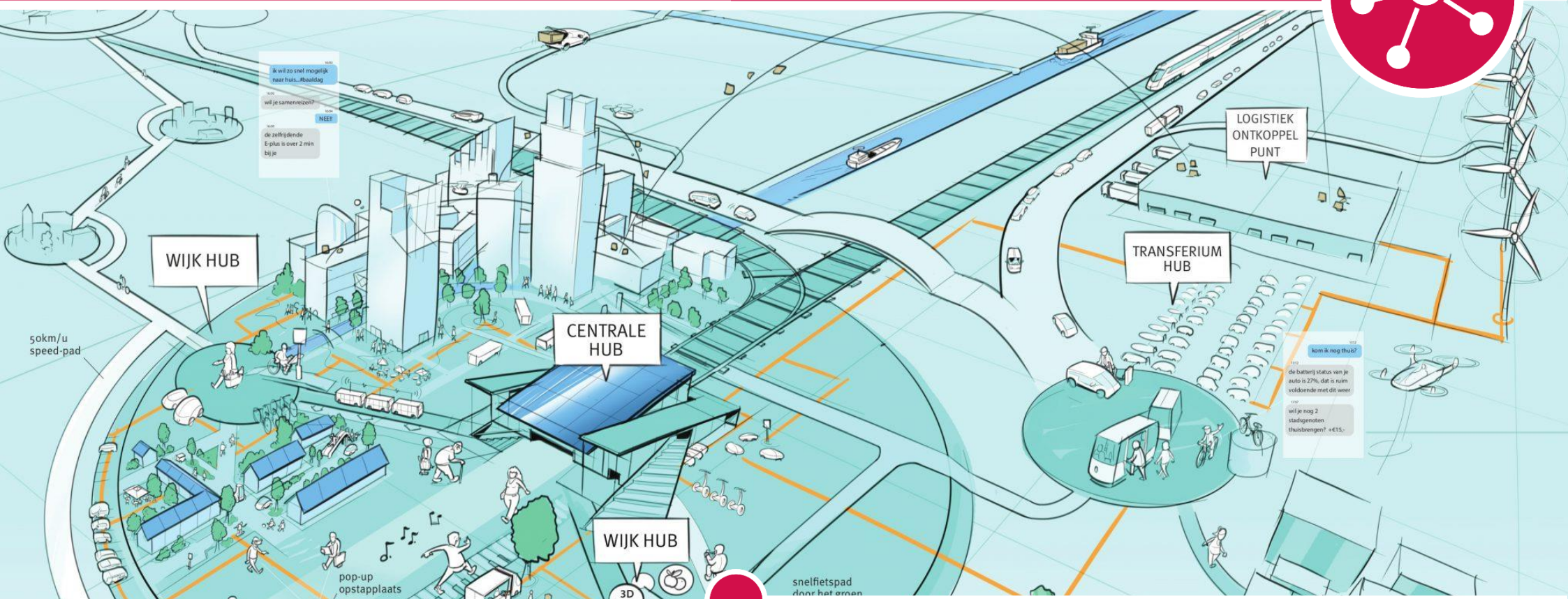


Ontwikkelplan Regionale Mobiliteitshubs



Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Ambitie en urgentie	3
1.2	Focus op regionale mobiliteitshubs	5
1.3	De hoofdpogaven en het resultaat	5
1.4	Leeswijzer	5
2	Het eindbeeld: netwerk van Regionale Mobiliteitshubs	6
2.1	Definitie regionale mobiliteitshubs	6
2.2	Het netwerk van regionale mobiliteitshubs	7
3	Verdieping van de locaties	8
3.1	Focus in het onderzoek	8
3.2	Zes Regionale Mobiliteitshubs in beeld	10
3.3	Resultaten haalbaarheidsstudie	14
3.4	Verkeerskundige effecten	17
4	Het Ontwikkelplan Regionale Mobiliteitshubs	23
4.1	Inleiding	23
4.2	Ontwikkelperspectief: waar werken we naar toe?	24
4.3	Aanpak en organisatie	27
4.4	Actieagenda	31
5	Conclusies	33
5.1	Conclusies uit de onderzoeken	33
5.2	Conclusies en aanbeveling t.a.v. vervolg	34

1 Inleiding

Vanuit de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant werken 21 gemeenten samen voor een duurzaam bereikbaar Zuidoost-Brabant. Deze partijen realiseren met elkaar de komende jaren slimme mobiliteitsoplossingen. Met 130 projecten zorgen wij voor grote en kleine veranderingen op het gebied van mobiliteit want innovatieve vervoersoplossingen zijn voor ons allemaal van belang. Daarom pakken we in de Bereikbaarheidsagenda ook regiobrede projecten op, die voor alle gemeenten effect hebben. Zodat we faciliteren dat bewoners van Zuidoost-Brabant het 'slimst' van A naar B bewegen, voor een goede bereikbaarheid in een gezonde, duurzame en aangename leefomgeving. Een van deze regiobrede smart mobility maatregelen zijn de Mobiliteitshubs Zuidoost-Brabant.

Uit eerste verkeerskundige analyses (samenvatting Mobiliteitshubs, maart 2020) en haalbaarheidsonderzoeken blijkt dat het realiseren van een netwerk van Regionale Mobiliteitshubs een goede bijdrage kan leveren aan deze doelen. Het realiseren van een zestal hubs (als eerste stap op weg naar een netwerk)

langs iedere Rijksweg van en naar Eindhoven zorgt in potentie ervoor dat het verkeer op de Randweg A2/N2 afneemt (bij maximaal flankerend beleid tot 6%). Daarbij is ook gebleken dat - om te komen tot een succesvol netwerk van regionale mobiliteitshubs - de mobiliteitshubs een onderdeel dienen te zijn van een gecombineerde aanpak waarbij ze schakels zijn in het totale mobiliteitsnetwerk. Behalve aan een netwerk van (regionale) mobiliteitshubs wordt ook gewerkt aan (een goede aansluiting op) het fietsnetwerk en het OV netwerk. Daarnaast zijn ook de volgende zaken van cruciaal belang om te komen tot goed functionerende mobiliteitshubs: afspraken met werkgevers, communicatie, prijsbeleid en gedragsbeïnvloeding. Vanuit de gecombineerde aanpak en de geformuleerde ontwerpprincipes concretiseren we in deze studie hoe het regionale hub netwerk eruit komt te zien en hoe we middels een gefaseerde aanpak komen tot een netwerk van regionale mobiliteitshubs. Hierbij werken we toe naar een samenhangend en herkenbaar systeem van mobiliteitshubs en kiezen we voor een flexibele en adaptieve aanpak waarbij we leren van de ervaringen en onze aanpak bij kunnen stellen. Het Ontwikkelplan voor het netwerk van regionale mobiliteitshubs geeft ook de randvoorwaarden

mee waaraan een regionale mobiliteitshub dient te voldoen. Naast het Ontwikkelplan bevat deze studie ook haalbaarheidsonderzoeken naar een aantal mogelijke locaties voor (toekomstige) regionale mobiliteitshubs.

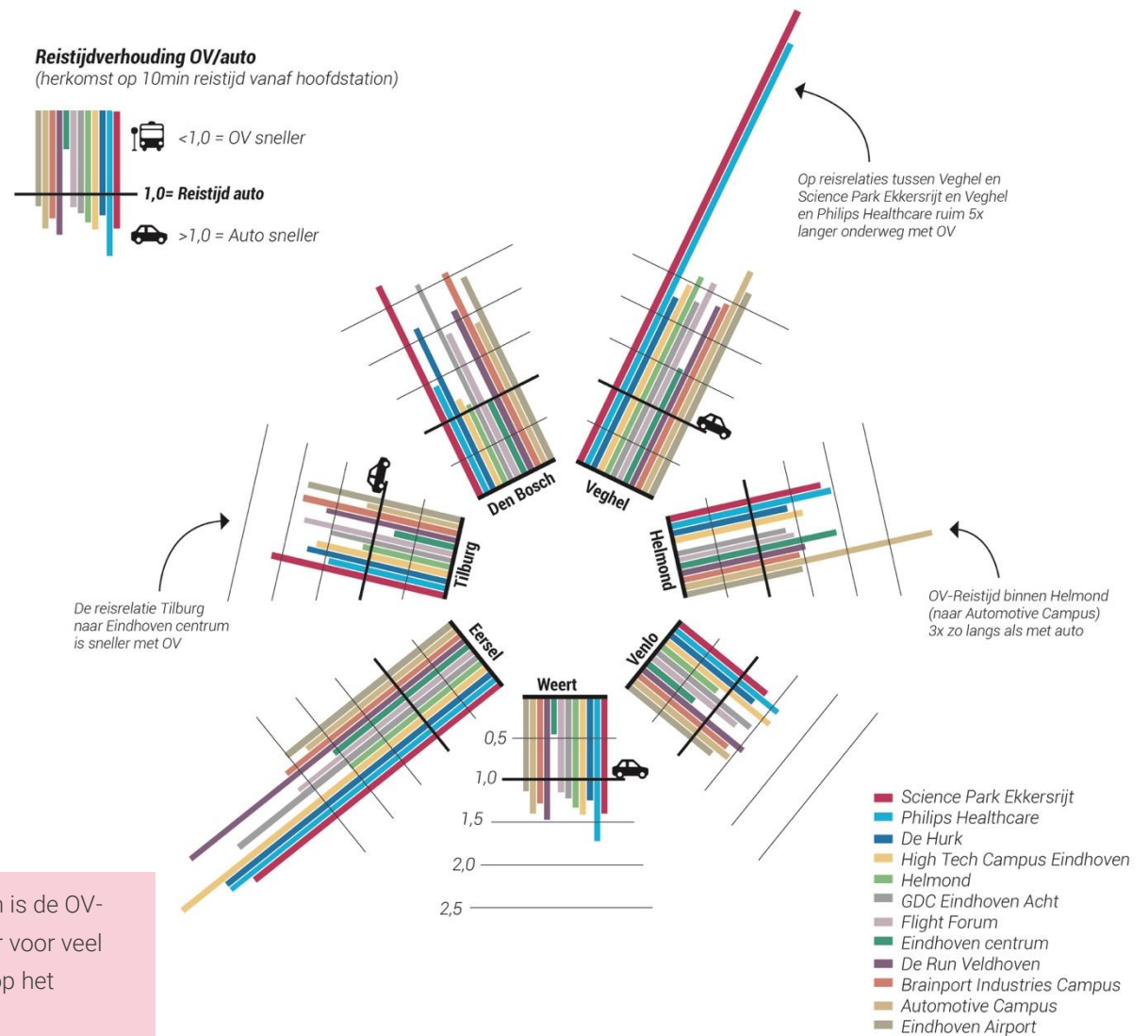
1.1 Ambitie en urgentie

De doelstelling van Mobiliteitshubs Zuidoost-Brabant is een versnelling van de transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem. Het gaat erom de mobiliteit van een ieder te waarborgen en om relevante innovaties binnen enkele jaren structureel een plek te geven in het mobiliteitssysteem. De regionale mobiliteitshubs zijn comfortabele en multifunctionele overstaplocaties. Ze zijn gepositioneerd op locaties waar het wisselen van vervoerswijze voor de hand ligt (zoals voor/bij staart van de file), dan wel de omstandigheden die dat noodzakelijk maken. Mobiliteitshubs zijn dynamisch en dienen mee te kunnen groeien met de behoefte en ontwikkelingen. Op mobiliteitshubs komen vraag en aanbod van mobiliteit bijeen; daar waar consumenten de grootste behoefte hebben bieden we verschillende alternatieven hiervoor. Aanbieders bieden hun kansrijke en innovatieve mobiliteitsdiensten aan op de mobiliteitshubs.

Burgers, bedrijven, werkgevers en vervoerders worden verleid en aangemoedigd om gebruik te maken van de mobiliteitshubs en zo ontstaat de benodigde kritische massa voor opschaling. Werkgevers (denk aan ASML, Philips, MMC/Catharina, High Tech Campus, TU/e, Fontys, Summa, gemeenten) hebben baat bij een goede multimodale bereikbaarheid, een prettig werkklimaat en bij gezonde vervoerswijzen. Daarnaast hebben bedrijven een belang om hieraan mee te werken (mobiliteitsmanagement) om de bereikbaarheid van bedrijven en voorzieningen te waarborgen en biedt het kansen om bestaande (parkeer)ruimtes bij hun werklocaties anders in te zetten. De regionale mobiliteitshubs hebben zowel een relatie met de regio brede projecten (zoals Werkgeversaanpak, Gedragsverandering, Innovatieve Vervoersconcepten, MaaS en Big Data) als met de fysieke locatie gebonden projecten in Zuidoost-Brabant (zoals Randweg A2/N2, A2 Weert-Eindhoven, OV knooppunten).

De **OV-bereikbaarheid** van de toplocaties blijft achter: in alle richtingen is de OV-bereikbaarheid slechter dan de auto. Hierdoor is het openbaar vervoer voor veel reizigers geen reëel alternatief. Veel van deze verplaatsingen komen op het wegennet terecht.

Het wegennet kan deze verplaatsingen maar beperkt aan, waardoor de bereikbaarheid van de regio als geheel en van economische toplocaties zoals de Automotive Campus, High Tech Campus, De Run en het centrum van Eindhoven in het bijzonder onder druk komt te staan.



Voortbouwen op

In de zomer 2019 is gestart met een Verkeerskundige analyse (samenvatting Mobiliteitshubs, maart 2020). Deze analyse heeft geleid tot inzicht in de problematiek, het belang van een gecombineerde aanpak, de verkeerskundige succesfactoren voor mobiliteitshubs en een mogelijke eerste uitwerking van een regionaal hub-netwerk Zuidoost-Brabant. Tegelijkertijd is op diverse locaties, in verrijkingssessies, gesproken over korte termijn mogelijkheden op pilot locaties en concrete plannen voor de ontwikkeling van regionale mobiliteitshubs. Vaak vanuit de urgentie om parkeerproblemen op te lossen en de verkeersdruk te verminderen door collectief vervoer te organiseren. Deze initiatieven, samen met de resultaten uit de verkeerskundige analyse en het onderzoek naar de verkeersafwikkeling op Randweg A2/N2 vormen input voor het Ontwikkelplan Mobiliteitshubs Zuidoost-Brabant en de daarvoor uitgevoerde onderzoeken naar verkeerseffecten en haalbaarheid. Dat geldt ook voor verschillende andere 'raakvlakprojecten' zoals bijvoorbeeld het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer (TBOV), het Mirt onderzoek Brainport en verschillende andere lopende projecten en initiatieven.

1.2 Focus op regionale mobiliteitshubs

Dit ontwikkelplan betreft de ontwikkeling van een netwerk van regionale hubs. In hoofdstuk 2 is de definitie van regionale hubs nader beschreven in relatie tot andere typen hubs. De uitwerking van bijvoorbeeld stedelijke hubs, stadsrand hubs, lokale hubs of andere soorten hubs vallen buiten de scope van dit ontwikkelplan.

1.3 De hoofdopgaven en het resultaat

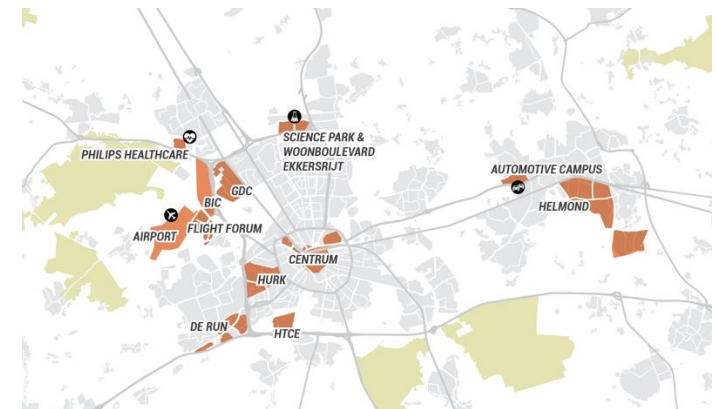
Een regionale mobiliteitshub biedt de werkers en bezoekers van de economische toplocaties de mogelijkheid om voor de last mile(s) gebruik te maken van alternatieve vervoermiddelen dan de auto.

Het rapport beschrijft een plan voor de gefaseerde realisatie van het netwerk van regionale mobiliteitshubs in Zuidoost-Brabant. Het geeft aan, waar een regionale mobiliteitshub minimaal aan voldoet en de stappen (programmering) om te komen tot een samenhangend netwerk van regionale mobiliteitshubs. Daarnaast geeft het plan aan wat daarnaast noodzakelijk is aan lobby,

afspraken en/of flankerende maatregelen om te komen tot een goed functionerend netwerk van regionale mobiliteitshubs. Dit alles resulteert in het Ontwikkelplan Regionale Mobiliteitshubs Zuidoost-Brabant.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 1 introduceert de aanleiding van het onderzoek en het beoogd resultaat. In hoofdstuk 2 wordt het format ontwikkelplan toegelicht. Hoofdstuk 3 is een verdieping op de individuele locaties in het eindbeeld van het netwerk van regionale mobiliteitshubs. In hoofdstuk 4 wordt het eindbeeld uitgewerkt in een plan om tot realisatie te komen. Tot slot treft u in hoofdstuk 5 de conclusies aan.



ECONOMISCHE TOPLOCATIES

2 Het eindbeeld: netwerk van Regionale Mobiliteitshubs

2.1 Definitie regionale mobiliteitshubs

Er worden verschillende typen hubs onderscheiden. Het varieert van buurthubs, goederenhub tot (inter)nationale hubs. Binnen dit ontwikkelplan ligt de focus op de regionale mobiliteitshubs. Belangrijk is om ze altijd in samenhang te blijven ontwikkelen om zo te zorgen voor een samenhangend netwerk van mobiliteitshubs die elkaar versterken.

Definitie van een regionale mobiliteitshub

Een regionale mobiliteitshub is een herkenbare, aangename overstaplocatie aan de rand van de stad of stedelijk gebied (type 2). De regionale mobiliteitshubs hebben een nationaal en/of regionaal belang. De regionale hubs met een nationaal belang liggen nabij een snelweg

waarbij overstap mogelijk is van auto op ander vervoer voor de last mile. Belangrijk hierbij is dat de regionale mobiliteitshubs voor de files liggen en zo een positieve bijdrage leveren aan het verminderen van de knelpunten op hoofdwegennet (NMCA).

Bij een mobiliteitshub met regionaal belang kun je vanuit het provinciale wegennet overstappen op HOV of trein.

De regionale mobiliteitshubs hebben als voornaamste focus de reizigers (forensen en bezoekers) van en naar de economische toplocaties in Zuidoost-Brabant. Ze zijn geschikt als ontwikkellocatie, zijn een prettige verblijfplaats en hebben eigenstandige plaatswaarde, waardoor ook mogelijkheden voor dubbel gebruik ontstaan.

Meer dan een verzameling vervoersvormen

Een mobiliteitshub is meer dan een verzameling van vervoersvormen. Het is een aantrekkelijke en herkenbare plek, die comfortabel en veilig is. Het is een aangename plek voor reizigers om te verblijven en over te stappen, de traditionele hobbels van een overstap zit niet in de weg. Het is tevens een aangename plek voor degenen die er niet per se hoeven te zijn (omwonenden, exploitanten, overheden, etc.). Het is flexibel en dynamisch: er komen meerdere functies en vervoersvormen bij elkaar en er kan ingespeeld worden op een veranderende en/of wisselende behoefte. Een mobiliteitshub heeft geen doel op zich, het is een middel om (verschillende) doelen te verwezenlijken. Die zijn maatschappelijk van aard (betere bereikbaarheid, ruimtelijk economische ontwikkeling, ontplooiingsmogelijkheden, verbeteren leefkwaliteit) en bedrijfseconomisch van aard

(exploitatie, etc...)

	Type	Beschrijving / Voorbeeld
1	Stedelijke hub 	OV knooppunten trein in de stad (Intercity, Voorstadstations) Binnenstedelijk hoogwaardig OV-knooppunt, ontsloten met slimme first- en last mile oplossingen en katalysator voor ruimtelijke ontwikkelingen.
2	Stadsrand hub 	P+R knooppunten randen van de stad (ook snelweghubs) Transferia, carpoolplaatsen met handige voorzieningen waar personen overstappen van auto op deelfiets, collectief natransport, bedrijfsbusje of HOV.
3	Regionale hub 	Overstappunt op spoor of HOV in de regio Buiten stedelijke gebieden overstappen van auto of fiets op spoor of HOV. Combinatie met vraaggestuurd en flexibel vervoer mogelijk.
4	Lokale hub 	Wijkhub in dorp/stad, Hub aan de rand van een dorp Kleinschaligere opstap locaties in landelijk gebied en kleinere (stads)wijken. Overstap van auto of fiets op (H)OV, aanbod van deelmobiliteit. Bundeling voorzieningen op dorps of (stads)wijk niveau. Vaak in samenhang met stedelijke (her)ontwikkeling en benutten van bestaande voorzieningen.

2.2 Het netwerk van regionale mobiliteitshubs

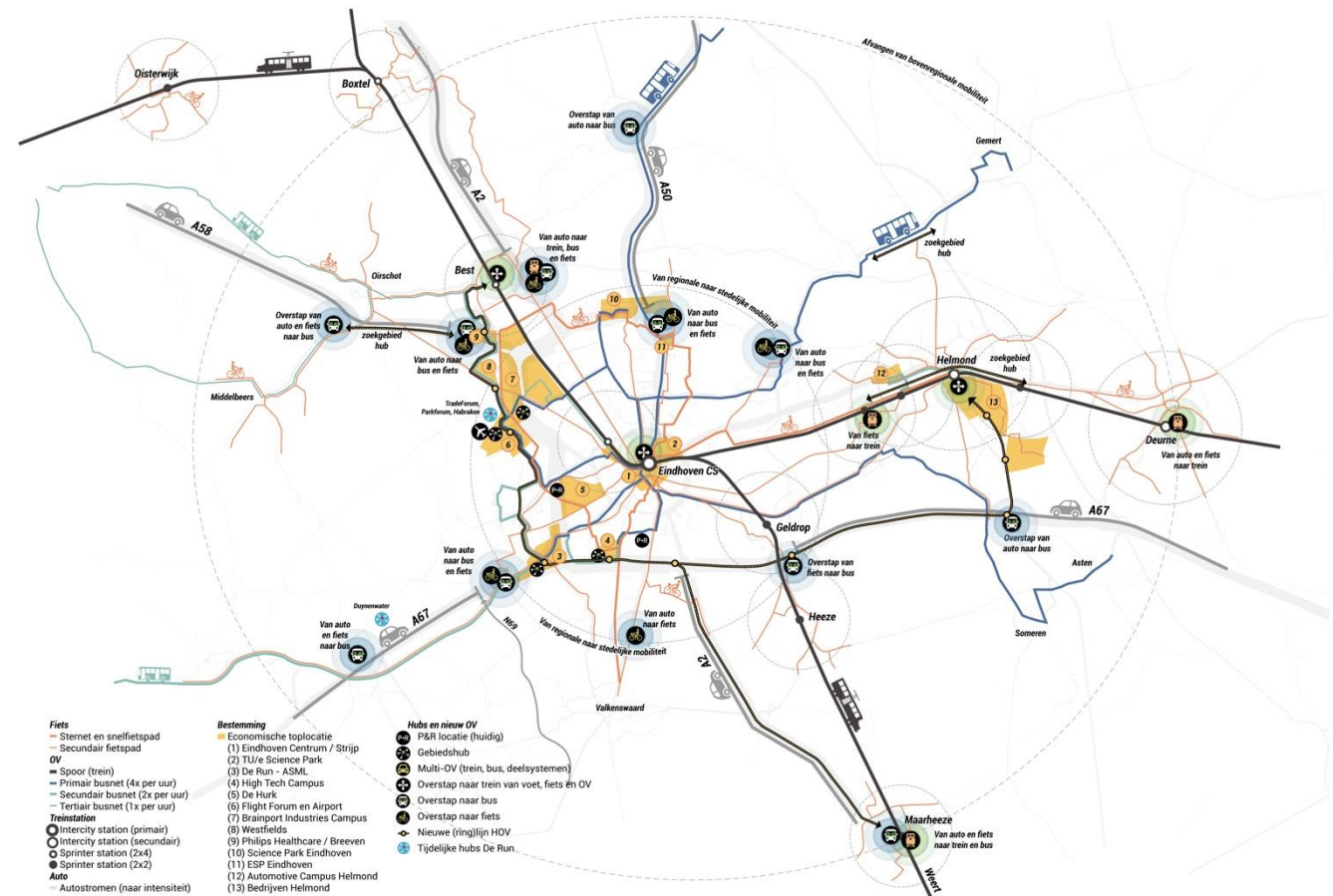
Op basis van de verkeerskundige analyse in de vorige fase zijn de volgende hoofdconclusies getrokken:

- Een mobiliteitsketen ontstaat niet spontaan. Het verleiden van reizigers is lastig door de ligging en OV-bereikbaarheid. Een keten (en de overstap op de hub) moet worden afgedwongen door maatregelen op de bestemming (verleiden of restricties) en liggen vaak in het domein van de werkgever.
- De bestaande OV-oriëntatie op Eindhoven CS is niet voldoende. Op termijn zou een aanvullende tangent HOV-verbinding de toplocaties en hubs moeten verbinden. Dit is mogelijk een hybride systeem (publiek en privaat: bedrijfsvervoer).
- Een hub-netwerk moet bestaan uit verschillende type hubs (stedelijk, stadsrand, regionaal en lokaal), die onderling verbonden moeten worden door (H)OV, om een systeem te creëren dat voor iedere reiziger aantrekkelijk is.

In het voortraject is men gekomen tot een gedragen concept van het hub-netwerk. Door middel van 'verrijkingssessies' zijn samen met

de regio de zoekgebieden (mogelijke locaties voor een hub die voortvloeien uit de verkeerskundige analyse) verrijkt met lokale ruimtelijk-economische informatie om concrete hub-locaties te identificeren en mogelijke

meekoppelkansen. Dat eerste beeld van een hub-netwerk bestaat uit verschillend type hubs met elk met hun eigen doelgroep en specifieke vormgeving.



3 Verdieping van de locaties

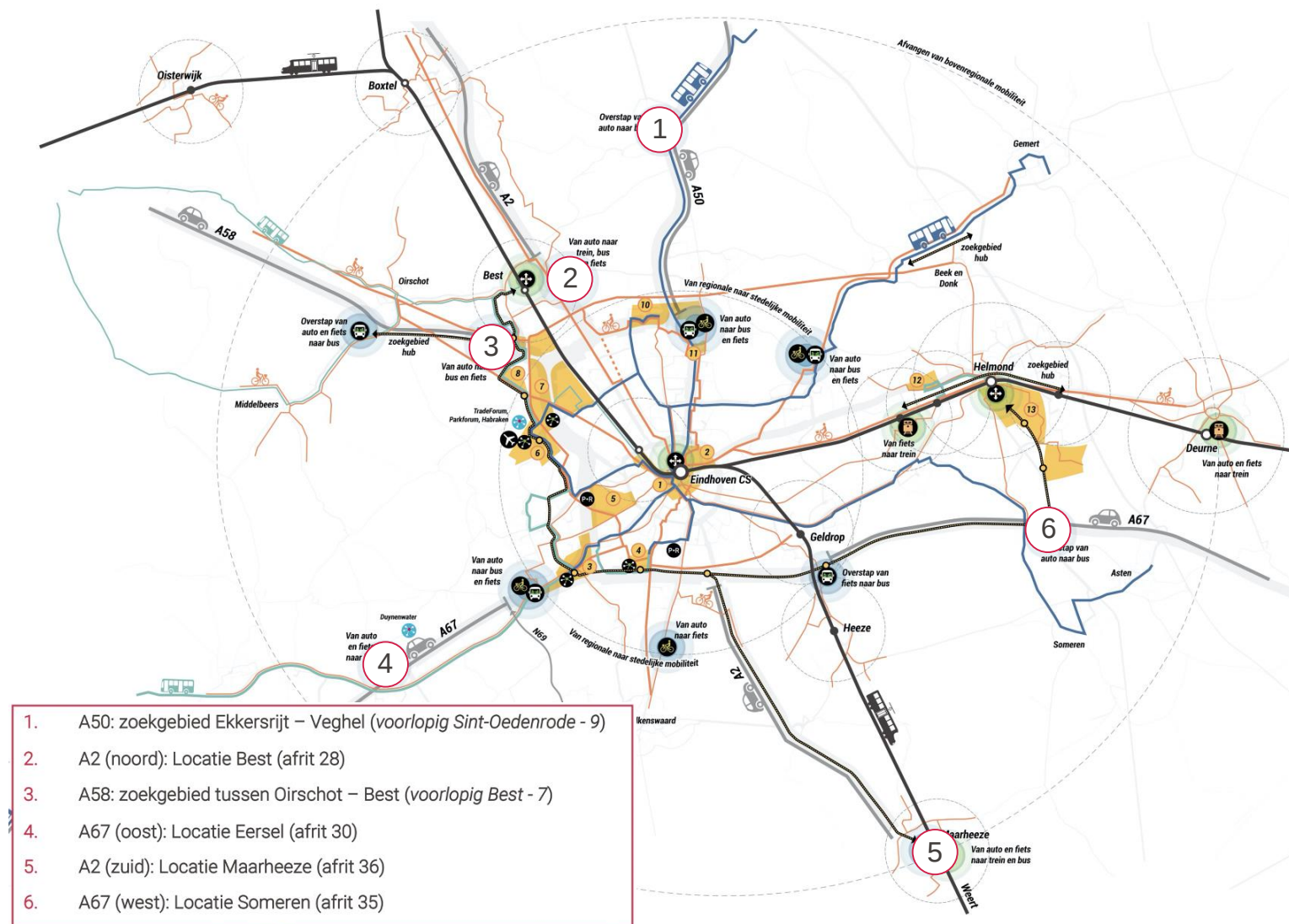
Hieronder worden de onderzoeksresultaten beschreven. Het betreft de resultaten van het haalbaarheidsonderzoek en de effectbepaling. Deze onderzoeken zijn uitgevoerd ten behoeve van het opstellen van het ontwikkelplan.

3.1 Focus in het onderzoek

Voor het opstellen van het ontwikkelplan is onderzoek naar verkeerskundige effecten en haalbaarheid noodzakelijk.

- Doel van de haalbaarheidsstudie is om inzicht te krijgen in de factoren die de haalbaarheid bepalen en om een eerste beeld van de potentie van enkele locaties te vormen.
- Doel van de verkeerskundige studie is om inzicht te krijgen in het oplossend vermogen en het gebruik van de hubs.

Om inzicht te verkrijgen in welke factoren de haalbaarheid beïnvloeden plus te controleren of locaties waarvan gedacht wordt dat ze potentie hebben daadwerkelijk haalbaar zijn is er voor



gekozen per windrichting één hublocatie te onderzoeken. Een randvoorwaarde is dat alle onderzochte regionale hubs in de directe nabijheid van een op-en afrit liggen van een snelweg die de toegang biedt aan de regio Eindhoven. Er is gekeken welke locaties over bestaande voorzieningen beschikken die gefaseerd kunnen worden uitgebouwd. Doel hiervan is goed in beeld te krijgen welke factoren het succes van hubs bepalen en wat er bij de verdere ontwikkeling van hubs komt kijken. Tevens is er ook een selectie gemaakt om te leren van de eerste onderzoeken.

Uit de 'netwerkaart' zijn zes locaties gekozen die input zijn voor de onderzoeken. De locaties zijn geselecteerd op basis van een expertoordeel over:

1. Locatie: Afstand tot Economische toplocaties, Aansluiting op bestaand HOV, Lokale ontsluiting
2. Inschatting van effectiviteit: Locatie t.o.v. filestaart, omvang passerend verkeer uit verkeersanalyse, lokaal gebruik, achterlandverbindingen
3. Realiseerbaarheid en realisatietermijn

Uitkomst hiervan zijn de volgende locaties die nader zijn onderzocht:

- A58 Best / Oirschot
- A67 (west) Eersel ('de Kempen)
- A50 Sint-Oedenrode
- A2 (noord) aansluiting 28 Best
- A2 (zuid) Maarheeze
- A67 (oost) Someren

Belangrijke overwegingen om deze locaties te selecteren als startpunt voor de verdieping waren:

- A58: focus op de locatie bij Best (ipv Oirschot) te kijken omdat de inschatting is dat die eerder tot hub ontwikkeld kan worden dan een hub bij Oirschot. Redenen hiervoor zijn: er ligt een bestaande carpoolplaats, er zijn meer mogelijkheden tot opwaardering van OV aansluitingen (ook door de nabijheid van station Best).
- er is gekozen nu naar de locatie bij A67 Eersel te kijken (ipv Veldhoven) omdat de aansluiting Veldhoven nog in realisatie is. Bovendien moet op die locatie van nul af aan een hub gerealiseerd worden, bij Eersel ligt een bestaande carpoolplaats die ontwikkeld kan worden. Daarnaast zijn er bij Eersel afspraken tussen ASML en Duynenwater om parkeren op afstand te faciliteren. Tevens is er vanuit de 'Verkenning Hub de Kempen' gedetailleerde informatie

beschikbaar over de potentie, type voorziening en inpassing.

- Er is gekozen nu naar de locatie bij A50 Sint-Oedenrode te kijken (ipv een locatie bij Poort van Veghel of Veghel het Ven). De aansluiting bij de Poort van Veghel vormt momenteel een verkeersknelpunt. De gemeente heeft de ambitie om niet nog meer verkeer richting het knelpunt te leiden. Een hub ten noorden van de N279 zou een belangrijke voedingsader buiten beschouwing laten. Het Ven en Sint-Oedenrode zijn beide snel te realiseren, het betreft in beide gevallen de uitbouw van een carpoolplaats met bestaande OV en fiets verbindingen. Er is nu voor Sint-Oedenrode gekozen vanwege de kortere afstand tot Eindhoven. De potentiële doelgroep van deze locatie lijkt daardoor groter (pakt ook Sint-Oedenrode en Veghel Zuid mee).
- Ten aanzien van het onderzoeken van de locaties A2 Best, A2 Maarheeze en A67 Someren was consensus: langs deze windrichting kwamen geen alternatieven in aanmerking om op dit moment te onderzoeken.

De selectie is vooral gericht op het goed kunnen uitwerken van de eerste versie van het ontwikkelplan maar geeft tegelijk relevante informatie over de desbetreffende locatie. Het is niet bedoeld als ‘realisatiebesluit’ om te bepalen welke locatie definitief ontwikkeld wordt en welke niet. In het kader van het ontwikkelplan kan periodiek worden besloten welke hubs op dat moment nader moeten worden uitgewerkt.

3.2 Zes Regionale Mobiliteitshubs in beeld

In deze paragraaf worden de zes hubs beschreven op gebied van algemene informatie, ontwikkelmogelijkheden en aandachtspunten. Voor iedere hub is een factsheet uitgewerkt met zo volledig mogelijke informatie, deze zijn in de bijlage opgenomen. De factsheets zijn gebruikt ten behoeve van het haalbaarheidsonderzoek.

3.2.1 Omschrijving van de methodiek

De haalbaarheidsfactoren worden in beeld gebracht middels een Business Case en een Factsheet. De informatie die beide vullen is deels afkomstig uit bureauonderzoek en deels afkomstig van betrokken partijen. De benodigde informatie is door middel van wikken en wegen

sessies verkregen. Dit is een simpele en toegankelijke tool die helpt bij goede besluitvorming op het gebied van verkeer en vervoer. Essentie is om gezamenlijk (vanuit meerdere disciplines), snel en steeds ‘convergerend en divergerend’ hoofd- en bijzaak te scheiden en tot gedragen resultaten te komen. Niet door eindeloos te rekenen maar door werksessies en doelgerichte analyses uit te voeren. De uitgangspunten voor de factsheets en Business Case zijn hier inhoudelijk gecheckt door regionale experts.

De uitkomsten van deze sessies zijn aangescherpte haalbaarheidsfactoren, hub specifieke informatie die vastgelegd is in de factsheet, verdeeld onder uitgangspunten, functioneren van de hub en maatschappelijke effecten. Tot slot geven de sessies en inzicht in kansen en bedreigingen voor de regionale mobiliteitshub.

De haalbaarheidsfactoren zijn per locatie in twee scenario’s in kaart gebracht. Een basis variant, die uitgaat van een parkeervoorziening op maaiveld met beperkte aanvullende voorzieningen. Daarnaast een ambitie variant met een meerlaagse parkeervoorziening met uitgebreide mobiliteitsvoorzieningen en

mogelijkheden voor retail. Voor beide varianten is het aantal parkeerplekken gebaseerd op informatie uit de wikken en wegen sessie en de effectbepaling. Een uitzondering daarop is de hub A67 Eersel, waarvoor reeds onderzoek is uitgevoerd. De capaciteit voor die hub is gebaseerd op de wens van enkele werkgevers om parkeren op afstand te faciliteren plus een gedeelte van het dagelijks passerende verkeer. Meer informatie in het verkenning hub de Kempen A67.

Op basis van de wikken en wegen sessies, omvang en potentiële locatie zijn financiële en maatschappelijke elementen berekend. De businesscase brengt de kosten en opbrengsten van realisatie en exploitatie van de hub in beeld. Het gaat om:

- Investeringskosten (eenmalig) grondaankoop, kosten aanleg, installatie laadpalen, aansluiting op wegennet.
- Jaarlijkse kosten: Beheer en onderhoud, Exploitatiekosten.
- Jaarlijkse opbrengsten: Exploitatie parkeren, Verhuur retail.

De businesscase geeft inzicht in het totaalresultaat en terugverdientijd van investering (bij positieve exploitatie).

Naast puur financiële effecten door realisatie van de hub ontstaan er ook maatschappelijke effecten, o.a.:

- Mobiliteit: congestie, verkeersveiligheid.
- Effecten leefomgeving: luchtkwaliteit, klimaat en geluid.

Deze maatschappelijke effecten zijn ingeschat obv. voorlopige aannames over potentieel gebruik van de hub.

Regionale Mobiliteitshub Sint-Oedenrode - A50

Deze hub betreft de ontwikkeling van een bestaande carpoolplaats bij Sint-Oedenrode tot een Regionale Mobiliteitshub. De huidige carpoolplaats is met OV ontsloten en heeft zo'n 80 parkeerplaatsen. De locatie ligt vlak bij aansluiting 9 op de A50. Per dag passeren er tussen de 5.000 en 7.500 reizigers die een bestemming op één van de economische toplocaties hebben: meer dan 50% naar de toplocaties in de gemeente Eindhoven en ongeveer 400 voertuigen richting Veldhoven (ASML)

Ontwikkelmogelijkheden

De locatie ligt tegen agrarisch gebied aan en lijkt hierdoor goed uitbreidbaar (hoogte of op maaiveld). Volgens een studie van Sweco is

uitbreiding op maaiveld mogelijk naar zo'n 250-300 pp.

De locatie is eenvoudig aan te takken op de pilot "collectief besloten vervoer" waarvan één van de routes via de A50 naar Eindhoven rijdt.

De dorpskern ligt op ongeveer 1 – 1,5 KM van de hub, dit biedt dubbele kansen voor (het verbeteren van) lokaal gebruik.

Aandachtpunten

De aansluiting Sint-Oedenrode is voorbij de filestaart op de A50 en voor de file op de A2 Randweg, dat wil zeggen dat automobilisten vaak al in de file staan voordat de Hub bereikt is. In de nadere uitwerking moet gekeken worden in hoeverre deze problematiek wordt opgelost door de "aanpak A2". Die focust zich op een breed pakket aan maatregelen om de doorstroming op de randweg A2 en A50 tot Veghel aan te pakken. Er worden dus verschillende oplossingen voor de problematiek op dit wegvak gezocht.

Regionale Mobiliteitshub Best – A2

Deze hub betreft de ontwikkeling van een bestaande carpoolplaats bij aansluiting 28 op de A2 bij Best tot een Regionale Mobiliteitshub. De locatie ligt op korte afstand van de A2. De toplocaties liggen op relatieve korte afstand. Per

dag passeren 7.500 - 10.000 reizigers die via de A2 langs Best naar economische toplocaties reizen. De locatie ligt gunstig t.o.v. van de file op de A2 Randweg.

Ontwikkelmogelijkheden

De carpoolplaats met 50 parkeerplekken lijkt flexibel uit te bouwen (920 op maaiveld) en is reeds aangesloten op het wegennet en aangesloten op tracé voor snelfietsroute A2 Den Bosch-Eindhoven. De hub is omringd door stedelijk gebied, dit geeft kansen voor lokaal gebruik. Ook lijkt de locatie geschikt voor verdere ontwikkeling van andere functies (bedrijvigheid, etc.). De nabijheid van station Best biedt kansen voor een OV -as die verschillende hubs, het station en de toplocaties verbind (Best A2 – station Best – Best A58 – toplocaties).

Regionale Mobiliteitshub A58

Deze hub betreft de ontwikkeling van een bestaande carpoolplaats bij aansluiting 7 op de A58 bij. De locatie ligt op korte afstand van de A58. Per dag passeren 7.500 - 10.000 reizigers die via A58 langs Best/Oirschot naar economische toplocaties reizen.

Ontwikkelmogelijkheden

Ook daar is uitbreiding van de huidige 50 plekken naar maximaal 1000 plekken op korte termijn realiseerbaar in de hoogte en breedte. De locatie bevindt zich op ongeveer 1,5 km van de dorpskern. Voor beide locaties zijn er redelijke kansen voor 'lokaal' gebruik. De locatie is met enkele kleine aanpassingen eenvoudig te bereiken met de fiets. De nabijheid van station Best biedt kansen voor een OV -as die verschillende hubs, het station en de toplocaties verbind (Best A2 – station Best – Best A58 – toplocaties).

Aandachtspunt

Deze locatie ligt, in tegenstelling tot de locatie in Oirschot, net na de filestaart. Na verbreding van de A58 tussen Tilburg en Eindhoven zal aansluiting 7 verplaatsen. De nieuwe onderdoorgang die de carpool zal verbinden met het HWN zal 2x1 rijstrook hebben.

Regionale Mobiliteitshub De Kempen – A67

De hub 'De Kempen' betreft de ontwikkeling van een nieuwe voorziening in de nabijheid van aansluiting 30 'Eersel' A67. Dagelijks passeren er 8.500 – 10.500 reizigers langs Eersel die een bestemming op één van de economische toplocaties hebben.

Ontwikkelmogelijkheden

De locatie in Eersel biedt uitbreidingsmogelijkheden, die zijn echter wel afhankelijk van de exacte locatie. Het gebied rondom de huidige carpoolplaats is agrarisch en lijkt uitbreidbaar in oppervlakte en hoogte, is reeds aangesloten op fiets- en wegennet. De carpool heeft nu 30 parkeerplaatsen en kan maximaal uitgebreid worden tot 190 parkeerplekken. Een eventuele hub boven de snelweg is niet schaalbaar op te bouwen. Aanvullende informatie in het bidbook mobiliteitshub 'De Kempen'. De locatie sluit aan op een lokaal OV netwerk, dat opwaardeerbaar is met HOV, overeenkomstig met het toekomstbeeld OV. Er zijn voldoende kansen voor dubbel gebruik (retail niet toegestaan), locaties dicht bij kern. Makkelijk te bereiken vanuit omliggende gemeentes.

Aandachtspunten

De geschatte omvang in de ambitie variant kan alleen bereikt worden als er met werkgevers afspraken worden gemaakt over het gebruik van de hub. Zonder die afspraken is redelijke bezetting van die de capaciteit onrealistisch. De inpassing van een constructie die 3500 parkeerplekken huist in de omgeving vraagt om aandacht.

Regionale Mobiliteitshub Maarheeze – A2

De P+R bij station Maarheeze is al goed aangesloten op het wegennet en het spoor. De locatie is op korte termijn uit te bouwen. Vanaf de A2 snel te bereiken.

Ontwikkelmogelijkheden

Ligt relatief ver van Eindhoven in vergelijking met andere hubs. Echter, snelle treinverbinding maakt het een aantrekkelijk plek. De A2 Zuid ligt langs 1 van de 3 pilot routes voor van het collectief besloten vervoer. Vanuit Weert en Budel aantrekkelijke overstapplek 7.500 - 10.000 reizigers per dag die via A2 naar economische toplocaties reizen. Huidige P+R is erg populair, ook voor reizigers vanuit Limburg en België. Ca 1 km van kern Maarheeze. Op fietsafstand van Budel en Soerendonk. Goede kansen voor 'lokaal' gebruik.

Sluit aan op op collectief openbaar vervoer A2-as (Dedicated bus over vluchtstrook Weert noord / Maarheeze - werklocaties Eindhoven). Doelgroepen zijn Werknemers en zakelijk bezoekers Eindhoven Centrum, Werknemers en studenten TU Eindhoven, Werknemers HTC / de Run. Maar daarnaast kan de hub ook gebruikt worden voor reizigers met een bestemming de regio Eindhoven, die overstappen en daardoor geen gebruik meer maken van de snelwegen rondom Eindhoven.

Aandachtpunten

Huidige P+R is gratis, zijn reizigers hierna bereid te betalen voor een parkeerplek, en is hub dan nog even aantrekkelijk? Dat is in het bijzonder een belangrijk punt voor Maarheeze omdat er relatief veel reizigers uit Weert en omgeving kiezen voor Maarheeze omdat het daar gratis is. Wanneer er betaald moet worden, is Maarheeze dan nog de beste locatie?

Regionale Mobiliteitshub Someren

De huidige carpoolplaats Mierlo / Someren / Lierop bij afrit 35 Someren heeft onvoldoende potentie om op korte termijn een regionale mobiliteitshub te realiseren. De eerstvolgende mogelijkheid om een hub te realiseren is bij Geldrop. De capaciteitsvergroting van de A67 tussen Eindhoven en Geldrop kan leiden tot vermindering van congestie.

Ontwikkelmogelijkheden

De huidige carpoolplaats bij afrit 35 is snel te bereiken vanaf de snelweg en heeft 30 parkeerplekken. De locatie grenst aan agrarische grond, is aangesloten op het fietsnetwerk. De carpool is uitbreidbaar in oppervlakte en hoogte. Minder dan 5.000 reiziger passeren dagelijks afrit Someren die een bestemming hebben op 1 van de economische toplocaties. De kernen van Someren en Asten liggen op meer dan 5km afstand en biedt een slechte kans op lokaal gebruik.

Aandachtpunten

De locatie ligt ver van de dorpskernen van Someren en Asten. Tevens is de locatie ver van de economische toplocaties, het aantal passerende reizigers richting economische toplocaties is laag.

3.3 Resultaten haalbaarheidsstudie

In de haalbaarheidsstudie combineren we de vraag (potentiële gebruikers) met functionaliteiten. Doel van de haalbaarheidsstudie is om inzicht te krijgen in de factoren die de haalbaarheid bepalen en een eerste globale beeld van de potentie. Per locatie beschrijven we zo de beweegredenen per locatie (hoeveel personen zijn potentiële gebruikers van de multimodale hubs en welke keuze maken zij)? Wie kan er in principe overstappen op een andere modaliteit, en zo ja op welke? Welk deel doet dat ook daadwerkelijk? Wat zijn push- en pull factoren? Wat zijn verschillen in reistijd, prijs, kwaliteit/comfort? De 6 haalbaarheidsstudies hebben niet de functie om te dienen als afweegkader om te bepalen welke hubs wel en niet ontwikkeld worden, of wat de exacte locatie daarvan zou kunnen zijn. De business case is opgebouwd uit verschillende kostenkengetallen, die zijn afkomstig van:

1. CROW Openbaar parkeren kosten en opbrengsten en maatschappelijk lasten.
2. MKBA Utrechtsebrug Amsterdam, SSK-raming en businesscase.
3. SWECO onderzoek (27 maart 2020)

3.3.1 Resultaten

Een aantal algemene bevindingen zijn naar voren gekomen:

- **Het gebruik van de hub.** Dit is afhankelijk van factoren op de hub zelf waaronder tarifiering, aansluiting op OV en ligging ten opzichte van de file(staart). Daarnaast spelen er factoren mee buiten de hub zoals de werkgeversaanpak en flankerend beleid binnen de regio. Deze factoren zijn onder andere afhankelijk van beleidsmatige keuzes. In de businesscase zijn om deze redenen een groot aantal scenario's doorgerekend met verschillende tarieven, benutting van capaciteit en grootte van de hub. Een modulaire aanpak van (een

mogelijk) gefaseerde uitbouw van de hubs lijkt een optie om met deze onzekerheid om te gaan en risico's te verkleinen.

- **De exploitatieopbrengsten verdienen de kosten van de hub in de businesscases niet terug.** Over het algemeen laten de businesscases een negatief resultaat zien over een looptijd van 20 jaar en met een tarief van vier euro per dag. De investeringen zijn fors, zeker wanneer meerdere parkeerdekken worden toegevoegd. Jaarlijkse beheer- en onderhoudskosten drukken het exploitatieresultaat in de businesscase. Hogere parkeertarieven kunnen de exploitatie verbeteren maar zullen zorgen voor vermindert gebruik. Dit gaat tegen de doelstellingen in waarvoor de hubs moeten dienen (waaronder verbeterde bereikbaarheid en verminderde congestie in de regio Eindhoven).

Hub	De Kempen			A2 Maarheeze		A58 Best		A58 Oirschot		A2 Best		A50 Sint Oedenrode	
Variant	Basis	Ambitie	Boven Snelweg	Basis	Ambitie	Basis	Ambitie	Basis	Ambitie	Basis	Ambitie	Basis	Ambitie
Parkeerplekken	600	3500	3500	500	700	200	400	150	300	900	1800	200	500
Dagtarief break-even 20 jaar 80% bezetting	€ 13	€ 17	€ 54	€ 6	€ 8	€ 12	€ 15	€ 10	€ 13	€ 15	€ 17	€ 6	€ 9
Investeringskosten	€ -5.000.000	€ -36.800.000	€ -117.400.000	€ -1.900.000	€ -3.900.000	€ -2.100.000	€ -5.300.000	€ -1.400.000	€ -3.900.000	€ -5.200.000	€ -13.300.000	€ -1.100.000	€ -4.000.000
Exploitatiesaldo Jaarlijks 80% bezetting	€ 80.000	€ 460.000	€ 46.000	€ 70.000	€ 100.000	€ 40.000	€ 70.000	€ 30.000	€ 60.000	€ 70.000	€ 170.000	€ 40.000	€ 90.000
Maatschappelijke effecten 80% bezetting	€ 8.500.000	€ 50.600.000	€ 50.600.000	€ 12.900.000	€ 18.000.000	€ 2.400.000	€ 4.800.000	€ 2.700.000	€ 5.400.000	€ 7.200.000	€ 14.400.000	€ 4.800.000	€ 12.000.000

- **Inclusief maatschappelijk baten laten de hubs positieve resultaten zien.** Vermindert autogebruik zorgt voor dalende congestie, uitstoot, geluidsoverlast en verbetering van de verkeersveiligheid. Worden deze maatschappelijke baten meegerekend dan laten de mobiliteitshubs een positief maatschappelijk resultaat zien. De kosten worden dan in maatschappelijke baten terugverdiend.

Met een parkeertarief van 4€ is geen van de regionale mobiliteitshubs rendabel. Voor parkeren doordeweeks rond spitsstijden rekenen we in de basis met een parkeertarief van 4 euro per dag. Dit bedrag is gebaseerd op het tarief van P+R's en soortgelijke voorzieningen. Hierover kunnen afspraken worden gemaakt met werkgevers over directe (maandelijkse/jaarlijkse) betaling en reservering van plekken. We gaan er in de businesscase van uit dat ongeveer 50% van de benutting van de capaciteit in de hub gebruikt wordt door werknemers in de spitsstijd.

Dagtarief break-even in 20 jaar realistisch bij 80% bezetting. Er is geen lineaire groei van het break-even tarief bij bezetting van 40%, 60% en 80%. Daar een groot deel van de kosten vast is.

De verhouding tussen kosten en baten (zie businesscase) is in de ambitie varianten positiever vanwege de grotere hoeveelheid afgevangen verkeer. Maarheeze is daarop de enige uitzondering, omdat daar reeds plek is voor 320 auto's op de bestaande P+R. Het huidige succes van de P+R Maarheeze doet de vraag opkomen of dat succes zich voortzet wanneer er een parkeertarief geheven gaat worden. Reizigers uit Weert kiezen bewust voor Maarheeze omdat het gebruik van de P+R in Maarheeze gratis is en in Weert betaald.

Potentie van de kempen

De capaciteit van de hub de Kempen is een uitschieter in vergelijking met de rest. Die grotere capaciteit is afkomstig uit het 'Bidbook Hub de Kempen'. De omvang is gebaseerd op de wens van enkele grote werkgevers om parkeren op afstand te faciliteren. Wanneer er afspraken met werkgevers gemaakt worden zijn die aantallen niet onterecht. Voor de overige hubs is er gekozen om te kijken wat de potentie van de hub is gebaseerd op het aantal gebruikers van de hub uit de effectbepaling.

Langs de A58 zijn twee hub locaties onderzocht, bij Best en Oirschot. Waarbij opgemerkt moet

worden dat Best dichterbij de economische toplocaties ligt en dat Best beschikt over opwaardeerbaar Openbaar Vervoer. Om de hub in Oirschot te ontwikkelen zijn grotere investeringen nodig. Beide locaties zijn van beperkte omvang en daardoor relatief duur. Het aansluiten van de hub op natransport en de ontwikkeling van de hub zal daardoor ook financieel ongunstig zijn.

De cijfers uit zowel de Business Case als de Factsheets geven een indicatie van de haalbaarheid van de hub.

3.3.2 Analyse van de korte termijn mogelijkheden

Het potentieel aantal parkeerplekken die op het maaiveld gerealiseerd kunnen worden bieden inzicht in wat per welke hub de volgende stap is. Door het combineren van de potentie uit de effectberekening met de potentie op maaiveld kan er een indicatie afgegeven worden over de omvang van de volgende stap in de uitvoering van het regionale ontwikkelplan mobiliteitshubs. Het aantal potentiële parkeerplekken is gebaseerd op het aantal beschikbare vierkante meters gedeeld door 25m². De benodigde ruimte per parkeerplek, 25 m² is gebaseerd op data van de TU Delft.

Hub Locatie	Huidig aantal parkeerplekken	Potentieel aantal parkeerplekken op maaiveld
A58 Best	50	1060
A2 Maarheeze	320	570
A2 Best	50	920
A50 Sint Oedenrode	70	150
A67 Someren	33	175
A67 Eersel	30	190
A58 Oirschot	0	380
Totaal	553	3365

3.4 Verkeerskundige effecten

Inleiding: beschrijving van de effectbepaling

Modelaanpak: NRM vormt de basis

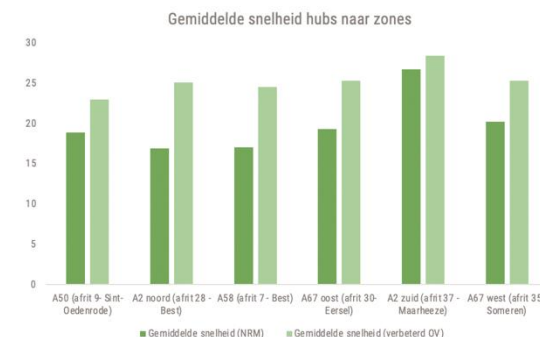
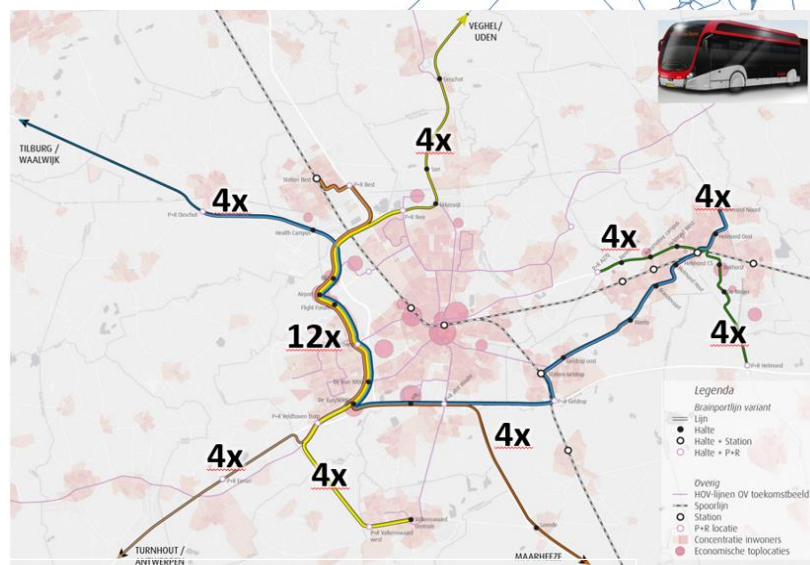
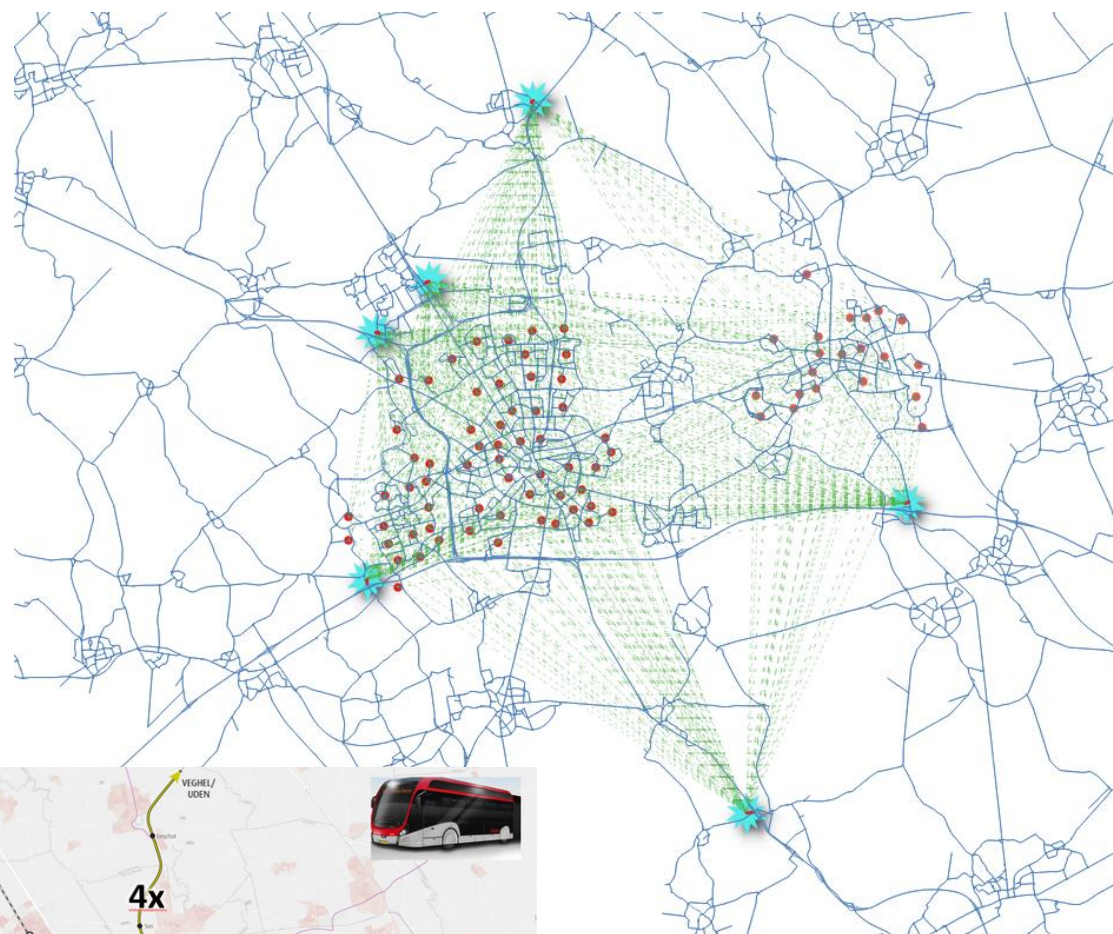
Voor de effectbepaling is gebruik gemaakt van het NRM en is voor het jaar 2040 (Hoog) gekeken naar de effecten van de impact van een hub-netwerk. De hubs zijn gemodelleerd in het autonetwerk en vervolgens is gekeken naar het gebruik van deze hubs.

Hierbij is zowel gekeken naar de situatie met de toekomstige OV-reistijden uit het NRM, als naar een situatie uitgaande van het OV-toekomstbeeld.

Beschrijving van de modeltechniek

De hubs zijn gemodelleerd in het autonetwerk en vervolgens met voedingslinks verbonden met de bestemmingszones. De weerstand op de voedingslink is gebaseerd op de OV-reistijden of de fiets reistijd (afhankelijk van de kortste reistijd).

Vervolgens heeft er een hertoedeling plaatsgevonden van de HB-matrix voor het autoverkeer. Er is alleen gekeken naar het inkomende verkeer in de ochtendspits, omdat de primaire doelgroep van de hubs de huidige woon-werk forens is, die gebruik maakt van de auto



Bron: Regionaal OV Toekomstbeeld

Flankerend beleid noodzakelijk voor gebruik hubs

Om het gebruik van de hubs te bevorderen is een pakket van flankerende maatregelen noodzakelijk. Uit de verkeerskundige analyse bleek al dat een reis via een hub, nagenoeg in alle gevallen langzamer is dan een directe reis met de auto (uitgaande van de OV-reistijden uit het NRM 2040). Het flankerende beleid kan bestaan uit:

Aantrekkelijker maken hubs

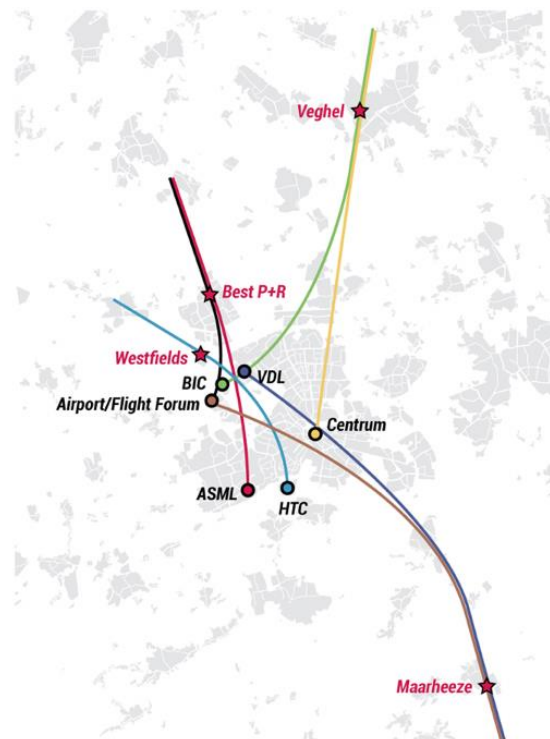
- Verhogen snelheid OV tussen hubs en toplocaties
- Verlagen overstapweerstand auto-ov
- Verhogen fietssnelheid (deel e-fietsen)

Verminderen aantrekkelijkheid auto

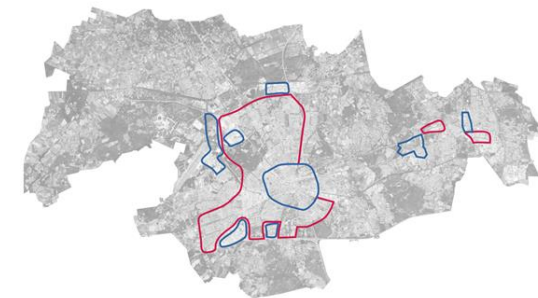
- Verlagen parkeercapaciteit of snelheid auto
- Invoeren cordonheffing rondom de bestemming
- Parkeertarieven verhogen op de bestemming
- Toevoegen extra zoektijd parkeerplaats

In de effectbepaling hebben we dit flankerend beleid vertaald door een weerstand op de bestemming toegevoegd. Dit is een combinatie van beleid (werkgeversaankpak, enz). Hierbij

hebben we deze gevarieerd in een aantal verschillende scenario's voor de rode en de blauwe gebieden.

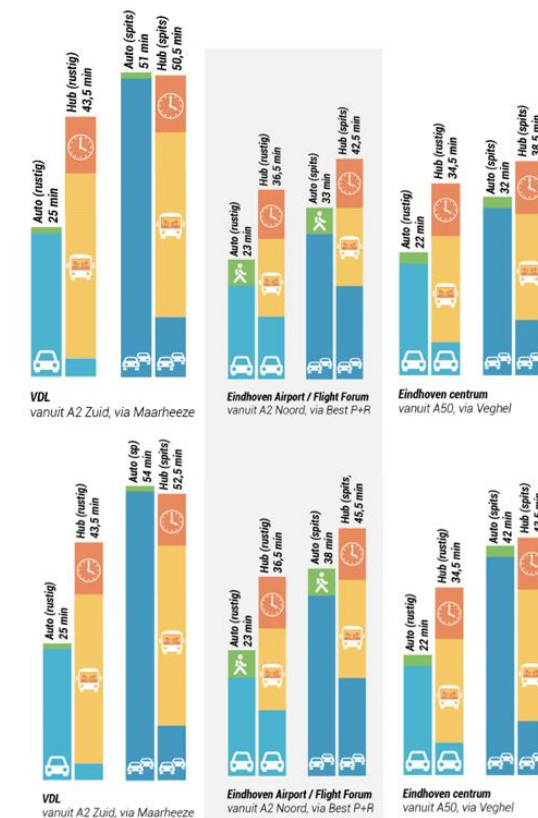


voorbeelden vanuit verschillende richtingen



Huidig

2040



In 2040 zijn reistijden in de spits toegenomen. De reistijden voor de auto nemen meer toe dan voor collectief vervoer. Hierdoor is het verschil in reistijden afgenomen. Op veel trajecten is de auto ongeveer 5 tot 10 minuten trager. Dit geldt ook voor andere trajecten.

- Reistijd auto (rustig)
- Reistijd auto (spits)
- Lopen vanaf parkeerplek
- Reistijd auto naar hub (rustig)
- Reistijd auto naar hub (spits)
- Wacht en looptijd op hub
- Bus naar bestemming

Beschrijving van de resultaten

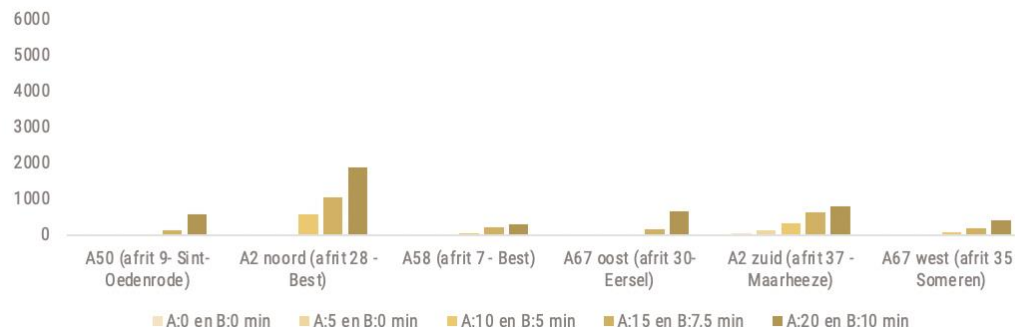
Gebruik van de hubs

In de figuur hiernaast is het gebruik voor de verschillende hubs weergegeven. In beide gevallen gebaseerd op het NRM 2040 (Hoog). Te zien valt dat het gebruik toeneemt bij een oplopende weerstand voor de bestemmingszones. Ook is de impact zichtbaar van een versnelling van het OV. Als de reistijden van het OV afnemen en daardoor de kwaliteit van de reis tussen hub en bestemming verbetert, wordt zichtbaar dat het aantal gebruikers van de hub toeneemt. In het kaartbeeld rechtsonder zijn de herkomsten van de mobiliteitshub Maarheeze weergegeven. Wat opvalt is dat de gebruikers zowel een regionale herkomst hebben, maar ook verder uit het gebied komen.

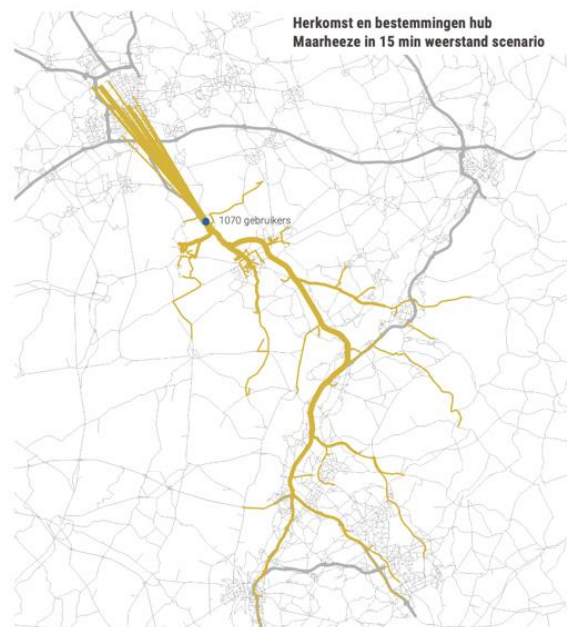
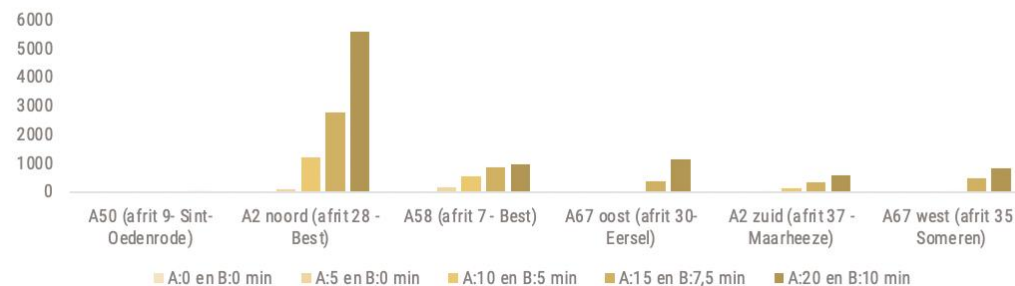
Observaties

- Sint-Oedenrode heeft een beperkt aantal reizigers, ook met forse weerstand.
- De hubs rondom Best, Someren en Eersel hebben met forse weerstand een groot aantal reizigers.
- Maarheeze heeft al een behoorlijk aantal reizigers met beperkte weerstand

Gebruik hubs ochtendspits in (2uur) – NRM OV-reistijden

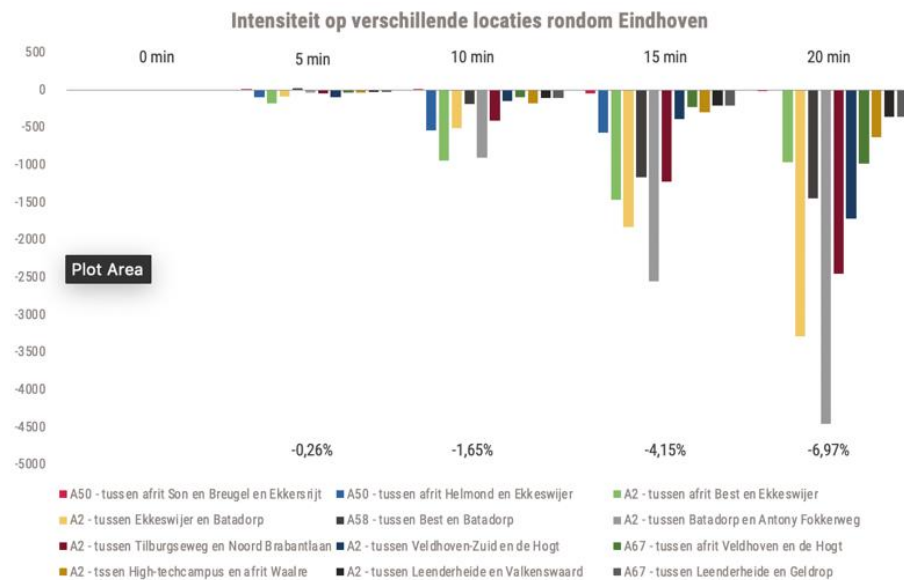
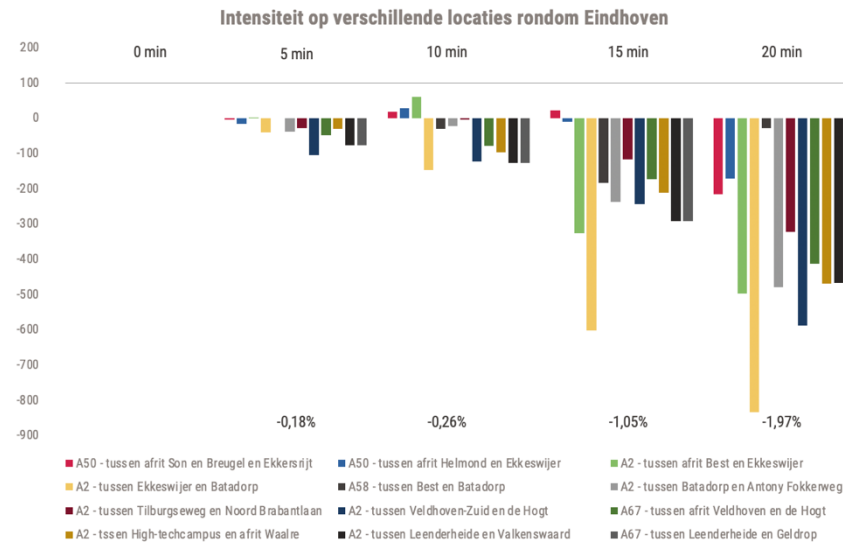


Gebruik hubs ochtendspits (2 uur) – NRM OV-toekomstbeeld



Effect van het hub-netwerk op het hoofdwegenet

In de figuren hiernaast is de afname van de intensiteiten weergegeven op het hoofdwegenet. Basis voor de analyse vormt weer het NRM 2040 (Hoog). De afname van de intensiteiten zijn bekeken op de doorsnede op een aantal locaties in het hoofdwegenet voor de ochtendspits-periode. Op hoofdlijnen nemen de intensiteiten met maximaal gemiddeld 2% of, wanneer uitgegaan wordt van de NRM OV-reistijden tot bijna 7% wanneer de OV-reistijden van de OV-toekomstbeeld wordt toegepast. Hierbij wordt wel maximaal ingezet op flankerend beleid.



Conclusies voor het Ontwikkelplan

- Zonder flankerend beleid worden de hubs nagenoeg niet gebruikt door woon-werk forenzen naar de toplocaties
- De hubs rondom Best hebben de grootste OV - snelheidsverhoging en hebben ook duidelijk meer gebruikers daardoor; het op de korte en middellange termijn versnellen van de OV-reistijden vanaf Best naar de Randweg toplocaties zou onderdeel moeten zijn van de realisatie van de hubs bij Best
- Maarheeze heeft maar een beperkte snelheidsverhoging binnen het toekomstbeeld OV en dan ook alleen gericht op Eindhoven CS. Mogelijk kan met collectief besloten vervoer toch een extra snelheidsverhoging vanaf Maarheeze richting de toplocaties langs de randweg worden gerealiseerd, waardoor de potentie van de hub toeneemt.
- Hubs zorgen voor een ontlasting van de A2/N2 en kunnen zodoende op korte termijn zorgen voor een verlichting van de huidige en toekomstige problematiek en tegelijkertijd een onderdeel vormen van de Lange Termijn mobiliteitstransitie voor de Brainport Regio. Uit de analyse blijkt wel dat een versnelling van het OV (zoals

Hub-locatie	NRM - OV reistijden		OV - toekomstbeeld	
	A:10 en B:5 min	A:20 en B:10 min	A:10 en B:5 min	A:20 en B:10 min
A50 (afrit 9 - Sint-Oedenrode)	0	580	0	40
A2 noord (afrit 28 - Best)	560	1860	1220	5580
A58 (afrit 7 - Best)	40	280	560	980
A67 oost (afrit 30-Eersel)	0	660	0	1160
A2 zuid (afrit 37 - Maarheeze)	320	780	120	580
A67 west (afrit 35 - Someren)	60	400	40	840

voorgesteld in het ROVTB) hierbij een aanzienlijke positieve bijdrage heeft

In bovenstaande tabel is het gebruik van de hubs weergegeven bij een gemiddeld flankerend beleid (gebied A 10 minuten weerstand en gebied B 5 minuten) en een ambitieus flankerend beleid (A:20 min en B: 10 min)

Wanneer we de scenario's uit de haalbaarheidsstudie naast de scenario's leggen uit de effectbepaling kunnen we beeld vormen van de omvang die de locatie vanaf de start moet hebben. Daarbij hebben we ook de belangrijkste stromen naar de toplocaties weergegeven (zie figuur hub gebruik in de ochtendspits op de volgende pagina)

A50 Sint-Oedenrode

De scenario's voor het gebruik laten twee uiteenlopende resultaten zien. Uit de haalbaarheidsstudie komt een gering verschil van 3€ break-even na 20 jaar tussen de variant voor 200(6€) en 500(9€) plekken. Er bestaat dus enige onzekerheid over het gebruik van de hub. Het lijkt daarom logisch te starten met een variant van de regionale mobiliteitshub die schaalbaar is opgebouwd, die start met de basis variant (200 pp).

De belangrijkste bestemming is de Automotive Campus

A2 Noord Best

De hub aan de noordzijde van de A2, bij Best laat in de effectbepaling zien dat er ongeacht het scenario veel potentie is. De investeringskosten voor ontwikkeling op die locatie verlopen zo

goed als lineair, waardoor gezien de potentie en de kosten een ambitie variant (1800 pp) een realistische optie is.

De belangrijkste bestemmingen zijn:

- Eindhoven centrum
- TUE Sciencepark
- Brainport Industries campus
- Science Park Eindhoven
- Automotive campus

A58 Best

Het verschil tussen het gebruik van de hub met huidige reistijden en die met het toekomstbeeld is significant. De ambitie variant is gebaseerd op 400 plekken, wat laag is vergeleken bij de potentie uit het toekomstbeeld OV. Echter, gezien de verschillen tussen de scenario's uit de effectbepaling lijkt het starten met een basis variant (200 pp) een logische keuze. Wanneer die voldoende succesvol is kan worden uitgebreid, naar 400+ plekken.

De belangrijkste bestemmingen zijn:

- Eindhoven centrum
- TUE Sciencepark
- Brainport Industries campus
- Westfields
- High-Tech campus
- De Run-ASML

A67 De Kempen

De hub 'De Kempen' laat bij voldoende flankerend beleid grote potentie zien. Een basis variant van 600 parkeerplekken is onder het potentie niveau. Wanneer er aanvullend op deze gebruikers aanvullende afspraken met werkgevers worden gemaakt is 3500 plekken voor een ambitie variant haalbaar.

De belangrijkste bestemming is De Run-ASML

A2 Maarheeze

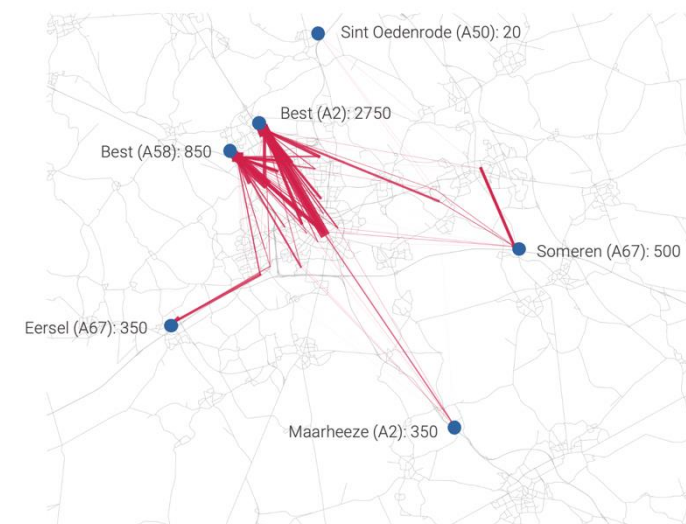
Maarheeze heeft zicht reeds bewezen als aantrekkelijk overstappunt, gezien de verschillende uitbreidingen in de afgelopen jaren. Uitbreiding naar 700 plekken (ambitie) lijkt op deze locatie echter te ambitieus. Omdat die potentie in de verschillende scenario's niet of nauwelijks behaald wordt. Tevens is het gebruik onzeker wanneer er een parkeer tarief geheven gaat worden.

De belangrijkste bestemmingen zijn:

- Eindhoven centrum
- TUE Sciencepark

Hub gebruik in ochtendspits (2 uur) – OV toekomstbeeld

bij 15 min weerstand op A locaties en 7,5 min op B



4 Het Ontwikkelplan Regionale Mobiliteitshubs

4.1 Inleiding

Bereikbaarheidsproblematiek aanpakken

In dit en eerdere onderzoeken naar de mobiliteitshubs zijn meerdere potentiële locaties voor de ontwikkeling van regionale mobiliteitshubs naar voren gekomen. Daarbij is geconstateerd dat de onderzochte hubs een goede bijdrage kunnen leveren aan het oplossen van de bereikbaarheidsproblematiek van de regio. Langs de hoofdcorridors van en naar de regio Eindhoven is het kansrijk om regionale hubs te ontwikkelen.

In hoofdstuk 3 zijn de onderzoeksresultaten van zes mobiliteitshubs beschreven die vooruitlopend op dit ontwikkelplan zijn onderzocht. De kennis die daarmee is opgedaan is gebruikt bij het opstellen van het ontwikkelplan

dat in dit hoofdstuk is beschreven. Daarnaast heeft er een expertsessie plaatsgevonden en is er uitgebreid gesproken met stakeholders

Flankerend beleid noodzakelijk

Belangrijke conclusie uit het onderzoek – en daarmee vertrekpunt voor dit ontwikkelplan – is dat deze hubs niet zomaar een goed functionerend onderdeel van het mobiliteitssysteem worden. Op dit moment worden hubs vaak nog gezien als mooie en fijne plekken om over te stappen, mede gevoed door de stedenbouwkundige vergezichten. Een hub gaat echter niet vanzelf functioneren, hiervoor is flankerend beleid nodig. Daar is invulling voor nodig. Het gaat daarbij o.a. om:

- Autoaantrekkelijkheid van bestemmingen. Des te 'bereikbaarder' bestemmingen voor de auto zijn (zowel reistijd als kwaliteit en beschikbaarheid parkeervoorzieningen), des te minder groot de incentive is om op een hub over te stappen.
- Infrastructurele ontsluiting van de hub. In hoeverre is de hub makkelijk te bereiken of te verlaten via weg, fiets of OV?
- Aanbod van alternatieve vervoersmogelijkheden en de kwaliteit, frequentie en capaciteit daarvan. Is het

aanbod van alternatieve reisopties voldoende?

- De aantrekkelijkheid van de hublocatie zelf. Is de hub locatie een prettige verblijfplek, bijvoorbeeld in termen van werkmogelijkheden, sociale veiligheid, etc.

Samenhangende en adaptieve aanpak

Uit het uitgevoerde onderzoek weten we dat hubs een goede bijdrage kunnen leveren maar nog niet altijd exact kunnen inschatten wat de potentie is en wat er precies nodig is. Het goed functioneren van een hub is immers van veel zaken afhankelijk zoals hierboven is beschreven. Het betreft vaak ook niet alleen de ontwikkeling van de hub als plek zelf, het gaat er ook om de hub goed in te bedden in het bestaande netwerk. En de 'goede manier' hiervoor is per hub maatwerk. Het 'in één keer' besluiten tot een grootschalige hub-aanpak met de verwachting dat dit een succes wordt is dan ook niet opportuun. Het uitbouwen van een netwerk van regionale hubs vraagt om een samenhangende en adaptieve aanpak waarin het zorgvuldig investeren in deze opgave samen op gaat met het 'testen of iets werkt' en voldoende flexibiliteit om waar nodig bij te kunnen sturen. Bij succesvolle werking moet snel kunnen worden opgeschaald (denk aan Maarheeze, het huidige

succes was niet vooraf verwacht), bij minder succesvolle resultaten moet een pas op de plaats kunnen worden gemaakt c.q. worden geprioriteerd.

Uitgangspunten Regionale Mobiliteitshub

Een regionale hub moet bij de start voldoen aan de volgende uitgangspunten:

- Afspraken met 2 of meerdere werkgevers over het gebruik van de hub
- Goed voorzieningenniveau: laadinfrastructuur, overstap op trein of HOV busvervoer of collectief besloten vervoer, deelmobiliteit en bijbehorende parkeermogelijkheden (voor auto, fiets, deelmobiliteit)
- Stimulering van het gebruik door geen of lage parkeertarieven
- Ligging: directe verbinding met ster- of snelfietsnetwerk en HOV of treinnetwerk
- Herkenbaar en comfortabel

Waarom een netwerk van hubs?

Dé mobiliteitshub bestaat niet. Hubs zijn er in verschillende soorten en maten. Het aanbod aan vervoersmiddelen en functies kan zo worden uitgedacht dat het past bij de plek en de doelgroep. Door het realiseren van een netwerk van hubs krijgen reizigers veel verschillende

keuzemogelijkheden voor de reis naar hun bestemming. Ze kunnen afhankelijk van hun agenda, de actuele verkeerssituatie en persoonlijke voorkeur hun keuze maken. Er zijn door dit netwerk van knooppunten ook meer locaties op een andere manier dan met de auto te bereiken. Dat geldt naar de stad maar ook vanuit de stad: de bereikbaarheid van locaties wordt minder afhankelijk van de auto.

Dit ontwikkelplan

Dit ontwikkelplan is de start voor deze adaptieve – programmatische aanpak. Het schetst allereerst het ontwikkelperspectief (stip op de horizon) en de beoogde effecten. Vervolgens beschrijft het de eerste zinvolle stappen op weg naar dit ontwikkelperspectief en de manier waarop daarop gestuurd wordt en waarop de komende jaren wordt samengewerkt om dit te bereiken.

4.2 Ontwikkelperspectief: waar werken we naar toe?

Wat is de ambitie?

Primaire doelstelling van het realiseren van een netwerk van regionale mobiliteitshubs is het

verbeteren van de bereikbaarheid van economische toplocaties in de regio Eindhoven. De regionale mobiliteitshubs bieden de werknemers en bezoekers van de economische toplocaties de mogelijkheid om voor de last mile(s) gebruik te maken van alternatieve vervoermiddelen dan de auto. Voor de korte termijn wordt gekeken naar No-Regret acties

Voor de lange termijn realisatie van de hubs wordt de volgende onderverdeling toegepast:

- Regionale hubs met een nationaal belang: aansluiten bij de Lange termijn visie van het MIRT Onderzoek Brainport en de Brainportlijn
- Regionale hubs met een regionaal belang: aansluiten bij de ontwikkeling binnen het Regionaal OV Toekomstbeeld
- Regionale hubs met een lokaal belang: aansluiten bij lokale ambities vanuit de betrokken gemeenten
- Regionale hubs met een werkgeversbelang: aansluiten bij de gemaakte werkgeversafspraken en wensen

Uit het verkeersonderzoek (zie hoofdstuk 3) blijkt dat een 1^e invulling van het netwerk van regionale mobiliteitshubs (de 6 onderzoekslocaties)- bij een stevige inzet op

flankerend beleid (zowel versnellen OV, als een vorm van parkeerbeleid op de bestemming) - een afname van het verkeer tussen 4 en 7% realiseert op het hoofdwegennet rondom Eindhoven. Het ontwikkelplan is er op gericht het realiseren van dit effect mogelijk te maken.

Meer dan een verzameling vervoersvormen

Een mobilitatshub is meer dan een verzameling van vervoersvormen. Het is een aantrekkelijke en herkenbare plek, die comfortabel en veilig is. Het is een aangename plek voor reizigers om te verblijven en over te stappen, de traditionele hobbel van een overstap zit niet in de weg. Het is tevens een aangename plek voor degenen die er niet per se hoeven te zijn (omwonenden, exploitanten, overheden, etc.). Het is flexibel en dynamisch: er komen meerdere functies en vervoersvormen bij elkaar en er kan ingespeeld worden op een veranderende en/of wisselende behoefte. Een mobilitatshub geen doel op zich, het is een middel om (verschillende) doelen te verwezenlijken. Die zijn maatschappelijk van aard (betere bereikbaarheid, ruimtelijk economische ontwikkeling, ontplooiingsmogelijkheden, verbeteren leefkwaliteit) en bedrijfseconomisch van aard (exploitatie, etc.)

Het realiseren van dit effect levert niet alleen een positieve bijdrage aan het verbeteren van de bereikbaarheid. Hiermee wordt ook een verbetering van de (stedelijke) leefkwaliteit beoogd. Bovendien kan een hub vanuit de knooppuntfunctie leiden tot nieuwe ruimtelijk economische ontwikkelingen; een plek waar wonen, werken en bereikbaarheid bij elkaar komen.

Daarbij is het de doelstelling de overstap zo 'seamless' mogelijk te maken, dat wil zeggen dat er deze zo vloeiend verloopt dat het reizigers niet afschrikt. Dat vraagt om frequent en kwalitatief goed aanbod van o.a. OV, fietsvoorzieningen (stallingsmogelijkheden, voldoende OV fietsen)

De hubs zijn naast infrastructurele netwerken ook goed aangesloten op de mobiliteitsnetwerken zoals MaaS en deelmobiliteit, de weg, het spoor, en het fietsnetwerk. Via die infrastructuur is het mogelijk de toplocaties zo snel en direct mogelijk te bereiken. Ontbrekende schakels hierin worden opgelost c.q. er wordt aangesloten bij al lopende verbeteringen van infrastructurele netwerken (denk de realisatie van een netwerk van snelfietsroutes in het kader van 'Sjees' of

maatregelen in het kader van het toekomstbeeld OV) en waar nodig wordt de kwaliteit op niveau gebracht (b.v. verbeteren doorstroming bij aansluitingen naar hubs). Hubs bevinden zich bijvoorbeeld zoveel mogelijk 'achter' de filestaart zodat ze in de spits goed bereikbaar zijn.

De hubs zijn een aantrekkelijke, herkenbare en (sociaal) veilige plek. Het biedt ruimte aan voorzieningen (bijvoorbeeld werken, winkelen, horeca) en kan ingericht zijn voor verschillende doelgroepen (bijvoorbeeld woon – werk doordeweeks, vrachtwagenparkeren in de nacht, recreatieve bezoekers in het weekend) en is goed ingepast in de omgeving. De exacte invulling kan per hub verschillen. Er worden gericht communicatie- en marketing instrumenten ingezet om verschillende doelgroepen te bedienen en de herkenbaarheid van de hubs te vergroten.

Groslijst als basis voor verdere uitwerking

De eerder gepresenteerde groslijst van hubs is het vertrekpunt voor dit ontwikkelplan en het te realiseren netwerk. In essentie is dat de huidige 'foto' van het te realiseren hub netwerk. Daarop staan op dit moment de volgende hubs (zie ook afbeelding x):

- A2 noord (o.a. Best-west)
- A2 zuid (o.a. Maarheeze)
- A50 (o.a. Sint-Oedenrode, Ekkersrijt, Poort van Veghel, Veghel 't Ven)
- A58 (o.a. Best, Oirschot)
- A67 west(Eersel)
- A67 oost (Geldrop, Someren, Asten)
- N270 (Helmond, Brandevoort Helmond)
- N69 (Valkenswaard, Waalre)
- Gemert (het Kasteel)

Dat wil niet zeggen dat ook al deze hubs gerealiseerd worden. En het zegt ook nog niks over hoe deze hubs gerealiseerd worden en op welke manier er invulling wordt gegeven aan de hub. Het ontwikkelplan beschrijft op hoofdlijnen de stappen die nodig zijn om van groslijst naar realisatiebesluit te komen.

De groslijst is niet in beton gegoten. Het staat open voor nieuwe initiatieven en ideeën voor regionale mobiliteitshubs. De projectorganisatie

zal periodiek kijken of de groslijst moet worden aangevuld en bijgewerkt. Principe is wel dat de ideeën/initiatieven:

- Vallen onder de definitie van Regionale Mobiliteitshub
- Het idee moet het onderzoeken waard zijn, anders gezegd er moet voldoende vermoeden kansrijkheid zijn. Natuurlijk moet het verder uitgewerkt worden maar het idee moet door experts in voldoende mate als 'waard om te onderzoeken' zijn beoordeeld.
- In een fase van planvorming zitten.

Voor de lange termijn realisatie van de hubs kan de volgende onderverdeling worden toegepast:

- Regionale hubs met een nationaal belang: aansluiten bij de Lange termijn visie van het MIRT Onderzoek Brainport en de Brainportlijn
- Regionale hubs met een regionaal belang: aansluiten bij de ontwikkeling binnen het Regionaal OV Toekomstbeeld
- Regionale hubs met een lokaal belang: aansluiten bij lokale ambities vanuit de betrokken gemeenten
- Regionale hubs met een werkgeversbelang: aansluiten bij de gemaakte werkgeversafspraken en wensen

4.3 Aanpak en organisatie

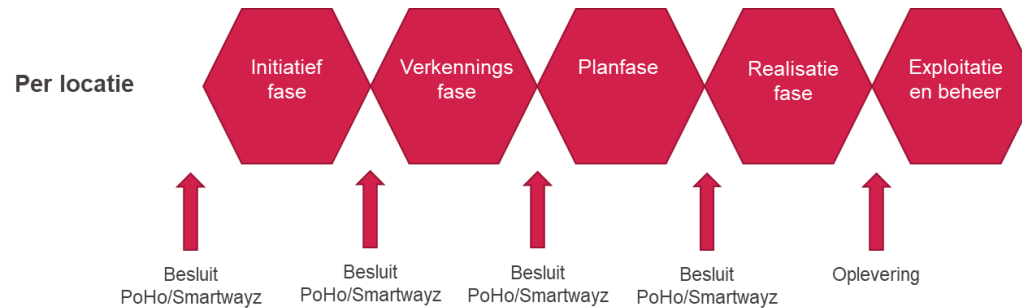
4.3.1 Aanpak

Van idee naar realisatie in drie stappen

Zoals eerder geconstateerd is de uitwerking van iedere hub maatwerk. Niet iedere hub van de groslijst zit in dezelfde fase van uitwerking of heeft nog dezelfde uitwerking nodig om tot realisatie over te gaan. De ene hub heeft nog de status van 'idee' (bijvoorbeeld de A67 Someren), de andere is al vrij uitgebreid onderzocht (A67 Eersel 'de Kempen') terwijl weer een andere hub er al ligt maar wegens succes in aanmerking komt voor uitbreiding (A2 Maarheeze).

Om een gezamenlijk beeld te krijgen van de uitwerkingsstappen die nog nodig zijn richting realisatie introduceren wij in dit ontwikkelplan drie besluitvormingsstappen tot de realisatie van een Regionale Mobiliteitshub. Ieder besluitvormingsmoment wordt vooraf gegaan aan een fase van onderzoek, ontwerp en uitwerking. De fasen zijn:

1. Initiatief fase (plan van aanpak, startbeslissing)
2. Verkenning fase (actieplan, voorkeursbeslissing)



3. Planfase ('bestemmingsplan', realisatiebeslissing)

Hieronder zijn deze fases op hoofdlijnen uitgewerkt op gebied van werkzaamheden, doel, resultaat en besluit. Deze uitwerking is ter indicatie en niet volledig.

Ad 1) Initiatief fase

- Werkzaamheden: Het betreft een eerste uitwerking van het idee. De haalbaarheid en effecten worden op hoofdlijnen beoordeeld voor verschillende zoeklocaties evenals de kosten. Ambitieniveaus worden uitgewerkt.
- Doel: beoordeling van kansrijkheid van locaties en onderlinge vergelijking en beoordeling van locaties ('kaf van het koren' scheiden.
- Resultaat: plan van aanpak: hoe komen van idee naar realisatie

- Besluit: startbeslissing o.b.v. een startnotitie voor een verdere verkenning naar deze hub met één of enkele potentiële locaties

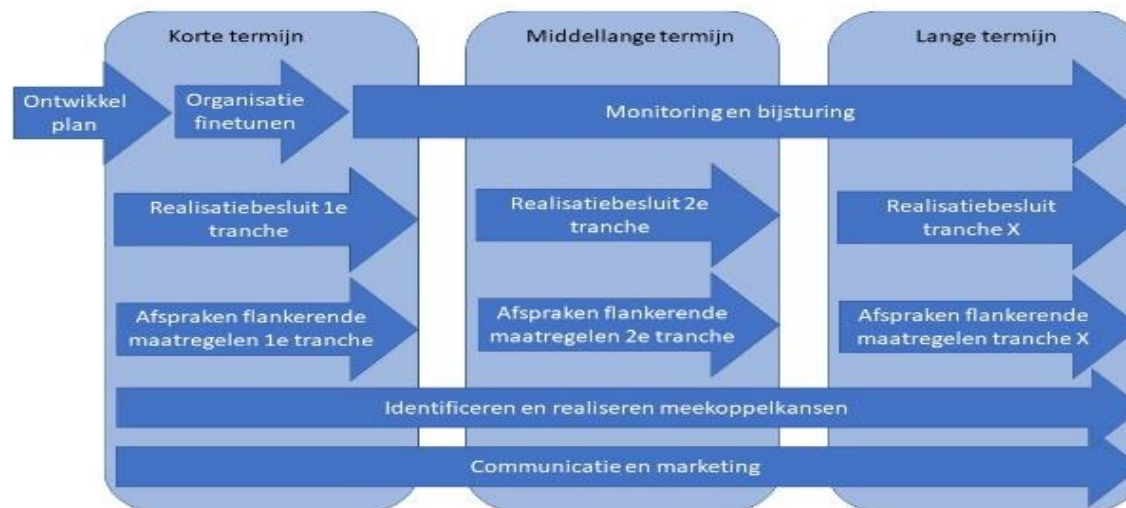
Ad 2) Verkenning fase

- Werkzaamheden: nadere uitwerking overgebleven locatie(s) en ambitieniveaus. Vergelijkend onderzoek naar haalbaarheid en effecten. Uitwerken meekoppelkansen, betrekken en voorbereiden afspraken met publieke partijen (bv over flankerende maatregelen) werkgevers. Betrekken omgevingspartijen. Voorbereiden afspraken over bekostiging en financiering, uitzoeken of en welke planprocedure gevolgd zou moeten worden voor realisatie.
- Doel: keuze voor een voorkeursvariant (locatie, ambitieniveau).

- Resultaat: voorkeur voor locatie, voorkeur voor invulling/inrichting hubs en inzicht in adaptieve doorgroeimogelijkheden, inzicht en afspraken over in noodzakelijke flankerende maatregelen, afspraken over bekostiging en financiering. Product: gedragen actieplan met afspraken over het komen tot realisatie.
- Besluit: voorkeursbeslissing

Planfase

- Werkzaamheden: voorbereiding tot realisatie. Evt. doorlopen van planprocedure (bestemmingsplan), ontwerp, noodzakelijke onderzoeken en activiteiten daarvoor. Uitdetaileren afspraken met publieke partijen en werkgevers. Voorbereiding aanbesteding realisatie, voorbereiding aanbesteding exploitatie.
- Doel: gezamenlijke realisatiebeslissing, indien nodig vaststellen bestemmingsplan door bevoegd gezag (gemeente op wiens grondgebied de hub ligt)
- Resultaat: bestemmingsplan, realisatiecontract, exploitatiecontract, contracten voorzieningen en flankerend beleid.
- Besluit: realisatiebesluit



Vervolgstep is de realisatiefase en uiteindelijke oplevering van de regionale mobiliteitshub. Die zijn hier niet verder uitgewerkt en horen niet tot de scope van het ontwikkelplan.

Tussentijdse toetsing op de ambities en doelen

We willen gezamenlijk een netwerk van Regionale Mobiliteitshubs realiseren. Dat doen we vanuit de overtuiging dat dit de bereikbaarheid van de regio verbetert en daarmee bijdraagt aan de verdere (economische) ontwikkeling. Dit is de brandstof (het commitment) voor verschillende partijen, zowel publiek als privaat, om mee te doen.

Het is daarom steeds van belang te weten 'hoever we op weg zijn' de ambitie te realiseren. Dat komen we te weten door dit steeds tussentijds te toetsen (monitoren). Ligt de ontwikkeling van Regionale Mobiliteitshubs op koers, waar zitten eventuele bottlenecks in de voortgang en hoe kunnen die weggenomen worden? Zijn er voortschrijdende inzichten die aanleiding zijn tot een heroverweging van eerder genomen beslissingen of gemaakte afspraken? Indien dit niet actief wordt gedaan, bestaat de kans dat de beweging in het adaptieve, samenhangende pakket verloren gaat. Het gaat

erom dat de ambities en doelstellingen vast liggen, maar dat de weg ernaartoe adaptief is. Monitoring is een belangrijk onderdeel van de aanpak en verdient stevig verankert te worden in de organisatie. De exacte aanpak van dit spoor kan worden uitgewerkt in een (beknopt) monitoringsplan.

Anticiperen op ontwikkelingen en koppelkansen

Maar het gaat ook over kijken wat er buiten in de omgeving leeft en proberen daarop aan te sluiten. Door gericht te zijn op de externe dynamiek kan in de tijd worden geanticipeerd op ontwikkelingen en koppelkansen. Koppelkansen kunnen bijvoorbeeld ontstaan uit contacten en afspraken met werkgevers (afspraken over parkeerbeleid, bijdrage aan ontwikkeling Hub, etc)), andere mobiliteitsprojecten (denk aan Toekomstbeeld OV, verschillende initiatieven op gebied van MaaS en Smart Mobility, de Pilots Collectief Besloten vervoer, A2 Randweg, etc) en verstedelijkingsagenda's (MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport). Dat vraagt om een goed netwerk en goede contacten van waaruit de koppelkansen gesignaleerd kunnen worden. Koppelkansen worden vervolgens gericht uitgewerkt in de context van een Regionale Mobiliteitshub, beoordeeld op kansrijkheid en gerealiseerd

indien blijkt dat dit een goede bijdrage aan de ontwikkeling kan betekenen.

4.3.2 Aanknopingspunten voor organisatie Gezamenlijke besluitvorming met bijbehorende coördinatie en afstemming

Om te kunnen sturen op een breed gedragen resultaat is het van belang een structuur van coördinatie, afstemming en gezamenlijke besluitvorming mogelijk te maken, ook direct met werkgevers. Die dienen een rol te krijgen in de besluitvorming. Met name met het oog op het kunnen heroverwegen van de ambitie is het belangrijk om duidelijke besluitvormingsgremia en -momenten af te spreken. Daarnaast is het essentieel om te bepalen wie de verschillende belangen wegen, de koers uitstippelen en uiteindelijk de knoop doorhakken.

Proces

De bovenstaande aanpak betekent ook dat het belangrijk is om de verschillende parallel lopende trajecten op elkaar aan te laten sluiten zowel korte termijn als lange termijn. Denk daarbij aan werkgeversaanpak, de inzet van de tijdelijke parkeerplaatsen voor medewerkers ASML, de pilots vanuit collectief besloten vervoer maar ook het toekomstbeeld OV, MIRT onderzoek Brainport en het onderzoek naar de

Brainportlijn. Op lokaal niveau wordt er ook een mobiliteitsplan uitgewerkt met concrete maatregelen.

Wie is hier bij nodig om dit te realiseren?

De opdrachtgever voor de uitwerking van de regionale mobiliteitshubs is het bestuurlijk overleg van de krachtenbundling Smart mobility, bestaande uit de huidige gremia het Programma ZuidOost Slim Bereikbaar en het programma SmartwayZ.NL. De 21 gemeenten in de regio, de provincie Noord-Brabant, Rijkswaterstaat, en het ministerie van IenW zijn hier onderdeel van.

Het bevoegd gezag bij de locatie van de hub (o.a. bestemmingsplan) is de gemeente waar de hub komt te liggen. Deze gemeente is intensief betrokken bij de ontwikkeling van de hub en het besluitvormingsproces.

Om de ontwikkeling van de regionale mobiliteitshubs tot een succes te maken zijn de volgende partijen direct betrokken bij kansrijke locaties. Het betreft werkgevers, campussen, projectontwikkelaars, grondeigenaren, mobiliteitsaanbieders en potentiële exploitanten danwel beheerders van hubs. De gebruiker is betrokken via de werkgever en de mobiliteitsaanbieder, het is daarnaast van

belang om per locatie goed zicht te hebben in beleving, gebruiksvriendelijkheid, de wensen en eisen van de gebruikers.

En hoe sturen we hier op?

Voor de totstandkoming van de regionale mobiliteitshubs wordt een projectorganisatie ingericht bestaande uit een projectleider met deelprojectleiders.

Het project rapporteert aan het programma krachtenbundeling Smart Mobility met als (werk)titel: Brainport Slim Bereikbaar. De projectleider neemt deel aan dit projectteam. Voor de lange termijn ontwikkeling wordt aansluiting gezocht bij de nog in te richten governance van het vervolg van het MIRT-onderzoek.

Binnen het programma vallen ook de projecten Werkgeversaanpak, Collectief Besloten Vervoer, en Gedragsaanpak. Uitgangspunt is dat dat de vertegenwoordiger van ieder van deze projecten neemt deel aan het projectteam van de regionale mobiliteitshubs en vice versa. Een efficiëntere afstemming tussen deze projecten wordt nader uitgewerkt.

In de uitvoering van de regionale mobiliteitshubs en bovengenoemde projecten hebben werkgevers en campussen een belangrijke rol en tevens positie in de governance. Hoe dit vorm te geven wordt nader uitgewerkt in afstemming met bovenstaande projecten.

In de afstemming moet ook rekening worden gehouden met de afzonderlijke projecten TBOV, uitvoering snelfietsroutes en Bus op de Vluchtstrook.

Naast tussentijdse toetsing is een effectief samenspel tussen de betrokken partijen noodzakelijk. Voor een effectief samenspel is het belangrijk dat betrokken organisaties openstaan voor andere organisaties en bekijken wie waarbij kan helpen.

Sturing van projectorganisatie op generieke activiteiten

- Leerervaringen opdoen in een proef/pilot met hubs op een specifieke locatie (Duynenwater en Maarheeze) vanuit een triple helix (overheid, markt en wetenschap)
- Organiseren monitoring, evaluatie en communicatie met ontwikkeling uitwerken

van herkenbaarheid en comfort gebruikers van hubs

- Direct goede start maken door te zorgen voor hubs met comfort en service. Hubs zijn aantrekkelijk, herkenbaar en in het netwerk zichtbaar. Een vast kwaliteitsniveau en herkenbare uitwerken van herkenbaarheid en comfort gebruikers van de zorgen voor een positieve (eerste) ervaring

Raakvlaktrajecten

Om deze voorwaarden te realiseren moeten afspraken gemaakt worden met de volgende raakvlaktrajecten.

Voorwaardelijke raakvlaktrajecten per locatie:

- Afspraken met werkgevers en campussen
- De ontwikkeling van het Regionaal OV Toekomstbeeld
- De Pilots Collectief Besloten vervoer incl. project bus op vluchtstrook.
- Ontwikkeling van het fietsnetwerk.

Andere relevante raakvlaktrajecten

- Gewenste lange termijn oplossing in de perspectieven van het MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport.
- inpassingsmogelijkheden van de locatie

- De succesvolle uitvoering van de afspraken in de Korte Termijn aanpak van de A2 Randweg en de Maatregelpakket de Run

4.4 Actieagenda

Op basis van de uitgevoerde onderzoeken en de gepresenteerde aanpak wordt in dit hoofdstuk een actieagenda gepresenteerd. De actieagenda is opgesteld op basis van de nu beschikbare informatie en kan worden bijgesteld en uitgebreid op basis van nieuwe informatie uit het project.

Nu starten met kansrijke hubs uit dit onderzoek

Om een goede start te maken met de realisatie van het netwerk met Regionale Hubs wordt begonnen met kansrijke hubs op locaties nabij de rijkswegen van en naar de metropoolregio Eindhoven. Het doel is om binnen twee tot drie jaar de eerste hubs te hebben gerealiseerd. In de bijlage 'actieagenda' is aangegeven welke actie op deze hubs wordt gezet. Er is aangegeven in welke fase (initiatief, verkenning of ontwerpfase) deze hub zit en welke opgaven er voor de desbetreffende hub spelen.

In algemene zin wordt voor de realisatie van Regionale Mobiliteitshubs een 'uitbouwstrategie gehanteerd'. Dat wordt gedaan zodat het risico op desinvestering bij de start niet groot is (hubgebruik is immers onzeker), de investeringskosten relatief laag (makkelijk starten) en de exploitatiekosten relatief laag. De planvorming wordt zo uitgevoerd dat de hub (indien succesvol) makkelijk uitbreidbaar is (bv door in de planvorming rekening te houden met een grotere capaciteit dan in de eerste stap gerealiseerd wordt). Het ontwikkelpad kan zijn:

1. Start met de realisatie van kleinschalige hubs van circa 250 parkeerplaatsen met aanbod aan vervoer. eventueel aangevuld met kiosk, fietsenstalling, deelmobiliteit en laadvoorzieningen.
2. Vervolgstep is het realiseren van middelgrote hubs van 500 parkeerplaatsen, inclusief passende servicevoorzieningen of deze stap overslaan als direct behoefte is aan grotere omvang.
3. De derde en laatste stap is de grootschalige realisatie van hubs met 1000 tot 2000 parkeerplaatsen,

Leidend bij deze groeistrategie de behoefte van werkgevers i.r.t. het gebruik en de omvang van hub.

Corridor	Hub	Korte termijn (<2025)		
		locatie	OV	Flankerend beleid
A50 - noord	Sint Oedenrode	beter benutten van de huidige P&R capaciteit	Huidige OV-lijn, Pilot Collectief Besloten Vervoer	Communicatie campagne, Bus over de vluchtstrook
	Veghel ('t Ven)	beter benutten van de huidige capaciteit voor overstap fiets	Huidige OV-lijn	Communicatie campagne, Bus over de vluchtstrook
A2 - noord	Best	Benutten bestaande capaciteit Metstarten planstudie uitbreiding	Opwaarderen lijn 21	-
A58 - west	Best / Oirschot	Initiatieffase: locatie onderzoek	Opwaarderen lijn 21	-
A67 - west	Duynenwater	Realisatie tijdelijke hub-voorziening (proeftuin)	Ambitie onderdeel van pilot Collectief besloten vervoer	Afspraken met ASML
	De Kempen	Verkenning	Huidige OV-lijn	Onderdeel van een lokaal hub-netwerk
A2 - zuid	Maarheeze	Planfase: ontwerp en kostenraming voor realisatie van extra capaciteit van 200	Ambitie onderdeel van pilot Collectief besloten vervoer	Bus over de vluchtstrook
A67 - oost	Helmond / Someren	Initiatieffase	Pilot Collectief besloten vervoer	

Lange termijn: wachten op besluitvorming in bepalende trajecten

Voor de lange termijn hanteren we de eerder toegelichte onderverdeling. Voor de hubs met nationaal en regionaal belang zal moeten worden gewacht op besluitvorming binnen het MIRT Onderzoek Brainport of het Regionaal OV Toekomstbeeld. Voor de overige lange termijn van de andere hubs zal besluitvorming in het PoHo in combinatie met lange termijn werkgeversovereenkomsten voldoende zijn.

Niet stilzitten tot hubs gerealiseerd zijn

Het netwerk van Regionale Hubs ligt er morgen nog niet. Terwijl er nu op enkele toplocaties al een gebrek aan parkeerplaatsen is (bv de Run). In de tussenliggende periode zet het project in op:

- het maximaal faciliteren van de tijdelijke hub locaties zoals bijvoorbeeld bij Duyn en water.
- Het stimuleren van gebruik van al bestaande hubs zoals bijvoorbeeld Maarheeze
- Het uitvoeren van onderzoek door triple helix partijen (TU Eindhoven, Campus TU Eindhoven, project hubs, ..) naar het gebruik van hubs.
- Het identificeren van mogelijk kansrijke locaties en het uitvoeren van haalbaarheidsonderzoek hierna om de

groslijst met kansrijke hubs verder te vullen en voor enkele locaties een startbeslissing voor te bereiden. Hierbij wordt niet alleen naar locaties bij rijkswegen gekeken maar ook naar locaties langs N-wegen.

Randvoorwaarden voor succesvolle uitvoering

De succesvolle totstandkoming van regionale mobiliteitshubs is afhankelijk van het gebruik, het aanbod van vervoer, de benodigde infrastructuur ontwikkeling en de concrete uitwerking van de hub.

- Betreft de vraagzijde is het toekomstig gebruik van hubs afhankelijk van de mate waarin wordt voorzien in de wensen en behoefte van de eindgebruiker en afspraken met werkgevers.
- Betreft de aanbodzijde dient er een optimaal vervoersaanbod te worden vormgegeven van en naar de economische toplocaties, via hoogfrequent (H)OV, Collectief Beslotenvervoer en een divers aanbod van deelmobiliteit.
- Betreft de infrastructuur ontwikkeling is moet de weginfrastructuur van en naar de hub voor autoverkeer, openbaar en besloten verover, deelmobiliteit, fietsverkeer en lopen passend zijn ontworpen. Snelfietsroutes zijn

noodzakelijk voor de verbinding met toplocaties.

- Betreft de uitwerking van de hub, is het succes afhankelijk van omvang, prijs en comfort.

5 Conclusies

5.1 Conclusies uit de onderzoeken

Op basis van de onderzoeken die in het kader van het ontwikkelplan zijn uitgevoerd zijn de volgende conclusies te trekken.

Conclusies ten aanzien van effectiviteit

1. Een netwerk van Regionale Mobiliteitshubs kan een goede bijdrage leveren bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio. Uit de effectbepaling blijkt dat bij een stevige inzet op flankerend beleid (zowel versnellen OV, als een vorm van parkeerbeleid op de bestemmingen) een afname tussen 4 en 7% realiseerbaar is op het hoofdwegennet rondom Eindhoven.

2. Voor een succesvol functionerend netwerk van Regionale Mobiliteitshub is goed beleid noodzakelijk op gebied van:

1. *Autoaantrekkelijkheid van bestemmingen.* Regionale Mobiliteitshubs worden goed gebruikt als er gericht (restrictief) beleid wordt gevoerd ten aanzien van de

'autoaantrekkelijkheid' van bestemmingen (de economische toplocaties). De exacte invulling hiervan is maatwerk. Het kan bijvoorbeeld aangescherpt parkeerbeleid betreffen, het maken van nadere afspraken met werkgevers of gericht beleid om locaties autoluw te maken (zie binnenstad Eindhoven) of een combinatie daarvan. Het verstevigen en bestendigen van de link tussen bestaande beleidsontwikkelingen op dit gebied (denk aan werkgeversaanpak en afspraken daarover) biedt hiervoor goede aanknopingspunten. Inclusief afspraken over uitbreiding van p-capaciteit bij economische toplocaties.

2. *Infrastructurele ontsluiting van de hub.* Een goede weg-, OV- en fietsinfrastructuur is noodzakelijk om de hub goed te kunnen bereiken en verlaten. Ligt de hub op een logische plek in het netwerk (bv 'voor' de files), zijn de herkomsten en bestemmingen voldoende rechtstreeks te bereiken, etc. Het betreft daarbij niet alleen de infrastructuur zelf maar ook de nabijheid ervan. Des te beperkter de afstanden tussen aankomst en overstap (bv parkeerplaatsen, bushaltes, fietsenstallingen, deelmobiliteit) des te aantrekkelijker. Het verstevigen en bestendigen van de relatie met bestaande

ontwikkelingen binnen Smartwayz (denk aan het no-regret pakket A2 in relatie tot de hub bij Maarheeze, de beoogde investeringen in verschillende (snel)fietsroutes van en naar toplocaties, etc) biedt hiervoor goede aanknopingspunten.

3. *Aanbod van alternatieve vervoersmogelijkheden* en de kwaliteit, frequentie en capaciteit daarvan. Hubs worden beter gebruikt als het vervoersaanbod goed is. Frequentie, reistijd, kwaliteit en capaciteit zijn daarbij van belang. Gaat de bus vaak genoeg, zijn er voldoende deelmobiliteit en Maas voorzieningen, zijn de reismogelijkheden comfortabel genoeg? Aansluiting bij bestaande initiatieven zoals Collectief Openbaar vervoer, toekomstbeeld OV en 'slimme' pakketten die in het kader van het MIRT onderzoek worden uitgewerkt bieden hiervoor goede kansen.
4. *Aantrekkelijkheid van de hublocatie.* Zijn de locaties voldoende aantrekkelijk om te verblijven c.q. over te stappen. Het betreft een breed palet aan thema's die deze aantrekkelijkheid bepalen zoals gemak (1 ticket voor alles), (parkeer)prijs, faciliteiten (van kiosk tot werkplek), sociale veiligheid

(bv in de avond of de winter), communicatie- en marketingstrategien gericht op het stimuleren van gebruik van de locatie. Er is slechts 1 mogelijkheid om de gebruiker te overtuigen. Er moet vanaf het begin maximaal gestuurd worden op gebruik. Bij nadere uitwerking van hubs is dit een belangrijke factor.



Conclusies ten aanzien van haalbaarheid

3. Hubs kosten geld, het saldo van de businesscase is nagenoeg altijd negatief. Bij realistische parkeertarieven (niet te hoog om geen grote negatieve impact op gebruik te

stimuleren, denk aan ca 4 euro per dag) zijn de exploitatieopbrengsten niet voldoende om de kosten terug te verdienen, ongeacht de omvang van de hub. Bij hoge percentages gebruik (>80%) is dat wel het geval, een goede bezetting is een belangrijke succesfactor voor een rendabelere exploitatie.

4. De maatschappelijke baten van hubs zijn positief, blijkt uit de haalbaarheidsstudie. Hubs leveren over het algemeen een goede bijdrage aan de vermindering van congestie, vergroten van verkeersveiligheid en vermindering van milieueffecten. Als deze effecten worden gemonetariseerd levert dit positieve maatschappelijk baten op.
5. Op basis van een berekening van de maatschappelijke baten plus het saldo van de businesscase is bij een goede bezetting van gebruikers (vanaf ca 60%) het saldo over het algemeen positief.

5.2 Conclusies en aanbeveling t.a.v. vervolg

Op basis van de onderzoeken en ervaringen die in het kader van het ontwikkelplan zijn uitgevoerd en opgedaan zijn de volgende conclusies en aanbevelingen voor het vervolg te trekken.

Conclusies en aanbevelingen t.a.v. nadere uitwerking

1. Het realiseren van een netwerk van regionale mobiliteitshubs draagt bij aan de doelstellingen zoals in het kader van de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant geformuleerd. Het ontwikkelplan biedt het benodigde programmatische kader om een samenhangend netwerk van hubs te realiseren en de flexibiliteit om tussentijds op veranderende omstandigheden bij te kunnen sturen. Het vaststellen van het ontwikkelplan is het startschot hiervoor.
2. Er kan op basis van de uitgevoerde onderzoeken versneld gestart worden met de nadere uitwerking van de mobiliteitshubs die reeds bij het opstellen van het ontwikkelplan onderzocht zijn in een verkeers- en haalbaarheidsstudie.

- Het verdient de aanbeveling voor de volgende hubs een *planuitwerking* te starten gericht op de voorbereiding van de realisatie van een hub (cq uitbouw van een bestaande hub of carpoolplaats): A2 Best, A58 Best, A2 Maarheeze, A50 St. Oedenroode en A67 de Kempen. In paragraaf 5.3. is per hub een aanzet voor de uitwerkingsopdracht gedaan
3. Voor de A67 Someren, die ook onderzocht is, geldt dat aanbevolen wordt de nadere uitwerking te koppelen aan afspraken die over de brainportlijn gemaakt worden. Uit onderzoek is gebleken dat het goed functioneren van een hub langs de A67 en in mindere mate die langs de A58 afhankelijk zijn van de verdere OV ontwikkeling langs deze corridor en de brainportlijn.
 4. Er wordt aanbevolen voor de overige Regionale Hubs (Valkenswaard, Gemert) ook een verkeerskundig- en haalbaarheidsonderzoek uit te voeren. Op basis van de resultaten van deze onderzoeken kunnen afspraken worden gemaakt over de aard, timing en programmering van de vervolgutwerking (nadere verkenning, planuitwerking).

Conclusies en aanbeveling t.a.v. organisatie

5. Het in samenhang uitwerken van een netwerk van hubs die bijdragen aan de doelstelling zoals afgesproken in het kader van de Bereikbaarheidsagenda vraagt om een projectmatige aanpak en sturing. Het verdient daarom ook de aanbeveling om een projectteam in te stellen met de opdracht de ontwikkelstrategie uit te voeren die er op gericht is de realisatie van een netwerk van hubs voor te bereiden.
6. Het verdient de aanbeveling deze opdracht nader uit te werken in een plan van aanpak en deze vast te stellen in het PoHo. Elementen die hierin van belang zijn betreffen o.a.
 - I. Projectsturing: wie zijn de opdrachtgevers en op welke tafels wordt voortgang besproken en vindt besluitvorming plaats. Wat is de rol van het POHO (Bereikbaarheidsagenda) en de Programmaraad Smartwayz (Smartwayz). Hoe ziet de projectorganisatie er uit en wat zijn daarin de taken en de verantwoordelijkheden?
 - II. Project omschrijving: wat zijn de doelen van het project, wat is de huidige scope van het project, op welke manier wordt over eventuele veranderingen in de scope

besloten, hoe wordt de voortgang van het project gemonitord

- III. Aanpak en activiteiten: welke activiteiten worden door het projectteam uitgevoerd om de ontwikkelstrategie uit te voeren (en welke dus niet) en hoe wordt dat gedaan? Wat is de rol van het projectteam en wat niet?
- IV. Planning, financiën en kwaliteit.

**Colofon**

30 september 2020

Studio Bereikbaar

Adres

Stationsplein 45 – E1.186

3013 AK Rotterdam

info@studiobereikbaar.nl