



Bestuurlijk document
23 november 2020 | BMC

Integraal MIRT-Onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainportregio

Bestuurlijke keuze

INTRODUCTIE

In 2018 zijn Rijk, provincie Noord-Brabant en regio Brainport met de Brainport Nationale Actieagenda een langjarig partnership met elkaar aangegaan om de economische kracht van Brainport Eindhoven te behouden en te versterken. Vervolgens spraken Rijk en regio in november 2019 af een integraal gebiedsgericht MIRT-onderzoek (MIRT=Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) uit te voeren, met het oog op versterking van de internationaal concurrerende economische positie van Brainport Eindhoven. Met de belangrijkste vraag: hoe kunnen we investeren in een hoogwaardig vestigingsklimaat, dat zowel het nationale verdienmodel als de regio ten goede komt?

Het bereiken van zo'n hoogwaardig internationaal vestigingsklimaat vraagt om een sprong in stedelijkheid qua woon- en werkmilieus met een bijbehorend voorzieningenniveau en een goed functionerend multimodaal mobiliteitssysteem. Een investering in het vestigingsklimaat en duurzame mobiliteit in de Brainportregio is een investering in de regionale en nationale economie. Door niet alleen de focus te leggen op de economische belangen maar aandacht te hebben voor alle doelgroepen en zorg te dragen voor een goede leefomgevingskwaliteit, profiteren alle inwoners van de regio van de sprong in stedelijkheid.

Het MIRT-onderzoek verstedelijking en bereikbaarheid Brainportregio moet leiden tot een gedeelde perceptie tussen Rijk en regio over de urgentie, aard, omvang, onderbouwing en aanpak van de samenhangende opgaven op het gebied van verstedelijking en bereikbaarheid. Op basis van dit beeld worden op 25 november 2020 in het BO MIRT strategische hoofdkeuzes gemaakt en beslissingen genomen over een adaptief ontwikkelpad, inclusief een maatregelenpakket. Voorliggend bestuurlijk document bevat het advies van de programmaraad SmartwayZ. NL aan de BO-MIRT tafel.

NIEUWE RUIMTELIJKE KWALITEIT

In de Woondeal Stedelijk Gebied Eindhoven (SGE) is de behoefte aan woningen tot 2040 ingeschat op 47.500 tot 62.000 woningen. Bovendien is de ambitie dat het aantal arbeidsplaatsen groeit met ca. 50.000 tot 75.000 arbeidsplaatsen, zodat Brainport internationaal concurrerend blijft. Brainport versterkt daarmee zijn waarde ten behoeve van het stedelijk netwerk van Nederland. Daardoor ontstaat ook meer diversiteit in het wonen; er komen bijvoorbeeld metropolitane woonmilieus in het centrum van Eindhoven en hoogstedelijke woonmilieus in Eindhoven en Helmond. Deze hogere dichtheden zorgen ook voor extra druk op deze steden. Daarom zal de verdichting gepaard moeten gaan met een kwaliteitsimpuls, die een aantrekkelijke, groene en gezonde leefomgeving borgt. Dit vraagt om zorgvuldige keuzes ten aanzien van

suburbane en dorpse inbreidingen, die recht doen aan de kwaliteiten van deze gemeenten. De woningbouw kan als hefboom fungeren voor andere opgaven op het gebied van economie (agglomeratiekracht), leefbaarheid en klimaatadaptatie/ energietransitie. Verstedelijking beïnvloedt de bereikbaarheid en vice versa en zowel kwantitatief als kwalitatief. Meer mobiliteit betekent hier vooral ook andere mobiliteit.

MOBILITEITSTRANSITIE

De stedelijke groei moet hand in hand gaan met de verbetering van de bereikbaarheid van de regio. De Brainportregio zet daarom samen met de provincie en het Rijk in op een mobiliteitstransitie. Het gaat om een wezenlijke verandering in reisgedrag en in het mobiliteitssysteem, die de komende decennia stapsgewijs en adaptief (dus met de mogelijkheid om tussentijds aanpassingen te doen) vorm krijgt. Dit betekent: aanpakken van bestaande knelpunten en opvangen van nieuwe mobiliteit door te investeren in de systeemsporong OV (spoor, HOV, hubs), fiets/ fietsvoorzieningen (rijden en stallen), doorfietsroutes, smartlanes, slowlanes, pakeer-/locatiebeleid, intelligent verkeersmanagement (C-ITS) en van daaruit onder meer in gedragsverandering, werkgeversaanpak, mobility as a service, deelmobiliteit en smart logistics. Het autoverkeer wordt zo snel mogelijk naar de randen (met name de Randweg A2 Eindhoven) geleid, wat betekent dat deze randen goed moeten functioneren voor het regionaal en doorgaand verkeer. De rol van

de auto binnen de Ring in de stad wordt beperkt dmv een verlaging van de snelheid naar 30 km/ uur, parkeren via hubs als standaard en een sturend parkeerbeleid (stedelijke parkeernormen en tarieven, gebiedsontwikkeling, parkeren op afstand).

Het MIRT-onderzoek laat zien dat de mobiliteitstransitie, in combinatie met de verstedelijkingsstrategie, bijdraagt aan een groter fiets- en OV-gebruik. De bereikbaarheid van de economische toplocaties en campussen zal verbeteren door een radiale ontsluiting van de OV-knopen en een tangentele ontsluiting tussen werklocaties.

KWALITEITSSPRONG BRAINPORT

De Brainportregio zal naar verwachting meer talent aantrekken – wat belangrijk is voor het vestigingsklimaat – door de combinatie van een breder palet aan woonmilieus, behoud van de groene ruimtelijke kwaliteit van de regio en de betere bereikbaarheid van economische toplocaties en campussen. Bovendien zal een aantal toplocaties en campussen zich ontwikkelen tot integrale milieus, waarin wonen, werken en voorzieningen zorgen voor een levendige, creatieve dynamiek. Een aantrekkelijke woonomgeving is er niet alleen voor talent, maar zeker ook voor de inwoners.

BRAINPORT Strategische visie & Hoofdkeuzes

Samenhangende
en adaptieve
ontwikkeling van
de verstedelijking
en bereikbaar-
heidsopgave
(1)



Versterken
stedelijk gebied
Eindhoven vanuit
de eigenheid van
de regio
(2)



Toename van
binnenstedelijke
verdichting met
hoogstedelijke en
metropolitane
gemengde milieus
(3)



Afstemming van
het stedelijk
gebied en de
subregio's
de Kempen,
A2 en de Peel
(4)



Vergaande
mobiliteits-
transitie
(5)



VERSTEDELIJKING

Verstedelijkingsakkoord SGE/Rijk

V1-6, R1-3

Ruimtelijke inpassingsstudie naar
de opgave EIK XL

V1 T2-4

Programmatisch uitwerken van het
Ontwikkelperspectief
Eindhoven Centrum

V1-3, R1-3

Verdiepende studie naar
de economische toplocaties

V3, R1-3

Ruimtelijke studie naar
Helmond Centrum

V4

Uitwerken integrale
ontwikkelstrategie subregio's

V5-6



Samen-
hangende
en adaptieve
ontwikkeling
van de
verstedelijking
en bereikbaar-
heidsopgave



MOBILITEIT

Uitwerken robuust
(H)OV systeem

T1-5

Maatregelen mobiliteitstransitie
(fiets, werkgeversaanpak,
gedragsbeïnvloeding, etc.)

M1-4

Ontwikkelpad Mobiliteitshubs

M2

Nadere uitwerking van een
robuust en samenhangend
HWN/OWN

A1, 2, 5

Uitwerken zuidelijke ontsluiting
Helmond

A3-4

Governance & Uitvoeringsorganisatie

Organiseren integraal
triple helix met Rijk,
provincie, gemeenten,
marktpartijen en
kennisinstellingen
(6)



Ontwikkelpad
het komende
jaar uitwerken
en monitoren
(7)



ADVIES PROGRAMMARAAD SMARTWAYZ.NL

TBV BO-MIRT 2020

Hiernaast zijn de hoofdkeuzes van de programmaraad in een afbeelding opgenomen, waardoor ook de samenhang der onderdelen inzichtelijk wordt.

De programmaraad:

1. kiest voor een samenhangende en adaptieve ontwikkeling van de verstedelijking en bereikbaarheidsopgave in deze regio en beziet de kansrijke oplossingsrichtingen en maatregelen integraal en in onderlinge samenhang;
2. onderschrijft het belang om het stedelijk gebied Eindhoven te versterken vanuit de kracht van de eigenheid van de regio en die daarmee recht doet aan de wens voor complementaire woon- en werkmilieus, behoud van identiteit van kernen en buitengebied, versterking van de relatie stad-kernen-buitengebied én bijdraagt aan een robuust mobiliteitssysteem;
3. onderschrijft hiermee dat een toename van binnenstedelijke verdichting met hoogstedelijke en metropolitane gemengde milieus in Eindhoven-Veldhoven en Helmond de meest toekomstvaste oplossing is en het meest bijdraagt aan het vergroten van de agglomeratiekracht en vestigingsklimaat. Daarom zal de verdichting gepaard moeten gaan met een kwaliteitsimpuls, die een aantrekkelijke, groene en gezonde leefomgeving borgt;

4. onderschrijft dat het vestigingsklimaat voor de regio nog sterker wordt als principes uit dit MIRT-Onderzoek worden doorgetrokken naar omliggende subregio's. Dit vereist afstemming van het stedelijk gebied en de subregio's de Kempen, A2 en de Peel tav de complementariteit met behoud van identiteit van kernen en buitengebied, versterking van de relatie stad-kernen-buitengebied. In het licht van de ontwikkeldagen 2021, de mobiliteitsagenda Zuidoost Brabant en de regionale omgevingsagenda Zuidoost Brabant maken de afzonderlijke subregio's hierover indien noodzakelijk integrale afspraken met de provincie én onderling. Deze worden opgenomen in de omgevingsagenda Zuidoost Brabant;

5. maakt de hoofdkeuze voor een vergaande mobiliteitstransitie en daarmee een verschuiving van autogebruik naar meer OV-gebruik, duurzame deelmobiliteit en verplaatsingen met de fiets en te voet, aangevuld met noodzakelijke maatregelen ten behoeve van de auto-bereikbaarheid;

6. stelt voor om dit te organiseren in een integraal triple-helixsamengesteld gremium dat de uitwerking en uitvoering van deze integrale verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgave ter hand neemt. Dit moet zich goed verhouden tot de verschillende rollen en verantwoordelijkheden ten aanzien van wonen, werken, mobiliteit bij Rijk, provincie, gemeenten, randgemeenten, marktpartijen en kennisinstellingen. Daartoe handhaven we de huidige governance met de programmaraad SmartwayZ.NL en een BAG+ voor

deze integrale opgave. In de eerste helft van 2021 wordt de governance verder uitgewerkt en zetten we een bijpassende (uitvoerings)structuur op;

7. stelt vast dat het ontwikkelpad op hoofdlijnen het komende jaar verder wordt uitgewerkt en spreekt af dit ontwikkelpad te monitoren en jaarlijks te evalueren en waar nodig aan te passen. Dit adaptieve ontwikkelpad wordt gemonitord, zodat kan worden gestuurd op de voortgang en nieuwe besluiten altijd op basis van actuele informatie kunnen worden genomen. Dit wordt belegd in de governance uit punt 6. Daarmee kunnen ook nieuwe inzichten tav verstedelijking (bijvoorbeeld het Verstedelijkingsakkoord) en mobiliteit (bijvoorbeeld smart mobility) worden betrokken.

De programmaraad vertaalt bovenstaande door in de volgende adviezen voor verstedelijkingsafspraken:

8. De programmaraad adviseert om het komend jaar toe te werken naar een verstedelijkingsakkoord voor de SGE, conform de uitkomsten van het MIRT-onderzoek en vast te leggen tijdens het BO-MIRT 2021, waarbij de volgende zaken nader worden uitgewerkt:

- woon-, werklocaties en voorzieningen worden zoveel mogelijk binnenstedelijk in Eindhoven, Helmond en Veldhoven gerealiseerd. Hierbij wordt ingezet op hoogstedelijke en metropolitane gemengde milieus (o.a. campusontwikkeling), geconcentreerd rond (H)OV-knooppunten en bestaande en nieuwe mobiliteitsassen;
- een ruimtelijke inpassingsstudie voor het

gebied nabij Eindhoven Centraal. Daarbij zal de studie naar het toekomstvast ontwikkelen van de Spoorknoop Eindhoven worden afgestemd met de ontwikkeling van de multimodale knoop Eindhoven Centraal. Hiertoe leveren de provincie en gemeente Eindhoven een studie 'ontwikkelen multimodale Knoop Eindhoven' op in 2021, dit zal in samenhang worden bekeken met de ruimtelijke inpassingsstudie en de integrale studie toekomstvast spoorknoop Eindhoven. Zodoende wordt de woningbouw hier verder op gang gebracht, zonder daarbij het benodigde ruimtebeslag voor (toekomstige) functionele eisen gekoppeld aan het spoor en het busstation Neckerspoel in gevaar te brengen. Hierbij wordt aandacht gevraagd voor het opstellen van een businesscase voor de verstedelijkingsopgave (wonen/werken) nabij Eindhoven Centraal, die daarmee mogelijk de basis vormt om te zijner tijd fondsen en middelen te verwerven;

- de overige gemeenten kunnen eveneens verdichten of transformeren binnen de kernen met behoud van identiteit van de kleinere kernen, de groene kwaliteit, het buitengebied en versterking van de relatie stad-kernen-buitengebied (regionaal maken gemeenten hierover programmeringsafspraken);
- het ontwikkelen van een verdiepende studie toplocaties (o.a. campussen), vanwege de samenhang met de Brainport Nationale Actieagenda zal EZK hierbij worden betrokken;

- de samenhang met mobiliteit, het vestigingsklimaat (w.o. verdienvermogen) en energie en klimaat.

9. De programmaraad onderscheidt de volgende deelopgaven (de vetgedrukte betrokkenen zijn 'trekker' van de opgave) met daarin opgenomen het voorstel voor de te maken afspraak tussen regio en Rijk tijdens het BO-MIRT 2020:

1. Verstedelijkingsakkoord SGE/Rijk

- Een uitwerking van het verstedelijkingsakkoord voor de SGE in afspraken. Woon-, werklocaties en voorzieningen worden zoveel mogelijk binnenstedelijk in Eindhoven, Helmond en Veldhoven gerealiseerd. Hierbij wordt ingezet op hoogstedelijke en metropolitane gemengde milieus (o.a. campusontwikkeling), geconcentreerd rond (H)OV-knooppunten en langs bestaande en nieuwe mobiliteitsassen. Onderdeel van het verstedelijkingsakkoord is het ontwikkelen van een verdiepende studie toplocaties. Hierbij staat centraal hoe we de concurrentiekracht van de locaties op de lange termijn borgen. Bij de uitwerking worden ook de ontwikkelingen tav klimaatadaptatie en energietransitie betrokken.
- **BETROKKENEN:** SGE-gemeenten, BZK, EZK, provincie.
- **VOORSTEL VOOR BO-MIRT:** De uitkomsten van de afspraken 2, 3, 4 en 5 hieronder, onderdeel te laten zijn van het verstedelijkingsakkoord.

- **DOEL:** de ruimtelijke strategie en het adaptief ontwikkelpad moeten uitgewerkt worden in een verstedelijkingsakkoord SGE. Hiermee wordt er tevens invulling gegeven aan het SGE-deel van de verstedelijkingsstrategie stedelijk Brabant.
- **ONTWIKKELPAD:** gemeenten zorgen in samenspraak met provincie en Rijk voor een samenhangende regionale programmering voor wonen, werken en voorzieningen.

2. Ruimtelijke inpassingsstudie naar de opgave EIK XL

- Een ruimtelijke inpassingsstudie naar de woningbouwopgave van ca. 6000 woningen in de omgeving van Eindhoven CS, waarbij het ruimtebeslag voor (toekomstige) functionele eisen gekoppeld aan het spoor en het busstation Neckerspoel in beeld worden gebracht.
- **BETROKKENEN:** gemeente Eindhoven, Rijk, provincie, ProRail, private partijen.
- **VOORSTEL VOOR BO-MIRT:**
 - Starten van een onderzoek naar de ruimtelijke inpassing en fasering van de multimodale knoop i.r.t. de Ontwikkelvisie Fellenoord. (dus ruimtelijke inpassing van OV-knoop, woningbouw en station).
 - Opstellen van een businesscase voor de verstedelijkingsopgave van het gebied rondom Eindhoven CS die de basis vormt om te zijner tijd fondsen en middelen te verwerven.

- Onderzoek naar de mogelijke inzet, van het mogelijk op te zetten Rijksontwikkelbedrijf, zoals voorgesteld bij de aanbidding van de NOVI, voor het vlottrekken van de verstedelijkingsopgave nabij Eindhoven Centraal.
- **DOEL:** Station Eindhoven CS wordt de spin in het web van de stedelijke agglomeratie en een metropolaan centrum. Wil de Brainport inwoners en talenten ook op termijn soepel kunnen verplaatsen, dan is aanpassing van de stationsomgeving/spoorknoop Eindhoven Centraal (incl. Neckerspoel) cruciaal ter versterking van de agglomeratiekracht, het vestigingsklimaat en passende (internationale) connectiviteit van Brainport Eindhoven Het verbeteren van de gewenste connectiviteit vraagt op de middellangetermijn om een uitbreiding van de spoor- en perroncapaciteit van Eindhoven CS. Op korte termijn worden 6.000 woningen gerealiseerd. Ingrenen op de korte termijn moeten in lijn zijn met de in- en aanpassingen die nodig zijn op de lange termijn.
- **ONTWIKKELPAD:**
 - Er liggen een SOK en PvA. Daarin is programma EIK XL uitgewerkt in een ontwikkelvisie Fellenoord (vaststelling beoogd Q1 2021).
 - Het ontwikkelen van de stationsknoop met de onderdelen spoor en perrons Eindhoven, dat iets later ligt in het ontwikkelpad, vraagt wel

tijdig afstemming en afspraken met partijen over benodigde ruimte spoor irt verstedelijking. Het opstellen van de strategie en fasering is onderdeel van de studie. Bij de uitwerking van dit pakket ligt er een nadrukkelijke relatie met afspraak 7.

3. Het programmatisch uitwerken van het Ontwikkelperspectief Centrum Eindhoven

- Uitwerken van het programma van het Ontwikkelperspectief Eindhoven Centrum met 21.000 woningen (gemengde milieus en woonvormen) binnen de Ring met aandacht voor de klimaatopgave, groene kwaliteit en het leefmilieu.
- **BETROKKENEN:** gemeente Eindhoven.
- **VOORSTEL VOOR BO-MIRT:** nvt.
- **DOEL:** schaa sprong naar hoogstedelijk en metropolitane gemengde milieus geeft de mobiliteitstransitie een impuls. Het is een reeds ingezet proces en een logisch vervolg op de afspraken van de Woondeal, de verdichtingsaanpak en het toekomstbeeld OV. Onderdeel van deze ruimtelijke studie is het vormgeven van de kwaliteit van het centrumgebied, het stedelijk groen, het verbinden van het binnen met het buiten de Ring en het verbeteren leefmilieu binnen en op de Ring.
- **ONTWIKKELPAD:** deze uitwerking vormt de eerstvolgende stap in de kwaliteitssprong Brainport, passend bij de verdichting in het

centrum van Eindhoven. Bij de uitwerking van dit pakket ligt er een nadrukkelijke relatie met pakket 2, en op het gebied van mobiliteit met de afspraken 7, 8 en 10).

4. Verdiepende studie naar de economische toplocaties

- Verdiepende studie naar zonering en integratie op de economische toplocaties met als centrale vraag: hoe borgen we de concurrentiekracht van de locaties op de lange termijn? Uitkomsten van deze studie zijn zeer bepalend voor de ruimtelijke strategie voor de wat langere termijn.
- **BETROKKENEN:** betrokken gemeenten, provincie, private partijen, BZK, EZK
- **VOORSTEL VOOR BO-MIRT:** onderdeel van verstedelijkingsakkoord
- **DOEL:** inzicht in waar en onder welke voorwaarden gemengde milieus mogelijk en wenselijk zijn op de campus-/toplocaties. Vroegtijdig inzicht is nodig om keuzes m.b.t. inzet op gemengde woon/werkmilieus te kunnen plaatsen in een langetermijnstrategie en dit oppakken binnen het te ontwikkelen verstedelijkingsakkoord SGE.
- **ONTWIKKELPAD:**
 - de ontwikkeling van de campus-/toplocaties kent een sterke eigen dynamiek. Het is van belang inzicht te hebben in de gewenste ontwikkelrichting.
 - wederzijdse afhankelijkheid met (H)OV-structuur.

5. Ruimtelijke studie naar Helmond centrum

- Het ontwikkelen van een 'ontwikkelvisie stationsomgeving Helmond' met verstedelijking en opwaardering en verknoping intercystation
- **BETROKKENEN:** gemeente Helmond, ProRail, provincie, vervoerders, private partijen.
- **VOORSTEL VOOR BO-MIRT:** nvt
- **DOEL:** Een gefaseerde gebiedsontwikkeling van het gebied rondom het centrale station en het centrum van Helmond is nodig voor de verstedelijkingsopgave van deze tweede stedelijke kern én de mobiliteitstransitie van de regio. De ontwikkeling van ca 10.000 woningen in Helmond hangt samen met de gefaseerde opwaardering van het centrumgebied van Helmond. In de spoorknoop Eindhoven zit het NMCA knelpunt Eindhoven-Helmond. Het versterken van het IC-profiel vraagt om infrastructurele en ruimtelijke aanpassingen en is daarom onderdeel van de integrale visie op de stationsomgeving. Opwaardering van het intercystation moet bijdragen aan het verbeteren van de connectiviteit.
- **ONTWIKKELPAD:** op basis van de ontwikkelvisie maken partijen een vervolgspraak over de ontwikkel- en uitvoeringsstrategie en fasering. Helmond start met het maken van een ontwikkelvisie voor de verstedelijking nabij station, dit zal worden afgestemd met de door IenW te entameren integrale studie toekomstvaste spoorknoop Eindhoven. De mobiliteitstransitie, zuidelijke ontsluiting en ontwikkeling

stationsomgeving (met 10.000 woningen) zijn wederzijds afhankelijk (afspraken 5, 8 en 11).

6. Uitwerken integrale ontwikkelstrategie subregio's

- Uitwerking van de ontwikkelstrategie van regionale kernen gekoppeld aan de agenda voor het landelijk gebied doet recht aan de wens voor complementaire woon- en werkmilieus, behoud van identiteit van kernen en buitengebied, en versterking van de relatie stad-kernen-buitengebied.
- **BETROKKENEN:** Regiogemeenten, provincie en subregio's.
- **VOORSTEL VOOR BO-MIRT:** nvt.
- **DOEL:** een integrale, gedragen uitwerking op gebied van verstedelijking en mobiliteit voor de regionale kernen en het landelijk gebied gericht op het borgen van de leefbaarheid van de gehele regio.
- **ONTWIKKELPAD:** Op basis van de uitkomsten van het MIRT-onderzoek maken provincie en regio samenhangende afspraken over de programmering van woningbouw en werklocaties én een agenda voor het landelijk gebied.

De programmaraad vertaalt bovenstaande deelopgaven door in de volgende adviezen voor mobiliteitsafspraken:

10. De programmaraad adviseert het komend jaar toe te werken naar een uitwerking van de mobiliteitstransitie, conform de uitkomsten van het MIRT-onderzoek, waarbij de verschillende modaliteiten

worden onderzocht en zo de mobiliteitsstrategie vormen. Deze bestaat uit de volgende uitwerkingen:

- een integrale studie naar een toekomstvaste Spoorknoop, wat een relatie heeft met de uitwerking regionaal (H)OV door regio. Beide trajecten zullen op elkaar worden afgestemd;
- van het regionaal (H)OV-systeem. Het gaat hierbij om de ontbrekende radiale verbindingen, een tangentiële verbinding langs economische toplocaties, en een netwerk van multimodale hubs wat goed aansluit op zowel het OV- als autonetwerk. Hierbij worden ook maatregelen ten behoeve van gedragsverandering (bv. werkgeversbenadering) betrokken;
- van het regionaal mobiliteitsplan met onder meer het fietsnetwerk, slimme mobiliteitsmanagementmaatregelen, locatie-/parkeerbeleid, werkgeversaanpak/ gedragsverandering, Mobility as a Service, deelmobiliteit, smart logistics en samenhang met het regionaal (H)OV-netwerken;
- een studie HWN-OWN en hun onderlinge samenhang.
- het inzichtelijk maken van benodigde beslisinformatie o.a. financiën op basis van stabiele SSK-ramingen, mogelijkheden en inzet van alternatieve bekostiging, aanpak, planning en risico's.

11. De programmaraad onderscheidt de volgende deelopgaven (de vetgedrukte betrokkenen zijn 'trekker'

van de opgave) met daarin opgenomen het voorstel voor de te maken afspraak tussen regio en Rijk tijdens het BO-MIRT 2020 (zie >):

7. Uitwerken van robuust (H)OV-systeem

- Regionale uitwerking TBOV2040 landsdeel Zuid (Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040), opgaven station Eindhoven Centraal, multimodale knoop Eindhoven, uitbreiding en aanpassing van het busstation Neckerspoel, radiale OV-assen en een tangentiële OV-verbinding tezamen, maken de mobiliteitstransitie mogelijk. Samenhangend met de ontwikkeling van EIK XL is het integraal ontwikkelen van Neckerspoel van belang. De uitwerking is de volgende stap in het onderzoek/ ontwerp naar het OV-systeem m.b.t. de ligging van de lijn en haltes, de effecten en de OV-ontsluiting van Eindhoven voor de omliggende gemeenten. Aanvullend zijn fietsvoorzieningen op haltes nodig.
- **BETROKKENEN:** gemeente Eindhoven en regiogemeenten, provincie, Rijk, vervoerders, private partijen (werkgevers).
- **VOORSTEL VOOR BO-MIRT:** uitwerken van het OV-systeem conform regionale uitwerking TBOV, uitwerking op basis van het integraal onderzoek naar de radiale en tangentiële OV-lijn vast te leggen tijdens het BO-MIRT 2021. Hierbij zal afstemming gezocht worden met de verdiepende studie HWN-OWN en 'multimodale hubs'.

- **DOEL:** impuls OV gericht op mobiliteitstransitie. Uitbreiding van het radiale netwerk met een tangentele OV-verbinding voor de verbinding van de toplocaties met de knooppunten van OV en de nog te ontwikkelen hubs. Bovendien zal deze tangentele OV-lijn ook structurerend en versterkend werken in de verdere verstedelijkingsopgave. Een goede verknoping van deze lijn met Eindhoven CS is vanzelfsprekend. Een extra verknoping met het spoor aan de noordzijde biedt een extra plus in de OV-ontsluiting. De contour van de met OV bereisbare arbeidsplaatsen neemt toe. Dit effect wordt nog flink versterkt door de verdichting. De (top)locaties kunnen qua werknemers putten uit een groter gebied waar bovendien nog meer mensen wonen.
- **ONTWIKKELPAD:** om de groei als gevolg van de 62.000 woningen te accommoderen en de mobiliteitstransitie (incl fiets) tot stand te brengen is een radiaal en verbindend tangenteel systeem nodig. De aandacht is gericht op integraal onderzoek naar de afronding van het radiale en tangentele OV-systeem en verdere planvoorbereiding, zodat de ontsluiting in de pas loopt met de vergaande verstedelijking. De aantakking van de regio- en randgemeenten op dit OV-systeem is onderdeel van nader onderzoek. Bij de uitwerking van dit pakket ligt een nadrukkelijke relatie met de maatregelen mobiliteitstransitie (8) en de ontwikkeling van de mobiliteitshubs (9).

8. Maatregelen mobiliteitstransitie

- De mobiliteitstransitie behelst een wezenlijke verandering in reisgedrag en in het mobiliteitssysteem, die de komende decennia stapsgewijs en adaptief (dus met de mogelijkheid om tussentijds aanpassingen te doen) vorm krijgt. Dit betekent: investeren in de systeemsprong OV (spoor, (H)OV, hubs), multimodale knoop Eindhoven, fiets, parkeer-/locatiebeleid, en intelligent verkeersmanagement (C-ITS) en van daaruit onder meer in gedragsverandering, werkgeversaanpak, Mobility as a Service, deelmobiliteit en smart logistics.
- **BETROKKENEN:** gemeente Eindhoven/Helmond en regiogemeenten, provincie, Rijk, werkgevers.
- **VOORSTEL VOOR BO-MIRT:** de tekst opnemen dat de regio (Provincie NB, MRE) in december 2020 de 'Regionale Mobiliteitsagenda Metropoolregio Eindhoven' vaststelt. Hierin komen o.a. aan bod het fietsnetwerk, slimme mobiliteitsmanagement maatregelen, parkeerbeleid, werkgeversaanpak/ gedragsverandering, Mobility as a Service, deelmobiliteit, smart logistics en samenhang met het regionaal (H)OV-netwerk. Dit wordt jaarlijks geactualiseerd.
- **DOEL:** impuls fiets en andere maatregelen gericht op mobiliteitstransitie, inclusief de maatregelen op de werkgevers- en onderwijsbenadering en gedragsbeïnvloeding van reizigers.

- **ONTWIKKELPAD:** om de mobiliteitstransitie tot stand te brengen is een pakket maatregelen als hiervoor genoemd nodig, dus: fietsvoorzieningen (rijden en stallen), doorfietsroutes, smartlanes, slowlanes, parkeer-/locatiebeleid; Daarnaast inzet op: intelligent verkeersmanagement (C-ITS) en van daaruit onder meer gedragsverandering, werkgevers- en onderwijsbenadering, mobility as a service, deelmobiliteit en smart logistics. Bij de uitwerking van dit pakket ligt een nadrukkelijke relatie met de uitwerking van Helmond centrum (5), een robuust (H)OV-systeem (7) en de ontwikkeling van de mobiliteitshubs (9) en de zuidelijke ontsluiting Helmond (11).

9. Ontwikkelplan mobiliteitshubs

- Het instemmen met het ontwikkelplan regionale mobiliteitshubs om te komen tot een eindbeeld van een samenhangend netwerk van regionale mobiliteitshubs met kansrijke locaties inclusief gefaseerde aanpak, budget, organisatie en koppeling met flankerend beleid.
- **BETROKKENEN:** MRE-gemeenten, Rijk, provincie, gemeente Meierijstad, werkgevers/bedrijven, mobiliteitsaanbieders
- **VOORSTEL VOOR BO-MIRT:** het komend jaar op basis van inzichten uit het Regionaal Mobiliteitsplan MRE, studie (H)OV en uitwerking HWN-OWN, de kansrijke multimodale hubs in beeld te brengen,

teneinde in 2021 hierover vervolgbesluiten te kunnen nemen.

- **DOEL:** een systeem van regionale hubs met overstappunten van auto naar fiets/OV. De hubs bevorderen de bereikbaarheid van de economische toplocaties, verminderen mogelijk de druk op het hoofdwegennet en vormen de verbinding vormen tussen stad en ommeland. Ondanks de toename van stedelijkheid zal zeker de helft van de inwoners van randgemeenten (en daarbuiten) in suburbane en landelijke kernen wonen. Die zijn vanwege de lage dichtheden alleen goed te ontsluiten met individueel vervoer; de (e)fiets en auto. Op korte afstand neemt binnen het stedelijk gebied maar ook binnen de kernen het fietsgebruik toe. Het oprekken van die afstand door de (e)fiets en nieuwe kleine e-vervoersmiddelen te faciliteren, helpt substantieel om de kernen met het stedelijk gebied te verbinden. Het concept van de smartlane biedt daarvoor toekomstvast infrastructuur. Voor grotere afstanden (en met name de inkomende pendel) biedt een netwerk van regionale hubs een oplossing.
- **ONTWIKKELPAD:** het ontwikkelen van hubs is een noodzakelijk onderdeel van de mobiliteitstransitie. In de regio is al gestart met de uitwerking van een plan voor deze regionale mobiliteitshubs die de bereikbaarheid van economische toplocaties bevorderen en de druk op het hoofdwegennet verminderen. Het voorstel is om de aanpak te

faseren, op korte termijn wordt gestart met de optimalisatie en uitbreiding van bestaande P+R-locaties en vervolgonderzoek op specifieke locaties. Op langere termijn worden diverse hubs en de capaciteit ervan uitgebreid, als de mobiliteitstransitie meer vorm krijgt. Onderdeel van het stevige OV-profiel is een systeem van regionale mobiliteitshubs die cruciaal zijn voor een comfortabele overstap van de auto naar OV en ander innovatieve vervoersconcepten (o.a. deelmobiliteit). Met de mogelijkheid om daarbij vanuit de gemeenten op aan te haken met een fijnmaziger systeem van kleinere hubs. Bij de uitwerking van dit pakket ligt een nadrukkelijke relatie met de maatregelen robuust regionaal OV-systeem (7) en mobiliteitstransitie (8), de provincie neemt voortouw in leggen van deze verbinding.

10. Nadere uitwerking van een robuust en samenhangend HWN/OWN

- Een nadere uitwerking naar robuuste en samenhangende kansrijke oplossingen voor de systeemopgaven op het HWN en OWN met daarbij voldoende aandacht voor hun onderlinge samenhang, die zorgen voor een robuuste afwikkeling van auto- en vrachtverkeer op lokaal, regionaal en (inter)nationaal niveau.
- Het gaat hierbij om samenhangende oplossingen voor A2/N2/A67/A50 en de John F. Kennedylaan en het noordoostkwadrant van de Ring

('stadsautoweg Eindhoven') en de zuidelijke ontsluiting van Helmond. Uitgangspunt vormt afwikkeling van het verkeer over bestaande tracés. Een ander uitgangspunt is dat er ook in de toekomst voldoende ruimte dient te zijn voor het doorgaand verkeer op de A2/N2/A67/A50.

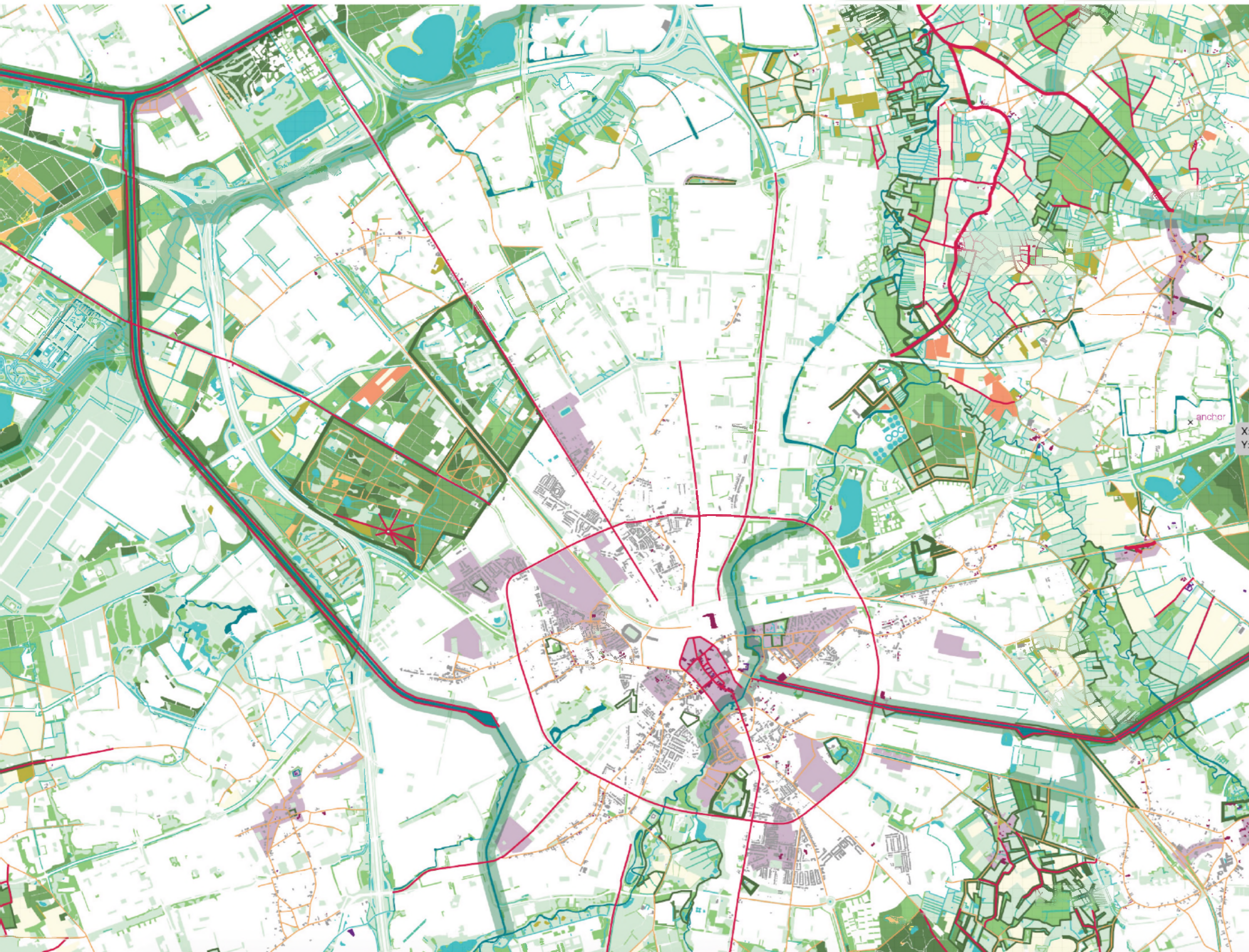
- **BETROKKENEN:** Rijk, provincie, gemeente Eindhoven, gemeente Helmond en andere randgemeenten.
- **VOORSTEL VOOR BO-MIRT:** een uitwerking waarvan de uitkomsten worden geagendeerd tijdens het BO-MIRT 2021.
- **DOEL:** oplossen knelpunten op het wegennet met focus op de Randweg A2 Eindhoven, de noordelijke randweg, JF Kennedylaan, gedeelte Ring en A270. Wanneer vol wordt ingezet op de mobiliteitstransitie dan resteren er toch nog knelpunten op het wegennet. Na de korte termijn aanpak van de Randweg A2 Eindhoven en de aanpak bundelroutes tot 2030, resteren er nog de volgende knelpunten voor de periode 2030-2040. Congestie op delen van de Randweg A2 Eindhoven, A58, A67 en A50, zware congestie op John F. Kennedylaan en het noordoostkwadrant van de Ring (concept 'stadsautoweg Eindhoven') en verkeer- en barrièreproblematiek Kasteel- Traverse. Onderdeel van de uitwerking is het inzichtelijk maken de reikwijdte (scope) van de kansrijke oplossingen, effecten (op o.a. leefbaarheid, mobiliteit) en van benodigde beslisinformatie o.a. financiën op basis van stabiele SSK-

ramingen, mogelijkheden en inzet van alternatieve bekostiging, aanpak, planning en risico's.

- **ONTWIKKELPAD:** uitwerking in 2021 en agendering hiervan tijdens het BO-MIRT 2021. Bij de uitwerking van dit pakket ligt een nadrukkelijke relatie met het uitwerken van de zuidelijke ontsluiting Helmond (11).

11. Uitwerken van zuidelijke ontsluiting Helmond

- Het uitwerken van de inzichten uit de quick-scan met betrekking tot het opwaarderen van de zuidelijke ontsluiting van Helmond en het afwaarderen van de Kasteeltraverse.
- **BETROKKENEN:** gemeente Helmond, gemeente Eindhoven, provincie.
- **VOORSTEL VOOR BO-MIRT:** nvt.
- **DOEL:** Het, in combinatie met de mobiliteitstransitie (incl fiets), ontlasten van de Kasteeltraverse van doorgaand verkeer om daarmee leefbaarheid en bereikbaarheid van het centrum van Helmond te verbeteren en de verstedelijkingsopgave te faciliteren.
- **ONTWIKKELPAD:** Op basis van de uitkomsten van deze uitwerking maken partijen een afspraak over een planstudie (i.s.m. Bundelroutes). Bij de uitwerking ligt een nadrukkelijke relatie met Helmond centrum (5) en de mobiliteitstransitie (8).



Inhoudsopgave

1. Introductie
2. Economische en ruimtelijke
uitgangspunten
3. Uitgangspunten bereikbaarheid
en mobiliteit
4. Strategische hoofdkeuzes
5. Ontwikkelpaden
6. Kosten en alternatieve
bekostiging
7. Regie

Hoofdstuk 1. Introductie

1.1 DE AMBITIE: VASTHOUDEN INTERNATIONALE TOPPOSITIE VAN BELANG VOOR HET NATIONALE VERDIENVERMOGEN

De ambitie voor de Brainportregio luidt: een hoogwaardig internationaal vestigingsklimaat met betekenis voor het verdienmodel van de BV Nederland én voor de regio, waarbij de economische topsectoren (hightech), de kennisindustrie en de maakindustrie essentiële pijlers zijn. Hiervoor is een sterke agglomeratiekracht noodzakelijk, met meer woningen, passende woon- en werkmilieus en een bijbehorend voorzieningenniveau. Dat maakt de Brainportregio aantrekkelijk voor talent én er is dan sprake van een 'brede welvaart' voor iedereen. Daarvoor is het noodzakelijk om niet alleen de agglomeratiekracht maar ook de connectiviteit te verbeteren.

Wil Brainport internationaal mee blijven doen in de top, dan is het essentieel om voortdurend te investeren in het vestigingsklimaat – randvoorwaarde voor groei – zodat het Brainport-ecosysteem op topniveau komt én blijft. Rijk en regio werken nauw samen om de internationale toppositie van Brainport te behouden. Langjarige afspraken hierover tussen Rijk en regio zijn vastgelegd in de Brainport Nationale Actieagenda (BNA). Deze agenda is continu in ontwikkeling, om zo blijvend in te spelen op ontwikkelingen in de regio en de wereld rondom.

Het duurzame verdienvermogen voor de lange termijn is alleen mogelijk als er sprake is van passende woon-, werk- en verblijfsmilieus én als de bereikbaarheid goed is. Mensen willen wonen in aantrekkelijke steden en dorpen met goede voorzieningen. Een prettig leefklimaat en een hoge kwaliteit van de samenleving is bepalend voor het economische succes, en op haar beurt kan doorgaande economische ontwikkeling in belangrijke mate bijdragen aan de versterking van de samenleving (Tweede Kamer, vergaderjaar 2019-2020, 29 696, nr. 7 Groeistrategie voor Nederland).

1.2 MIRT-ONDERZOEK VERSTEDELIJKING EN BEREIKBAARHEID

MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) is het programma waarin de Rijksoverheid samen met andere overheden werkt aan het veilig en bereikbaar houden van Nederland. Alle investeringen hiervoor staan in het MIRT, en waarover jaarlijks afspraken tussen landsdelen en de bewindsvoerders worden gemaakt in een BO (Bestuurlijk Overleg). Een MIRT-onderzoek is de eerste stap in het MIRT-traject dat inzicht en overzicht moet bieden in specifieke opgaven. In het BO MIRT van november 2019 is besloten een breed MIRT-onderzoek verstedelijking en bereikbaarheid te starten voor de Brainportregio. Voorliggend document is daarvan het gezamenlijke resultaat (zie ook het volledig MIRT-onderzoek).

De Afsprakenlijst van het bestuurlijk Overleg MIRT 2019 vermeldt de volgende afspraken:

SmartwayZ.NL: Onderzoek Verstedelijking & Bereikbaarheid Brainportregio

- Rijk en regio spreken af om gezamenlijk een gebiedsgericht en integraal MIRT-onderzoek te starten voor de Brainportregio. Het onderzoek moet leiden tot een gedeelde perceptie tussen Rijk en regio over de urgentie, aard, omvang, onderbouwing en aanpak van de samenhangende opgaven op het gebied van verstedelijking en bereikbaarheid.
- Op basis van dit beeld worden strategische hoofdkeuzes gemaakt. Het streven is om tijdens het BO MIRT van 2020 beslissingen te nemen over een adaptief ontwikkelpad inclusief maatregelenpakket.
- Het onderzoek heeft de volgende contouren:
 - focus op samenhang verstedelijking en mobiliteit;
 - aandacht voor alle modaliteiten in hun onderlinge samenhang;
 - aandacht voor nieuwe vormen van (duurzame) mobiliteit, slimme oplossingen en innovaties;
 - het geografisch gebied Zuidoost-Brabant;
 - actieve rol bedrijfsleven vanwege bijdrage aan vestigingsklimaat, economische ontwikkeling en werkgeversaanpak;
 - onderzoek naar vormen van alternatieve bekostiging; focus op tijdshorizon 2030-2040.

Rijk, provincie Noord-Brabant en de gemeente Eindhoven zijn gezamenlijk opdrachtgever voor dit MIRT-onderzoek. Ook vindt er afstemming plaats met andere gemeenten, het bedrijfsleven, aanbieders van mobiliteitsdiensten en kennisinstellingen binnen de Brainportregio. Voorbereiding van besluitvorming verloopt via de Programmaraad SmartwayZ.NL, waaraan naast de mobiliteitspartners ook het Ministerie van BZK deelneemt.

Rijk en regio hebben een gezamenlijke ambitie om ervoor te zorgen dat de Brainportregio een van de belangrijke economische motoren van Nederland blijft. De opgaven, de ambities die men wil waarmaken én de 'window of opportunity's' (kansen) maken handelen noodzakelijk. Dit vraagt om investeringen van betrokken partijen, zowel op het gebied van ruimte als qua bereikbaarheid/mobiliteit. Rijk, provincie Noord-Brabant en gemeente Eindhoven werken daarom samen aan een integraal en adaptief pakket van afspraken, gericht op een robuuste regio, voor het BO MIRT in november 2020.

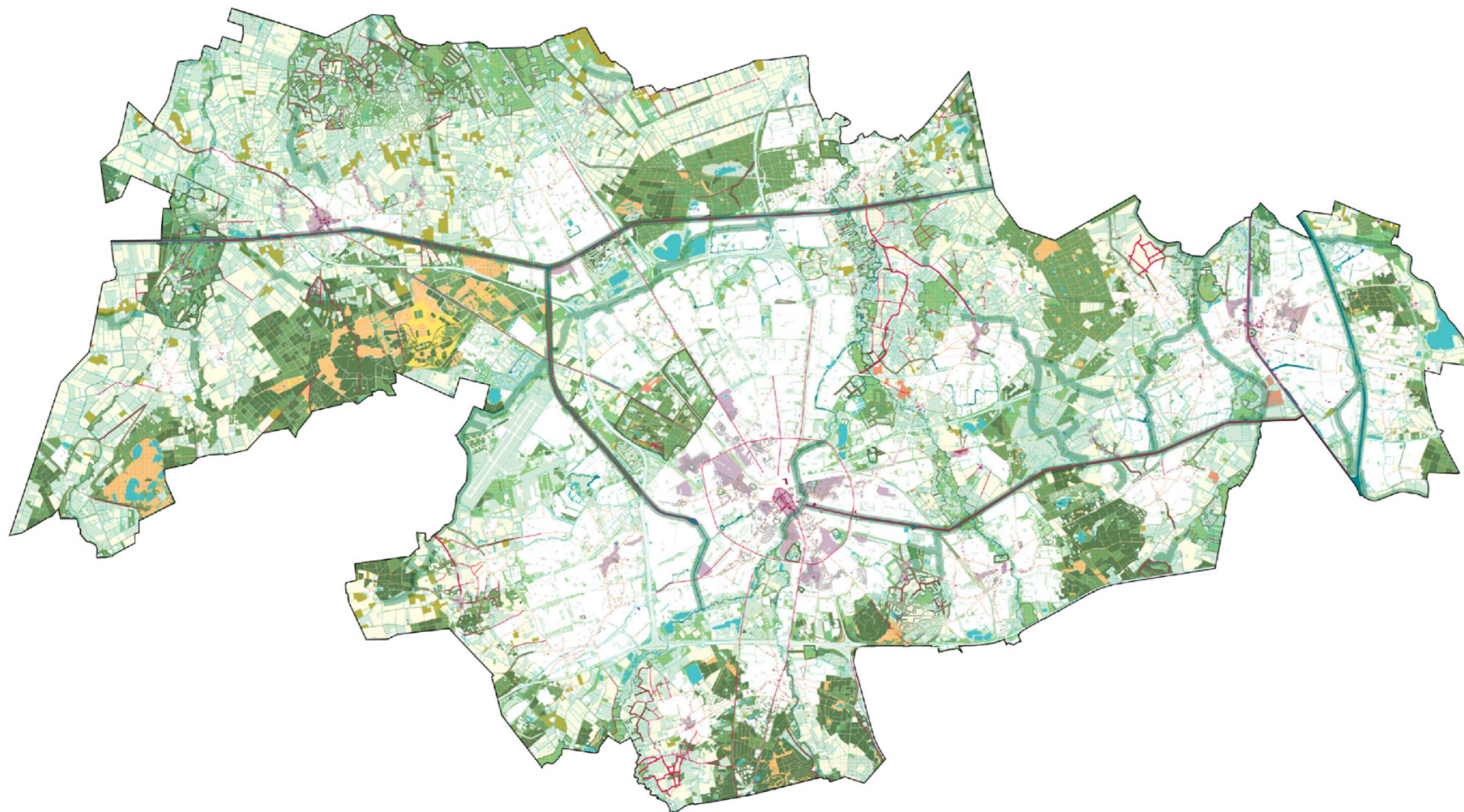
Doel van het onderzoek is een onderbouwd en gedeeld inzicht te krijgen in de aard en omvang van de verstedelijgings- en bereikbaarheidsopgaven in deze regio. Dit MIRT-onderzoek brengt de samenhang van de diverse opgaven in beeld en biedt door de integrale blik nieuwe oplossingen. Het onderzoek richt zich op de lange termijn: 2030-2040.

Voor de kortere termijn heeft het Rijk met de provincie Noord-Brabant en gemeente Eindhoven nadere afspraken gemaakt over de uitvoering van Eindhoven Internationale Knoop XL: een pakket maatregelen dat bestaat uit noodzakelijke toekomstvaste aanpassingen op en rond station Eindhoven om de verbinding Eindhoven-Düsseldorf en verdere groei op het spoor mogelijk te maken, de aanleg van een nieuwe fietsenstalling en de realisatie van een tweede hoogwaardige OV-verbinding van Eindhoven CS naar Eindhoven Airport (HOV3).

Het MIRT-onderzoek heeft een relatie met drie andere afspraken van de afsprakenlijst te weten:

- Tranche 1 Eindhoven XL: Rijk en regio concluderen dat de alternatieve bekostiging van HOV3 in de realisatie niet haalbaar is. De bevindingen en mogelijkheden voor alternatieve bekostiging worden meegenomen in het onderzoek naar Verstedelijking & Bereikbaarheid in de Brainportregio.
- SmartwayZ.NL: De Run/hubs. Het maatregelenpakket De Run en de intentieverklaring collectief vervoer 2.0 Brainport (getekend okt 2019) en de realisatie van robuuste permanente hubs (onderdeel van de deelopgave Randweg A2 en de Brainport Nationale Actieagenda) zijn onderdeel van de kwaliteitssprong van de Brainportregio.

- SmartwayZ.NL: Mobiliteitsmaatregelen voor de korte termijn A2 Randweg. Rijk en regio starten met fase 1 van de kortetermijnmaatregelen (uitvoering 2022-2025) voor de A2 Randweg Eindhoven. Uitvoering hiervan vindt plaats mede op basis van het onderzoek naar Verstedelijk en Bereikbaarheid in de Brainportregio.
- Helmond – Eindhoven (n.a.v. Motie-Jetten): Rijk en regio nemen er kennis van dat de opdracht van IenW aan ProRail om maatregelen in het kader van NMCA-knelpunt Eindhoven-Helmond in beeld te brengen is betrokken bij het lopende onderzoek (van ProRail) naar benodigde infrastructurele maatregelen voor Eindhoven-Düsseldorf. Binnen dit onderzoek wordt zowel naar de korte als naar de (middel)lange termijn gekeken. Daarbij wordt ook het Toekomstbeeld OV (en de regionale uitwerking hiervan) betrokken



2.4 KWALITEIT DOOR TRANSFORMATIE EN INBREIDING

'Kwaliteit' is het sleutelwoord bij deze sprong. De kwaliteit van internationaal topniveau wordt bevorderd door een aantrekkelijke en gevarieerde woningvoorraad, kwaliteit van de woon- en leefomgeving, kwaliteit van de werklocaties voor denkers en makers, snelle en comfortabele verbindingen tussen woningen en werkplekken en een stevige positie op het (inter)nationale netwerk van verbindingen. De regio ontleent haar kwaliteit en identiteit aan de suburbane leefmilieus en het aanbod van grootschalige omringende natuurgebieden, die

diep doordringen in het stedelijke milieu. Uitgangspunt is dat er zo veel mogelijk wordt gebouwd binnen bestaand stedelijk gebied, zodat tussen de steden open ruimtes en groen behouden blijven. De nieuwe woningen moeten betaalbaar en goed bereikbaar zijn en bewoners moeten een prettige, gezonde en veilige leefomgeving ervaren. Centraal staat het zoeken van de juiste balans tussen leefbaarheid en identiteit in de steden, dorpen en kernen.

2.5 KWALITEIT VAN LANDSCHAP EN NATUUR

De landelijke en groene omgeving is een belangrijke factor waarom mensen voor dit gebied kiezen. Het

landschap is een deel van de identiteit. Wil men kunnen blijven genieten van het mooie landschap, dan moet behoud van de kwaliteit van het landschap sterker meewegen in de keuzes. Hierbij gaat het zowel om het cultuurhistorische, groene, open karakter van het landschap als de kwaliteit van de natuur in en rond de Natura2000 gebieden (stikstof, fijnstof, CO2, verdroging). Dit betekent onder meer dat uitbreiding buiten bestaand bebouwd gebied zo veel mogelijk wordt voorkomen, evenals verrommeling en versnippering. Groene gebieden binnen of verbonden met de steden zijn van belang voor recreatie en de klimaatopgave. Ze vormen de 'groene longen' van

de stad. Daarmee bepalen de groene gebieden in en rond de stad in belangrijke mate de kwaliteit van de leefomgeving.

2.6 DUURZAME ONTWIKKELING

De integrale opgave daagt uit tot innovatieve oplossingen en biedt gelijktijdig de gelegenheid om de noodzakelijke verbeteringen te bewerkstelligen in energiegebruik en hergebruik van grondstoffen en materialen. De komende jaren krijgt iedereen te maken met de overstap naar duurzame energie. Deze overstap geldt voor het bebouwde gebied (wonen en werken), industrie en mobiliteit (en landbouw). De schaa sprong in de Brainportregio schept de gelegenheid om te besparen op energiegebruik en te kiezen voor duurzame oplossingen, zoals zonnepanelen op daken en aan gevels van woningen en bedrijven. Bovendien ontstaat bij nieuwbouw de mogelijkheid om in te zetten op hergebruik van grondstoffen en materialen. Bij ontwerp en inpassing van de nieuwbouw dient rekening gehouden te worden met diverse zaken zoals de nieuwe locaties voor de opwek van duurzame energie, waterberging, vergroening.

Hoofdstuk 3. Uitgangspunten bereikbaarheid en mobiliteit

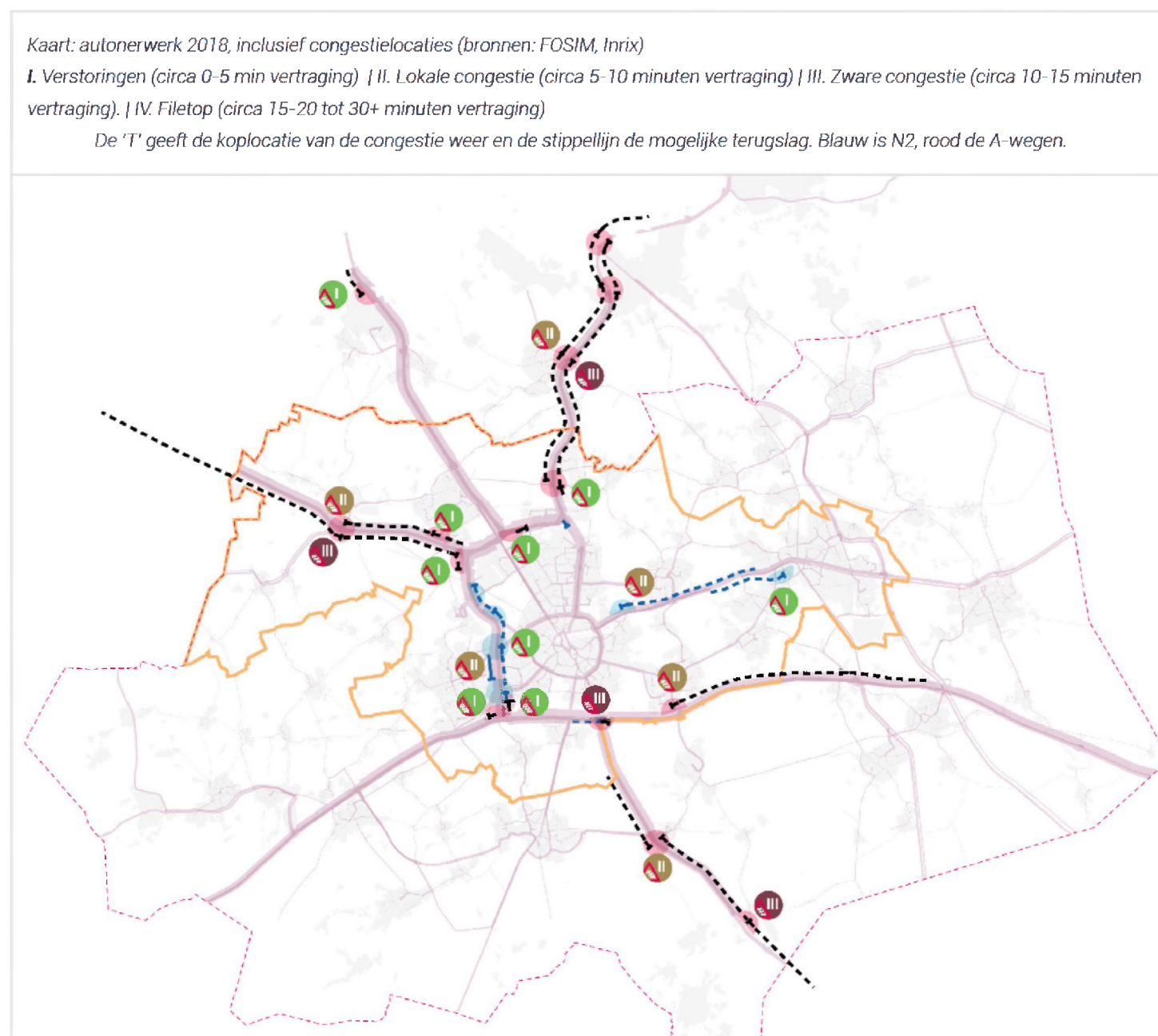
3.1 GROTE AUTOAFHANKELIJKHEID

De afgelopen 10 jaar is de mobiliteit sneller gegroeid dan eerder was aangenomen. De drie belangrijkste verklaringen hiervoor zijn: de ontwikkeling van inwoners en arbeidsplaatsen, een grotere concentratie van werklocaties en daarmee samenhangend grotere reisafstanden en tot slot verschillende 'beleidsvariabelen', zoals reiskosten, waardoor het OV het verliest van de auto. De afhankelijkheid van de auto is in de Brainportregio veel groter dan in andere stedelijke regio's in Nederland, omdat het ommeland hier veel minder stedelijk is en de werklocaties merendeels aan de snelweg liggen, op flinke afstand van Eindhoven CS.

In de hoofdwegenstructuur neemt de Randweg A2/ N2 Eindhoven een centrale en verbindende positie in. De hoofdrijbaan A2 faciliteert daarbij doorgaand verkeer; de N2 faciliteert aan de westkant het verkeer met herkomst óf bestemming in het gebied. Aan de oostkant bestaat de hoofdstructuur uit de N279, A67 en A50 (de zogeheten 'robuuste rand') en de 'bundelroutes': N270/Kasteeltraverse, A270, Ring Eindhoven en John F. Kennedylaan N615/Smits van Oyenlaan (Nuenen).

3.2 OPGAVEN OP HET HWN (HOOFDWEGENNET)

De NMCA 2017 voorspelt knelpunten voor de auto op de Randweg A2 Eindhoven en A50. De probleemanalyse Randweg A2 uit 2019 heeft



aangehouden dat er in 2040 knelpunten zullen zijn op grote delen van de Randweg A2/N2 en de toeleidende snelwegen A2 (noord en zuid), A58, A50 en A67 (west en oost) (NRM, 2040 hoog). Dat geldt ook voor de dan tot 2 x 3 rijstroken verbrede A58 Tilburg-Breda. Verdere groei van het verkeer betekent dat, als er geen maatregelen worden genomen, congestie ontstaat of

verergert. De regionale studie van de bundelroutes laat zien dat er een knelpunt is op de route Kasteeltraverse-Europaweg-A270- Eisenhowerlaan-Ring Noordoost-Kennedylaan-aansluiting Ekkersrijt. Daarnaast is de oostkant van het netwerk gevoelig voor verkeer dat uitwijkt naar alternatieve routes en bovendien door het stedelijk gebied van Eindhoven en Helmond rijdt.

De dynamiek in de automobilititeit in zowel knelpunten als groei zit dus vooral aan de westkant van het SGE. Aan de oostkant is de groei geringer, omdat daar minder op nieuwe inwoners en arbeidsplaatsen wordt ingezet. De groei van het verkeer varieert wel behoorlijk per route, met verwachte doorstromingsknelpunten in Eindhoven (Ring, John. F Kennedylaan) en Helmond (N270/Kasteeltraverse) (robuustheidstoets uit studie bundelroutes).

3.3 OV-KNELPUNTEN: SPOOR- EN OV-VERBINDINGEN

Op basis van de NMCA uit 2017 is het grootste spoorknelpunt in 2030 de treinverbinding Eindhoven – Helmond. Uit de analyse van de NMCA op bus en trein constateren we dat de verbinding tussen Eindhoven CS en de binnenstad een knelpunt is. De verbindingen naar Veldhoven en Eindhoven Airport zijn aandachtspunten.

Opvallend is dat OV-knelpunten precies op dezelfde plekken (reisrelaties) liggen als op de weg. Juist dit type externe pendel, per auto en afkomstig van buiten de regio, zorgt voor een flinke groei van knelpunten in de hoofdinfrastructuur. Voor het spoorverkeer geldt een vergelijkbaar verhaal. Zowel doorgaand als extern verkeer vormt een belangrijk deel van het totaal.

De regionale studie naar de capaciteit en reizigersontwikkeling verwacht – alleen al door autonome groei – eveneens een capaciteitsknelpunt op het busstation Neckerspoel. Na 2025 is de perroncapaciteit van het busstation, zowel qua reizigers als qua voertuigen, niet toereikend.

De regionale uitwerking toekomstbeeld OV (voor het OV-netwerk van de Stadsregio Eindhoven), de studie voor de tangente lijn en dit MIRT-onderzoek Brainportregio geven enkele belangrijke inzichten:

- de ontwikkeling van het aantal OV-reizigers op de hoofdknoop Eindhoven CS blijft altijd groter dan de minimale verwachte autonome groei;
- een mobiliteitstransitie lost de verwachte knelpunten uit de NMCA niet op;
- de extra verstedelijking in Eindhoven Centrum, zoals in de Woondeal aangegeven, is in de bestaande onderzoeken (NMCA) en capaciteitsanalyse Neckerspoel niet meegenomen en zorgt voor extra druk op de genoemde capaciteitsknelpunten;
- de capaciteit van de spoorknoop is zowel in het onderzoek Eindhoven-Düsseldorf, als de MLT-studie 2030 voor het Toekomstbeeld OV (landelijke uitwerking) onderzocht en hieruit blijkt dat de capaciteit op het spoor bij Eindhoven na 2030 niet voldoende is.

3.4 MOBILITEITSTRANSITIE

Stevig inzetten op de mobiliteitstransitie zorgt voor een toekomstvast, bereikbare regio. De mobiliteitstransitie is een verschuiving van auto- naar fiets- en OV-gebruik die momenteel plaatsvindt in alle grote Nederlandse steden. In de Brainportregio, van oudsher sterk op de auto gericht, is deze verschuiving ook ingezet. De bereikbaarheid, met name die via het wegennet, loopt tegen grenzen aan. Bij de Randweg A2/N2 Eindhoven was te zien dat elke verbreding van de weg weliswaar enkele jaren een oplossing bood, maar daarna weer even heftig (of heftiger) dichtslibde. De verbeterde doorstroming trok intussen wel nieuwe verstedelijking aan – nieuwe woongebieden en werklocaties/ campussen – waardoor de nieuwe capaciteit op de weg al snel weer volledig werd benut. De les hieruit was dat alleen een integrale benadering en aanpak kan helpen om te komen tot toekomstvast oplossingen.

Het is weer tijd voor een sprong. De vraag is echter in welke richting. Een autostrategie vraagt bij iedere uitbreiding om steviger ingrijpen, waarbij het hoogst haalbare is dat de huidige bereikbaarheidskwaliteit behouden blijft (weinig toekomstvast en weinig kosteneffectief). Een fiets- en OV-strategie in combinatie met slimme mobiliteitsoplossingen (Smart Mobility) en gedragsverandering is beter opschaalbaar, verbetert de bereikbaarheid en is daarmee meer toekomstvast.

3.5 OOK INGRIJPEN IN DE WEGINFRASTRUCTUUR

Borgen van een toekomstvast bereikbare regio vraagt – naast een mobiliteitstransitie – ook om infrastructureel ingrijpen in het bestaande wegennet. Door de verstedelijkingsstrategie (verdichting binnen de Ring Eindhoven) vindt er ook een verschuiving plaats in de problemen die te maken hebben met bereikbaarheid per auto. De mobiliteitstransitie kan veel oplossen, maar niet alles. Uit de analyse blijkt dat ondanks de mobiliteitstransitie knelpunten op de weg blijven bestaan door de grote verstedelijkingsopgave in de regio. Probleemoplossende maatregelen zijn op dit punt noodzakelijk, maar wel in de juiste maat en schaal – balancerend tussen het oplossen van knelpunten en het aantrekken van 'nieuw' verkeer.

Hoofdstuk 4. Strategische hoofdkeuzes

A. **AMBITIE: INTERNATIONAAL CONCURRERENDE INNOVATIEVE ECONOMIE**

Voor de programmaraad is het uitgangspunt van het MIRT-onderzoek de ambitie dat de Brainportregio een hoogwaardig internationaal vestigingsklimaat geniet, dat stevig bijdraagt aan het verdienmodel van de BV Nederland én de regio. De economische topsectoren, de kennisindustrie en (hightech) maakindustrie zijn daarbij essentiële pijlers. Voor stevige economische groei moet de Brainportregio aantrekkelijk zijn voor talent om zich hier blijvend te vestigen. Maar niet alleen voor talent, ook voor de inwoners van het stedelijk gebied moet het een aantrekkelijk gebied zijn. Kortom, er moet sprake zijn van een 'brede welvaart' voor iedereen. Het bereiken van een hoogwaardig internationaal vestigingsklimaat vraagt om een sprong in stedelijkheid: meer passende woon- en werkmilieus, een bijbehorend voorzieningenniveau en een goed functionerend multimodaal bereikbaarheidssysteem.

B. **SUCCES VAN BRAINPORT: ECONOMISCHE MOTOR LEIDT TOT EXTRA ARBEIDSPLAATSEN EN INWONERS ÉN VRAAGT HIEROM**

We zien de wederzijdse relatie tussen de economische groei en verstedelijking. De ambitie om de Brainportregio de economische motor voor Nederland én de regio te laten zijn, vraagt om voldoende woningen en werklocaties om de groei in bevolking en arbeidsplaatsen op te vangen. Deze groei draagt op zijn beurt ook weer bij aan deze ambitie. In de

Woondeal is de behoefte aan woningen tot 2040 ingeschat op 47.500 tot 62.000 woningen; bovendien is er sprake van een verwachte groei van ca. 50.000 tot 75.000 arbeidsplaatsen, wat bijdraagt aan een kwaliteitsimpuls van woon- en werklocaties. Het laten landen van deze aantallen kan als hefboom dienen voor de aanpak van andere opgaven, zoals kwaliteit van de leefomgeving, energietransitie en klimaatadaptatie. Bij deze groei hoort een veilig, slim, duurzaam en robuust multimodaal mobiliteitssysteem dat past bij de schaal van de regio met aandacht voor de bereikbaarheid van de economische topclusters.

C. **SPRONG IN STEDELIJKHEID MET AANTREKKELIJKE METROPOLITANE EN HOOGSTEDELIJKE GEBIEDEN**

We kiezen voor meer stedelijkheid. Niet alleen omdat het niet anders kan, maar ook omdat we het willen. Gelet op de aanwezige landschappelijke kwaliteiten (waaronder natuurwaarden) en een aantal beperkingen (waaronder milieucontouren) landt het grootste deel van de opgave in het bestaande bebouwde gebied van Eindhoven en Helmond. Dat betekent een grote transformatie en verdichtingsopgave. Eindhoven en Helmond krijgen door de nieuwe woningen en arbeidsplaatsen een veel stedelijker karakter. Door de verdichting en transformatie verkleurt Eindhoven-centrum daarbij van een stedelijk naar een hoogstedelijk en metropolitaan milieu. In Eindhoven zal het gaan om ca. 21.000 woningen

binnen de centrumring en aanvullende locaties die bijdragen aan verbindingen tussen het centrum en de woon- en werklocaties aan de randen gekoppeld aan OV-ingrepen. De huidige Ring biedt kansen om, in relatie tot de ambitie om meer ruimtelijke relaties in stad en regio tot stand te brengen en het verkeer meer naar buiten af te wikkelen, op welgekozen plaatsen een sprong in stedelijkheid in combinatie met stedelijk groen te realiseren. Hier is ruimte voor ca. 10.000 woningen. De uitwerking hiervan is mede afhankelijk van de keuze voor een toekomstige verstedelijkingsrichting en de mogelijke versnelling in de uitbouw van het HOV-netwerk (radiale en tangentiële verbindingen).

Voor Helmond gaat het om ca. 10.000 woningen en arbeidsplaatsen in het centrumgebied en enkele duizenden woningen in de eerder afgesproken gebieden.

D. **KWALITEITSSPRONG VAN CENTRUMGEBIEDEN EN ECONOMISCHE TOPLOCATIES**

We kiezen voor nieuwe stedelijkheid en nieuwe functies omdat beide kwaliteit toevoegen aan het bebouwde gebied. Verouderde functies worden vervangen, evenals leegstaande gebouwen en braakliggende terreinen. Een aantal van de aanvankelijk monofunctionele werklocaties en campuslocaties transformeert tot een gemengd milieu (wonen, werken, onderwijs, cultuur, horeca, sport, etc), iets wat we ook in veel buitenlandse steden zien. Deze nieuwe milieus

onderscheiden zich van elkaar: er zijn kennisintensieve, 'hippe' locaties en er zijn locaties waar de hightech-maakindustrie met moderne faciliteiten zorgvuldig is ingepast in de stedelijke of landschappelijke omgeving. We kiezen ervoor deze slim te verbinden via hoogwaardige fiets- en/of OV-verbindingen.

De aantrekkingskracht van de regio zit dus niet alleen in het hoogstedelijke centrum, maar ook in de kwaliteit van de economische toplocaties. De schaalsprong is daarom niet alleen een sprong in kwantiteit, maar juist vooral in kwaliteit, omdat niet wordt gekozen voor nieuwe uitleggebieden zowel voor wonen als bedrijvigheid. De uitbreiding en verdichting van woningen en arbeidsplaatsen in de steden fungeert naar verwachting als 'hefboom' voor voorziene toename in lopen, fiets en OV-gebruik in combinatie met stringent parkeer- en ruimtelijk beleid. Door nabij (H)OV-stations, haltes en mobiliteitshubs te gaan verdichten wordt het OV-systeem blijvend versterkt.

E. STRATEGISCHE KEUZE VOOR VERSTEDELIJKING

We zien een tweede grote ingreep van circa 15.000 tot 20.000 woningen, die afhankelijk van het succes van de mobiliteitstransitie strategisch kan worden ingezet. Het onderzoek heeft daarvoor drie opties laten zien:

- versterken van de Zuidwestlob Eindhoven-Veldhoven (waarbij de toplocaties 'verkleuren' naar gemengde woon-/werk-/voorzieningenmilieus in combinatie met verstedelijking langs de nieuwe (H) OV-lijn);
- de ontwikkeling van de Noordwestlob (in relatie tot een toekomstige OV-knoop tussen tangente lijn en spoor) of;
- verdichten en transformeren van de grote naoorlogse stadswijken van Eindhoven (o.a. Woensel).

Deze woningen dienen in stedelijk gebied gebouwd te worden om de mobiliteitstransitie te bevorderen en dus extra autobewegingen te voorkomen. Dit vraagt nog een uitwerking i.c.m. een vervolgstudie naar de verstedelijking die additioneel is aan de keuze van 21.000 woningen binnen de Ring. Bedenk daarbij dat het ontwikkelpad adaptief is en dat niet alle keuzes (nu) tegelijkertijd gemaakt hoeven te worden; dat biedt de mogelijkheid om hier op termijn nadere duiding aan te geven. Elke keuze is een integrale afweging, hangt dus ook samen met het succes van de mobiliteitstransitie en de gekozen mobiliteitsoplossingen.

F. BALANS LEEFBAARHEID EN IDENTITEIT DORPEN

We zien de meerwaarde voor de Brainportregio door de aanwezigheid van stad en land, steden en dorpen, en stimuleren de fysieke en sociale verbinding ertussen. Er is sprake van een wederkerige relatie tussen de stedelijke kernen Eindhoven en Helmond en de omliggende regionale kernen en het buitengebied. Door te kiezen voor hoogstedelijke verdichting ontstaat de mogelijkheid voor de kleinere kernen om de eigen woningvoorraad uit te breiden of te verdichten, want naast de stedelijke woningen in de centra van Eindhoven en Helmond is er ook behoefte aan complementaire groene woonmilieus. Er liggen daarom ook kansen voor verbetering van de leefbaarheid en verduurzaming van de dorpen in de omliggende regio, zonder dat hun eigen identiteit daaronder lijdt. Het MIRT-onderzoek laat zien dat er met behoud van de eigen identiteit en door te bouwen binnen de bebouwde kernen een mogelijkheid is om per kern 800-1.200 woningen in de zes regionale gemeenten binnen het SGE (excl. Eindhoven, Helmond en Veldhoven) te realiseren (totaal ca. 6.000 woningen). Deze inbreiding is maatwerk en vraagt om een nader uitwerking en ontwikkelen van een strategie.

Ook in de regionale kernen buiten het randgebied liggen opgaven voor het behouden en versterken van de leefbaarheid. De ambitie om de Brainport te versterken biedt ook de regio kansen om daaraan een

bijdrage te leveren en daarmee tegelijk eigen opgaven en ambities te realiseren. Het MIRT-onderzoek doet geen expliciete uitspraken over dergelijk ingrijpen in de regiogemeenten. Rijk, provincie Noord-Brabant en de SGE nodigen de regionale gemeenten uit om, bij voorkeur in regionaal verband, via integrale visies de balans tussen leefbaarheid en identiteit in de kernen in beeld te brengen en hun inbreidingsmogelijkheden te verkennen en te benutten. Ook dit is maatwerk.

G. MOBILITEITSTRANSITIE DE ENIGE TOEKOMSTVASTE WEG

We kiezen voor een mobiliteitstransitie, dat wil zeggen van een forse auto-afhankelijkheid naar veel meer gebruik van fiets, lopen, openbaar vervoer en andere innovatieve gedeelde mobiliteitsoplossingen. De mobiliteitstransitie vraagt om bewustwording en structurele gedragsverandering. Alle partijen, bedrijfsleven, onderwijs- en kennisinstellingen en overheden moeten daarom de handen ineenslaan om deze transitie te laten slagen. Het gaat om een wezenlijke verandering in reisgedrag en in het mobiliteitssysteem, die de komende decennia stapsgewijs en adaptief (dus met de mogelijkheid om tussentijds aanpassingen te doen) vorm krijgt. Dit betekent: investeren in de systeemsprong OV (spoor, (H)OV, hubs), fiets, parkeer-/locatiebeleid, en intelligent verkeersmanagement (C-ITS) en vandaaruit onder meer in gedragsverandering, werkgeversaanpak, Mobility as a Service, deelmobiliteit en smart logistics.

Het MIRT-onderzoek laat namelijk zien dat dit, in combinatie met de verstedelijkingsstrategie, bijdraagt aan de gewenste grote verschuiving van de (eigen) auto naar OV- en fietsgebruik en schone deelmobiliteit. Deze transitie is nodig, toekomstbestendig en beter voor het milieu.

H. URGENTE OPGAVEN VOOR DE MOBILITEITSTRANSITIE

We zien de centrale rol van Station Eindhoven CS in het web van een heel forse stedelijke agglomeratie en een metropolitaan centrum. Wil Eindhoven de inwoners en talenten soepel kunnen verplaatsen, dan is aanpassing van de stationsomgeving/spoorknoop Eindhoven centrum (incl. Neckerspoel) noodzakelijk. Iets anders is, dat het bij de ruimtelijke uitwerking van de verdichting nodig is om uitgangspunten te formuleren voor de uitbreiding van het station en het busstation, om te voorkomen dat er wordt gebouwd op plekken die voor die uitbreiding nodig zijn.

Het verbeteren van de (inter)nationale connectiviteit vraagt om een uitbreiding van de spoor- en perroncapaciteit van Eindhoven CS. Deze belangrijke OV-knoop kan alleen met de toplocaties en de omliggende regio worden verbonden via een robuuste regionale (H)OV-structuur. Met de plannen voor Eindhoven Internationale Knoop XL is daarvoor een start gemaakt.

Ontwikkeling van een 'ontwikkelvisie stationsomgeving Helmond' is belangrijk, om zo de verstedelijking en mobiliteitstransitie vorm te geven.

Een robuust systeem van radiale en tangentiële OV-verbindingen is voor een betere OV-ontsluiting van regio en de economische toplocaties, noodzakelijk. Dit 'green & smart' mobiliteitssysteem van de toekomst heeft daarnaast ook een versterkende werking op de ruimtelijk- economische structuur. Daar komt bij dat het innovatieve mobiliteitssysteem een stimulans is voor de regionale investeringen in R&D. Dat geeft een toekomstvaste impuls aan werkgelegenheid en toegevoegde waarde in de regio, maar ook daarbuiten. Realisatie van een tangentielle (H)OV-lijn maakt bovendien dat er elders minder geïnvesteerd hoeft te worden in de (hoofd)infrastructuur. Een goede verknoping van de tangentielle lijn met Eindhoven Centraal is vanzelfsprekend. Een extra verknoping met het spoor aan de noordzijde biedt een extra plus in de OV-ontsluiting. Dit behoeft nog nadere uitwerking.

Bij dit stevige OV-profiel hoort een systeem van slimme en goed gepositioneerde, regionale mobiliteitshubs, die cruciaal zijn voor een comfortabele overstap van de auto op een ander vervoermiddel op een manier die past binnen het ecosysteem van Brainport. Voor regionale hubs is al het nodige uitgewerkt dat de bereikbaarheid van de economische toplocaties moet bevorderen en de druk op het

hoofdwegennet verminderen. Het is de gezamenlijke verantwoordelijkheid van de regio om dit verder door te ontwikkelen tot een fijnmaziger netwerk van lokale hubs die zorgen voor een optimale uitwisseling in het multimodale mobiliteitssysteem.

Het sterk verbeteren van het (e-) fietsnetwerken/ voorzieningen, zowel in en rond Eindhoven, richting economische toplocaties alsook het realiseren van metropolitane fietsroutes en fast- en slowlanes is essentieel. Het uitbouwen van een smart fietsnetwerk dat voorbereid op toekomstige light vehicles en wonen, werken en voorzieningen met elkaar verbindt zorgt voor een optimaal fietsklimaat en het stimuleren van ketenreizen.

I. TOEKOMSTVASTE OPGAVEN WEGINFRASTRUCTUUR

We hebben geleerd uit het MIRT-onderzoek dat mobiliteitstransitie alleen onvoldoende is. Er zijn ook ingrepen nodig in de weginfrastructuur om de bereikbaarheidsopgaven op te lossen. Deze liggen met name in de Randweg en de noordoostelijke kant van Eindhoven. Alvorens tot gedetailleerde afspraken te komen, is het nodig hiervoor een verdiepende studie te verrichten.

Samengevat in vijf punten:

- De nadere uitwerking is gericht op de (boven) regionale bereikbaarheid van Brainport op het HWN en OWN met daarbij voldoende aandacht voor hun onderlinge samenhang. Zo ligt er een relatie tussen het functioneren van de Randweg A2/N2 en de Ring in Eindhoven;
- Met focus op de Randweg A2 (in het bijzonder de noordzijde Batadorp – Ekkersrijt) en noordoostzijde van Eindhoven en de regio.
- Gericht op het ontvlechten en optimaal faciliteren van het doorgaande, regionale en stedelijke verkeer in het belang van de mobiliteitstransitie
- Hetgeen kan worden bereikt door een functieverandering van de N2 naar een stadsautoweg (2x3 70km/h), het doortrekken van deze stadsautoweg aan de noordzijde van de Randweg en een robuuste afwikkeling van het verkeer tussen Eindhoven en Helmond via het huidige tracé JF. Kennedylaan – Ring Noordoost – N270.
- Bezien in combinatie met de inpassing van onder andere de tangentielle (H)OV-lijn, regionale mobiliteitshubs en regionale fietsroutes.

Hoofdstuk 5. Ontwikkelpaden

Het ontwikkelpad is een tactische uitwerking van (hoofd)keuzes. Het ontwikkelpad voegt aan de strategische hoofdkeuzes twee aspecten toe, namelijk de onderlinge afhankelijkheden tussen de ingrepen en het aspect tijd. Daarmee biedt het ontwikkelpad een kader om na te denken over benodigde ingrepen, timing, afhankelijkheden en adaptiviteit. Doel van het ontwikkelpad is de betrokken partijen te ondersteunen in hun besluitvorming. Over welke zaken moet op welk moment duidelijkheid komen en wat zijn daarbij de relevante afhankelijkheden? Het ontwikkelpad is

een adaptieve tool en geen blauwdruk. Om dit als sturingsmiddel te gebruiken is monitoring en jaarlijkse herijking essentieel.

Startpunt voor het ontwikkelpad zijn de ruimtelijke ontwikkeling en de geprognosticeerde knelpunten in het mobiliteitssysteem (zie Feitenrelaas). Beide kunnen aanleiding zijn om ingrepen te doen in het mobiliteitssysteem. Deze aanleidingen zijn in het ontwikkelpad gemarkeerd met de letters K en V.

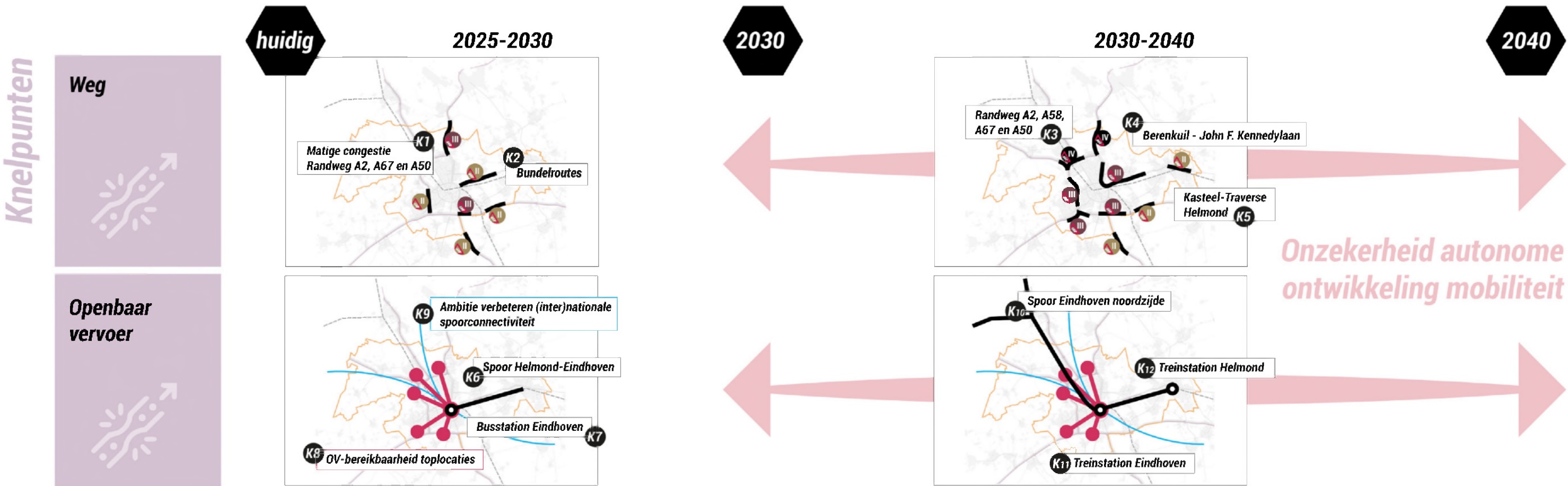
Het realiseren van 21.000 woningen is bijvoorbeeld

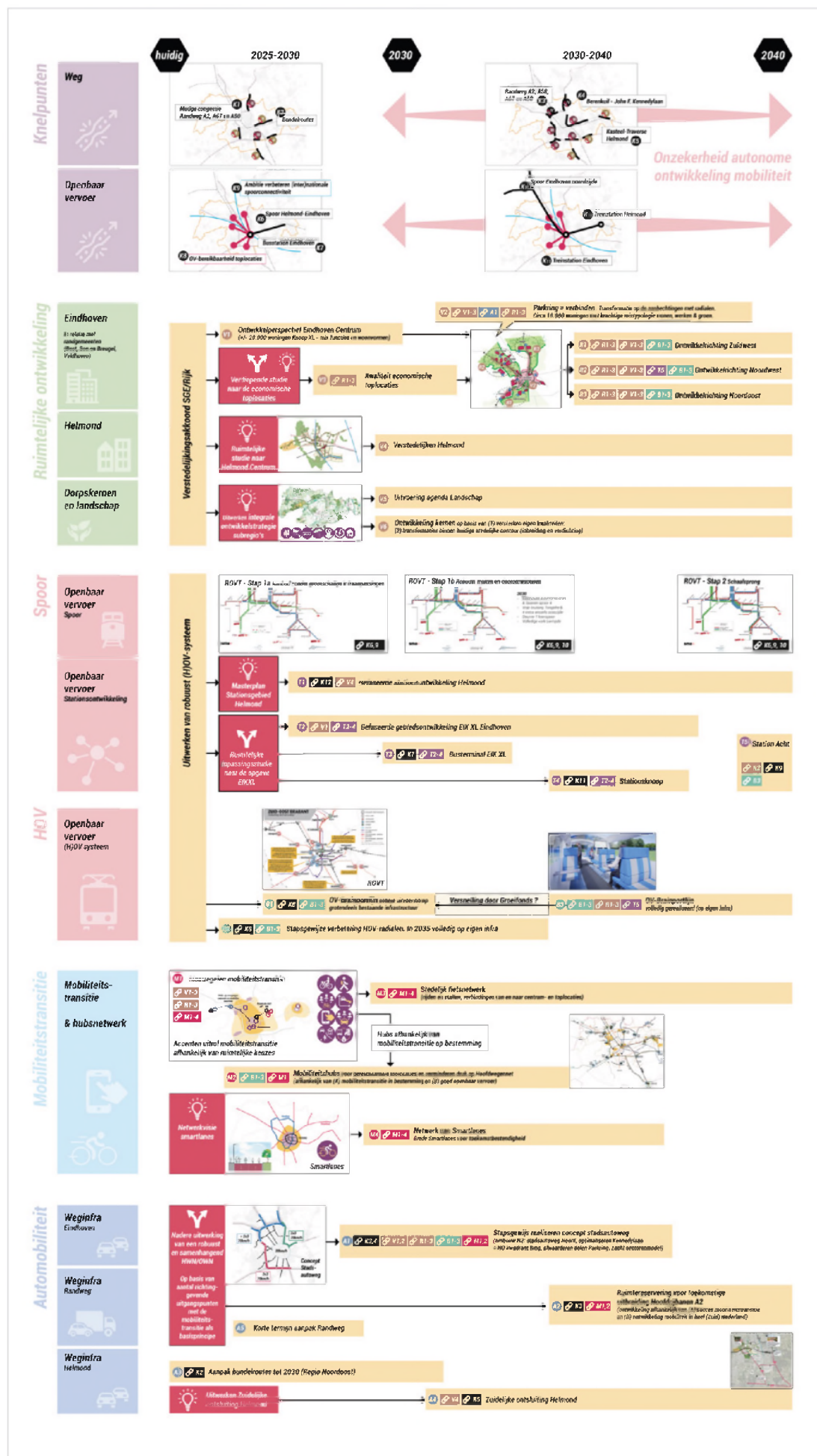
gekoppeld EIK XL en aan het inzetten van een mobiliteitstransitie op gebiedsniveau.

OPBOUW VAN HET ONTWIKKELPAD

Ruimtelijke ontwikkeling en knelpunten. Het realiseren van 21.000 woningen is bijvoorbeeld gekoppeld EIK XL en aan het inzetten van een mobiliteitstransitie op gebiedsniveau. Het moment waarop knelpunten op de Randweg A2 verwacht worden, bepaalt wanneer daar ingrepen nodig zijn. Knelpunten en ruimtelijke ontwikkeling zijn in het ontwikkelpad in

de tijd geplaatst, maar kunnen eerder of later actueel blijken. Bijvoorbeeld als de autonome mobiliteitsgroei langzamer gaat dan verwacht of als de keuze gemaakt wordt om de ruimtelijke ontwikkeling van de zuidwestlob te versnellen. De ingrepen in het mobiliteitssysteem moeten dan meebewegen. Hoewel de ingrepen dus globaal in de tijd uitgezet zijn, zijn het de afhankelijkheden die bepalend zijn.





Afhankelijkheden binnen het mobiliteitssysteem.

Ook binnen het mobiliteitssysteem zijn er afhankelijkheden. Deze zijn deels fysiek. Bijvoorbeeld doordat de tangentele lijn en de Randweg A2 in dezelfde ruimte liggen en oplossingen dus op eenzelfde moment verkend moeten worden. Maar er zijn ook 'systeemaafhankelijkheden'. De belangrijkste is de modal-shift die beoogd wordt met de mobiliteitstransitie. Die moet de automobilititeit beperken terwijl het OV-gebruik juist toeneemt. Het tempo en de mate waarin de transitie dus slaagt, is van invloed op de ingrepen in OV en wegsysteem in later jaren. Ook op kleinere schaal zijn er dit soort afhankelijkheden. Het systeem van hubs functioneert pas goed als het natransport geregeld is en er maatregelen zoals parkeerbeperkingen op de eindbestemming genomen zijn.

Integrale keuzes EIK XL en studie naar HWN/OWN.

De onderlinge afhankelijkheden maken dat over een aantal opgaven eerder duidelijkheid moet komen dan dat de ingreep zelf noodzakelijk is. De belangrijkste voorbeelden zijn EIK XL en een studie naar de samenhangende oplossingen op het HWN/OWN. EIK XL heeft duidelijkheid nodig voor het totale gebied om de urgente ontwikkelopgave en aanpak van het busstation te kunnen starten. Dat vraagt echter een plan voor het totale gebied waarin ook toekomstige ruimteclaims voor station en spoorknoop uitgewerkt zijn. Ook al kan zo'n ingreep zelf misschien op een

later moment zijn beslag krijgen. De nadere studie moet een uitwerking bieden voor de voorgestelde principeoplossing voor het stedelijk wegnnet van Eindhoven en de Randweg. Duidelijkheid over die strategie is nodig om voor al die wegen vervolgstappen te bepalen en om te kunnen sturen op afhankelijkheden in ruimtelijke ontwikkeling of een tracé voor de tangentele lijn. Ook hier is dus een onderscheid tussen ingrepen die later in de tijd kunnen plaatsvinden (bijvoorbeeld een ombouw van de N2) en principekeuzes die eerder gemaakt moeten worden om op andere onderdelen verder te kunnen.

Nieuwe onderwerpen op de agenda. Het ontwikkelpad bevat een aantal onderwerpen waarin dit MIRT-onderzoek beoogt agenderend te zijn. Belangrijke voorbeelden zijn het stationsgebied (inclusief stationsknoop) van Helmond, een ontwikkelagenda voor de kernen en het landschap en het maken van een slimme keuze voor de stedelijke ontwikkeling van Eindhoven voor de periode na realisatie van de plannen voor het centrum. Over deze onderwerpen zijn in het MIRT-onderzoek belangrijke lessen geleerd en dit is de aanleiding om ze als kansen te agenderen. Stuk voor stuk is uitwerking nodig voordat vervolgstappen bepaald kunnen worden.

In het eindrapport van het MIRT-onderzoek is een uitgebreide toelichting op dit ontwikkelpad verbeeld en beschreven.

De afbeelding is beter leesbaar opgenomen in het eindrapport van het MIRT-Onderzoek

Hoofdstuk 6. Kosten en alternatieve bekostiging

De ambities en opgaven voor de Brainportregio zijn groot. Het realiseren van 62.000 woningen, de mobiliteitstransitie, hubs, gedragsverandering en de infrastructurele maatregelen vragen de komende jaren forse investeringen. Tel daarbij nog een aantal grote maatschappelijke opgaven met ruimtelijke impact bij, denk aan de opgaven op het gebied van klimaatverandering, energietransitie en circulaire economie, en de berg aan investeringskosten wordt nog lastiger te beklimmen.

De investeringsruimte bij overheden is niet oneindig. Een multi-helix aanpak bij het duiden van de opgaven en het vinden van passende oplossingsrichtingen is een eerste (reeds gemaakte) belangrijke stap. Het betrekken van de samenwerkingspartners behoort ook in het vervolg tot de opgave. Vanuit bekostigingsperspectief is er een aantal manieren om naar ruimtelijke ontwikkelingen te kijken. In opdracht van het Ministerie van IenW is hiervoor een studie Alternatieve Bekostiging ruimtelijke gebiedsontwikkeling, d.d. februari 2020 uitgevoerd. Uit deze studie is een set van kansrijke instrumenten gekomen, waarmee de baathebbers bij de bekostiging betrokken worden.

De hoofdgedachte van de studie gaat uit van het betrekken van baathebbers bij ruimtelijke ontwikkeling, denk aan bouwers, ontwikkelaar, woningcorporaties, bedrijven, omwonende, reizigers en OV-exploitanten.

De set aan instrumenten is een mix van bestaande en nieuwe instrumenten. Onderstaande kansrijke instrumenten uit deze studie zullen de komende periode verder worden uitgewerkt voor toepassing in deze integrale opgave.

Instrument 8: Gebiedsinvesteringszone (GIZ)

De GIZ is een nieuw instrument om de financiering en bekostigen van gebiedsontwikkeling te ondersteunen. Een GIZ is een democratisch instrument dat eigenaren van onroerende zaken binnen een afgebakend gebied in staat stelt om gedurende een gelimiteerde periode afspraken te maken over de realisatie van publieke voorzieningen. De huidige wetgeving voorziet reeds in de oprichting van een bedrijveninvesteringszone (BIZ). Een GIZ is breder dan een BIZ, aangezien een BIZ zich uitsluitend richt op onroerende zaken (die niet hoofdzakelijk als woning dienen). Het vergt een nieuwe wettelijke regeling om een GIZ op te richten. Partijen zijn al met elkaar in gesprek om te bezien of voor de ruimtelijke ontwikkelingen van het station een GIZ als instrument inzetbaar kan zijn.

Instrument 14: Parkeertarieven

Via het uitbreiden van het parkeerbeleid kunnen er lokaal extra opbrengsten gegeneerd worden. Het gaat dan om het (verder) omzetten van gratis parkeerplaatsen naar betaalde parkeerplaatsen en om het (verder) differentiëren van tarieven naar tijd en plaats. Uitbreiding van betaald parkeren stuit vaak op

weerstand, maar de acceptatie kan verhoogd worden als men zichtbaar de leefomgeving ziet verbeteren.

Instrument 15: Regionaal of stedelijk fonds

Regionale- en stedelijke fondsen zijn niet zozeer van belang voor het bekostigen van gebiedsontwikkeling maar vooral voor het financieren daarvan. De fondsen zullen worden gevuld met de bijdragen van ontwikkelaars, bouwers en de betrokken gemeenten. Via deze fondsen worden voorzieningen betaald die de ruggengraat van de stad vormen: de hoofdinfrastructuur, het openbaar vervoer, het watersysteem en grote recreatiegebieden. In de gemeente Eindhoven is het toepassen van een Fonds Bovenwijkse Voorzieningen een instrument dat al vaker is toegepast. De eerste gedachten om een dergelijk instrument te verbreden naar een regionaal 'bovenwijks' fonds tekenen zich af.

Hoofdstuk 7. Regie

7.1 GOVERNANCE EN ORGANISATIE

De complexe en langlopende opgave in de Brainportregio vraagt om stevige regie en samenwerking. Partijen moeten zicht hebben op de besluitvorming, verdere planvorming -ontwikkeling, -uitwerking en realisatie in de komende decennia. Dat vraagt om een werkwijze waaraan alle partijen vanuit eigen kracht en verantwoordelijkheid een bijdrage kunnen leveren. Wij hanteren de volgende uitgangspunten om tot deze werkwijze te komen:

1. voldoende stabiliteit én dynamiek om 'toekomstbestendig' te zijn;
2. een werkbare en eenvoudige samenwerkingsvorm, governance en heldere basisspelregels op het niveau van bestuur, management en beleid;
3. een werkstructuur die is gebaseerd op een stevige betrokkenheid van overheden met het bedrijfsleven en kennisinstellingen, in een gezamenlijke strategie. Hoe dichterbij de fase van uitvoering, hoe meer ook de inwoners/reizigers betrokken zijn. Met het oog op de gewenste integraliteit van zowel het programma als de projecten dienen mobiliteit en ruimte op alle bestuursniveaus te worden vertegenwoordigd, dus op de niveaus van overheden, marktpartijen en kennisinstellingen;
4. onderscheid tussen aansturing van de totale integrale Brainport-opgave en aansturing van de projecten die hieruit voortkomen.

De aansturing van deze integrale, gebiedsgerichte langetermijn opgave vraagt om een integraal triple-helixsamengesteld gremium dat de uitwerking en uitvoering van deze verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgave ter hand neemt. Dit moet zich goed verhouden tot de verschillende rollen en verantwoordelijkheden ten aanzien van wonen, werken, mobiliteit bij Rijk, provincie, gemeenten, SGE, MRE, marktpartijen en kennisinstellingen zoals deze momenteel fungeren. Hiervoor zal een transitiestrategie worden opgesteld.

Vanaf 1 januari 2021 wordt gestart onder de verantwoordelijkheid en aansturing van de programmaraad SmartwayZ.NL en met de integrale multi-helixsamengestelde BAG+. Hierdoor kan direct met de plannen en afspraken worden gestart en wordt voortgebouwd op de kracht van het lopende programma SmartwayZ.NL.

De komende periode moeten de contouren van de organisatie van deze integrale opgave worden verkend. Nadat partijen afspraken in het BO MIRT hebben gemaakt, wordt het volgende uitgewerkt:

- governance in relatie tot het programma en de opgaven en projecten;
- het toedelen van opgaven en projecten (binnen/ buiten de lijn van het programma;

- een transitiestrategie met het integreren van bestaande overlegstructuren waar mogelijk of nodig cq het verduidelijken van rollen en verantwoordelijkheden;
- eerste helft 2021 moet zowel de uitvoeringsorganisatie als de bestuurlijke organisatie operationeel zijn.

7.2 MONITORING

De integrale gebiedsgerichte ontwikkeling van Brainport Eindhoven is een permanent en adaptief proces. Uitwerking is nodig voor een integraal monitoringssysteem, dat in beginsel doorbouwt op het monitoringssysteem van het programma SmartwayZ. NL voor wat de mobiliteitsaspecten betreft en daarmee ook de basis is voor het volgen van het adaptief ontwikkelpad. Verstedelijking maakt geen deel uit van de monitoring zoals SmartwayZ.NL hanteert, dus dat zal er nog aan moeten worden toegevoegd.