

1. Inleiding:

De A2 tussen Weert en Eindhoven is een zwaarbelaste snelweg met filevorming richting Eindhoven (noordelijke richting) en richting afslag Valkenswaard (in zuidelijke richting). Naast de dagelijkse gebruikers ondervinden de betrokken gemeenten en provincies hiervan de negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van Zuid-Nederland.

De A2 Weert-Eindhoven is één van de deelopgaven binnen het programma SmartwayZ.NL. Het projectleiderschap ligt bij provincie Limburg.

Door middel van een MIRT-onderzoek is de verkeerssituatie op de A2 tussen Weert en Eindhoven onderzocht (MIRT-onderzoek 20 juni 2017). Er zijn vier pakketten van maatregelen in beeld gebracht. Te weten:

Pakket A: No-regretpakket

Pakket B: Openbaar vervoer en fiets

Pakket C: Slimmer onderliggend wegennet

Pakket D: Extra rijstroken op de A2

Een verbreding van de A2 (pakket D) is voorlopig niet aan de orde, omdat andere bereikbaarheidsproblemen elders in het land vooralsnog ernstiger worden geacht (conclusie MIRT-onderzoek). De A2 Weert-Eindhoven staat ook niet in de meest recente File Top 50 (MIRT projectenoverzicht 2023).

Pakket A is in de periode tot 2022 uitgevoerd.

Pakket B en C richten zich vooral op de verbetering van de multimodale bereikbaarheid en verdere aanpak van de leefbaarheidsproblematiek in de regio, zonder dat de A2 zelf grootschalig wordt aangepakt. Het vrachtverkeer behoort niet tot de scope van dit onderzoek.

Op 20 maart 2020 heeft de programmaraad ingestemd met het voorgestelde maatregelenpakket B&C. Hierbij is het budget opgehoogd met € 1.016.500,00 voor de nadere uitwerking.

2. Pakket A: No-regretmaatregelen

Pakket A bestaat uit zogenaamde no-regretmaatregelen. In onderstaand schema zijn de maatregelen uit pakket A opgenomen, zoals die in het MIRT-onderzoek aan de orde zijn gekomen. Niet alle maatregelen bleken na verdere uitwerking zinvol om uit te voeren.

Van het beschikbare budget voor pakket A van € 3.500.000,-- resteert een bedrag van € 872.500,--, omdat niet alle maatregelen uitgevoerd zijn.

Nr.	Maatregel	Doel	Status	Budget	Restbudget
1	Weghalen obstakels in de berm	Verkeersveiligheid	Uitgevoerd (voorjaar 2018)		
2	Verbeteren bewegwijzering op A2	Verkeersveiligheid	Wordt niet uitgevoerd	€ 50.000	€ 50.000
3	Betere overgang verlichting A2	Verkeersveiligheid	Wordt niet uitgevoerd	€ 360.000	€ 360.000
4	Extra of andere filesignalering	Verkeersveiligheid	In onderzoek	€ 300.000	€ 300.000
5	Infobord met reistijd A2 versus dorpen	Verminderen sluipverkeer	Koppelen aan maatregel 6, fysieke hindernissen	€ 200.000	€ 200.000
6	Fysieke hindernissen op sluiproutes onderliggend wegennet	Verminderen sluipverkeer	Bestuurlijk akkoord, start uitvoering 2019	€ 500.000	€ -140.000
7	Toeritdosering Verbeteren	doorstroming	A2 Simulatiestudie afgerond, €17.500	€ 250.000	€ 232.500
8	Spitsmijden, inclusief telewerken ('Mobility Market')	Verbeteren doorstroming A2	Uitvoering loopt via Mobility Market tot augustus 2020	€ 1.000.000	
9	Gewenst gedrag stimuleren door middel van mediacampagnes ('MobilityMarket')	Verbeteren doorstroming A2	Uitvoering loopt via Mobility Market tot augustus 2020	€ 20.000	
10	Carpoolplaatsen realiseren en stimuleren carpoolen	Verbeteren doorstroming	A2 Locatie-onderzoek in 2019	€ 100.000	€ 70.000
11	Uitbreiden P+R station Maarheeze	Verbeteren doorstroming A2	Uitgevoerd (eind 2017)	€ 150.000	€ 150.000
12	Veilige fietsroutes op het onderliggende wegennet	Verkeersveiligheid	Bestuurlijk akkoord, uitvoering 2019	€ 500.000	€ -350.000
	Uitwerken maatregelenpakket B en C			€ 70.000	
				Totaal €	3.500.000 € 872.500
		Wordt niet uitgevoerd			
		Is uitgevoerd / wordt uitgevoerd		Totaal restbudget	€ 872.500,00

3. Pakket B: maatregelen ter verbetering van OV en fiets

Pakket C: maatregelen voor een slimmer gebruik van het (onderliggend) wegennet

In het rapport "A2 Weert-Eindhoven, anders reizen" (februari 2020) zijn de kansrijke maatregelen voor pakket B en C opgenomen die voor de diverse reizigersdoelgroepen ingezet kunnen worden.

Pakket B: Fiets en ov-maatregelen:

- Versterken gebruik fiets en fietsnetwerk naar economische toplocaties
- Verbeteren gebruik collectief en openbaar vervoer naar de economische toplocaties
- Onderzoek naar bus op de vluchtstrook voor de corridor A2
- Multifunctionele hubs om het collectief vervoernetwerk te verbinden met het achterland
- Inzet van de (personen)treindienst Antwerpen-Hamont-Weert

Pakket C Slimmer onderliggend wegennet

- Optimaliseren van de toe- en afrittenstructuur Valkenswaard (Leende) en Zevenhuizen (afrit 34 en 35) en mogelijkheden onderzoeken voor een vrije doorgang van de bus.

4. Stand van zaken juli 2023

Pakket B: Fiets en ov-maatregelen:

- **Versterken gebruik fiets en fietsnetwerk naar economische toplocaties**
Zie paragraaf 5.
- **Verbeteren gebruik collectief en openbaar vervoer naar de economische toplocaties**
In de corridor A2 Zuid zijn goede mogelijkheden om collectief vervoer concreet te maken. Businesslines kunnen een forse bijdrage leveren aan het verminderen van de files. Voorwaarden hierbij zijn goede overstapplaatsen (Hubs) en het gebruik van de vluchtstrook voor het collectief vervoer.

Voor deze deelopgave is de HOV as via Waalre naar Valkenswaard van groot belang. De gemeenten voeren onderzoeken uit voor de ontwikkeling van deze HOV-as.

- **Onderzoek naar bus op de vluchtstrook voor de corridor A2**
Besluit programmaraad van 9 juni 2023
Besluit tot uitvoering van de eerste tranche (7 km en aanleg halte) Bus op Vluchtstrook A2 Zuid voor € 2.425.000 met inzet van € 300.000 uit het budget van de deelopgave. Restant dekking uit het budget voor Hub-ontwikkeling binnen de Korte Termijn Maatregelen. Besluit voor verdere uitwerking van Bus op vluchtstrook voor het hele tracé A2 Zuid (tussen Weert en Veldhoven) met inzet van € 50.000,- uit het budget van de deelopgave.
- **Multifunctionele hubs om het collectief vervoernetwerk te verbinden met het achterland**
Project binnen Korte Termijn Maatregelenpakket. Op de corridor Weert-Eindhoven wordt een Hub ontwikkeld bij station Maarheeze. Deze locatie ligt vlak langs de A2 en heeft nu ook al een succesvolle P&R.
- **Inzet van de (personen)treindienst Antwerpen-Hamont- Weert**
De treindienst Antwerpen-Hamont-Weert is een rijksproject, waarbij de verantwoordelijkheid bij het ministerie van I&W ligt. Lobby voor de inzet van een treindienst Antwerpen-Hamont-Weert en de daarvoor benodigde elektrificatie tussen Weert en Hamont. In Q4 2022 heeft een werkbezoek plaatsgevonden met de staatssecretaris van I&W. Onderzoek is opgestart naar inpassingmogelijkheden bij station Weert en een nieuwe kostenbegroting wordt opgesteld. De regio en provincie Limburg willen over dit project afspraken maken tijdens het MIRT-overleg in het najaar van 2023.

Pakket C Slimmer onderliggend wegennet

- **Optimaliseren van de toe- en afrittenstructuur Valkenswaard (Leende) en Zevenhuizen (afrit 34 en 35) en mogelijkheden onderzoeken voor een vrije doorgang van de bus.**
De aanpassingen bij de aansluitingen 34 en 35 (pakket C) hebben tot doel het aantal toe- en afritten te verminderen, waardoor het verstorend effect van invoegend verkeer op de doorstroming afneemt.

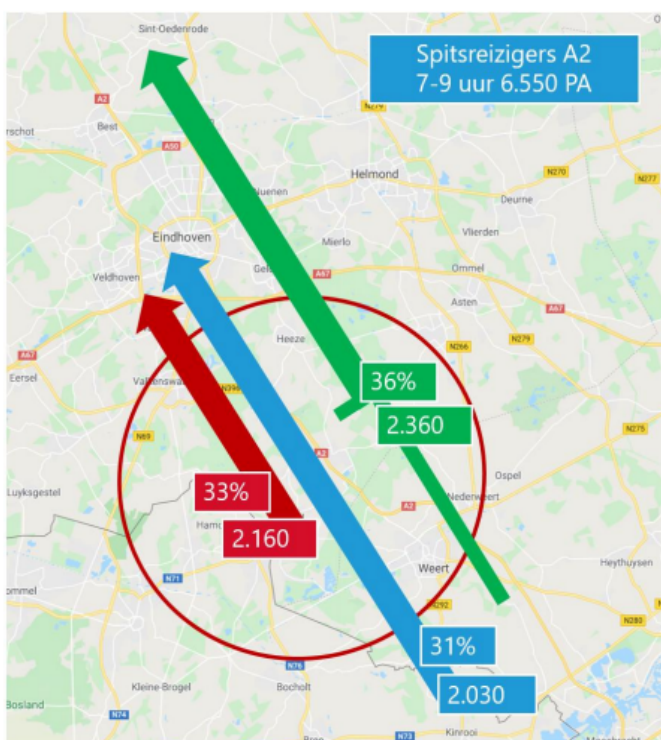
Bureau Goudappel heeft de mogelijkheden onderzocht (oktober 2021) en geconcludeerd dat de onderzochte varianten geen structurele oplossing bieden voor de bestaande en toekomstige doorstromingsproblematiek op de A2. Een oplossing voor de fileproblematiek tussen Weert en Eindhoven is alleen haalbaar door middel van een capaciteitsuitbreiding of structurele verkeersafname.

De regionale verkeerssituatie kan wel duidelijk verbeteren. Aanleg van de Centrale as in gemeente Heeze-Leende zal het sluipverkeer door de kernen verminderen.

Aansluiting van deze Centrale as op de A2 kan via variant 1. Bij deze variant worden aansluiting 34 en 35 gecombineerd, waarbij aansluiting 34 wordt aangepast van een hele aansluiting naar een halve aansluiting. Gezamenlijk vormen beide aansluitingen één hele aansluiting via de aanleg van een parallelweg.

Rijkswaterstaat heeft aangegeven hierin mogelijkheden te zien, aangezien in deze variant het aantal toe- en afritten op dit deel van de A2 wordt teruggebracht.

Nadere uitwerking van deze variant is pas aan de orde als de gemeente de financiering van de Centrale as op orde heeft. De gemeente voert hiervoor een lobby richting provincie Noord-Brabant. Provincie heeft ambtelijk aangegeven financieel niet bij te dragen aan de Centrale as in de gemeente Heeze-Leende.



Afbeelding: Aantallen personenvoertuigen in de ochtendspits 2018 7.00 – 9.00 uur gemeten op trajectdeel tussen Afdeling Valkenswaard en knooppunt Leenderheide

5. Versterken gebruik fiets en fietsnetwerk naar economische toplocaties

Met de ontwikkeling van een doorfietsroute Weert-Eindhoven wordt voor de reizigers in de regio een alternatief geboden voor het gebruik van de A2. 1/3 deel van de reizigers op de A2 komt uit de regio Weert-Eindhoven (zie rode pijl en rode cirkel afbeelding boven).

Momenteel ligt er nog geen hoogwaardige fietsroute tussen Weert en Eindhoven, maar een samenstel van (vent)wegen en paden met sterk wisselende kwaliteiten. Kwaliteitsverbetering, invullen van ontbrekende schakels en het ontsluiten van de belangrijkste herkomst en bestemmingen binnen de corridor leidt naar verwachting tot een groei van het fietsverkeer tussen Weert/Nederweert en Eindhoven ten voordele van de mobiliteitsdruk op de weg.

Ervaringen elders in het land laten zien dat een eenduidig, hoogwaardig tracé de toekomstige gebruikers over de streep kan trekken.

5.1 Tracé

In het onderzoek van Sweco is het tracé gekozen en zijn de verbetermaatregelen beschreven om te komen tot een doorfietsroute. Daarnaast zijn drie belangrijke feeders uitgewerkt om de belangrijkste voedingsgebieden/bestemmingen te ontsluiten. Someren-Heeze-Aalst; Leende-Valkenswaard; Nederweert-Weert. Deze feeders zijn belangrijk om de regionale gebruikers toegang te geven op de fietsroute Weert-Eindhoven.

Het voorkeurstracé parallel aan de A2 voldoet op alle aspecten aan de kwaliteitseisen voor een hoogwaardig doorfietsroute. De route loopt door alle kernen, met name Leende en Maarheeze aan de A2, waardoor zij optimaal ontsloten worden. Hierdoor ontstaat niet alleen een goed gebruikte route, maar is de route ook sociaal veilig en afwisselend. Daarnaast is de route met goede feeders aangesloten op de omgeving en ontsluit de route de stations Weert en Maarheeze, hetgeen bijdraagt aan de mogelijkheid voor ketenverplaatsingen. De route ligt op een tracé dat al van oudsher als fietsroute gebruikt wordt en verbindt op een logische en natuurlijke wijze de verschillende kernen met elkaar. De omrijfactor van de fietsroute is van het begin tot het eindpunt slechts 1.02, wat uitermate klein is voor een doorfietsroute.

5.2 Kosten

De kostenraming is op basis van de Standaard Systematiek Kostenramingen berekend op totaal € 25 miljoen. De verdeling is ongeveer € 4 mln in Limburg en € 21 mln in Noord-Brabant. Opgemerkt wordt dat landelijk onderzoek uitwijst dat het investeringsniveau voor doorfietsroutes buiten de bebouwde kom, in de schetsfase van de route, op ongeveer 1 mln euro per kilometer ligt, exclusief de bandbreedte. Dat komt ook in dit geval overeen.

In de route zijn twee kunstwerken opgenomen die de doorfietsroute ongehinderde doorgang moeten geven over een rijksbarrière. Het betreft een nieuw fietsviaduct over de A2 in de gemeente Heeze-Leende en een zogenaamde stijglus bij een spoorviaduct in de gemeente Cranendonck. Bij realisatie van de route dienen voor deze majeure investeringen separate afspraken gemaakt te worden met Rijkswaterstaat en ProRail.

5.3 Fasering

Een doorfietsroute realiseren is een traject van lange adem, voldoende middelen, werk-met-werk maken en langzaam bouwen aan het succes door te beginnen met de meest kansrijke delen. Voor het realiseren van een doorfietsroute geldt een drie-sporen-aanpak:

1. Werk-met-werk-maken, bijvoorbeeld kijken naar (gepland) onderhoudswerk. Daar waar aan het tracé gewerkt wordt, gelijk de doorfietsroutekwaliteit realiseren.
2. De gehele route, daar waar dat kan, relatief 'low-cost' aanleggen. Draagvlak en gebruik bij (nieuwe) gebruikers groeit als de hele route langzaam beter wordt. Dat geldt ook voor het maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak en de bereidheid tot investeren.
3. Kostbare kunstwerken of passages voorbereiden en (later) gefaseerd aanleggen. In het maatregelenpakket zitten een aantal kostbare en/of complexe ingrepen die de nodige voorbereidingstijd vragen. Tijdig starten met de voorbereidingen en de verwerving van middelen is noodzakelijk en loopt parallel met de kleinere maatregelen die al in uitvoering zijn.

Een uitgelezen kans om de fietsroute op de kaart te zetten is het vervangen van het oude (1967) fietsviaduct in de Leenderweg. Met dit architectonische bouwwerk kan een nieuwe poort voor Eindhoven over de A2 gemaakt worden en laat de stad, de regio en de provincie zien dat de fiets het beste alternatief is voor de regionale verplaatsingen.

5.4 Effecten

Op basis van de fysieke kwaliteitsverbetering van de doorfietsroute (de gemiddelde trajectsnelheid kan van 12 km/uur nu naar 20 km/uur in de toekomst) en de huidige inzichten in het fietsgebruik (% fietsers met trapondersteuning, verdeling reismotieven, ov-alternatief en fietsstimulerende

maatregelen) stappen ruim **1.200 automobilisten** - binnen de regio - over van de auto naar de fiets om van de doorfietsroute Weert-Eindhoven gebruik te gaan maken.

Dat is bijna 15% van de regionale automobilisten dat in 2040 de A2 gebruikt tussen herkomst en bestemming.

De groep kan nog groeien, omdat:

- alle regionale autoverplaatsingen die niet over de A2 gaan niet meegenomen zijn;
- de verkoopcijfers van de elektrische fiets en met name de speedpedelec hard groeien;
- gezondheid, klimaatbewustzijn leiden tot een groei in het fietsgebruik;
- stimuleringsregelen voor fietsgebruik, werkgeversinzet en restrictief parkeerbeleid neemt de komende jaren sterk toe;
- de combinatie fiets en ov is in de berekeningen niet meegenomen.

Als deze ontwikkelingen zich voortzetten, is **een groei met nog eens 50% (ruim 600 forenzen)** aannemelijk gezien de aantrekkelijkheid van de route en de befietsbare afstanden voor fietsen met trapondersteuning.

Conclusie: de effecten van de doorfietsroute op de vermindering van de files zijn aanzienlijk en hebben een groot oplossend vermogen.

5.5 Vervolg

De eerstvolgende stap in het proces is het verwerven van bestuurlijk commitment voor de verdere uitwerking van het tracé tot een hoogwaardige doorfietsroute tussen Weert en Eindhoven. De aanliggende gemeenten dienen daarbij samen met provincie, waterschappen en het rijk de intentie uit te spreken om het voorliggende schetsontwerp uit te werken in een voorlopig ontwerp (VO). Parallel aan het uitwerken van het VO dient het gesprek opgestart te worden met een aantal majeure stakeholders op de route. Het betreft in het bijzonder Rijkswaterstaat voor het nieuwe viaduct over de A2 in de Leenderweg en ProRail voor aanpassingen aan de brug over de spoorbaan Weert-Eindhoven.

In de komende periode kan overleg gevoerd worden met instanties over subsidies en cofinanciering van maatregelen.

6. Overlegstructuur

Om redenen van efficiëntie is besloten om de Bestuurlijke Advies Groep voor deze deelopgave te integreren met de overlegstructuur van de Deelregio Zuid van de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant. De projectmanager A2 Weert-Eindhoven sluit aan bij de Deelregio Zuid en borgt hier het project A2 Weert-Eindhoven en is linking pin richting programmteam SmartwayZ.NL en de elders belegde maatregelen.

7. Gevraagd besluit

De Bestuurlijke Adviesgroep A2 Weert-Eindhoven verzoekt u:

1. Kennis te nemen van de stand van zaken van de uitwerking van maatregelen binnen deze deelopgave.

2. Kennis te nemen van de resultaten van de studie naar de doorfietsroute Weert-Eindhoven, zoals beschreven in paragraaf 5 van de bijlage.
3. In te stemmen met de conclusie dat aanleg van de doorfietsroute van belang is voor de mobiliteitstransitie.
4. In te stemmen met een nadere uitwerking van de eerste fase, het traject Eindhoven-Leende, waar de meeste fietsers te verwachten zijn. Een ontwerp voor een nieuwe fietsbrug over de A2 maakt hier onderdeel van uit. Hiervoor is nog onderzoeksbudget gelabeld binnen de deelopgave.
5. Te adviseren aan beide provincies om deze doorfietsroute op te nemen in de regionale uitwerking van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets.
6. Rijkswaterstaat te betrekken bij de nadere uitwerking van de eerste fase.