeggen het busstation Neckerspoel en alle functies die daar mee te maken hebben). Het treinstation en alles wat daarmee te maken heeft is een Rijksproject. In de bijlage bij deze notitie is een nadere toelichting en omschrijving opgenomen van het project multimodale knoop/treinstation Eindhoven centraal.
   c. Overigens vindt toekenning van middelen voor alle projecten plaats op basis van een concrete aanvraag op basis van een verder uitgewerkt ontwerp (niveau Voorlopig Ontwerp met een bijbehorende raming). Op basis hiervan vindt t.z.t. toekenning van middelen plaats. Dit proces wordt nader uitgewerkt in de op te stellen Samenwerkingsovereenkomst.

9. **In Bijlage 1 van de beslisnotie is voetnoot 5 opgenomen. Deze voetnoot zorgt voor verwarring.**

a. Deze voetnoot betreft een verwijzing naar ZO Bereikbaar waarin eerder afspraken zijn gemaakt over regionale bereikbaarheidsmaatregelen. In dat kader is in 2016 €20 miljoen gereserveerd voor het project 'Aanpak Busstation Neckerspoel en Station Eindhoven Centraal Station' (rapport Brainport Duurzaam Slim Verbonden van 15 juli 2016). Dit onderschrijft derhalve dat dit eerder door de regio als regionaal project is aangemerkt. Bovendien is de voorgestelde regiobrede bijdrage hierop gebaseerd.

10. De Brainportdeal dient onder het (in oprichting zijnde) programmabureau van de MRE geplaatst te worden. Hier moet de gehele regio mee instemmen en de gehele regio moet uitstralen dat alle mobiliteitsprogramma's in de regio onder het programmabureau vallen.

a. Het ligt inderdaad voor de hand dat coördinatie van (toekomstige) maatregelenpakketten verloopt via het in oprichting zijnde Programmabureau Mobiliteit. Daarmee is wel de vraag wat 'onder vallen' betekent. Immers de projecten hebben – voor wat betreft uitwerking en uitvoering – allemaal een eigen aansturing en projectorganisatie. Dat geldt voor de fietspaden, de hubs, HOV4 en voor de Multimodale Knoop. Dit valt in die zin dus niet onder het Programmabureau Mobiliteit.
b. Het is van belang om de governance en besluitvorming rond toekomstige maatregelenpakketten eenduidig vast te leggen. Het gaat immers niet alleen om een verantwoordelijkheid van de MRE-gemeenten, maar mogelijk ook om een verantwoordelijkheid van de provincie Noord-Brabant en het Rijk.

11. Er worden bereikbaarheidsmaatregelen genoemd. Waarom wordt dit niet aangepast naar mobiliteitspakketten?

a. Bereikbaarheidsmaatregelen zijn breder dan mobiliteitspakketten. Dit geeft daarmee meer ruimte voor toekomstige pakketten. Maar als de wens is om dit te verengen, kan dat natuurlijk worden aangepast.

12. In de notitie is opgenomen "Per maatregel zullen – met de regionale bekostigingssystematiek als handvat – bekostigingsafspraken worden gemaakt tussen de betrokken partijen." Waarom wordt dit niet vervangen door "Per maatregel zullen – conform de regionale bekostigingssystematiek– bekostigingsafspraken worden gemaakt tussen de betrokken partijen."

a. Afspraken voor wat betreft de bijdrage van MRE-gemeenten kunnen inderdaad conform de regionale bekostigingssystematiek worden gemaakt.
b. Het is echter niet op voorhand vast te leggen dat andere partijen (Provincie, Rijk en Brainportpartners) bij toekomstige maatregelen dezelfde verdeling zullen hanteren. Dit is overigens wel de regionale inzet. Deze formulering "met de regionale bekostigingssystematiek als handvat" heeft betrekking op de bijdrage van de partners en is gekozen op nadrukkelijk aandringen van de provincie Noord-Brabant.

13. Waarom wordt niet toegevoegd dat over alle (boven)regionale bereikbaarheidsmaatregelen uit de MRE-brede programmering bekostigingsafspraken worden gemaakt. En waarom wordt niet op voorhand afgesproken wat als (boven)regionale bereikbaarheidsmaatregelen wordt gezien?

a. In de basis is het een goed idee om voor wat betreft bereikbaarheidsmaatregelen in MRE-verband te komen tot een afgebakend en vastgesteld pakket.
b. Voor wat betreft de bekostiging geldt ook hiervoor dat dit in samenspraak met partners (Provincie, Rijk en Brainportpartners) zal moeten worden afgesproken. Zie ook hetgeen is opgenomen onder punt 7.

14. Kan er een nadere toelichting worden gegeven op de bijdrage van de MRE-gemeenten aan de Multimodale Knoop/station Eindhoven Centraal (tabel 3 van de beslisnotitie), en in het bijzonder waarom de gemeente Eindhoven niet betaalt aan het regiobrede deel?

a. Het uitgangspunt is gehanteerd dat de gemeente Eindhoven – vanwege de ligging in haar gemeente – een aanzienlijk deel (2/3 deel) van het totale gemeentelijke aandeel in de kosten van de multimodale knoop/station Eindhoven draagt. Van daar dat voor dit deel gekozen is voor een locatiegebonden bijdrage. Tegelijkertijd is het ook redelijk dat de overige MRE-gemeenten – vanwege het regionale belang – een regiobrede bijdrage doen (1/3 deel). De gemeente Eindhoven draagt via haar locatiegebonden bijdrage derhalve €44,5 mln excl. BTW bij. Het restant van de gemeentelijke bijdrage ad €23 mln excl. BTW, wordt door de overige MRE-gemeenten opgebracht. Zie ook het antwoord op vraag 8 waarin is onderbouwd wat een regiobrede bijdrage rechtvaardigt.
b. Het is dubbelop om de gemeente – die via de locatiegebonden bijdrage al 2/3 van de totale gemeentelijke bijdrage draagt – ook nog aan te slaan via de regiobrede bijdrage. Deze werkwijze wordt verankerd in de bekostigingssystematiek en vastgelegd in de op te stellen samenwerkingsovereenkomst.
c. Overigens is het goed om daarbij aan te geven dat het steeds om maatwerk gaat. Een verdeling kan in voorkomende gevallen verschillen. Dat geldt bijvoorbeeld voor de hubs waar de gemeente waarin de hub ligt geen locatiegebonden bijdrage doet. In dat geval wordt de totale gemeentelijke bijdrage opgebracht middels een regiobrede bijdrage van MRE-gemeenten.

15. Wat gebeurt er in geval van een overschrijding van één van de projecten in de Brainportdeal? (graag per type project rijks-route-locatie-regiobreed-combi aangeven)?

a. In de op stellen Samenwerkingsovereenkomst wordt nader uitgewerkt hoe om te gaan met overschrijdingen ten opzichte van de raming op basis waarvan middelen van partijen zijn toegekend.
b. Het vertrekpunt is dat de toegekende bijdrage in de basis bindend is. Eventuele overschrijdingen moeten binnen het project en/of door de initiatiefnemer van het betreffende project worden opgelost.
c. Overigens dient hierbij te worden aangetekend dat dit in samenhang moet worden bezien met de voorwaarden van de andere partners (Rijk, provincie Noord-Brabant, private partijen). Deze voorwaarden worden de komende periode in samenspraak met die partners nader uitgewerkt.

16. Wat is er afgesproken over de financiering wanneer bij de realisatie de kosten hoger blijken dan nu begroot, hoe gaan we om met de financiële risico's?

a. Zie antwoord op vraag 15.
b. In de op stellen Samenwerkingsovereenkomst wordt ook nader uitgewerkt hoe om te gaan met financiële risico's.

c. Het vertrekpunt is dat de toegekende bijdrage in de basis bindend is. Eventuele risico's moeten binnen het project en/of door de initiatiefnemer van het betreffende project worden gemitigeerd.
d. Overigens dient hierbij te worden aangetekend dat dit in samenhang moet worden bezien met de voorwaarden van de andere partners (Rijk, provincie Noord-Brabant, private partijen). Deze voorwaarden worden de komende periode in samenspraak met die partners nader uitgewerkt.

17. Wat gebeurt er in geval van een onderschrijding van één van de projecten in de Brainportdeal? (graag per type project aangeven)

a. In de op stellen Samenwerkingsovereenkomst wordt nader uitgewerkt hoe om te gaan met onderschrijdingen ten opzichte van de raming op basis waarvan middelen van partijen zijn toegekend.
b. Het ligt voor de hand dat wanneer bij een onderschrijding geld overblijft, dit bedrag naar rato van de toegekende bijdrage worden verdeeld onder de partijen die bijdragen aan het betreffende project.
c. Overigens dient hierbij te worden aangetekend dat dit in samenhang moet worden bezien met de voorwaarden van de andere partners (Rijk, provincie Noord-Brabant, private partijen). Deze voorwaarden worden de komende periode in samenspraak met die partners nader uitgewerkt.

18. Een korte uitleg van de reden van nu wat onlogische volgorde van besluiten (goede volgorde van besluiten: eerst integrale ontwikkelstrategie, dan mobiliteitsvisie, dan bekostigingssystematiek en samenwerkingsovereenkomst, dan projectbijdragen (wetende dat KTM-A2 nu vooraf komt) voor o.a. de Brainportdeal)

a. Idealiter was inderdaad de beschreven volgorde gevolgd. De reden dat dit niet is gebeurd heeft een aantal oorzaken.
b. Ten eerste lopen er veel processen in de regio. Processen met een eigen tempo, een eigen dynamiek, met soms andere stakeholders en daarmee een andere governance. Zo loopt het Korte Termijn Maatregelenpakket A2 al sinds 2017. Dit proces wordt aangestuurd vanuit Smartwayz.NL[1]. Over het KTM-pakket A2 zijn in het verleden al verregaande afspraken gemaakt over projecten en bekostiging.
c. Daarnaast is – ook vanuit Smartwayz.NL – in 2019 het MIRT-onderzoek **Verstedelijking en Mobiliteit Brainportregio Eindhoven** geïnitieerd. Dit MIRT-onderzoek heeft zich aanvankelijk vooral op de westkant van de regio gefocust, waar het zwaartepunt van de verstedelijking, groei en knelpunten lag. Vanaf vorig jaar is (terecht) geconstateerd dat de oostkant van de regio ook van belang is. Inmiddels trekt de gehele regio het inhoudelijke been bij. Ook dit is dus een erfenis uit het verleden, die nu wordt gecorrigeerd.
d. Wat zich bij dit alles wreekt is dat er in de MRE geen eenduidig bestuurlijk platform meer was voor deze opgaven na opheffing van de Stadsregio Eindhoven in 2015 en het vervallen van de vervoersautoriteit. Dat heeft tot een aantal onvolkomenheden geleid. Inmiddels is besloten om dit via de MRE weer op orde te brengen en op sterkte te komen. In dit kader is MRE momenteel bezig met het instellen van het programmabureau Mobiliteit. Tegelijkertijd zal er sprake zijn van een overgangssituatie om de zaken uit het

[1] SmartwayZ.NL | Een innovatief mobiliteitsprogramma

verleden op te schonen. Daar zijn we – onder meer met het inregelen van een regionale bekostigingssystematiek – nu druk mee bezig.

19. Een korte uitleg van de reden van de drie SOK's (Brainportdeal privaat, publiek, MRE programmabureau) - in plaats van één SOK.

a. In algemene zin hebben we te maken met complexe en omvangrijke materie. Wanneer dit op één hoop wordt gegooid wordt het al snel 'too big to handle'. Het is dus verstandig om te zorgen voor overzichtelijke onderdelen, die in besluitvorming ook zelfstandig kunnen worden beschouwd.
b. Zo is het onderscheid tussen publiek en privaat aangebracht omdat het buitengewoon complex is om met én 21 MRE-gemeenten én een groot aantal private partijen één overeenkomst te sluiten over bekostiging van maatregelen. Bovendien zijn gemeenten gehouden aan hun publieke verantwoordingslijnen en budgetrecht. Private partijen hebben een eigen juridische context en (fiscale) positie. Daarnaast ligt de regie op het publieke fonds bij de MRE en de regie op het private fonds bij Brainport Development. Het is derhalve verstandig om samenwerkingsafspraken ook daar te laten maken waar de primaire verantwoordelijkheid ligt.
c. Ook het op te richten programmabureau en de regionale bekostigingssystematiek zijn twee aparte onderwerpen die los van elkaar staan. Het is zaak om dit separaat te regelen en vast te leggen in specifieke overeenkomsten.

Bijlage 1 – Nadere toelichting bekostiging Multimodale Knoop/Station Eindhoven Centraal

In het kader van de regionale bekostigingssystematiek wordt een regiobrede bijdrage gevraagd van de MRE-gemeenten aan de Multimodale Knoop/Station Eindhoven Centraal. In voorliggende bijlage is deze bijdrage nader geduid.

Context en opgave

De capaciteit, flexibiliteit, robuustheid en kwaliteit van de Multimodale Knoop/Station Eindhoven Centraal is onvoldoende voor de beoogde ambities en voorziene groei van het aantal reizigers. Om de Multimodale Knoop/Station Eindhoven Centraal toekomst vast te maken, is in het BO-MIRT van 9 november 2022 besloten een MIRT-verkenning te starten voor de OV-knoop Brainport Eindhoven. Deze MIRT-verkenning bestaat uit een deelverkenning naar de spoorknoop Eindhoven en een deelverkenning naar de Multimodale Knoop Eindhoven. Vanwege de noodzakelijke ruimtelijke en inhoudelijke verwevenheid van de beide maatregelen worden deelverkenningen wel opgepakt in één gezamenlijke MIRT-verkenning OV-knoop Brainport Eindhoven.

Deelverkenning Spoorknoop

De deelverkenning naar de spoorknoop wordt opgepakt en bekostigd door het Rijk. Deze deelverkenning betreft het spooremplacement aan de westzijde van Eindhoven Centraal, uitbreiding van spoor- en perroncapaciteit op Eindhoven Centraal, een keervoorziening Helmond-Deurne en de aanleg van een vrijliggende kruising bij Tongelre.

Deelverkenning Multimodale Knoop

De deelverkenning naar de multimodale knoop wordt opgepakt door Rijk en regio. Deze deelverkenning betreft de aanleg van een (half)verdiepte nieuwe OV/bus-terminal, de daartoe benodigde (ondergrondse) vrij liggende aanrijdroutes, bufferruimte, kiss and ride en taxi voorzieningen, een fietsenstalling (5000 plekken) en een ontvangstruimte met een directe verbinding met het station Eindhoven Centraal. De investeringskosten van de multimodale knoop zijn geraamd op € 727 miljoen (incl. BTW). In onderstaande tabel is e.e.a. vertaald in een bijdrage van Rijk en regionale partners.

Multimodale Knoop Eindhoven				
	Bijdrage incl. BTW [mio €, prijspeil 2022]		**Bijdrage excl. BTW** [mio €, prijspeil 2022]	
Rijksbijdrage		**469**		**387,6**
Provincie Noord-Brabant	**81,7**		**67,5**	
Brainportpartners	**94,7**		**78,2**	
Gemeente Eindhoven	**53,8**		**44,5**	

Overige MRE-gemeenten	**27,8**		**23,0**	
Regionale bijdrage		**258**		**213,2**
Totaal		**727**		**600,8**

In het kader van de regionale bekostingssystematiek wordt een bijdrage van de MRE-gemeenten gevraagd. Zoals blijkt uit bovenstaande tabel bestaat de bijdrage van de MRE-gemeenten uit een bijdrage van de gemeente Eindhoven van €44,5 mln excl. BTW en een bijdrage van de andere MRE-gemeenten van €23 mln excl. BTW. De regiobrede bijdrage van de MRE-gemeenten is gebaseerd op een geïndexeerde eerdere reservering in het kader van ZO Bereikbaar.[2] De Multimodale Knoop/Station Eindhoven Centraal komt voort uit meerdere opgaven op het schaalniveau van Eindhoven, de Brainportregio en Zuid-Nederland. Er is een drietal argumenten dat een regionale bijdrage van MRE-gemeenten rechtvaardigt.

Argumentatie regionale bijdrage

1. Vitale schakel in de mobiliteitstransitie

De Brainport Eindhoven groeit en staat voor een omvangrijke verstedelijkingsopgave. De komende jaren worden zo'n 62.000 woningen binnenstedelijk bijgebouwd. Om de groei van de regio op te vangen en gegeven de flinke binnenstedelijke verdichtingsopgave wil de regio een mobiliteitstransitie realiseren van auto naar actieve vormen van mobiliteit: OV, fietser en voetganger. In het verlengde is de verstedelijkingsopgave voorzien langs OV-assen, knooppunten en stations.[3] Als gevolg van de mobiliteitstransitie zal het aandeel OV en fiets in de regio toenemen. Dit genereert meer druk op het OV-systeem en in het bijzonder het centrale station in de Brainport. Om de beoogde mobiliteitstransitie mogelijk te maken is een goed functionerende OV-knoop in hart van de regio randvoorwaardelijk. Dit vraagt uitbreiding van de OV-knoop in de vorm van uitbreiding van busstation Neckerspoel, deelsystemen en fietsenstallingen.

2. De regionale (H)OV-bereikbaarheid met Neckerspoel als centraal punt in dit netwerk

Uit het toekomstbeeld OV Zuid-Nederland blijkt dat naast de spoorinfrastructuur, de HOV-structuur in en rond Eindhoven een impuls verdient. De inzet is onder meer om de radialen vanuit de regio naar het centrum van Eindhoven (en vice versa) te versterken. Deze lijnen komen allemaal samen op Eindhoven centraal station. In aanvulling op de bestaande HOV-lijnen 1 en 2, worden momenteel HOV 3 (Eindhoven Airport – Woensel – Eindhoven Centraal) en HOV 4 Veldhoven/De Run – Karel de Grotelaan – centrum/station Eindhoven te realiseren. En op termijn de verbindingen: Gemert –

[2] In 2016 is in het kader van ZO Bereikbaar €20 miljoen gereserveerd voor het project 'Aanpak Busstation Neckerspoel en Station Eindhoven Centraal Station' (rapport Brainport Duurzaam Slim Verbonden van 15 juli 2016).

[3] MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainportregio – BMC, Studio Bereikbaar (2020)

Nuenen – Woensel, Valkenswaard – Aalst – centrum/station Eindhoven en Geldrop – centrum Eindhoven. Al deze HOV-lijnen komen samen op Neckerspoel, het busstation bij Eindhoven Centraal. Naast deze voorziene HOV-lijnen, komen uit alle windstreken regionale buslijnen aan op Neckerspoel. En dat terwijl het station bij het huidige aantal reizigers al tegen haar capaciteitsgrenzen aanloopt. Tussen 2008 en 2017 is het aantal gebruikers van Neckerspoel met ruim 35% gegroeid. Een capaciteitsanalyse uit 2009[4] concludeerde al dat busstation Neckerspoel rond 2020 tegen haar capaciteitsgrenzen aan zou lopen, zowel voor wat betreft de ontsluiting, als de buffer- en de perroncapaciteit. Dit leidt tot onveilige situaties op het busstation zelf. Bovendien vormt het tekort aan capaciteit en een goede toegang van het busstation een knelpunt voor het goed functioneren van het HOV-netwerk en het regionale busnetwerk. Een herijkte capaciteitsanalyse uit 2018[5] concludeert dat Neckerspoel inmiddels uit zijn jas is gegroeid, en met 'kleine' maatregelen tot uiterlijk 2025 kan blijven functioneren. Neckerspoel is het centrale multimodale overstappunt binnen het (H)OV-netwerk van Brainport Eindhoven. De prognose uit de capaciteitsanalyse van 2018 is dat Neckerspoel in 2030 gemiddeld 80.000 dagelijkse reizigers verwacht, waarbij mogelijk pieken ontstaan tot 100.000 reizigers per dag. Het deel reizigers dat een relatie heeft met Eindhoven Airport, groeit naar circa 10% en komt naar verwachting uit op ongeveer 8.000 à 10.000 dagelijkse reizigers. Het advies uit de capaciteitsanalyse (2018) is helder: er is een structurele opschaling nodig van busstation Neckerspoel om de capaciteit, kwaliteit en veiligheid te vergroten. Deze opschaling betekent onder meer extra ruimte voor het busstation, een verbeterde ontsluiting van looproutes en gescheiden voetgangersstromen van busverkeer, vrije aan- en afvoerroutes van busverkeer naar het busstation en een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Daarnaast vraagt een opschaling van Neckerspoel ook om ingrepen op de Fellenoord, om vrijliggende aan- en afvoerroutes van bussen uit alle windstreken mogelijk te maken.

3. Eindhoven centraal als scharnierpunt in de (internationale) bereikbaarheid van Zuid-Nederland

Uit het nationale Toekomstbeeld OV en in het verlengde de uitwerking van Landsdeel Zuid (Noord-Brabant, Limburg en Zeeland) volgt dat Eindhoven een belangrijke positie inneemt in het spoornetwerk in Zuid-Nederland. Eindhoven ligt op het kruispunt van de internationale corridors Amsterdam-Utrecht-Eindhoven-Aken/Luik en Den Haag-Rotterdam-Breda-Düsseldorf. In de toekomst vertrekken er 4 treinen/uur in de richting van Breda-Rotterdam, 8 treinen/uur in de richting Utrecht-Amsterdam en 2 treinen/uur in de richting van Nijmegen/Arnhem. Eindhoven is met ruim 65.000 in- en uitstappers het zevende station van Nederland[6] en verreweg het grootste station van Zuid-Nederland[7]. Dit wordt de komende jaren alleen maar meer. Om deze groei te accommoderen schiet de spoor- en perroncapaciteit in en rond Eindhoven Centraal tekort. Bovendien zijn er inframaatregelen nodig in de driehoek Tilburg – Liempde – Eindhoven (Tongelre). De uitbreiding en

[4] Capaciteitsanalyse - Goudappel Coffeng (2009)
[5] Capaciteitsanalyse fase 2 - Goudappel Coffeng (2018)
[6] Na Utrecht CS, Amsterdam CS, Rotterdam CS, Schiphol, Den Haag CS en Leiden (cijfers 2018).
[7] Den Bosch 47.0000, Breda 36.000 en Tilburg 35.000 (2018).

groei van het station genereert meer reizigers en heeft consequenties voor de gehele OV-terminal, het voor- en natransport en alle daarvoor benodigde functies.