

Aanbod Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant

Mobiel door slimme keuzes!



METROPOOL
REGIO
EINDHOVEN

Inhoudsopgave

Voorwoord	3
Samen	6
Slim	7
Co-modaal	8
Deel 1: Bereikbaarheidsagenda	13
Deel 2: Governance en organisatie	17
Deel 3: Aanbod Bereikbaarheidsakkoord	19
Bijlage:	
1. Intentieovereenkomst gemeenten Zuidoost-Brabant	34

Voorwoord

Voordat ik van huis ga kijk ik op een App die adviseert op welke verschillende manieren ik efficiënt naar mijn werk kan reizen. Meestal neem ik een e-bike en rijd via de snelfietsroute door het groene buitengebied. Of ik pool samen met collega's. als het regent neem ik de HOV, het hoogwaardig openbaar vervoer. Dat is het mooie van de Brainportregio. Alles ligt hier kort bij elkaar, goed bereikbaar, een high-tech regio in het groen.

Zo beleven wij mobiliteit in de nabije toekomst. Een regio waar fiets, openbaar vervoer en auto elkaar uitstekend aanvullen. Met 'Living labs' en 'proeftuinen' waar bedrijven, overheden, kennisinstellingen en gebruikers samenwerken aan de slimme mobiliteit van nu en de toekomst. Een Zuidoost-Brabant dat over de weg, het spoor en door de lucht uitstekend verbonden is met de rest van de wereld. Een regio van innovatie en toptechnologie die hierdoor nog beter kan werken aan zijn internationale status als economische wereldspeler met een hoge kwaliteit van leven.

Dit wenkend toekomstbeeld staat centraal in de Bereikbaarheidsagenda Metropoolregio Eindhoven, Brainport Duurzaam Slim Verbonden. Hierin presenteren de 21 gemeenten uit de regio, samen met de gemeente Veghel, een breed pakket van maatregelen en plannen. Voor het Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant zijn hieruit maatregelen afgeleid om knelpunten en opgaven in de driehoek Eindhoven-Veghel-Asten met voorrang aan te pakken. Samen met maatregelen uit het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland moet dit pakket Zuidoost-Brabant verlossen van zijn knelpunten rond mobiliteit en leefbaarheid én onze ambities versterken voor een innovatieve economie, een leefbare en gezonde omgeving, een samenbindende maatschappij en intensieve regionale samenwerking.

De Metropoolregio Eindhoven is een economische topregio: hoog technologisch, innovatief en duurzaam. De regio draagt blijvend bij aan welvaart en welzijn voor zijn inwoners. Dit stelt ook eisen aan de bereikbaarheid van de regio. Om een excellente regio te zijn, is een goede bereikbaarheid voor personen- en goedertransport een randvoorwaarde. De bereikbaarheid in de regio kan nog verder verbeterd worden door verbetering van de mobiliteitsnetwerken en door die netwerken samen slimmer te gebruiken. De negatieve effecten van mobiliteit zoals geluidsoverlast, luchtverontreiniging, energieverbruik, ongevallen, ruimtebeslag en files willen we daarmee verkleinen.

Om dit te bereiken zetten we in op een co-modaal vervoersnetwerk. Dat is een slim en innovatief netwerk waarin de keuzemogelijkheden van de gebruiker centraal staan, om te kunnen kiezen uit verschillende vervoersmogelijkheden in het regionale netwerk (fiets, openbaar vervoer, auto). Om dit te realiseren hebben we overstappunten (intramodale knooppunten) nodig op strategische plaatsen in de regio.

Samenwerken zit in de genen van de Metropoolregio Eindhoven. Dat bewijst ook deze Bereikbaarheidsagenda en het Bereikbaarheidsakkoord. De 21 regiogemeenten hebben samen met de gemeente Veghel (als belangrijke schakel in de robuuste randen van het vervoerssysteem) en verschillende maatschappelijke belanghebbenden en het bedrijfsleven de handen ineen geslagen en intensief gewerkt aan het opstellen van de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant. Deze agenda voor de komende 15 jaar is de basis voor een gezamenlijke aanpak om de regionale mobiliteit slim en toekomstvast te maken. Daarbij zetten wij in op smart mobility en co-modaliteit, waardoor een schaa sprong voor fiets- en openbaar vervoervoorzieningen mogelijk wordt en het regionale autoverkeer naar de robuuste randen (het hoofdwegennet) wordt geleid. Dit doen we indachtig de strategie die is vastgelegd in het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland, samen slim en robuust. Zuidoost-Brabant is een gebied met een grote samenhang. We bekijken dus de gehele regio op benodigde samenhangende maatregelpakketten voor de komende 15 jaar. We concentreren ons op de belangrijkste regionale relaties in de dagelijkse mobiliteit. De Bereikbaarheidsagenda is daarmee de start voor een adaptieve uitwerking en intergemeentelijke programmering in de komende jaren die we graag samen met de Provincie, het Rijk en maatschappelijke partners willen gaan oppakken.

Elk van onze partners draagt op zijn eigen manier bij aan de uitvoering van deze agenda en het akkoord. Ook kennisinstellingen en het bedrijfsleven doen mee, onder andere door samen met de overheid experimenten voor slimme vormen van mobiliteit op te zetten. Dat laatste willen we vooral 'slim' gaan doen, want dat past bij het DNA van Zuidoost-Brabant.

De inwoners, werknemers, bezoekers, het bedrijfsleven en de vervoerders profiteren straks van de betere bereikbaarheid van de regio. Daarom is het een grote uitdaging om van dit akkoord een succes te maken.

Metropoolregio Eindhoven,
Werkplaats Mobiliteit en Innovatie

Roël Hoppezak (voorzitter)

Wim van der Linden

Peet van de Loo

Erik de Vries

Jannie Visscher

Mart Wijnen

METROPOOL REGIO EINDHOVEN

Samen

Slim

Co-modaal

Samen

De Metropoolregio Eindhoven, bekend van de intensieve samenwerking in de 'triple helix' tussen bedrijfsleven, kennis- en onderwijsinstellingen en overheid. Deze samenwerking heeft geleid tot een innovatief ondernemersklimaat. De korte lijnen tussen deze partijen en het elkaar wat gunnen, resulteren in het relatieve gemak waarmee je in onze regio dingen organiseert en voor elkaar krijgt. Deze manier van samenwerken - een levendige uitwisseling tussen bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid op alle niveaus - is typisch voor Zuidoost-Brabant en is een belangrijke voorwaarde voor succes gebleken.

Ook op het gebied van mobiliteit wordt deze manier van samenwerken toegepast. Tijdens het proces om te komen tot de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant zijn de stakeholders¹ breed betrokken gebleven. In een korte tijd en op een interactieve manier hebben alle partijen bijgedragen aan de ontwikkeling van de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant. Hierdoor is een compleet gedragen agenda ontstaan.

De regio gaat ook op deze manier werken aan de uitvoering. De bereikbaarheid wordt intergemeentelijk aangepakt op basis van de belangrijkste bereikbaarheidsrelaties in de regio. Dit betekent dat de gemeenten over hun grenzen heen kijken en gezamenlijk projecten oppakken en uitvoeren, ook weer in brede samenwerking met de stakeholders.

Mobiel door samen slimme keuzes te maken!

Met de Provincie en met stakeholders uit de regio willen we afspraken maken over een meerjarige strategie en aanpak om onze ambities te verwezenlijken. Dit betekent dat we in nauwe afstemming met elkaar de projecten faseren, financieren en uitvoeren. Daarbij worden de nieuwste ontwikkelingen meegenomen. Werkgevers, burgers, marktpartijen en andere maatschappelijke partners kunnen belangrijke praktische en innovatieve bijdragen leveren. Voor toekomstige bereikbaarheid gaan we uit van een creatieve regionale samenleving. Kernwoorden hierbij zijn: samenwerking, slim, co-modaal en connectiviteit. De effecten van de getroffen maatregelen worden in kaart gebracht en mee genomen in de maatregelen die daar op volgen.

We willen een uitstekende (inter)nationale bereikbaarheid van onze economische toplocaties, toegankelijkheid van de hele regio en een aantrekkelijke omgeving. Daarbij willen we de Europese regio zijn voor het ontwikkelen, testen, implementeren en vermarkten van nieuwe mobiliteitsconcepten en -diensten. Door slimme mobiliteit willen we bijdragen aan andere ambities, bijvoorbeeld op het gebied van gezondheid en ruimtelijke kwaliteit.

¹ De volgende stakeholders hebben actief geparticipeerd in het ontwikkelen van de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant: ANWB, Fietzersbond, Brabantse Milieufederatie, BZW, regio bedrijven uit het Brabants Mobiliteitsnetwerk, Brainport partners, TUE en nog vele anderen.

Slim

Smart Society

De mobiele maatschappij evolueert in hoog tempo naar een ecosysteem waarin de fysieke en virtuele dimensies meer en meer met elkaar vervlochten raken. De (digitale) techniek staat ten dienste van de mens en niet andersom. Het gemak van de mens staat centraal. Zonder een slimme infrastructuur zijn economische groei, innovatie en een beter leefklimaat bijna onmogelijk. Mensen maken het verschil.

Smart mobility

Smart mobility biedt oplossingen op het terrein van duurzame mobiliteit en logistiek (duurzame bevoorrading). De gebruiker is sensor in zijn omgeving. Gebruikers laten digitale sporen na die na analyse leiden tot verbeterde oplossingen op het gebied van doorstroming, veiligheid en duurzaamheid. Deze gebruikersprofielen bieden de mogelijkheid om gevraagd of ongevraagd mobiliteit oplossingen 'op maat' te leveren.

Big Data en Internet of things

Iedereen produceert tegenwoordig enorm veel data als individu, of als bedrijf of organisatie. Voertuigen produceren ook data. We spreken van 'datastreams'. Het is mogelijk om deze real time beschikbaar te maken om alternatieve reisadviezen aan te bieden.

Social Design

Een smart society heeft behoefte aan nieuwsgierige betrokken inwoners en partners die bereid zijn om te experimenteren en informatie te delen. De regio Zuidoost-Brabant is uitermate geschikt om te fungeren als 'living lab'. De High Tech omgeving brengt hoog opgeleide mensen voort die hieraan willen meewerken.

Leefbaarheid

Een regio waar het prettig wonen, werken, studeren en leven is, draagt bij aan het welzijn van mensen. Autonome ontwikkelingen zoals de toename van het aantal elektrische auto's met 5 tot 10 procent per jaar; de introductie van meer (auto) deelsystemen, de introductie van waterstof voor logistiek vervoer etc. zorgen voor een sterke reductie van uitstoot van CO₂-NO_x en geluid. Deze ontwikkelingen vragen om een adaptieve benadering en monitoring van effecten.

Gedragsverandering

Werkgevers worden aangesproken op hun verantwoordelijkheid om ook een bijdrage te leveren aan de bereikbaarheid van de regio (intern). De werkgever heeft financiële mogelijkheden om bijvoorbeeld 'fietsen naar het werk' of 'met OV naar het werk', of 'samen rijden naar het werk' te stimuleren. Clusters van bedrijven kunnen dit samen oppakken. Het Brabants Mobiliteitsnetwerk heeft hierbij een belangrijke sleutelrol.

Internationale koploper op het gebied van Smart Mobility

De High Tech Automotive Campus Helmond is de smeltkroes in Nederland voor tal van innovaties op het gebied van smart mobility. Bedrijven vragen om 'één loket' van de overheid dat als 'landingsplaats', 'versneller' en 'lanceerplaats' functioneert om bedrijvigheid te stimuleren. Het Brabants ITS bureau is een zeer belangrijke schakel in het proces.

Slimme allianties aangaan

Om koploper te blijven is het belangrijk om slimme allianties aan te gaan met steden, regio's en internationale partners om te leren van hun experimenten, deze door te ontwikkelen en nieuwe ontwikkelingen in gang te zetten.

Challenge aanpak

Door de challenge aanpak worden bedrijven uitgedaagd een oplossing te bedenken voor maatschappelijke problemen (bijvoorbeeld leefkwaliteit en doorstroming van de Kennedylaan en N279 verbeteren). De partners zijn gelijkwaardig en investeren even veel in de ontwikkelingen. De EU biedt kansen voor extra financiering van nieuwe ontwikkelingen.

Wat gaan we doen?

- Social design onderdeel uit laten maken van nieuwe ontwikkelingen (inwoners betrekken bij).
- Verbeteren van de kwaliteit van leven door toepassing van slimme toepassingen op het gebied van verkeer en vervoer.
- Uitrol digitale infrastructuur om nieuwe ontwikkelingen direct toe te passen.
- Data-analyse toepassen om werkelijke knelpunten in kaart te brengen en die tot meer verantwoorde mobiliteit oplossingen te laten leiden.
- Bedrijven aanspreken op verder verantwoord werkgeverschap en een bijdrage laten leveren aan oplossingen op het gebied van verkeer en vervoer.
- Challenge aanpak toepassen om partners en partijen uit te dagen tot pilots die bijdragen aan de kwaliteit van de regio.
- Landingsplaats voor bedrijven inrichten en zo ontwikkelingen versnellen.
- Opschaling van geslaagde ontwikkelingen faciliteren t.b.v. de economische ontwikkeling van de regio.
- Slimme allianties met andere steden, regio's en internationale partners aangaan.
- Positioneren van de High Tech Automotive Campus als smeltkroes voor nieuwe ontwikkelingen op het gebied van Smart Mobility.

Co-modaal

Co-modaliteit in ontwikkeling

De maatschappij ontwikkelt zich in de richting van 'een deel economie'. Steeds meer mensen zijn bereid diensten en producten te delen. Delen kan op individueel niveau, maar ook in de vorm van bijvoorbeeld coöperaties waarbij de gezamenlijke inkoop en beheer georganiseerd wordt en digitale platforms de schakel vormen tussen vraag en aanbod.

Mensen beseffen dat de kosten voor een auto die gemiddeld 20 uur per dag stil staat erg hoog zijn. Daarnaast kost file rijden veel tijd. Het zou fijn zijn wanneer mobiliteit efficiënt en op een andere manier georganiseerd kan worden.

Bedrijven beseffen dat het koppelen van vervoerstromen en delen van transportmiddelen tot meer efficiëntie, minder kilometers, minder investeringen en verdere kostenbesparingen leidt.

Wat is co-modaliteit?

Voor inwoners betekent het dat iedereen zich vrij door de regio kan bewegen op basis van de eigen wensen en dagelijkse keuze. Dit heeft betrekking op zowel woon-werk verkeer als recreatief verkeer. Het vervoer wordt verbeterd door het aanbieden van een diversiteit aan vervoerwijzen die aansluiten bij de wensen van de gebruiker.

Op basis van een eigen profiel (hoe duurzaam wil iemand reizen, waar wil iemand naar toe, op welke manier en op welk moment) ontvangt iedereen een persoonlijk reisaanbod. Dit kan bestaan uit een mix aan vervoerwijzen.

Iemand legt bijvoorbeeld het eerste deel van de reis af door met iemand een auto te delen en het laatste deel van de reis met het openbaar vervoer of een deelfiets. Of een deel met het openbaar vervoer en het laatste stuk met een deelauto.

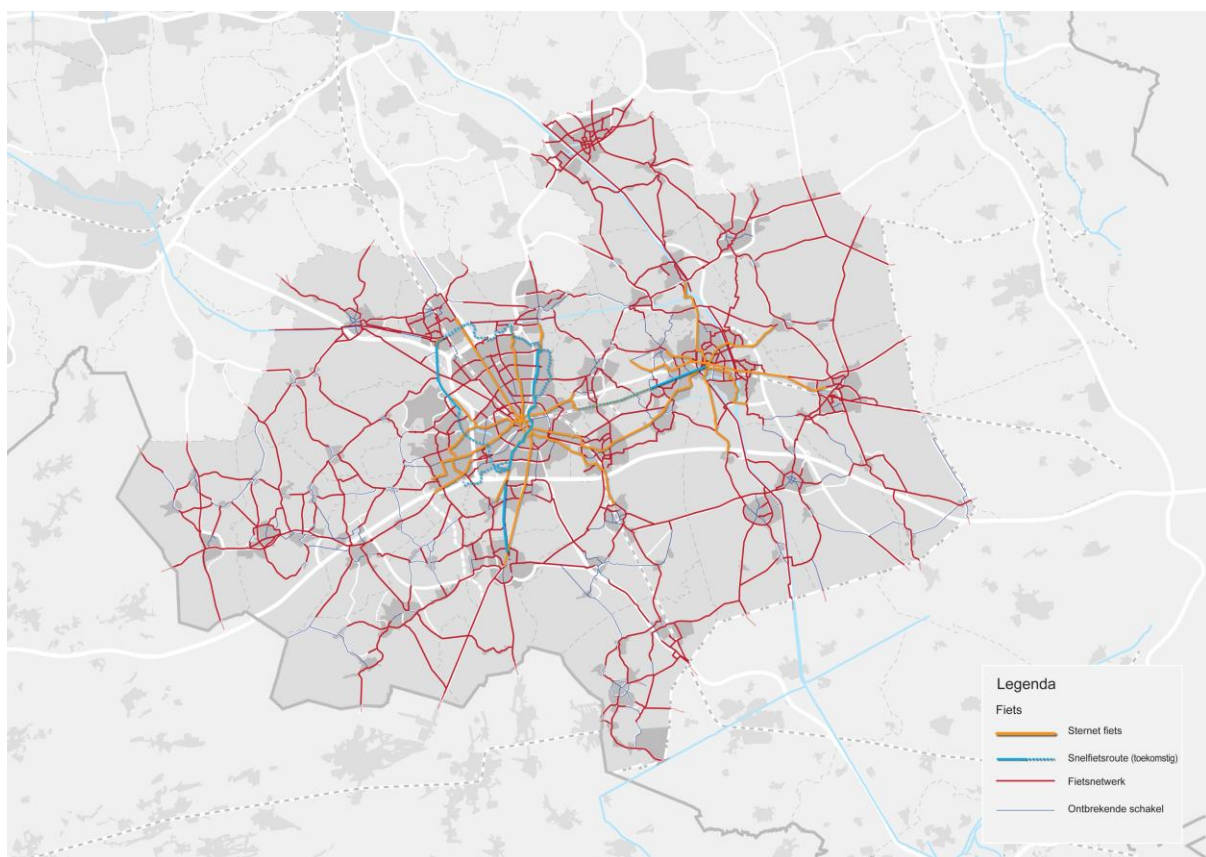
De organisatie en betaling wordt centraal via een digitaal platform verzorgd zodat meermaals betalen geen obstakel vormt. Bedrijven kunnen vervoermiddelen organiseren en delen via digitale platforms. Goederen kunnen naar verdeelcentra aan de rand van steden vervoerd worden en via duurzaam transport de stad in worden gebracht. Dat geldt ook voor retourstromen. Dit leidt tot minder kilometers en vervoerbewegingen en meer efficiëntie.

Intramodale knooppunten

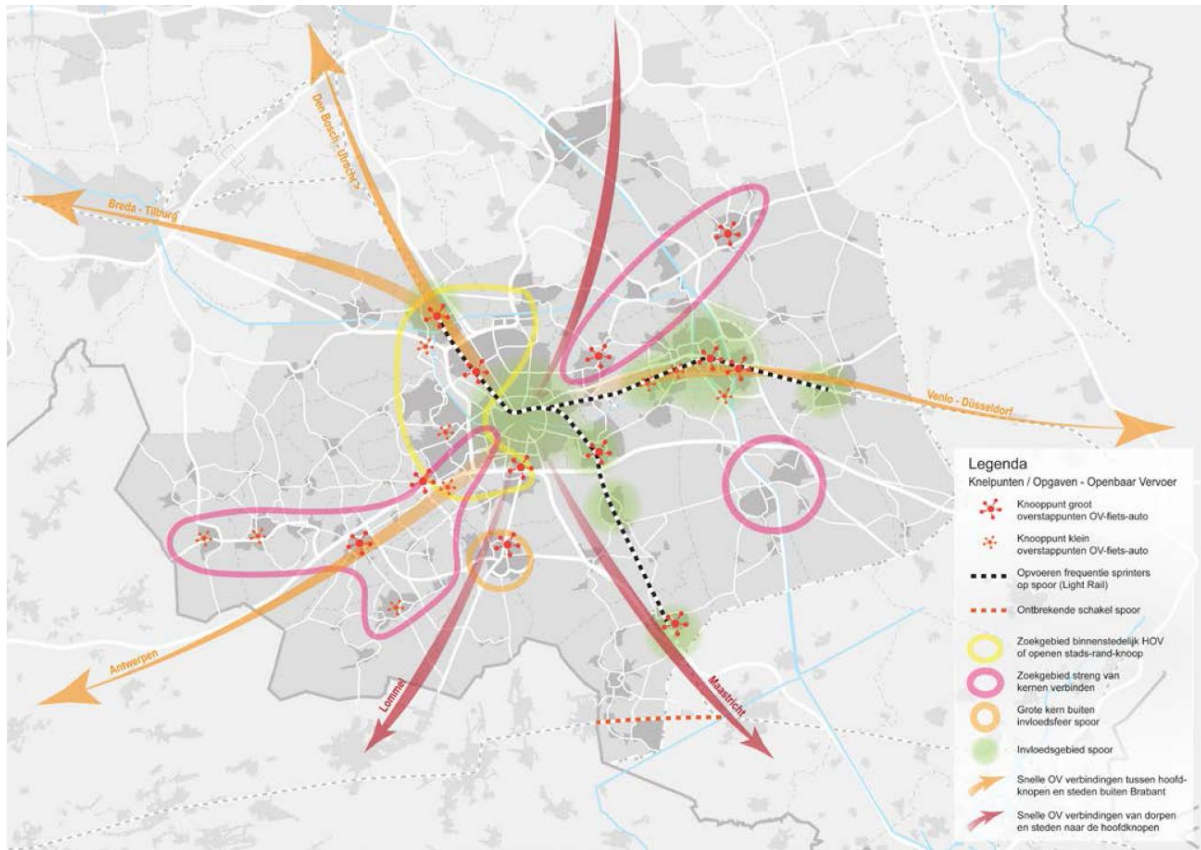
Naadloos overstappen van het ene vervoermiddel naar het andere vervoermiddel is een belangrijke voorwaarde tot succes. Knooppunten waar vervoermiddelen bij elkaar komen dragen bij aan het succes. Trein- en busstations en P+R plaatsen bieden plek om een verscheidenheid aan vervoermiddelen bijeen te brengen en de naadloze overstap te borgen. Denk hierbij aan deel(taxi), deelauto, deel e-bikes en andere vormen van openbaar vervoer. Onderhoud en beheer zijn op deze knooppunten goed te organiseren.

Voor goederentransport kunnen knooppunten ingericht worden waar massatransport wordt verfiind tot duurzaam goederentransport binnen de stad.

Co-modale oplossingen leveren een belangrijke bijdrage aan de duurzame en economische ontwikkeling van de regio.

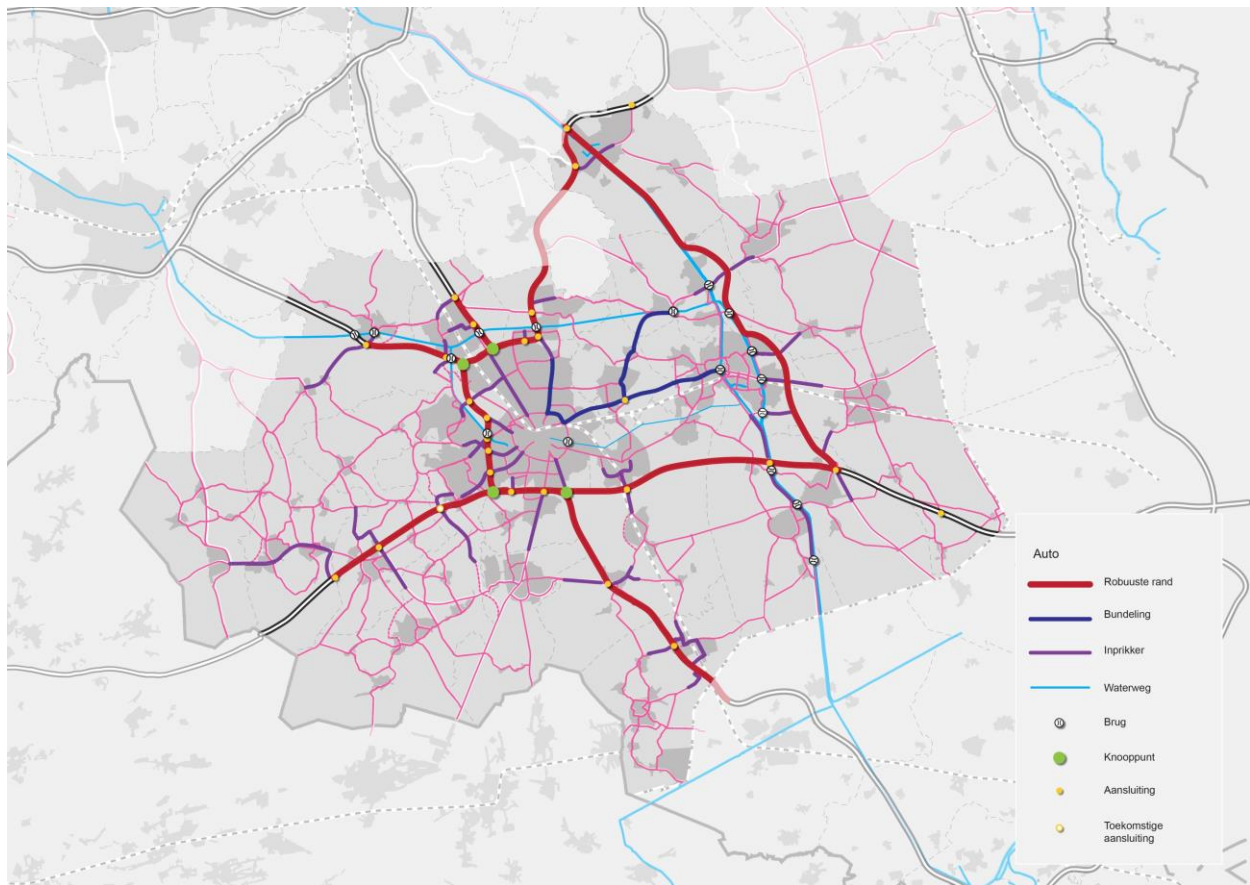


Afbeelding 1. Fietsnetwerk en -ambities



Afbeelding 2. Opgaven en kansen Openbaar Vervoer (indicatieve kaart, wordt vervangen)³

³ Kaart wordt in tweede helft 2016 geactualiseerd



Afbeelding 3. Filosofie auto-ontsluiting

Deel 1:
Bereikbaarheidsagenda
Zuidoost-Brabant

Deel 1: Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant

De deelopgaven in het Programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland (2016) zijn er onder meer op gericht om in Zuidoost-Brabant een robuuste, goed functionerende driehoek in het hoofdwegennet te creëren, bestaand uit de A2, A67, N279 en A50. De Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant neemt dit als uitgangspunt en concentreert zich op het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid in het 'daily urban system' van de regio. De Bereikbaarheidsagenda voegt een robuust element aan de hoofdstructuur toe met de prioriteit voor hogere frequentie van Sprinters op het spoor en verbetering van de kwaliteit van de knooppunten.

De Bereikbaarheidsagenda zorgt voor de afstemming tussen de betreffende deelopgaven van het Programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland, zodat de hoofdstructuur de gewenste robuustheid krijgt. In de Bereikbaarheidsagenda zijn maatregelen opgenomen die de bundeling van autoverkeer in de regio combineren met deze robuuste structuur, met co-modale knooppunten en met smart mobility maatregelen. De regio vraagt bij de afstemming van de deelopgaven en het 'daily urban system' aandacht voor uitwerking van:

- De toekomstbestendige uitvoering van de N279 en de aansluiting daarvan op de A67 bij Asten, inclusief de uitvoering van de regionale aansluitingen op de N279.
- De functie van de A67 tussen de nieuwe aansluiting van de N69 in het westen en Deurne in het oosten voor het daily urban system van de regio.
- De functie van de A2-zuid voor het daily urban system tussen Weert Noord – Leenderheide.
- De samenhang tussen het functioneren van de A58 en het regionale netwerk.

De Bereikbaarheidsagenda bouwt voort op initiatieven die de afgelopen jaren in verschillende delen van het gebied al gestart zijn, zoals de visie en de uitwerking van Brainport City (Platform Brainport Bereikbaarheid), de gebiedsgerichte aanpak van de N69, het recente initiatief in de Kempen voor een intergemeentelijke co-modale verbetering van en rond de N284, de slow lane en fietsinitiatieven in Eindhoven, of geïnitieerd worden met provinciale programma's, zoals Brabants mobiliteitsnetwerk, Fiets in de Versnelling, de Ontwikkelagenda Spoor, HOV en Knooppunten en een groeiend aantal business initiatieven voor mobiliteitsdiensten.

De huidige situatie en de opgaven

De huidige situatie in de regio Zuidoost-Brabant kan kernachtig als volgt worden samengevat. In het stedelijk netwerk ervaren gebruikers gedurende de spitsuren drukte en congestie in het woon-werkverkeer en in de bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen. Dat veroorzaakt hinder in de bereikbaarheid én de leefbaarheid. Net als in andere stedelijke netwerken betekent dit dat oplossingen dienen te worden gezocht in:

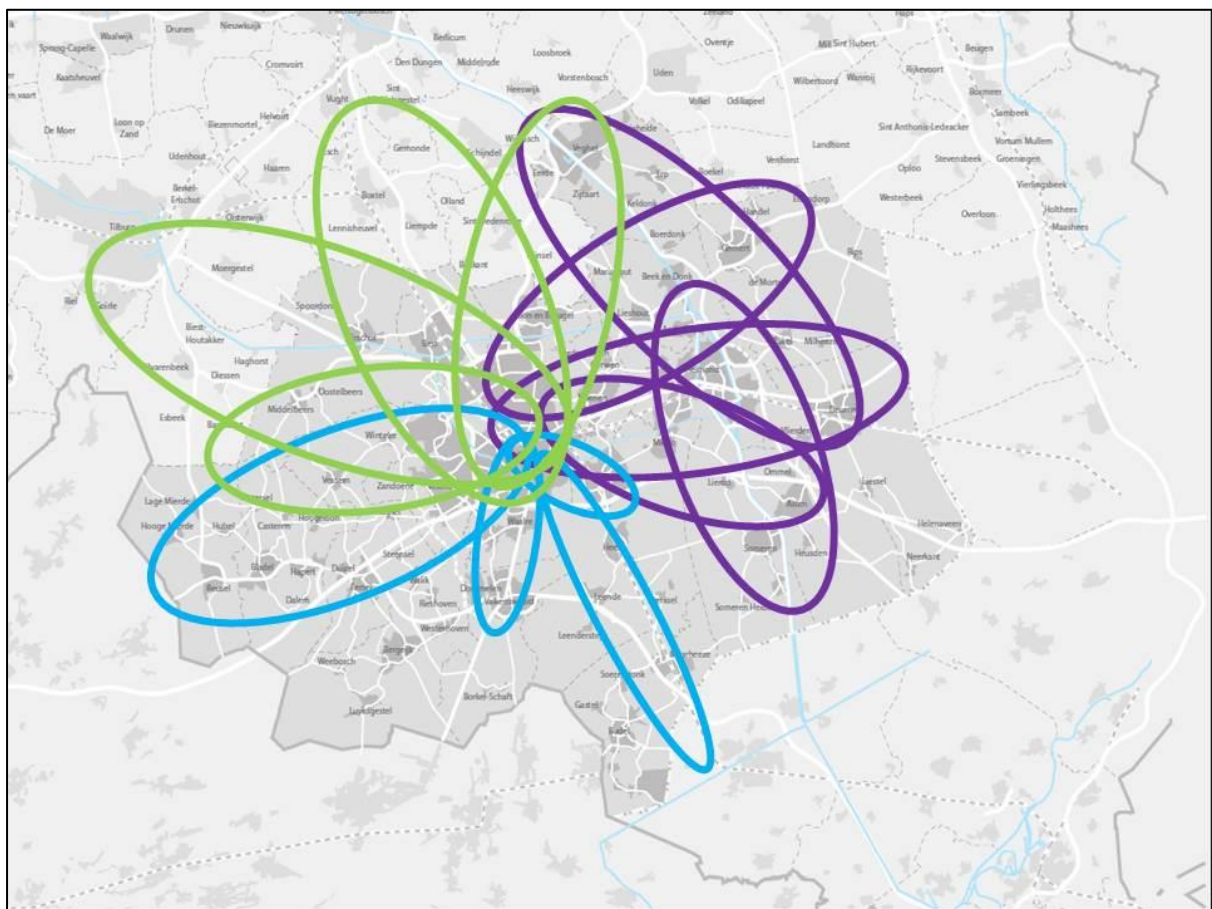
- het verbeteren van het inzicht in het functioneren van het zogenaamde 'daily urban system' (data);
- het op orde brengen van de netwerken (auto, fiets, OV) en hun knooppunten (uitwisselen, uitstappen);
- het slim(mer) organiseren van het dagelijkse gebruik. Dat gebruik bestaat uit vele individuele dagelijkse keuzes, die gedeeltelijk door sociale en economische afspraken worden beïnvloed, zoals werk- en openingstijden, en door verbetering van informatie over reismogelijkheden en de toegankelijkheid daarvan.

Deelgebieden en belangrijke relaties voor de sociaaleconomische bereikbaarheid

In de Bereikbaarheidsagenda worden de belangrijkste principes voor het verbeteren van de bereikbaarheid voor de gehele metropoolregio uitgewerkt. Bij het benoemen van oplossingen en bepalen van onze prioriteiten hebben we ons de volgende vragen gesteld:

- Wat is op regionaal niveau van belang voor de externe en interne bereikbaarheid van de belangrijke economische centra en voorzieningen?
- Wat is op regionaal niveau van belang voor het functioneren van het daily urban system?
- Wat zijn de belangrijkste leefbaarheidsprioriteiten?

Er is (mede op basis van recente studies) een aantal belangrijke relaties in het gebied onderscheiden waarin een groot deel van de dagelijkse verplaatsingen plaatsvinden, die voor het sociaal-economisch functioneren van het gebied belangrijk zijn. De volgende relaties zijn te onderscheiden:



Ordering van slimme en co-modale maatregelen per subregionale relatie

De Bereikbaarheidsagenda ordent de maatregelen in onderlinge co-modale samenhang per belangrijke relatie.

Voor elke subregionale relatie geldt dat er sprake is van een samenhangende mix van maatregelen. Smart mobility, co-modale fysieke maatregelen (fiets, OV, auto en knooppunten), die in een adaptief programma, intergemeentelijk samen met de provincie, maatschappelijke partners en marktpartijen dient te worden uitgewerkt en gefaseerd zal worden uitgevoerd.

De adaptiviteit van de programmering houdt in: inhoudelijke en financieel binnen de subregio keuzes maken; keuzes maken in de fasering van het subregionale programma met aandacht voor monitoring en evaluatie; leren van de werkwijze en anticiperen op nieuwe ontwikkelingen. Zo houden we flexibiliteit en kiezen we de slimste maatregelen.

Na intensief overleg hebben de gemeenten en stakeholders per relatie een co-modaal maatregelenpakket samengesteld. De maatregelenpakketten zijn uitgangspunt voor oplossingsrichtingen op basis van beschikbare kennis bij deskundige. Nadere programmering en uitwerking van de maatregelen en van de financiering is nog nodig. Het kan zijn dat een andere oplossing hier ook het gewenste effect geeft en makkelijker te realiseren is. De pakketten zijn daarmee indicatief en flexibel en kunnen worden bijgesteld aan de hand van nieuwe inzichten.

Voor sommige maatregelen geldt dat ze onderdeel zijn van één of meer varianten van een integrale aanpak in een relatie. Dit geldt bijvoorbeeld voor het traject Eisenhowerlaan – Ring Noordoost – J.F. Kennedylaan, voor de omgeving Nuenen en voor de omgeving van de Beekse brug in Laarbeek.

Deel 2:
Governance en
organisatie

Deel 2: Governance, organisatie, financieringsstrategie

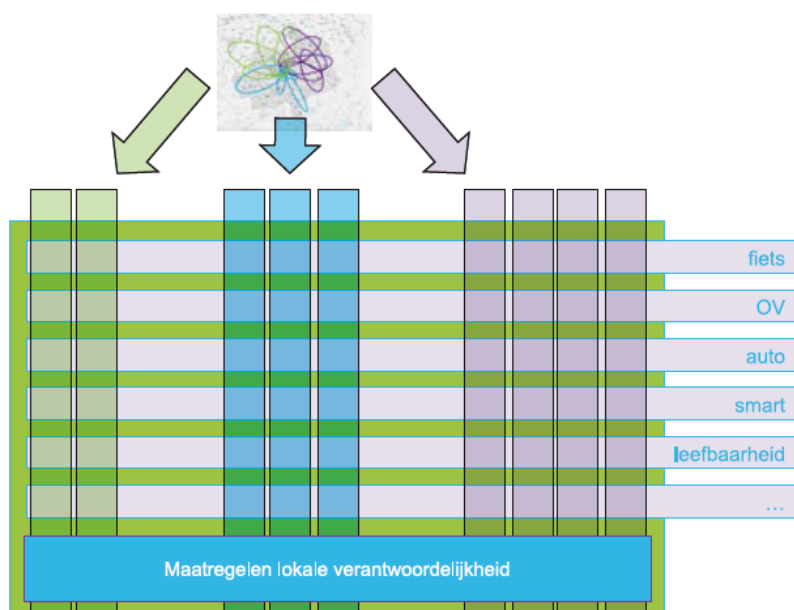
De regiogemeenten hebben met de maatschappelijke partners een bijzonder en intensief proces doorlopen om tot een gedragen maatregelenpakket te komen. Dat willen wij in samenhang en adaptief uitvoeren. De ontwikkelingen rond mobiliteitsvraagstukken gaan snel. Daarom willen wij de flexibiliteit behouden om de slimste oplossing in te zetten op het juiste moment.

De regiogemeenten zijn bereid stevig in dit maatregelenpakket te investeren. De gebiedsgerichte aanpak maakt het mogelijk het programma te realiseren. De keuze voor een gebiedsgerichte co-modale aanpak, samen met partners, heeft gevolgen voor de Governance en de organisatie in de regio. Er is intergemeentelijke samenwerking en een kleine regionale programmaorganisatie nodig die aanjaagt en coördineert. Ook is nauwe samenwerking met de Provincie (als wegbeheerder) nodig. Daarmee wordt in Zuidoost-Brabant al ervaring opgedaan in het programma Grenscorridor N69 en in de gebiedsgerichte aanpak die door de Kempengemeenten is gestart.

Voor het daadwerkelijk uitvoeren van de vernieuwende Smart Mobility initiatieven, voorgesteld door (private) partijen, is een effectievere Governance nodig. De Bereikbaarheidsagenda stelt daartoe het inrichten van een Smart Mobility landingsplaats voor, waarin business Initiatieven, overheid en gebruikers(groepen) elkaar uitdagen, en waar initiatieven aan concrete locaties en gebruikersgroepen in het gebied kunnen worden gekoppeld.

We willen als partners (de gemeenten in de Metropoolregio Eindhoven, de Provincie Noord-Brabant, en alle andere die verantwoordelijkheid willen nemen) de nieuwe Governance samen uitwerken. Dan weten we wat we van elkaar mogen verwachten en komen tot een effectieve aanpak van de adaptieve programmering.

Deel 1 van het maatregelenpakket is gelijk aan deelopgave 8 van het Programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland. Afstemming met de andere deelopgaven vindt plaats via de bestuurlijke vertegenwoordiger van de regio in de programmaraad. De adaptieve gebiedsgerichte programmering en de daarbij passende financieringsstrategie (inclusief de methodiek van regionale cofinanciering) werken we in 2016 gezamenlijk uit. De afspraken die we hierover willen maken zijn verwoord in ons aanbod (deel 3)



De regio Zuidoost-Brabant is tegenwoordig een GGA (GebiedsGerichte Aanpak verkeer en vervoer). Met het jaarlijks opstellen van een RUP (Regionaal UitvoeringsProgramma) biedt dit de mogelijkheid tot subsidiëring van mobiliteitsprojecten door de provincie.

Deel 3:
Aanbod
Bereikbaarheidsakkoord

Deel 3: Aanbod Bereikbaarheidsakkoord

Het aanbod van de gemeenten van de Metropoolregio Eindhoven en de gemeente Veghel aan de Provincie Noord-Brabant kan als volgt worden samengevat.

Regionale overeenstemming over de Bereikbaarheidsagenda 2016 – 2030

1. De afspraken naar aanleiding van het Bidbook Bereikbaarheid Zuid-Nederland van november 2015 zijn vastgelegd in een brief aan de Tweede Kamer d.d. 5 november 2015 en hebben geleid tot het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland. Dit programma bestaat uit 8 deelopgaven. Eén van de opgaven is het sluiten van een Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant. De regio Zuidoost-Brabant kiest er voor om haar voorstel voor dit Bereikbaarheidsakkoord te baseren op een breed gedragen regionale mobiliteit strategie voor het realiseren van de economische en leefbaarheid ambities in de gehele regio. Hiervoor is de vorm van een Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant 2016 - 2030 gekozen.
2. Deze Bereikbaarheidsagenda 2016 – 2030 is samengesteld door de gemeenten van Zuidoost-Brabant, verenigd in de Metropoolregio Eindhoven, samen met de gemeente Veghel en een groot aantal stakeholders. De agenda is opgesteld in lijn met het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland conform het uitgangspunt: inzet op smart mobility en co-modaliteit, het autoverkeer bundelen en begeleiden naar de robuuste randen. Deze Bereikbaarheidsagenda bevat de lange termijn ambitie voor de bereikbaarheid en leefbaarheid in het 'daily urban system' van de regio. Dit is een belangrijke bijdrage aan de sociaal-economische vitaliteit van de toplocaties en aan de leefbaarheid in de regio. De Bereikbaarheidsagenda kan als basis dienen voor een gebiedsdeal tussen regio en provincie.

Smart mobility – en daarmee de gebruiker – staat centraal. De regio neemt passend binnen het kader van het ITS bureau BrabantStad, aanvullende initiatieven om de dagelijkse mobiliteit van gebruikers slim te organiseren en met private initiatieven te faciliteren, waarbij de veranderende vraag naar mobiliteit voorop staat.

De Bereikbaarheidsagenda kiest ook voor een intergemeentelijke, co-modale aanpak van belangrijke regionale mobiliteitsrelaties. Dit is uitgewerkt in maatregelenpakketten waarmee in de komende jaren de belangrijke regionale relaties per fiets, OV en auto en via belangrijke knooppunten kunnen worden verbeterd. Dit leidt tot een schaa sprong voor fiets en OV in het regionale netwerk en vergroot de keuzemogelijkheden voor de gebruiker in de dagelijkse mobiliteit. Hiermee heeft de regio de basis gelegd voor intergemeentelijke programma samenwerking, zowel onderling als ook met de provincie. De co-modale samenhang (tussen smart, fiets, OV, knooppunten en auto) is daarbij een duidelijke 'plus' voor de meerjarenaanpak.

Inhoudelijke draagvlak als uitgangspunt

- a) *Er is regionale overeenstemming tussen gemeentebesturen en stakeholders² over deze ambitie en aanpak. Aan de gemeenteraden wordt om bekrachtiging gevraagd van de aanpak en van het samenhangende maatregelenpakket dat uit de agenda is af te leiden. Dit maatregelenpakket dient als uitgangspunt voor het gebiedsgericht adaptief programmeren en uitvoeren van verbeteringen in de interne bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio.*
- b) *De regio stelt aan de Provincie voor deze Bereikbaarheidsagenda als uitgangspunt te nemen voor een nog op te stellen gebiedsdeal voor de periode 2016-2030. De komende periode wordt dit gezamenlijk verder uitgewerkt.*
- c) *Het uit de Bereikbaarheidsagenda af te leiden Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant is een integraal onderdeel van de uitwerking van het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland.*

² De volgende stakeholders hebben actief geparticipeerd in het ontwikkelen van de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant: ANWB, Fietzersbond, Brabantse Milieufederatie, BZW, regio bedrijven uit het Brabants Mobiliteitsnetwerk, Brainport partners, TU Eindhoven.

- Niet locatie gebonden**

Smart

 - [1] Landingsplaats Brainport Bereikbaar (Smart Mobility)
 - [701/702] Werkgeversaanpak
 - [9] Slimme uitvoering/Smart Roads
 - [707] Innovatieve mobiliteitsconcepten
 - [10/704] Co-modale netwerksystemen met integrale beschikbaarheid data
 - [703] Uitrol C-ITS
 - [635] Hybride testomgeving

OV

 - [706] Verhoging frequentie sprinters
 - [18/117] Aanpak busstation Neckerspoel en station Eindhoven

Fiets

 - [718] Generieke maatregelen fiets (Incl. Smart)

Legenda

 - Auto
 - Leefbaarheid
 - Auto knooppunt
 - Fietsverbinding
 - Snelheidsroute
 - Fietsdeelsysteem
 - Trein (station)
 - Bus / HOV
 - OV Knooppunt / P+R
 - Relaties
 - Omgiving totaaloplossing

Bereikbaarheidsagenda Zuid-Oost Brabant

23 juni 2016

³ De deelopgaven in het programma Bereikbaarheid Zuid Nederland waarmee een directe samenhang bestaat zijn ITS Smart Mobility, A67, N279 en de A2-Zuid, die gericht zijn op het versterken van de robuuste randen waarbinnen in het daily urban system de co-modaliteit wordt verbeterd.

Governance en organisatie van adaptief programmeren

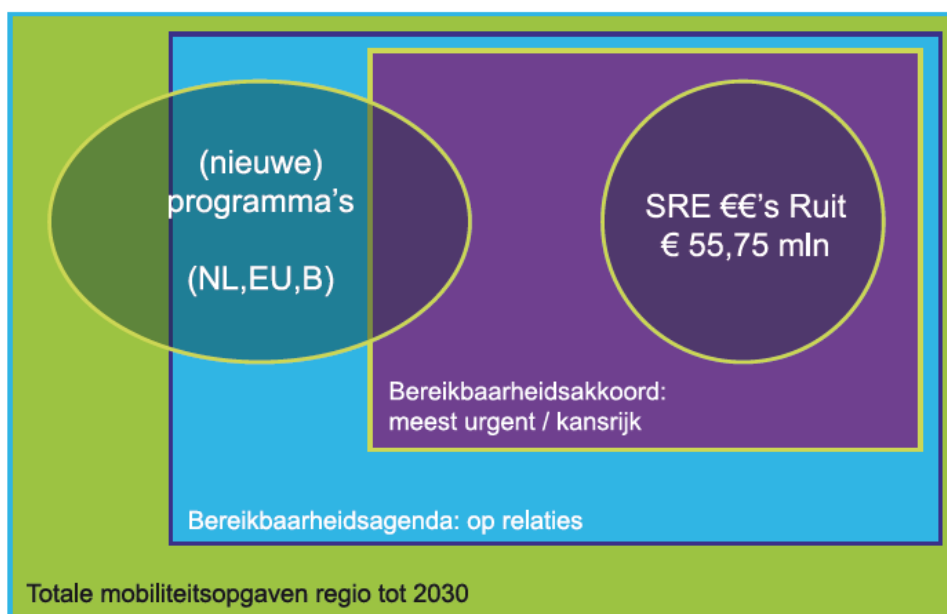
Met de subregionale maatregelenpakketten uit de Bereikbaarheidsagenda 2016-2030 zal als volgt worden omgegaan.

4. De regio gaat subregionale pakketten samen met de provincie (als wegbeheerder) intergemeentelijk adaptief programmeren en op basis van de in zo'n gebiedsgericht programma aangebrachte samenhang, gefaseerd uitwerken en uitvoeren. Voor provinciale cofinanciering van projecten in zo'n gebiedsgericht programma kan een beroep worden gedaan op provinciale programma's voor smart mobility (ITS bureau), fiets (Fiets in de Versnelling), openbaar vervoer (OV Ontwikkelagenda), auto (in voorbereiding), wegbeheer en -onderhoud. Hiervoor wordt door de provincie en door de regio een werkwijze uitgewerkt die jaarlijkse bestuurlijke actualisering van de (adaptieve) programmering mogelijk maakt. Voor de Provincie is dit onderdeel van jaarlijkse Brabantbrede afweging, programmering en cofinanciering.

Afspraken Governance en organisatie

- a) *Regio en provincie stellen op korte termijn een ambtelijke werkgroep samen die op basis van het Bereikbaarheidsakkoord de Governance⁴ en organisatie in essentie uitwerkt die voor de gebiedsgerichte adaptieve programmering nodig is. Uitgangspunt is om dit administratief eenvoudig te houden.*
- b) *De regio stelt in juli 2016 een bestuurlijke kwartiermaker aan die de regionale en intergemeentelijke cofinancieringsstrategie nader uitwerkt. Zo wordt in de regio een start gemaakt met het delen en opbouwen van kennis terzake.*
- c) *De samenhang tussen de Bereikbaarheidsagenda van de regio en andere deelopgaven uit het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland vraagt om nadere inhoudelijke en procesmatige afstemming. De bestuurlijke vertegenwoordiger van de regio in de programmaraad Bereikbaarheid Zuid-Nederland is verantwoordelijk voor de juiste uitwerking van deze samenhang.*

Positionering bereikbaarheidsagenda en bereikbaarheidsakkoord



⁴ De Governance betreft de werkwijze en sturing bij het intergemeentelijk programmeren van de samenhangende maatregelen, van de wijze van samenwerking daarin met de provincie (als wegbeheerder en co-financier), van directe betrokkenheid van andere stakeholders. Maar ook het zo licht en efficiënt mogelijk administreren van de voorbereiding en de uitvoering. De organisatie betreft o.a. de intergemeentelijke ambtelijke samenwerking, het regionaal delen en opbouwen van kennis, de rol van Metropoolregio Eindhoven ondersteuning, e.d.

Financieringsstrategie

5. De geschatte omvang van het maatregelenpakket Deel 1 is € 340 miljoen. De financiering daarvan wordt als volgt vormgegeven:
- a) *Ten tijde van het voormalig Ruit-project hebben de gemeenten uit de regio Zuidoost-Brabant gespaard voor de cofinanciering vanuit de regio. Het tot op heden gespaarde bedrag bedraagt € 55,75 miljoen.⁵ Deze middelen zijn gereserveerd voor de uitvoering van het Bereikbaarheidsakkoord.*
 - b) *De regio en de direct betrokken gemeenten⁶ willen als aanvulling hierop voor (co)financiering van dit pakket in de periode 2016 – 2030 met gemeentelijke bijdragen van in totaal € 55,75 miljoen, dit bedrag verdubbelen tot een bedrag van € 111,5 miljoen.*
 - c) *Op basis van de gezamenlijke programmering bepalen de betrokken gemeenten waarvoor de (sub)regionale (co)financiering wordt ingezet. Adaptiviteit in programmering, fasering en uitvoering richt zich op doelmatigheid van de maatregelen en efficiency in de financieringsstrategie.*
 - d) *Andere financieringsvormen:*
 - i. *Op basis van gezamenlijke programmering (intergemeentelijk en met de provincie) kan bij meerdere maatregelen in verschillende tranches een beroep worden gedaan op cofinanciering uit provinciale programma's. Bijvoorbeeld voor fiets-, OV-, auto- en smart mobility maatregelen. Hierbij geldt steeds voor de provincie een Brabantbrede afweging, op basis van jaarlijkse actualisatie.*
 - ii. *De regio spant zich - bij voorkeur samen met de provincie - in om voor een aantal maatregelen (multimodaal transferpunt NoordWest, Binderendreef, Beekse brug) cofinanciering van het Rijk te verkrijgen op basis van daarvoor geschikte programma's. Waar mogelijk gebeurt dit in samenwerking met andere partners en stakeholders.*
 - iii. *De regio spant zich samen met de provincie in voor het met NS en ProRail realiseren van verhoogde sprinterfrequentie op het spoor en de daarbij passende maatregelen voor verbetering van de stations/knooppunten.*
 - iv. *Regio en provincie bekijken gezamenlijk welke maatregelen uit het Bereikbaarheidsakkoord kansrijk zijn voor een EU-aanvraag en bereiden indien van toepassing gezamenlijk een aanvraag voor.*
 - v. *Regio en provincie spannen zich gezamenlijk in voor het stimuleren van investeringen door marktpartijen en overige stakeholders, bijvoorbeeld voor de ontwikkeling van smart mobility diensten*
 - e) *Voor enkele grote specifieke opgaven start de regio, in samenwerking met andere partners, eerst onderzoeken naar passende oplossingen. Deze onderzoeken worden gezamenlijk gefinancierd door de regio en de betrokken partner(s):*
 - i. *Verbeteren van de doorstroming van Ring Eindhoven (inclusief aansluitingen N270, Eisenhowerlaan en J.F. Kennedylaan),*
 - ii. *Nieuwe aansluiting Helmond-Noord/Laarbeek op N279 (quick scan)*
 - iii. *Onderzoek van de mogelijkheden voor het verbeteren van de ontsluiting van Ekkersrijt*

⁵ Deze middelen zijn in beheer bij de provincie en zijn als bestuurlijke verplichting opgenomen in het Bestedingsplan Regionale Maatregelen Mobiliteit (voormalig BDU).

⁶ De volgende gemeenten zijn direct betrokken bij het Deel1maatregelenpakket: Eindhoven, Helmond, Gemert-Bakel, Laarbeek, Deurne, Asten, Someren, Nuenen, Geldrop-Mierlo, Son en Breugel, Best, Veldhoven)

Deel 1 Maatregelenpakket Bereikbaarheidsakkoord

1. Overzicht van deel 1 programmeren maatregelenpakket t.b.v. Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant

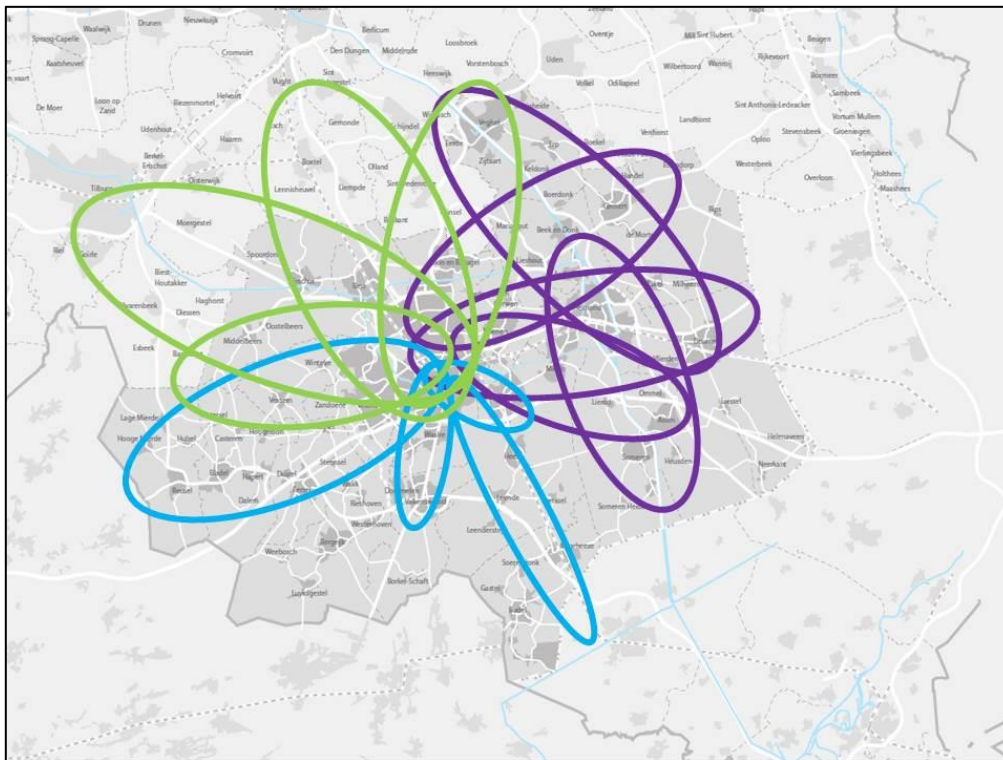
Basis van de Bereikbaarheidsagenda is de inzet op SMART en SLIM in een multimodaal netwerk. Smart Mobility initiatieven zullen betrekking hebben op alle modaliteiten in alle subregionale relaties in de Metropoolregio. Hierbij is gekeken welke combinatie van maatregelen bijdraagt aan het realiseren van opgaven en het oplossen van knelpunten.

1.1 Deel 1 programmeren maatregelenpakket

Deel 1 van het programma heeft betrekking op de belangrijkste relaties in het oostelijk deel van de regio (zie afbeelding). Voor het daily urban system in de oost regio, zijn de twee steden in het gebied (Eindhoven en Helmond) de spil waar het om draait. Daarnaast zijn de verbindingen naar buiten richting Veghel/Den Bosch, Venray/Venlo, Boxmeer/Nijmegen van groot belang voor de regio.

Als we kijken naar het daily urban system in het oostelijk deel van de regio, dan valt op dat de wegen in de oost-west richting in de spits vol zitten, waardoor de doorstroming slecht is. Ook in de noord-zuid richting zijn er problemen met de doorstroming, zeker rondom Helmond en Veghel. De wegen in de regio die het autoverkeer faciliteren, lopen op verschillende plekken door woonkernen heen, waardoor er veel problemen zijn met leefbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving.

Daarom zetten we in op een multimodaal verkeersnetwerk. Om het multimodale netwerk te kunnen realiseren is een schaa sprong nodig voor fiets en (Hoogwaardig) Openbaar Vervoer (HOV), waarbij nieuwe verbindingen, ontbrekende schakels en het uitbreiden en realiseren van knooppunten gerealiseerd moeten worden. Voor de auto zijn de belangrijkste opgaven om in te zetten op robuuste randen, met goede inprikkers en bundeling van het autoverkeer op prioritaire routes. De grootste knelpunten zitten op de A270-Ring Noordoost-J.F. Kennedylaan, de inprikkers N615, N612 en in Geldrop.



2. Overzicht van deel 1 programmeren maatregelenpakket t.b.v. Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant

Het maatregelenpakket deel 1 is op te delen in maatregelen die op regionaal niveau en die op multimodale relaties uitgevoerd moeten worden. Onder de regionale maatregelen vallen de Smart maatregelen en gedragsverandering van de reiziger, maar ook grootschalige projecten die effect hebben op de gehele regio. Op de relaties worden de knooppunten aangepakt door een sterk multimodaal netwerk op te zetten waar de reiziger goed geïnformeerd op weg gaat en reist. Hieronder worden de maatregelen kort omschreven.

2.1 Regionale maatregelen

Om de reiziger in het daily urban system de keuze mogelijkheid te bieden tussen de verschillende modaliteiten, moet er een goed informatie netwerk zijn, waarin real time de informatie beschikbaar is over de reismogelijkheden en de reistijd die hiermee gepaard gaat. Hierbij wordt uit gegaan van een multimodaal vervoerssysteem, waarin de verschillende netwerken goed functioneren, ook op de “first en last mile”. Daarnaast is ook het gedrag van de reiziger van groot belang. Hierin spelen de werkgevers een grote rol.

2.1.1 Landingsplaats Brainport Bereikbaar (1/705)

De landingsplaats Brainport Bereikbaar moet ervoor zorgen dat er een “living lab” voor smart mobility in ons daily urban system ontstaat. Dankzij de landingsplaats kunnen initiatiefnemers de gebruikers en elkaar vinden en komen initiatieven van de grond. Daarnaast draagt de landingsplaats ertoe bij dat de juiste voorwaarden gecreëerd worden bij de overheden en bedrijven, zodat initiatieven ook uitgerold kunnen worden. Bij de landingsplaats gaat niet het om praten over Smart Mobility, maar het daadwerkelijk doen. De Landingsplaats wordt onderdeel van het ITS-bureau BrabantStad met een goede afstemming met Brabants Mobiliteitsnetwerk (BMN), zodat de krachten gebundeld worden en effectief resultaat wordt behaald.

2.1.2 Werkgeversaanpak (701/702)

Zoals bijna overal, zijn de verkeersproblemen in de regio het grootste tijdens de spitsuren. Alle werknemers zijn tegelijk op weg van hun woning naar hun werk. Het bedrijfsleven heeft hier in economisch opzicht last van en de overheid kampt met de opgave om de bereikbaarheid en leefbaarheid te verbeteren. Daarom moeten de werkgevers, dit zijn zowel de overheid en het bedrijfsleven, de handen ineen slaan om gedragsverandering bij hun werknemers te realiseren. Zij kunnen hun medewerkers stimuleren om andere vervoerswijzen te kiezen dan de auto of om de spits te mijden. Bij de werkgeversaanpak is goede afstemming met het Brabants Mobiliteitsnetwerk noodzakelijk.

2.1.3 Slimme uitvoering (9)

Als regio hebben we een goede leefomgevingskwaliteit hoog in het vaandel staan. In de uitvoering bij de projecten wordt daarom bekeken hoe een maatregel het beste ingepast kan worden in zijn omgeving, maar ook klaar is voor de toekomst. Hierbij kan gedacht worden aan Smart Roads om de overstap naar zelfrijdende auto's te kunnen maken. Slim asfalt kan ook toegepast worden, waardoor een interactieve, duurzame en slimme weg ontstaat die stroom uit het wegdek haalt en verkeersinformatie op adequate en relevante manier aanbiedt. Door een weg natuurinclusief te bouwen, wordt gekeken naar de mogelijke meerwaarde voor de natuur van de weg, waardoor bijvoorbeeld versnippering tegen gegaan wordt. Per project zal bekeken worden welke doelen behaald moeten worden. Deze worden meegenomen in de aanbesteding en hierop worden ingediende voorstellen beoordeeld.

2.1.4 Innovatieve vervoersconcepten (707)

Er zijn ontwikkelingen rondom innovatieve vervoersconcepten. Denk hierbij aan verschillende deelsystemen, voor bijvoorbeeld de auto en de fiets. De markt is hier volop mee bezig en het is ook aan de markt om dit door te ontwikkelen. Vanuit deze regio worden deze initiatieven omarmd en gestimuleerd.

2.1.5 Data-uitwisseling (10/704)

Er wordt op verschillende plaatsen en op verschillende manieren data verzameld over reizigers en drukte op de weg. Om een multimodaal netwerk goed te kunnen laten functioneren is het van belang dat deze gegevens samengebracht worden en beschikbaar worden gesteld voor de wegbeheerders en reizigers. Hierdoor kan de reiziger zijn of haar optimale manier van reizen bepalen en wordt het multimodale netwerk effectief gebruikt.

2.1.6 Uitrollen C-ITS systeem (703)

In het Bidbook bereikbaarheid Zuid Nederland, is afgesproken dat er een C-ITS systeem uitgerold wordt op het Hoofdwegennet en op regionaal wegennet. Hierdoor ontstaat een compleet netwerk van met elkaar communicerende slimme wegen. Het uitrollen van het C-ITS systeem op regionaal wegennet is voor de regio van groot belang, omdat hiermee de basis wordt gelegd voor uitwisseling van data op het autowegennet.

2.1.7 Hybride testomgeving (635)

De A58-A2-A50-Kennedylaan-Ring-A270-Kasteeltraverse-N279 worden ingezet als hybride testomgeving. Hierbij worden twee verschillende systemen getest waarmee de voertuigen onderling met elkaar, maar ook met het systeem kunnen communiceren.

2.1.8. Slowlane Eindhoven afronden (84/91)

De snelfietsroute die de campussen (Slowlane) in en rond Eindhoven met elkaar verbindt, moet afgerond worden, zodat de snelfietsroutes in de regio hierop kunnen aanhaken en daarmee de first en last mile naar deze multifunctionele en intensief bezochte locaties goed georganiseerd zijn. De Slowlane is daarmee een duurzaam en volwaardig alternatief voor de 'Fastlane' Randweg Eindhoven.

2.1.9. Verhoging frequentie sprinters (115/706/117)

De treinverbindingen in de regio vormen de ruggengraat van het openbaar vervoerssysteem. Deze moeten zo optimaal mogelijk ingezet worden en functioneren. Hierbij zou het goed zijn om een metro-achtig systeem in de regio te laten rijden tijdens de spitsuren, waarmee een groot aantal reizigers met de trein gemakkelijk vanuit huis naar het werk of school kan worden gebracht. Hierbij is het natuurlijk wel van belang dat ook de capaciteit van de treinstellen voldoende is. Als mensen iedere ochtend op elkaar gepakt in de trein moeten reizen, zullen zij eerder besluiten over te stappen op een ander voertuig dat hen comfortabeler van A naar B kan brengen.

2.1.10 Aanpak busstation Neckerspoel en station Eindhoven Centraal Station

Het busstation Neckerspoel vormt samen met het NS-station Eindhoven het belangrijkste vervoerknooppunt in de regio. Zowel op (inter)nationaal niveau met aansluitingen op de landelijke en grensoverschrijdende spoorverbindingen als op stads- en regionaal niveau als centrale knoop in het hoogwaardig busnetwerk (HOV). Spoor en HOV vormen samen de basis voor het openbaar vervoer. In aansluiting op de verbetering en uitbreiding van de transfercapaciteit op het spoorstation is een upgradering van busstation Neckerspoel noodzakelijk, een algehele verbetering van de verblijfs- en voetgangerskwaliteit (looproutes) in de directe omgeving als ook het optimaliseren van het fietsparkeren. Daarom wordt een integraal onderzoek opgestart naar de capaciteitsvergroting en kwaliteitsverbetering van Neckerspoel.

2.1.11 Fietsdeelsysteem Helmond

Op de Automotive-campus Helmond en bedrijventerrein BZOB in Helmond ontbreekt goed voor- en natransport (last mile) rondom het openbaar vervoer. Door de aanleg van fietsdeelsystemen (bijv. Hopperpoint) wil de gemeente Helmond deze barrière slechten en het OV-gebruik bevorderen.

2.1.12 Autoverkeer op A270-Eisenhowerlaan-Ring Noordoost-J.F. Kennedylaan (14/66/67/638B/68/689)

De aanpak van deze verkeersroute is van groot belang voor verschillende relaties in de totale Brainportregio. Omdat het een drukke autoverkeersroute is waarop regionaal autoverkeer wordt gebundeld, staat de kwaliteit van de leefomgeving rondom deze route onder druk. Er is inmiddels een eerste verkenning gedaan naar mogelijke oplossingen op (delen) van de route om verkeersdoorstroming en leefomgevingskwaliteit te verbeteren. Dit moet echter nog nader onderzocht en uitgewerkt worden.

2.2 Relatie Deurne-Helmond-Nuenen-Eindhoven

In deze relatie staat de N270/A270 centraal. Deze weg loopt door Helmond, langs Nuenen en gaat uiteindelijk over in de ring om Eindhoven en de Kennedylaan. De vele auto's die deze weg rijden zorgen voor leefbaarheidsproblemen in deze gebieden in de vorm van geluidsoverlast en fijn stof problematiek. Door het regionale autoverkeer zo veel mogelijk langs de randen te leiden, N279 en A67 en alternatieve modaliteiten te stimuleren, wordt de overlast in het bewoonde gebied zoveel mogelijk beperkt. De A270 blijft echter altijd een belangrijke autofunctie hebben voor het verkeer tussen Eindhoven en Helmond; dit verkeer moet in belangrijke mate gefaciliteerd blijven worden.

Op deze relatie spelen alle modaliteiten een rol. Er zijn echter grote kansen voor trein en fiets. Ook hiervoor geldt dat de netwerken optimaal moeten functioneren en voldoende capaciteit nodig hebben. Het gebruik van de hoofdwegen (N279 en A67) moet gestimuleerd worden. De aansluiting op de N279 vanuit Deurne en Helmond moet optimaal gefaciliteerd worden. Deze maatregelen samen zorgen voor stabilisering of vermindering van het autoverkeer op de relatie.

2.2.1 Fiets (75/76/622/623/606/624/625)

Op de snelfietsroutes tussen Deurne-Helmond-Eindhoven en Helmond-Geldrop-Eindhoven moeten de ontbrekende schakels opgepakt worden, zodat logische en toegankelijke snelfietsroutes ontstaan die aantrekkelijk zijn in gebruik.

2.2.2 Openbaar vervoer (115/706/690)

Voor het openbaar vervoer geldt dat het verhogen van de sprintersfrequentie en de capaciteit een belangrijke maatregel is op deze relatie. De P+R bij de stations moeten uitgebreid worden om te kunnen voldoen aan de vraag naar parkeerruimte voor de auto. Ook de capaciteit van de fietsenstalling moet vergroot worden, naast het aanbieden van voldoende deelfietsen zoals OV fietsen. Ook het vergroten van het comfort op de stations is op een aantal locaties noodzakelijk: denk aan uitbreiden overkappingen/wachtruimtes, OV-chiipaarpunt, dynamische reis informatie etc.

2.2.3 Auto (621/633/616)

Het autoverkeer moet verleid worden om de N279 en A67 te gebruiken. Dit betekent dat de kruising N270 met de N279 zo ingericht moet worden dat de logische en meest directe voorkeursrichting naar de N279 leidt. De leefomgevingskwaliteit en de capaciteit van de Kasteeltraverse moeten verbeteren. Onderzocht moet worden hoe dit het beste aangepakt kan worden.

Ook het knooppunt rond Binderendreef, wat de 'inprikker' is naar de N270, moet opgepakt worden zodat het verkeer naar de robuuste rand geleid kan worden.

2.3 Relatie Gemert-Beek en Donk-Lieshout-Nuenen-Eindhoven

In deze relatie staat de N272 en N615 centraal. Deze autowegen lopen langs de kernen van Gemert, Beek en Donk, Gerwen en door Nuenen. Door de vele auto's die hier rijden staat de leefbaarheid in deze kernen onder druk. Dit komt onder andere door fijn stof, daarnaast heeft de weg ook een barrière werking, zeker in Nuenen.

De autoverbinding willen we conserveren, door in te zetten op multimodaliteit in dit systeem. Met het conserveren wordt bedoeld dat alleen de voertuigen die op deze verbinding moeten zijn daar blijven rijden en andere voertuigen de robuuste randen nemen. Daarnaast wordt vooral ingezet op het stimuleren van andere vervoersmiddelen.

2.3.1 Fiets (82/649)

Door de Snelfietsroute Gemert-Lieshout-Nuenen-Eindhoven te verbeteren en ontbrekende schakels aan te leggen, wordt het aantrekkelijker om binnen deze relatie te fietsen over langere afstanden. Hiervoor moet bijvoorbeeld het fietspad Berg en Parkstraat Nuenen, kruising Europalaan, fietsverbinding in Eindhoven en bewegwijzering en de kruisingsen Wolvendijk en Eisenhouderlaan worden verbeterd.

2.3.2 Openbaar vervoer (23/653/654/655656//126/657)

Door het HOV netwerk door te trekken naar Gerwen en vanaf dat punt de doorstroom-as te intensiveren, wordt het aantrekkelijker om met de bus te reizen, zeker als de bus een voorkeursbehandeling krijgt bij bijvoorbeeld bij stoplichten en kruisingen. Daarnaast worden er op deze relatie nieuwe knooppunten gerealiseerd en opgewaardeerd, het gaat hierbij om het knooppunt busstation Nuenen, P+R Gerwen en knooppunt Gemert. Bij de knooppunten moet uiteraard voldoende parkeercapaciteit zijn voor zowel de auto als de fiets. Bushalte Bavaria Lieshout, N615 Beek en Donk en Pastoor Poelstraat in Gemert worden veelvuldig gebruikt door mensen uit de regio om op de doorstroom as Gemert-Eindhoven te kunnen stappen. De mogelijkheid om hier de fiets goed te kunnen stallen is hier onder de maat en zal opgewaardeerd moeten worden. Ook het vergroten van het comfort van deze knooppunten is een belangrijk onderdeel door voldoende wachtruimte, oplaadpunt OV chipkaart etc. te bieden.

2.3.3 Auto (645/637/670/671/639)

Om het autoverkeer zo veel mogelijk op de robuuste rand N279 te kunnen krijgen, moeten de aansluitingen van de N272 en de N615 op de juiste wijze ingericht worden, zodat het verkeer verleid wordt om de N279 te gebruiken. Daarnaast zou het goed zijn om over deze kruising een aparte busbaan te creëren, zodat de bus kan passeren met voorkeursbehandeling.

De kruisingen rondom de Beekse Brug vormen in deze relatie een knooppunt. Op dit knooppunt komt het noord-zuid verkeer tussen Veghel-Gemert-Helmond en het oost-west verkeer tussen Gemert-Lieshout-Eindhoven samen. Daarom wordt onderzocht of deze verkeersstromen gesplitst kunnen worden, door het realiseren van een extra aansluiting van het Centrum Helmond op de N279. Daarnaast wordt ook de situatie rondom de brug bekeken. Wellicht dat het mogelijk is om het recht doorgaande verkeer en links afslaande verkeer richting Bosscheweg te splitsen. Van belang is om te weten hoe de verkeersstromen gaan lopen op basis van de aanpassingen en wat voor (neven)effecten deze hebben op de omgeving.

In en rondom Nuenen zijn verschillende maatregelen denkbaar die een bijdrage kunnen leveren aan het oplossen van de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek. De maatregelen worden in samenhang bekeken om zo tot een optimale combinatie (totaalopgave Nuenen) te komen.

Als mogelijke maatregelen zijn o.a. genoemd het openstellen van de aansluiting van de busbaan op de A270 voor de auto, aanpak van geluid en oversteekbaarheid op de Smit van Oyenlaan, een fietstunnel bij de Beekstraat en een nieuwe verbinding randweg aan de oostelijke rand van Nuenen.

2.4 Relatie Asten-Someren-Geldrop Eindhoven

In deze relatie is de A67 van groot belang. De A67 is een goede verbinding richting Eindhoven, waar veel werkgelegenheid is. Maar doordat de A67 op dit moment niet goed functioneert, heeft het omringende gebied erg veel last van sluipverkeer, dat een snellere weg door het gebied (veelal richting Eindhoven) zoekt. De A67 is reeds opgenomen als maatregel in het Bidbook Bereikbaarheid Zuid Nederland. Hiervoor wordt een verkenning uitgevoerd die de beste oplossing moet vinden voor de problemen op deze weg.

Naast de A67 zijn verbeterpunten te vinden rondom Geldrop voor openbaar vervoer en fietsverbindingen.

2.4.1 Fiets

De snelfietsroute Geldrop-Eindhoven-De Run (via HTC) kan gerealiseerd worden door bestaande paden zoveel mogelijk een kwaliteitsimpuls te geven. Hierdoor wordt het aantrekkelijk om te fietsen binnen deze relatie.

2.4.2 Openbaar vervoer

Binnen deze relatie zijn twee verschillende (H)OV relaties te benoemen die beide een ander doelgroep/richting bedienen; enerzijds het station Geldrop vanuit het centrum van Geldrop naar het station Eindhoven en de HOV as langs enkele belangrijke werklocaties (bijvoorbeeld Daf) en scholen via de zuidzijde van het centrum naar het station. Ook voor deze lijn geldt weer dat het verhogen van de sprinterfrequentie en capaciteit een belangrijke maatregel is. Daarnaast zou de HOV lijn Eindhoven-Geldrop aangepakt moeten worden, zodat de bus om de files heen kan rijden. Vrije infrastructuur is gewenst op de Eindhovenseweg (wegvak gemeentegrens-Gijzenrooiseweg), Gijzenrooiseweg (wegvak Eindhovenseweg-Emopad) en Laan der vier Heemskinderen. Mogelijk ook vrije infra op de Geldropseweg in Eindhoven, het deel tussen de gemeentegrens en de Hugo van de Goeslaan (rondweg Eindhoven). Bij het station Geldrop zijn uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen van 72 naar 127 parkeerplaatsen, aanbrengen van dynamische reizigersinfo en een kwaliteitsverbetering van de stationsomgeving noodzakelijk. Dit kan gerealiseerd worden door een integrale herinrichting van het stationsplein, tevens ter verbetering van de sociale veiligheid en vermindering van fietsendiefstal.

2.4.3 Auto (89-604)

De A67 vormt de robuuste rand in deze relatie. Daarom moet de aansluiting van Geldrop-Heeze op de A67 en de Gijzenrooiseweg/ Geldropseweg geoptimaliseerd worden. Hierbij wordt gedacht aan de aanleg van een bypass bij de noordelijke turbotonde t.b.v. het verkeer vanuit Heeze richting Leenderheide in verband met filevorming in de ochtendspits vanuit Heeze en betreft het toevoegen van voorsorteervakken op de Eindhovenseweg, bij de kruispunten met de Gijzenrooiseweg en Daf.

2.5 Relatie Veghel-Gemert-Beek en Donk-Helmond-Deurne

De aanpak van de autoroute N279 is een provinciaal project dat ook onder het Bidbook valt. Als aanvulling hierop ziet de regio nog een aantal mogelijke maatregelen die co-modaliteit en leefbaarheid verbeteren.

2.5.1 Fiets

Op dit moment is er nog geen goede fietsverbinding tussen Gemert en Helmond. Ondanks het ontbreken daarvan, fietsen er nu al veel mensen op en neer tussen Gemert en Helmond. Dit kan echter nog verder gestimuleerd worden door de aanleg van een snelle en directe fietsroute, die vooral een goede verbinding moet leggen met de scholen en werklocaties.

2.5.2 Auto

De (auto)maatregelen die getroffen worden in dit gebied moeten bijdragen aan het verbeteren van de leefbaarheid in deze relatie (denk hierbij aan Dierdonk, Helmond Noord, Brouwhuis, Rijpelberg en Ommel Asten)

2.6 Relatie Asten-Someren-Helmond

De maatregelen op deze relatie binnen Deel 1 hebben te maken met de veiligheid en capaciteit N612. Hier speelt veiligheid en leefbaarheid een rol, gecombineerd met capaciteit. Er moet onderzocht worden of het aanleggen van parallel banen een oplossing biedt of wellicht andere maatregelen getroffen kunnen worden.

2.7 Overige maatregelen

2.7.1 Snelfietsroute Best-Eindhoven

De snelfietsroute Best-Eindhoven is onderdeel van de snelfietsroute 's-Hertogenbosch-Boxtel-Best-Eindhoven. Deze route valt heeft veel aantrekkingskracht op nieuwe fietsers, zo blijkt uit de provinciale fietspotentiescan. Het gaat hierbij om de aanleg en kwaliteitsverbetering van de fietsroute. De GGA-regio Agrifood Capital is samen met de gemeenten Best en Eindhoven en de provincie Noord-Brabant intussen gestart met een verkenning naar mogelijke tracés.

2.7.2 HOV3 Eindhoven-WC Woensel-Ekkersrijt en Airport

De derde HOV-verbinding van Eindhoven loopt vanaf Winkelcentrum Woensel naar Ekkersrijt en via het Multimodaal Transfer Punt (MTP) NoordWest naar Eindhoven Airport. HOV en MTP versterken elkaar en vormen de basis voor het verbeteren van de multimodale ontsluiting van Eindhoven Noordwest met daarbinnen een groeiend Eindhoven Airport, de Brainport Industries Campus, bedrijventerrein GDC/De Schakel en Brainport Park. Met HOV3 worden tangentyale verbindingen in het stedelijk gebied mogelijk en verbeteren de reismogelijkheden per openbaar vervoer. (zie ook 2.7.5).

2.7.3 Pakket maatregelen rond Helmond (fiets)

Het pakket fietsmaatregelen rond Helmond waaronder de last miles van en naar stations en het centrum, maar ook aanleg/optimalisering van (snelle) fietspaden richting Aarle-Rixtel en Lierop/Someren.

2.7.4 Generiek waaronder Smart (fiets)

Het generieke pakket voor de fiets bestaat uit maatregelen om het fietsgebruik verder te stimuleren. Het gaat hierbij om:

- Verbeteren doorstroming voor fietsers bv bij verkeerslichten.
- Marketing en communicatie.
- Living Lab : faciliteren van innovaties op het gebied van de fiets en e-bike, fietsenstallen en fietspaden.
- Monitoring: het onderzoeken van fietsverplaatsingen, verplaatsingsgedrag en fietsbeleving.
- Fietsparkeren en anti-diefstalconcepten

2.7.5 Multimodaal TransferPunt NoordWest

Voor een betere en meer directe bereikbaarheid van Eindhoven Airport met het openbaar vervoer wordt stapsgewijs een nieuw Multimodaal Transfer Punt (MTP) ontwikkeld gekoppeld aan de realisering van een nieuwe HOV (3)-verbinding tussen Eindhoven Airport en WC Woensel. HOV en MTP versterken elkaar en vormen de basis voor het verbeteren van de multimodale ontsluiting van Eindhoven Noordwest met daarbinnen een groeiend Eindhoven Airport, de Brainport Industries Campus, bedrijventerrein GDC/De Schakel en Brainport Park. Met HOV3 worden tangentyale verbindingen in het stedelijk gebied mogelijk en verbeteren de reismogelijkheden per openbaar vervoer. (zie ook 2.7.2)

2.7.6 Ontsluiting bedrijventerrein Ekkersrijt

Het bedrijventerrein Ekkersrijt wordt slechts via één route ontsloten op de snelweg. Het is wenselijk dat hier meerdere mogelijkheden voor gecreëerd worden. Dit is aanleiding om een verkennend onderzoek te doen samen met RWS naar de verbetering van de ontsluiting van Ekkersrijt. In deze verkenning wordt een brede co-modale benadering gekozen, conform de filosofie van de Bereikbaarheidsagenda: Smart/fiets/OV/auto.

Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant: <i>Knelpunten en opgaven</i>	Smart en Slim		Fiets		(H)OV		Auto	
Belangrijke knelpunten	Versnippering van data en initiatieven; Moeizaam landen en opschalen van private initiatieven		Tekort capaciteit stallingen bij knooppunten (H)OV; Ontbrekende schakels in belangrijke verbindingen; Onvoldoende kwaliteit netwerk		Capaciteit en frequentie sprinters te laag; Capaciteit busstation Neckerspoel		Doorstroming A270-Ring-JFKennedylaan; Ontsluiting Ekkersrijt Inprikker N615/aansluiting N279; Sluipverkeer door Helmond, Nuenen, Eindhoven, Geldrop; Leefbaarheid in kernen	
Belangrijke opgaven	Gedeelde verantwoordelijkheid van werkgevers		Schaalsprong in kwaliteit van verbindingen en voorzieningen		Creëren netwerk knooppunten i.c.m. verbetering kwaliteit op de knopen Schaalsprong (H)OV-netwerk		Robuuste randen Bundeling op prioritaire routes	
Bereikbaarheidsagenda ZO-Brabant: <i>geprioriteerde maatregelen</i>	Smart en Slim	Kosten (financieringsbronnen)	Fiets	Kosten (financieringsbronnen)	(H)OV	Kosten (financieringsbronnen)	Auto	Kosten (financieringsbronnen)
Prioritaire maatregelen (nr. uit project-overzicht)	1/705: Platform Brainport Bereikbaar als onderdeel van provinciale aanpak (ITS Bureau)	€ 5 mio	622: SFR Deurne-Helmond-Eindhoven (ontbrekende delen)	€ 10 mio	608/628: Verhoging frequentie sprinters*;	€2 mio	A270/Eisenhowerlaan/Ring-JF-Kennedylaan - 66/67/638B: regionaal onderzoek verbeteren route - 68/14: leefbaarheid Kennedylaan/Eisenhowerlaan korte termijn	€ 63 mio (indicatief) Gezamenlijk onderzoek € 2,1 mio
	701/702: Regio-brede werkgevers-aanpak (incl. spitsmijden) als onderdeel van BMN	€ 1 mio	624/625 - SFR Helmond – Geldrop – EHV: 2 routes (Eindhovens Kanaal en Geldropseweg)	€ 7 mio	117: Capaciteitsvergroting Neckerspoel	€ 20 mio Integraal onderzoek (nadere afspraken PNB-regio)	645, 637, 670: Capaciteit N615 tussen N279 en Oranjelaan 636 Onderzoek noordelijke aansluiting Helmond - N279	€ 6,9 mio indicatief 18,4 mio
	Smartroads (slasfalt, belijning, verlichting en Kenniscentrum en pilots)	€10 mio	605 SFR Geldrop Eindhoven-de Run (via HTC)	€8,8 mio	Fiets parkeren Neckerspoel	€ 1 mio.	621-671-639-672 Verbetering aansluitingen op N279 (inprikkers): N272/N615+N270	€ 23 mio
	9. Innovatief 'bouwen' (energiezuinig, licht, natuurvriendelijk)	10% per project binnen budget in aanbesteding meenemen	85: SFR Best-Eindhoven	€6,9 mio	Fietsdeelstelsysteem Helmond	€0,07 mio	633- 616: Kasteeltraverse Helmond - Leefbaarheid - Capaciteit	€ 2,4 mio € 3,3 mio
	707: Innovatieve vervoersconcepten smart: bv deelsystemen	€ 1 mio	675_SFR Gemert-Helmond (geen prioriteit FidV)	€5.2 mio	Korte termijn aanpak station Eindhoven	€ 2.2 mio	603: N612 Helmond-A67	€17.8 mio
	10/704: Co-modale netwerk-systemen met integrale beschikbaarheid data	€4 mio	649: SFR Gemert-Lieshout-Nuenen-Eindhoven;	€5,4 mio			602-604: Geldrop aansluiting A67 en Gijzenrooiseweg/Geldropseweg	€1.3 mio
	Tracking en Monitoring Eindhoven	€0,2 mio						

	703: C-ITS op HWN en regionaal wegennet	ITS-bureau Brabantstad	84 Slowlanes Eindhoven afronden	€8,1 mio	118: HOV 3 Eindhoven-WC Woensel-Ekkersrijt en – Airport via Multimodaal Transferpunt NoordWest	€20 mio	641,642, 644: Onderzoek verkeerscirculatie Nuenen incl leefbaarheid	€ 7,7 mio
	635 – Hybride testomgeving A58-A2-A50-Kennedylaan-Ring-A270-Kasteeltraverse	ITS Bureau Brabantstad	677/684: 685 Pakket maatregelen rond Helmond	€ 7,8 mio	610/629/630/653/654/655/656: opwaarderen tot multimodaal knooppunt OV incl fietsstalling: Deurne, Helmond, Nuenen, Gerwen, Gemert, Geldrop	€ 7,7 mio	679-680: Leefbaarheid rond N279	€ 14,8 mio
					19: Multimodaal Transferpunt NoordWest	€ 20 mio (BrainportCity)		
			718: Generiek, waaronder smart	€8,-mio	HOV EHV-Nuenen doortrekken naar Gerwen; (niet in OVOA)	€12,5 mio	Verkenning ontsluiting Ekkersrijt	€8 mio indicatief
					657: Doorstroom-as Gerwen-Gemert	€ 0,5 mio	690: Binderendreef Deurne	€13,2mio
					611: HOV Eindhoven Geldrop	€ 4.9 mio		

Samenvattende waarnemingen over de regionale / gemeentelijke cofinanciering bij onderstaand overzicht:

- Smart is een vertrekpunt en onvoorwaardelijk onderdeel van 'het bod'.
- Het geselecteerde pakket is begroot op € 341,5 mio.
- Voor enkele grote projecten is een indicatieve raming opgenomen, daarvoor wordt afgesproken gezamenlijk onderzoek te doen als eerste stap.
- Het pakket brengt een forse co-financieringsopgave voor regio/gemeenten met zich mee.
- De verdeling Smart / fiets / OV / auto is percentueel ongeveer 10 / 18 / 22 / 50%, waarbij is aangenomen dat in budget fysieke maatregelen 10% smart zal zijn.

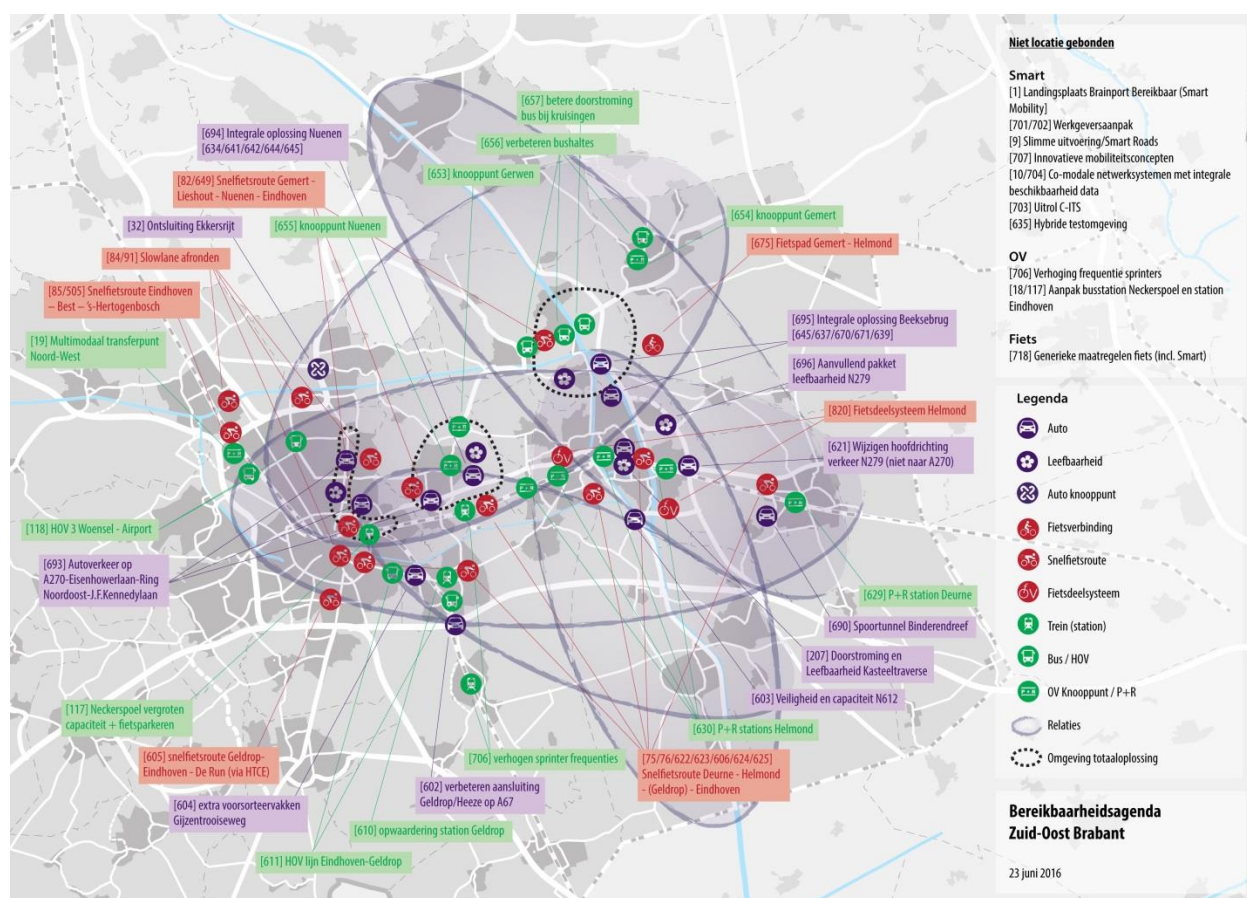
In de tabel is een overzicht van de financieringsopgave opgenomen:

Omschrijving	Totale omvang in mio
Smart/ITS Bureau	21,6
Fiets	67,2
OV	70,87*
Auto	75,58**
Leefbaarheid	24,9***
Indicatie Grote projecten Ring/N270/JFK en Helmond Noord/Beekse brug	81,4
TOTAAL	€ 341,47

* Exclusief kosten voor maatregelen aan Neckerspoel (geschat €20 mio), voortkomend uit het onderzoek.

** Exclusief maatregelen voortkomend uit de onderzoeken naar Ring-Kennedylaan en Helmond-Noord/Beekse brug, waarvoor resp. €63 en €18,4 mio indicatief is geraamd.

*** Leefbaarheid maatregelen zijn auto gerelateerd.



METROPOOL **REGIO** **EINDHOVEN**

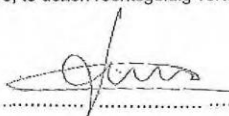
Bijlage

Bijlage 1 **Intentieovereenkomst** **gemeenten Zuidoost-Brabant**

Ondergetekenden verklaren dat zij instemmen met de inhoudelijke mobiliteitsstrategie van de Bereikbaarheidsagenda voor Zuidoost-Brabant die in dit bod van de regio is beschreven. Zij zullen zich inspannen om te komen tot nadere invulling van de procesafspraken over cofinanciering, Governance en organisatie.

De ondergetekenden:

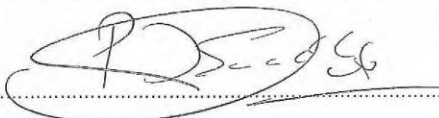
1. De gemeente Asten, dan wel voor zover het publiekrechtelijke bevoegdheden betreft, het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Asten, handelende ingevolge het besluit van burgemeester en wethouders van de gemeente Asten van 21 juni 2016, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer T.M. Martens hierna te noemen: gemeente Asten.



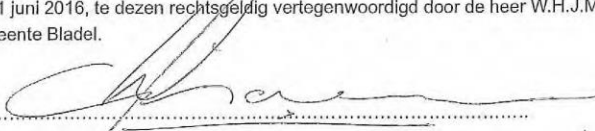
2. De gemeente Bergeijk, dan wel voor zover het publiekrechtelijke bevoegdheden betreft, het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Bergeijk, handelende ingevolge het besluit van burgemeester en wethouders van de gemeente Bergeijk van 21 juni 2016, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer F.L.J. van der Meijden hierna te noemen: gemeente Bergeijk.



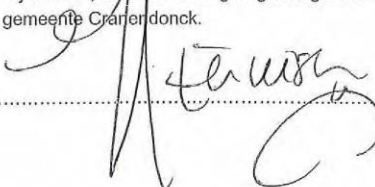
3. De gemeente Best, dan wel voor zover het publiekrechtelijke bevoegdheden betreft, het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Best, handelende ingevolge het besluit van burgemeester en wethouders van de gemeente Best van 21 juni 2016, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw Drs. P.J.E. van de Loo hierna te noemen: gemeente Best.



4. De gemeente Bladel, dan wel voor zover het publiekrechtelijke bevoegdheden betreft, het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Bladel, handelende ingevolge het besluit van burgemeester en wethouders van de gemeente Bladel van 21 juni 2016, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer W.H.J.M. van der Linden hierna te noemen: gemeente Bladel.



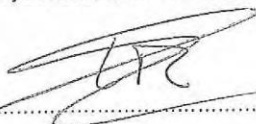
5. De gemeente Cranendonck, dan wel voor zover het publiekrechtelijke bevoegdheden betreft, het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Cranendonck, handelende ingevolge het besluit van burgemeester en wethouders van de gemeente Cranendonck van 21 juni 2016, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw Mr. C.C.R.M. Meuwissen MRE hierna te noemen: gemeente Cranendonck.



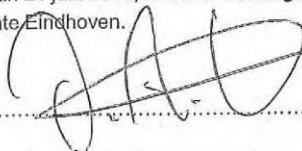
6. De gemeente Deurne, dan wel voor zover het publiekrechtelijke bevoegdheden betreft, het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Deurne, handelende ingevolge het besluit van burgemeester en wethouders van de gemeente Deurne van 21 juni 2016, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer W.A. Verhees hierna te noemen: gemeente Deurne.



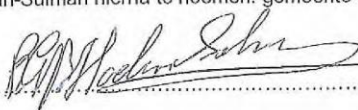
7. De gemeente Eersel, dan wel voor zover het publiekrechtelijke bevoegdheden betreft, het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Eersel, handelende ingevolge het besluit van burgemeester en wethouders van de gemeente Eersel van 21 juni 2016, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw L.M. Sjouw hierna te noemen: gemeente Eersel.



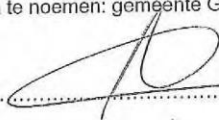
8. De gemeente Eindhoven, dan wel voor zover het publiekrechtelijke bevoegdheden betreft, het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Eindhoven, handelende ingevolge het besluit van burgemeester en wethouders van de gemeente Eindhoven van 21 juni 2016, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw ing. J.A. Visscher hierna te noemen: gemeente Eindhoven.



9. De gemeente Geldrop-Mierlo, dan wel voor zover het publiekrechtelijke bevoegdheden betreft, het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Geldrop-Mierlo, handelende ingevolge het besluit van burgemeester en wethouders van de gemeente Geldrop-Mierlo van 21 juni 2016, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw R.G.B. Hoekman-Sulman hierna te noemen: gemeente Geldrop-Mierlo.



10. De gemeente Gemert-Bakel, dan wel voor zover het publiekrechtelijke bevoegdheden betreft, het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Gemert-Bakel, handelende ingevolge het besluit van burgemeester en wethouders van de gemeente Gemert-Bakel van 21 juni 2016, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer R.D. Hoppezak hierna te noemen: gemeente Gemert-Bakel.



11. De gemeente Heeze-Leende, dan wel voor zover het publiekrechtelijke bevoegdheden betreft, het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Heeze-Leende, handelende ingevolge het besluit van burgemeester en wethouders van de gemeente Heeze-Leende van 21 juni 2016, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw W.J.F. van der Rijt hierna te noemen: gemeente Heeze-Leende.

12. De gemeente Helmond, dan wel voor zover het publiekrechtelijke bevoegdheden betreft, het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Helmond, handelende ingevolge het besluit van burgemeester en wethouders van de gemeente Helmond van 21 juni 2016, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer E. de Vries hierna te noemen: gemeente Helmond.

13. De gemeente Laarbeek, dan wel voor zover het publiekrechtelijke bevoegdheden betreft, het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Laarbeek, handelende ingevolge het besluit van burgemeester en wethouders van de gemeente Laarbeek van 21 juni 2016, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer F.P.A.C. van Zeeland hierna te noemen: gemeente Laarbeek.

14. De gemeente Nuenen c.a., dan wel voor zover het publiekrechtelijke bevoegdheden betreft, het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Nuenen c.a., handelende ingevolge het besluit van burgemeester en wethouders van de gemeente Nuenen c.a. van 21 juni 2016, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer M.P.J. Jansen hierna te noemen: gemeente Nuenen.

15. De gemeente Oirschot, dan wel voor zover het publiekrechtelijke bevoegdheden betreft, het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Oirschot, handelende ingevolge het besluit van burgemeester en wethouders van de gemeente Oirschot van 21 juni 2016, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer C.G.J. van Hoek hierna te noemen: gemeente Oirschot.

16. De gemeente Reusel – De Mierden, dan wel voor zover het publiekrechtelijke bevoegdheden betreft, het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Reusel – De Mierden, handelende ingevolge het besluit van burgemeester en wethouders van de gemeente Reusel – De Mierden van 21 juni 2016, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer C.H.A.M. van de Ven hierna te noemen: gemeente Reusel – De Mierden.

17. De gemeente Someren, dan wel voor zover het publiekrechtelijke bevoegdheden betreft, het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Someren, handelende ingevolge het besluit van burgemeester en wethouders van de gemeente Someren van 21 juni 2016, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer ing. L.J.M. van de Moosdijk hierna te noemen: gemeente Someren.

18. De gemeente Son en Breugel, dan wel voor zover het publiekrechtelijke bevoegdheden betreft, het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Son en Breugel, handelende ingevolge het besluit van burgemeester en wethouders van de gemeente Son en Breugel van 21 juni 2016, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer K. Vortman hierna te noemen: gemeente Son en Breugel.

19. De gemeente Valkenswaard, dan wel voor zover het publiekrechtelijke bevoegdheden betreft, het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Valkenswaard, handelende ingevolge het besluit van burgemeester en wethouders van de gemeente Valkenswaard van 21 juni 2016, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer M.Th.G.M. Wijnen hierna te noemen: gemeente Valkenswaard.

20. De gemeente Veldhoven, dan wel voor zover het publiekrechtelijke bevoegdheden betreft, het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Veldhoven, handelende ingevolge het besluit van burgemeester en wethouders van de gemeente Veldhoven van 21 juni 2016, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw N.H.C. Ramaekers-Rutjens hierna te noemen: gemeente Veldhoven.

21. De gemeente Waalre, dan wel voor zover het publiekrechtelijke bevoegdheden betreft, het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Waalre, handelende ingevolge het besluit van burgemeester en wethouders van de gemeente Waalre van 21 juni 2016, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer P.J. van Liempd hierna te noemen: gemeente Waalre.

22. De gemeente Veghel, dan wel voor zover het publiekrechtelijke bevoegdheden betreft, het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Veghel, handelende ingevolge het besluit van burgemeester en wethouders van de gemeente Veghel van 21 juni 2016, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer J. Goijaarts, hierna te noemen: gemeente Veghel.

Metropoolregio Eindhoven

“Een excellente regio waar
het goed leven is”

Colofon:

Samenstelling en redactie

Metropoolregio Eindhoven
Werkplaats Mobiliteit en Innovatie
Kernteam Bereikbaarheid Zuidoost-Brabant

Eindhoven, 23 juni 2016

Vormgeving:

Metropoolregio Eindhoven
Studio, gemeente Eindhoven

Informatie:

bereikbaar@metropoolregioeindhoven.nl
www.metropoolregioeindhoven.nl/bereikbaarheidagenda